

TDOK-nummer
TDOK 2017:0367
Fastställt av
Chef VO Planering
Skapat av
Rådbo Helena, PLjt

Dokumentdatum
2026-04-24
Gäller från
[Gäller från]

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Version
9.0
Ersätter
[Ersätter]

Trafikverkets hantering av plankorsningar

1 Syfte

Detta dokument är rådgivande och avsett att vara ett hjälpmedel vid tillämpning av riktlinje *TDOK 2015:0311 Plankorsningar – val av skyddsalternativ* samt rutinbeskrivning *TDOK 2024:0064 Plankorsningar – planering av skyddsalternativ*.

Dokumentet vänder sig till den som

- föreslår och beslutar om skyddsanordningar i plankorsningar
- utreder, planerar, projekterar, bygger och underhåller järnväg eller väg med plankorsningar
- för Trafikverkets räkning yttrar sig i ärenden enligt *Plan- och bygglagen (SFS 2010:900)* och *Miljöbalken (SFS 1998:808)*.
- för Trafikverkets räkning handlägger beslut enligt *Vägmärkesförordningen (SFS 2007:90)*.

2 Omfattning

Detta dokument innehåller råd för hantering av plankorsningsfrågor, inklusive plattformsövergångar, ägovägar, servicevägar och påspårningsplatser.

Dokumentet behandlar inte utformning av vägar eller tekniska lösningar för plankorsningar.

3 Ansvar

Den som enligt *TDOK 2010:14, Trafikverkets interna föreskrifter om; Arbetsordning* har ansvaret för trafiksäkerheten på järnväg ansvarar för att detta dokument hålls uppdaterat.

Innehåll

1	Syfte.....	1
2	Omfattning	1
3	Ansvar	1
4	Definitioner och förkortningar	4
5	Prioritering.....	8
6	Slopa plankorsningar	9
6.1.	Metoder för att slopa en plankorsning	9
6.2.	Lantmäteriförrättning.....	9
6.3.	Stänga en plankorsning	10
7	Bygga nya plankorsningar på befintliga banor	11
8	Skyddsalternativ i plankorsningar	12
8.1.	Grundskydd och tillägsskydd	12
8.2.	Kompletterande skyddsanordningar	16
8.3.	Utrustning för vägtrafik	17
8.4.	Vägvakt	25
8.5.	Förenklad bevakning	25
8.5.1.	Bevakningsalternativ 2, Stopp framför.....	25
8.5.2.	Bevakningsalternativ 3, sth 10	25
9	Styrande dokument	27
9.1.	Lag om lägenhetsregister	27
9.2.	Vägmärkesförordningen.....	27
9.3.	Trafikförordningen	27
9.4.	Transportstyrelsens regelverk	27
9.5.	Trafikverkets interna regler	27
9.6.	Åtgärder vid tillfällig förändring av vägtrafiken.....	28
9.7.	Rekommenderade vägbredder.....	28
10	Plankorsningars livscykelkostnader.....	30
10.1.	Projektering, anskaffning, byggnation.....	30
10.2.	Förebyggande och avhjälpande underhåll	30
10.3.	Drift.....	30
10.4.	Olyckor.....	30
10.5.	Slopning	31

TDOK-nummer
TDOK 2017:0367

Version
9.0

11	Samverkan med plankorsningens intressenter	32
11.1.	Kommuner	32
11.2.	Information till allmänheten	32
11.3.	Länsstyrelser	32
11.4.	Lantmäterimyndigheten	32
11.5.	Skogsstyrelsen	33
11.6.	Information till skogsbolag och skogsägare	33
12	Mark- och rättighetsfrågor	34
12.1.	Vägrätt	34
12.2.	Servitut	34
12.2.1.	Upphävande av Servitut	34
12.2.2.	Siktförbättring	35
12.3.	Järnvägsplan	35
12.4.	Avtal med markägare	35
13	Referenser	36

4 Definitioner och förkortningar

Följande definitioner och förkortningar gäller, om inte annat anges, endast i detta dokument. I andra sammanhang kan det finnas andra definitioner för dessa termer och förkortningar.

Brist	Ett specifikt krav är inte uppfyllt, för att en plankorsning ska anses vara felfri.
ERTMS	European Rail Traffic Management System (ERTMS) är ett EU-gemensamt signalsystem för järnvägar med syftet att möjliggöra gränsöverskridande tågtrafik.
Förenklad bevakning	Skyddsalternativ som innebär att ett järnvägsfordon passerar en plankorsning i låg hastighet och där föraren av järnvägsfordonet kan ha hjälp av en vakt.
Gång- och/eller cykelbana	Vägbana avsedd att användas enbart av gående och/eller cyklister.
Infrastrukturförvaltare	Den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen enligt <i>Järnvägssäkerhetslag SFS 2022:367</i>
Industrispår	Nationella järnvägssystem SFS 2022:368
Järnvägsfordon	Rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår enligt <i>Järnvägstekniklag SFS 2022:366</i> .
Lokal väg	Som lokal väg räknas tillfartsväg till en bostadsfastighet eller fritidsfastighet och där näringsverksamhet knuten till fastigheten inte genererar ytterligare trafik över plankorsningen. Om det säsongvis förekommer ytterligare trafik, till exempel i anslutning till en badplats, ska vägen klassas som <i>vanlig väg</i> . Om trafik är möjlig till flera bostadsfastigheter eller fritidsfastigheter ska vägen klassas som <i>vanlig väg</i> .
Långsamtgående vägfordon	Brist som innebär att andelen traktorslöp, jordbruksmaskiner eller motsvarande, som regelbundet trafikerar plankorsningen bedöms vara betydligt större än genomsnittet på likartade vägar (gäller inte ägovägar).
Nedsänkt spår	Spår förlagt i en vägbana eller på en öppen hårdgjord yta till exempel ett hamnområde.

Näringsverksamhet	En kommersiell verksamhet (vanligtvis småskalig), exempelvis uthyrning av sportutrustning, odling med självplockning, gårdsbutik osv.
Närsikt	<p>Avstånd längs banan som är beroende av banans största tillåtna hastighet och på vilket en vägtrafikanter 3 eller 5 meter från närmaste räl kan se ett tåg som närmar sig plankorsningen.</p> <p><i>Närsikt minst 10 sekunder</i> betyder att ett tåg ska synas i minst 10 sekunder innan detta når fram till plankorsningen.</p> <p><i>Närsikt minst 5 sekunder</i> betyder att ett tåg ska synas i minst 5 sekunder innan detta når fram till plankorsningen.</p>
Plankorsning	<p>I detta dokument används termen plankorsning för en korsning i samma plan mellan järnväg och väg.</p> <p><i>Kommentar: Definitionen i Förordning om vägtrafikdefinitioner (SFS 2001:651), är mer avgränsande eftersom begreppet "väg" där har en snävare innebörd. Dessutom förutsätts där att järnvägen är anlagd på en särskild banvall. Många plankorsningar enligt detta dokument är därför inte plankorsningar enligt Trafikförordningen.</i></p>
Planskild korsning	En korsning i skilda plan mellan järnväg och väg (vägbro, vägport, gångbro eller gångtunnel).
Plattformsövergång	En plankorsning avsedd för regelbunden vägtrafik till och från en plattform. Vägtrafiken kan bestå av gående och även vägfordon avsedda för verksamheten på plattformen. Med regelbunden vägtrafik (där även gående ingår) menas ÅDT större än eller lika med 1.
Plk-webb	It-system avsett för att lagra, uppdatera och presentera data för plankorsningar i Sverige.
Påspåringsplats	Särskilt anordnad plats där vägfordon som är utrustade för att även kunna framföras på järnväg kan överföras från väg till spår eller omvänt. En påspåringsplats är åtkomlig från enbart ena sidan av banan. Vid nyttjande krävs A-skydd.

Serviceväg	<p>Plankorsning avsedd för interna transporter i samband med järnvägsverksamhet eller annan verksamhet i samband med avstängt spår och där åtgärder som förhindrar obehörig vägtrafik har vidtagits.</p> <p>Serviceväg med regelbunden vägtrafik: Årsmedeldygnstrafik, ÅDT > 1</p> <p>Serviceväg med sporadisk vägtrafik: ÅDT < 1</p> <p>Serviceväg utan vägtrafik: Plankorsning försedd med ett fysiskt hinder som inte går att avlägsna med enbart handhållna verktyg i de fall plankorsningen inte övervakas på något annat sätt.</p> <p>När det står enbart <i>serviceväg</i> i den löpande texten menas alla ovanstående varianter.</p>
Skoteröverfart	En plankorsning anpassad för snöskoter.
Skyddsalternativ	Den kombination av skyddsanordningar som finns i en viss plankorsning. Kan även vara inget skydd alls.
Skyddsanordningar	I detta dokument är skyddsanordningar utrustning och åtgärder som är till för att göra vägtrafikanten uppmärksam på en plankorsning och de faror som finns vid passage av denna. Skyddsanordningar kan vara antingen <i>passiva</i> , exempelvis vägmärken, eller <i>aktiva</i> i form av vägskyddsanläggningar eller vägvakter.
Sth	<i>Största tillåtna hastighet</i> , sth anger den största tillåtna hastigheten för ett järnvägsfordon vid plankorsningen uttryckt i km/h för något spår och någon körriktning.
Tättbebyggt område	Område som kommunen genom en lokal trafikföreskrift beslutat vara tättbebyggt med stöd av <i>Trafikförordningen (1998:1276)</i> .
Vandringsled	En upptrampad, röjd och oftast uppmärkt led avsedd för rekreation och motion, utanför tättbebyggt område.
Vanlig väg	En väg som är tillgänglig för allmän trafik. Kan vara statlig, kommunal eller enskild väg. Detta dokument tar inte hänsyn till om vägar har statsbidrag eller är privat skyltade. Leder vägen till två eller flera fastigheter räknas den som vanlig väg.

Väg	<p>I detta dokument avses med <i>väg</i> den avgränsade yta avsedd att användas av vägtrafikanter i en plankorsning.</p> <p><i>Kommentar: Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner har en snävare definition:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon, 2. en led som är anordnad för cykel, 3. en gång- eller ridbana invid väg enligt 1 eller 2.
Vägbredd	Anger minsta vägbredden mellan vägbanekanterna (inte vägmarkeringarna) uppmätt 0 - 25 m före plankorsningen.
Väghållare	Den som ansvarar för vägens byggande och drift. En väghållare kan vara statlig, kommunal eller enskild.
Väghållningsmyndighet	<p>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 <i>Väglagen (SFS 1971:948)</i>.</p> <p>Vid enskild väg är kommunen väghållningsmyndighet inom tätbebyggt område och staten utanför tätbebyggt område.</p>
Vägskyddsanläggning	Gemensam benämning för aktiva skyddsanordningar med signaler och/eller bommar som varnar vägtrafikanter för järnvägsfordon som närmar sig plankorsningen.
Vägtrafikanter	I detta dokument används termen <i>vägtrafikanter</i> med samma betydelse som <i>trafikanter</i> enligt definitionen i <i>Förordning om vägtrafikdefinitioner (SFS 2001:651)</i> , för att inte förväxlas med den som färdas på järnvägen.
ÅDT	Årsmedeldygnstrafik. Det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn mätt som vägfordon per dygn.
Ägoväg	<p>En intern förbindelseväg mellan en fastighets ägor.</p> <p>En väg avsedd för transporter för en eller flera fastigheters jord- och/eller skogsbruk. Ägovägen får inte vara en förbindelseväg till annan väg då ska den ha en annan väglass (plk).</p>

5 Prioritering

Trafikverket ansvarar för den samlade långsiktiga infrastrukturplaneringen samt för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

Inför en banupprustning (till exempel kapacitetshöjning; införande av ERTMS) behöver skyddsalternativen i berörda plankorsningar ses över. Då kan det finnas behov att prioritera åtgärder. Ett sådant arbete ska starta i god tid i förväg. I första hand:

- Identifiera plankorsningar med särskilda trafikförhållanden (enligt tabell 3 i *TDOK 2024:0064*). I detta fall är lokalkännedom särskilt viktig.
- Slopa plankorsningar som kan ersättas av andra eller som är stängda.

Övriga plankorsningar med nedanstående egenskaper ska prioriteras utan inbördes rangordning:

- Plankorsningar försedda med Enkel ljussignal och där plankorsningen kan nås från det allmänna vägnätet, dvs klassade som bilnät i NVDB.
- Plankorsningar med helbom och sth över 160 km/h ska förses med hinderdetektor
- Plankorsningar med halvbom och sth över 160 km/h ska förses med helbom och hinderdetektor.
- Plankorsningar med ljus och ljud över sth 80 km/h ska förses med helbom eller avvecklas.
- Plankorsningar, tillåtet tills vidare ska avvecklas inom en 20-års period.
- Plankorsningar med närsiktsbrister.
 1. Mindre än 5 sek och 6-9 sekunder med stopplikt
 2. 6-10 sek
- Plankorsningar med eller utan kryssmärke som haft upprepade olyckor och tillbud som behöver få ett aktivt skyddsalternativ.
- Plattformsövergångar saknar ett aktivt skyddsalternativ (till exempel bommar). Prioritering:
 1. Sth över 80
- Gång och cykelväg som har ljus-och ljud, prioritering:
 1. sth över 140 km/h
 2. sth över 80 km/h
- Gång och cykelväg med ljudsignal sth över 80 km/h

- Vandringsleder, som är utmärkta på Lantmäteriets kartor, och korsar järnvägen ska registreras som en plankorsning i Plk-webb.

6 Slopa plankorsningar

Om det är uppenbart att en plankorsning inte längre används ska den slopas. Det kan även vara lämpligt att se över och slopa plankorsningar i samband med andra aktiviteter, t.ex. utbyte av signalsystem eller banupprustning.

6.1. Metoder för att slopa en plankorsning

De vanligaste metoderna för att slopa en plankorsning är:

- Markbyten så att en ägoväg blir utan trafik.
- Bygga en ersättningsväg till en annan plankorsning.
- Lösa in en enstaka fastighet eller del av en fastighet så att vägtrafiken upphör och plankorsningen blir överflödig.
- Bygga en planskild korsning som ersätter en eller flera befintliga plankorsningar.
- Bygga en planskild korsning enbart för gående (övrig trafik leds om).

Stängsling kan behöva sättas upp för att förhindra obehörigt spårbedrädandet.

I vissa fall går det inte att slopa plankorsningen på grund av de olägenheter som kan uppstå för enskilda intressenter. Man måste också väga in risken för obehörigt spårbedrädande som kan bli följden om gående anser att en omväg har blivit för lång. Ett alternativ kan då vara att behålla plankorsningen enbart för gående.

Omledning av vägtrafik till en annan plankorsning eller en planskild korsning får inte skapa nya risker större än de som eliminerats i den slopade plankorsningen.

Om en ny plankorsning behöver byggas istället för en plankorsning som slopas, får infrastrukturförvaltaren räkna med att bekosta denna.

Infrastrukturförvaltaren får också räkna med att bekosta en ny väg för att leda om trafiken samt i förekommande fall betala en engångsersättning för längre körsträcka.

6.2. Lantmäteriförrättning

För att slopa plankorsningar med enskilda vägar i områden som inte är detaljplanelagda krävs en lantmäteriförrättning. Detta kan vara en process på flera år. Om samma intressenter berörs av flera plankorsningar bör de senare hanteras samtidigt.

När infrastrukturförvaltaren på eget initiativ byggt en plankorsning, exempelvis till en plattform, finns det inget servitut som behöver upphävas ifall plankorsningen slopas. Då behövs ingen lantmäteriförrättning.

6.3. Stänga en plankorsning

Tills slopningen är genomförd kan plankorsningen om möjligt ha driftläge stängd (i plk-webb), dock under begränsad tid. En stängd plankorsning innebär att varken besiktning, drift- eller underhållsåtgärd genomförs i plankorsningen. Rent juridiskt är den stängda plankorsningen med eventuellt tillhörande rättigheter fortfarande i drift, fast den rent fysiskt inte finns på plats. För att en plankorsning ska anses vara stängd krävs att åtgärder genomförs enligt *TDOK 2024:0064*.

Initiativtagaren till stängningen ansvarar för att följande beslutsunderlag tas fram:

- Motiv till varför plankorsningen ska stängas.
- Redovisning av rättigheter att få använda plankorsningen och ett diariefört godkännande från rättighetsinnehavarna att plankorsningen kan stängas.
- Kort konsekvensbeskrivning vad det innebär att stänga plankorsningen, d v s vad kommer stängningen att innebära för berörda fastigheter och allmänheten.
- Beslut om stängning av plankorsningen ska vara diariefört med diarienumret noterat i Plk-webb.

När beslut om stängning av plankorsningen är taget behövs en aktivitet "ändrat driftläge" hanteras i plk-webb.

Om plankorsningen har skyddsalternativ bommar, ljudsignal, ljussignal eller kryssmärken behövs också ett myndighetsbeslut enligt vägmärkesförordningen (VMF 2007:90). Detta görs med en aktivitet "ändrat skydd" i plk-webb. Det är först när driftläget är ändrat till stängt i plk-webb som ingen besiktning eller underhåll utförs i plankorsningen.

Om fastighetsägare med rättigheter över en stängd plankorsning har behov att passera kräver detta att en stängd plankorsning måste tas i bruk igen. Om en plankorsning registrerad som stängd åter ska sättas i drift ska skyddsalternativet omprövas enligt *TDOK 2024:0064*.

7 Bygga nya plankorsningar på befintliga banor

När en detaljplan upprättas bör infrastrukturförvaltaren för järnvägen vid samråd eller yttrande om planförslaget verka för att säkra passager för att korsa järnvägen finns. Dessa passager bör vara planskilda. Nya plankorsningar bör inte byggas och befintliga plankorsningar bör om möjligt slopas.

Beslut om detaljplan kan överklagas.

Om en enskild väg föreslås korsa järnvägen behövs en lantmåteriförrättning. Infrastrukturförvaltaren för järnvägen är sakägare vid sådana förrättningar och ska därför kallas till lantmåterisammanträde. Infrastrukturförvaltaren bör göra klart att en ny plankorsning normalt inte medges. Om detta inte beaktas i lantmåterimyndighetens beslut kan det överklagas.

En ny plankorsning kan motiveras om den ersätter en eller flera andra plankorsningar.

Infrastrukturförvaltaren kan på eget initiativ besluta om att bygga en ny plankorsning. Detta kan vara fallet vid till exempel plattformar, servicevägar eller om det behövs för att tillgodose behovet av passagemöjligheter för gående över järnvägen. Krav på skyddsalternativ se *TDOK 2024:0064*.

8 Skyddsalternativ i plankorsningar

8.1. Grundskydd och tilläggskydd

En plankorsning har alltid ett grundskydd som vid behov kan kompletteras med ett antal olika tilläggskydd. Av praktiska skäl behöver skyddsalternativen anges med kombinationer av bokstäver eller siffor för att få överskådlighet i tabeller, ritningar och it-system.

Grundskydd och tilläggskydd framgår av *Tabell 1* respektive *Tabell 2*. Hur grundskydd och tilläggskydd får kombineras med varandra framgår av *Tabell 3*.

Till plankorsningen hör oftast vägmärken och ibland trafiksignaler (rött, gult, grönt). Se avsnitt 8.3.

Tabell 1. Grundskydd i plankorsningar

Symbol	Betydelse
A	Helbommar
B	Halvbommar
C	Ljussignaler. Äldre typ av skydd som inte ska användas vid nybyggnation.
CD	Ljus- och ljudsignaler
D	Ljudsignaler. Äldre typ av skydd som inte ska användas vid nybyggnation.
K	Kryssmärke.
O	Oskyddad

Tabell 2. Tilläggskydd i plankorsningar

Symbol	Betydelse
1	Förenklad bevakning alternativ 1 – Ej aktuellt
2	Förenklad bevakning alternativ 2 – Stopp framför
3	Förenklad bevakning alternativ 3 – Sth 10
4	Förenklad bevakning alternativ 4 – Ej aktuellt
E	Enkel ljussignal. Äldre typ av skydd som inte ska användas vid nybyggnation.
F *)	Förlängd förringning dvs bommarna fälls senare (vanligen 5 – 10 s) än i normalfallet efter det att varningssignaleringen har startat.
Gf	Gångfålla
Gö	Gångfålla, öppningsbar
H	Hinderdetektor
P	Plattformsanläggning med gul signalbild ”STOP” och/eller vita bommar. Äldre typ av skydd som inte ska användas vid nybyggnation.
S	Stoppmärke
T	Trafiksignal (väg)**
V	Ägovägsbom

*) Förringningstiden är förlängd med 5 - 10 sekunder på grund av särskilda trafikförhållanden, exempelvis när långsamtgående vägfordon är vanligt förekommande. Syftet är att de långsamtgående vägfordonen ska hinna passera plankorsningen innan bommarna börjar fällas.

Notera att förringningstiden kan vara förlängd om avståndet mellan kryssmärkena före och efter spårområdet i samband med projekteringen konstateras vara längre än i normalfallet. Här är syftet istället att alla vägtrafikanter ska hinna passera plankorsningen innan bommarna börjar fällas. Detta är inte tilläggskydd ”F”.

I båda fallen är den tekniska lösningen densamma. Se vidare *TDOK 2014:0499 Vägskyddsanläggningar, Signalering mot vägen*.

***) Är en kombination där trafiksignal (väg) och vägskyddsanläggning är sammankopplade.

Tabell 3. Grundskydd och tilläggskydd, förekommande kombinationer

Grundskydd	Tilläggskydd	Kommentar
A	(Inget)	
A	b	*)
A	F	
A	FH	
A	H	
A	P	Äldre kombination som inte längre får byggas
A	Gf	
A	Gö	
A	V	
A	VH	
A	T*	
B	(Inget)	
B	T*	
B	F	
CD	(Inget)	
CD	Gf	
CD	Gö	
CD	P	Äldre kombination som inte längre får byggas
CD	V	
CD	VH	
CD	3	
CD	T*	
K	(Inget)	
K	E	Äldre kombination som inte längre får byggas
K	ES	Äldre kombination som inte längre får byggas
K	Gf	
K	Gö	
K	S	

Grundskydd	Tilläggskydd	Kommentar
K	V	
K	VE	Endast där tilläggskydd E finns sedan tidigare
K	VEH	Endast där tilläggskydd E finns sedan tidigare
K	VH	
K	1	
K	2	
K	3	
K	4	
O	(Inget)	
O	E	Äldre kombination som inte längre får byggas
O	Gf	
O	Gö	
O	1	
O	2	
O	3	
O	4	
O	S	Äldre kombination som inte längre får byggas
O	V	Får ej byggas nytt utan kryssmärke
O	VEH	Endast där tilläggskydd E finns sedan tidigare

*) Beteckningen "Ab" kan förekomma på äldre ritningar och finns därför inte i tabellen därför att beteckningen "b" inte är ett tilläggskydd. Med "Ab" menas att V-signalen visar *Passera* redan när bommarna är i rörelse nedåt till skillnad från "A" där kravet är att alla bommar ska vara fällda. "T" betyder att plankorsningen är kopplad till intilliggande trafiksignaler väg.

8.2. Kompletterande skyddsanordningar

Vid behov kan kompletterande skyddsanordningar utöver grundskydd och tillägsskydd användas.

- En bom kan förses med tillbehör som förstärker dess synbarhet i fällt läge samt försvårar obehörig passage under den fällda bommen.
- Varningsmärken och avståndsmärken kan sättas upp även på vägens vänstra sida för att göra det lättare att uppmärksamma att en plankorsning kommer.
- Ytterligare en kryssmärkessignal (se *Tabell 4*) kan sättas upp ovanför kryssmärket på samma stolpe som den ordinarie kryssmärkessignalen för att öka synbarheten.
- Ytterligare kryssmärkessignal kan sättas upp vid plattformsovergångar på motsatt sida av järnvägen och riktad mot spåret som komplement.
- En plankorsning kan förses med blåvita portaler för att öka synbarheten.
- Varningsmärken kan förses med förvarningsljus i nya ALEX-tekniken som styrs av signalsystemet.
- En vägskyddsanläggning kan kopplas ihop med en trafiksignalanläggning så att vägfordon kan lämna plankorsningen innan varningssignaleringen startar.
- I anslutning till en plankorsning kan fysiska hinder användas som förhindrar att gående tar en otillåten väg.
- Varningsmärken med syfte att förebygga fastkörning med lågt byggda vägfordon kan sättas upp på en plats där det är möjligt att välja en alternativ färdväg.



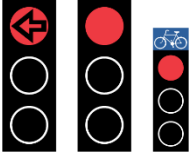

8.3. Utrustning för vägtrafik

Hur plankorsningar kan utrustas framgår av *Tabell 4*. Beteckningar A39, X8 etc. är samma som i *Vägmärkesförordningen (SFS 2007:90)*.

Tabell 4. Utrustning för vägtrafik

Vägmärken, vägmarkering, tilläggstavlor och trafiksignaler	Användning
 <p><i>Figur 1, A39 Kryssmärke</i> Från vänster A39-3, A39-4, A39-1, A39-2</p>	<p>Krävs vid grundskydden helbommar, halvbommar ljus- och ljudsignaler, ljussignaler samt kryssmärken.</p> <p>Storlek "normal" ska användas i första hand. Där utrymmet är begränsat och vid enbart gång- och/eller cykeltrafik, kan storlek "liten" användas.</p> <p>Kryssmärken får alltid sättas upp i oskyddade plankorsningar</p> <p>Platsinformation ska finnas på baksidan av ett kryssmärke placerat före plankorsningen och på höger sida sett i färdriktningen.</p> <p>Platsinformation ska innehålla följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> Telefonnummer med passning dygnet runt. Plankorsningens unika identitetskod. Kilometer- och metertal enligt banans längdmätning. <p>Beslut enligt VMF krävs.</p>
 <p><i>Figur 2, Y1 ljussignal (Kryssmärkessignal)</i></p>	<p>Krävs vid grundskydden</p> <ul style="list-style-type: none"> Helbommar. Halvbommar. Ljussignaler. Ljus- och ljudsignaler. <p>Kan även vara högt monterad och då med endast med röda ljusöppningar.</p> <p>Storlek "normal" ska användas i första hand. Där utrymmet är begränsat kan storlek "liten" användas.</p>




Vägmärken, vägmarkering, tilläggstavlor och trafiksignaler	Användning
 <p><i>Figur 3, Y2 ljudsignal</i></p>	Krävs vid grundskydden Helbommar. Halvbommar. Ljudsignaler. Ljus- och ljudsignaler.
 <p><i>Figur 4, B2 Stopplikt</i></p>	Används i kombination med grundskyddet kryssmärke. Beslut krävs från kommun/länsstyrelse.
 <p><i>Figur 5, M32 Stopp (målning i körbanan)</i></p>	Kan vid behov användas i kombination med skyltning enligt <i>Figur 4</i> .
 <p><i>Figur 6, M13 Stopplinje (Målning eller annan markering i körbanan)</i></p>	Kan vid behov användas i kombination med skyltning enligt <i>Figur 1</i> eller <i>Figur 4</i> .
 <p><i>Figur 7, A35 Varning för järnvägs korsning med bommar. Kan kombineras med T12 Riktning.</i></p>	Används vid plankorsning med helbommar eller halvbommar.


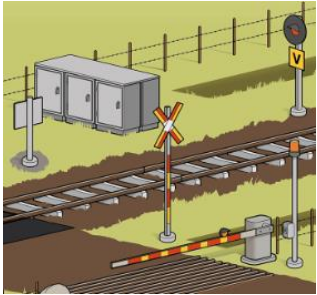
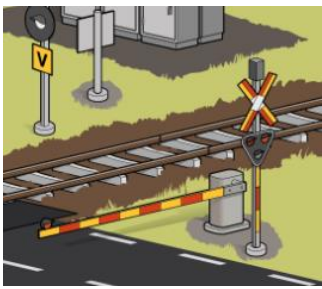
Vägmärken, vägmarkering, tilläggstavlor och trafiksignaler	Användning
 <p><i>Figur 8, A36 Varning för järnvägskorsning utan bommar. Kan kombineras med T12 Riktning.</i></p>	Används vid plankorsning med järnväg där bommar saknas.
 <p><i>Figur 9, A38 Avstånd till plankorsning (från vänster A38-1, A38-2, A38-3).</i></p>	Används i kombination med skyltning enligt <i>Figur 7</i> och <i>Figur 8</i> . A38-1 ska vara placerat under varningsmärket.
 <p><i>Figur 10, Trafiksignal</i></p>	Kan förekomma i komplicerade trafikmiljöer och synkroniseras då med vägskyddsanläggningen. Kan även användas fristående utan vägskyddsanläggning.
 <p><i>Figur 11, Förvarningsljus</i></p>	Kan användas i kombination med <i>Figur 7</i> och <i>Figur 8</i> . Får inte kombineras med <i>Figur 3</i> . (Annan ljudsignal som inte har enslagskaraktär får förekomma).

Vägmärken, vägmarkering, tilläggstavlor och trafiksignaler	Användning
 <p><i>Figur 12, Ljudsignaltavla med tilläggstavla "dagtid"</i></p>	Kan sättas upp när vägskyddsanläggning saknas.
 <p><i>Figur 13, Enkel ljussignal samt tavla med texten "PASSERA EJ SPÅRET NÄR LAMPAN ÄR SLÄCKT"</i></p>	Får inte sättas upp. Se TDOK 2024:0064.
 <p><i>Figur 14, Tavla med texten "Se upp för tåg"</i></p>	Kan sättas upp för att varna gående.
Elskyddsportal med varningstavla  <p><i>Figur 15, J3 Tavla med text "LIVSFARLIG LEDNING"</i></p>	Ska sättas upp vid elektrifierad järnväg, där vägen inte enbart är avsedd för gående och cyklister. Se även TRVINFRA-00126.

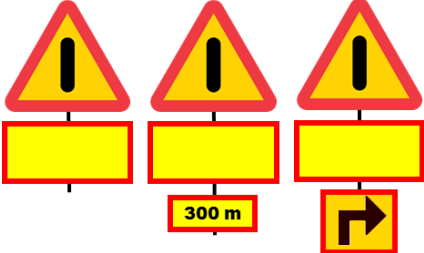
TDOK-nummer
 TDOK 2017:0367

 Version
 9.0

Vägmärken, vägmarkering, tilläggstavlor och trafiksignaler	Användning
 <p><i>Figur 16, X8 Plankorsningsskärm</i></p>	Kan sättas upp. Kan kombineras med <i>Figur 15</i> .
 <p><i>Figur 17, C17 Begränsad fordonshöjd med tilläggstavla, J3 "Livsfarlig ledning"</i></p>	Används tillfälligt när elskyddsportalen (<i>Figur 15</i>) är ur funktion.
 <p><i>Figur 18, Varningstavla "Varning, livsfarlig ledning över banan"</i></p>	Se TDOK 2014:0914

Vägmärken, vägmarkering, tilläggstavlor och trafiksinaler	Användning
 <p><i>Figur 19, Varningstavla "Livsfarlig ledning över spåren, gå ej nära nedfallen tråd"</i></p>	<p>Se TDOK 2014:0914</p>
 <p><i>Figur 20, Ägovägsbom med blytljus (X7)</i></p>	<p>Kan sättas upp vid ägoväg, påspåringsplats och serviceväg.</p> <p>Observera att ägovägsbommen är en slags vägbom (X7) och omfattas därmed inte av kravet på beslut enligt <i>Vägmärkesförordningen (SFS 2007:90)</i></p>
 <p><i>Figur 21, Y3 Bom</i></p>	<p>Sätts upp vid helbommar och halvbommar</p> <p>Bom med vit färg får inte användas vid nybyggnation</p>

Vägmärken, vägmarkering, tilläggstavlor och trafiksignaler	Användning
 <p><i>Figur 22, Text "Kör genom bommen"</i></p>	<p>Sätts upp på en helboms baksida (mot banan). Behövs inte vid enbart gång och/eller cykeltrafik.</p>
 <p><i>Figur 23, Bomkjol</i></p>	<p>Kan sättas upp vid helbommar</p>
 <p><i>Figur 24, Bomsignal</i></p>	<p>Sätts upp vid helbommar och halvbommar Kan sättas upp på ägovägsbom</p>

Vägmärken, vägmarkering, tilläggstavlor och trafiksinaler	Användning										
 <p><i>Figur 25, Varningsskylt A40 med tilläggstavla T22 som anger vad varningen avser. Tilläggstavlor T2 Avstånd respektive T12 Riktning sätts upp vid behov.</i></p>	<p>Kan sättas upp vid behov</p> <p>Rekommenderade texter på tilläggstavlan:</p> <table border="0"> <tr> <td>Ändamål</td> <td>Text</td> </tr> <tr> <td>Industriområden eller vid stora körbara ytor med nedsänkt spår.</td> <td>Industrispår</td> </tr> <tr> <td>Plankorsningar med "farligt vägkrön".</td> <td>Risk för fastkörning med maskintrailer vid järnvägs korsning</td> </tr> <tr> <td>Väg som är avstängd med en ägovägsbom eller en låst grind.</td> <td>Vägbom</td> </tr> <tr> <td>Plankorsning med upprepade olyckor och/eller tillbud</td> <td>Olycksdrabbad järnvägs korsning</td> </tr> </table>	Ändamål	Text	Industriområden eller vid stora körbara ytor med nedsänkt spår.	Industrispår	Plankorsningar med "farligt vägkrön".	Risk för fastkörning med maskintrailer vid järnvägs korsning	Väg som är avstängd med en ägovägsbom eller en låst grind.	Vägbom	Plankorsning med upprepade olyckor och/eller tillbud	Olycksdrabbad järnvägs korsning
Ändamål	Text										
Industriområden eller vid stora körbara ytor med nedsänkt spår.	Industrispår										
Plankorsningar med "farligt vägkrön".	Risk för fastkörning med maskintrailer vid järnvägs korsning										
Väg som är avstängd med en ägovägsbom eller en låst grind.	Vägbom										
Plankorsning med upprepade olyckor och/eller tillbud	Olycksdrabbad järnvägs korsning										

8.4. Vägvak

Följande kriterier kan vara skäl till att två eller flera vägvakter krävs i en plankorsning:

- Vanlig väg med separat gång- och/eller cykelväg
- Mittseparerad väg
- Väg med flera körfält i samma körriktning
- Högt vägflöde
- I övrigt komplexa trafikmiljöer

8.5. Förenklad bevakning

Om det inte förekommer trafik på banan med högre hastighet än att ett tågsätt vid behov kan stanna före en plankorsning, kan så kallad förenklad bevakning tillämpas. Möjlighet att stanna före en plankorsning finns framför allt inom hamn- och industriområden. Vanligtvis är spårområdet inte övervakat av någon trafikledning och kan också komma att trafikeras av flera olika järnvägsföretag.

Observera att vissa alternativ kräver bemanning av mer än en person, vilket kan leda till att inget järnvägsföretag vill trafikera banan. Vissa alternativ innebär att personal måste vistas i vägmiljön vilket kan vara olämpligt av arbetsmiljöskäl.

Förenklad bevakning kan användas när en vägskyddsanläggning är ur funktion.

Det finns vid fyra olika bevakningsalternativ.

Trafikverket anvisar alternativ 2 och 3. Alternativ 1 och 4 kan fortsatt användas av järnvägsföretag inom eget ansvar. Se även *TDOK 2015:0309, Trafikbestämmelser för järnväg, TTJ, Modul 10E, 10HMS och 20*.

8.5.1. Bevakningsalternativ 2, Stopp framför

Alternativ 2, Stopp framför, används där kravet på närsikt annars inte skulle vara uppfyllt eller där det av andra skäl finns behov av att stanna före plankorsningen. Det främsta järnvägsfordonet i körriktningen ska stanna omedelbart före plankorsningen och får fortsätta när personalen förvissat sig om att det inte finns något hinder. Det främsta järnvägsfordonet i körriktningen ska vara bemannat vid detta bevakningsalternativ.

8.5.2. Bevakningsalternativ 3, sth 10

Alternativ 3, sth 10, innebär att sth är 10 km/h över plankorsningen. Det främsta järnvägsfordonet i körriktningen ska vara bemannat.

Detta alternativ kan tillämpas om vägtrafiken är ringa. Ett annat användningsområde är när banan har en lutning så att ett tågsätt har svårt att

TDOK-nummer
TDOK 2017:0367

Version
9.0

starta på nytt om det tvingas stanna. Om kravet på närsikt inte är uppfyllt kan detta alternativ kombineras med grundskyddet ljus- och ljudsignaler.

9 Styrande dokument

9.1. Lag om lägenhetsregister

Kommunen beslutar om namn på den väg där plankorsningen ingår. Detta framgår av lagen om lägenhetsregister (SFS 2006:378), 10§. Ytterligare information finns i svensk standard SS 637003:2015.

9.2. Vägmärkesförordningen

Vem som får sätta upp en viss anordning framgår av *Vägmärkesförordningen (SFS 2007:90)*. Av 1 kap. 8§ framgår också att Trafikverket beslutar om märke A39, kryssmärke, och säkerhetsanordning vid en korsning med järnväg i visst fall ska sättas upp eller tas bort.

9.3. Trafikförordningen

Kommunen beslutar om stopplikt genom att utfärda en lokal trafikföreskrift enligt *Trafikförordningen (SFS 1998:1276)*, 10 kap. 3 §) på:

- vägar där kommunen är väghållare
- enskild väg inom tätbebyggt område
- terräng

Länsstyrelsen beslutar om stopplikt genom att utfärda en lokal trafikföreskrift enligt *Trafikförordningen (SFS 1998:1276)*, 10 kap. 3 §) på:

- allmän väg där staten är väghållare
- enskild väg utanför tätbebyggt område

9.4. Transportstyrelsens regelverk

Transportstyrelsen får ge ut regler som kompletterar *Vägmärkesförordningen (SFS 2007:90)*.

9.5. Trafikverkets interna regler

Trafikverket ger ut interna regler t ex projekteringsregler för signalsystem och vägutformning.

9.6. Åtgärder vid tillfällig förändring av vägtrafiken

Det kan uppstå risker som inte ursprungligen har beaktats vid valet av skyddsalternativ för plankorsningen. I samband med större förändringar av vägtrafiken såsom exempelvis orienteringstävlingar, anläggningsarbete, skogsavverkning eller i samband tillfälliga långsamtgående vägtransporter kan ytterligare åtgärder behövas för att minimera risker.

Exempel på åtgärder kan vara tillfälliga avspärrningar, vakter, hastighetsnedsättningar på banan, omledning av vägtrafik, ändamålsenlig placering av parkeringsplatser, minimera risken att publiken vid ett evenemang tar genvägar över spåret osv.

9.7. Rekommenderade vägbredder

Med vägbredd menas här bredden mellan vägbanekanterna.

I spårområdet	Vägen bör vara minst 0,5 meter bredare på varje sida än vägen i övrigt. Jämför även med TRVINFRA-00396 Vägars och gators utformning VGU. Syftet är att förbygga risken att en vägtrafikant som färdas nära vägbanekanten fastnar i spåret. En vandringsled bör inte förses med en sådan breddning eftersom risken för obehörig vägtrafik då kan öka.
Plattformsanläggning	2 – 3 meter Äldre plattformsanläggningar är byggda för transporter av resgods till och från tågen. Detta behov finns inte längre och då kan vägbredden minskas.
Halvbommar	Minst 6 meter bred väg vid nybyggnation. Det bör vara möjligt för två vägfordon att mötas i plankorsningsområdet. Halvbom ska enbart täcka en vägbana. Bomdriv kan flyttas.
Gång- och eller cykelbana	Anpassad till förhållandena på platsen.
Vandringsled	1 - 2 meter i spårområdet.

TDOK-nummer
TDOK 2017:0367

Version
9.0

Skoteröverfart	3 meter Överfarten bör dessutom vara försedd med fysiskt hinder som begränsar fordonets bredd till maximalt 3 meter. Syftet är att förebygga risken för obehörig vägtrafik.
Ägoväg	Minst 3 meter Plankorsningen utformas så att en skördetröska med utfällt skördebord kan passera utan att hindras av stolpar och bomdriv. Ett skördebord kan ha en bredd upp till åtta meter.

10 Plankorsningars livscykelkostnader

En plankorsnings livscykelkostnad beräknas på 30 år, den tid det vanligen är ekonomiskt fördelaktigt att använda anläggningen. Livscykelkostnaden består av kostnader för:

- Projektering
- Anskaffning av materiel
- Byggnation
- Förebyggande underhåll
- Avhjälpande underhåll
- Drift
- Olyckor
- Slopning

I praktiken kan den tekniska livslängden vara betydligt längre än 30 år men då med ökad risk för fel och större underhållskostnader.

Kostnader för ombyggnation i näraliggande ställverk ingår inte i plankorsningens livscykelkostnader.

10.1. Projektering, anskaffning, byggnation

Byggnation eller förändring av en plankorsning kräver projektering, men projekteringskostnaden för en specifik plankorsning är svår att förutsäga. Kostnaden påverkas exempelvis av om plankorsningen utgör ett eget projekt eller om den ingår i ett större projekt.

Anskaffning av strategisk materiel, till exempel signalsystem, ska ske via Trafikverket Materialservice som också kan lämna uppgifter om kostnader. Material som till exempel grus handlas upp i varje enskilt fall.

Med byggnation menas det arbete som krävs för att plankorsningen ska kunna tas i bruk. Kostnaden varierar mellan olika projekt.

10.2. Förebyggande och avhjälpande underhåll

Förebyggande och avhjälpande underhåll är det arbete som krävs för att plankorsningen ska bibehålla respektive återfå sin funktion. Kostnaderna består av materielkostnad, arbetskostnad, kostnader för besiktning samt reskostnad.

10.3. Drift

Elkostnader (nätkostnader och förbrukningskostnader) och it-kostnader förekommer för aktiva skyddsalternativ.

10.4. Olyckor

Vid beräkning av förväntad olyckskostnad för en plankorsning med ett visst skyddsalternativ ska olycksstatistik för plankorsningar med samma skyddsalternativ under de fem senaste åren användas. Samhällets kostnader för dödade och skadade samt materiella kostnader enligt *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, ASEK*, ska användas vid beräkningen. ASEK anger exempelvis kalkylvärden för dödsfall.

10.5. Slopning

När en plankorsning slopas uppstår kostnader för att ta bort teknisk utrustning samt att återställa marken. Arbetsinsatsen omfattar projektering, anskaffning och byggnation. Kostnaden för att slopa en plankorsning kan variera betydligt beroende på lokala omständigheter. Det kan också finnas kostnader för att leda om vägtrafiken så att den kan korsa järnvägen på något annat sätt.

I kostnaden för slopning ingår exempelvis kostnader för borttagning av signalteknisk utrustning och elskyddsportaler, spårarbeten, stängsling, återställande av diken samt administrativa kostnader såsom projekterings- och lantmäterikostnader.

11 Samverkan med plankorsningens intressenter

Plankorsningar berör många intressenter i samhället. I detta avsnitt nämns de viktigaste intressenterna.

11.1. Kommuner

Trafikverket bör ta del av kommunernas översikts- och detaljplaner i ett så tidigt skede som möjligt.

Trafikverket bör bevaka möjligheterna att slopa plankorsningar och ersätta dem med andra godtagbara passagemöjligheter. Gåendes ovilja mot att ta en längre färdväg behöver beaktas. Trafikverket ska bevaka att inga nya plankorsningar byggs utöver vad som sägs i *TDOK 2024:0064 Plankorsningar – Planering av skyddsalternativ*.

Om kommunens planering strider mot Trafikverkets uppfattning kan Trafikverket överklaga enligt *Plan- och bygglagen (SFS 2010:900)*.

Vid klagomål på bullerstörningar förorsakad av ljudsignaler vid plankorsningar eller ljudsignaler från tåg bör vid behov den personen hänvisas till Trafikverkets hemsida. [Bullernivå vid din fastighet - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

11.2. Information till allmänheten

Det kan vara befogat att informera allmänheten i samband med plankorsningsåtgärder, exempelvis när en plankorsning ska slopas eller stängas för viss trafik eller en vägskyddsanläggning tas bort utan att plankorsningen slopas. Vad som behöver kommuniceras och valet av kommunikationskanaler samt målgrupp ska beslutas i varje enskilt fall och i samråd med berörd väghållningsmyndighet.

11.3. Länsstyrelser

Länsstyrelsen är samrådspart i planfrågor som berör järnväg. Vid plansamråd ska Trafikverket bevaka plankorsningsfrågorna och pågående planverksamhet.

Genom ett fortlöpande samarbete med länsstyrelsens lantbruksenhet eller motsvarande markfunktion på länsstyrelsen kan värdefull information fås om aktuella markförvärv och tänkbara markrationaliseringar, vilket kan påverka plankorsningar (i första hand ägovägar och lokala vägar). Samtidigt får länsstyrelsen inblick i vilka järnvägsträckor som prioriteras för slopande av plankorsningar, men också vilka enstaka plankorsningar som anses särskilt angelägna att slopa.

Länsstyrelsen fattar bland annat beslut om lokala trafikföreskrifter på statlig väg när det gäller stopplikt liksom i vissa fall högsta tillåtna hastighet.

11.4. Lantmäterimyndigheten

För att ett servitut i en plankorsning ska kunna upphävas behöver Lantmäterimyndigheten besluta om en fastighetsreglering.

Trafikverket kan ansöka om ett markanvändningsservitut för att säkerställa att markägarens verksamhet inte orsakar skymd sikt i en plankorsning.

11.5. Skogsstyrelsen

En ersättningsväg kan i vissa fall även vara till nytta för skogsbruket. Trafikverket bör i sådana fall samverka med Skogsstyrelsen och andra intressenter när det gäller val av sträckning och möjlighet till samfinansiering.

11.6. Information till skogsbolag och skogsägare

Vid passage av obebakad plankorsning med tunga, långsamtgående fordon kan skogsbolag och skogsägare kontakta Trafikverket för en säkerhetsbedömning och besked om eventuella åtgärder eller begränsningar inför transporten.

Virke eller skogsbränsle som placeras vid en väg måste alltid läggas upp med hänsyn till trafiksäkerheten och på ett sätt som gör det enkelt att hantera. Upplagsplats ska väljas så att antalet passager av järnvägen minimeras. Vältor ska placeras med ett sådant avstånd till järnvägar att sikten ängs järnvägen inte försämras. Upplag och lastning ska ske utan att risker kring järnvägen uppstår. För att lägga upp virke vid en allmän eller enskild väg behövs tillstånd. För tillstånd vid allmän väg inom vägområdet ska Trafikverket kontaktas och utanför vägområdet ska kontakt tas med markägaren och länsstyrelsen.

Om arbeten planeras att utföras i närheten av en järnväg bör kontakt tas med Trafikverket för att utreda eventuella begränsningar ur ett säkerhetsperspektiv.

12 Mark- och rättighetsfrågor

För att kunna genomföra ett plankorsningsprojekt behöver man ofta ta mark i anspråk. Vanliga orsaker till markanspråk är att man behöver bygga en ersättningsväg för att kunna leda om vägtrafiken eller att man behöver vidta åtgärder för att förbättra sikten. Ett annat skäl kan vara att man vill göra en plankorsning överflödig genom att Trafikverket köper den mark dit vägen leder.

Ersättningar som kan bli aktuella vid slopande av plankorsningar utgörs vanligen av kompensation för markintrång, längre körväg och skador i övrigt som ett slopande förorsakar. Vid beräkning av storleken på ersättningarna utgår man från beräkningsmetoder som är allmänt vedertagna för liknande situationer, se *TDOK 2011:483, Riktlinjer vid markförhandling*.

12.1. Vägrätt

Om vägarna som leder till en plankorsning är statliga är det Trafikverket som är väghållare och som därmed beslutar om förändringar. Om en sådan plankorsning ska slopas hanteras frågan i princip enligt Trafikverkets planprocess och ärendet resulterar så småningom i en vägplan. I och med att vägplanen vinner laga kraft får Trafikverket rätt att dra om vägen enligt vägplanen (vägrätt). Ersättningar till markägare hanteras av Trafikverket enligt gällande rutiner. I enklare fall kan en vägomläggning göras utan någon vägplan, men detta förutsätter att Trafikverket kan komma överens med samtliga berörda markägare, sk frivillig markrätt.

12.2. Servitut

12.2.1. Upphävande av Servitut

En fastighet som behöver använda en viss plankorsning har oftast laglig rätt till detta i formen av ett servitut som belastar järnvägsfastigheten. Alternativt deltar fastigheten i en gemensamhetsanläggning, för vilken upplåtits rätt att korsa järnvägen på ett visst ställe. För att en korsning ska kunna slopas är det nödvändigt att denna rätt till överfart upphävs genom en lantmäteriförrättning.

När en plankorsning vid enskild väg slopas innebär detta att de rättigheter att korsa järnvägen (servitut) som omgivande fastigheter fått en gång i tiden ska upphöra att gälla. En lantmäteriförrättning är alltid nödvändig när ett servitut ska upphävas. Oftast behövs ersättningsvägar för att leda om vägtrafiken. Detta innebär markintrång vilket också kräver lantmäteriförrättning. Vanligen överläts förvaltning av ersättningsvägar till en eller flera samfällighetsföreningar. En ersättningsväg som är avsedd för endast en fastighet överlämnas till fastigheten. Om det är möjligt ska markbyten göras så att plankorsningen inte behövs. Då behövs det inga ersättningsvägar.

TDOK-nummer
TDOK 2017:0367

Version
9.0

Flertalet plankorsningar inom samma geografiska område bör hanteras samtidigt. Detta effektiviserar samråd och tillståndsprövning enligt miljöbalken.

12.2.2. Siktförbättring

Om infrastrukturförvaltaren vill förbättra siktförhållanden vid en plankorsning genom att avverka skog eller röja vegetation invid järnvägsfastigheten måste ett servitut skapas. Servitutet kan också reglera höjd på grödor på odlad mark med syftet att säkra siktsträckor. Se även *TDOK 2018:0265, Vegetationsröjning*.

12.3. Järnvägsplan

En järnvägsplan kan behöva upprättas för att kunna slopa en plankorsning, även om åtgärden inte är byggande av järnväg. Se vidare *Lag om byggande av järnväg (SFS 1995:1649)*.

12.4. Avtal med markägare

En markägares samtycke behövs vid markintrång exempelvis för att bredda vägen vid plankorsningen. Detta ska regleras i ett avtal.

13 Referenser

TDOK 2010:14	Trafikverkets interna förfkrifter om; Arbetsordning
TDOK 2011:483	Riktlinjer vid markförhandling
TDOK 2014:0499	Vägskyddsanläggningar, Signalering mot vägen
TDOK 2015:0311	Plankorsningar – Val av skyddsalternativ
TDOK 2015:0309	Trafikbestämmelser för järnväg
TDOK 2018:0265	Vegetationsröjning
TDOK 2024:0064	Plankorsning – planering av skyddsalternativ
TRVINFRA-00126	Högspänning; Skyltar och skyddsportaler vid plankorsning med elektrifierad järnväg
SFS 1971:948	Väglag
SFS 1995:1649	Lag om byggande av järnväg
SFS 1998:808	Miljöbalken
SFS 1998:1276	Trafikförordningen
SFS 2001:651	Förordning om vägtrafikdefinitioner
SFS 2022:366	Järnvägstekniklag
SFS 2022:367	Järnvägssäkerhetslagen
SFS 2022:368	Nationella järnvägssystem
SFS 2006:378	Lagen om lägenhetsregister
SFS 2007:90	Vägmärkesförordning, VMF
SFS 2010:900	Plan- och bygglagen
SS 637003:2015	Geografisk information – Belägenhetsadresser – Begrepp och principer
TRVINFRA-00396	Publikation, Vägars och Gators Utformning Gällande version finns på Trafikverkets hemsida
ASEK	Rapport, Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn

TDOK-nummer
 TDOK 2017:0367

 Version
 9.0

Versionslogg

Fastställd version	Dokumentdatum	Ändring	Namn
Version 1.0	2017-06-27	Nyutgåva	Helena Rådbo
Version 2.0	2018-09-01	Text om spårväg borttagen (pga ändrad Vägmärkesförordning).	Helena Rådbo
Version 3.0	2019-07-01	Version 3.0 aldrig publicerad på grund av fel i systemverktyg.	Mats Holmberg, Ev
Version 4.0	2019-08-01	Nytt avsnitt om styrande dokument.	Helena Rådbo
Version 5.0	2020-06-01	Förtydliganden som beror på att TDOK 2015:0311 har uppdaterats.	Helena Rådbo
Version 6.0	2021-06-01	Förtydliganden i definitioner Plankorsningens trafikmiljö flyttad från TDOK 2015:0311 Rekommenderade vägbredder.	Helena Rådbo
Version 7.0	2022-06-01	Förtydligande av definitioner. Följdändringar på grund av ändringar i TDOK 2015:0311. Nytt avsnitt om prioritering infört.	Helena Rådbo
Version 8.0	2023-06-01	Förtydligande av text och definitioner. Följdändringar i TDOK 2015:0311.	Helena Rådbo
Version 9.0	2026-06-01	Förtydligande av text och definitioner.	Helena Rådbo

TDOK-nummer
TDOK 2017:0367

Version
9.0

Dokumentegenskaper, TDOK-nummer TDOK 2017:0367, Fastställt av Chef VO Planering, Skapat av Rådbo Helena, PLjt, Dokumentdatum 2026-04-24, Gäller från [Gäller från], Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig Ersätter [Ersätter] Dokumenttyp HANDLEDNING.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.