

TDOK-nummer
TDOK 2024:0064
Fastställt av
Chef VO Planering
Skapat av
Rådbo Helena, PLjt

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

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Version
1.0
Ersätter
[Ersätter]

Plankorsningar - planering av skyddsalternativ

Innehåll

Plankorsningar - planering av skyddsalternativ.....	1
1 Syfte.....	4
2 Omfattning	4
3 Ansvar	5
4 Definitioner och förkortningar	6
5 Dimensionera plankorsningar	11
6 Väglklasser.....	11
6.1 Vaghållare.....	13
6.2 Framkomlighetsklass	13
7 Ompröva ett skyddsalternativ	14
7.1 Plankorsningens trafikmiljö	15
7.2 Bygga nya plankorsningar.....	16
7.3 Bygga om en plankorsning	17
7.3.1 Flytta en plankorsning	17
7.4 När plankorsningar inte är tillåtna	18
7.4.1 Nybyggd järnvägssträcka	18
7.4.2 Befintliga plankorsningar.....	18
7.5 Tillfälliga lösningar	18
7.5.1 När plankorsning saknas.....	18
7.5.2 Särskilda avtal för tillfälligt ändamål	19
7.5.3 Tillfälliga särskilda vägtransporter.....	19
7.5.4 Hinderdetektor ur funktion	20
7.5.5 Omledning av vägtrafik vid byggnation av planskild korsning	20
7.5.6 Tillfällig hastighetsnedsättning ska upphöra	20
7.5.7 Tillfälliga åtgärder vid evenemang	21
7.6 Vägvakts	21

TDOK-nummer
TDOK 2024:0064

Version
1.0

7.7	Ingen vägtrafik förekommer i plankorsningen	22
7.7.1	Stänga en plankorsning	22
7.7.2	Slopa en plankorsning	22
7.8	Ingen järnvägstrafik förekommer i plankorsningen	23
7.8.1	Trafiken på järnvägen har upphört.....	23
7.8.2	Trafiken på järnvägen är tillfälligt inställd	23
7.8.3	Järnvägstrafiken är sporadisk	24
7.9	Otillåten passage	24
8	Skyddsalternativ i plankorsningar	25
8.1	Tillåtna skyddsalternativ.....	25
8.2	Tillåtna skyddsalternativ i befintliga plankorsningar – Tabell 1	27
8.3	Val av nytt skyddsalternativ – Tabell 2	32
8.4	Plankorsningar med särskilda trafikförhållanden – Tabell 3	37
8.5	Alternativa val.....	38
8.6	Förvarningsljus.....	39
8.7	Förenklad bevakning	39
8.8	Ägovägsbom	39
8.8.1	Behörighet att manövrera en ägovägsbom.....	39
8.8.2	Ägovägsbom för yrkesmässig trafik.....	40
8.8.3	Ägovägsbom vid påspårningsplats, serviceväg eller motsvarande.	41
8.8.4	Ägovägsbom för skalskydd	41
8.9	Ljudsignaltavla	42
9	Plattformsövergångar.....	43
9.1	Tillåtna skyddsalternativ för nya eller ombyggda plattformsövergångar ..	43
9.1.1	Bygga nya plattformsövergångar	44
9.1.2	Ompröva ett skyddsalternativ	44
9.1.3	Möjliga åtgärder utan omprövning av skyddsalternativ	44
9.2	Trafikmiljö och trafikflöde vid plattformen	45
9.3	Tillfälliga åtgärder vid evenemang	48
9.4	Slopning av plattformsövergång.....	48
10	Påspårningsplats.....	49
11	Förvaltningsdata för plankorsningar	49
11.1	Inventering	49

TDOK-nummer
TDOK 2024:0064

Version
1.0

11.2	Löpande noteringar av risker	50
11.3	Väglass (plk)	50
11.4	Plankorsningens identitet (ID-nummer).....	50
11.5	Vägnamn.....	51
11.6	Kilometertal.....	51
12	Uppföljning av oönskade händelser och brister och trafiksäkerhetspåverkande faktorer.....	52
12.1	Uppföljning av oönskade händelser	52
12.2	Mätning av sikt	53
12.3	Mätning av fordonsmagasin	54
12.4	Mätning av vägprofil.....	54
12.5	Brist snäv korsningsvinkel.....	54
13	Beslut om plankorsningar.....	55
13.1	Infrastrukturförvaltarens beslut.....	55
13.1.1	Förändring av en plankorsning	55
13.1.2	Uppsättning eller nedtagning av ljudsignaltavla	55
13.2	Stopplikt.....	55
13.3	Beslut enligt Vägmärkesförordningen (SFS 2007:90)	56
14	Resultat och dokumentation	57
14.1	Registreringsprinciper i Plk-webb.....	58
14.1.1	Plankorsningar som förvaltas av Trafikverket	58
14.1.2	Plankorsningar som inte förvaltas av Trafikverket	58
15	Referenser	59
	Versionslogg	60

1 Syfte

Detta dokument är en del av Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem för järnväg och anger riktlinjer för arbetet med plankorsningar mellan väg- och järnvägstrafik.

Dokumentets syfte är att tillgodose samhällets behov av trafiksäkra plankorsningar.

Dokumentet vänder sig till den som:

- föreslår och beslutar om skyddsalternativ i plankorsningar och plattformsövergångar
- utreder, planerar, projekterar, bygger och underhåller järnväg eller väg där plankorsningar eller plattformsövergångar berörs
- för Trafikverkets räkning yttrar sig i ärenden enligt *Plan- och bygglagen (2010:900)* och *miljöbalken (1998:808)*
- för Trafikverkets räkning handlägger beslut enligt *Vägmärkesförfordningen (2007:90)*.

2 Omfattning

Detta dokument innehåller riktlinjer för plankorsningar och plattformsövergångar omfattar:

- förvaltning
- inventering
- val av skyddsalternativ
- stängning - slopning
- anordnande av nya och tillfälliga korsningar
- uppföljning av trafiksäkerhetspåverkande faktorer.

Dokumentet ska tillämpas av Trafikverket:

- när en plankorsning eller en plattformsövergång ska föras med ett annat skyddsalternativ än det nuvarande
- vid ny- och ombyggnad av järnväg
- i långsiktiga förbättringsplaner för befintliga banor.

Se även råden i *TDOK 2017:0367 Trafikverkets hantering av plankorsningar*.

Dokumentet kan även utgöra ett stöd för andra infrastrukturförvaltare än Trafikverket.

Dokumentet behandlar inte faunapassager och inte heller tekniska lösningar för plankorsningar.

3 Ansvar

Den som enligt *TDOK 2010:14, Trafikverkets arbetsordning* har ansvaret för trafiksäkerheten på järnväg ansvarar för att detta dokument hålls uppdaterat.

Ett undantag/dispensansökan ska handläggas på följande sätt:

- Ansvarig chef enligt arbetsordningen fattar beslut
- Undantaget ska vare diariefört
- Undantaget ska vara registrerat i dispensbanken.

Ett undantag ska innehålla följande:

- Beskrivning varför ett undantag behövs, signerat av närmaste chef på regionen
- En riskanalys enligt *TDOK 2020:0236 Metod för riskhantering vid ändringar gällande trafiksäkerhet järnväg (CSM RA)*

4 Definitioner och förkortningar

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

A-skydd	Trafikverksamhet för att förhindra eller begränsa rörelser med spårfordon inom ett begränsat område. Se vidare <i>TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg, Modul 12, A-skydd</i> .
Blockerande tåg	Brist som innebär att ett tåg vid planenliga uppehåll riskerar att blockera en plankorsning.
Blockerande vägfordon	Brist som innebär 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.
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.
Enkelspår	Spår i en plankorsning där endast ett Järnvägsfordon i taget kan färdas. <i>Kommentar: Observera att enkelspår kan definieras annorlunda i annan dokumentation.</i>
Fordonsmagasin	I detta dokument en del av vägen där tillfälligt stillastående vägfordon kan förekomma utan att blockera plankorsningen.
Framkomlighetsklass	Med framkomlighetsklass menas den största fordonskombination som kan framföras <i>fram till plankorsningen</i> och sedan vidare på järnvägens andra sida.

TDOK-nummer
TDOK 2024:0064

Version
1.0

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. Se även förklaringar i *TDOK 2017:0367*.

Gångtrafik och/eller cykeltrafik som innebär särskilda risker

Brist som innebär att gående och/eller cyklister kan komma i klungor eller i stor utsträckning vara oerfarna. Det gäller exempelvis vid plankorsningar i närheten av större arbetsplatser, idrottsanläggningar, badplatser, vårdinrättningar, skolor och liknande.

Infrastrukturförvaltare

Den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen enligt *Järnvägslagen (SFS 2004:519)*.

Komplicerad trafikmiljö

Brist som innebär att förhållandena är sådana att vägtrafikantens uppmärksamhet riskerar att 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.

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, café osv.

TDOK-nummer
TDOK 2024:0064

Version
1.0

Närsikt

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.

Närsikt minst 10 sekunder betyder att ett tåg ska synas i minst 10 sekunder innan detta når fram till plankorsningen.

Närsikt minst 5 sekunder betyder att ett tåg ska synas i minst 5 sekunder innan detta når fram till plankorsningen.

Ouppfyllda siktkrav

Brist som innebär att kravet *närsikt minst 10 sekunder* inte är uppfyllt.

Plankorsning

I detta dokument används termen plankorsning för en korsning i samma plan mellan järnväg och väg.

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.

Planskild korsning

En korsning i skilda plan mellan järnväg och väg (vägbro, vägport, gångbro eller gångtunnel).

Plattform

En plats där resande kan stiga på eller stiga av ett järnvägsfordon och/eller en plats avsedd för skötsel av järnvägsfordon.

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.

TDOK-nummer
TDOK 2024:0064

Version
1.0

Påspårningsplats	Särskilt anordnad plats där vägfordon som är utrustade för att även kunna framföras på järnväg kan överföras från väg till spår eller omvänt. En påspårningsplats är åtkomlig från enbart ena sidan av banan. Vid nyttjande krävs A-skydd.
Skyddsalternativ	En kombination av skyddsanordningar som finns i en viss plankorsning. Kan även vara inget skydd alls. Ett skyddsalternativ kännetecknas av en kod beskriven i <i>TDOK 2017:0367</i> .
Skyddsanordningar	I detta dokument är skyddsanordningar utrustning eller 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
Sth	<i>Största tillåtna hastighet</i> , anger den största tillåtna hastigheten för något järnvägsfordon vid plankorsningen uttryckt i km/h för något spår och någon körriktning.
Särskilda risker	Se definitionerna "Gångtrafik och/eller cykeltrafik som innebär särskilda risker" och "Vägfordon som innebär särskilda risker".
Två samtidigt farbara spår	Spår i en plankorsning med minst två spår där spårgående fordon samtidigt kan färdas oberoende av varandra.
Tätbebyggt område	Område som kommunen genom en lokal trafikföreskrift beslutat vara tätbebyggt med stöd av <i>Trafikförordningen (1998:1276)</i> .
Vägfordon som innebär särskilda risker	Brist som innebär att 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, vägfordon med låg markfrigång, bussar eller skolskjutsar.

TDOK-nummer
TDOK 2024:0064

Version
1.0

Vägskyddsanläggning

Gemensam benämning för *aktiva skyddsanordningar* med signaler och/eller bommar som varnar vägtrafikanter för järnvägsfordon som närmar sig plankorsningen.

ÅDT

Årsmedeldygnstrafik. Det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn mätt som vägfordon per dygn.

5 Dimensionera plankorsningar

Detta avsnitt avser plankorsningar på järnvägar där minst ett spår förvaltas av Trafikverket.

Plankorsningen ska dimensioneras enligt den järnvägstrafik som är möjlig enligt gällande/planerad Järnvägsnätsbeskrivning.

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 på ett säkert sätt.

6 Väglklasser

Väglklass (plk) beskriver vägens ändamål och vägtrafik i en plankorsning. Ska inte förväxlas med termen väglklass som bland annat förekommer i NVDB.

I detta dokument används termen vägtrafikant med samma betydelse som trafikant enligt definitionen i *Förordning om vägtrafikdefinitioner (SFS 2001:651)*, för att inte förväxlas med den som färdas på järnvägen.

I detta dokument avses med väg den avgränsade yta avsedd att användas av vägtrafikanter i en plankorsning. En transport kan även avse förflyttning till fots.

Kommentar: *Förordning (2001:651)* om vägtrafikdefinitioner har en snävare definition:

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, en gång- eller ridbana invid väg enligt 1.

Vägbredden anger minsta vägbredden mellan vägbanekanterna (inte vägmarkeringarna) uppmätt 0 - 25 m före plankorsningen.

Vanlig väg är 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.

Bygdeväg är en vanlig väg med extra breda vägrenar avsedda för gång- och eller cykeltrafik och med ett smalt körfält i mitten avsett för annan trafik än gång- och eller cykeltrafik, vilket kräver särskilda skyddsalternativ.

Lokal väg räknas tillfartsväg till en bostadsfastighet eller fritidsfastighet och där näringsverksamhet knuten till fastigheten inte genererar ytterligare trafik över plankorsningen.

TDOK-nummer
TDOK 2024:0064

Version
1.0

Om det säsongvis förekommer ytterligare trafik, till exempel i anslutning till en badplats eller näringsverksamhet ska vägen klassas som *vanlig väg*.

Om trafik är möjlig till flera bostadsfastigheter eller fritidsfastigheter ska vägen klassas som vanlig väg.

Gång och cykelväg är en väg avsedd att användas enbart av gående och/eller cyklister och mopedklass 2.

Ägoväg är en intern förbindelseväg mellan en fastighets ägor. En väg avsedd för transporter till jord- och/eller skogsbruk. Ägovägen får inte vara en förbindelseväg till annan väg då ska den ha en annan vägklass (plk).

Serviceväg är en plankorsning avsedd för transporter i samband med verksamhet inom järnvägens spårområde.

- Serviceväg med regelbunden vägtrafik: Årsmedeldygnstrafik, ÅDT större än eller lika med 1
- Serviceväg med sporadisk vägtrafik: ÅDT mindre än 1
- Serviceväg utan vägtrafik: Plankorsning som går att trafikera med vägfordon enbart vid avstängt spår. 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.

När det står enbart *serviceväg* i den löpande texten menas alla ovanstående varianter.

Skoteröverfart är en plankorsning anpassad för snöskoter.

Vandringsled är en upptrampad, röjd och oftast uppmärkt led avsedd för rekreation och motion, utanför tätbebyggt område

Ägoväg och vandringsled är en ägoväg där det även frekvent förekommer gående.

6.1 Väghållare

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

6.2 Framkomlighetsklass

Med framkomlighetsklass menas den största fordonskombination som kan framföras *fram till plankorsningen* och sedan vidare på järnvägens andra sida. Framkomlighetsklassen avser alltså inte plankorsningen i sig utan skicket på vägarna fram till plankorsningen. En plankorsning som Trafikverket förvaltar ska ha någon av följande framkomlighetsklasser:

- Dragbil med trailer – för maskintransporter. Längd 18–24 m.
- Lastbil med släp – Konventionell lastbil med släp. Längd 24 m.
- Lastbil med förkortat släp – Den bakre boggin kan flyttas framåt för att minska på kurvradien. Totallängden på bil och släp är 24 m.
- Lastbil utan släp – Totallängden är ca 10–12 m.
- Kortare än lastbil utan släp
- Fordon mindre än 200 kg

Framkomlighetsklassen ska uppdateras i följande fall:

- Vid ändrat skyddsalternativ
- När plankorsningen byggs om
- När vägen fram till plankorsningen byggs om
- När vägens ändamål förändras

7 Ompröva ett skyddsalternativ

När någon av följande förändringar, enligt tabellen nedan, planeras måste plankorsningarnas skyddsalternativ omprövas enligt *Tabell 2* och *Tabell 3* och trafikmiljön ses över. Förändringar ska identifieras så tidigt som möjligt exempelvis vid beställning av utredningar (där plankorsningar kan komma att påverkas). Vid ERTMS införande kan krav enligt *Tabell 1* tillämpas istället för *Tabell 2*.

Om en plankorsning efter att en allvarlig händelse inträffat, bedöms ha sådana brister att händelsen sannolikt kan uppstå på nytt, ska skyddsalternativet omprövas enligt *Tabell 2* och *Tabell 3*.

Förändring	Plankorsningar som ska omprövas
Förändrad markanvändning, exempelvis etablering av bostäder, fritidsområden och/näringsverksamhet (ny eller förändrad) Vägtrafiken ökar på grund av omledning.	Plankorsningar som kommer att få ett ökat trafikflöde på vägen (inklusive gående)
Förändringar av vägen	Plankorsning där vägen blir kompletterad med gångbanor och/eller cykelbanor. Plankorsning där vägen får en annan Vägklass (plk) utom i de fall där en felaktig uppgift korrigeras. Vägens hastighet över plankorsningen höjs. Vägens utformning leder till mer komplicerad trafikmiljö.
Åtgärder som leder till ökad sth på banan	Plankorsningar där sth kommer att höjas. (Sth över en specifik plankorsning får höjas först när denna har ett korrekt skyddsalternativ för den högre hastigheten enligt <i>Tabell 2</i> eller <i>Tabell 3</i> .)
Åtgärd som leder till ökad tåglängd	Plankorsningar som kommer att få bristen <i>blockerande tåg</i> .

Förändring	Plankorsningar som ska omprövas
Kapacitetshöjning som leder till att tågtrafiken ökar	Plankorsning på sträcka som upprustas med exempelvis vid planering av: Fjärrstyrning Elektrifiering Ökad kapacitet i linjeblockering.
Införande av ERTMS	Krav enligt tabell 1 eller tabell 3 i förekommande fall. Se även <i>TDOK 2017:0367</i> avsnitt Prioritering.
Ombyggnader där spårsystemet ändras i plankorsningen eller i dess närhet. Ny driftplats Byte av signalställverk Samtidig infart	Plankorsning som berörs av förändringen Plankorsning där vägskyddsanläggningen signaltekniskt berörs av förändringen Plankorsningar som kan komma att få bristen <i>blockerande tåg</i> .
När underhållet på en bana ska återupptas enligt <i>TDOK 2014:0116 Avveckling av järnväg</i> .	Samtliga berörda plankorsningar
När Trafikverket återfår utlånade banor som använts för annan verksamhet	Samtliga berörda plankorsningar
När en stängd plankorsning åter ska tas i drift	Berörd plankorsning

7.1 Plankorsningens trafikmiljö

När en plankorsnings skyddsalternativ omprövas enligt avsnitt 7 ska följande behov utredas:

- Om det finns behov av separat gång- och cykelbana
- Om det finns bommar som täcker gång- och/eller cykelbana och fälls samtidigt i båda färdriktningarna (ej sicksackfällning).
- förebygga riskfyllt beteende genom att tillgodose korrekta väntetider vid signalering.
- Om antal körfält och vägbredden tillgodoser vägtrafikens behov
- Om eventuella fordonsmagasin är tillräckliga
- Om vägprofilen har acceptabelt krön

- Om vägens plan och profil har anpassad linjeföring eller om den har risker (t ex korsningsvinkel, genomgående rak linje över korsningen, eller lutning/vilplan)
- Om det finns möjlighet för två vägfordon att mötas utan att något av dessa blir stillastående i plankorsningen
- Om det utanför plankorsningen finns behov av mötesfickor
- Om det finns behov av intrångsskydd
- Om det finns behov av fartdämpande åtgärder
- Om befintliga gångfällor uppfyller sitt syfte

Utredningen ska vara ett underlag för projekteringen. I de fall en sådan utredning är äldre än två år ska dess innehåll ses över och eventuellt revideras innan projekteringen påbörjas.

Se även *TRVINFRA-00304 Plankorsningar* och *TDOK 2017:0367*.

7.2 Bygga nya plankorsningar

Trafikverket ska ha en aktiv roll i samhällsplaneringen, exempelvis vid samråd om detaljplaner, och verka för bra trafiklösningar.

Nya plankorsningar får byggas i följande fall under förutsättning att kraven i *Tabell 2* och *Tabell 3* uppfylls:

- Ny plankorsning får byggas om den övertar vägtrafik från en annan plankorsning som slopas och sth över plankorsningen är högst 160 km/h.
- Ny skoteröverfart eller en ny vandringsled får byggas om det behövs för att främja det rörliga friluftslivet.
- Ny plankorsning för gång- och cykeltrafik får byggas om det behövs för att tillgodose behovet av passagemöjligheter över järnvägen.
- Ny påspårningsplats får byggas.
- Ny serviceväg får byggas.
- Ny plankorsning får byggas innanför skalskydd, t ex inom en industrifastighet.
- Ny plankorsning får byggas över ett spår med högst sth 40 km/h. För att risker ska minimeras kring stationsmiljöer och inom tätorter ska en riskanalys genomföras och diarieföras.
- Ny plankorsning får byggas över ett spår med högst sth 40 km/h om kommunen så beslutar. När en planskild korsning ska ersätta en plankorsning, se *avsnitt 7.5.5*

Nya plankorsningar ska i övrigt uppfylla krav som framgår av annan dokumentation, exempelvis

Krav för vägars och gators utformning, TRVINFRA 00396

Trafikverkets publikation 2020:089, Projektering och byggande av enskilda vägar.

7.3 Bygga om en plankorsning

När en plankorsning byggs om ska kraven i Tabell 2 och Tabell 3 uppfyllas. I nedanstående fall kan *Tabell 1* tillämpas istället för *Tabell 2*, där alternativet *tillåtet* går att uppfylla:

Åtgärd
Plankorsning som får ändrad vägbredd
Komplettera med ytterligare signaler/kryssmärken utan att skyddsalternativet ändras
Installera pyramidmattor
Sätta upp hägnad
Byggande av P-plats
Sätta upp belysning
Tillfällig plankorsning vid bygge av planskildhet
Ny separat gång- och cykelbana får byggas invid en befintlig plankorsning.
Utökning av antalet samtidigt farbara spår där sth är högst 40 km/h.
Rättar till en sned korsningsvinkel utan att nya brister tillkommer
Justering av vägprofil för att hantera bristen farligt krön

Krav för vägars och gators utformning, TRVINFRA 00396, ska uppfyllas där så är ändamålsenligt.

Kraven i TRVINFRA 00396 ska i första hand tillämpas vid nybyggnation.

7.3.1 Flytta en plankorsning

En plankorsning går inte att flytta. Det som menas är att vägsträckningen ändras så vägen korsar banan på en annan plats men i närheten av den tidigare plankorsningen. Detta löser man genom att skapa en ny plankorsning och slopa den gamla. Anledningen till att man slopar den gamla korsningen och skapar en ny är att fotografierna inte kommer att stämma och att registrerade olyckor och tillbud annars felaktigt skulle följa med till den nya plankorsningen.

Men om en del av den nya vägen är innanför de gamla kryssmärkena kan befintligt id-numret (objektnummer i BIS) på plankorsningen behållas.

7.4 När plankorsningar inte är tillåtna

Nedan visas när plankorsningar inte är tillåtna att byggas. Undantagna är vissa servicevägar eller påspårningsplatser där spåren är avstängda för passage.

7.4.1 Nybyggd järnvägssträcka

Plankorsningar är inte tillåtna att byggas:

- På en nybyggd järnvägssträcka där sth över plankorsningen överstiger 40 km/h.
- På en nybyggd järnvägssträcka som
 - ersätter eller kompletterar en befintlig järnvägssträcka och

där sth över plankorsningen överstiger 40 km/h.

7.4.2 Befintliga plankorsningar

Plankorsningarna är inte tillåtna att ändras:

- Där sth över en befintlig plankorsning höjs till en sth överstigande 160 km/h.
- Där en befintlig plankorsning förses med flera spår så att
 - samtidiga tågrörelser över plankorsningen blir möjliga och
 - där sth över plankorsningen överstiger 40 km/h på något av spåren i plankorsningen.
- I de fall järnvägen byggs om så att bristen *blockerande tåg* uppstår på en befintlig plankorsning.

En befintlig plankorsning där sth överstiger 160 km/h får behållas.

7.5 Tillfälliga lösningar

7.5.1 När plankorsning saknas

I vissa situationer behöver järnvägen korsas på grund av tillfälliga behov, till exempel vid avverkning av skog eller vid tillfälliga 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 2*. Plankorsningen ska registreras i Plk-webb och slopas när

TDOK-nummer
TDOK 2024:0064

Version
1.0

arbetet är klart. En sådan plankorsning ska finnas under begränsad tid, max tre år.

Plankorsningen ska ha en överbyggnad så inte räl skadas (grundkrav i *TRVINFRA – 00018 Spårkomponenter*).

Alt 2: Behovet av att kunna korsa järnvägen hanteras genom att järnvägstrafiken stängs av med ett A-skydd. Infrastrukturförvaltaren ska hindra att vägfordon kan passera över spåret under den tid som ett A-skydd inte är anordnat. Hindret ska inte gå att ta bort med handkraft.

Plankorsningen ska ha en överbyggnad så inte räl skadas (grundkrav i *TRVINFRA – 00018*).

7.5.2 Särskilda avtal för tillfälligt ändamål

Trafikverket och en markägare kan i ett avtal komma överens om framtida passager av järnvägen för ett tillfälligt ändamål. För ett sådant avtal gäller:

Avtalet ska vara försett med ett diarienummer som ska vara noterat i ett it-system och där vara knutet till en viss sträcka på banan. Via it-systemet ska avtalsdokumentet vara spårbart.

Behovet att korsa banan ska finnas högst vartannat år.

Det ska inte finnas något servitut (exempelvis i en stängd plankorsning) som tillgodoser behovet ändå.

Maximal kalendertid som passage ska vara möjlig ska vara högst 30 dagar.

Trafikverket får tillhandahålla A-skydd högst fem arbetsdagar kostnadsfritt per tillfälle.

Följande punkter ska vara dokumenterade i avtalet:

- Platsen ska beskrivas genom att ange bandelsnummer samt kilomentertal (från km +m – till km +m) enligt banans längdmätning.
- Uppgift om vart markägaren ska vända sig vid behov att korsa banan.
- Hur lång tid i förväg en sådan anmälan måste ske
- Kostnader
- Krav på säkerhetsåtgärder när passagen öppnas
- Krav att användaren ska vara beredd att medverka vid en riskbedömning
- Antal dagar som överfart ska vara möjlig
- Krav för de fordon som ska framföras över plankorsningen.

7.5.3 Tillfälliga särskilda vägtransporter

Vissa vägtransporter kräver tillstånd för att få framföras på det allmänna vägnätet. En sådan transport kan innebära risker vid passage av en plankorsning. När en sådan transport ska passera en plankorsning ska minst följande risker bedömas och vid konstaterad risk även hanteras:

- Transporten hinner inte passera plankorsningen innan ett tåg kommer.
- Transporten har svårigheter att passera plankorsningen på grund av dess bredd, längd, höjd eller markfrigång.
- Transporten kan påverka plankorsningen eller vägprofilen.

7.5.4 Hinderdetektor ur funktion

Om en hinderdetektor är ur funktion ska hastigheten vid plankorsningen justeras. Vad som ska gälla i varje enskilt fall beror på trafikförhållandet där hinderdetektorn är installerad.

Trafikförhållande	Åtgärd
Hög sth	Justera sth enligt tabell 2 till ett skyddsalternativ där hinderdetektor inte finns som krav.
Trafikförhållande enligt <i>Tabell 3</i>	Justera sth till högst 40 km/h

7.5.5 Omledning av vägtrafik vid byggnation av planskild korsning

När en planskild korsning ska ersätta en plankorsning kan vägtrafiken behöva ledas om under byggtiden. Om befintlig plankorsning inte kan användas får en tillfällig plankorsning byggas intill.

Plankorsningens tillfälliga placering ska då registreras i Plk-webb och slopas när den planskilda korsningen är tagen i bruk. *Tabell 2* eller *Tabell 1* ska tillämpas (där alternativet *tillåtet* går att uppfylla).

7.5.6 Tillfällig hastighetsnedsättning ska upphöra

När sth tillfälligt har sänkts på grund av brister i infrastrukturen får hastigheten återställas till den ursprungliga om samtliga följande villkor är uppfyllda:

- Bristen ska vara åtgärdad.
- När sth sänktes var syftet att återställa sth till den ursprungliga.

I de fall hastigheten ska vara högre än den ursprungliga gäller *Tabell 2* och *Tabell 3*.

7.5.7 Tillfälliga åtgärder vid evenemang

Om det finns risker för publik som färdas på vägen eller till fots i samband med evenemang ska följande gälla för en berörd plankorsning:

- Riskbedömning ska genomföras tillsammans med arrangören samt berörda funktioner i samhället.
- Vidta beslutade åtgärder enligt riskbedömningen.
- Vidta i åtgärder enligt *Säkerhetsguide för evenemang* utgiven av MSB
- Övriga åtgärder enligt *Ordningsslagen (SFS 1993:1617)*.

Järnvägstrafiken ska om möjligt kunna pågå utan inskränkningar.

7.6 Vägvak

Det ska i följande fall finnas en vägvakt som manuellt bevakar en plankorsning, som förvaltas av Trafikverket:

- när en vägskyddsanläggning är felaktig (varnar inte när tåg kommer eller varnar även om tåg inte kommer)
- vid arbete på spåret som påverkar vägskyddsanläggningen
- när vägskyddsanläggningen tillfälligt har tagits ur bruk, helt eller delvis, så att den inte på ett säkert sätt kan varna vägtrafikanter
- om det framgår av en trafikordningsplan (TA-plan)
- om det framgår av riskbedömning vid tillfälliga evenemang.

Vägvakten ska vara utrustad och ge tecken enligt *Vägmärkesförordningen (SFS 2007:90)*, där vägvakten benämns *vakt*.

Det ska finnas fler än en vägvakt i en plankorsning om förhållandena på platsen kräver detta.

Se även *Trafikbestämmelser för järnväg*, TTJ, Modul 7, Vägvakt.

7.7 Ingen vägtrafik förekommer i plankorsningen

7.7.1 Stänga en plankorsning

Om det är uppenbart att en plankorsning inte längre används ska den slopas. Tills slopningen är genomförd kan plankorsningen om möjligt ha driftläge stängd (i Plk-webb), dock under begränsad tid. Kännetecken kan vara att vägbanan i spåret saknas och/eller att vägen fram till plankorsningen är oframkomlig.

När beslut om stängning är fattat ska följande aktiviteter vara genomförda för att plankorsningen ska räknas som stängd:

- Om det finns rättigheter att passera plankorsningen ska det finnas ett diariefört godkännande från rättighetsinnehavarna att plankorsningen kan stängas
- den väg som tidigare korsade spårområdet ska vara borttagen
- vägbeläggning i spåret ska vara borttagen
- diken ska i förkommande fall vara återställda
- stängselöppningar ska inte finnas
- kryssmärken, bommar, ljussignaler och ljudsignaler ska vara borttagna
- elskyddsportaler ska vara borttagna
- korsningen ska vara registrerad som stängd i it-systemet Plk-webb.

Beslut om stängning av plankorsningen ska vara diariefört med diarienumret noterat i Plk-webb.

En plankorsning registrerad som stängd ska åter sättas i drift om ovanstående krav för att stänga en plankorsning inte är uppfyllda. Om banan har förändrats (se avsnitt 7) ska plankorsningens skyddsalternativ väljas enligt *Tabell 2* annars *Tabell 1*.

En stängd plankorsning behöver inte besiktigas eller underhållas. Formellt finns plankorsningen kvar och kan i en framtid komma att åter tas i drift.

7.7.2 Slopa en plankorsning

Plankorsningar ska om möjligt slopas, under förutsättning att detta inte kommer i konflikt med behovet att kunna korsa järnvägen säkert. Oskyddades motvilja att ta omvägar måste beaktas likaså att inte jordbruksmaskiner drivs ut på allmänna vägar med högt trafikflöde.

När en plankorsning slopas,

- Servitut som gäller nyttjande av plankorsningen ska i förekommande fall vara upphävida.
- ska kraven i avsnitt 7.7.1 vara uppfyllda.

På en tidigare bansträckning där spåret har rivits upp i plankorsningen ska alla förekommande plankorsningar vara registrerade som slopade oavsett om plankorsningen har ett servitut eller inte.

En plankorsning registrerad som slopad i it-systemet Plk-webb kan inte åter sättas i drift. ”Juridiskt slopad”; alla rättigheter för någon att använda plk har upphört. Referens (diarienummer; Trafikverkets dnr) ska finnas i beslutet.

7.8 Ingen järnvägstrafik förekommer i plankorsningen

7.8.1 Trafiken på järnvägen har upphört

När en järnväg inte längre ska trafikeras ska kryssmärken och skyddsanordningar ses över:

- Alt 1: Banan har ingen trafik. Inget beslut att upphöra med underhållet av banan finns (enligt *TDOK 2014:0116 Avveckling av järnväg*):
 - Befintliga skyddsanordningar ska behållas.
 - Driftläget (i Plk-webb) ska vara *I drift*.
 - Plankorsningen ska besiktigas.
- Alt 2: Beslut har tagits att upphöra med underhållet av banan (enligt *TDOK 2014:0116 Avveckling av järnväg*). Spåret i plankorsningen finns kvar:
 - Kryssmärken ska vara kvar.
 - Bommar och ljud- och ljussignaler ska tas bort.
 - Övriga vägmärken ska anpassas till förhållandena på platsen.
 - Driftläget (i Plk-webb) ska vara *I drift*.
 - Plankorsningen ska besiktigas.
- Alt 3: Spåret i plankorsningen finns inte kvar:
 - Kryssmärken, *ljussignaler*, *ljudsignaler* och *bommar* ska tas bort.
 - Plankorsningen ska vara registrerad (i Plk-webb) som slopad.

Åtgärderna kräver i förekommande fall beslut enligt *Vägmärkesförordningen (SFS 2007:90)*.

7.8.2 Trafiken på järnvägen är tillfälligt inställd

När trafiken på banan är tillfälligt inställd ska skyddsanordningarna om möjligt vara i drift som vanligt, eftersom spårgående arbetsfordon fortfarande kan förekomma.

Om en vägskyddsanläggning riskerar att varningssignalera obefogat ska det finnas en vägvakt. Som alternativ till vägvakten kan följande åtgärder vidtas:

- Bommar ska antingen spärras i upplyft läge eller demonteras
- Signaler mot vägen ska täckas över
- Kryssmärken ska vara kvar
- Övriga vägmärken ska vara anpassade till förhållandena på platsen
- Eventuella spårfordon ska kunna stanna innan plankorsningen passeras

Åtgärderna kräver beslut enligt *Vägmärkesförordningen (SFS 2007:90)* om dessa inte framgår av en trafikanordningsplan.

7.8.3 Järnvägstrafiken är sporadisk

I de fall järnvägstrafiken i en plankorsning väsentligen och varaktigt har minskat kan skyddsalternativet ändras, exempelvis från helbommar till kryssmärken, under förutsättning att kraven i *Tabell 2* uppfylls.

7.9 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. Se även avsnitt 7.1.

8 Skyddsalternativ i plankorsningar

En plankorsning har alltid ett grundskydd som är något av följande:

- Helbommar
- Halvbommar
- Ljus- och ljudsignaler
- Ljussignaler (enbart)
- Ljudsignaler (enbart)
- Kryssmärke
- Oskyddad

Ett grundskydd kan kombineras med ett eller flera tilläggsskydd.

Tilläggsskydden och hur dessa kan kombineras med grundskydden beskrivs närmare i *TDOK 2017:0367*.

Vid plankorsningar kan det också finnas annat än grundskydd och tilläggsskydd, exempelvis förvarningsljus, ljudsignaltavlor och intrångsskydd.

Grundskyddet *Oskyddad* har ibland av läsbarhetsskäl utelämnats i tabellerna nedan i de fall där det finns ett tilläggsskydd.

Väglass (plk) beskriver vägens ändamål och dess trafik i en plankorsning.

Väglass (plk) är avgörande för skyddsalternativet i en plankorsning.

Se även avsnitt 6.

8.1 Tillåtna skyddsalternativ

Vilka skyddsalternativ som är tillåtna framgår av *Tabell 1* och *Tabell 2*.

- *Tabell 1* gäller en befintlig plankorsning så länge inget förändras och plankorsningen ligger kvar som den gjort under lång tid. Det är möjligt att ändra förutsättningarna i en befintlig plankorsning så att kraven enligt alternativet "tillåtet" uppfylls i *Tabell 1*.
- *Tabell 2* gäller vid ombyggnad eller omprövning av skyddsalternativ samt vid byggande av ny plankorsning.
- *Tabell 3* kompletterar *Tabell 2* för plankorsningar med särskilda trafikförhållanden.

Tillåtet tills vidare enligt *Tabell 1* innebär att skyddsalternativet är tillåtet under följande förutsättningar:

- Det finns en beslutad åtgärd i ett planeringsunderlag, en handlingsplan eller motsvarande.

TDOK-nummer
TDOK 2024:0064

Version
1.0

- Åtgärden ska leda fram till att skyddsalternativet uppfyller kraven enligt *Tabell 1* (förutom ”tillåtet tills vidare”), *Tabell 2* eller *Tabell 3*.

Beslutade åtgärder ska hanteras i it-systemet Plk-webb.

8.2 Tillåtna skyddsalternativ i befintliga plankorsningar – Tabell 1

Tabellen redovisar om ett visst skyddsalternativ i en plankorsning ska anses som *tillåtet* eller *tillåtet tills vidare*.

Tabell 1. Tillåtna skyddsalternativ i befintliga plankorsningar

Nuvarande skyddsalternativ (Tabell 1)	Banans hastighet, sth (km/h)		
	Sth högst 80	Sth 81 - 140	Sth 141 – 200
Helbommar (gula) utan hinderdetektor	På alla vägar utom ägoväg och påspåringsplats upp till 160 km/h: Tillåtet Gång- och/eller cykelbana över 160 km/h: Tillåtet Sth över 160 km/h, med tilläggsskyddet förlängd förringning: Tillåtet tills vidare På ägoväg upp till 160 km/h: Tillåtet tills vidare		
Helbommar (gula) med hinderdetektor	På alla vägar utom ägoväg och påspåringsplats: Tillåtet		
Helbommar (gula) kombinerat med ägovägsbom utan hinderdetektor	Ägoväg: Tillåtet		Ägoväg på enkelspår: Tillåtet upp till sth 160 km/h
Helbommar (gula) kombinerat med ägovägsbom med hinderdetektor	Ägoväg: Tillåtet		
Helbommar (vita) Helbommar (vita), Gula ljussignaler (med texten ”Stop”) och ljudsignaler	Vid plattformsövergång: Tillåtet tills vidare		
	Serviceväg med regelbunden trafik: Tillåtet tills vidare	-	
Halvbommar	På alla vägar utom bygdeväg, serviceväg, ägoväg och påspåringsplats: Tillåtet upp till sth 160 km/h		

Nuvarande skyddsalternativ <i>(Tabell 1)</i>	Banans hastighet, sth (km/h)		
	Sth högst 80	Sth 81 - 140	Sth 141 – 200
Ljus- och ljudsignal (utan gångfälla)	Enkelspår: Tillåtet Upp till sth 40 km/h: Enkelspårig järnväg med nedsänkt spår i samma körfält: <i>Tillåtet</i> Två samtidigt farbara spår: <i>Tillåtet tills vidare</i> Gång- och/eller cykeltrafik som innebär särskilda risker: <i>Tillåtet tills vidare</i>	Enkelspår och vanlig väg: <i>Tillåtet tills vidare</i> Enkelspår och annan väg än vanlig väg: <i>Tillåtet</i>	
Ljus- och ljudsignaler (gula ljussignaler med texten "Stop")	Vid plattformsövergång och serviceväg med regelbunden vägtrafik: <i>Tillåtet tills vidare</i>		-
Ljus- och ljudsignaler kombinerat med ägovägsbom	Sth upp till 160 km/h och Ägoväg eller Ägoväg + vandringsled: <i>Tillåtet</i>		
Ljus- och ljudsignaler kombinerat med ägovägsbom och hinderdetektor	Ägoväg: <i>Tillåtet</i>		
Ljus- och ljudsignal med gångfälla	Tillåtet	Gång- och/eller cykeltrafik <i>Tillåtet tills vidare</i> Plattformsövergång: <i>Tillåtet tills vidare</i> Vandringsled: Tillåtet; (Över 160 km/h: <i>Tillåtet tills vidare</i>)	
Ljus- och ljudsignal med öppningsbar gångfälla	Enkelspår: <i>Tillåtet</i>	<i>Tillåtet tills vidare</i>	-
Ljussignal (utan ljudsignal)	Upp till sth 40 km/h: <i>Tillåtet</i>		

TDOK-nummer
 TDOK 2024:0064

 Version
 1.0

Nuvarande skyddsalternativ (Tabell 1)	Banans hastighet, sth (km/h)		
	<i>Sth högst 80</i>	<i>Sth 81 - 140</i>	<i>Sth 141 – 200</i>
Ljudsignal (utan ljussignal)	Enbart gång- och/eller cykeltrafik: <i>Tillåtet tills vidare</i> Vandringsled: <i>Tillåtet tills vidare</i>		-
Kryssmärke	Vandringsled, närsikt minst 5 s, enkelspår: <i>Tillåtet tills vidare upp till sth 120 km/h</i> Vandringsled, närsikt minst 10 s, enkelspår: <i>Tillåtet upp till sth 160 m/h</i>		
	Alla vägar utom Vanlig väg på enkelspår och närsikt minst 10 s: <i>Tillåtet</i> Enkelspår och gång- och/eller cykeltrafik som inte innebär särskilda risker och närsikt minst 10 s: <i>Tillåtet</i> Två samtidigt farbara spår och närsikt minst 10 s: <i>Tillåtet tills vidare</i>		
	Vanlig väg och närsikt minst 10 s: <i>Tillåtet</i>	Vanlig väg och närsikt minst 10 s: <i>Tillåtet tills vidare</i>	
Kryssmärke med stopplikt	Alla vägar utom Vanlig väg på enkelspår och närsikt minst 10 s: <i>Tillåtet</i> Två samtidigt farbara spår och närsikt minst 10 s: <i>Tillåtet tills vidare</i>		Skoteröverfart, närsikt minst 10 s, enkelspår: <i>Tillåtet upp till sth 160 km/h</i>
	Vanlig väg och närsikt minst 10 s: <i>Tillåtet</i>	Vanlig väg och närsikt minst 10 s: <i>Tillåtet tills vidare</i>	

TDOK-nummer
 TDOK 2024:0064

 Version
 1.0

Nuvarande skyddsalternativ (Tabell 1)	Banans hastighet, sth (km/h)		
	<i>Sth högst 80</i>	<i>Sth 81 - 140</i>	<i>Sth 141 – 200</i>
Kryssmärke med ägovägsbom	Ägoväg, serviceväg med sporadisk trafik, eller påspårningsplats: <i>Tillåtet</i>		

Kryssmärke med gångfälla	Vandringsled, närsikt minst 5 s, enkelspår: <i>Tillåtet tills vidare upp till sth 120 km/h</i>	
	Enkelspår, närsikt minst 10 s: <i>Tillåtet</i> Två samtidigt farbara spår och närsikt minst 10 s: <i>Tillåtet tills vidare</i>	Vandringsled, närsikt minst 10 s, enkelspår: <i>Tillåtet upp till sth 160 km/h</i>
Kryssmärke med öppningsbar gångfälla	Upp till sth 40 km/h och närsikt minst 10 s: <i>Tillåtet</i>	
Oskyddad med gångfälla	Vandringsled närsikt minst 5 s, enkelspår: <i>Tillåtet tills vidare upp till sth 120 km/h</i>	
	Vandringsled, närsikt minst 10 s, enkelspår: <i>Tillåtet upp till sth 160 km/h</i>	
	Enkelspår och närsikt minst 10 s: <i>Tillåtet</i> Två samtidigt farbara spår och närsikt minst 10 s: <i>Tillåtet tills vidare</i>	
Oskyddad med ägovägsbom	Serviceväg med sporadisk trafik eller påspårningsplats: <i>Tillåtet (även när sth överstiger 200 km/h)</i>	
Oskyddad	Ägoväg på enkelspår och närsikt minst 10 s: <i>Tillåtet</i> (kryssmärke får sättas upp) Vid enkelspår, väg som inte är ägoväg och närsikt minst 10 s: <i>Tillåtet tills vidare</i> (kryssmärke får sättas upp) Två samtidigt farbara spår och närsikt minst 10 s: <i>Tillåtet tills vidare</i> Serviceväg utan trafik: <i>Tillåtet</i> Serviceväg med regelbunden vägtrafik, sth över 10 km/h: <i>Tillåtet tills vidare</i>	Serviceväg utan trafik: <i>Tillåtet</i> Serviceväg med sporadisk trafik eller påspårningsplats: <i>Tillåtet tills vidare</i>

TDOK-nummer
 TDOK 2024:0064

 Version
 1.0

Nuvarande skyddsalternativ (Tabell 1)	Banans hastighet, sth (km/h)		
	<i>Sth högst 80</i>	<i>Sth 81 - 140</i>	<i>Sth 141 – 200</i>
	Serviceväg med sporadisk trafik: <i>Tillåtet</i> Serviceväg med regelbunden vägtrafik, sth 10 km/h och närsikt minst 10 s: <i>Tillåtet</i> Påspårningsplats: <i>Tillåtet</i>	Serviceväg med sporadisk trafik, serviceväg med regelbunden vägtrafik eller påspårningsplats: <i>Tillåtet tills vidare</i>	
Oskyddad med E-signal Kryssmärke med E-signal Kryssmärke med E-signal och Stopplikt	Tillåtet tills vidare		
Oskyddad med öppningsbar gångfälla	Upp till sth 40 km/h och närsikt minst 10 s: <i>Tillåtet</i> Sth över 40 km/h: Tillåtet tills vidare		
Varningsmärke A36 med förvarningsljus	Serviceväg med sporadisk trafik eller serviceväg med regelbunden vägtrafik och sth upp till 40 km/h: <i>Tillåtet</i>		

8.3 Val av nytt skyddsalternativ – Tabell 2

Tabell 2 visar tillåtna skyddsalternativ och som ska användas vid givna hastigheter på banan samt övriga förhållanden. Tabellen ska tillämpas när en befintlig plankorsning ska få ett omprövat skyddsalternativ eller i de fall när en ny plankorsning får byggas. Se även avsnitt 7.2 och 7.4

Kommentar: Notera att utökning av en befintlig plankorsning med flera spår inte är tillåten i de fall som anges i avsnitt 7.4.27.4.2.

Med ”banans hastighet” menas den högsta hastigheten (sth) för något spår i plankorsningen och för någon körriktning.

Oavsett skyddsalternativ får en plankorsning inte vara belägen så att den får bristen blockerande tåg.

Tabell 2. Val av skyddsalternativ utifrån vägklass (plk) banans hastighet, närsikt och antal spår.

Vägklass (plk) (Tabell 2)	Banans hastighet, sth (km/h)			
	Sth 40 - 80	Sth 81 - 140	Sth 141 – 160	Sth 161 – 200
Vanlig väg som korsar enkelspårig järnväg	Närsikt minst 10 s: Kryssmärke eller kryssmärke och stopplikt Närsikt mindre än 10 s: Helbommar eller halvbommar eller CD-anläggning	Helbommar eller halvbommar	Helbommar eller halvbommar	Helbommar och hinderdetektor
Vanlig väg som korsar två samtidigt farbara spår	Helbommar eller halvbommar		Helbommar och hinderdetektor	
Lokal väg som korsar enkelspårig järnväg	Närsikt minst 10 s: Kryssmärke eller kryssmärke och stopplikt Närsikt mindre än 10 s: Helbommar eller halvbommar		Helbommar eller halvbommar	Helbommar och hinderdetektor

TDOK-nummer
TDOK 2024:0064

Version
1.0

Väglass (plk) (Tabell 2)	Banans hastighet, sth (km/h)			
	<i>Sth 40 - 80</i>	<i>Sth 81 - 140</i>	<i>Sth 141 – 160</i>	<i>Sth 161 – 200</i>
Lokal väg som korsar två samtidigt farbara spår	<i>Helbommar</i> eller <i>halvbommar</i>		Helbommar och hinderdetektor	
Bygdeväg, som korsar enkelspårig järnväg	Sth upp till 40 km/h: Närsikt minst 10 s: Kryssmärke Sth upp till 40 km/h: Närsikt mindre än 10 s: <i>Ljus- och ljudsignaler</i> Sth över 40 km/h: Helbommar		Inte tillåtet	
Ägoväg som korsar enkelspårig järnväg	Närsikt minst 10 s: Kryssmärke Närsikt mindre än 10 s: Ljus- och ljudsignaler och Ägovägsbom	Ljus- och ljudsignaler och Ägovägsbom		Ljus- och ljudsignaler och Ägovägsbom och hinderdetektor
Ägoväg som korsar två samtidigt farbara spår	Ljus- och ljudsignaler och Ägovägsbom		Ljus- och ljudsignaler och Ägovägsbom och hinderdetektor	
Ägoväg + vandringsled som korsar enkelspårig järnväg	Närsikt minst 10 s: <i>Oskyddad</i> Närsikt mindre än 10 s: Ljus- och ljudsignaler och Ägovägsbom	Ljus- och ljudsignaler och Ägovägsbom		Ljus- och ljudsignaler, Ägovägsbom och hinderdetektor

TDOK-nummer
TDOK 2024:0064

Version
1.0

Väglass (plk) (Tabell 2)	Banans hastighet, sth (km/h)			
	<i>Sth 40 - 80</i>	<i>Sth 81 - 140</i>	<i>Sth 141 – 160</i>	<i>Sth 161 – 200</i>
Gång- och/eller cykelbana som korsar enkelspårig järnväg	Närsikt minst 10 s: Kryssmärke och gångfälla Närsikt mindre än 10 s: Ljus- och ljudsignal och gångfälla	Närsikt minst 10 s: Kryssmärke och gångfälla Närsikt mindre än 10 s: <i>Helbommar</i>	Helbommar	
Gång- och/eller cykelbana som korsar två samtidigt farbara spår	Helbommar			
Gång- och/eller cykelbana som korsar järnväg invid en vanlig väg som har <i>helbommar</i> eller <i>halvbommar</i>	Helbommar			
Gång- och/eller cykelbana som korsar järnväg med två samtidigt farbara spår invid en vanlig väg som har <i>ljus- och ljudsignaler</i>	Helbommar	Inte tillåtet		
Gång- och/eller cykelbana som korsar enkelspårig järnväg invid en vanlig väg som har <i>kryssmärke</i>	Närsikt minst 10 s: Kryssmärke och gångfälla Närsikt mindre än 10 s: Inte tillåtet	Inte tillåtet		

TDOK-nummer
TDOK 2024:0064

Version
1.0

Väglklass (plk) (Tabell 2)	Banans hastighet, sth (km/h)			
	Sth 40 - 80	Sth 81 - 140	Sth 141 – 160	Sth 161 – 200
Vandringsled utanför tätbebyggt område som korsar enkelspårig järnväg	Närsikt minst 10 s: Kryssmärke Närsikt mindre än 10 s: Ljus- och ljudsignal			Inte tillåtet
Skoteröverfart som korsar enkelspårig järnväg	Närsikt minst 10 s: Kryssmärke med stopplikt Närsikt mindre än 10 s: Inte tillåtet			Inte tillåtet
Serviceväg med regelbunden vägtrafik och som korsar järnväg med ett eller flera spår	Närsikt 10 s och sth högst 10 km/h: Oskyddad sth högst 40 km/h: Varningsmärke A36 och Ljus- och ljudsignal sth högst 80 km/h: Helbommar	Inte tillåtet		
Serviceväg med sporadisk vägtrafik som korsar järnväg med ett eller flera spår	Oskyddad	Ägovägsbom (även vid sth över 200 km/h)		
Påspårningsplats	När påspårningsplatsen ska användas för vägtrafik: A-skydd			
Serviceväg utan vägtrafik som korsar järnväg med ett eller flera spår	Stängsel, plank eller liknande som förhindrar att plankorsningen kan användas för vägtrafik: Oskyddad (även vid sth över 200 km/h). När plankorsningen ska användas för vägtrafik: Avstängt spår och A-skydd			

TDOK-nummer
 TDOK 2024:0064

 Version
 1.0

Vägklass (plk) (Tabell 2)	Banans hastighet, sth (km/h)			
	<i>Sth 40 - 80</i>	<i>Sth 81 - 140</i>	<i>Sth 141 – 160</i>	<i>Sth 161 – 200</i>
Enkelspårig järnväg med nedsänkt spår i samma körfält som dubbelriktad vägtrafik, exempelvis en kombinerad väg och järnvägsbro.	Sth högst 40 km/h: Tåg måste stanna före passage och det är sedan möjligt att stanna för hinder på den gemensamma sträckningen: <i>Ljus- och ljudsignaler</i> Alternativt val: <i>Helbommar</i> Tåg kan passera utan att stanna före passage: <i>Helbommar och hinderdetektor</i> Sth över 40 km/h: <i>Inte tillåtet</i>	Inte tillåtet		

8.4 Plankorsningar med särskilda trafikförhållanden – Tabell 3

Plankorsningar kan ha särskilda trafikförhållanden som kräver ett annat skydd än vad som framgår av *Tabell 2*. *Tabell 3* visar val av skyddsalternativ vid sådana plankorsningar där sth är över 40 km/h.

Tabell 3. Val av skyddsalternativ i plankorsningar med särskilda trafikförhållanden

Trafikförhållande	Skyddsalternativ vid sth över 40 km/h
Blockerande vägfordon	Helbommar och hinderdetektor Helbommar och hinderdetektor med förlängd förringning om det behövs av annat skäl.
Vägfordon som innebär särskilda risker t ex vägfordon med låg markfrigång	Helbommar och hinderdetektor Helbommar och hinderdetektor med förlängd förringning om det behövs av annat skäl.
Gångtrafik och/eller cykeltrafik som innebär särskilda risker	Helbommar <i>Helbommar med hinderdetektor om det behövs av annat skäl</i>
Komplicerad trafikmiljö	Helbommar <i>Helbommar och hinderdetektor om det behövs av annat skäl</i>
Långsamtgående vägfordon	Helbommar eller halvbommar med förlängd förringning <i>Helbommar och hinderdetektor om det behövs av annat skäl</i>
Där det finns behov av skalskydd till ett område som behöver inhägnas	Skyddsalternativ enligt tabell 2 och i kombination med ägovägsbom. Se även <i>avsnitt 8.8.4</i> .

8.5 Alternativa val

Oavsett förhållandena på platsen gäller:

- Varningstext "Se upp för tåg" får sättas upp vid behov.

En plankorsning som uppfyller kraven i *Tabell 1* får förändras på följande sätt under förutsättning att den fortfarande uppfyller kraven i *Tabell 1*:

- Skyddsalternativet *oskyddad* får ändras till *kryssmärke*.
- Skyddsalternativet *kryssmärke* med tilläggsskyddet *stopplikt*, för annan plankorsning än skoteröverfart, får ändras till enbart *kryssmärke* utan att skyddsalternativet omprövas.

Tabell 2 och Tabell 3 anger ibland flera möjliga skyddsalternativ:

- Om skyddsalternativet anges som antingen *helbommar* eller *halvbommar*: *Halvbommar* ska användas utanför tätbebyggt område, om inte trafikmiljön i övrigt kräver *helbommar*. *Helbommar* ska användas inom tätbebyggt område.
- Om skyddsalternativet anges som antingen *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.
- Om skyddsalternativet anges som antingen förvarningsljus eller ljus- och ljudsignal: Lämpligt skyddsalternativ kan väljas med hänsyn till förhållandena på platsen.

Det är i vissa fall möjligt att välja ett annat skyddsalternativ än vad som sägs i *Tabell 2* och *Tabell 3*:

- Det är tillåtet att välja ett skyddsalternativ som anges för en högre hastighet än banans planerade sth.
- 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 *Helbommar* och hinderdetektor istället för *Helbommar*.
- Det är tillåtet att välja *Kryssmärken* istället för *Oskyddad*.
- En *Oskyddad* plankorsning med enbart gång och/eller cykeltrafik kan förses med tilläggsskyddet *gångfålla*.
- Ljus- och ljudsignaler kan vid enbart gång och/eller cykeltrafik kombineras med tilläggsskyddet *gångfålla*.
- Det är tillåtet att välja *Förenklad bevakning* när förutsättningarna enligt avsnitt 8.7 är uppfyllda.

8.6 Förvarningsljus

Förvarningsljus bör finnas i dessa fall

- Där vägens hastighet över plankorsningen överstiger 70 km/h.
- Där plankorsningen kan vara svår att upptäcka från varningsmärke A35.
- Om det behövs av någon annan anledning.

8.7 Förenklad bevakning

Om trafiken på banan är sådan att ett järnvägsfordon kan stanna före en plankorsning om så behövs, kan så kallad förenklad bevakning tillämpas. Se *Trafikverkets hantering av plankorsningar* och *Trafikbestämmelser för järnväg, TTJ, Modul 10E, 10HMS och 20*.

8.8 Ägovägsbom

Grundskydd ska vara kryssmärke eller ljus- och ljud och ägovägsbom är ett tilläggsskydd.

Syftet med en ägovägsbom är att upplåta plankorsningen enbart för behörig trafik.

En ägovägsbom är normalt i stängt läge och kan öppnas manuellt av den som har behörighet. Plankorsningen kan vara anpassad för en viss typ av vägfordon och vinterväghållning utförs enbart om det finns behov för det.

Platser där ett fåtal gående förväntas passera kan grundskyddet till ägovägsbommen ändras till en ljus- och ljudanläggning. Detta för att ge stöd och varna för ankommande spårfordon även om ägovägsbommen är i nedfällt läge. Se även *TDOK 2017:0367*.

En ägovägsbom är beroende av signalsystemet på följande sätt:

- Det är möjligt att öppna ägovägsbommen när inget spårfordon närmar sig plankorsningen.
- Ägovägsbommen stänger automatiskt när ett spårfordon närmar sig.
- Begäran att öppna en ägovägsbom kan gälla inom ett visst tidsintervall. Den går då till öppet läge när ett spårfordon har passerat. När tiden har löpt ut går ägovägsbommen till stängt läge.

8.8.1 Behörighet att manövrera en ägovägsbom

Den som uppfyller något av nedanstående krav kan få behörighet att manövrera en ägovägsbom:

- Tredje part (till exempel en markägare) som har behov att öppna ägovägsbommen.
- Underhållspersonal som sköter ägovägsbommen.

- Vägvak.
- Den personal som behöver öppna en ägovägsbom för att kunna använda en påspårningsplats eller passera en plankorsning.
- Någon annan person om infrastrukturförvaltaren så beslutar.

Följande krav gäller för behörighet att få öppna en ägovägsbom:

- Behörigheten ska vara personlig och reglerad i ett avtal med Infrastrukturförvaltaren.
- En nyckel eller motsvarande för att kunna manövrera ägovägsbommen ska vara personlig.
- Flera personer ska kunna ha behörighet till en och samma ägovägsbom.
- Behörigheten ska vara tidsbegränsad till högst fem år.
- Behörigheten för underhållspersonal ska upphöra när anställningen, kontrakt eller motsvarande upphör.

Behörigheter för nycklars giltighet ska kunna administreras centralt.

8.8.2 Ägovägsbom för yrkesmässig trafik

En ägovägsbom för yrkesmässig trafik karaktäriseras av följande egenskaper:

- Den yrkesmässiga trafiken kan vara lantbruks- eller skogsbruksverksamhet.
- Ägovägsbommen manövreras på plats.
- Ägovägsbommen är placerad vid en plankorsning där ägovägsbommen vanligtvis inte behöver öppnas varje dag.
- Ägovägsbommen är avsedd för ett fåtal användare eller verksamheter, vanligtvis en enda.
- Gående kan passera eftersom ägovägsbommen enbart täcker en del av körbanan.
- Alternativet att utföra ägovägsbommen som en grind är olämpligt.

8.8.3 Ägovägsbom vid påspårningsplats, serviceväg eller motsvarande.

En ägovägsbom vid påspårningsplats, serviceväg eller motsvarande hindrar obehörig trafik över spåret. Ägovägsbommen kan vara placerad inom ett område med skalskydd, men där själva skalskyddet inte kontrolleras i signalsystemet.

Manövrering kan ske på följande sätt:

- På plats.
- Från en annan plats under förutsättning att det finns en instruktion för handhavande. En sådan instruktion ska förvaltas av infrastrukturförvaltaren och vara spårbar.

8.8.4 Ägovägsbom för skalskydd

En *ägovägsbom för skalskydd* är en grind, som hindrar obehörigt tillträde till ett inhägnat område. En *ägovägsbom för skalskydd* hindrar all passage i stängt läge. Den kan ägas och förvaltas av tredje part, medan styrutrustningen som ger medgivande att öppna respektive beordrar att stänga ska ägas och förvaltas av Infrastrukturförvaltaren.

Det ska finnas ett avtal mellan fastighetsägaren och infrastrukturförvaltaren med följande innehåll:

- Hur ägovägsbommen ska utformas.
- Uppgift om ägovägsbommens funktion.
- Att infrastrukturförvaltaren ansvarar för styrsignal att stänga samt styrsignal för att medge att ägovägsbommen går att öppna.
- Hur underhållspersonal kan beredas tillträde för felsökning och periodiskt underhåll.

Om plankorsningen förvaltas av Trafikverket ska avtalet ska vara spårbart och knutet till plankorsningen.

8.9 Ljudsignaltavla

En ljudsignaltavla med tilläggsskylt "V" kan placeras före en plankorsning vid grundskyddet *Kryssmärke* eller *Oskyddad*

- då det finns behov att påkalla extra uppmärksamhet från vägtrafikanter (i första hand gående).

Ljudsignaltavlor kan upplevas som störande för närboende. Av den anledningen bör uppsättning av ljudsignaltavlor tillämpas restriktivt.

En plankorsning kan föregås av en ljudsignaltavla för endast en körriktning.

En ljudsignaltavla får kompletteras med en tilläggstavla *dagtid* där det är lämpligt med hänsyn till förhållandena på platsen.

En ljudsignaltavla får tas bort under förutsättning

- att kravet närsikt minst 10 s är uppfyllt för den plankorsning ljudsignaltavlan avser
- att risker hanteras för övriga plankorsningar varifrån ljudsignalen kan uppfattas.

En ljudsignaltavla ska tas bort under förutsättning

- att plankorsningen som ljudsignaltavlan avser har ett grundskydd annat än *Kryssmärke* eller *Oskyddad* och
- att risker hanteras för övriga plankorsningar varifrån ljudsignalen kan uppfattas.

En ljudsignaltavla ska också tas bort

- om kommunen så beslutar och
- att kommunen har fått ta del av riskbedömningar ifall ljudsignaltavlan tas bort.

Det är en fördel om någon med lokal kännedom kan delta i beslutet.

9 Plattformsövergångar

En plattform är en plats där resande kan stiga på eller stiga av ett järnvägsfordon och/eller en plats avsedd för skötsel av järnvägsfordon.

En plattformsövergång är en plankorsning avsedd för regelbunden passage till och från en plattform. Passagen kan bestå av gående och även vägfordon avsedda för verksamheten på plattformen.

En plattformsövergång har alltid ett grundskydd som är något av följande:

- Helbommar
- Ljus- och ljudsignaler
- Kryssmärke
- Oskyddad

Ett grundskydd kan kombineras med någon typ av gångfälla- och beskrivs närmare i *TDOK 2017:0367*.

9.1 Tillåtna skyddsalternativ för nya eller ombyggda plattformsövergångar

Tabell 4 nedan visar tillåtna skyddsalternativ och som ska användas vid givna hastigheter på banan samt övriga förhållanden. Tabellen ska tillämpas när:

- en befintlig plattformen ska få ett omprövat skyddsalternativ eller
- i de fall när en ny plattformsövergång ska byggas.
- Se även avsnitt 9.2 Trafikmiljö och trafikflöde vid plattformen och 9.1.3 Möjliga åtgärder utan omprövning av skyddsalternativ.

Med ”banans hastighet” menas den högsta hastigheten (sth) för något spår i plattformen och för någon körriktning. Oavsett skyddsalternativ får plattformen inte vara belägen så att den får bristen blockerande tåg.

Tabell 4: Tillåtet skyddsalternativ i plattformsövergångar

Antal spår vid plattformsövergång	Max 40 sth	Sth 40–80	över sth 80
Enkelspår	Ljus- och ljudsignaler	Helbommar	Planskilt
Högst två spår	Ljus- och ljudsignaler	Helbommar	Planskilt
Tre eller fler spår	Planskilt	Planskilt	Planskilt

9.1.1 Bygga nya plattformsövergångar

Trafikverket ska ha en aktiv roll i samhällsplaneringen, exempelvis vid samråd om detaljplaner, och verka för bra trafiklösningar.

Nya plattformsövergångar får byggas i följande fall under förutsättning att kraven i *Tabell 4* uppfylls:

Nya plattformsövergångar ska i övrigt uppfylla krav som framgår av annan dokumentation, exempelvis

- *TRVINFRA-00304 Plankorsningar,*
- *TRVINFRA-00400 Stationsutformning*
- Trafikverkets Publikation 2015:237 *Utformning av den fysiska miljön på stationer för personer med funktionsnedsättning*

9.1.2 Ompröva ett skyddsalternativ

När någon av följande förändringar, enligt tabellen nedan, planeras måste plattformsövergångens skyddsalternativ omprövas enligt *Tabell 4*.

Förändringar ska identifieras så tidigt som möjligt exempelvis vid beställning av utredningar.

Tabell 4. Förändring när plattformsövergångens skyddsalternativ ska omprövas.

Förändring	Plattformsövergången som ska omprövas.
Ändring av en plattforms längd, bredd eller höjd som innebär ökat flöde av resande.	Plattformsövergång
Kapacitetsförändring som påverkar flödet av resande över plattformsövergången	Plattformsövergång
Anläggande av ny plattform	Plattformsövergång
Åtgärder som leder till ökad sth vid plattformsövergången	Plattformar där sth kommer att höjas. (Sth över en specifik plattformaövergång får höjas först när denna har ett korrekt skyddsalternativ för den högre hastigheten enligt tabell 6)
Åtgärd som leder till ökad tåglängd	Plattformsövergångar som kommer att få bristen blockerande tåg.

9.1.3 Möjliga åtgärder utan omprövning av skyddsalternativ

När en plattformsövergång byggs om ska kraven i *Tabell 4* uppfyllas. I *Tabell 5* beskrivs åtgärder som inte leder till att skyddsalternativet i plattformsövergången behöver omprövas.

Tabell 5: Förändringar som inte leder till omprövning av skyddsalternativ

Åtgärd
Plattformsövergången som får ändrad vägbredd
Komplettera med ytterligare signaler/kryssmärken utan att skyddsalternativet ändras
Installera pyramidmattor
Sätta upp hägnad
Sätta upp belysning
Komplettering med gångfålla

9.2 Trafikmiljö och trafikflöde vid plattformen

När en plattforms skyddsalternativ omprövas enligt *Tabell 4* ska följande behov utredas:

- Om det finns utrymme för väntzon för allmänheten på respektive sida om plattformsövergången
- Om det finns behov av fartdämpande åtgärder
- Om befintliga gångfållor uppfyller sitt syfte
- Om skyltning till och från plattform är tydlig
- Om det finns behov av intrångsskydd t ex hägnad och pyramidmattor

Utredningen och analys av ovanstående punkter ska vara ett underlag för projekteringen. I de fall en sådan utredning är äldre än två år ska dess innehåll ses över och eventuellt revideras innan projekteringen påbörjas.

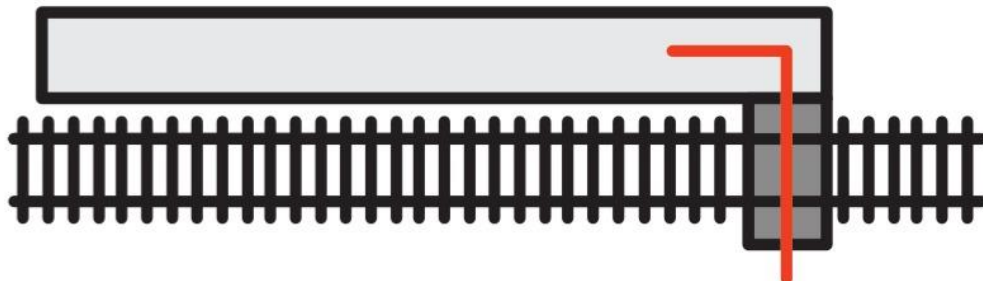
Se även *TRVINFRA-00304*, *TRVINFRA-00400* och *TDOK 2017:0367*.

En plattformsövergång kan ha flera trafikflöden av gående och/eller cyklister beroende på utformning, se figurerna nedan på rörelsemönster vid plattformar. Antal spår beräknas av trafikflödet som korsar flest spår se Figur 1–4.

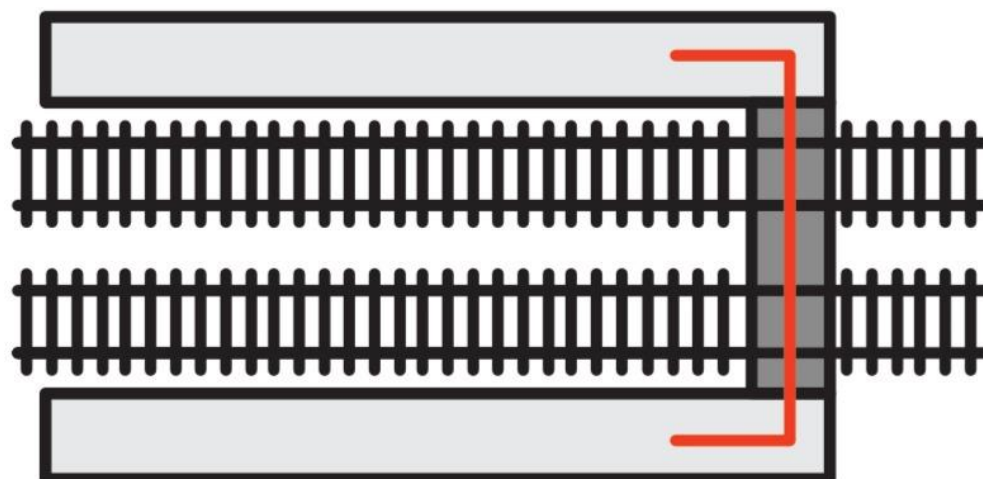
TDOK-nummer
TDOK 2024:0064

Version
1.0

Figur 1: En plattformsövergång, ett flöde (rött) och ett spår



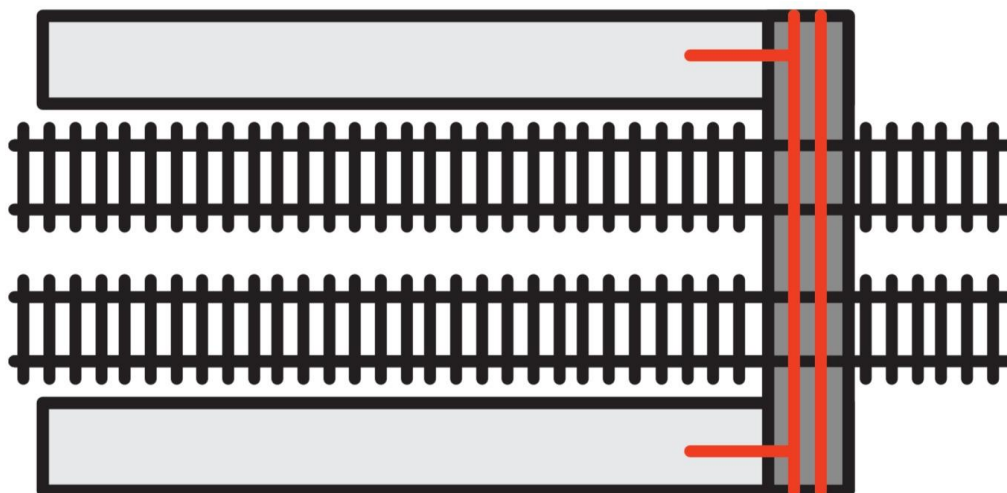
Figur 2: En plattformsövergång, ett flöde (rött) och två spår



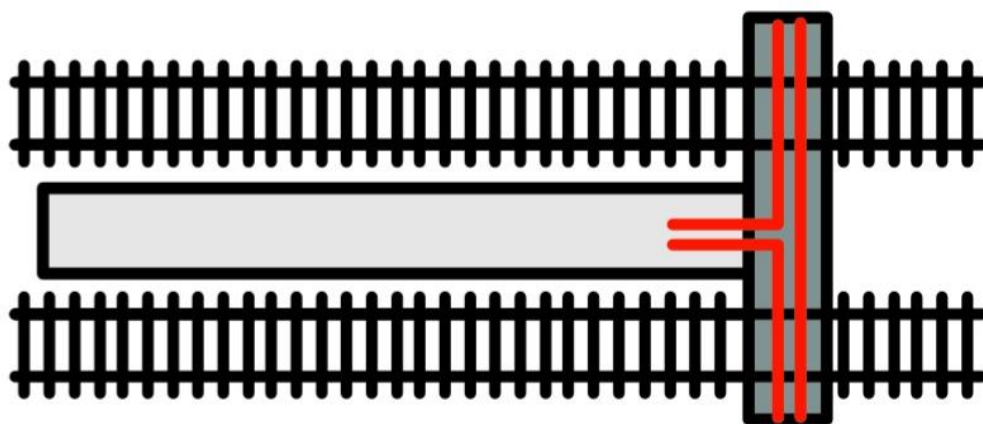
TDOK-nummer
TDOK 2024:0064

Version
1.0

Figur 3: Två plattformar, två spår och två flöden (rött) varav ett är passage över järnvägen



Figur 4: En plattform med två plattformsövergångar, två spår och två flöden per plattformsövergång (rött) varav ett är passage över järnvägen



Hela trafikmiljö måste då ses över när en plattformsövergång är på samma plats som en plankorsning behöver totala flödet på platsen ses över. Exempel kan vara när en service väg eller gångfålla används som plattformsövergång.

9.3 Tillfälliga åtgärder vid evenemang

Om det finns risker för stort antal besökare som passerar plattformsövergångar i samband med t ex evenemang ska följande gälla för en berörd plattformsövergång:

- Riskbedömning ska genomföras tillsammans med arrangören samt berörda funktioner i samhället.
- Vidta beslutade åtgärder enligt riskbedömningen.
- Vidta i åtgärder enligt Säkerhetsguide för evenemang utgiven av MSB.
- Övriga åtgärder enligt *Ordningsslagen (SFS 1993:1617)*.

Järnvägstrafiken ska om möjligt kunna pågå utan inskränkningar.

9.4 Slopning av plattformsövergång

Om det är uppenbart att en plattformsövergången inte längre används ska den slopas, under förutsättning att detta inte kommer i konflikt med behovet att kunna korsa järnvägen säkert. Gåendes ovilja att ta omvägar måste beaktas.

När en plattform slopas,

- Den väg som tidigare korsade spårområdet ska vara borttagen
- Vägbeläggning i spåret ska vara borttagen
- Stängselöppningar ska inte finnas
- Kryssmärken, bommar, ljussignaler och ljudsignaler ska vara borttagna
- Eventuella elskyddsportaler ska vara borttagna
- Diarienumret för slopningsärendet ska vara noterat i Plk-webb
- Rättigheter som gäller nyttjande av plattformen ska i förekommande fall vara upphävd.

En plattformsövergång registrerad som slopad i it-systemet Plk-webb kan inte åter sättas i drift.

Om ingen järnvägstrafik förekommer i plattformsövergången, trafik har upphört eller trafiken är tillfälligt inställd men plattformsövergången inte är slopad ska besiktning genomföras för att säkerställa att plattformsövergången fungerar och är i bra skick.

10 Påspårningsplats

En påspårningsplats är en särskilt anordnad plats där arbetsfordon som är utrustade för att även kunna framföras på järnväg kan överföras från väg till spår eller omvänt. En påspårningsplats ska vara åtkomlig från enbart ena sidan av banan och vid nyttjande av den krävs det att man tar ut ett A-skydd. En angiven påspårningsplats ska alltid vara belägen inom ett område som förhindrar tillträde för obehöriga.

11 Förvaltningsdata för plankorsningar

Trafikverket ska i sin roll som infrastrukturförvaltare systematiskt förbättra arbetsmetoder för att samla in och uppdatera förvaltningsdata. Datafångst och analys av förvaltningsdata ska vara automatiserat där det är praktiskt genomförbart.

Trafikverket ska inom ramen för sin myndighetsutövning även samla in relevanta data för plankorsningar som förvaltas av någon annan än Trafikverket.

It-systemet Plk-webb ska tillhandahålla förvaltningsdata för plankorsningar för alla interna användare samt för externa användare där så har avtalats.

På Trafikverkets webbplats ska det finnas en aktuell förteckning över plankorsningar.

11.1 Inventering

Syfte med inventering är att:

- Få ett bättre beslutsunderlag för att förbättra eller slopa plankorsningar – Samla in förvaltningsdata som saknas.
- Följa upp ombyggda plankorsningar – Uppdatera förvaltningsdata för ombyggda plankorsningar.
- Bättre möjlighet att planera färdväg för vägtransporter där plankorsningen kan vara ett hinder – Samla in och uppdatera data om vägprofil, korta magasin, snäv kurva mm.

Vid följande förändringar i anläggningen ska plankorsningen inventeras så att data i it-systemet Plk-webb blir uppdaterade:

- Ändrad användning av plankorsning, t ex tyngre trafik, cykel- och gångtrafik
- Ändrat skyddsalternativ som innebär att plankorsningen ändras exteriört.
- Ändring av banans profil i höjd eller sidled.
- Byte av plankorsningens vägbeläggning i spårområdet.

Ändring av vägens profil inom fordonsmagasinet, dock längst 35 m från närmaste räl, t ex byte av överbyggnad från trä till gummi.

Vissa plankorsningar kan ligga inom områden som är skyddsobjekt. Fotografering kan därför vara förbjudet inom dessa områden.

Vägprofilen behöver inte mätas upp i de fall enbart gång/och eller cykeltrafik förekommer på vägbanan. Se vidare i avsnitt 8.4, rutinbeskrivning *TDOK 2025:0012 Inventering av plankorsningar* och handledning för Plk-webb – Bransch.

11.2 Löpande noteringar av risker

Följande risker bör löpande noteras i it-systemet Plk-webb:

- Gång- och/eller cykeltrafik som innebär särskilda risker
- Vägfordon som innebär särskilda risker
- Långsamtgående vägfordon
- Förekomst av näringsverksamhet

11.3 Vägklass (plk)

Plankorsningens vägklass (plk) ska kontrolleras och vid behov uppdateras i följande fall:

- Ändrat skyddsalternativ
- När plankorsningen byggs om
- När vägens ändamål förändras

11.4 Plankorsningens identitet (ID-nummer)

Plankorsningar som förvaltas av Trafikverket eller andra infrastrukturförvaltare ska ha identitetsmärkningar avseende vägnamn, id-nummer (objektsnummer i BIS) samt kilometertal enligt banans längdmätning.

Vid plankorsningen ska det finnas uppgift om plankorsningens id-nummer, detta finns på baksidan av kryssmärket.

11.5 Vägnamn

I tekniska system, dokumentation samt vid kommunikation med allmänheten etc. ska i första hand det vägnamn som kommunen har fastställt användas. Om sådant namn saknas kan istället ett så kallat alternativt (historiskt) namn användas. Det alternativa namnet kan också användas parallellt med det kommunala namnet om det behövs för förvaltningen. Det alternativa namnet ska då sättas inom parentes och det ska stämma överens med namnet på signalritningarna.

11.6 Kilometertal

I tekniska system och teknisk dokumentation ska kilometertal (<km> + <m>) plankorsningens enligt banans längdmätning anges.

Vid plankorsningen ska det finnas uppgift om plankorsningens kilometertal, detta finns på baksidan av kryssmärket.

12 Uppföljning av oönskade händelser och brister och trafiksäkerhetspåverkande faktorer

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

12.1 Uppföljning av oönskade händelser

Trafikverket ska regelbundet och systematiskt följa upp händelser som kan påverka säkerheten i plankorsningar där Trafikverket är infrastrukturförvaltare och/eller vägen är statlig. Informationen ska lagras i system som medger analys av specifika plankorsningar. Vid olycksutredning ska alltid plankorsnings ID noteras i ärendet.

Följande rapporterade olyckor, tillbud och tekniska fel ska kunna följas upp:

- Sammanstötning mellan vägfordon och spårgående fordon
- Personpåkörning vid en plankorsning
- Påkörning av komponenter i en plankorsning
- Obehörigt spårbeträdande vid en plankorsning
- Vägtrafikanter passerar förbi fällda halvbommar (sicksackkörning), mot signal i stopp eller framför tåg där inget aktivt skyddsalternativ finns.
- Tekniska fel i anläggningen

Om en plankorsning efter att en allvarlig händelse inträffat, bedöms ha sådana brister att händelsen sannolikt kan uppstå på nytt, ska skyddsalternativet omprövas enligt *Tabell 2* och *Tabell 3*.

12.2 Mätning av sikt

Närsikten ska under växstsäsongen (maj-september) mätas minst en gång per år i de plankorsningar som är i drift, har krav på närsikt och som Trafikverket förvaltar. I de fall en siktbrist är åtgärdad ska närsikten mätas på nytt så snart som möjligt.

Oavsett krav på närsikt ska skymmande vegetation inom spårområdet avlägsnas.

Krav på närsikt finns för följande grundskydd:

- Oskyddad
- Kryssmärken
- Om plankorsningen är registrerad i BIS och har besiktningsklass ska närsikten mätas

Undantag. Krav på närsikt finns inte i följande fall:

- När tilläggsskyddet är enkel ljussignal
- När vägklass (plk) är serviceväg med sporadisk vägtrafik
- När vägklass (plk) är serviceväg utan vägtrafik
- När vägklass (plk) är påspårningsplats

Bristen ouppfyllda siktkrav uppstår i de fall kravet inte uppfylls. Vid bristen ouppfyllda siktkrav ska skymmande föremål noteras:

1. Röjbar vegetation inom spårområdet.
2. Röjbar vegetation utanför spårområdet.
3. Skärning/skog.
4. Byggnadsverk/trädgård/parkområde.

Om skymmande föremål inte kan tas bort inom ramen för ordinarie underhållsverksamhet ska bristen lämnas över till VO planering som planerar och prioriterar in åtgärder av dessa plankorsningar.

12.3 Mätning av fordonsmagasin

Ett fordonsmagasin är avståndet räknat 5 meter från närmaste räl och till en punkt där ett vägfordon *kan* behöva lämna företräde för annan trafik. Ett fordonsmagasin som är kortare än 30 m ska anses ha bristen *kort fordonsmagasin*.

Ett fordonsmagasin kortare än 30 meter ska åtgärdas när samtliga följande villkor är uppfyllda:

- Det är sannolikt att ett vägfordon måste lämna företräde för annan trafik.
- En fordonskombination som sannolikt trafikerar vägen är längre än 15 meter.

Ett fordonsmagasin kortare än 15 meter ska åtgärdas när följande villkor är uppfyllt:

- Det är sannolikt att ett vägfordon måste lämna företräde för annan trafik.

12.4 Mätning av vägprofil

En plankorsning ska anses ha bristen *farligt krön* om ett tvåaxligt fordon med axelavståndet 10 meter och med 20 cm markfrigång på en plan yta, har mindre än 5 cm markfrigång i plankorsningen.

Om en plankorsning har bristen "Farligt krön" ska någon av följande åtgärder vidtas.

- Vägens profil ändras så att bristen undanröjs.
- Ingen åtgärd om det finns varningsmärken som uppmanar förare med maskintrailer att välja en annan färdväg än den över plankorsningen. Detta ställningstagande ska registreras i Plk-webb.
- Plankorsningen kan slopas och ersättningsväg anläggs till närliggande plankorsning.
- Ingen åtgärd om vägklassen är ägoväg.

12.5 Brist snäv korsningsvinkel

Bristen innebär att cykel, barnvagn eller rollator riskerar att fastna. För befintliga plankorsningar ska en utredning göras för att beskriva omfattningen av gång och cykeltrafik samt inträffade incidenter.

I vissa fall kan vägfordon ha svårighet att se ankommande tåg på grund av snäv korsningsvinkel.

Ny plankorsning ska alltid sträva efter så vinkelrät korsningsvinkel som möjligt. Se vidare *TRVINFRA 00304*.

13 Beslut om plankorsningar

13.1 Infrastrukturförvaltarens beslut

Infrastrukturförvaltaren beslutar vid behov att förändra järnvägsanläggningen för att uppfylla krav på tillgänglighet och säkerhet. Exempel på förändring i plankorsningar kan vara komplettering med cykelbanor, bygga en ny plankorsning eller slopa en plankorsning.

13.1.1 Förändring av en plankorsning

Beslut att förändra en plankorsning följer den ordinarie beslutsprocessen. Ett sådant beslut kan innebära framtagande av utredningar, bygghandlingar, riskanalyser och så vidare.

Beslut att förändra en plankorsning som förvaltas av Trafikverket ska vara registrerat i Plk-webb. Underhållsarbeten eller utökning av en enstaka signal behöver inte registreras i Plk-webb.

13.1.2 Uppsättning eller nedtagning av ljudsignaltavla

Ett beslut om ljudsignaltavla ska vara skriftligt, diariefört och noterat i Plk-webb.

13.2 Stopplikt

Kommunen eller länsstyrelsen beslutar om stopplikt enligt *Trafikförordningen (1998:1276)*.

13.3 Beslut enligt Vägmarkeförordningen (SFS 2007:90)

Beslut att sätta upp eller ta bort kryssmärken, ljussignaler, ljudsignaler, helbommar eller halvbommar i en korsning med järnväg fattas av Trafikverket enligt *Vägmarkeförordningen (2007:90)*, 1 kap 8§, oavsett vem som är infrastrukturförvaltare eller väghållare. Vid en korsning med spårväg fattar kommunen beslutet. Ett beslut enligt *Vägmarkeförordningen (2007:90)* ska fattas när förändringen i plankorsningen är planerad och det finns ekonomiska förutsättningar för ett genomförande. Beslutet ska registreras i it-systemet Plk-webb (om plankorsningen finns registrerad där). Ett beslut är bindande och måste genomföras.

Uppsättning eller nedtagning av kryssmärken, ljussignaler, ljudsignaler, helbommar eller halvbommar i en korsning kräver inte något myndighetsbeslut så länge som skyddsalternativet inte förändras.

Trafikverket tillämpar rutinen *TDOK 2012:1180, Plankorsningar – Myndighetsbeslut* vid handläggning av ett beslut enligt *Vägmarkeförordningen (2007:90)*. Trafikverket behöver då ha kännedom om nuvarande trafikförhållanden samt kända framtida förändringar av dessa.

Om Trafikverket förvaltar plankorsningen ska beslutet överensstämma med vad som sägs i denna riktlinje. Om någon annan infrastrukturförvaltare (spårinnehavare vid spårväg) förvaltar plankorsningen ska beslutet överensstämma med dennes motsvarande regelverk. Om ett sådant regelverk saknas tillämpas istället denna riktlinje.

Beslutet ska innehålla uppgift som entydigt pekar ut plankorsningens position, vad som ska tas bort och vad som ska sättas upp samt vilka regelverk som har tillämpats vid handläggningen. Det ska också innehålla uppgift om hur beslutet kan överklagas.

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

Vid beslut enligt *Vägmarkeförordningen (2007:90)* ska kommunen eller den statliga väghållningsmyndigheten informeras om detta beslut.

Ett beslut enligt *Vägmarkeförordningen (2007:90)*, 1 kap 8§, ska vara skriftligt, diariefört och registrerat i it-systemet Plk-webb.

TDOK-nummer
 TDOK 2024:0064

 Version
 1.0

14 Resultat och dokumentation

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

Vid planering och beställning av investering- och vissa underhållsåtgärder som innebär en förändring i plankorsningen eller som medför en påverkan på plankorsningen ska det läggas upp i plk-webb se Figur 5 och Figur 6.

Figur 5: Investeringsåtgärder läggs upp under Plankorsningar/Aktiviteter/Planerade investeringsåtgärder

PLANERADE INVESTERINGSÅTGÄRDER	
Åtgärdsnummer:	SSP134473
Planerat produktionsår:	2026
Åtgärdat år:	
Visas på trafikverket.se:	Ja
Övrig information:	

Figur 6: Underhållsåtgärder i form av utbyte till ALEX-teknik i plankorsningar samt planering och införande av ERTMS som påverkar plankorsningarna ska registrering ske under Plankorsningar/Aktiviteter/Övriga Planerade åtgärder

ALEX, tidigast:
ALEX, senast:
ALEX, notering:
ERTMS, planerat införande:
Elektrifiering, planerat införande:
Fjärrstyrning, planerat införande:
Nytt vägnät:
Annat projekt som kan påverka plankorsningen:

14.1 Registreringsprinciper i Plk-webb

En plankorsning ska registreras som en och samma individ i följande fall:

- Flera parallella körbanor finns (till exempel en gång- och/eller cykelbana invid en vanlig väg som leder åt samma håll och följer vägen)
- När plankorsningen omfattar fler än ett spår
 - och det inbördes avståndet mellan två spår (räknat till respektive spårmitt) är kortare än 40 meter
 - och där det mellan spåren inte går att välja någon annan färdriktning än att fortsätta över nästa spår.

Fler än en plankorsning ska registreras i följande fall:

- Vid parallella spår där det mellan spåren går att välja någon annan färdriktning än att fortsätta över nästa spår (till exempel för att nå en plattform som är belägen mellan två spår).
- Om cykelbanan och vägen leder åt olika håll efter plankorsningen och cykelbanan inte följer vägen

14.1.1 Plankorsningar som förvaltas av Trafikverket

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

14.1.2 Plankorsningar som inte förvaltas av Trafikverket

Skyddsalternativ för plankorsningar som finns registrerade i Plk-webb ska hållas uppdaterade.

Ett beslut enligt *Vägmärkesförordningen (2007:90), 1 kap 8§*, ska vara skriftligt och diariefört. Beslutet ska också vara registrerat i it-systemet Plk-webb om plankorsningen finns i detta system.

15 Referenser

SFS 1971:948	Väglag
SFS 1993:1617	Ordningslagen
SFS 1998:808	Miljöbalken
SFS 1998:1276	Trafikförordning
SFS 2001:651	Trafikförordning om vägtrafikdefinitioner
SFS 2004:519	Järnvägslagen
SFS 2007:90	Vägmärkesförordning
SFS 2010:900	Plan- och bygglag
TDOK 2010:14	Trafikverkets interna föreskrifter om Arbetsordning
TDOK 2012:1180	Plankorsningar – Myndighetsbeslut enligt Vägmärkesförordningen (SFS 2007:90)
TDOK 2014:0116	Avveckling av järnväg
TDOK 2015:0309	Trafikbestämmelser för järnväg, Modul 12, A-skydd
TTJ Vägvak	Trafikbestämmelser för järnväg, TTJ, Modul 7 www.trafikverket.se/ttj
TTJ växling över plankorsning	Trafikbestämmelser för järnväg, TTJ, Modul 10 www.trafikverket.se/ttj
TDOK 2017:0367	Trafikverkets hantering av plankorsningar
TDOK 2020:0236	Metod för riskhantering vid ändringar gällande trafiksäkerhet järnväg (CSM RA)
TDOK 2025:0012	Inventering av plankorsningar
TRVINFRA-00304	Plankorsningar
TRVINFRA-00396	Vägars och Gators Utformning
TRVINFRA –	Spårkomponenter
Trafikverkets Publikation 2015:237	Utformning av den fysiska miljön på stationer för personer med funktionsnedsättning ISBN 978-91-7467-878-9
Trafikverkets publikation 2020:089	Projektering och byggande av enskilda vägar
Publikation MSB 262	Säkerhetsguide för evenemang
TDOK 2025–0012	Inventering av plankorsningar

TDOK-nummer
TDOK 2024:0064Version
1.0

Versionslogg

Rubriken är obligatorisk.

Fastställd version	Dokumentdatum	Ändring	Namn
Version 1.0	2024-04-24	Första version. Text överflyttad från version 9.0 av 2015:0311.	Helena Rådbo, PLjt

Dokumentegenskaper, TDOK-nummer TDOK 2024:0064, Fastställt av Chef VO Planering, Skapat av Rådbo Helena, PLjt, Dokumentdatum 2026-04-24, Gäller från [Gäller från], Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Version 1.0, Ersätter [Ersätter] Dokumenttyp RUTINBESKRIVNING.

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.