

RAPPORT

Samrådshandling Järnvägsplan för stängning av plankorsning Bjurkullen samt stängsling, bandel 552 Gårdsjö- Håkantorp

Mariestads Kommun, Västra Götalands län
2025-11-03



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, BOX 810, 78128 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Konfidentialitetsnivå: 2 Intern

Dokumenttitel: SAMRÅDSHANDLING

Författare: Lindahl Ylva, IVmp3

Dokumentdatum: 2025-11-03

Ärendenummer: TÄHS-2025-000117

Åtgärdsnummer: SSP 134613

Uppdragsnummer: 184482

Version: 0.18

Kontaktperson: Kristina Gilbertsson

Innehåll

1 Inledning	4
Bakgrund.....	4
Förutsättningar	4
Ändamål med projektet	6
2 Avgränsningar	7
2.1 Utrednings- och influensområde	7
3 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	8
Miljöförutsättningar	8
4 Åtgärdens lokalisering, utformning och omfattning.....	9
Bortvalda alternativ	9
Helbomsanläggning	9
Planskild korsning	10
5 Effekter och konsekvenser av projektet	11
Miljöbedömning.....	11
6 Markanspråk och pågående markanvändning	13
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	14
8 Samlad bedömning och måluppfyllelse.....	15
8.1 Planläggning.....	15
8.2 Tid och kostnad	16
9 Källor	17

1 Inledning

Bakgrund

Trafikverket har fått ett regeringsuppdrag (N2019/00388/TIF) att vidta åtgärder för att öka säkerheten vid plankorsningar på den statliga järnvägen. Trafikverkets svar på regeringsuppdraget är en ökad satsning på att åtgärda oskyddade plankorsningar med närsiktsbrister samt åtgärda plankorsningar med förhöjd olycksrisk. Järnvägen är även utpekad som riksintresse för kommunikation, vilket bland annat innebär att det är viktigt att ha en säker anläggning.

Förutsättningar

Plankorsning Bjurkullen (km 20+306¹), se figur 1, ligger 600 meter öster om Lyrestad på Kinnekullebanan, Gårdsjö-Håkantorp. Den enskilda vägen, Fröåkravägen, som går över plankorsningen leder till ett flertal bostads-, jordbruks- och skogsbruksfastigheter. Fröåkravägen passerar även plankorsningen Fröåkra S, se figur 2. Den plankorsningen är utrustad med vägskyddsanläggning i form av bommar. Fröåkravägen är en gemensamhetsanläggning, Mariestad Fröåkra ga:1.

Precis i anslutning till plankorsningen Bjurkullen ansluter Fröåkravägen till Lyrestadsvägen (väg 2990) som går parallellt med järnvägen. Se åtgärdens lokalisering och omgivning figur 1. Runt plankorsningen finns också tomtmark och skog med motionsspår. Se figur 2.

Plankorsningen är idag utrustad med kryssmärke och stopplikt. Det finns också en ljudsignaltavla som innebär att tåget ska tuta när det kommer i körriktning mot Lyrestad.

Plankorsningen har inte ett godkänt fordonsmagasin då det endast är 8,7 meter från väg 2990 fram till plankorsningen. Ett godkänt fordonsmagasin ska vara 30 meter långt. Det innebär att det är en för kort vägsträcka fram till plankorsningen från väg 2990 för att ett fordon ska kunna svänga av vägen och komma över järnvägen på ett säkert sätt. Närsiktskravet, d.v.s. att den som ska korsa järnvägen ska kunna se tåget tio sekunder innan det kommer fram uppfylls inte. Se figur 3.

Plankorsning Bjurkullen är en olycksdrabbad plankorsning. Det har under åren 2017- 2019 skett en dödsolycka och ett allvarligt tillbud med en

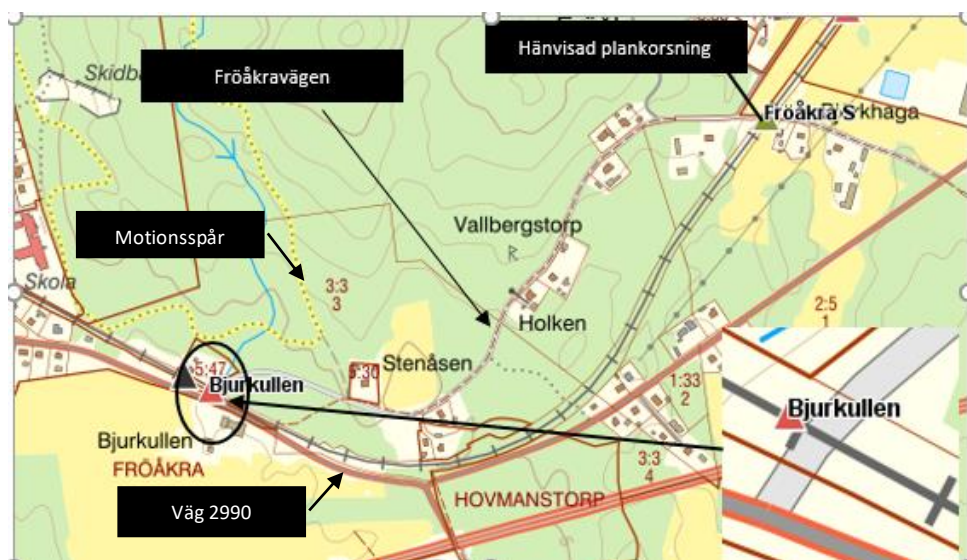
¹ Kilometertal används i järnvägssammanhang för att beskriva var på aktuell bandel man befinner sig. I detta fall finns bandel 552 mellan Gårdsjö och Håkantorp och då befinner vi oss 20 kilometer och 306 meter från Gårdsjö.

traktor. Olycksstatistiken innebär att plankorsningen är högt prioriterad utifrån trafiksäkerheten.

Plankorsningen används främst av fastighetsägare längs med Fröåkravägen samt för rekreation i området.



Figur 1 Markering av åtgärdens lokalisering, plankorsning Bjurkullen



Figur 2 Markering av åtgärdens lokalisering och befintliga kommunikationsmöjligheter i omgivningen.



Figur 3. Foto t.v. Sträcka från plankorsningen mot Lyrestads skola. Foto t.h. Infart till Fröåkravägen från väg 2990.

Ändamål med projektet

Ändamålet med projektet är att öka trafiksäkerheten på Kinnekullebanan.

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet behandlar säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller allvarligt skadas i trafiken. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Trafikverkets verksamhet syftar till att uppnå de transportpolitiska målen. Målet ska genomsyra hela planläggningsprocessen inklusive samråd och åtgärdsval. Trafikverkets uppgift är att erbjuda så bra tillgänglighet som möjligt inom ramen för ett hållbart samhälle, där trafiksäkerhet, miljö och hälsa sätter gränser för hur god tillgängligheten kan vara.

2 Avgränsningar

2.1 Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet är inom järnvägsfastigheten samt ytterligare ca 5 meters bredd längs med järnvägsfastigheten på dess norra sida, från Lyrestads skola fram till en sträcka av ca 1000 meter österut. Se figur 4.

Influensområdet sträcker sig från Lyrestads skola upp till plankorsning Fröåkra S (km 19+124).



Figur 4. Svart markering (---) illustrerar åtgärdens utredningsområde, Röd markering (—) - illustrerar åtgärdens influensområde

3 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

Miljöförutsättningar

Plankorsningen ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövård (Göta kanal). Plankorsningen ligger även inom utpekad kommunal kulturmiljö; området Lyrestads kyrkby, området Bäckersboda-Norrkvarn samt området Sjötorp. Kulturmiljövårderna utgörs av kanalmiljön, områdets fornlämningsmiljöer, kulturlandskap samt av bebyggelsemiljöer. Fröåkravägen utgör enligt häradskartan en bevarad del av en äldre sträckning som i söder om järnvägen går i ny sträckning.

Inga andra kända områdesskydd, Natura 2000-områden, natur- eller kulturvärden, fornlämningar, riksintressen eller generella biotopskydd finns i området för åtgärden. Inte heller några skyddade arter finns noterade i artportalen inom området.

4 Åtgärdens lokalisering, utformning och omfattning

Trafikverket föreslår att stänga den befintliga plankorsningen Bjurkullen och att personskyddsstängsel sätts upp för att spårspring ska undvikas i området. Åtgärdens lokalisering är därmed given.

Att stänga en plankorsning innebär att vägen grävs av och de trälämmar som möjliggör passage med fordon över järnvägen tas bort samt att diken längs med järnvägen återställs till öppet dike vid läget för plankorsningen. Kryssmärken samt övriga tavlor och tekniskt material plockas bort.

Personskyddsstängsel föreslås sättas upp på den norra sidan av järnvägen från Lyrestads skola i väster och fram till bäcken i öster vilket är en sträcka på ca 1000 meter. Ett personskyddsstängsel är ca två meter högt.



Figur 5 Markerad streckad svart linje visar del av banan som är aktuell för stängselåtgärd.

Bortvalda alternativ

Helbomsanläggning

Avståndet mellan vägskorsning och järnvägsforsking, så kallat fordonsmagasin, ska vara 30 meter långt för att fordon ska kunna svänga av vägen, stanna och kontrollera att inga tåg kommer. Aktuell plankorsning har ett fordonsmagasin som är 8,7 meter fram till allmän väg 2990. Detta medför att en helbomsanläggning inte får byggas då det inte skulle vara möjligt att ansluta till/från väg 2990 på ett säkert sätt.

Planskild korsning

Att möjliggöra passage under eller över järnvägen skulle medföra ett större markanspråk, större omgivningspåverkan samt påverkan på väg 2990 vilket inte kan anses vara samhällsekonomiskt rimligt i förhållande till den låga trafikmängd som trafikerar Fröåkravägen.

5 Effekter och konsekvenser av projektet

Effekten av att plankorsningar stängs är att säkerheten höjs på och vid järnväg och väg. Genom att sätta upp stängsel ökar också säkerheten längs järnvägen eftersom det minskar risken för att personer olovligt passerar spåret. I det här fallet finns det en alternativ plankorsning att använda vilket medför att bedömningen är att stängning är det mest lämpliga alternativet.

När plankorsningen stängs kommer även Fröåkravägens anslutning till väg 2990 att stängas och tas bort då den inte längre har någon funktion.

Dagens rörelsemönster kommer att förändras när området delvis stängslas och passager över järnvägen hänvisas till plankorsning Fröåkra S.

Sett ur barnens perspektiv kommer rörelsemönstret i vissa fall förändras för de barn som bor längs med Fröåkravägen och som idag tagits sig till fots eller med cykel till skola och andra aktiviteter i Lyrestad via plankorsning Bjurkullen och väg 2990. Möjligheten att ta sig till fots finns fortsatt via motionsspåret som leder fram till skolan. Enligt befintlig skyltning är cykling inte tillåtet i spåret utan den behöver ledas. Alternativt kan cykling ske den längre vägen via plankorsning Fröåkra S och sedan längs med väg 2990.

Miljöbedömning

Åtgärden genomförs i järnvägsfastighetens direkta närhet även om visst ytterligare markanspråk längs med järnvägsfastighetens norra sida kommer att behövas. Därav blir påverkan på natur och miljö ytterst marginell. Åtgärden innebär dock en viss barriäreffekt för boende, som behöver åka något längre för att ta sig till Lyrestads samhälle. Det i sin tur innebär en mycket marginell ökning av utsläpp till luft, buller och vibrationer. Den ökade trafiksäkerheten och minskad olycksrisk bedöms överväga den olägenheten.

Endast ett fåtal bostäder bedöms påverkas negativt av marginellt ökat trafikbuller och vibrationer, då åtgärden med stängning av plankorsning Bjurkullen medför att all motortrafik till och från Fröåkravägen behöver passera plankorsning Fröåkra S. Bullerskyddsåtgärder kommer inte att erbjudas inom ramen för projektet. Åtgärden bedöms som smärre förändring av mycket lokal karaktär som ej motsvarar väsentlig ombyggnad.

Fröåkravägen utgör del av äldre vägsträckning enligt häradskarta och har därmed ett visst kulturhistoriskt värde. Det kommunikationshistoriska stråket har tidigare påverkats genom att området brutits av på grund av att järnväg och landsväg har byggts. Stängning av plankorsningen innebär endast marginell ytterligare påverkan på stråket.

Vid genomförande av åtgärden kommer begränsad schakt att ske i området vid plankorsningen där uppkomna massor kommer användas för att återställa de diken som går längs med järnvägen där plankorsningen samt utfarten till väg 2990 grävs bort. Av den anledningen bedöms inga markmiljöundersökningar inför arbetena vara nödvändiga. Om det skulle uppstå ett överskott av massor kommer de att undersökas innan lämplig hantering beslutas.

Åtgärden påverkar inte någon yta med områdesskydd, såsom strandskydd, naturreservat, Natura 2000, biotopskydd eller annat skyddsvärt objekt. Inga skyddade arter finns noterade i artportalen inom området. Åtgärden påverkar inte heller någon övrig vattenmiljö.

När plankorsningen tas bort är området fortfarande tillgängligt för rekreation och friluftsliv till fots från samhället via det närliggande motionsspåret.

Trafikanterna på Fröåkravägen kommer att hänvisas till plankorsning Fröåkra S. Gemensamhetsanläggningen föreslås byggas om med en vändplats, vilket hanteras i en lantmäteriförrättning där gemensamhetsanläggningen Fröåkra ga:1 omprövas. Plankorsning Fröåkra S är utrustad med vägskyddsanläggning i form av helbom och ligger drygt 1 km från plankorsning Bjurkullen. Delägarna i gemensamhetsanläggningen Mariestad Fröåkra GA:1 kommer därmed att få längre körväg till närmsta tätort Lyrestad.

För att undvika passager över järnvägen ska området stängslas. Det är inte tillåtet att vistas i spårområdet idag därav påverkas inte barriäreffekten för människor av stängslingen men det kan uppstå en viss påverkan för vilt. Säkerheten som uppnås med stängsling överväger de negativa konsekvenserna av barriäreffekten i landskapet.

6 Markanspråk och pågående markanvändning

För att kunna sätta upp stängsel längs järnvägen på den norra sidan behövs ytterligare mark tas i anspråk på intilliggande fastigheter. Dels behövs mark för stängslet, och dels för att möjliggöra skötsel av stängslet utanför järnvägens säkerhetszon. Järnvägsfastigheten behöver utökas med upp till 5 meter på en sträcka av ca 1000 meter. Yta för etablering under byggtiden tillkommer också. Pågående markanvändning är i huvudsak skogsmark samt även två bostadsfastigheter.

Inga detaljplaner berörs och gällande översiktsplan, Mariestad ÖP 2030, pekar inte ut någon förändring inom aktuellt utbredningsområde.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket bedömer att åtgärden inte medför någon betydande miljöpåverkan eftersom åtgärden är begränsad i sin omfattning och inte innefattar någon byggnation eller förändring av landskapet utöver stängsel.

8 Samlad bedömning och måluppfyllelse

Den sammanvägda bedömningen är att åtgärden uppnår ändamålet med att öka trafiksäkerheten i plankorsning Bjurkullen och bidrar till att funktionsmålet med tillgänglighet för resor och transporter ökar i och med att åtgärden minskar risken för olyckor. En järnväg där olycksdrabbade avsnitt byggs bort minskar också risken för stopp i framkomligheten. Hänsynsmålet med säkerhet uppfylls i och med att möjligheten till att korsa järnvägen inte längre blir möjligt.

Olägenheten för det enskilda intresset att inte längre kunna korsa järnvägen övervägs av fördelarna för det allmänna intresset med ökad säkerhet i plankorsningar och att antalet skadade och omkomna minskar.

Planen strider inte mot miljöbalkens intentioner beträffande miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljökvalitetsnormer. Inga kända områdesskydd, Natura 2000-områden, natur- och kulturvärden, fornlämningar, riksintressen för naturområden eller generella biotopskydd finns i området där åtgärden ska genomföras. Det kommer således inte att innebära någon påverkan eller skada på dessa intressen.

Den tillkommande barriäreffekten för vilt är liten då sträckan är begränsad och stora däggdjur hindras inte att passera i landskapet då de rör sig över längre sträckor än 1000 meter.

Från hälsosynpunkt kan inga negativa effekter ses då möjligheten till rekreation i området fortsatt kan tillgodoses genom det närliggande motionsspåret.

8.1 Planläggning

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan. Se figur 7.

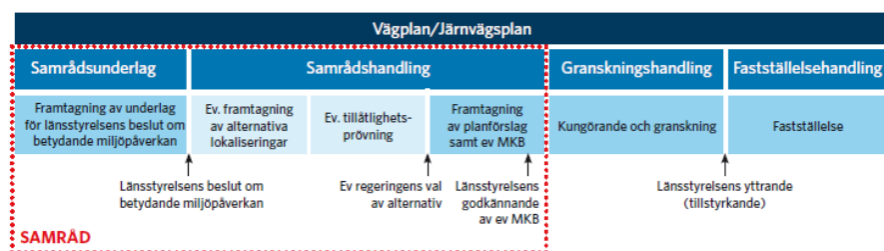
Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådskrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta dokumentets upprättande beskrivs i projektets samrådsredogörelse.

När samrådet är slutfört ska järnvägsplanen hållas tillgänglig för granskning av berörda enskilda och myndigheter och allmänheten, som får möjlighet att lämna yttrande på förslaget. Därefter ska planen fastställelseprövas. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen kan vinna laga kraft.



Figur 7. Beskrivning av planläggningsprocessens skeden.

8.2 Tid och kostnad

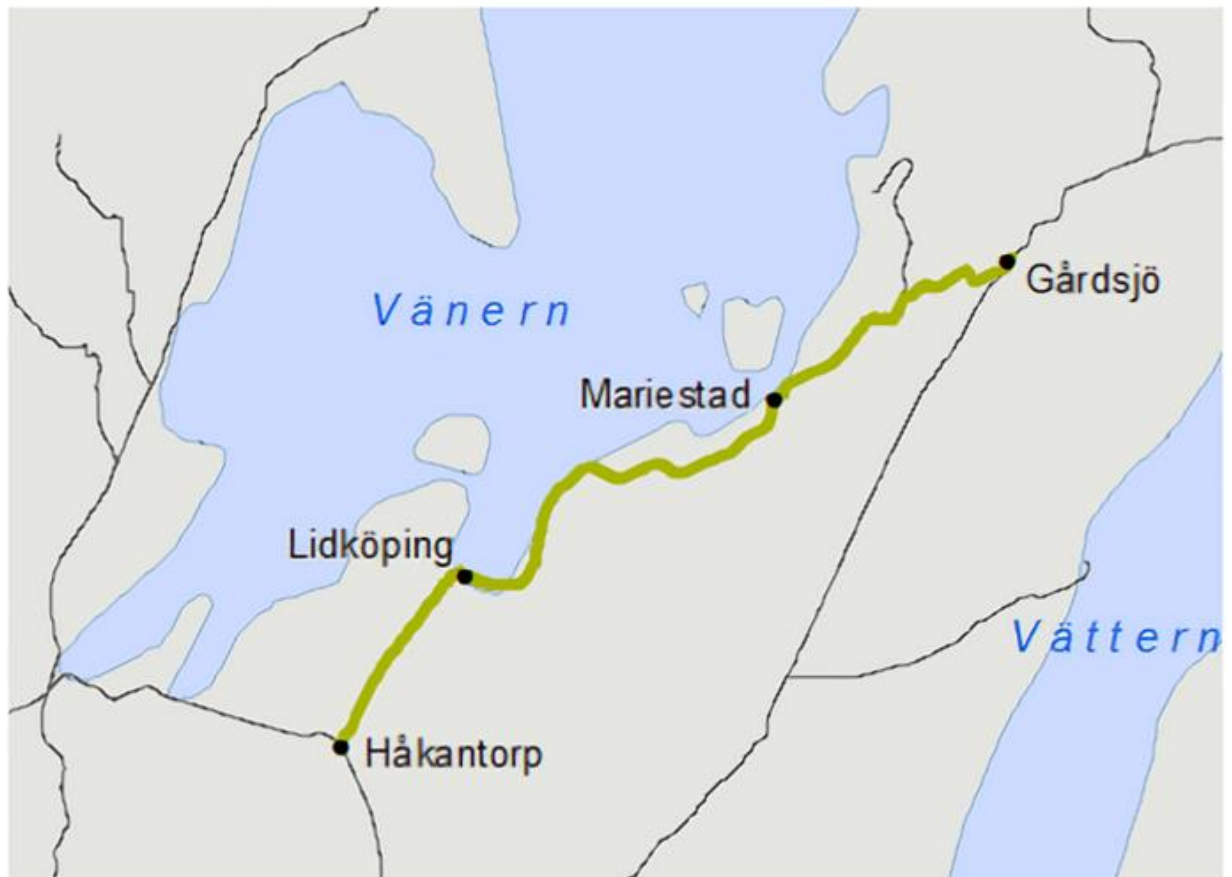
Projektet planeras att genomföras under 2027. Totalkostnaden för projektet beräknas uppgå till cirka 3 miljoner kronor. Åtgärden finansieras genom SINV (Smärre investeringsåtgärder).

9 Källor

TDOK 2016:0246 Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg

TDOK 2015:0323, Riktlinje landskap

TDOK 2015:0311 version 9.0 Plankorsningar- val av skyddsalternativ



Trafikverket, Box 810, 781 28 Borlänge. Besöksadress: Trädgårdsgatan 15D, 531 41 Skövde

Telefon: 0771-921 921

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)