

Filnamn: OLP3-04-025-35-0\_0-0017

Projektnamn

Ostlänken

Ärendenummer

TRV 2018/127685

Skapat av (Leverantör)

Rosie Kvål

Granskat av (Leverantör)

Lena Bergön

Godkänt av (Leverantör)

Hanna Siwertz

Godkänt datum

2021-08-16

Sidor

1(7)

Rev Datum

Version

–



TRAFIKVERKET

## **OSTLÄNKEN**

### **OLP3 Nyköping**

### **BIBANA NYKÖPING**

### **Bandel 506**

### **Underlagsrapport Risk och Säkerhet, delsträcka 35**

### **Bilaga 7 – Riskbedömning plankorsning**

### **Underlagsrapport till MKB 100%**

## **JP35**

## **JÄRNVÄGSPLAN**

Filnamn: OLP3-04-025-35-0\_0-0017

Projektnamn

Ostlänken

Ärendenummer

TRV 2018/127685

Skapat av (Leverantör)

Rosie Kvälv

Granskat av (Leverantör)

Lena Bergön

Godkänt av (Leverantör)

Hanna Siwertz

Godkänt datum

2021-08-16

Sidor

2(7)

Rev Datum

Version

–



TRAFIKVERKET

## Ändringslogg

| PDBi version | Revisionsdatum | Ändring | Namn |
|--------------|----------------|---------|------|
|              |                |         |      |



## Innehållsförteckning

|  |   |
|--|---|
| 1. Inledning.....                        | 4 |
| 1.1 Bakgrund och syfte .....             | 4 |
| 2. Beskrivning av planerad lösning ..... | 4 |
| 2.1 Generellt .....                      | 4 |
| 2.2 Förutsättningar .....                | 4 |
| 3. Förutsättningar i omgivningen.....    | 6 |
| 3.1 TGOJ-banan .....                     | 6 |
| 3.2 Topografi och landskap .....         | 6 |
| 3.3 Sikt .....                           | 6 |
| 4. Riskbedömning .....                   | 7 |



# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund och syfte

Inom JP 35 planeras ett antal dammar med att hantera ytvatten från långa skärningar. I den västra delen av JP 35 planeras en lång skärning genom ett skogsområde. Lämplig placering av damm har utretts och två förslag med placering söder om skärningen har tagits fram. Huvudalternativet innebär att den accessväg som behövs för att underhålla dammen behöver korsa TGOJ-banan i plan. Plankorsningar innebär en ökad risk för påkörning. Accessvägen kommer enbart användas av drift- och underhållspersonal.

Syftet med denna bilaga är att redovisa en översiktlig riskbedömning avseende den planerade plankorsningen samt att föreslå åtgärder om det bedöms nödvändigt.

# 2. Beskrivning av planerad lösning

## 2.1 Generellt

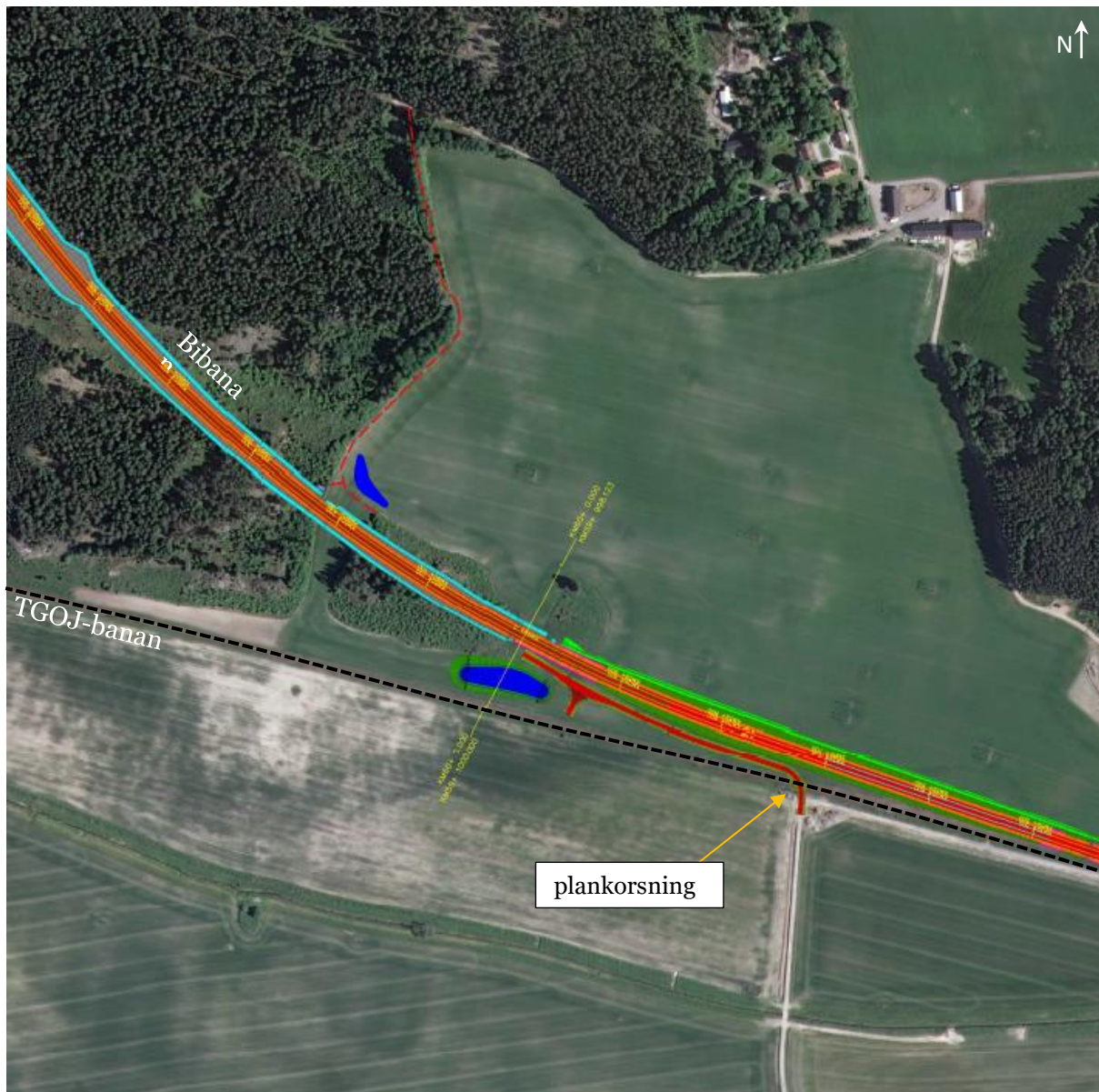
Som utgångspunkt etableras dammar endast i samband med långa skärningar i övrigt hanteras fördröjningen av banvattnet i de längsgående dikena genom att bredda dem. Dammarna behöver underhållas, bland annat ska dagvattenmagasinet kunna rensas. För att underhållspersonal ska kunna nå dammarna är det därför nödvändigt att etablera en åtkomstväg. Underhållsarbeten ska kunna ske från minst en sida av dammen. Det ska även finnas en vändyta i direkt anslutning till magasinet för ett fordon typ LOS enligt DNG.

## 2.2 Förutsättningar

Den aktuella dammen placeras vid km 60+000 söder om Bibanan. Det innebär att dammen hamnar på åkermark och det uppkomna impedimentet mellan befintlig TGOJ-bana och planerad bibana (se figur 1). Fördröjningsvolymen på dammen är cirka 1150 m<sup>3</sup>. Dammen är cirka 95 meter lång och 33 meter bred.

Det är nödvändigt att ha en damm i detta område eftersom det finns en lång skärning väster om dammen, från vilken det är nödvändigt att hantera ytvattnet.

Den bästa placering är att placera dammen på den södra sidan av Bibanan eftersom recipienten är på den sidan och därmed behöver inte vattnet avledas under banan. Placeringen innebär dock att servicevägen antingen utförs med plankorsning av TGOJ-banan eller att en längre serviceväg måste göras. En annan möjlig placering av dammen är norr om Bibanan, vid km 60+200 (se figur 1). Placeringen innebär en enklare lösning avseende servicevägen men det kräver att nya diken görs för avledning av vattnet mellan dammen och recipienten. På denna sida är dessutom risken för översvämning större om inga extra försiktighetsåtgärder vidtas eftersom banan ligger mellan dammen och recipienten.



Figur 1. Två alternativa placeringar för dammen (huvudalternativ på den södra sidan om banan).

Accessvägen till huvudalternativet för placering av damm på den södra sidan planeras ansluta till befintlig väg (se figur 1). Den befintliga vägen används i nuläget som accessväg till åkermark söder om befintlig TGOJ-bana och korsar befintlig Nyköpingsbana i plan. För access till dammen föreslås att vägen förlängs norrut över TGOJ-banan för att sedan vika av västerut och följa Bibanan. Lösningen innebär en ny plankorsning vid TGOJ-banan. Den nya servicevägen möjliggör även åtkomst till ett signalskåp vid km 59+950. Servicevägen skulle alternativt kunna anläggas från dammen, vidare västerut via impedimentet och sedan ledas norrut genom skogen. Detta förslag skulle innebära att servicevägen blir cirka 1,5 km lång innan anslutning till befintlig väg. Den lösningen skulle dock innebära att en plankorsning undviks.

Om dammen placeras på norra sidan om Bibanan kan serviceväg upprättas utmed skogs-/åkerkant. I detta fall blir servicevägen något längre än för huvudalternativet, men bedöms som ett bättre alternativ ur säkerhetssynpunkt. Samlokalisering till signalskåp är även i detta alternativ möjligt eftersom signalskåpet kan flyttas till den norra sidan och närmre skogspartiet. Ur ett markanspråksperspektiv är lösningen sämre än huvudalternativet eftersom



ett större intrång i åkermark görs med den norra lösningen. Huvudalternativet innebär att endast den nyuppkomna impedimentmarken tas i anspråk.

Den södra placeringen av damm innebär utifrån ovanstående en bättre avvattningslösning samt att ytterligare åkermark inte behöver tas i anspråk.

Underhåll av dammen planeras ske ca en gång per år och tillträde till signalskåpet planeras ske ca 2–4 gånger per år.

## 3. Förutsättningar i omgivningen

### 3.1 TGOJ-banan

Banan består av ett spår och trafikeras i nuläget av 4 godståg per dygn. Enligt prognos för år 2040 förväntas godstrafiken öka till 8 tåg per dygn medan resandetågen inte förväntas öka.

Hastigheten på banan är 90 km/tim vilket motsvarar 25 m/s.

### 3.2 Topografi och landskap

Närområdet för den planerade plankorsningen utgörs huvudsakligen av åkermark söder om TGOJ-banan samt åkermark och skogsmark norr om banan. Det närmaste området runt plankorsningen är plant utan höjdskillnader. Skogsområdet nordväst om plankorsningen samt åkerholmen norr om TGOJ-banan (se figur 1) har en kuperad topografi.

### 3.3 Sikt

En grov uppskattning av siktlinjen vid plankorsningen är att fri sikt råder enligt vad som redovisas nedan samt illustreras i figur 2:

- > 1 km västerut
- 500-600 m österut

Med hänsyn till aktuell hastighet innebär det att det tar tåget ca 40 sekunder från det att det kommer inom synhåll västerifrån till dess att det når plankorsningen. Motsvarande för tåg österifrån är ca 20 sekunder. Med tanke på att det endast är behörig personal, med utbildning och vana av spårnära arbete, som får nyttja plankorsningen bedöms avståndet vara tillräckligt för att minimera risken för påkörning.



Figur 2. Uppskattning av siktlinje från den planerade plankorsningen (röd cirkel).

## 4. Riskbedömning

En plankorsning innebär alltid risker för påkörning av person eller fordon vilket kan leda till skada på den som blir påkörd samt urspårning. Plankorsningar ska i möjligast mån därför undvikas. Enligt redovisade placeringar av dagvattendamm innebär den primära lösningen ett bättre alternativ av flera skäl där den största nackdelen är plankorsningen med TGOJ-banan.

Av de förutsättningar som redovisats i denna bilaga är flertalet positiva avseende risk för påkörning vid plankorsning. Dessa redovisas nedan:

- Plankorsningen kommer endast användas av drift- och underhållspersonal.
- På platsen råder fri sikt åt båda hållen på en relativt lång sträcka (500 respektive 1 000 meter, se figur 2)
- Banan kommer enligt prognos endast trafikeras av 8 tåg per dygn
- Endast ett spår behöver korsas

Bedömningen utifrån ovanstående är att sannolikheten för olycka vid plankorsningen är låg med hänsyn till den goda sikten, den korta tid det tar att passera ett spår samt den glesa trafikeringen av spåret.

Förutsatt att personal som ska korsa spåret har utbildning i spårnära arbeten samt att accessvägen förses med bom eller dylikt som förhindrar allmänheten att nyttja vägen är bedömningen att risken är så begränsad att den kan accepteras.

Åtgärder för att föreslagen lösning ska kunna accepteras är således följande:

- Personal som ska nyttja plankorsningen ska ha utbildning i spårnära arbete
- Vägen förses med bom eller liknande