

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj lokalbanor

RAPPORT
2023-09-04
Version
1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Emil Sollenby

SB FUT Depåanpassning Neglinge

Risker (urspårning)

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj lokalbanor

RAPPORT
2023-09-04
Version
1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehåll

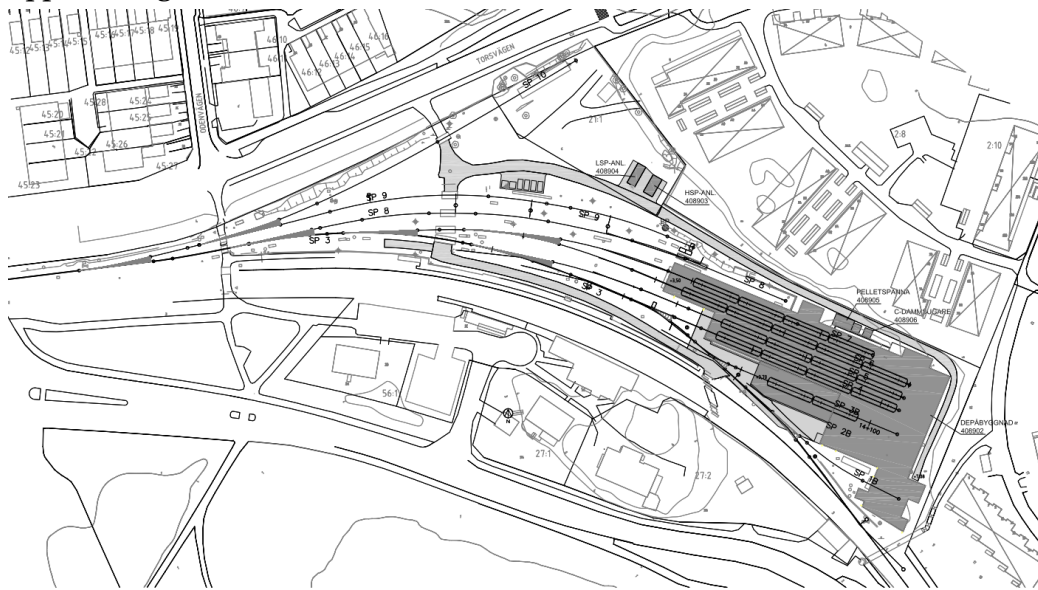
1	INLEDNING.....	3
1.1	FÖRÄNDRING AV VERKSAMHET	3
2	RISK FÖR URSPÅRNING MOT OMGIVNING	4
3	RISK FÖR URSPÅRNING MOT TRAFIKSPÅR	5

1 Inledning

Detta dokument utgör en del av underlag till Nacka kommun rörande detaljplaneärende för fastighet Baggensudden 21:1 och Igelboda 55:1.

1.1 Förändring av verksamhet

I dag har Neglingedepån endast verkstadsbebyggelse i fastighetens östra del. Spår i fastighetens norra del trafikeras mycket sällan och används primärt för uppställning av museifordon.



Figur 1. Situationsplan nuläge. Spår i depåns nordöstra del nyttjas i dagsläget mycket sällan.

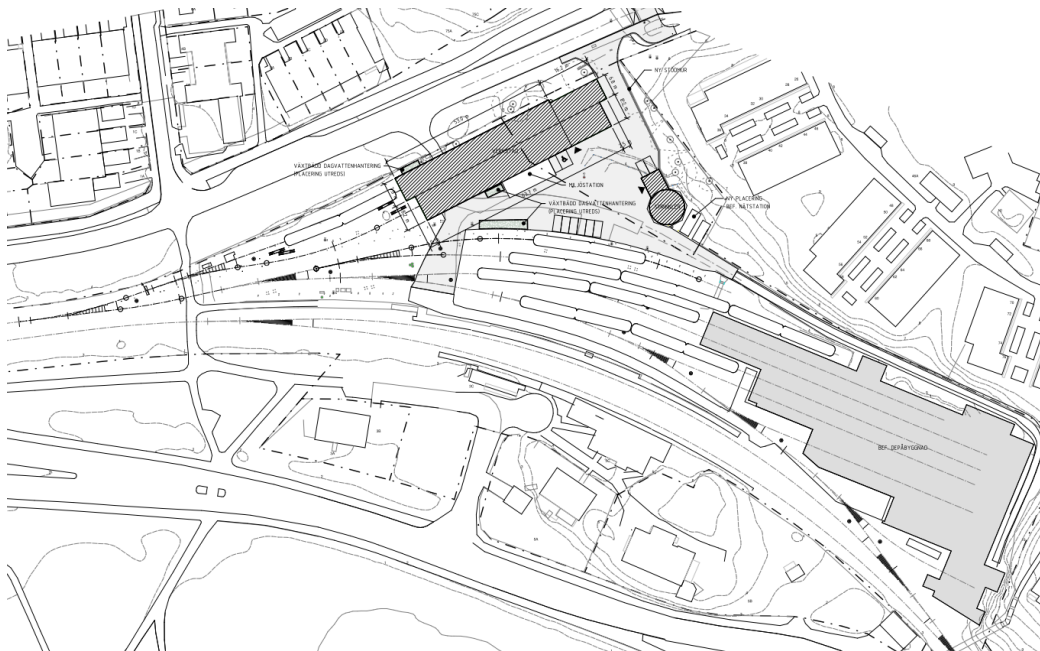
För anpassning till 12-minuterstrafik krävs utbyggnad inom depåfastigheten. Ny byggnad placeras i fastighetens norra del vilket medför en förändrad situation. Den nya verkstadsbyggnaden kommer medföra mer trafik i fastighetens norra del.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj lokalbanor

RAPPORT
2023-09-04
Version
1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Figur 2. Situationsplan för ny depåbyggnad. Ny verkstadsbyggnad byggs i fastighetens norra del. Befintlig infart flyttas till fastighetens norra hörn.

Eventuell risk för urspårning på grund av förändrad situation har analyserats och presenteras i följande kapitel.

2 Risk för urspårning mot omgivning

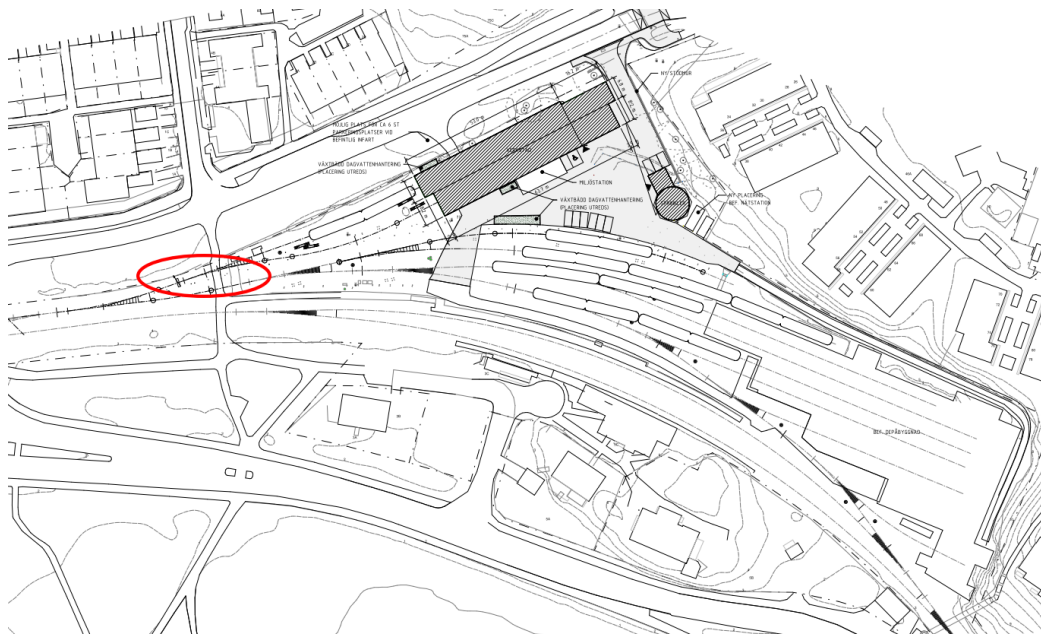
Ny placering av byggnad och utökad fordonsflotta kommer medföra mer trafik i fastighetens norra del. Risk för urspårning mot omgivning bedöms dock som mycket liten. Fordon inom depå färdas med låg hastighet (högst 20 km/h). Planerad spårdragning har ett avstånd på 10-15 meter mot omgivande gångbanor eller körbanor norr om depåområdet och inom detta avstånd förekommer stängsel, träridå och höjdskillnad som utgör hinder för skenande fordon.

För urspårning mot norr och öster utgör även själva byggnaden ett hinder för skenande fordon. Stoppklack i slutet på spåret, kan stoppa eller bromsa in rullande fordon inne i huset. Vidare finns en biutrymmesdel i byggnadens östra del som kommer fånga upp ett skenande tåg i östlig riktning.

Ny urspårningsväxel hindrar fordon från depån att skena ut mot omgivning i väst. Urspårningsväxel fångar upp ett fordon som hamnar i rullning tidigt, innan några höga hastigheter har kunnat uppnås.

3 Risk för urspårning mot trafikspår

En elektrisk manövrerad urspårningsväxel anläggs mellan växel 9a och 109 som Sidoskydd för spår 3. Se röd ring i figur nedan.



Figur 3. Placering spårspärr.

En urspårningssväxel är en järnvägsväxel där ett spår ansluter till ett huvudspår och som leder ut till en grushög eller liknande. Syftet är att förhindra att tåg eller vagnar rullar förbi en stoppsignal och hamnar på huvudspåret där tåg kan passera. Säkerhetsväxeln styrs automatiskt av säkerhetssystemet. Växeln leder alltid ut på säkerhetsspåret när Tågfärdväg är ställd genom det spår som skyddas. Endast om urspårningssväxeln är i avvisande läge kan körsignal ges på spåret som skyddas. Urspårningssväxel fångar, som tidigare nämnts, upp ett fordon som hamnar i rullning tidigt, innan några höga hastigheter har kunnat uppnås.