

## Trafikföringsprinciper under byggtid

### Innehåll

Trafikföringsprinciper under byggtid .....	1
Information till projektörer, entreprenörer, byggherrar och exploatörer i Orminge .....	1
Målpunktskartläggning.....	2
Trafikmängder i Orminge .....	4
Generella Principer.....	5
Exploatering och nyttjande av allmänplatsmark.....	12
Provisorisk bussterminal .....	12
Kommunikation .....	12

## Information till projektörer, entreprenörer, byggherrar och exploatörer i Orminge

I Nacka kommun ska trafiksystemet vara framkomligt, trafiksäkert och tryggt för alla trafikslag. Prioritet ska ges till gång-, cykel och kollektivtrafik. Med god framkomlighet menas att resan ska vara förutsägbar och pålitlig, och att restidsvariationen för olika tillfällen är liten. Under tiden som byggnationer pågår i Orminge kommer det att vara en utmaning att tillhandahålla en god framkomlighet för alla trafikslag samtidigt.

Detta PM med principer för trafik under byggtid ska fungera som stödjande riktlinjer för projektledare och övriga berörda i de byggprojekt som har påverkan på framkomligheten i Nackas trafiksystem. Målet är också en effektivare och smidigare handläggning av trafikplaneringsplaner

*AM*

Riktlinjerna visar hur trafikslagets framkomlighet och säkerhet upprätthålls och hur gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras. Underlaget ska också ligga till grund för kommunikation med Trafikförvaltningen och kollektivtrafikoperatörer, samt information till medborgare och trafikanter. Slutlig projekterad lösning och konstruktions redovisas ej, endast provisorier i den mån de behövs. För slutlig vägutformning och väguppyggnad hänvisas istället till Nacka Teknisk handbok.

## Målpunktskartläggning

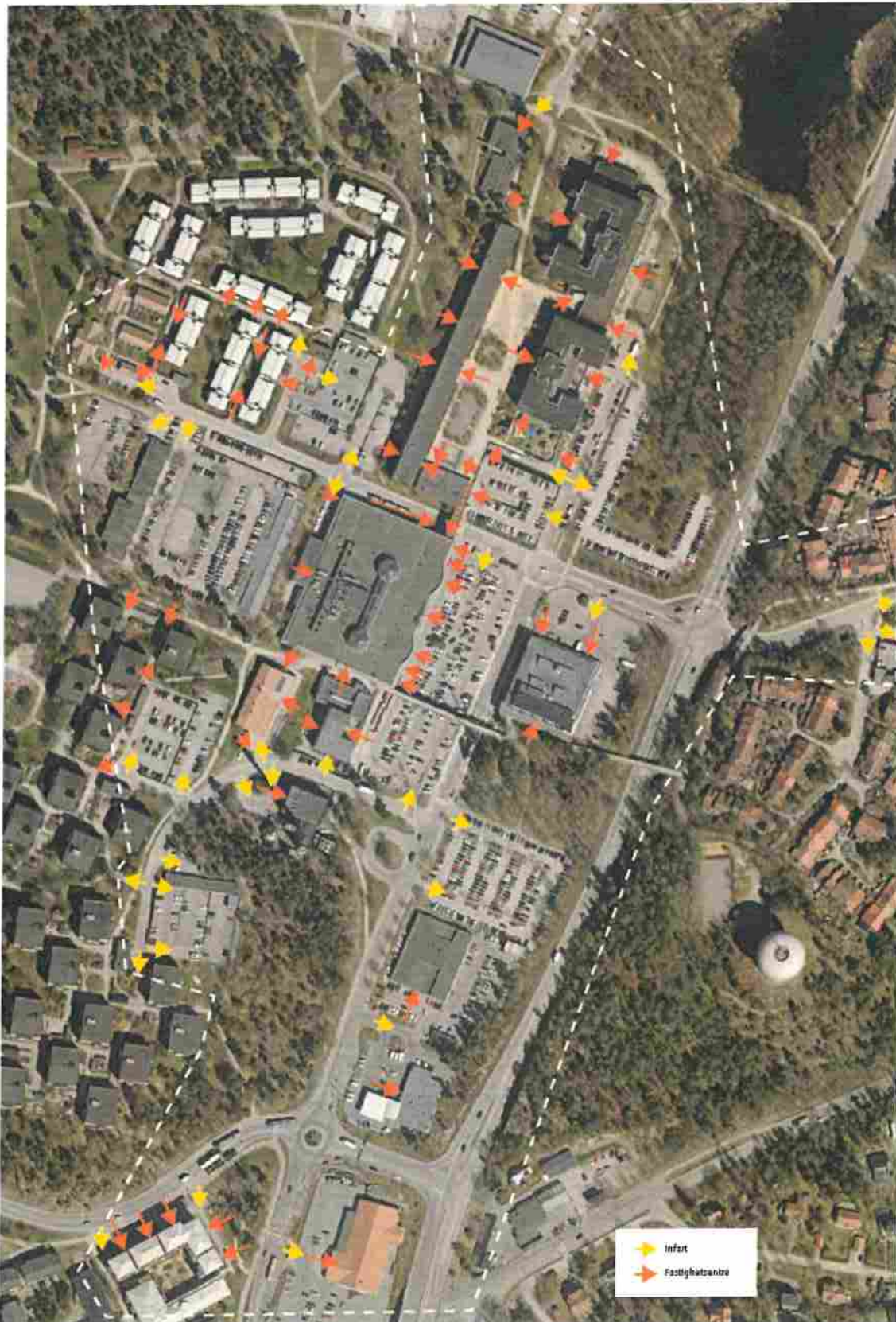
I bilden nedan visas övergripande större målpunkter för Orminge Centrum och dess direkta närhet.



- Blå = Kollektivtrafik
- Grön = Handel
- Orange = Vårdcentral
- Röd = skola
- Lila = Rekreation
- Svart = verksamhet

*Översiktliga målpunkter inom centrum och omnejd.*

*W*

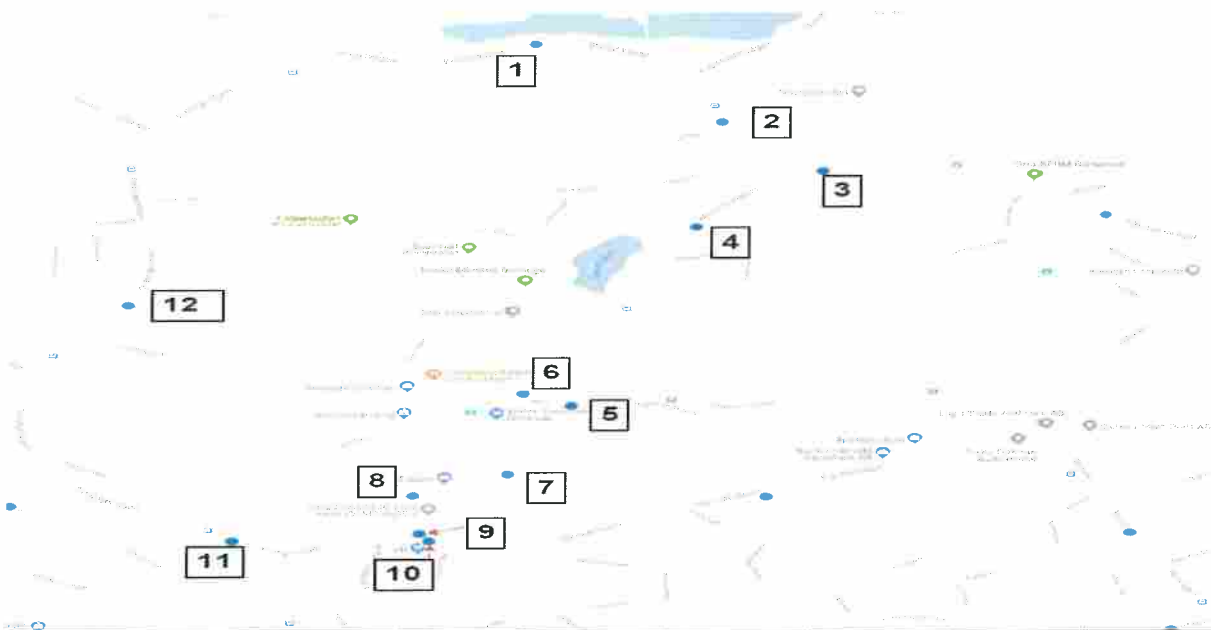


Översiktlig vy över infarter och fastighetsentréer.

CM

## Trafikmängder i Orminge

Nedan redovisas uppmätta trafikmängder för Orminge. Uppgifterna är hämtade från Trafikia och finns tillgängliga via <http://vtr.trafikia.se>



	Väg/Gata:	Skyldad hastighet:	VaDT totaltrafik:	VaDT lastbil:	MH total:	MH lastbil:	85 percentil:
Punkt 1	Hasseluddsvägen	60	9604 st.	1537 st.	37,9 km/h	36,7 km/h	46 km/h
Punkt 2	Hasseluddsvägen	60	9604 st.	1537 st.	37,9 km/h	36,7 km/h	46 km/h
Punkt 3	Mensättravägen 44	50	6099 st.	545 st.	35,9 km/h	36,2 km/h	46 km/h
Punkt 4	Mensättravägen	50	13019 st.	1872 st.	49,9 km/h	49,4 km/h	57 km/h
Punkt 5	Björkholmsvägen 46	40	1181 st.	218 st.	35,0 km/h	32,3 km/h	42 km/h
Punkt 6	Edövägen 1	40	8240 st.	1878 st.	25,9 km/h	23,7 km/h	34 km/h
Punkt 7	Mensättravägen	50	8257 st.	942 st.	57,7 km/h	57,9 km/h	66 km/h
Punkt 8	Kanholmsvägen 12	40	7181 st.	1030 st.	38,9 km/h	38,6 km/h	46 km/h
Punkt 9	Ormingeringen västerut	50	4841 st.	485 st.	31,8 km/h	31,0 km/h	36 km/h
Punkt 10	Ormingeringen österut	50	7896 st.	816 st.	32,3 km/h	31,2 km/h	37 km/h
Punkt 11	Ormingeringen 2, 132 33 Saltsjö-boo, Sverige	50	4709 st.	675 st.	43,3 km/h	40,5 km/h	50 km/h
Punkt 12	Ormingeringen 49	50	4215 st.	776 st.	51,3 km/h	50,1 km/h	60 km/h



## Generella Principer

### Fotgängare – Led igenom

Fotgängare ska prioriteras under byggtid och det ska fortsatt vara attraktivt, tryggt och säkert att gå. I närhet av skola, längs skolväg, parker och lekplatser ska utformningen anpassas efter barns särskilda behov. Omledningar ska vara tillgänglighetsanpassade, särskilt i anslutning till kollektivtrafikhållplatser. Asfalt som beläggning är att föredra ur ett drifts- och tillgänglighetsperspektiv, men även stensmjöl eller småkrossad sten/grus kan fungera. Vid omledningar förbi tätt trafikerade platser är det viktigt att bredder medger att rullstolar, rullator, dubbelbarnvagnar, personer med packning o.s.v. kan färdas utan hinder. Även plats för ”omkörning” är att föredra på tätt trafikerade gångstråk.

Särskilda bedömningar kan komma att göras i de fall en sträcka har särskilt komplicerade förutsättningar eller har höga gångflöden, vilket kan utgöra grund för särskilda krav.

Tillfälliga och längre omledningar ska utformas enligt följande:

	Standard på kortare omledning ( $\leq 8$ månader)	Standard på längre omledning ( $\geq 8$ månader)
<b>Krav för omledning</b>	Bredd: minst 1,5 m. Beläggning: asfalt, grus eller sten med storlek 0-16 alt. stensmjöl. Korta avstånd mellan målpunkter, gena stråk. God sikt. Trygg och säker miljö med god belysning och tydlig vägvisning. Minimera antalet korsningspunkter. Tydliga kopplingar till kollektivtrafikhållplatser. Särskild omsorg ska visas nära skolor och förskolor.	Minst samma kvaliteter som tillfällig omledning ( $\leq 8$ månader) alternativt som befintlig gångväg (om högre standard).

### Cyklister – led igenom

Cyklister ska prioriteras under byggtid. Det ska vara enkelt, snabbt och säkert att cykla och den genaste vägen mellan målpunkter ska eftersträvas. Särskild vikt ska läggas vid anslutning till korsningspunkter och kollektivtrafikhållplatser. De tillfälliga cykelvägarna ska på ett trafiksäkert och orienterbart sätt ansluta till befintlig infrastruktur och i närhet av skola eller längs skolväg ska utformningen anpassas efter barns särskilda behov. Det gäller även i närheten av parker och lekplatser.

Särskilda bedömningar kan komma att göras i de fall en sträcka har höga cykelflöden, vilket kan utgöra grund för särskilda krav. Sådana krav kan t.ex. gälla bredd och beläggning.

*an*

Tillfälliga och längre omledningar ska utformas enligt följande:

	Standard på kortare omledning ( $\leq 8$ månader)	Standard på längre omledning ( $\geq 8$ månader)
<b>Krav för omledning</b>	<p>Bredd: minst 2 meter på dubbelriktade sträckor och 1,25 meter på enkelriktade sträckor.</p> <p>Beläggning: asfalt, men i undantagsfall grus eller sten av storlek 0-16 alternativt stenmjöl.</p> <p>God sikt.</p> <p>Trygg och säker miljö med god belysning och tydlig vägvisning/skyltning.</p> <p>God genhet (inga onödiga omvägar).</p> <p>Minimera antalet korsningspunkter.</p> <p>Tydliga kopplingar till kollektivtrafikhallplatser, samt ersättning av parkeringsplatser i de fall sådana tas bort inom byggområdet.</p>	<p>Minst samma kvaliteter som kortare omledning (<math>\leq 8</math> månader) alternativt som befintlig cykelväg (om högre standard).</p>

## Kollektivtrafik – led igenom

Under byggtiden är det extra viktigt att kollektivtrafiken är attraktiv och välfungerande med tillgängliga, trafiksäkra och framkomliga lösningar. Tillfälliga förändringar såsom flytt av hållplats eller andra linjedragningar ska dessutom upplevas så permanenta som möjligt av resenärerna, allt för att bibehålla ett hållbart resande.

Standard under byggskede	
<b>Krav för omledning av buss samt flytt av hållplatser m.m.</b>	<p>Samråd ska ske med trafikförvaltningens trafikavdelning och kollektivtrafikoperatörer (områdesansvarig Keolis, keolisbvs@keolis.se) senast 6 månader innan åtgärd som berör flytt av hållplats, uppställningsplats, tidsregleringshallplats eller omläggning eller begränsning av trafik. Mer info på <a href="http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/Externa-aktorer-och-exploatorer/">http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/Externa-aktorer-och-exploatorer/</a> Mindre åtgärder som t.ex. berör hållplatsutrustning, flytt av hållplats med några meter eller smärre förändring i trafiksignaler kan hanteras snabbare.</p> <p>TA-planer som berör kollektivtrafik ska samrådats med trafikutövarna.</p> <p>Kortare omläggningar ska förläggas till sommartidtabellen (midsommarafton t.o.m. söndagen 8 ½ vecka senare).</p>

*M*

	Långvariga omläggningar bör förläggas till huvudtidtabellsskiftet i mitten av december (2018-12-09, 2019-12-15, 2020-12-13, 2021-12-12, 2022-12-11), i andra hand till start- eller slutdatum för sommartidtabellen enligt ovan.
	Provisoriska busshållplatser ska hålla likvärdig standard och bör placeras så nära de nuvarande hållplatslägena som möjligt, men som mest på 100 m längre gångavstånd för majoriteten av de resande. Nya lägen måste även fungera med avseende på gång- och cykelanslutningar.
	Om annan hållplatstyp väljs än den som finns på plats, ska samråd alltid ske med trafikförvaltningen och trafikutövaren.
	Restider för stombussar under hela dygnet ska inte förändras, detsamma gäller för all kollektivtrafik under rusningstid. Dialog ska föras med Trafikförvaltningen och trafikoperatören.

## Näringslivets transporter – led igenom, led om

För att skapa goda förutsättningar även under byggtid, måste näringslivets transporter med gods- och leveranstrafik prioriteras och smidigt kunna komma fram till sin destination.

Trafikföringsprinciper som tas fram här avser leveranser av varor och tjänster såsom distributionstransporter, transporter för avfallshantering, specialtransporter samt annan yrkes- och nyttotrafik såsom post- och budbilar och hantverkarfordon. Taxi omfattas inte, inte heller hanteringen av de trafikpåverkande projektens egna byggtransporter. Leveranser till specifika adresser måste komma fram och ledas igenom, medan långväga transporter genom Nacka kan ledas om. Omledningar eller genomledningar ska anpassas till närliggande verksamheter, t.ex. med möjlighet för större lastbilar att komma fram. Utformning ska följa kommunens riktlinjer i Teknisk handbok.

Följande trafikföringsprinciper ska beaktas vid godstransporters och leveranstrafikens omledning:

Standard under byggskede	
<b>Krav för omledning</b>	Säkerställ bärighet för de gods- och leveranstransporter som måste fram till specifika målpunkter.
	Följ säkerhetskrav för farligt gods på rekommenderade primära och sekundära vägar, se karta.
	Upprätthåll framkomlighet och tillgänglighet på det funktionella prioriterade vägnätet för godstransporter, de statliga vägarna 222 och 75.





*Rekommenderade vägar för färligt gods*

## Utryckningsfordon – snabbaste vägen

Utryckningsfordon ska alltid, vid alla tillfällen och oavsett tid på dygnet, ges prioritet. I de fall det är snabbaste vägen ska dessa transporter ledas igenom en ombyggnad. In- och utfarter till Boo Vårdcentral, o.s.v. ska alltid lämnas full tillgänglighet och framkomlig. Trafik Stockholm övervakar och leder om trafik i de fall att en större olycka sker.

Standard under byggskede	
<b>Krav för omledning</b>	In- och utfart till Boo Vårdcentral, ska alltid lämnas full tillgänglighet och framkomlighet.
	Säkerställ möjlighet till tillfällig passage förbi/genom arbetsområdet med fribredd på minst 3,5 meter.

*AM*





## Övrig trafik – led om

Med övrig trafik avses vanliga persontransporter i bil och på motorcykel. Det kan t.ex. gälla besökare till handelsplats, pendlare och boende i Orminge Centrum. Målet i Nacka är att skapa attraktiva livsmiljöer och där ska framkomlighet och tillgänglighet säkerställas för hållbara transporter. Därför kan inte prioritet ges till personbilstransporter med bil, utan dessa får ledas om under byggtid. Målet är att de som ändå måste fram till en viss plats på en viss tid ska kunna resa med den prioriterade kollektivtrafiken eller om möjligt gå eller cykla. I de fall det skapar större framkomlighetsproblem i systemet att leda om jämfört med att leda igenom behöver undantag göras. Detta bedöms genom trafik- och scenarionalyser och är även beroende av om lämpligt omledningsvägnät finns att tillgå.

Färdtjänstresor eller assistanstransporter ska om möjligt undvika rusningstid, men ska ha full tillgänglighet till start- och målpunkter.

## Drift och underhåll

Trots om- och genomledningar under byggtiden, måste drift och underhåll fortsatt fungera. I övrigt gäller allmänna bestämmelser där väghållaren, d.v.s. den som utför arbetet och har ansökt om TA-plan, är ansvarig för driften. Detta gäller också om oavsiktlig skada sker, t.ex. på kantsten som då behöver repareras eller ersättas.

Framkomligheten vintertid måste också säkerställas för busstrafiken. Även här gäller allmänna bestämmelser enligt ovan. Dialog måste föras med snöentreprenör och parkförvaltning avseende snöröjning och tömning av papperskorgar etc.

Standard under byggskede	
Krav för drift och underhåll på omlredda regionala och huvudcykelstråk samt vägar med busstrafik	Minst samma drift- och underhållsnivå som befintligt vägnät.
Krav för drift och underhåll på omlredda övriga cykelvägar	Minimikrav enligt gällande regelverk.

AM



## Riktlinjer för arbete på väg

Exakt hur trafiken ska ledas om eller igenom vid ett vägarbete regleras i en trafikplaneringsplan, TA-plan. Den innehåller fakta om ett vägarbete och hur det ska märkas ut, samt hur de som arbetar på platsen ska skyddas.

Särskild omsorg ska ägnas de oskyddade trafikanterna och hänsyn ska tas till de kringboende. Säkerheten för dem som arbetar på vägen uppnås endast om trafikanterna följer anvisningarna vid vägarbetet och grundreglerna i trafikförordningen. Därför är det viktigt att vägmärken och anvisningar som varning och skydd är tydliga och korrekt placerade. För att sätta ut, underhålla och ta bort vägmärken och skyddsanordningar vid vägarbeten krävs tillstånd av vägghållaren vilka kan vara kommunen, staten genom Trafikverket eller en enskild vägghållare. Alla TA-planer ska föregås av en riskbedömning.

Förutom de allmänna kraven för en godkänd TA-plan, har Nacka kommun några särskilda krav. För bredder och beläggning på omledningar av gång- och cykelvägar framgår detta i rubrikerna ovan. Övriga krav är:

- **Framkomlighet:** Ska säkerställas genom uppvisad trafikutredning (t.ex. APD-plan) med trafikföringsprinciperna som grund. Vid behov även trafikanalys.
- **Schaktsträcka i väg med 1 + 1 körfält:** Max 50 meter vid god sikt och på raksträcka om där endast ett körfält återstår och där fordon ej kan mötas. Vid sträckor längre än 50 meter krävs skyttelsignal. Trots skyttelsignal ska total schaktsträcka inte överstiga 100 meter. Särskild bedömning kan ske i enskilda fall.
- **Sprängning:** Vid trafikerade vägar kan begränsningar i tid komma tillämpas. Dialog måste föras med Nacka kommuns trafikenhet.
- **Körplåtar:** Bör finnas tillhands för att kunna hålla trafiken igång på särskilt känsliga sträckor där omledning saknas eller när arbetsdagen avslutas och bygget står still. Det gäller även när/om det kommer utryckningsfordon.
- **Arbete på parkvägar:** Dispens behövs för trafik med arbetsfordon på parkvägar. Tillstånd söks separat.
- **Arbeten nattetid:** Styrts av riktvärden för buller och exploateringsavtal, se bl.a. <http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Buller/Buller-fran-byggplatser/>
- **Information:** Kontaktperson mot kommunen ska finnas även under helger och nätter vid särskilt störningsgenererande projekt.

Anmälan om TA-plan ska vara kommunen tillhanda senast 21 dagar innan påbörjat arbete, och förutom hur arbetet ska regleras ska även start och slut anmälas, samt om det kommer att ske något uppehåll under denna tid. Ansökan görs på kommunens hemsida: <https://www.nacka.se/underwebbar/teknisk-handbok/omrsidor/tillstand/> Här finns också ansökan för schakttillstånd.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be the initials "AM".



I framtagandet av TA-plan ska följande trafikspekter beaktas.

Kategori	Trafikpåverkan
Gående	
Barn	
Cyklister	
Kollektivtrafik	
Transporter	
Räddningstjänst	
Besökare till handelsplats	
Bilar till boende	
Andra exploateringar i området	

*Am*



## Exploatering och nyttjande av allmänplatsmark

**Gotska:** Transporter och leverans bör ske från Utövägen, (möjligt att vända utanför Stockholm Exergi).

**Hantverkshuset:** Transporter och leverans ska ske från ny lokalgata med anslutning mot CPL Mitt.

**Nybacka:** Transporter och leverans ska ske från kvartersmark med anslutning mot Edövägen.

**Röda längan:** T&L ska ske från Betsövägen.

## Logistikregleringsplatser

I det fall transporter inte kan hanteras eller inrymmas samtidigt inom eget arbetsområde ska samtliga entreprenörer nyttja logistikregleringsplatser (LRP). LRP tillhandahålls av Nacka kommun ska nyttjas för att undvika stående och väntande transporter inom centrum och dess tillfartsvägar.

Följande LRP finns att tillgå:

- LRP1: Parkeringsficka Mensättravägen (Primär)
- LRP2: Nytt körfält mellan CPL Norr och CPL Mitt (kan upprättas vid behov efter utbyggnad Etapp 2)
- LRP3: Nytt körfält mellan CPL Syd och CPL Mitt (vid behov efter utbyggnad Etapp 2)

## Provisorisk bussterminal

- Under tiden som arbete pågår på bussterminalen i Kanholmsvägen och med GC-bro över Kanholmsvägen anordnas en provisorisk bussterminal.
- Provisorisk bussterminal placeras på södra delen av Kanholmsvägen samt på fd infartsparkering söder om Utövägen.
- Bussterminalen utformas med provisoriska väderskydd och med en bredd på minst 12 meter.

## Kommunikation

- Trafikavstängningar och omledningar ska kommuniceras i god tid till berörda aktörer och medborgare.
- Trafikskyltning ska vara tydlig, sammanhängande och konsekvent.
- Avstängningar och omledningar ska kommuniceras på Trafiken.nu samt till räddningstjänst, polis, Trafikförvaltningen samt dess operatörer samt övriga i enlighet med projektets kommunikationsplan.