



2023-09-21

TRAFIK

Teknisk handbok

| POSTADRESS | BESÖKSADRESS | TELEFON | E-POST | SMS | WEBB | ORG.NUMMER |
|----------------------------|----------------------------|--------------|---------------|--------|--------------|-------------|
| Nacka kommun, 131 81 Nacka | Stadshuset, Granitvägen 15 | 08-718 80 00 | info@nacka.se | 716 80 | www.nacka.se | 212000-0167 |

Innehåll

| | |
|--|----------|
| Innehåll..... | 1 |
| 1. Inledning | 3 |
| 1.1 Styrande/kravställande dokument | 3 |
| 2. Riktlinjer vid utformning av trafikmiljö i Nacka | 4 |
| 2.1 Allmänt | 4 |
| 2.2 Gång- och cykelbanor | 4 |
| 2.2.1 Gångbana..... | 4 |
| 2.2.2 Gångfartsområde och gågata..... | 4 |
| 2.2.3 Cykelbana..... | 5 |
| 2.2.4 Cykelfartsgata | 6 |
| 2.2.5 Cykelparkering | 6 |
| 2.2.6 Enpersonsfordon..... | 7 |
| 2.3 Gatutyper - körbana | 7 |
| 2.3.1 Huvudgata | 7 |
| 2.3.2 Lokalgata..... | 7 |
| 2.3.3 Enkelriktad gata | 7 |
| 2.4 Gatuutformning | 8 |
| 2.4.1 Fri höjd..... | 8 |
| 2.4.2 Fri bredd | 8 |
| 2.4.3 Lutningar..... | 8 |
| 2.4.4 Sikt | 9 |
| 2.4.5 Möbleringszon | 9 |
| 2.4.6 Skyddszon..... | 9 |
| 2.4.7 Räckan..... | 10 |
| 2.4.7 Belysning..... | 10 |
| 2.4.8 Vändplatser..... | 10 |
| 2.4.9 Sop- och avfallshantering..... | 10 |

| | |
|---|-----------|
| 2.4.10 Trafikbuller..... | 10 |
| 2.5 Parkering..... | 11 |
| 2.5.1 Parkering och infartsparkering..... | 11 |
| 2.5.2 Angörings- och lastplats..... | 11 |
| 2.6 Övergångsställen och passager..... | 11 |
| 2.6.1 Övergångsställen och gångpassager..... | 11 |
| 2.6.2 Refug..... | 12 |
| 2.6.3 Cykelöverfarter och cykelpassager..... | 12 |
| 2.6.4 Trafiksäkerhet och hastighetsdämpande åtgärder..... | 12 |
| 2.7 Kollektivtrafik..... | 13 |
| 2.8 Trafik under byggtid..... | 13 |

I. Inledning

Nacka kommuns tekniska handbok innehåller hänvisningar till gällande lagar och förordningar, generella branschriktlinjer samt kommunspecifika krav kopplade till anläggning och drift av allmänna anläggningar. Den riktar sig både till kommunens anlitate konsulter, entreprenörer och till den egna kommunala verksamheten.

Handboken är uppdelad i 8 delar och det är kommunens förvaltare inom respektive område som är ansvariga för innehållet. Avvikelser från teknisk handboks standard får inte ske utan särskilt godkännande av kommunen.

Trafikenheten är ansvarig för denna del som utgör del 7 teknisk handbok - som beskriver riktlinjer för utformning och anläggning av gator och vägar samt dess komponenter i Nacka kommun.

Nacka kommun arbetar för att skapa en framkomlig, tillgänglig och säker trafikmiljö av god kvalitet. I samband med Nackas utveckling behöver en trafikmiljö som främjar ett hållbart resande och goda möjligheter för alla människor att resa i kommunen säkerställas. Gatan fyller också en social funktion som mötesplats i staden vilket är en viktig aspekt att beakta vid ny och ombyggnation.

Målet är att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem och en förutsättning för detta är en gemensam grund för utformning och långsiktigt byggande.

I.1 Styrande/kravställande dokument

Följande dokument är ett urval av de dokument som används av kommunen och som gäller utöver denna tekniska handbok. För de områden teknisk handbok – Trafik inte berör hänvisar vi till vidare vägledning från kommunen.

Vid användning av dessa styrdokument krävs en kontinuerlig dialog med kommunen för att säkerställa en god anpassning till kommunspecifika förutsättningar.

Styrande och kravställande dokument utöver teknisk handbok:

- Lokala ordningsföreskrifter i Nacka kommun
- Möbel- och materialbibliotek för Nacka kommun
- Parkeringspolicy
- Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka
- Cykelstrategi Nacka
- Trafikföringsprinciper under byggtid
- Framkomlighet i Nacka

Vägledande externa dokument:

- VGU

- Trafikförvaltningens gällande riktlinjer (RiGata, RiTill, RiBuss etc.)
- Mobilitet för gående, cyklister och mopedister

2. Riktlinjer vid utformning av trafikmiljö i Nacka

2.1 Allmänt

Vid planering och projektering av trafikmiljön och infrastrukturen i Nacka kommun behöver hänsyn tas till flera olika faktorer som framkomlighet, trafiksäkerhet, trygghet, tillgänglighet, gestaltning, trivsel samt framtida drift och underhåll. Val av material på gångbanor, typ av cykelparkeringar med mera kan variera och ska stämmas av med Nacka kommun.

Det finns flera lagar, förordningar och riktlinjer för tillgänglighet relevanta för Nacka kommuns arbete att tillgänglighetsanpassa våra vägar och närliggande ytor eller anläggningar. Teknisk handbok är utformad med de senaste tillgänglighetskraven.

2.2 Gång- och cykelbanor

2.2.1 Gångbana

Bredden på en gångbana kan variera stort. Det är därför svårt att sätta standardmått på gångbanor utan kommunens krav i detta dokument syftar till att säkerställa vilka minimimått som måste uppnås för att gångbana ska ha en tillfredställande funktion. Längs gator eller i området med större gångflöden t.ex. i närheten av busshållplatser med många resenärer, tunnelbanestationer eller andra publika målpunkter ska bredare mått på gångbanan användas.

Minsta mått för gångbana är 2 meter bred exklusive eventuell stödremsa/skyddszon. Om gångbanan är placerad i anslutning till en cykelbana eller annan yta som kan användas för möten och för att vända en större rullstol kan gångytan vara 1,8 meter bred. Notera dock att för att snöröjningsfordon ska kunna komma fram behövs en bredd på minst 2,5 meter mellan fasta hinder. Om uteservering planeras längs med gatan behöver detta tidigt planeras för och mått säkerställas att detta inte påverkar gångbanans funktion gällande både användning och drift.

I de fall gångbanan ligger i anslutning till en cykelbana ska dessa vara avskilda med exempelvis en avvikande beläggning eller en målad skiljeremsa. Skiljeremsan ingår i gångbanans bredd och inte i cykelbanans. Inom tätbebyggt område bör gångbanans material skilja sig från körbana och eventuell cykelbana, förslagsvis olika typer av marksten. För detaljer kring material, se kommunens möbel- och materialbibliotek.

Kortare lokala avsmalningar av gångbanan kan medges vid behov i samråd med kommunen, exempelvis för att undvika fällning av skyddsvärda träd. En sådan avsmalning ska inte understiga 1,3 meter. Det är dock viktigt att fortsatt säkerställa det fria driftsmåttet.

Fri höjd under vägmärken vid gångbana ska vara minst 2,2 meter där skylten korsar gåendes och cyklisters färdriktning.

2.2.2 Gångfartsområde och gågata

Gångfartsområde är ett område där utformningen ska ge stöd för att fordonstrafik framförs i gångfart, det vill säga 5–7 km/h. Här regleras, utöver hastigheten gångfart, att parkering bara får ske på särskilt anvisade platser. För leveransfordon ska det finns tillräckligt med utrymme att stanna och

för andra fordon att passera. Utformningen ska även ge stöd för fordonsförarens väjningsplikt mot gående och ytan ska möbleras och beläggas för att tydligt utgöra en gemensam plats på gåendes villkor. Gångfartsområde ska även ha gångstråk med konstgjorda och/eller naturliga ledstråk för att ge ledning till personer med synnedsättning.

Gångfartsområde ska bara tillämpas på stadsgata/torg, och dylik platsbildning där det är låga bilflöden i förhållande till gångflöden och som förväntas nyttjas av gående under stora delar av dygnet. Behovet av leveranser ska vara lågt såväl som angöringsbehovet. Området bör sträcka sig max 200–300 meter och inte användas för spårbunden trafik, stombuss eller buss i linjetrafik, vara en primär uttryckningsväg, pendlingsstråk eller huvudstråk för cykel eller en genomfart för tung trafik.

2.2.3 Cykelbana

Nackas cykelvägnät är indelat i tre typer av stråk; *regionala stråk*, *huvudcykelstråk* och *lokala cykelstråk*. De olika typerna av stråk behöver inte korrelera med samma typ av klassificering av vägnätet. T.ex. kan ett huvudcykelstråk gå på en lokalgata och tvärt om. Samtliga tre typer av cykelstråk har framtagna breddmått som används som underlag vid projektering, nyanläggning av gång- och cykelvägar samt breddning av befintliga cykelvägar.

Nacka kommuns breddmått förordas alltid i samtliga projekt som syftar till att förbättra tryggheten och framkomligheten på gång- och cykelvägar i Nacka. I tabell 1 redovisas breddmått för de olika cykelbanorna av cykelvägnätet. God standard är eftersträvandevärd för hela cykelvägnätet.

| Typ av cykelstråk | Typ av separering | Minsta standard | God standard |
|-------------------|--|--|--|
| Regionalt | Dubbelriktad gång och cykelbana | 4,3 meter (2,5 cykel + $\geq 1,8$ gång) | 5,3 meter (3,5 cykel, $\geq 1,8$ gång) |
| Regionalt | Enkelriktad cykelbana jämte gångbana | 3,8 meter (2,0 cykel + $\geq 1,8$ gång) | 4,8 meter (3,0 cykel + $\geq 1,8$ gång) |
| Regionalt | Dubbelriktad cykelbana | 3,25 meter | 4,5 meter |
| Regionalt | Enkelriktad cykelbana | 2,25 meter | 3,25 meter |
| Regionalt | Cykelfält | 1,7 meter | 1,7 meter |
| Huvud | Separerad dubbelriktad gång- och cykelbana | 4,05 meter (2,25 cykel + $\geq 1,8$ gång) | 4,3 meter (2,5 cykel + $\geq 1,8$ gång) |
| Huvud | Separerad enkelriktad cykelbana | 3,4 meter (1,6 cykel + $\geq 1,8$ gång) | 3,8 meter (2 cykel + $\geq 1,8$ gång) |
| Huvud | Oseparerad gång- och cykelbana | 3 meter | 4 meter |
| Huvud | Cykelfält | 1,25 meter | 1,5 meter |
| Övrigt | Oseparerad gång och cykelbana | 2,5 meter | 4 meter |
| Övrigt | Cykling kan ske i blandtrafik vid 30km/h | ---- | ---- |

Tabell 1: Breddmått cykelbanor

Cykelbana ska beläggas med asfalt för att undvika ojämnheter i form av skarvar. Brunnar ska i första hand placeras i gångbanan. Båda sidor om cykelbanan ska förses med skiljeremsa, skiljeremorna ingår inte cykelbanans bredd. Skiljeremsa kan markeras med väglinjemålning eller avvikande beläggning. Cykelbanan kan med fördel målas med cykelsymbol för att förtydliga dess funktion.

Cykelbanan ska i första hand placeras mellan gångbana och skyddszon eller möbleringszon. Rödinfärgad asfalt kan främst användas vid cykelöverfarter på regionalt cykelstråk eller i andra sammanhang där det behöver framgå tydligt var det är cykelbana, till exempel i korsningar och vid busshållplatser. Detta för att uppmärksamma bilister och gående. Fri höjd under vägmärken vid cykelbana ska vara minst 2,5 meter.

Cyklisters utrymmesbehov, prestationsförmåga och hastighet används för att dimensionera cykelvägnätet. Tabellen nedan visar utrymmesbehov för cyklister.

| Grundmått | Bredd | Längd | Höjd |
|-----------------------|-----------|-----------|-------|
| Cykel | 0,75 m | 2 m | 1,9 m |
| Trehjulning | 0,8–1 m | 2–2,5 m | 1,9 m |
| Liggcykel | Ca 0,85 m | 1,7–2,2 m | - |
| Cykelkärror/Lastcykel | 0,85 m | 2–2,5 m | 1,9 m |

Tabell 2: Cyklisters utrymmesbehov

2.2.4 Cykelfartsgata

En cykelfartsgata är en typ av utformning på blandtrafikgata där cykling sker mitt i körfältet med ledning av markbeläggnings utformning. Syftet med utformningen är att tydligt vägleda cyklister och bilister hur de ska agera på gatan genom val av beläggning, bredder mm. Cykelfartsgata är enbart aktuellt att välja som lösning i befintliga täta stadsmiljöer – då endast i undantagsfall och under vissa förutsättningar.

Cykelfartsgator kan passa i befintliga stadsmiljöer där det inte är möjligt att ha separat cykelbana på grund av till exempel platsbrist, där trafikflödena är måttliga/begränsade och där hastigheterna naturligt kan hållas relativt låga. För riktlinjer kring Cykelfartsgata hänvisas till *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister*.

2.2.5 Cykelparkering

Cykelparkeringar ska vara placerade i anslutning till viktiga målpunkter. Cykelparkeringar ska ha ramlås och bör även ha stöd för framhjulet. Vid större målpunkter ska cykelparkeringen förses med väderskydd, till exempel i anslutning till hållplatser. Antal cykelparkeringar i anslutning till nybyggnation ska följa kommunens riktlinjer för parkering.

Val av cykelställ ska stämmas av med kommunens landskapsarkitekt för att passa in i landskapsmiljön/stadsbilden. Se Nacka kommuns möbel- och materialbibliotek för olika cykelparkeringar och cykelpollare. Väderskydd kan behöva bygglov beroende på placering, storlek och höjd.

Mellanrummet mellan parkerade cyklar ska vara 0,7 meter. Lådcyklar brukar ha en bredd på cirka 1 meter. Vid varje parkering ska det finnas någon eller några platser för bredare fordon såsom lådcyklar och cyklar med cykelkärror. En lämplig dimension för parkering för de flesta lastcykeltyper är 1,2x2,5 meter. Förenklat kan lastcyklar antas ha minst dubbelt ytbehov vid parkering jämfört med konventionella cyklar.

2.2.6 Enpersonsfordon

I enpersonsfordon räknas fordon såsom elsparkcyklar in. Från 1 september 2022 är det förbjudet att köra elsparkcykel på gångbanor, samt att parkera elsparkcyklar på gång- och cykelbanor. Parkering ska ske i befintliga cykelställ eller parkeringar avsedda för elsparkcyklar.

Hantering av elsparkcyklar och andra liknande enpersonsfordon uppdateras utefter att mer erfarenheter och underlag samlas in.

2.3 Gatutyper - körbana

Inför projektering av nya gator och gaturum behöver den dimensionerande trafiksituationen utredas för att uppnå god framkomlighet och säkerhet för samtliga trafikanter.

2.3.1 Huvudgata

Körfältens bredd på huvudgator varierar mellan 3,25–3,5 meter. Om busstrafik inte förekommer kan 3,25 meter användas. Om det förekommer busstrafik ska körfälten som bussen nyttjar vara 3,5 meter. Alla mått ovan gäller på raksträckor. I kurvor krävs tillkommande breddökning enligt VGU. Beläggningen på huvudgator är asfalt och körfälten ska markeras med målade linjer. Kantsten kan vara antingen betongkantsten eller granitkantsten. Granitkantsten ska i första hand användas i stadsmiljö, vid avsmalningar, övergångsställen, busshållplatser och cirkulationsplatser.

Vägmärken får ej placeras på längre avstånd än 4 meter från körbanan.

2.3.2 Lokalgata

Breddmättet på lokalgatas körbana är 5,5 meter vilket behövs för att personbil och tungt fordon, till exempel sopbil, ska kunna mötas. Beläggningen ska vara asfalt och linjemålning är inte nödvändigt. Om gaturummet är trångt och de lokala förutsättningarna motiverar det, kan körbanan minska till 4,5 meter.

Alla mått ovan gäller på raksträckor. I kurvor krävs tillkommande breddökning enligt VGU.

2.3.3 Enkelriktad gata

En enkelriktad gata ska ha en körbana som är minst 3,5 meter bred samt eventuella ytor för angöring och leveranser. Gatan kan både utformas med separat gångbana eller som gångfartsområde. Enkelriktade gator kräver ofta ett finmaskigt gatusystem som underlättar vändmöjligheter och ökar möjligheten att köra runt kvarteren.

En lokalgata som är för smal för att det ska vara möjligt att få plats med de funktioner som önskas kan genom lokal trafikföreskrift enkelriktas. Detta kan exempelvis möjliggöra parkering på båda sidor om gatan. Nackdelen med enkelriktade gator är att de riskerar att medföra långa omvägar och inte bidra till att skapa ett tydligt och sammanhängande gatunät. Enkelriktade gator kan också försvåra för sophämtning och snöröjning.

2.4 Gatuutformning

2.4.1 Fri höjd

Fri höjd över gångbana och gång- och cykelbana ska vara minst 3,5 m. Fri höjd över körbana ska vara minst 4,7 m, vilket även gäller 1 meter in över gångbanan. Detta gäller även träd där dess slutgiltiga storlek alltid ska beaktas.

2.4.2 Fri bredd

Minsta fria bredd för gångbanor med sidohinder ska vara 2,5 m för att möjliggöra framkomlighet för driftfordon. Detta kan till exempel vara mellan fasad och stolpe eller mellan fasad och parkerat fordon

2.4.3 Lutningar

Nedan redovisas lutningskrav för de olika delarna av gaturummet uppdelat efter trafikslag. Kommunens ambition är att säkerställa så god tillgänglighet som möjligt utifrån topografi och andra platsspecifika förutsättningar.

Körbanor utan kollektivtrafik

För lutningar kopplade till körbanor hänvisa Nacka kommun till VGU.

Körbanor med kollektivtrafik

För lutningar kopplat till kollektivtrafik hänvisar Nacka kommun till gällande riktlinjer hos Trafikförvaltningen.

Cykelbanor

Kommunen har inga krav för längslutning på cykelbanor men strävan är att ha så lite lutning som möjligt då påverkan på cykling med lutning är betydande. Riktlinjen för längslutningar är 2–5%. Lutningar över 5% behöver stämmas av med kommunen. Det är även det viktigt att se över eventuellt behov av ökad bredd på cykelbanor i branta uppførsbackar, detta på grund av större vingelmån hos cyklister vid cykling i uppførsbacke.

Gångbanor

Lutningen på gångbanor ska inte ha en längslutning på mer än 2% där det är möjligt med hänsyn till terräng, topografi och övriga förhållanden. Detta för att vara tillgängliga för personer som använder rullstol och personer med annan rörelsenedsättning. Om det inte går att säkerställa tillgängliga lutningar på grund av platsens förutsättningar är det viktigt att istället anlägga vilplan. Dessa ska vara 2 meter långa och inte luta mer än 2%. Om även vilplan är svårt att få till behövs andra kompenseringar såsom exempelvis handledare eller sittplatser. Tvärfallet ska dock aldrig överstiga 2%.

Garage

I direkt anslutning till garageporten ska rampen inte luta mer än som mest 5%. Denna lutning ska vara på en sträcka som motsvarar längden på de fordon som har tillgång till garaget, dock alltid minst 5 m. Om garaget innehåller färre än 70 bilplatser, och ansluter till allmän plats, kan in- och utfarten vara enfältig. Om enfältiga ramper efterfrågas i garage med fler än 70 platser behöver detta utredas för att avsteg ska kunna göras.

2.4.4 Sikt

Vid anläggning i trafikmiljön eller ny projektering ska det alltid finnas fria siktsträckor, vilket ska beaktas särskilt noga i korsningar eller andra platser med konfliktpunkter. Vidare hänvisas till VGU.

Sikttriangeln vid korsning mellan gång- och cykelvägar ska normalt ha sidan 10 meter vid nybyggnation. Vid lutningar behöver sidan utökas till 15 meter. Inom sikttriangeln ska det vara fri sikt, det vill säga inga siktskymmande hinder högre än 0,7 meter över gång- och cykelbanan.

Murar, staket och häckar i hörnet av en hörntomt ska inte vara högre än 70 cm. Det gäller minst 10 m åt varje håll från gatukorsningen eller 5 m vid gång- eller cykelbana för att bibehålla goda siktförhållanden.

Eventuella trafikspegel i anslutning till garage anläggs vanligen ej på kommunalt vägnät då de inte ger betydande trafiksäkerhetshöjande effekt.

Vägmärken behöver alltid förberedas med tillräcklig utrymme så att dessa kan placeras med god synbarhet från förarmiljö.

2.4.5 Möbleringszon

En möbleringszon kan rymma träd, cykelparkeringar, belysning, dagvattenhantering, skyltar, skräpkorgar m.m. Bänkar och andra sittmöjligheter placeras i första hand i bakkant gångbana. Måttet för möbleringszon beror på områdets förutsättningar. Om möbleringszonen ska innehålla träd eller dagvattenhantering ska mått stämmas av inom projektet med miljö- och landskapsresurs på kommunen. Det är även viktigt att träd och vegetation i möbleringszonen inte skymmer trafikskyltar, signalanläggningar när de är i full storlek.

En möbleringszon i anslutning till gång- och cykelbana ska vara 2,5 meter bred. I anslutning till cykelbana kan det även behövas skiljeremsa. Denna remsa ska ingå i möbleringszonens mått. Vid behov av rännal längs med gång- och cykelbanan kan den ingå i skiljeremsan. Vägmärken ska stå minst 0,4 m från cykelbana samt minst 0,6 m för körbana.

Vintertid ska möbleringszonen kunna användas som temporär plats för snöupplag. Möbleringszonen ska även kunna användas till utrustning som inte tillhör gaturummets standardutrustning. Detta kan exempelvis vara elskåp, informationsskyltar, parkeringsautomater, och blomsterurnor.

2.4.6 Skyddszon

En skyddszon är en yta mellan cykelbanor och körbanor eller angöringsfickor som syftar till att uppnå en högre trafiksäkerhet samtidigt som det bidrar till att skapa plats för gatufunktioner som belysning och trafikskyltar.

Bredden på skyddszone kan variera beroende på funktionerna i gaturummet. Skyddszone ska användas på de gator där cykelbanan angränsar mot parkering eller där belysning och skyltar ligger mellan cykelbanan och körbana. Om kantstensparkering förekommer intill cykelbanan ska skyddszone mellan angöring och cykelbana vara 1 meter bred, om det inte finns kanstensparkering räcker 0,5 meter såvida belysning och stolpar kan placeras i bakkant av

gatusektionen. Om bredden på gångbana och cykelbana är för bred ska skyddszone vara 1 meter och trafikskyltar och belysningsstolar ska placeras centrerat i skyddszone.

Vid endast gångbana krävs generellt ingen skyddszone. Dock kan hastigheten på vägen påverka eventuellt behov av skyddszone.

Räcken och staket ska ha en utformning som ansluter till den miljö de är placerade i där fri bredd uppnås och drift kan utföras utan hinder.

2.4.7 Räcken

Räcken ska främst skydda mot fall och trafikolyckor men används även som hinder för oönskade genvägar etc. Vid nivåskillnader på >1,0 m (slänt eller mur) ska räcke anläggas och på vid >0,5 m ska behovet utredas. Detta gäller där oskyddade trafikanter eller fordonstrafik rör sig. Vid höjdskillnad >2,0 m utförs fallriskräcke med spjälor. Höjd på räcke behöver stämmas av med kommunen och bedöms utefter platsen förutsättningar. Val av räcke ska alltid ske i samråd med kommunens trafikplanerare och landskapsarkitekter.

2.4.7 Belysning

Belysning av gaturummet är viktigt för trafiksäkerheten. Där gaturummet ska belysas ska extra fokus ligga på konfliktzoner, gångbanor och cykelbanor. För mer information om belysning se Teknisk handbok del 4 Belysning samt del 5 Projektering.

2.4.8 Vändplatser

Generellt är möjlighet till rundkörning i bostadsområden ett effektivt sätt att undvika behov av vändplatser.

För utformning av vändplatser där sopbil är den dimensionerande trafiksituationen hänvisas till Handbok för avfallsutrymmen från Avfall Sverige (2019). Vändplatser ska då vara dimensionerade utifrån typfordon LBn.

Där vändplats inte får plats på grund av utrymmesbrist kan T-vändning möjliggöras. Detta ska dock undvikas där det vistas mycket folk, vid skolor och andra platser där trafiksäkerheten är extra prioriterad. Måtten ska följa VGU. I vändplatser gäller parkerings- och stannandeförbud och ska skyltas upp därefter.

2.4.9 Sop- och avfallshantering

För riktlinjer kopplat till sopbilars utrymmeskrav i gaturummet och andre riktlinjer kopplat till sop- och avfallshantering hänvisas till *Kapitel 8. Vatten och Avfall* i Nacka kommuns tekniska handbok.

2.4.10 Trafikbuller

Vid både ny- och ombyggnation ska lokalisering och utformning ske med hänsyn taget till riktvärden för ljudnivåer.

2.5 Parkering

2.5.1 Parkering och infartsparkering

Antal parkeringsplatser i anslutning till nybyggnation ska följa kommunens riktlinjer för parkering. Parkering till bostäder och verksamheter ska i första hand anordnas på egen fastighet eller kvartersmark.

Längsgående parkeringsplatser ska vara 2,5 meter breda men kan utökas till 2,75 meter där det kan motiveras. Eventuella smalare parkeringsplatser behöver stämmas av med kommunen.

Parkeringsfältets beläggning kan med fördel vara av samma typ som körbanan vilket vanligtvis är asfalt.

En tillgänglig ramp ska finnas i anslutning till kantstensparkering för rörelsehindrade och lastplatser. Rampen ska vara minst 1 meter bred. Stolpar och träd ska inte placeras så att dessa hindrar möjligheten att ta sig in och ut ur bilen från sidorna och bakifrån.

Inom 25 m från publika lokaler ska även en angöringsplats anläggas för att uppfylla tillgänglighetskrav.

Längsgående parkeringsplatser/kantstensparkering ska inte målas eller motsvarande. Start och slut ska markeras med vägs skylt eller alternativt med meterangivelse. Målning eller motsvarande behövs endast vid vinkelställda parkeringsplatser.

På infartsparkeringar i anslutning till en kollektivtrafikhållplats ska 5% av platserna, eller minst 1 plats, vara reserverad för rörelsehindrade samt vara tillgänglighetsanpassad.

2.5.2 Angörings- och lastplats

Lastplatser kan anordnas på både kvartersmark och allmän platsmark och plats för detta kan och ska redan i detaljplan reserveras i direkt anslutning till aktuell verksamhet.

2.6 Övergångsställen och passager

Vid framtagande av gatusektioner ska det säkerställas att det går att utforma säkra övergångsställen och passager med tillräcklig plats för eventuella refuger samt att väntytta inte kommer i konflikt med cykelbana. Se kommunens typritningar för detaljerad information.

2.6.1 Övergångsställen och gångpassager

Övergångsställen och gångpassager är framkomlighetsåtgärder. Vita kontrastmarkeringar ska finnas vid övergångsställen och andra hinder för att underlätta orientering. Övergångsställen ska vid början/slut ha en tydlig kant för synsvaga samt en nollad- eller nedsänkt kantenspassage för rörelsehindrade. Vid anläggning av övergångsställen ska de hastighetssäkras till ≤ 40 km/h för motorfordon.

Det ska vara god sikt vid gångpassagen och hastighetssäkring av gångpassagen ska övervägas. Brunnar ska inte placeras på ett övergångsställe.

Upphöjda och eller avsmalnade övergångsställen ska främst tillämpas i anslutning till skolor, idrottsplatser och andra konfliktpunkter med mycket rörelse. Upphöjda övergångsställen ska vara i

samma höjd som intilliggande gångbana. Avsmalnade övergångsställen ökar sikten för gångtrafikanten och minskar bredden på passagen, det kan kombineras med en upphöjning.

2.6.2 Refug

Refug behövs när körbanans bredd överstiger 7 m och ska alltid vara minst 1,5 m bred. Om övergångsstället har en cykelöverfart eller är oreglerad kan refugens bredd behöva utökas till 2 m.

2.6.3 Cykelöverfarter och cykelpassager

Cykelbanor som korsar en bilväg delas upp i två typer: cykelpassager och cykelöverfarter. Vid cykelpassager är det cyklisterna som är skyldiga att lämna företräde, medan vid cykelöverfarter är det bilisterna som har väjningsplikt. Medan cykelpassager är enklare utformade med vägmarkeringar i bilvägen i form av fyrkantiga rutor och – i vissa fall – någon typ av färgmarkering eller upphöjning, så har cykelöverfarterna ytterligare markeringar. En cykelöverfart ska ha både fyrkantiga rutor och trekantiga väjningsmarkeringar i bilvägen. Det ska även finnas en trafikskylt plus att det ska finnas någon form av åtgärd som gör att bilisterna sänker farten, till exempel ett gupp eller en upphöjning. Cykelöverfarter ska hastighets säkras till ≤ 30 km/h för motorfordon.

Både cykelpassager och cykelöverfarter ska hänga ihop i stråk så att cyklisterna genomgående har hög prioritering längs stråket.

2.6.4 Trafiksäkerhet och hastighetsdämpande åtgärder

Nollvisionen ska beaktas vid all infrastrukturplanering. För att i möjligaste mån undvika olyckor görs gatumiljön så överblickbar och tydlig som möjligt. Det visuella intrycket är viktigt för att ge trafikanter rätt signaler om vad som kan hända och hur resenärer bör agera.

Nedan beskrivs typer av hastighetsdämpande åtgärder som används i Nacka kommun. När något byggs om ska trafiksäkerheten alltid vara god. Konfliktpunkter ska ses över och hastighetssäkras. Se typritningar för utformning av olika trafiksäkerhetsmoment.

Val av farthinder och utformningen av dessa ska anpassas till gatans karaktär, hastighet och faktorer såsom busstrafik och utryckningsfordon.

Väggkudde

Väggkuddar kan anläggas vid övergångsställen eller passager på huvudvägar med påvisade överskridna hastigheter där buss trafikerar i linjetrafik. Väggkudde ska kompletteras med en refug för att förhindra att man kör bredvid dem. Vid utrymmesbrist ska busskuddarna placeras på samma sida av passagen. Standardgupp kan anläggas på gator utan kollektivtrafik.

Vid alla typer av upphöjning och gupp ska dagvatten beaktas.

Avsmalningar och sidoförskjutningar

Avsmalningar och sidoförskjutningar används på längre raksträckor och kan även vara ett alternativ om farthinder i form av gupp inte är ett alternativ.

Hastighetsdisplayer

I Nacka används hastighetsdisplayer sparsamt. De sätts i vissa fall upp i syfte att påminna trafikanter om att sänka hastigheten vid vägar med mycket rörelse, såsom utanför skolor. De används främst för att påminna om hastighetsbegränsning 30 km/h.

Vägmarkeringar

Vägmarkeringar gatan i form av 30 (M29) och eller SKOLA (M34) utförs utanför skolor eller på vägar där det är extra viktigt att påminna om hastighet 30 km/h.

2.7 Kollektivtrafik

Se senaste versionen av Trafikförvaltningens riktlinjer för utformningskrav kopplat till kollektivtrafiken, exempelvis gällande hållplatser, väderskydd, lutningar och dimensionerande fordonstyper.

Den versionen av RiGata/RiBuss som gällde vid framtagande av förstudie gäller vid framtida projektering av sträckan/området.

2.8 Trafik under byggtid

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. Se ”Trafikföringsprinciper under byggtid” för mer detaljerad information.

Öppenhet och mångfald

*Vi har förtroende och respekt för människors kunskap
och egna förmåga - samt för deras vilja att ta ansvar*