

Riktlinjer för hantering av Näringslivets Transporter under byggskedet i Göteborg.

Version 1.0, antagen av KomFram Göteborgs ledningsgrupp 2016-10-12.
Uppdatering Version 1.3 2022-04-14



Säkerställd framkomlighet på de prioriterade vägnäten!

Dokumenttitel:

Riktlinjer för hantering näringslivets transporter under byggskede i Göteborg.

KomFram Göteborg rapport: 2016:01 Ansvarig:

Trafikverket, Trafikkontoret Göteborgs Stad och Västtrafik

Kontaktpersoner:

Patrik Benrick, Trafikverket

Ann-Sofie Karlsson, Göteborgs Stad Trafikkontoret

Innehåll

| | |
|--|-----------|
| 1. INLEDNING | 4 |
| Riktlinjens målgrupp | 4 |
| Riktlinjen som stödjande dokument | 4 |
| Regelverk..... | 4 |
| Uppföljning och rapportering | 4 |
| Definitioner i riktlinjen..... | 4 |
| Avgränsning | 4 |
| Läsanvisning | 4 |
| 2. RIKTLINJER FÖR PROJEKTEN AVSEENDE FRAMKOMLIGHETEN FÖR NÄRINGSLIVETS TRANSPORTER UNDER BYGGSKEDET..... | 5 |
| Övergripande krav | 5 |
| Trafikföringsprinciper som inkluderar framkomligheten för näringslivets transporter | 5 |
| Beskrivning avseende projektets påverkan på näringslivets transporter | 6 |
| Tillfälliga omdirigeringar/förändringar som är dimensionerade för näringslivets transporter | 6 |
| Informationsdelning med KomFram Göteborg för samlad extern kommunikation | 7 |
| Förankring i entreprenörs- och konsultleden avseende krav i dessa riktlinjer | 7 |
| 3. CHECKLISTA FÖR KRAV AVSEENDE PÅ NÄRINGSLIVETS TRANSPORTER | 8 |
| 4. STRATEGI FÖR ATT SÄKERSTÄLLA FRAMKOMLIGHETEN FÖR NÄRINGS- LIVETS TRANSPORTER PÅ VÄG..... | 9 |
| 5. ÖVERGRIPANDE STRATEGI: LED OM TILL ANNAN VÄG, ANNAN TID ELLER ANNAT SÄTT..... | 10 |
| Flera olika typer av näringslivets transporter..... | 10 |
| Övergripande strategi för näringslivets transporter | 11 |
| Projekten ska säkerställa framkomlighet för näringslivets transporter i de prioriterade vägnäten samt till och från de prioriterade områdena | 11 |
| Prioriterat vägnät för näringslivets transporter i stadens omgivande vägnät | 13 |
| Prioriterat vägnät för transporter med farligt gods..... | 14 |
| Prioriterade målpunkter för godstransporter i innerstaden och centrala staden | 15 |
| 6. ARBETSGÅNG, SAMRÅD OCH ANSVARSUPPDELNING..... | 17 |
| Checklista | 17 |
| Trafikföringsprinciper | 17 |
| Samråd/samverkan med andra projekt, väghållaren och KomFram | 17 |
| Ansvarsuppdelning | 18 |
| Kontaktpersoner | 18 |
| 7. UPPDATERINGAR | 19 |
| 8. BILAGOR | 20 |

SAMMANFATTNING RIKTLINJER NÄRINGSLIVETS TRANSPORTER

Denna riktlinje är ett stödjande dokument som ger råd och hjälp till projekten, i syfte att säkerställa framkomligheten för näringslivets transporter.

Med näringslivets transporter avses:

- *Långväga godstransporter* med start- eller målpunkt i Göteborgsområdet.
- *Transittrafik* som passerar förbi Göteborg.
- *Godstransporter till och från staden*: distributionstransporter, byggmaterialtransporter, transporter för avfallshantering, specialtransporter samt annan yrkes- och nyttotraffic såsom post- och budbilar och hantverkarfordon. Taxi omfattas ej.

Dessa riktlinjer omfattar inte näringslivets transporter på järnväg eller med sjöfart och inte heller hanteringen av projektens egna byggt transporter.

Riktlinjerna föreskriver att projekten ska arbeta inom nedanstående fem områden för att säkerställa framkomligheten för näringslivets transporter (se vidare avsnitt 2):

1. Trafikföringsprinciper som inkluderar framkomligheten för näringslivets transporter och som säkerställer framkomligheten på de prioriterade vägnäten.
2. Beskrivning avseende projektets påverkan på näringslivets transporter.
3. Tillfälliga omdirigeringar/förändringar som är dimensionerade för näringslivets transporter.
4. Informationsdelning med KomFram Göteborg för samlad extern kommunikation.
5. Förankring i entreprenörs- och konsultleden avseende krav i dessa riktlinjer.

Projektens utgångspunkt ska alltid vara att säkerställa framkomlighet för näringslivets transporter med tillräcklig kapacitet och god säkerhet. Särskilt viktigt är detta för projekt som påverkar de prioriterade vägnäten och de prioriterade områdena i centrala staden (se avsnitt 5).

Dimensionerande fordonstyp är både *inrikes ekipage* (längd 25,25 m, bruttovikt 64 ton, fri höjd 4,5 m) och *trailers* (längd max 18,75, bruttovikt 40 ton) för det omgivande vägnätet. Körspår bör kontrolleras för båda dessa fordonstyper.

För transporter till och från innerstaden är dimensionerande fordonstyp främst *distributions- och avfallsfordon* (längd max 12 m, bruttovikt 12–26 ton, fri höjd ca 3,8 m).

Till vissa stråk och områden i centrala staden behövs dock framkomlighet även för *trailers* och även ibland *inrikes ekipage* beroende på vilken typ av verksamheter som finns i dessa områden. Exempelvis till Svenska Mässan behövs framkomlighet för *trailer* och *inrikes ekipage*.

KomFram har en samordnande och koordinerande roll och projekten kan ta KomFram till hjälp vid behov.

Samråd och samverkan krävs med KomFram rörande framtagning av trafikföringsprinciper. Slutgiltiga trafikföringsprinciper ska delges KomFram.

Om projektet inte kan säkerställa framkomligheten för dimensionerande fordonstyp ska frågan lyftas till KomFram. Detsamma gäller om projektet ser att en trafikomläggning, omledning av trafik eller andra åtgärder utanför det egna området är att föredra.

En checklista (se avsnitt 3) har tagits fram för att internt i projektet kunna visa att kraven och intentionerna i föreliggande riktlinjer har beaktats.

1. INLEDNING

Riktlinjer för näringslivets transporter är framtagna gemensamt av Trafikverket och Trafikkontoret Göteborg Stad på uppdrag av KomFram Göteborg. Riktlinjen antogs av ledningsgruppen för KomFram Göteborg 2016–10–12 och gäller tills vidare. Trafikverket ansvarar för eventuella uppdateringar, efter beslut av KomFram.

Den första utgåvan reviderades 2017. De viktigaste förändringarna är beskrivna i avsnitt 7.

Parterna inom KomFram har antagit ett antal gemensamma mål och strategier. Riktlinjen är en konkretisering av PM Trafik 2016:s strategi för hur projekten ska arbeta med näringslivets transporter under byggskedet. Den övergripande strategin bygger på principen *”Led om: annan tid, annan väg och annat sätt”*, en strategi som i sin tur bygger på ett av målen i Västsvenska paketet.

Riktlinjens målgrupp

Riktlinjen riktar sig i första hand till **projektledare** för investerings-, drift- och underhållsprojekt och är gemensam för Trafikverket, Trafikkontoret Göteborg Stad samt Västrafik. Riktlinjen ska beaktas för samtliga trafikstörande projekt i Göteborgsregionen – oberoende av organisation och finansiering.

Riktlinjen som stödjande dokument

Riktlinjen är ett stödjande dokument som ger råd och hjälp till projekten. Riktlinjen fokuserar på hur framkomlighet för näringslivets transporter ska säkerställas i samband med projekten. Näringslivets transporter ska betraktas som ett separat trafikslag och planeras därefter.

Avsikten med riktlinjen är att inom projekten planera för framkomligheten för näringslivets transporter i ett tidigt skede och att relevanta åtgärder, som i möjligaste mån ger varaktiga lösningar, vidtas under byggtiden. Riktlinjen knyter samman de gemensamma målen och strategierna med regelverken i respektive linjeorganisation. Riktlinjen skapar förståelse för projektet för hur man behöver arbeta för att säkerställa framkomlighet för näringslivets transporter.

Regelverk

Respektive organisations gällande regelverk reglerar hur projekten konkret projekterar, handskas med formella krav eller frågor som rör exempelvis bredder, lutningar och typ av ytmaterial.

Uppföljning och rapportering

Riktlinjen används inte vid avvikelserapportering gentemot respektive organisations linje. Riktlinjen kan dock komma att användas i uppföljningssyfte av KomFram i de fall ett projekt gör avsteg från PM Trafik 2016:s strategi för näringslivets transporter och Västsvenska paketets mål.

Definitioner i riktlinjen

Näringslivets transporter: Avser transporter som utför förflyttning av gods från en plats till en annan. Godset kan vara såväl kommersiellt som icke-kommersiellt. Näringslivets transporter inkluderar:

- Långväga godstransporter med start- eller målpunkt i Göteborgsområdet.
- Transittrafik som passerar förbi Göteborg.
- Godstransporter till och från staden: distributionstransporter, byggmaterialtransporter, transporter för avfallshantering, specialtransporter samt annan yrkes- och nyttotrafik såsom post- och budbilar och hantverkarfordon. Taxi omfattas ej.

Projekt: Investeringsprojekt, driftprojekt och underhållsprojekt på Trafikverket, Trafikkontoret Göteborgs Stad samt Västtrafik.

Tillfällig omledning: En förändring av vägen som exempelvis beror på ombyggnad av ett projekt. "Omledning", "förbiledning" samt "överledning" definieras alla som "omledning" i riktlinjen.

Avgränsning

Dessa riktlinjer omfattar inte näringslivets transporter på järnväg eller med sjöfart. Dessa riktlinjer omfattar inte heller hanteringen av projektens egna byggtransporter.

Läsanvisning

Avsnitt 2: beskriver vad projekten ska beakta och leverera med avseende på näringslivets transporter.

Avsnitt 3: checklista för projekten för att visa att kraven och intentionerna i föreliggande riktlinjer har beaktats.

Avsnitt 4: beskriver hur dessa riktlinjer passar in i strategin för att säkerställa framkomlighet för näringslivets transporter.

Avsnitt 5: beskriver den övergripande strategin om omledning av näringslivets transporter till annan väg, annan tid alternativt annat sätt.

Avsnitt 6: beskriver principer för arbetsgång, samråd, ansvarsuppdelning samt anger kontaktpersoner. **Avsnitt 7:** beskriver uppdateringar av riktlinjerna.

2. RIKTLINJER FÖR PROJEKTEN AVSEENDE FRAMKOMLIGHETEN FÖR NÄRINGSLIVETS TRANSPORTER UNDER BYGGSKEDET

Övergripande krav

Riktlinjerna föreskriver att projekten ska arbeta inom fem områden för att säkerställa framkomligheten för näringslivets transporter:

- Trafikföringsprinciper som inkluderar framkomligheten för näringslivets transporter och som säkerställer framkomligheten på de prioriterade vägnäten.
- Beskrivning avseende projektets påverkan på näringslivets transporter.
- Tillfälliga omdirigeringar/förändringar som är dimensionerade för näringslivets transporter.
- Informationsdelning med KomFram Göteborg för samlad extern kommunikation.
- Förankring i entreprenörs- och konsultleden avseende krav i dessa riktlinjer.

KomFram har en samordnande och koordinerande roll och projekten kan ta KomFram till hjälp vid behov. Se vidare avsnitt 6, Arbetsgång, samråd, ansvarsuppdelning.

Trafikföringsprinciper som inkluderar framkomligheten för näringslivets transporter

De trafikföringsprinciper som tas fram inom projektet måste inkludera framkomligheten för näringslivets transporter.

Projektens utgångspunkt ska alltid vara att säkerställa framkomlighet för näringslivets transporter med tillräcklig kapacitet och god säkerhet. I de projekt som påverkar de prioriterade vägnäten och framkomlighet till och från prioriterade områden (se avsnitt 5), är det extra viktigt att framkomligheten för näringslivets transporter säkerställs och nödvändiga åtgärder för detta vidtas.

Framkomlighet ska säkerställas för dimensionerande *fordonstyp för respektive prioriterade vägnät* (se vidare i avsnitt 5), bland annat vad avser:

1. Bärighet.
2. Svängradier/svepytor.
3. Fri höjd.
4. Bredd.
5. Eventuellt behov av vändyta (t.ex. vid felkörning).
6. Eventuellt särskilda krav som avser transporter med farligt gods.

Samråd och samverkan krävs med KomFram rörande framtagningen av trafikföringsprinciper.

Slutgiltiga trafikföringsprinciper för näringslivets transporter ska delges KomFram.

Beskrivning avseende projektets påverkan på näringslivets transporter

Utöver trafikföringsprinciperna ska projektet även ta fram en kompletterande beskrivning över hur projektet under byggtiden kommer att påverka framkomligheten för näringslivets transporter. Denna beskrivning ska inkludera:

- HUR (på vilket sätt) och NÄR (tider) projektet eventuellt begränsar framkomligheten för näringslivets transporter på det prioriterade vägnäten (se figur 3 och 4 i avsnitt 5).
T.ex. bärighet, svängradie, fri höjd, bredd, begränsningar i framkomlighet för transporter med farligt gods eller special/dispenstransporter.
- HUR (på vilket sätt) och NÄR (tider) projektet eventuellt begränsar framkomligheten för näringslivets transporter generellt.
T.ex. ej höger- eller vänstersväng, kan ej leda igenom tung trafik.
- Förteckning över intressenter inom näringslivets transporter i projektets närhet som särskilt kan komma påverkas av projektet. Detta för att kunna medvetandegöra dessa intressenter samt inleda dialog.

Utifrån trafikföringsprinciperna ska projektet kunna visa att framkomligheten fungerar (eller inte) för den dimensionerande fordonstypen.

Om projektet inte kan säkerställa framkomligheten för dimensionerande fordonstyp ska frågan lyftas till KomFram. Detsamma gäller om projektet ser att en trafikomläggning, omledning av trafik eller andra åtgärder utanför det egna området är att föredra. KomFram lyfter i sin tur frågan med väghållaren samt med eventuellt närliggande projekt som kan påverkas. Dock gäller det alltid för projektet att tillgodose behoven även för de med målpunkt inne i byggområdet.

Tillfälliga omledningar/förändringar som är dimensionerade för näringslivets transporter

Vid påverkan på framkomligheten ska projekten eftersträva att skapa lösningar som upplevs som permanenta av näringslivet. Lösningarna ska i möjligaste mån bibehålla restiden och tillförlitligheten för de transporter som påverkas av en trafikomläggning och vid omledning av trafik. Utformningen av sådana förändringar ska, i enlighet med trafikföringsprinciperna (punkt 1 ovan), ske utifrån dimensionerande fordonstyp och för varje tidpunkt säkerställa fullgod:

- Trafiksäkerhet (t.ex. separering).
- Framkomlighet (t.ex. dimensioneringsfrågor avseende vägbredd, underlag, bärighet, svängradier och möjlig hastighet).
- Orienterbarhet (skyltning och vägbanemarkeringar).

De detaljerade funktionskraven för tillfälliga vägar och anslutningar samt skyltning framgår av gällande regelverk som projektet följer.

I de fallen (t.ex. vid en trafikomläggning eller omledning av trafik) där frågan om god orienterbarhet är särskilt viktig, bör projektet särskilt beakta att även lastbilschaufförer får erforderlig vägledning av skyltningen. Detta kan innebära att projektet för kortare perioder använder särskilt framtagna och anpassade skyltar för att komplettera den permanenta skyltningen. Dessa tillfälliga skyltar kan utformas för att på bästa sätt upplysa lastbilschaufförer om rådande förutsättningar samt även visa information på andra språk än svenska.

Informationsdelning med KomFram Göteborg för samlad extern kommunikation

Utöver ordinarie information, inom ramen för projektet genom projektets kommunikatör, ska projektet bidra med erforderlig information så att KomFram kan nå ut med övergripande information till berörda intressenter.

Projektet ska utse funktion som svarar gentemot KomFram eller annan utpekad part angående informationshantering.

Informationsdelning behöver göras för olika tidshorisonter, och till olika detaljeringsnivå. Rutiner för denna informationsdelning kommer att framarbetas av KomFram och meddelas projekten. Dessa rutiner ska tydligt visa på ansvarsfördelningen mellan den informationshantering som projektet ansvarar för respektive den som KomFram ansvarar för.

Förankring i entreprenörs- och konsultleden avseende krav i dessa riktlinjer

Projektet ska säkerställa att dessa riktlinjer, med tillhörande krav, tydligt kommuniceras och förankras i entreprenad- och konsultavtal. Det gäller huvudentreprenören/-erna samt entreprenörer i rakt nedstigande led. Detsamma gäller för de i projektet framtagna trafikföringsprinciper och kompletterande beskrivning avseende projektets påverkan på näringslivets transporter under byggtiden.

3. CHECKLISTA FÖR KRAV AVSEENDE PÅ NÄRINGSLIVETS TRANSPORTER

Nedanstående checklista har tagits fram för att stödja projektledare som arbetar med trafikpåverkande projekt i Göteborg. Checklistan ska ej skickas in till någon part inom KomFram utan är tänkt som ett stöd för projektet i den tidiga planeringen. Listan kan användas internt av projektet för att se till att inga viktiga delar glöms bort.

| Huvudområde | Delområde | Kommentar |
|--|---|-----------|
| 1 Trafikföringsprinciper som beaktar framkomlighet för näringslivets transporter | Ligger projektet på någon del av de prioriterade vägnäten eller i de prioriterade områdena (se avsnitt 5) | |
| | Är trafikföringsprinciperna dimensionerade för fordonstyp/er för aktuellt prioriterat vägnät/område, (se Tabell 1 och Tabell 2) | |
| | Är framkomlighet säkerställd i prioriterat omgivande vägnät (Figur 3) och till prioriterade områden översikt (Figur 5)? | |
| | Är framkomlighet säkerställd i prioriterat omgivande vägnät för farligt gods (Figur 4)? | |
| | Är framkomlighet säkerställd till och från prioriterade områden för godstransporter i innerstaden och centrala staden (Figur 5)? | |
| 2 Beskrivning avseende projektets påverkan på näringslivets transporter | Finns eventuella avsteg avseende framkomlighet i de prioriterade vägnäten samt till och från de prioriterade områdena (avsnitt 5, Figur 3, Figur 4 och Figur 5) | |
| | Eventuella avsteg avseende framkomlighet för dimensionerande fordonstyp generellt? | |
| | Finns intressenter som särskilt kommer att påverkas av projektet, t.ex. företag med målpunkt inom byggområdet? | |
| | Måste särskild hänsyn tas till transporter med farligt gods? | |
| | Måste särskild hänsyn tas till special/dispenstransporter? | |
| | Finns angränsande projekt i närområdet, d.v.s. behov av samordning med andra projekt? | |
| | Har eventuella avsteg avseende framkomlighet delgivits KomFram? | |
| 3 Tillfälliga omledningar/ förändringar som är dimensionerade för näringslivets transporter | Är tillfälliga omledningar planerade och dimensionerade för dimensionerande fordonstyp/er för aktuellt vägnät/område? Se Tabell 1 och Tabell 2 | |
| | Finns skyltning som säkerställer god orienterbarhet för lastbilschaufförer? | |
| | Finns skäl att använda tillfällig skyltning för särskilt god orienterbarhet? | |
| 4 Informations-delning med KomFram Göteborg för samlad extern kommunikation | Är funktion avseende informationsdelning med KomFram Göteborg utsedd? | |

| | | |
|---|--|--|
| 5 Förankring i entreprenörs- och konsultleden avseende krav i dessa riktlinjer | Är krav enligt föreliggande riktlinjer kommunicerade i entreprenad- och konsultkontrakt? | |
|---|--|--|

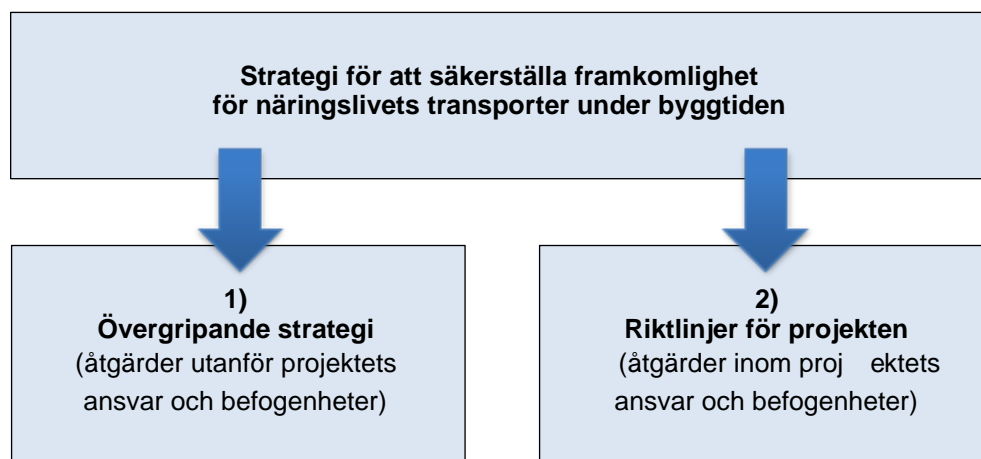
4. STRATEGI FÖR ATT SÄKERSTÄLLA FRAMKOMLIGHETEN FÖR NÄRINGS- LIVETS TRANSPORTER PÅ VÄG

Strategin för att säkerställa framkomligheten för näringslivets transporter under byggtiden består i två huvudsakliga delar:

1. En övergripande strategi, med analyser och åtgärder som ligger utanför de enskilda projektets ansvar och befogenheter.
2. Riktlinjer för projekten, med analyser och åtgärder som de enskilda projekten ansvarar för.

Denna principiella uppdelning illustreras i Figur 1.

Dessa riktlinjer svarar mot punkt 1.



Figur 1. Insatser för att säkerställa framkomlighet för näringslivets transporter under byggtiden beskrivs i två olika dokument. Föreliggande riktlinjer är riktade till de enskilda projekten och den Övergripande strategin till parterna i KomFram.

5. ÖVERGRIPANDE STRATEGI: LED OM TILL ANNAN VÄG, ANNAN TID ELLER ANNAT SÄTT

Flera olika typer av näringslivets transporter

Näringslivets transporter kan förenklat delas in i dels långväga transporter på det övergripande vägnätet, dels i godstransporter till och från staden (citylogistik). Även transporter av farligt gods måste beaktas.

LÅNGVÄGA GODSTRANSPORTER

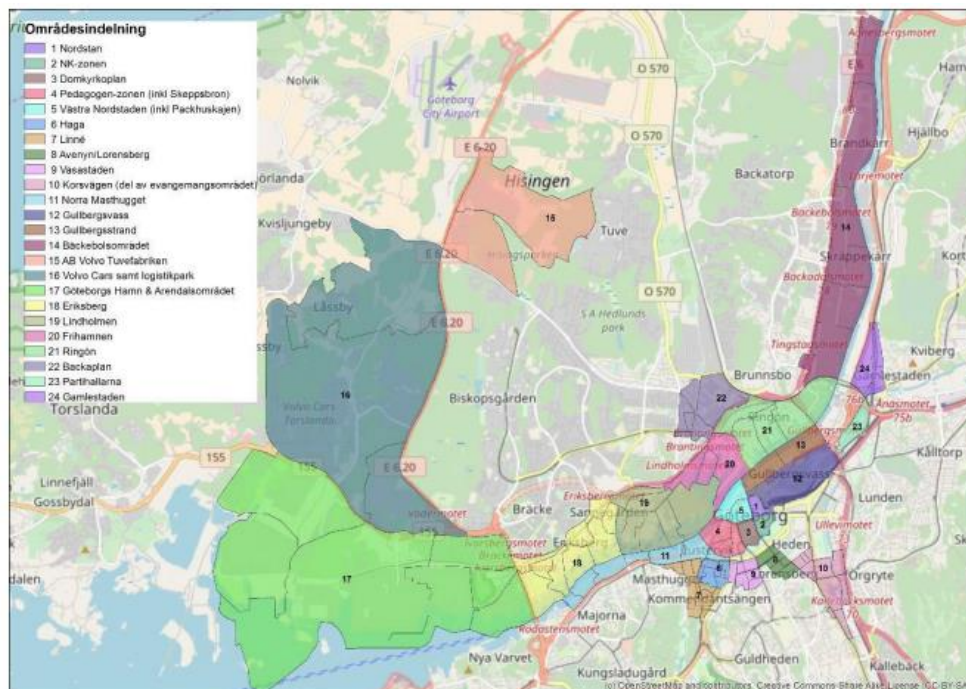
De långväga godstransporterna till och från Göteborg är antingen trafik som har Göteborgsområdet som start- eller målpunkt, eller så passerar trafiken Göteborgsområdet, så kallad transittrafik. Transittrafiken är störst längs E6 norr mot Norge.

De tunga lastbilsstråken är E6, E20, väg 40, E45, Lundbyleden, Götaleden samt Söder/Västerleden. Det kan dels röra sig om direkta transporter till/från stora transportnoder (t.ex. Göteborgs hamn eller tillverkande industri), alternativt nätverkstrafik som passerar via omlastningsterminal för distribution och/eller upphämtning (t.ex. DB Schenker, DSV, DHL, Bring m.fl.).

Dessa transporter har i huvudsak mål- och startpunkter på den norra sidan Göta älv där ett flertal logistikintensiva verksamheter genererar omfattande lastbilstrafik. Det handlar om handels- och logistikområdet vid Bäckebo (E6), handelsområdena vid Backaplan (v155) samt området omkring Arendal med Göteborgs ytterhamnar och anläggningar med koppling till någon av Volvo-bolagens verksamheter, se figur 2.

På den södra sidan Göta älv sker omfattande fjärrtransporter till och från Stenas färjelägen vid Masthugget (Danmarksterminalen) och Majorna (Tysklandsterminalen).

Till detta kommer en omfattande genomfartstrafik (transittrafik) längs E6 och i viss mån längs E45, där avsändnings- och ankomstort ligger utanför Göteborg.



Figur 2. Prioriterade områden för godstransporter i Göteborg (2017-11-24) (karta: M. Lindblom, Sweco)

GODSTRANSPORTER I STADEN (CITYLOGISTIK)

Godstransporter i staden sker till och från ett stort antal typer av verksamheter (t.ex. köpcentra, butiksområden, sjukhus och skolor) i såväl stadens mest centrala delar, som till halvcentrala och yttre områden. Även transporter för avfallshantering ingår i denna kategori.

De trafikpåverkande projekten förväntas i första hand påverka godstransporterna till och från stadens centrala delar.

Transporterna för distribution till stadens centrala delar utgår i stor utsträckning från Bäckebo. I grova drag sker överfart över Göta älv för leveranser under morgon/förmiddag för distribution till nedanstående områden. Under eftermiddagen sker inhämtning av gods hos olika avsändare för terminalhantering.

Målpunkterna kan delas in i ett antal distributionsområden så som Nordstan, NK- zonen, Domkyrkoplan, Pedagogen-zonen inkl. Skeppsbron, Västra Nordstaden inklusive Packhuskajen, Haga, Linné, Avenyn Lorensberg, Vasastaden, Korsvägen, se figur 2.

Utöver det finns det ett antal prioriterade områden så som Norra Masthugget (med Danmark och Tysklandsterminalen), Gullbergs vass, Gullbergs Strand, Partihallarna och Gamlestaden i centrala staden som har lite annorlunda karaktär med verksamheter som har tyngre trafik men som också är viktiga att nå. Dels för de verksamheter som ligger placerade där, som ofta kräver tyngre trafik, samt dels för att säkra leveranser till de infrastruktur- och stadsutvecklingsprojekt som är planerade där.

Även på Norra Älvstranden finns det stora stadsutvecklingsprojekt samt handelsområden planerade som också kräver godstransporter.

FARLIGT GODS

Transporter av farligt gods förekommer på flertalet leder och till flera målpunkter. Enligt gällande bestämmelser får transporter med farligt gods inte trafikera genom Tingstadstunneln, Lundbytunneln eller Götatunneln. Däremot får Gnistängstunneln trafikeras av transporter med farligt gods.

Detta innebär att transporter med farligt gods endast kan korsa Göta älv över Älvsborgsbron eller Angeredsbron.

Övergripande strategi för näringslivets transporter

Den övergripande strategin för näringslivets transporter, såväl de långväga transporter som godstransporterna i staden, är att leda om transporter till att köra annan väg eller annan tid alternativt på annat sätt.

Omledningen av trafik till annan väg, annan tid eller annat sätt innebär att näringslivets transporter kan "slippa" att trafikera projektområdena, särskilt i tider av högtrafik, om det inte behövs. Detta innebär samtidigt att projektområdena i motsvarande omfattning avlastas från tung trafik.

Projekten ska säkerställa framkomlighet för näringslivets transporter i de prioriterade vägnäten samt till och från de prioriterade områdena

För att säkerställa framkomligheten för näringslivets transporter under byggtiden är det viktigt att projekten planerar, dimensionerar och informerar med avseende på näringslivets transporter. Utgångspunkten i projektens arbete är kunskap om vilka stråk som idag är viktigast för näringslivets transporter.

Nedan beskrivs de prioriterade vägnäten, baserat på de vägar som är viktigast för näringslivets transporter

Tabell 1. Dimensionerande fordonstyp/er för prioriterade vägnät samt till och från prioriterade områden.

| Dimensionerande fordon för prioriterade vägnät och prioriterade områden | Dimensionerande fordonstyper |
|---|-------------------------------|
| A: Prioriterat omgivande vägnät | Inrikes ekipage & Trailer |
| B: Prioriterat omgivande vägnät för farligt gods | Inrikes ekipage & Trailer |
| C: Prioriterade områden i innerstaden och centrala staden | |
| 1. Nordstan | Distributions-/avfallsfordon |
| 2. NK-zonen | Distributions-/avfallsfordon |
| 3. Domkyrkoplan | Distributions-/avfallsfordon |
| 4. Pedagogenzonen | Distributions-/avfallsfordon |
| 5. Västra Nordstaden | Distributions-/avfallsfordon |
| 6. Haga | Distributions-/avfallsfordon |
| 7. Linné | Distributions-/avfallsfordon |
| 8. Avenyn/Lorensberg | Distributions-/avfallsfordon |
| 9. Vasastaden | Distributions-/avfallsfordon |
| 10. Korsvägen (del av evenemangsområdet) | Distributions-/avfallsfordon* |
| 11. Norra Masthugget (inkl. Stenaterminaler) | Inrikes ekipage & Trailer |
| 12. Gullbergsvass | Inrikes ekipage & Trailer |
| 13. Gullbergsstrand | Inrikes ekipage & Trailer |
| 23. Partihallarna | Inrikes ekipage & Trailer |
| 24. Gamlestaden | Inrikes ekipage & Trailer |

*Inrikes ekipage & Trailer till och från Svenska Mässan

I område 1-5 finns längdbegränsning 10 m (kl.8-6) i delar av områdena

I område 1-9 kan enstaka trailers behöva framkomlighet Ingen

längdbegränsning i centrala staden i övrigt.

Tabell 2. Dimensioner och vikt för de olika dimensionerande fordonstyperna.²

| Dimensionerande fordonstyp | Bruttovikt max (ton) | Längd max (m) | Bredd max (m) | Fri höjd (m) |
|------------------------------|----------------------|---------------|---------------|--------------|
| Inrikes ekipage | 64 | 25,25 | 2,6 | 4,5 |
| Trailer | 40 | 18,75 | 2,6 | |
| Distributions-/avfallsfordon | 26-32* | 12 | 2,6 | 3,8 |
| Lätta lastbilar | 3,5 | | | |
| HCT- fordon - Bk74 | 74 | 25,25 | 2,6 | 4,5 |

*antal axlar och axelavstånd påverkar detta se mer info på:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Gods-och-buss/Matt-och-vikt/Dimensioner/>

I Göteborg gäller längdbegränsning på 10 meter vissa tider i ett geografiskt område i centrala staden se Bilaga 1. I övrigt finns ingen extra längdbegränsning i Göteborg.

I Bilaga 2 finns exempelbilder på fordonstyper för näringslivets transporter såsom inrikes ekipage, trailer, distributionsfordon, avfallsfordon och lätta lastbilar/vans.

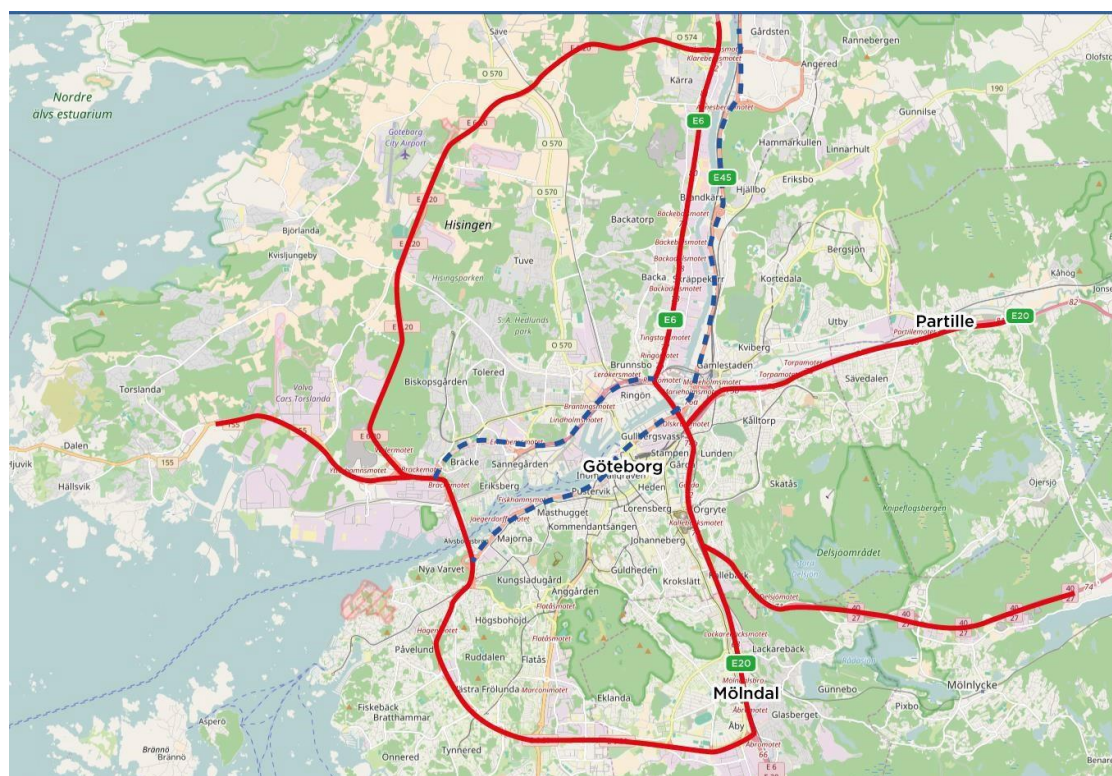
² <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/Fordonsregler/Lastbil/>

Prioriterat vägnät för näringslivets transporter i stadens omgivande vägnät

I PM Trafik 2016 beskrivs det vägnät till vilken omledning eftersträvas. Detta vägnät är markerat i rött i Figur 3 och överensstämmer till stora delar med de delar av stadens omgivande vägnät som har de största godsvolymerna. Omledning enligt detta vägnät skulle kunna avlasta älvsnittet vid Tingstadstunneln, Lundbyleden samt E45 med Götatunneln.

Samtidigt är idag även E45 genom Götatunneln samt Lundbyleden mycket viktiga stråk för näringslivets transporter. Dessa kompletteringar är markerade med blått i Figur 3. I det vägnät som visas i Figur 3 måste projekten vidta åtgärder för att säkerställa framkomlighet för näringslivets transporter.

Dimensionerande fordonstyp är både *inrikes ekipage* och *trailer*, för aktuella dimensioner se Tabell 2. Dimensioner och vikt för de olika dimensionerande fordonstyperna.



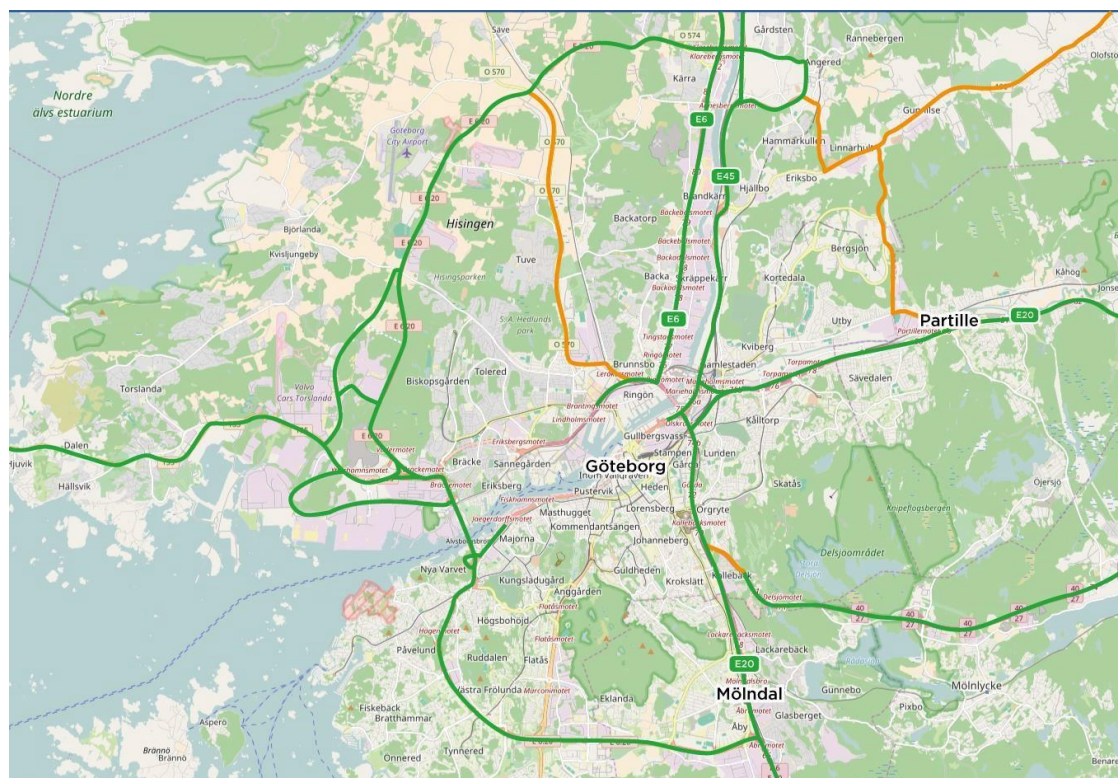
Figur 3. A. Prioriterat omgivande vägnät där framkomlighet för näringslivets transporter ska säkerställas. Version 2016-09-06.

Prioriterat vägnät för transporter med farligt gods

I Figur 4 visas i grönt det statliga vägnät där transporter med farligt gods är tillåtna.

För projekten är det viktigt att observera att det inte är tillåtet med transporter av farligt gods genom Tingstadstunneln, Lundbytunneln och Götatunneln. Detta innebär att Gnistängstunneln via Älvsborgsbron tillsammans med Angeredsbron är de enda möjliga passagera för transporter av farligt gods till västra Hisingen samt till och från E6 norrut. I nedan vägnät måste därför projekten vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa framkomlighet för transporter med farligt gods.

Dimensionerande fordonstyp är både *inrikes ekipage* och *trailer*, för aktuella dimensioner se Tabell 2. Dimensioner och vikt för de olika dimensionerande fordonstyperna.



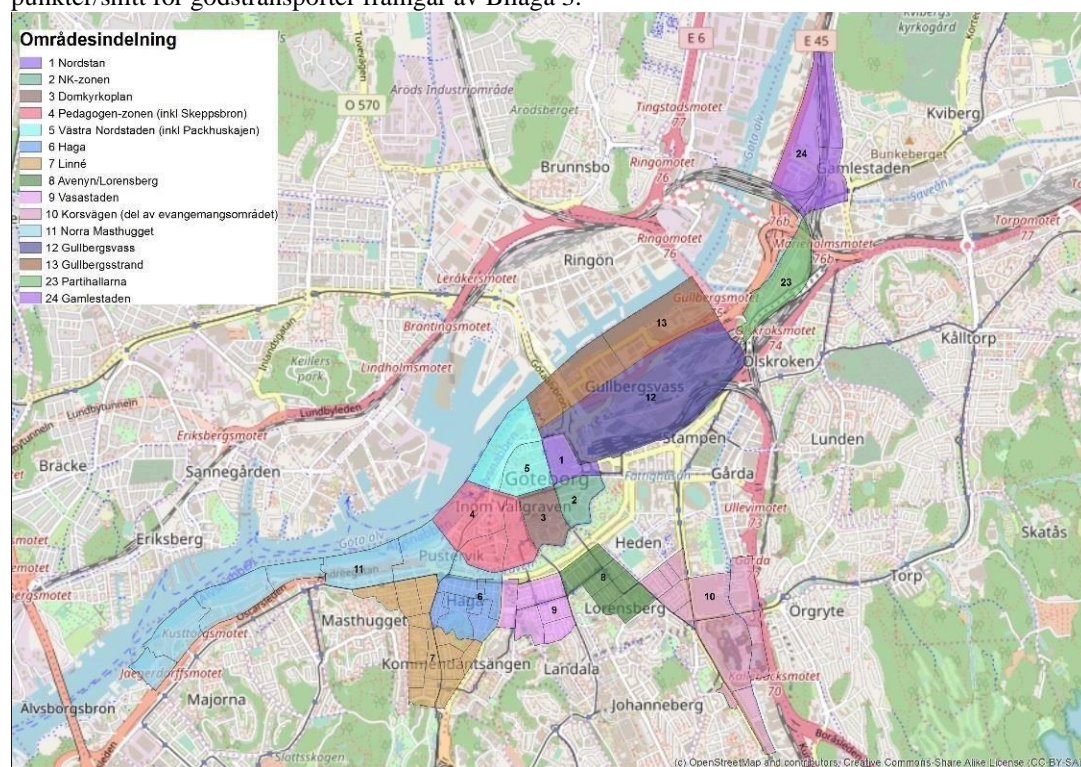
Figur 4. B. Prioriterat omgivande vägnät för farligt gods där framkomlighet för näringslivets transporter ska säkerställas. Version 2016-09-06.

Prioriterade målpunkter för godstransporter i innerstaden och centrala staden

I Figur 5 visas de prioriterade områden som det är viktigt att framkomlighet för godstransporter till och från dessa områden säkerställs under byggtiden. Det är viktigt med att säkerställa in- och utfarter till områdena samt sammanhållande stråk så att det också är möjligt att ta sig till området.

Huvudsakliga tillfartsvägar är genom Tingstadstunneln och vidare via Ullevimotet samt via E45 (Oscarsleden) till centrala staden. Det absolut mest prioriterade stråket för godstransporter till och från innerstaden är Alléstråket, med riktning från både Ullevigatan och Järnvågen.

För transporter till och från Nordstan måste framkomlighet och tillgänglighet säkerställas till Nordstans lastgata samt i markplan, både på öster och väster sida. Fler viktiga punkter/snitt för godstransporter framgår av Bilaga 3.



Figur 5. C. Prioriterade områden för godstransporter i centrala staden där framkomlighet till och från dessa områden ska säkerställas för näringslivets transporter (karta: M. Lindblom, Sweco)

Målpunkterna kan delas in i ett antal distributionsområden i centrum så som:

1. Nordstan
2. NK- zonen
3. Domkyrkoplan
4. Pedagog-zonen inkl. Skeppsbron
5. Västra Nordstaden inklusive Packhuskajen
6. Haga
7. Linné
8. Avenyn/Lorensberg
9. Vasastaden
10. Korsvägen (Svenska Mässan m.fl.)

Utöver det finns det ett antal prioriterade områden så som:

11. Norra Masthugget (med Danmarks- och Tysklandsterminalen)
12. Gullbergsvass
13. Gullbergsstrand
14. Partihallarna
15. Gamlestaden

Område 11–15 har lite annorlunda karaktär men som också är viktiga att nå dels för de verksamheter som ligger placerade där samt dels för de att säkra leveranser till de stadsutvecklingsprojekt som är planerade.

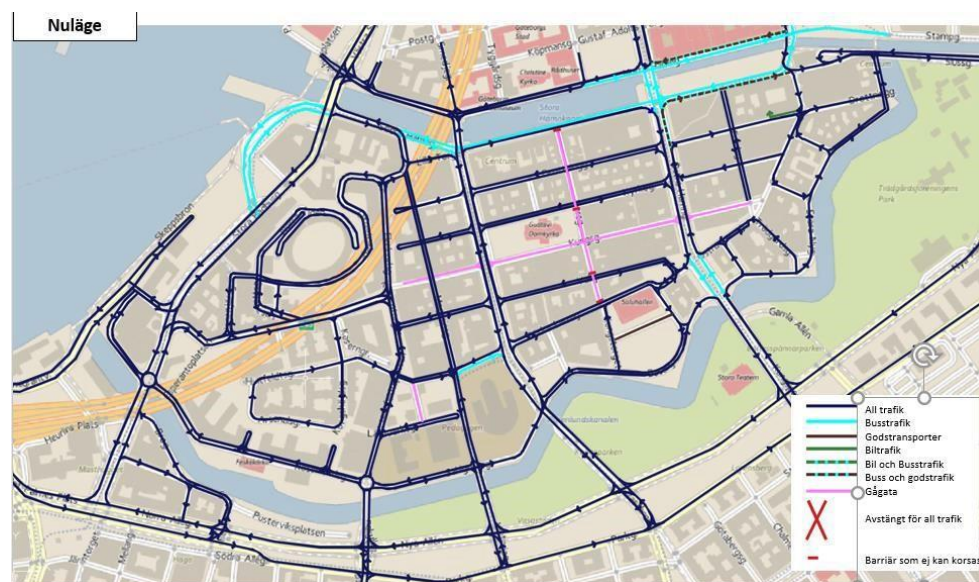
I vägnätet till och från dessa områden måste därför projekten vidta åtgärder för att säkerställa framkomlighet för näringslivets transporter.

Dimensionerande fordonstyp varierar mellan de olika områdena beroende på typ av verksamhet och områdets karakteristik. Förenklat är det *Distributions-/avfallsfordon* i handelsområdena och där det finns tyngre industri eller verksamheter är det *inrikes ekipage* och *trailers*. I Tabell 1 framgår vilken fordonstyp som är dimensionerande till vilket geografiskt område samt och i Tabell 2 finns dimensionerna för de olika fordonstyperna listade.

Bärighet är en annan faktor som behöver beaktas, vid förändring av bärighet vid exempelvis nedklassning av broar på in- eller utfarter till ett område måste alternativ säkras så att gods försörjningen fungerar. Detta kan exempelvis medföra att man temporärt behöver öppna upp mellan zonerna i innerstaden för att kunna ta sig emellan dem.

Aktuell bärighet på olika vägar framgår i Nationell Väg Data Bas (NVDB¹), se exempel över BK-klassning av gator i centrala Göteborg i Bilaga 4.

Vid trafikomläggningar i samband med projekt är det ofta bra att ha ett nuläge att utgå ifrån och försöka säkerställa tillgängligheten till prioriterade områden. Nuläge kan användas som hjälp för att bedöma effekt av olika alternativ samt som hjälp för att säkra tillgängligheten under olika skeden av projekt, se exempel gällande trafikföringsprinciper innanför vallgraven från januari 2017 i Figur 6. I Bilaga 5 finns ytterligare exempel på nuläge för några av de prioriterade områdena så som Nordstan, Korsvägen och Haga/Linne. På grund av att trafikregleringar ändras är dessa bilder föränderliga och är daterade med månad och år för framtagning. Källor som använts för att ta fram dessa bilder är NVDB och RDT (Transportstyrelsen). Trafikföringsprinciperna behöver alltså kollas mot dessa källor för att se om en förändring har skett.



Figur 6. Exempel trafikföringsprinciper Nuläge - innerstaden (2017-01-23, framtagen av B. Åhall Sweco)

¹ <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

6. ARBETSGÅNG, SAMRÅD OCH ANSVARSUPPDELNING

Checklista

En checklista har tagits fram för att stödja och underlätta tidigt i projektplaneringen. Checklistan används internt av projektet så att inga delar glöms bort.

Trafikföringsprinciper

För att säkerställa framkomligheten för de prioriterade trafiklagen, däribland näringslivets transporter, ska trafikföringsprinciper tas fram av projektet. Detta görs genom att projektet följer det av KomFram framtagna dokumentet ”Instruktion Trafikföringsprinciper”. Det ska anges tydligt om framkomligheten för näringslivets transporter inte kan säkerställas i projektet.

Dokumentet ”Instruktion Trafikföringsprinciper” finns att hämta digitalt i Teknisk Handbok på www.goteborg.se under Checklistor och mallar:

- [TH kap 12CE1.11](#)

Samråd/samverkan med andra projekt, väghållaren och KomFram

Samråd mellan projekten och väghållaren ska ske på ett tidigt stadiet, innan upphandling av konsult/entreprenör. Om det av platsspecifika förutsättningar inte går att säkerställa framkomlighet för näringslivets transporter genom byggområdet ska samråd hållas med väghållaren.

Längs sträckor där flera projekt ligger i anslutning till varandra eller på annat sätt påverkar varandra måste projekten samordna sig och gemensamt utreda åtgärder. Att involvera KomFram när flera projekt behöver samordna sig på samma stråk är av stor vikt.

Planering av framkomlighetsåtgärder är ett arbete som ligger i ordinarie linjes verksamhet och tas på inget sätt över av KomFram. Dock krävs samråd och samverkan med KomFram rörande trafikföringsprinciper. KomFram har en roll som samordnande och koordinerande och projekten kan ta dem till hjälp vid behov. Särskilt längs stråk där flera projekt ligger i anslutning bör KomFram involveras. I frågor gällande omdirigeringar utanför projektens byggområden ska samråd ske med både väghållaren och med KomFram.

Samråd/samverkan mellan projekt, väghållare och KomFram

- Väghållaren: ”Vanliga samråd” – standard, konfliktpunkter, parkering, osv.
- KomFram: Då samverkan med kringliggande projekt ej fungerar. Trafikföringsprinciper för näringslivets transporter.
- Väghållaren samt KomFram: Vid omdirigeringar utanför byggområdet.

Ansvarsuppdelning

Trafikverket

- Trafikverket ansvarar för att riktlinjen är uppdaterad. Eventuell uppdatering sker efter beslut i KomFrams beredningsgrupp. Ny riktlinjens beslutas därefter i KomFrams ledningsgrupp.

Projektet

- Projektet ansvarar för att egna linjens regelverk följs.
- Projektet ansvarar för att ta fram trafikföringsprinciper och att dessa delges KomFram.
- Projektet ansvarar för att föreliggande riktlinjer efterlevs och att eventuella avsteg meddelas KomFram.
- Projektet ansvarar för att samverka med projekt i närområdet sker.

KomFram Göteborg

- KomFram identifierar trafikpåverkande händelser och kravställer att trafikföringsprinciper lämnas in.
- KomFram skapar en gemensam bild och initierar vid behov dialog mellan berörda projekt och parter för att göra förändringar i tid eller rum.

Kontaktpersoner

Trafikverket

Vid frågor om trafikpåverkan under byggtid kontaktas trafikkoordinering.vast@trafikverket.se

Trafikkontoret, Göteborgs Stad

Vid frågor om tidiga skeden (planeringsskedet) samt vid övergripande frågor om näringslivets transporter se Teknisk Handbok kapitel 1C, kompetens ”Godsstrateg Trafik & Hållbara transporter”. Vid projektspecifika frågor om byggskedet se TH kap 1C, kompetens ”Trafikingenjör trafikhantering gata” och välj aktuell person.

Vid frågor om Trafikkontoret Göteborg stads regelverk se TH kap 1C, kompetens ”Arbete på gata (APG)”.

Västtrafik

Vid projektspecifika frågor om byggskedet kontaktas:

Projektledare tillfälliga omläggningar trafikomlaggning@vasttrafik.se

7. UPPDATERINGAR

De viktigaste uppdateringarna i version 1.1 jämfört med 1.0 är följande:

- Dimensionerande fordonstyp har differentierats utifrån vägnät och prioriterade områden, Tabell 1. Dimensionerande fordonstyp/er för prioriterade vägnät samt till och från prioriterade områden.
- Ny tabell med dimensioner för dimensionerande fordonstyperna har lagts in se Tabell 2.
- Ett antal prioriterade områden har lagts in utöver de prioriterade vägnäten, se Figur 2.
- Bild med Prioriterat vägnät för godstransporter till och från innerstaden har tagits bort och ersatts med bild över prioriterade områden i centrala staden, se Figur 5 samt beskrivningar i ord över viktiga stråk, se sidan 18. Ny bilaga med viktiga trafiksnitt för godstransporter till och från centrala staden har också lagts till se Bilaga 3.
- Några ytterligare förtydligande bilagor har lagts in med nuvarande reglering längdbegränsning se Bilaga 1, exempelbilder fordonstyper se Bilaga 2, Exempel bärighetsklasser centrala staden se Bilaga 4, nedan/Linné

Uppdateringarna är utförda av Sara Ranäng och Rikard Lannemyr, Sweco på uppdrag av Patrik Benrick, Trafikverket. Uppdateringarna presenterades vid SAMKO Systems möte 16 november 2017.

I version 1.2 är kontaktuppgifter uppdaterade och SAMKO utbytt till KomFram.

8. BILAGOR

Bilaga 1. Längdbegränsning i City

(Lokala trafikföreskrifter, källa: <https://rdt.transportstyrelsen.se/rdt/defaultstfs.aspx>, 2017-11-24)

Inom markerat område i Göteborgs City, på vägar som är allmän plats, enligt kartbild, får motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon inte föras om fordonets eller fordonstågets längd, lasten inräknad, överstiger 10 meter.

Förbudet gäller vardag klockan 00.00 - 06.00 och 08.00 - 24.00 och sön- och helgdag klockan 00.00 - 06.00 och 08.00 - 24.00.

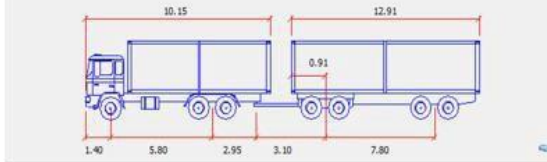
Förbudet gäller inte buss.



Bilaga 2. Exempel fordon för näringslivets transporter

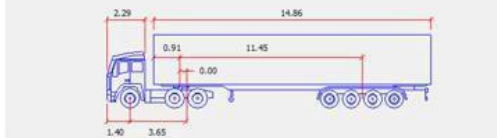
Inrikes ekipage (max; bruttovikt 64 ton, längd ca 25,25 m, höjd 4,5 m)

Units: meters



Trailer (max: bruttovikt ca 40 ton, längd 18,75 m, höjd 4,5 m)

Units: meters



Distributionsfordon/Avfallsbilar (max längd ca 12m, höjd ca 3,60 m)



Lätta lastbilar (<3,5 ton) paketbil bakaxellift och van

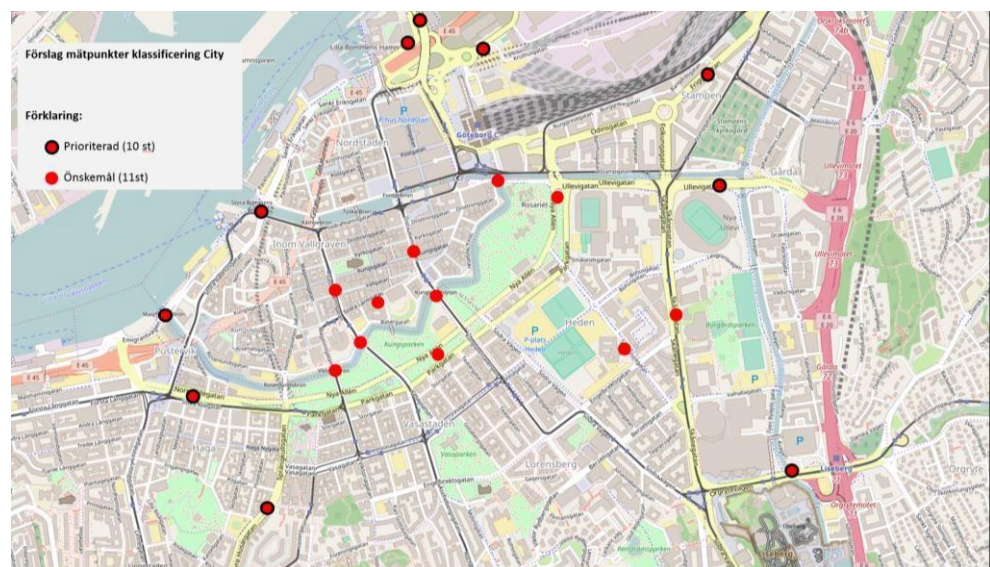


Bilaga 3. Viktiga snitt för godstransporter till innerstaden

Källa: Förstudie automatiserad insamling godstrafikdata Västsvenska paketet DART, S. Ranäng (2017)

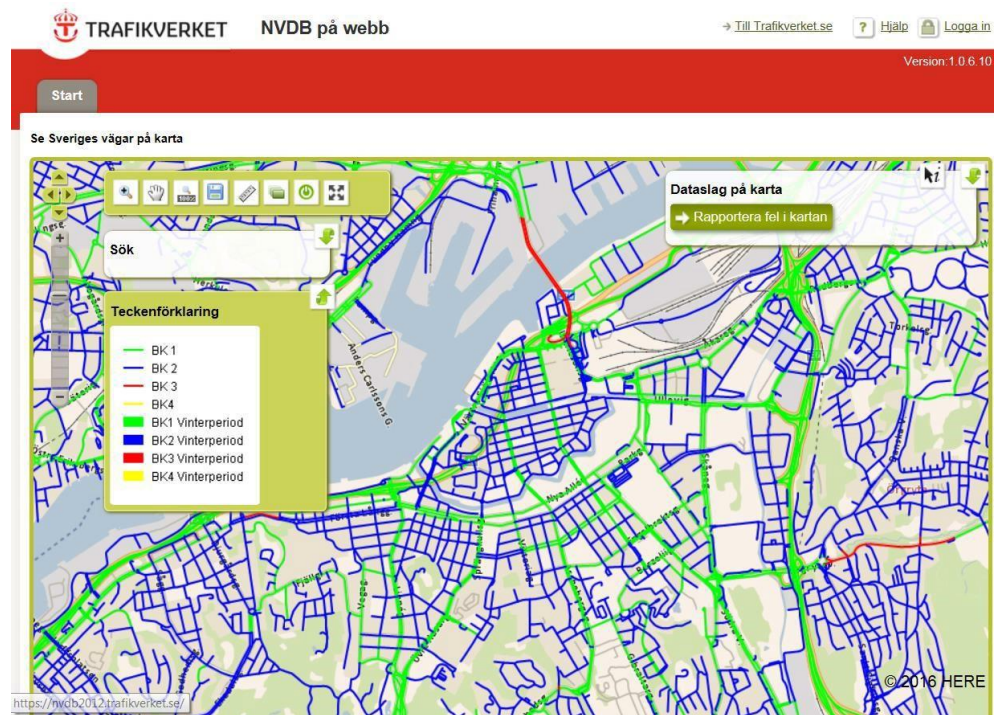
I prioriterade snitt, se bild nedan, är det viktigt att säkerställa framkomlighet för näringslivets transporter

Bilden nedan visar önskvärda punkter för sensorer för insamling av klassificerande data för näringslivets transporter (antal lätta lastbilar/vans, distributions-/avfallsfordon, samt personbilar) trailer och inrikes ekipage som togs fram i nära samarbete med analysavdelningen på Göteborgs Stad. Karin Björklind, Ingela Lundgren Sandberg & Mats Tjernkvist (M4Traffic – konsult åt Trafikkontoret Göteborgs stad). Observera att punkterna bara var förslag och slutlig mätpunkt. För mer info se PM Godstrafikdata DART (S. Ranäng 2017).



Bilaga 4. Exempel på Bärighetsklassning av gator i centrala Göteborg

Hämtad 2017-11-28



Källa: <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

Bilaga 5. Trafikföringsprinciper centrala Göteborg

Trafikföringsprinciper:

Dessa trafikföringsprinciper beskriver hur trafiken förs på gator i Göteborg. Bilderna är framtagna som ett nuläge för våren/hösten 2017 (varierar från område till område). På grund av att trafikregleringar ändras är dessa bilder föränderliga. Källor som använts för att ta fram dessa bilder är NVDB och RDT (Transportstyrelsen). Trafikföringsprinciperna behöver alltså kollas mot dessa källor för att se om en förändring har skett.

Av dessa är det endast de lokala trafikföreskrifterna i RDT som har en juridisk förankring. På grund av det bör NVDB jämföras med RDT för att undvika felaktigheter. Det finns dock ett visst värde i att använda även NVDB för att få en förståelse för hur systemet ser ut. Det ska tilläggas att tillfälliga förändringar som gäller för kortare tid än 6 månader inte i dagsläget läggs in i NVDB utan bara går att finna i lokala trafikföreskrifter i RDT. Det tar också ett tag för nya föreskrifter att slå igenom i NVDB, trots att de egentligen ska skickas till databasen innan de träder i kraft vilket då inte alltid görs. Det finns även information i NVDB som kan vara intressant som inte gäller reglering och därför inte finns i RDT, det kan handla om bredd på gatan, vägnummer, prioriterade stråk för fordonsslag m.m.

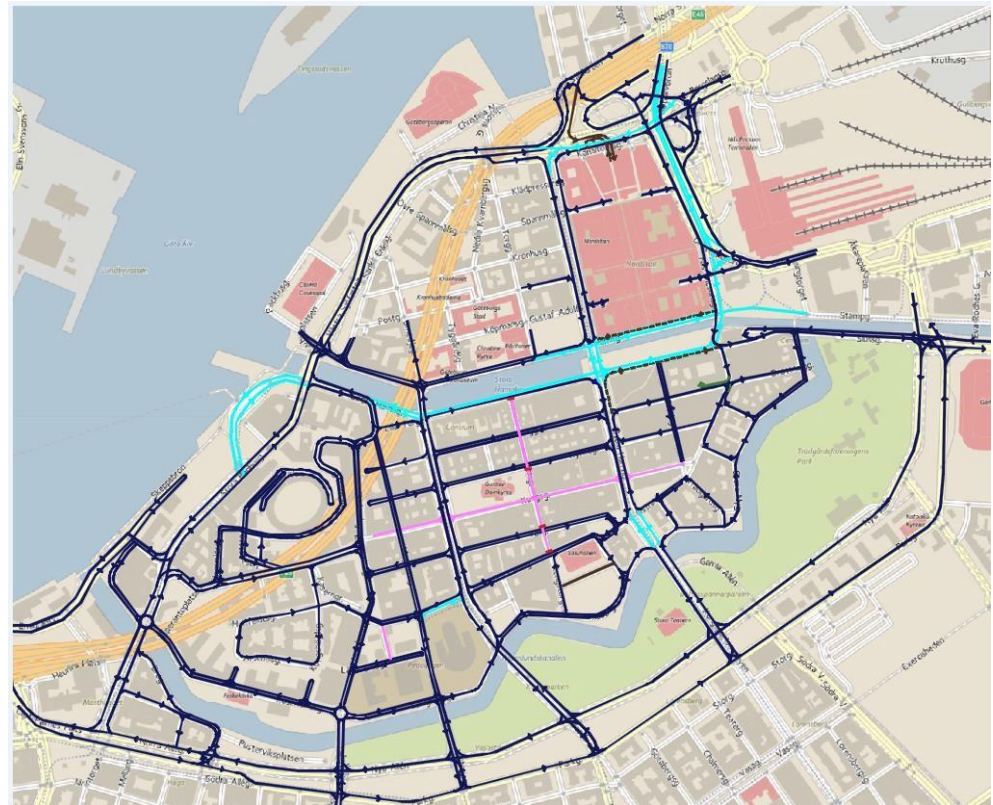
Trafikföringsprinciperna är framtagna av Beata Åhall, Sweco

Områden med nuläge trafikföringsprinciper i denna bilaga:

- Innanför Vallgraven samt Nordstan
- Korsvägen
- Haga/Linne´

Innanför Vallgraven samt Nordstan

Översiktsbild nuläge, 2017-01-23



| | |
|---|---------------------------|
|  | All trafik |
|  | Busstrafik |
|  | Godstransporter |
|  | Biltrafik |
|  | Bil och Busstrafik |
|  | Buss och godstrafik |
|  | Gågata |
|  | Avstängt för all trafik |
|  | Barriär som ej kan korsas |

Korsvägen

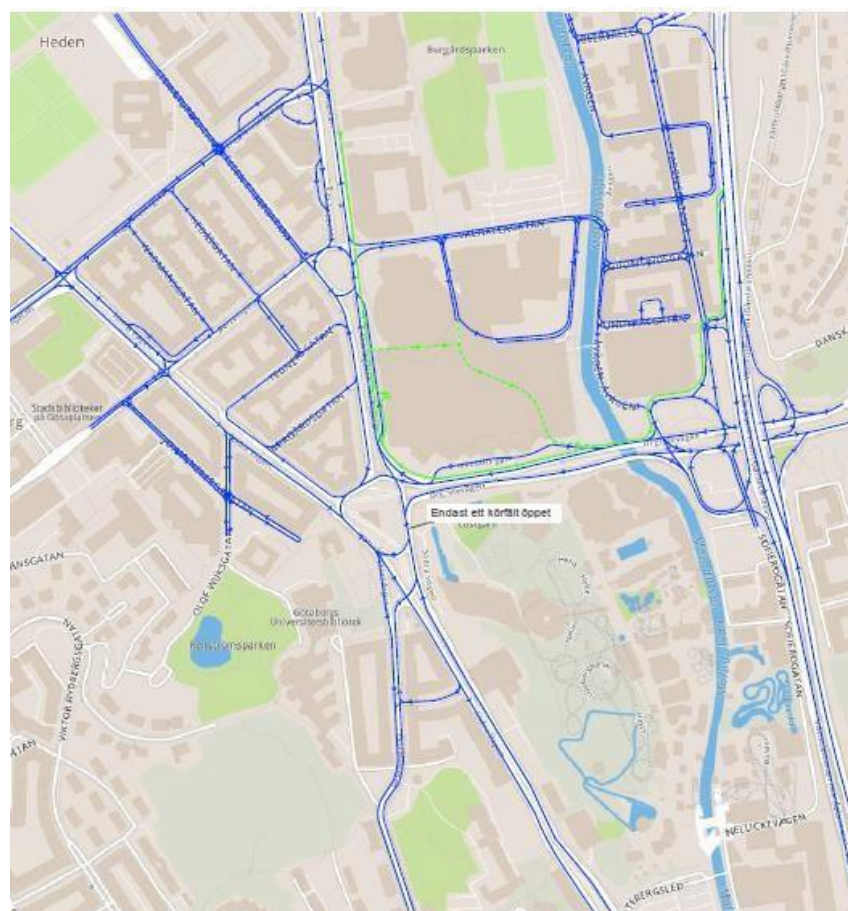
Översikt nuläge, 2017-03-08

Grönt visar angöring och körvägar för transporter till Svenska Mässan.

Blått är biltrafik

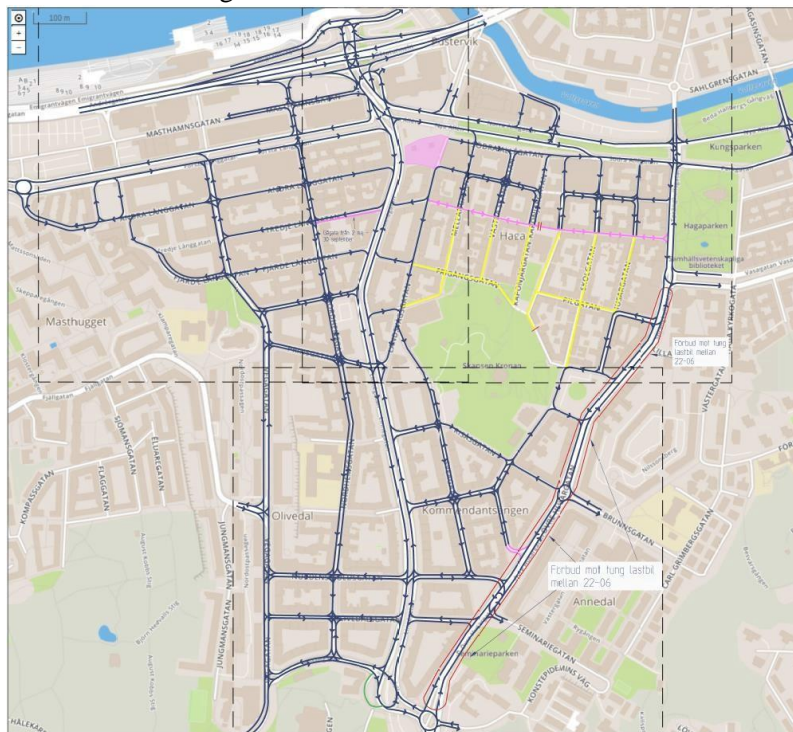
Kommentar

Nuläget har två körfält öppet genom korsvägen norrut, under skede 1 västlänken kommer det begränsas till ett körfält vilket är angivet i figuren



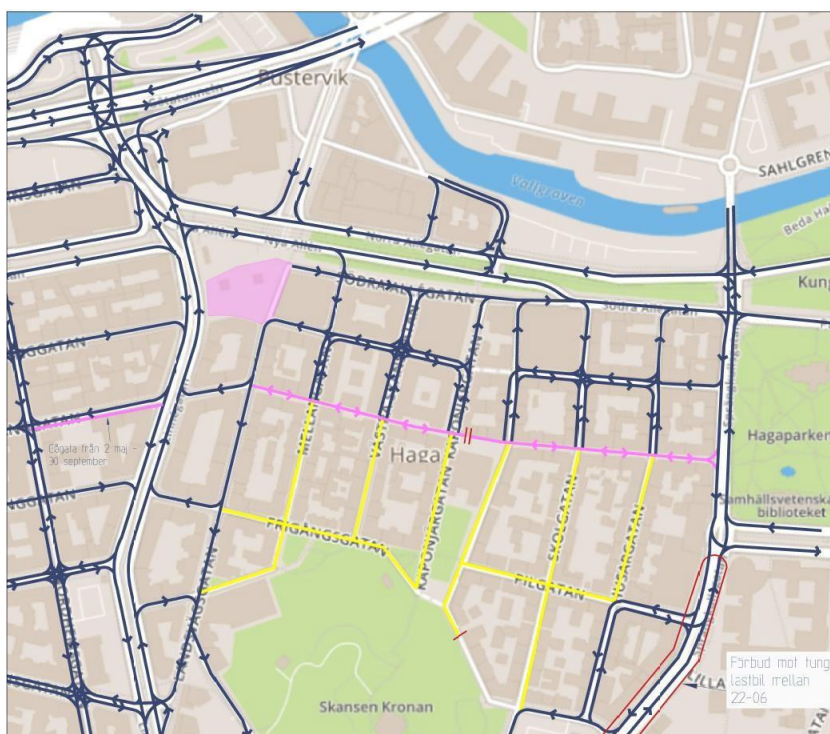
Haga/Linne

Översigtsbild nuläge: 2017-06-22



- All fordonsslåg tillåtna
- Gångfartsområde
- Endast transporter till fastighet är tillåtna
- | Stopp för fordonstrafik

Haga närbild, 2017-06-22



Linné Norra närbild, 2017-06-22



Linné Södra närbild, 2017-06-22



| | |
|---|---|
|  | All fordonslag tillåtna |
|  | Gångfartsområde |
|  | Endast transporter till fastighet är tillåtna |
|  | Stopp för fordonstrafik |