

PROJEKTERINGS PM UGGLEVÄGEN
TRAFIK OCH GATA



2021-09-03

TITEL Projekterings PM Ugglevägen – Trafik och gata

MEDVERKANDE

Beställare: Besqab AB
Kontaktperson: Lisa Grufman

Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Ali Esmaili
Trafikplanerare: Ali Esmaili & Hrund Skarphedinsdottir
Gatuprojektör: Hrund Skarphedinsdottir
Kvalitetsgranskare: Jonas Frejd

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	4
2	GATUSEKTION.....	5
3	GÅNGTRAFIK.....	6
4	CYKELTRAFIK	7
5	FORDONSTRAFIK	8
6	ANGÖRING OCH AVFALLSHANTERING.....	9
7	PARKERING.....	9
8	HÖJDSÄTTNING	10
9	GENERELL BEDÖMNING	10
10	RESTLISTA.....	11
	10.1 HÖJDSÄTTNING AV GATA OCH FÖRGÅRDSMARK MOT FÄRDIGT GOLV (ÖSTRA HUSET).....	11
	10.2 GARAGERAMPENS ANSLUTNING MOT ALLMÄN PLATSMARK.....	11
	10.3 MÖTEN PERSONBIL/LASTBIL I KURVAN	11

1 INLEDNING

Besqab AB planerar för en exploatering längs Ugglevägen i Nacka kommun. Inför granskning av detaljplanen ska en förprojektering av gatan göras. Förprojekteringen syftar till att säkerställa att samtliga funktioner inryms samt att gränser i detaljplanen hamnar rätt.

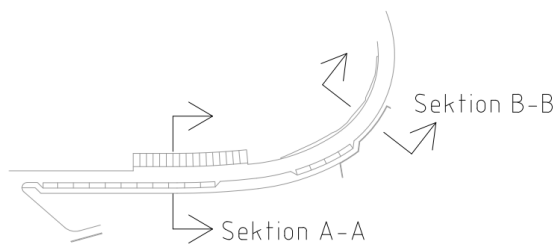
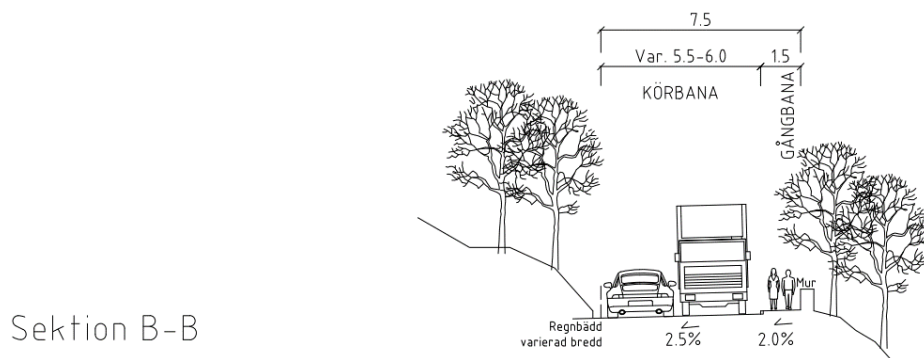
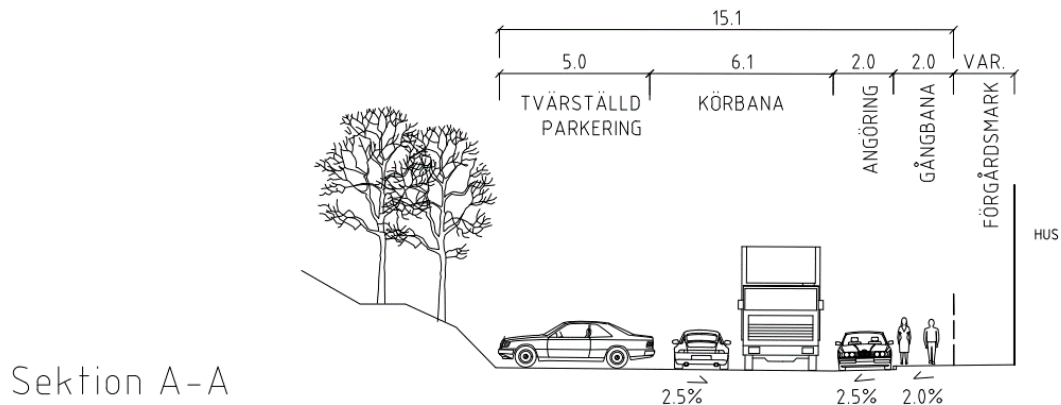
Detta PM ska ses som ett komplement till ritningarna (se ritningsförteckning) och ska ge en fördjupad förståelse till innehållet.



Figur 1. Utredningsområdet intill Ugglevägen i Nacka kommun.

2 GATUSEKTION

Längs med den södra sidan av gatan sträcker sig förgårdsmark som varierar i bredd. Med förgårdsmarken skapas ett avstånd mellan gångbana och bostäder för att begränsa insyn. Den nya gångbanan längs med förgårdsmarken är generellt två meter bred. Vid sektion B-B är gångbanan 1,5 meter för att minimera intrånget i naturmarken.



Figur 2. Sektioner längs med Ugglevägen.

3 GÅNGTRAFIK

En ny gångbana tillkommer längs med Ugglevägens södra sida. Gångbanan är 2,0 meter bred med avsmalning till 1,5 öster om ny bebyggelse. Bredden ses som en minimibredd för att minska intrånget i naturmarken och anpassa gaturummet efter den miljö som råder i området.

Längs med den västra sidan av den tillkommande bebyggelsen ansluter garagerampen till befintlig gång- och cykelbana. Denna lösning ska detaljprojekteras för att skapa samma gatumiljö som vid intilliggande gator där blandtrafik råder. För att öka trafiksäkerheten bör en separering av oskyddade trafikanter och fordonstrafik övervägas och utredas i vidare projektering. Trafiken föreslå då separeras av en rad med pollare alternativt en nivåskillnad.



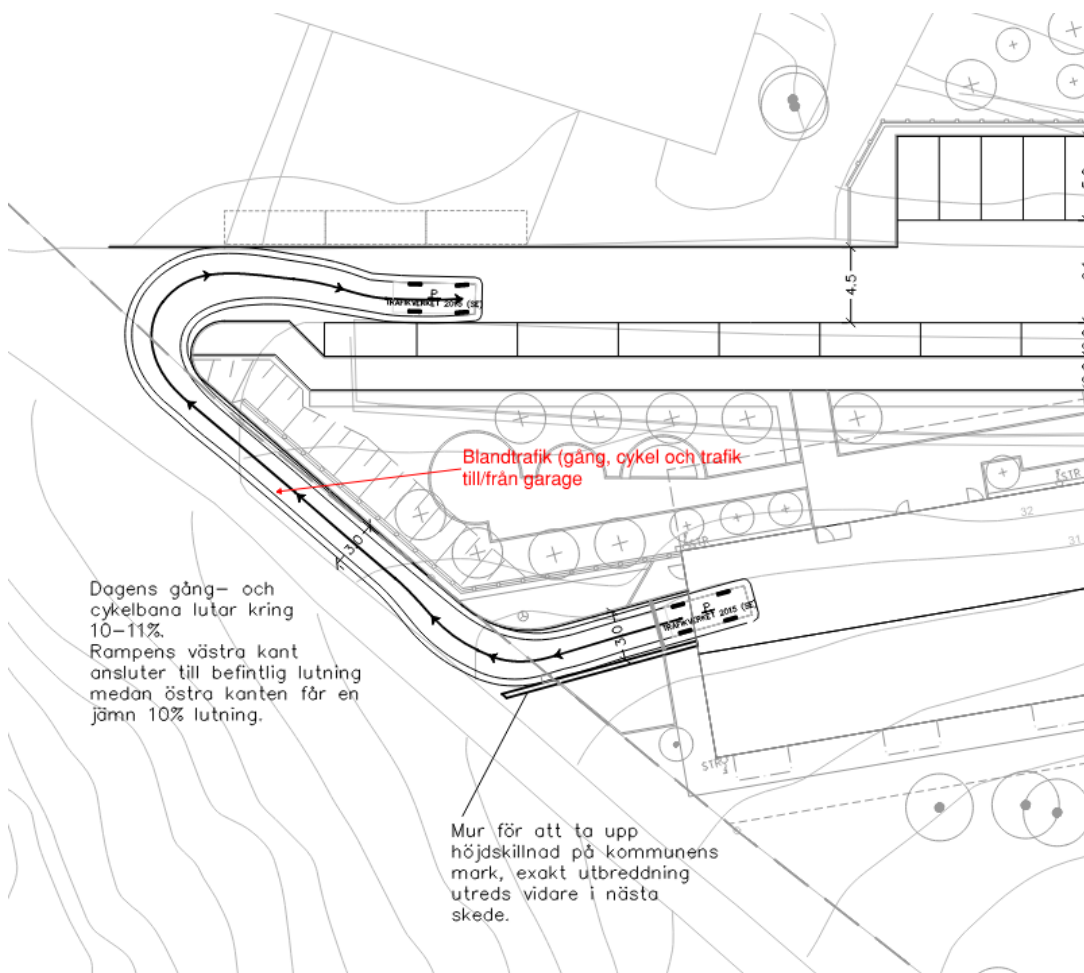
Figur 3. Anslutande gatumiljö där befintlig gång- och cykelbana ansluter.

4 CYKELTRAFIK

Cykeltrafiken bedöms till stora delar som opåverkad av förslaget. Utformningen av Ugglevägen blir mer trafiksäker då bättre sikt och tydlighet skapas. Som helhet bidrar detta till förbättrade förhållanden för cyklister som cyklar i blandtrafik.

Längs med befintlig gång- och cykelbana väster om tillkommande bebyggelse ansluter garagerampen till befintlig gång- och cykelbana. En del av den befintliga gång- och cykelbana övergår till blandtrafik vilket försämrar framkomlighet och säkerhet för cyklister.

Vid fortsatt projektering ska trafiksäkerheten vid denna sträcka prioriteras och separering mellan körbana och gc-bana bör övervägas. Separeringen kan göras genom nivåskillnad eller med hjälp av pollare.



Figur 4. Blandtrafik på del av befintlig gc-bana.

5 FORDONSTRAFIK

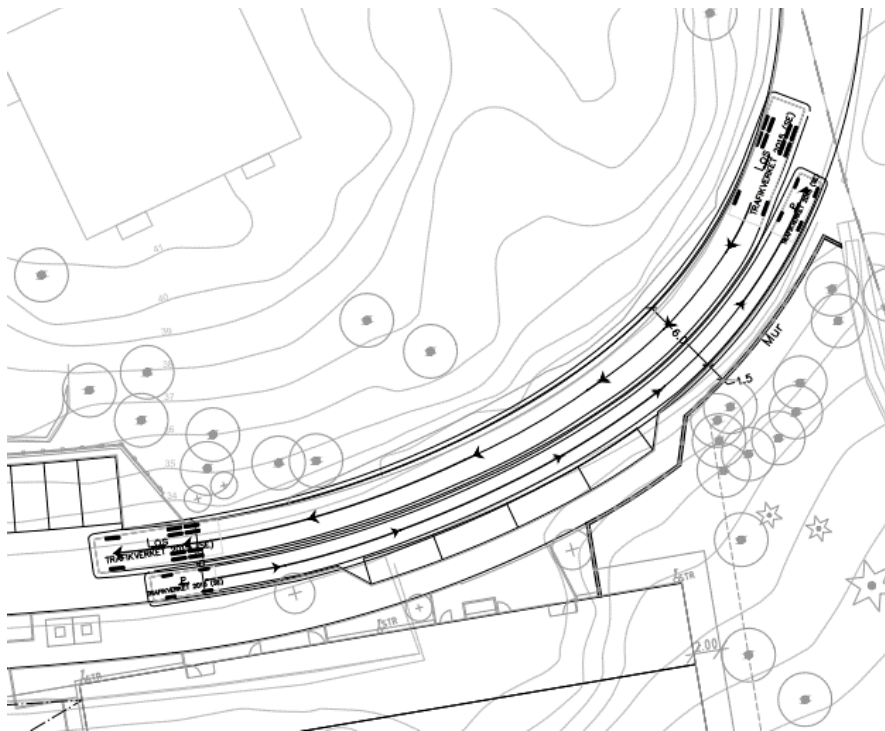
Den nya gatuutformningen innebär en gatubredd som varierar mellan 4,5-6,1 meter. Längs med den västra delen av gatan är bredden som smalast (4,5 meter) och är mötesfri. Sikten är god vid denna sträcka.



Figur 5. Mötesfri del av Ugglevägen.

I kurvan möjliggör bredden för möten mellan personbil och typfordon "LOS". Som helhet blir trafiksituationen i kurvan bättre än dagens lösning. En ny gångbana skapar bättre trafiksäkerhet. Vidare breddas körbanan i jämförelse med idag.

Körbanans breddning påverkar dagvattenhanteringen från gatan, i det fortsatta projekteringsarbetet ska dagvattenhantering godkännas.



Figur 6. Möte mellan personbil och sopbil (LOS) i kurvan

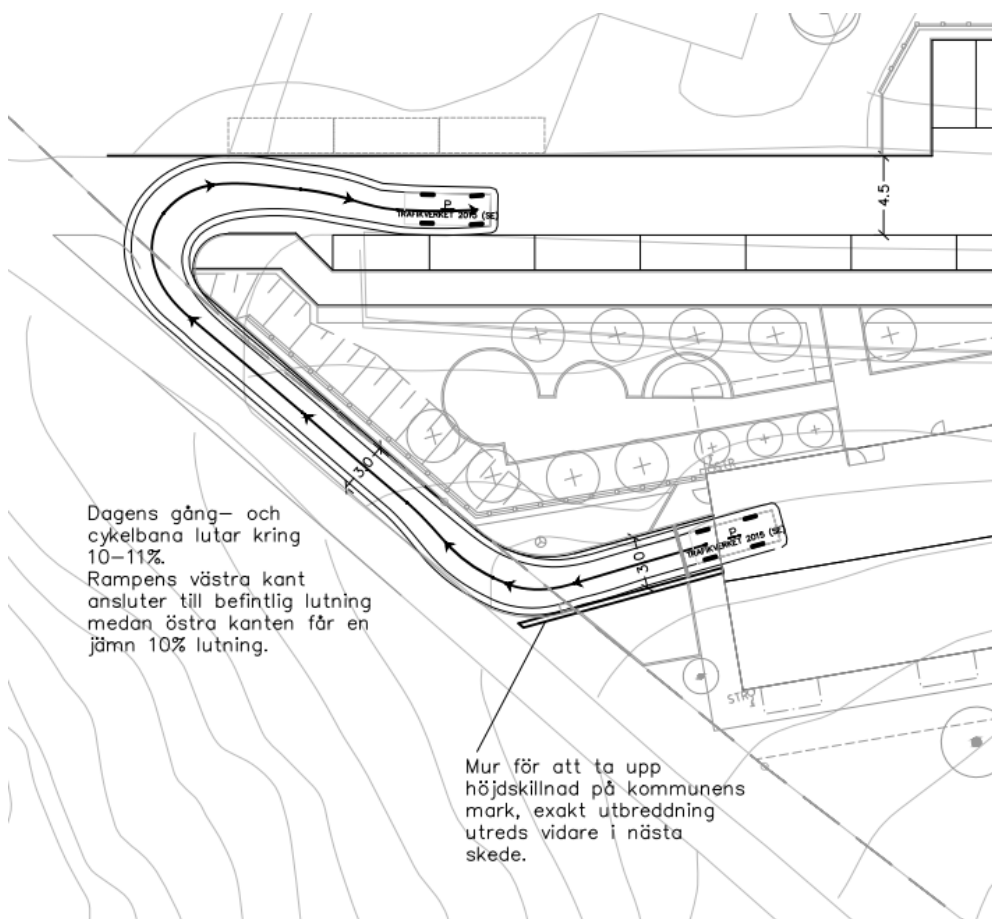
6 ANGÖRING OCH AVFALLSHANTERING

Utmed Ugglevägens södra sida skapas längsgående angöringsficka vilken möjliggör för tillgänglig angöring till nya entréer. Avfallshanteringen sköts från Ugglevägen, samtidigt som avfallsfordon är uppställd kan en personbil passera.

7 PARKERING

Förslaget innehåller 15 längsgående parkeringsplatser på södra sidan av Ugglevägen samt 17 tvärställda på den norra sidan av gatan. De 17 tvärställda parkeringsplatserna är avsedda för befintlig brf.

I den tillkommande bebyggelsen planeras ett parkeringsgarage innehållandes 28 parkeringsplatser. Parkeringen ansluter till Ugglevägen via befintlig gång och cykelbana. Anslutningen och fördelningen av gaturummet ska efterlikna intilliggande gatumiljöer. I garaget finns tillgänglighetsanpassad parkering.

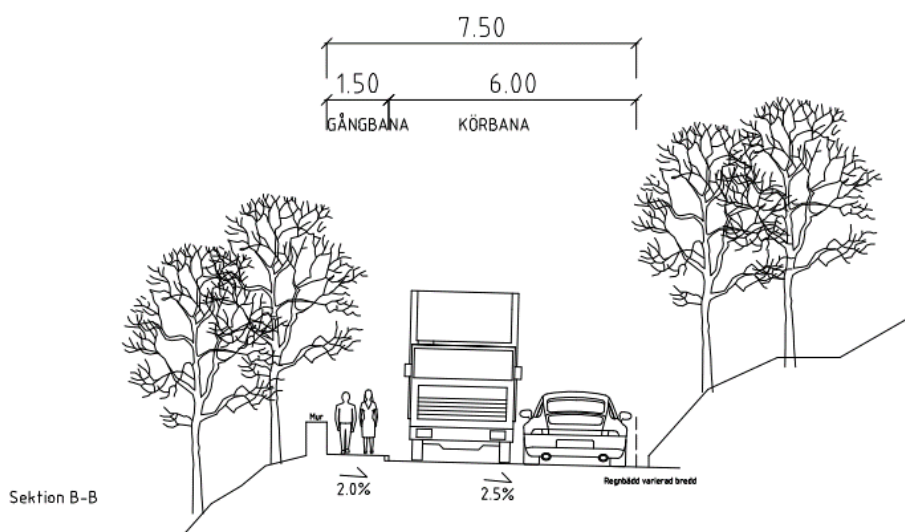


Figur 7. Befintlig gc-bana används som anslutning till garage.

8 HÖJDSÄTTNING

Ugglevägens längslutning anpassas efter befintliga lutningar i så stor utsträckning som möjligt.

Som underlag för höjdsättningen används inmätning som gjordes i juni/juli 2021. Mellan angöringsficka och körbana skapas en låglinje som efter öster om de tvärställda parkeringsplatserna skevar över med låglinje mot bergsfot.



Figur 8. Skevning av gata mot bergsfot.

För att ta upp höjderna vid garagerampen krävs en stödmur på kvarteretsmark. För att bästa lösning ska uppnås krävs att stödmuren fortsätter på den allmänna platsmarken. Detta studeras vidare vid detaljprojektering.

Vid det östra huset kan höjderna komma att behöva anpassas för att minska intrång i naturmark eller för att skapa god tillgänglighet till huset. I det fortsatta projekteringsarbetet bevakas denna fråga.

9 GENERELL BEDÖMNING

Den generella bedömningen för de åtgärder som föreslås längs Ugglevägen är att de förbättrar och förtydligar trafiksituationen. I vidare arbete och hantering av restlista bör trafiksäkerheten prioriteras vid garagerampen.

10 RESTLISTA

10.1 HÖJDSÄTTNING AV GATA OCH FÖRGÅRDSMARK MOT FÄRDIGT GOLV (ÖSTRA HUSET)

Höjder mot entréer vid det östra huset kan behöva justeras för att skapa bästa tillgänglighet och minsta intrång i naturmarken. Denna samordning ska göras i detaljprojekteringen.

10.2 GARAGERAMPENS ANSLUTNING MOT ALLMÄN PLATSMARK

I detaljprojekteringen bör utbredningar av stödmur och lösning studeras i detalj. Vidare bör detaljutformningen ta stor hänsyn till trafiksäkerheten. Sikt ska säkerställas och hastigheter säkras.

10.3 MÖTEN PERSONBIL/LASTBIL I KURVAN

Föreslagen gatuutbredningen innebär att dagvattenhanteringen inte uppnår de krav Nacka kommun ställer för fördröjning m.m. Beslut bör tas om dagvattenhanteringen behöver säkras, konsekvensen blir omfattande bergskärning alternativt gata som inte möjliggör möten mellan personbil och lastbil.