

PM TRAFIKUTFORMNING- NOBELBERGET

UPPDRAF Nobelberget	UPPDRAFSLEDARE Magdalena Lundberg	DATUM 2016-12-08 rev. 2017-05-31
UPPDRAGSNUMMER 7000700	UPPRÄTTAD AV Filip Holmström	

Avgränsning av studie

Sweco Society AB har arbetat som trafiktekniskt stöd åt fastighetsägaren Atrium Ljungberg AB.

Inom ramen för uppdraget har en parkeringsutredning, trafikanalys samt förslag på trafikutformning tagits fram.

Denna promemoria omfattar förslag till trafikutformning av gator inom det aktuella planområdet. Trafikutformningen bygger på det aktuella förslaget till gatunät där inga genomgående bilkopplingar ingår. Trafikanalysen har studerat en förlängning av Fannys väg samt en koppling mellan Uddvägen och Sickla industriväg. En eventuell bilkoppling mellan Uddvägen och Sickla industriväg kan i ett senare skede bli aktuell men ingår inte i den aktuella detaljplanen. Kommunens ambition är att åstadkomma en gång- och cykelkoppling i ett första skede.

Angöringsfunktioner kopplade till den planerade bebyggelsen har även studerats på Sickla industriväg som ligger utanför planområdet samt höjdanpassning till planerade lokalgator.

Lösningar för cykel- och bilparkering kopplat till bostäder och verksamheter på kvartersmark har White Arkitekter ansvarat för. Sweco har möjliggjort för parkering för rörelsehindrad kopplat till bostäderna inom gatumark.

Medverkande

Dejan Pijetlovic, Sweco Society AB

Filip Holmström, Sweco Society AB

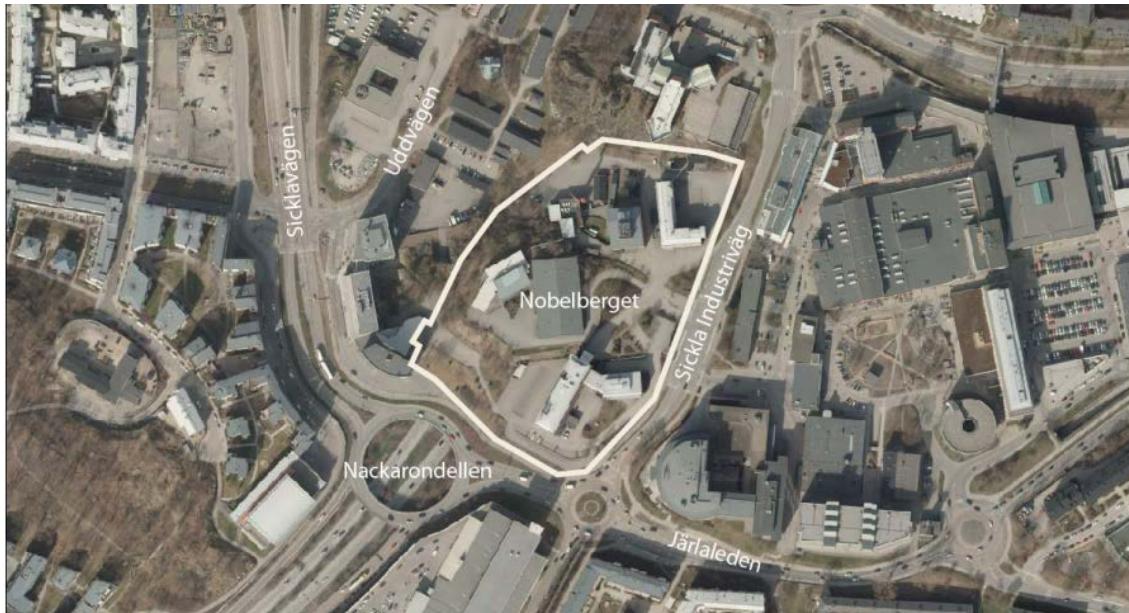
Magdalena Lundberg, Sweco Society AB

Sverker Hansson, Sweco Society AB

Innehåll

Avgränsning av studie	2
Medverkande	2
Förutsättningar	4
Geografisk avgränsning	4
Förslag strukturplan	5
Avfallslösning	6
Parkeringsgarage	7
Dagvatten	8
Sickla industriväg	9
Föreslagen trafikutformning	10
Gång- och cykeltrafik	10
Biltrafik	10
Trafikanalys	10
Studerade väganslutningar	11
Nivåskillnader/ lutningar	11
Gaturum lokalgator	12
Bergvägen	14
Fannys väg	14
Svackevägen	14
Vändplats Svackevägen	15
Studerade alternativ inför samråd	15
Studerade alternativ efter plansamråd	19
Parkering och angöring	20
Angöring till lokaler	20
Hämta/lämna förskola	21
Bilagor	21

Förutsättningar



Figur 1. Planområdet är inom det vitmarkerade området. Källa: Nacka kommun, 2016

Geografisk avgränsning

Planområdet för Nobelberget avgränsas i öster av Sickla industriväg, i söder av Järlandleden (Nackarondellen och Atlasrondellen). Fastigheter som angränsar i väster och norr består av en depå, kontor, hotell och studentbostäder. Södra länken går i tunnel under delar av området.

Förslag strukturplan

I området planeras cirka 550 bostäder och cirka 2500 kvm lokaler, däribland en förskola med 6 avdelningar¹. Parkeringsgarage planeras under flera kvarter.

Kommunen har ambition att skapa en koppling mellan Hammarby sjöstad och Sickla via Svackevägen (överst i bild) i Nobelberget. Denna koppling illustreras i planen nedan men ingår inte i detaljplanen.



Figur 2. Illustrationsplan (samrådsförslag) White Arkitekter 2016-12-22

¹ Baseras på planbeskrivning för detaljplan Nobelberget (samrådshandling)

Avfallslösning

Föreslagen lösning för avfallshantering för bostäderna består av nedsänkta kärl samt soprum på kvartersmark. För att klara angöringskrav för avfallstransport har kärlen placerats mellan huskropparna inom kvarteren samt framför huskropparna (förgårdsmark).

Kommunen har uttryckt en ambition om att placera en återvinningscentral (mini-ÅVC) med tillhörande återvinningsstation (ÅVS) inom planområdet. Dessa planeras placeras vid vändplatsen för Fannys väg.



Figur 3 Föreslagen avfallslösning. Beroende på användning (bostäder eller verksamheter) så finns möjlighet att välja soprum eller nedsänkt kärl för kvarter 6 och 11. Bild: White

Parkeringsgarage

Parkeringsgarage planeras under kvarter 1-6 i varierande antal plan. Möjligheten att koppla samman garage för kvarter 4 och 5 utreds. Entréerna till garage inkluderar både in- och utfart.

Parkering kopplad till verksamheter inom kvarter 10 och 11 kommer att ordnas i garage i kvarter 1.

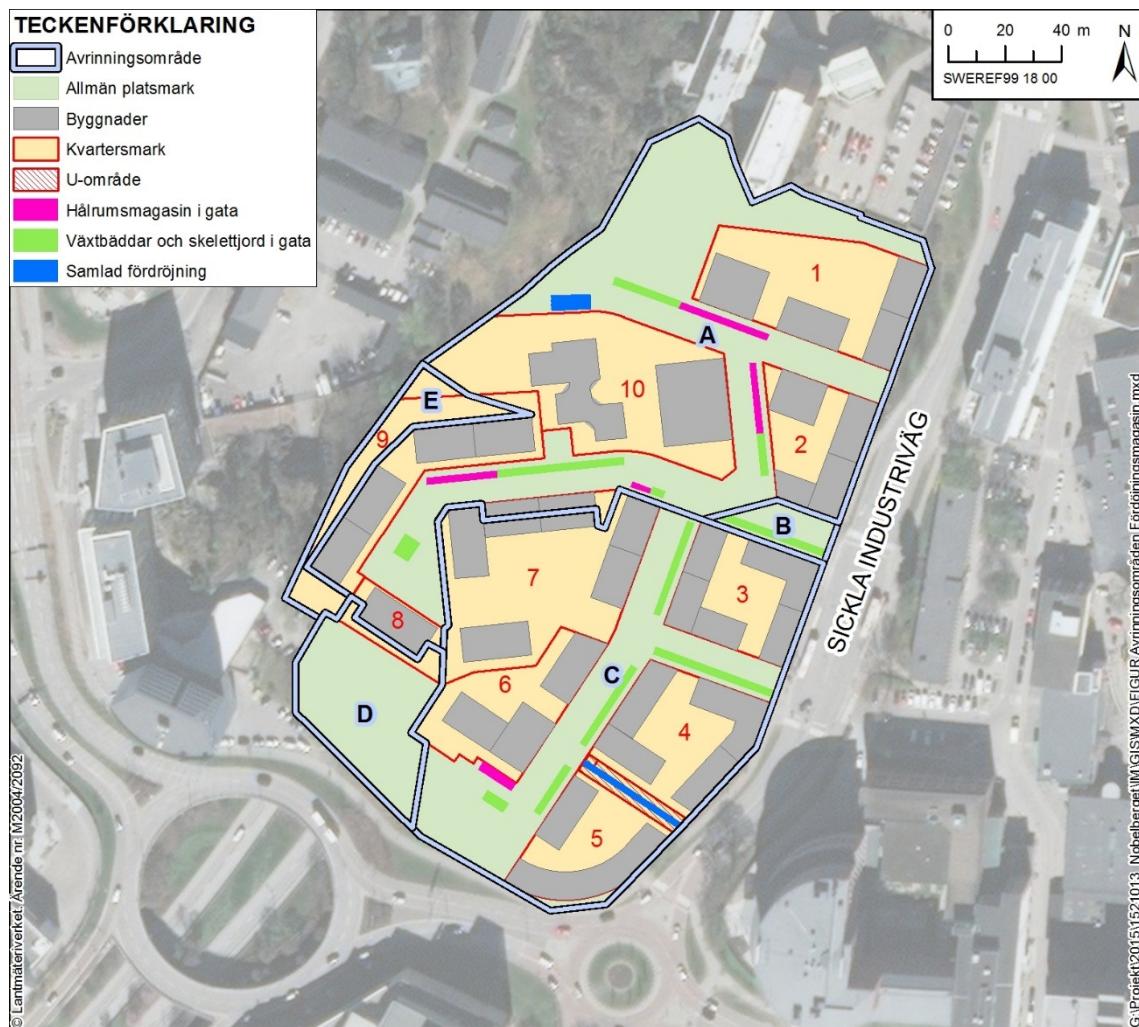
Parkering för rörelsehindrad ordnas på gatumark där lutning på högst 2 % kan åstadkommas. Övrig parkering för rörelsehindrad löses inom respektive garage med kort avstånd till hiss för att klara krav enligt BBR.



Figur 4 Förslag på garage framtaget och utrett av White arkitekter Bild: White

Dagvatten

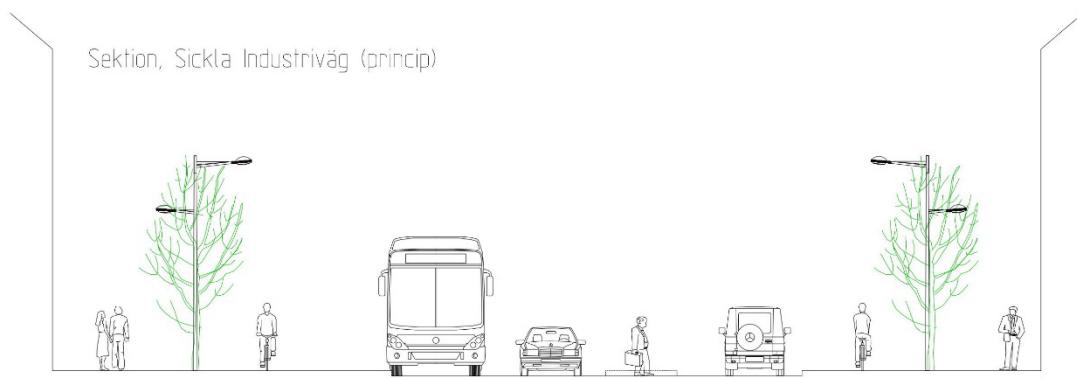
Växtbädd,skelettjord och magasin för födröjning av dagvatten föreslås på samtliga lokalgator i området.



Figur 5 Föreslagen dagvattenlösning i gaturummet 2017-04-21. Bild: Golder

Sickla industriväg

Sickla industriväg har idag dubbelriktade gång- och cykelbanor på bågge sidor. Vägen planeras att förändras med trafiksäkrare övergångar och tydligare uppdelningar mellan gång-, och cykeltrafik. I Figur 6 presenteras en typsektion för hur Sickla industriväg planeras att bli. Projektering av gata samt ledningar pågår. Idag trafikerar flera busslinjer Sickla industriväg med två hållplatser; "Sickla" i norr och "Sickla industriväg" mitt på sträckan. Hållplats "Sickla industriväg" planeras utgå. Det planeras dock för att ersättningstrafik för Tvärbanan och Saltsjöbanan ska anläggas längs med Sickla industriväg i södergående riktning (Figur 6). Sickla industriväg ingår inte i den aktuella detaljplanen för Nobelberget. Det finns behov av att säkerställa angöringsfunktioner på Sickla industriväg kopplat till föreslagen bebyggelse inom Nobelberget samt åstadkomma lämplig höjdanpassning till anslutande lokalgator. Fortsatt samordning under detaljplanearbetet krävs.



Figur 6. Principsektion över framtida Sickla industriväg (Sweco Society AB).

Föreslagen trafikutformning

Gång- och cykeltrafik

I Nobelberget prioriteras gång- och cykeltrafik. Där motorfordon är tillåtna planeras det för att cyklisterna rör sig i blandtrafik inom området med undantag för del av Svackevägen. Fyra anslutningar från Sickla industriväg/Järlaleden föreslås för gång- och cykeltrafik som kopplar samman den planerade bebyggelsen med angränsande områden i öster och söder. Förutsättningarna för gång- och cykelkopplingar väster och norr om planområdet är begränsade på grund av topografi och fastighetsrättsliga frågor.

Utanför planområdet i den nordvästra delen av Nobelberget finns planer på att åstadkomma en gång- och cykelkoppling till Uddvägen som leder mot Hammarby sjöstad och vidare mot Stockholms innerstad. Stråket ska kopplas samman österut via Sickla industriväg/ Hesselmans torg, genom Svackevägen.

I söder kopplas Fannys väg till Järlaleden för gång- och cykeltrafik genom en ramp. Kopplingen är viktig att säkertställa då Sickla industriväg planeras med enkelriktade cykelbanor.

Vid anslutningen Sickla industriväg/lokalgatorna föreslås att gång- och cykeltrafikanterna på Sickla industriväg prioriteras med genomgående koppling.

Biltrafik

Två anslutningar från Sickla industriväg föreslås för biltrafik. Trafiklösningen för biltrafik inom Nobelberget bygger på ett nät med återvändsgator. Möjligheterna att koppla samman gatunätet västerut är begränsat på grund av topografi och fastighetsrättsliga frågor.

En möjlig förlängning av Fannys väg har studerats inom ramen för framtagen trafikanalys. De tekniska förutsättningarna för en sådan koppling har ej studerats, bl.a. avseende Södra länkens tunnelkonstruktion.

En eventuell bilkoppling mellan Uddvägen och Sickla industriväg kan i ett senare skede bli aktuell men ingår inte i den aktuella detaljplanen. Föreslagen trafikutformning av Svackevägen utgår från att läget på vägen inte är bestämt och Svackevägen har i möjligaste mån anpassats till de rådande förutsättningarna.

Samtliga anslutningar från Sickla industriväg kan nås med räddningsfordon. Uppställningsplats för räddningsfordon beskrivs i separat PM om brand framtaget av Brandskyddsdraget.

Trafikanalys

Trafikanalysen som kompletterade under 2016 visar på att det kommer att bli låga belastningsgrader² ut ur området.

En ny trafikanalys har tagits fram under våren 2017 som omfattar alstring på lokalgatorna, främst i syfte att utreda trafikmängder på Svackevägen (ej genomgående koppling). Framtagen

² PM Trafikanalys Nobelberget

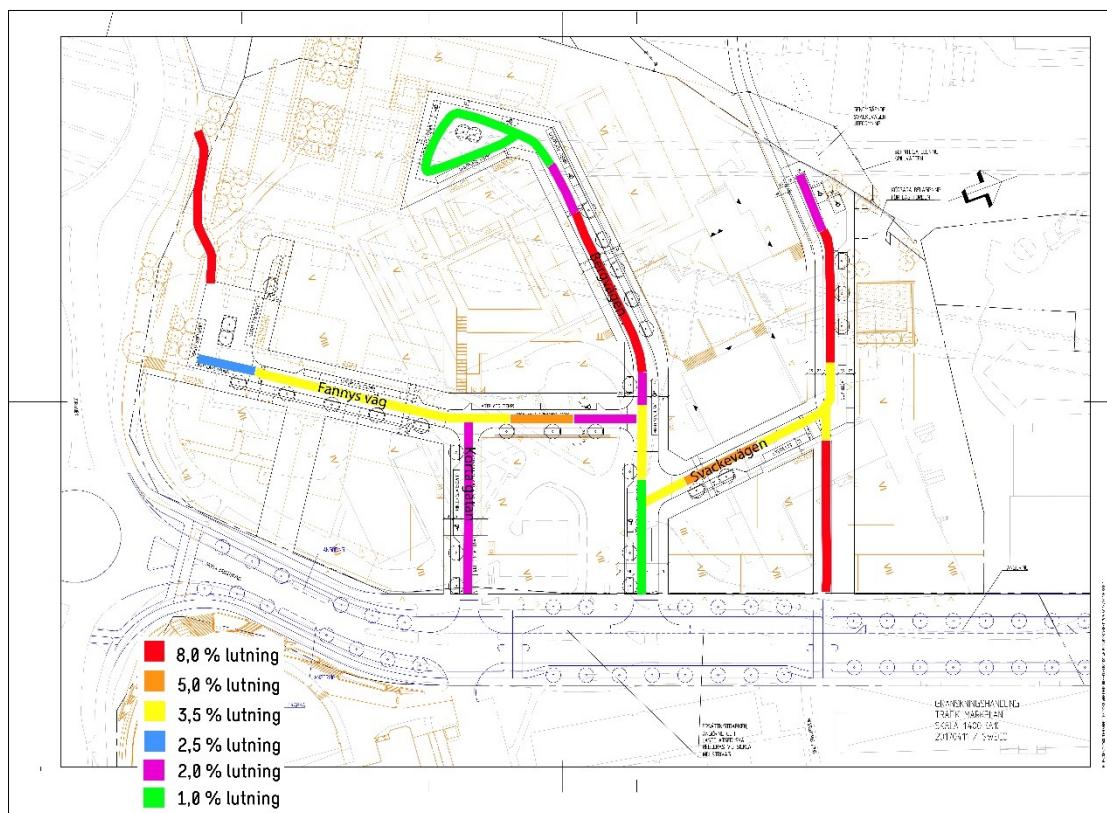
trafikbullerutredning har tidigare baserats på en genomgående vägkoppling för Svackevägen. Analysen har gjorts med Trafikverkets alstringsverktyg baserat på underlag från White arkitekter. Resultatet visar på låga flöden inom området. Främst nyttotrafik på Svackevägens nordvästra del förekommer vilket motsvarar enstaka trafikrörelser per dag.

Studerade väganslutningar

I trafikanalysen som gjorts av Sweco har det även räknats på alternativa lösningar med koppling mellan Fannys väg och Järlaleden och/eller en koppling med Uddvägen och Svackevägen. För att studera dessa kopplingar närmare ur ett trafikanalytiskt perspektiv hänvisas till *PM – Trafikanalys Nobelberget*. De tekniska förutsättningar för en vägkoppling med hänsyn till Södra länkens tunnelkonstruktion har ej studerats inom ramen för trafikanalysen.

Nivåskillnader/ lutningar

Nobelberget ligger i kuperad terräng. Anpassningar till den befintliga miljön innebär att gatulutningar på upp till 8 % kommer att behövas på vissa sträckor (Figur 7). Tillgänglighet kopplat till nivåskillnaderna behöver bevakas i framtagande av systemhandling med hänsyn till placering av entréer och möjligheten att åstadkomma tillgänglig angöring samt parkering för rörelsehindrad på godkänd lutning (2%).



Figur 7. Redovisar lutningar i gatunätet.

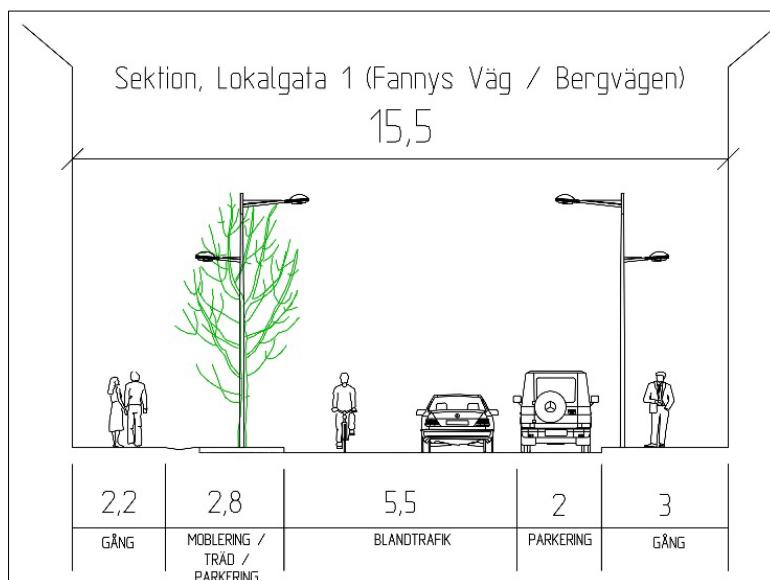
Gaturum lokalgator

I Gatustandard i Nacka stad³ redovisas principektioner för nya gaturum. Lokalgatornas utformning för Nobelberget har anpassats efter plansamråd med utgångspunkt från principektionerna.



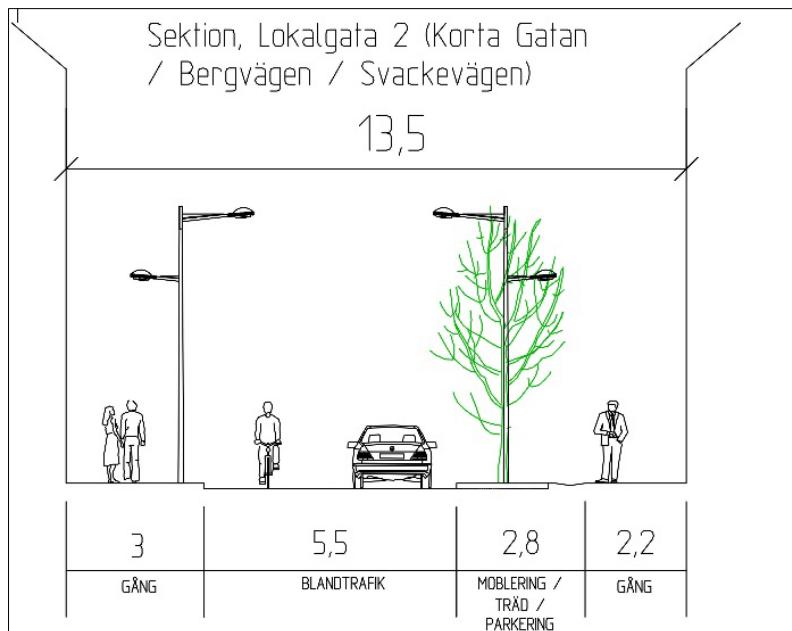
Figur 8 Principektion från Gatustandard i Nacka stad

Nedan presenteras typsektioner för gatorna i Nobelberget och därefter följer en beskrivning av hur gatunätet kommer att utformas. Se bilaga för planritning.

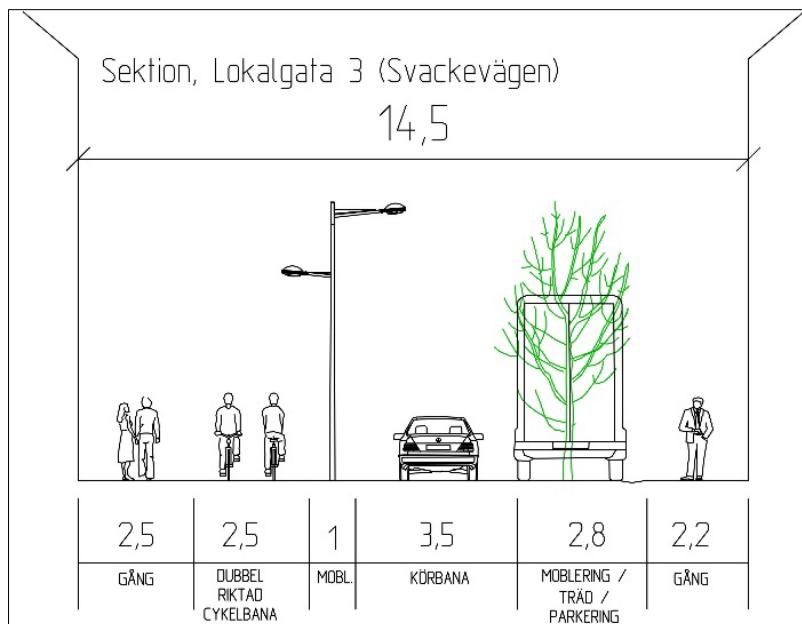


Figur 9 Anger typsektionerna för Fannys väg och del av Bergvägen (lokalgata 1). Mått angivna i meter.

³ Gatustandard I Nacka stad 2015-03-02 (rev 2016-10-31)



Figur 10 Anger typsektion för del av Bergvägen, Korta gatan och del av Svackevägen (lokalgata 2). Mått angivna i meter.



Figur 11 Anger typsektion för del av Svackevägen (lokalgata 3). Mått angivna i meter.

Bergvägen

Östra delen av Bergvägen föreslås få en utformning enligt typsektionen lokalgata 1 (Figur 9). Ett fåtal kanstensparkeringar (varav parkering för rörelsehindrad), lastplatser samt enstaka träd (skelettjordar/ växtbäddar) inryms.

Väster om Fannys väg har sträckan en lutning på 8 % vilket innebär att inga parkeringar kan åstadkommas och istället föreslås en sammanhängande möbleringszon med träd (skelettjordar/ växtbäddar). På grund av en transformatorstation som ska lokaliseras i anslutning till Bergvägen behövs utrymme för ledningspaketet på bekostnad av träd (skelettjord/växtbäddar).

En hastighetsräknande upphöjning i körbanan föreslås innan Bergvägen slutar i en vändplats. Avfallsfordon (LOS) kan angöra samt vända utan att behöva backa med en svänggradie på 9 meter. Tunga lastbilar (LBn) kan angöra med backning. I mitten av vändplatsen finns möjlighet för plantering/dagvattenhantering. Lastplats samt parkering för rörelsehindrad (boendeparkering) inryms.

Vändplatsen föreslås utformas enligt en shared space-lösning med enhetlig markbeläggning utan kantsten men med en fredad zon för gående.

En koppling för gångtrafikanter mellan Bergvägen (vändplats) och Fannys väg föreslås. Om den aktuella ytan föreslås bli kvartersmark är det viktigt att säkerställa att kopplingen är allmänt tillgänglig.

Fannys väg

Fannys väg föreslås utformas enligt typsektion för lokalgata 1 (Figur 9) med möjliga angöringsplatser och lastplatser på den västra sidan

Vändplatsen är utformad utifrån förutsättningarna; infart till garage, avfallshämtning för nedsänkta sopkärl (bostäderna) samt för övriga avfallskärl (ÅVS). Ett avfallsfordon (LOS) kan vända utan backning med en svänggradie på 9 meter. Vändplanen blir på grund av dessa förutsättningar väldigt ytkrävande. En tung lastbil (LBn) kan vända med backning.

Vändplatsen föreslås utformas enligt en shared space-lösning med enhetlig markbeläggning utan kantsten men med en fredad zon för gående.

Svackevägen

Södra delen av Svackevägen föreslås få en utformning enligt typsektionen för lokalgata 2 (Figur 10).

Där Svackevägen ansluter till Bergvägen föreslås en upphöjning av vägbanan.

Där Svackevägen från söder möter gång- och cykelkopplingen från öst föreslås en hastighetsräknande åtgärd i form av en upphöjning i vägbanan. Korsningen utformas på ett vilplan med 3.5% lutning. Motorfordon ska väja för cyklister/gående. Norra delen av Svackevägen utformas med en separat cykelbana och ett körfält med dubbeldelat trafik enligt typsektionen för lokalgata 3 (Figur 11).

Mellan korsningen och vändplats har Svackevägen en lutning på 8 % vilket innebär att inga parkeringar kan åstadkommas. Istället föreslås en sammanhängande möbleringszon med trädrad (skelettjord/växtbädd/magasin).

Vändplats Svackevägen

Studerade alternativ inför samråd

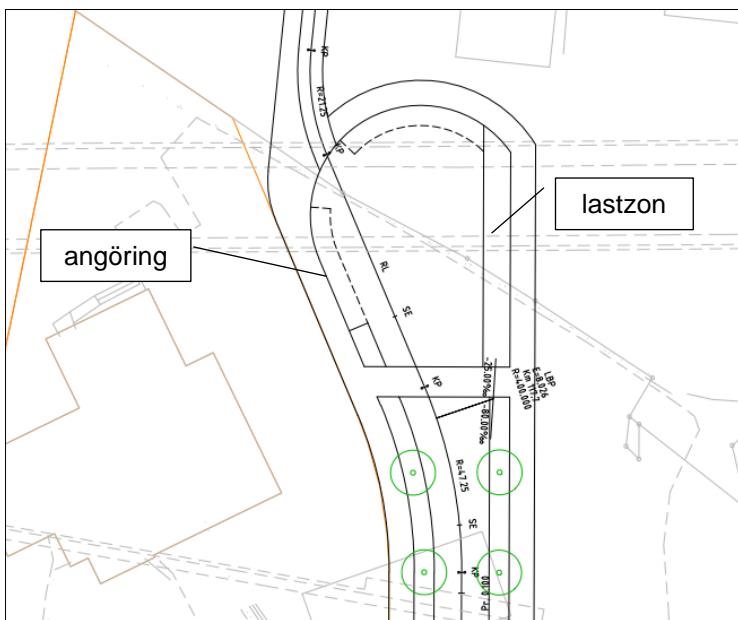
Tre alternativa lösningar för vändplatsen har studerats hösten 2016. För- och nackdelar för varje alternativ är sammanfattade i Figur 12.

	Alt 1	Alt 2	Alt 3
Funktioner (hämta/lämna/varu/avfall)	5	4	1
Lutningar	5	4	2
Planområdesgräns/fastighetsgräns	1	5	5
Hur mkt park man tar i anspråk	2	4	4
Koppling fotgängare/cyklistar	4	4	4
Ev förlängning av Svackevägen	2	4	4

Figur 12 Sammanfattning av vändplan alternativ graderade 1-5 som motsvarar negativt - positivt.

Alt 1 – vändplats utan backning

Vändplatsen är utformad med alla angörings- och avlastningsfunktioner som krävs till förskolan. Ett avfallsfordon (LOS) kan vända utan backning även när det finns parkerade bilar i angöringszonen. Till höger finns en lastplats och härifrån kan man även vända med en tyngre lastbil (LBn) utan backning. Vändplanen ligger på 2.5% lutning och lastplatsen på andra sidan av vändplanen kan avlastas på motsatt sida av förskolan över en passage eller övergångställe som ligger i samma nivå. Cyklister cyklar genom vändplanen men tack vare låga trafikflöden (motorfordon) bedöms lösningen som acceptabel ur trafiksäkerhetssynpunkt. Med alla funktioner blir vändplanen ytkrävande vilket resulterar i intrång i intilliggande fastighet utanför planområdet.

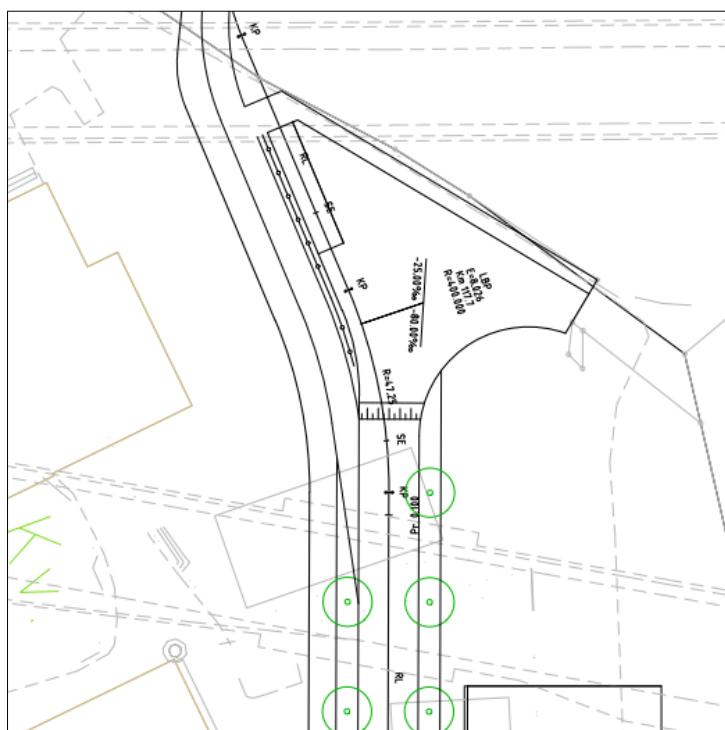


Figur 13- Alt 1- vändplats utan backning

Alt 2 – vändplats med backning

Vändplatsen är utformad med alla angörings- och avlastningsfunktioner som krävs till förskolan med undantag för angöringszon med personbil. Ett avfallsfordon (LOS) kan vända med backning. En tung lastbil (LBn) kan vända med backning.

Vändplanen ligger på 2.5% och det finns möjlighet att angöra personbilar till förskolan på den raka bakdelen av vändplanen. En personbil kan under alla förhållanden vända utan backning, även om det finns en lastbil på lastplatsen. Cyklisterna svänger till vänster före vändplanen vid rampen. Markbeläggning borde studeras i detalj vid den här punkten för att uppnå en lösning som prioriterar cyklister. På grund av låga trafikflöden (motorfordon) är det acceptabelt att cyklisterna korsar vägen. Vid vändplatsens södra del föreslås staket för skydd mot utspringande barn från förskolan. Placering av cykelbanan framför förskolan kan vara ett problem och cykelbanan kan behöva separeras från gångbanan.



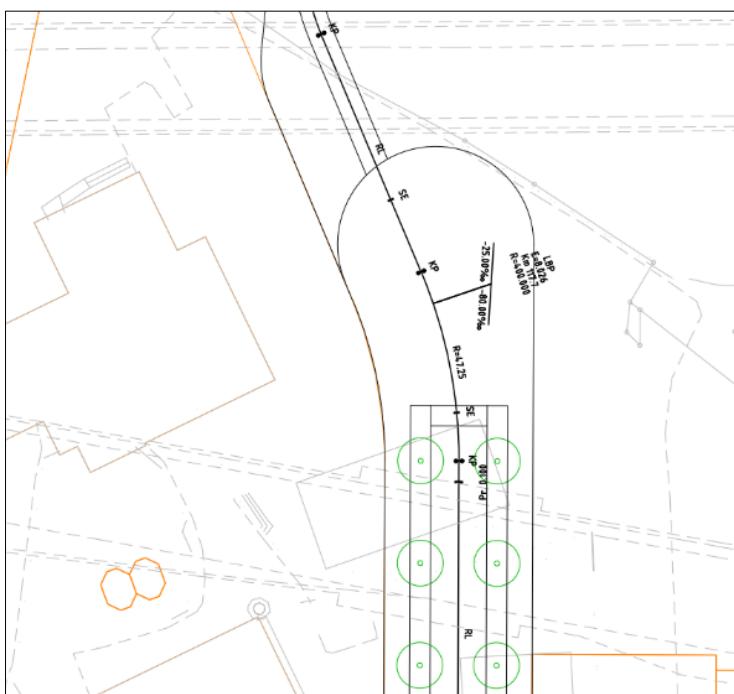
Figur 14 - Alt 2 - Vändplats med backning

Alt 3 - vändplats utan backning med shared space-lösning

Detta alternativ visar en shared space-lösning där det saknas möjligheter att angöra eller lasta av. Vändning görs på gemensam yta för fotgängare, cyklister och motorfordon. Alternativet är yteffektivt och kan på grund av detta bli mindre attraktivt för angöring till förskolan. Lastplats saknas för avfall och varutransporter. Ett avfallsfordon (LOS) kan vända utan backning. En tung lastbil (LBn) kan vända med backning.



*Figur 15 - Exempel på vändplats utan backning med shared space-lösning.
Bildkälla: Google Maps*



Figur 16 Alt 3

Val av vändplats

Vändplanen behöver uppfylla alla trafikfunktioner som krävs för Svackevägen (hämta/ lämna/ varu/ avfall) på ett trafiksäkert sätt. Samtidigt ska lösningen ta hänsyn till terräng, planområdesgräns, koppling för fotgängare och cyklister och eventuell förlängning av Svackevägen. Alt 2 har valts därför att det uppfyller alla trafikfunktioner i en kompakt lösning som kan höjdsättas på ett bra sätt med fungerande lutningar. Lösningen håller sig inom föreslagen planområdesgräns och lämnar mer yta för parken. Om planområdesgränsen kan utökas förordas dock alt 1.

Studerade alternativ efter plansamråd

Alt 1- vidareutvecklad och avfärdad

Vändplatsen har studerats ytterligare efter samråd då planområdesgränsen har flyttats och förutsättningarna därmed har förändrats. En generös vändplats utan backvändning har studerast. Dock har andra förutsättningar framkommit som påverkar val av utformning. På grund av en befintlig huvudledning (spillvatten) i kombination med geotekniska förhållanden bör utbredningen begränsas för att inte påverka ledningen.

Alt 2 vidareutvecklad

Vändplatslösningen som togs fram inför samråd och som kräver backrörelse har vidareutvecklats (se bilaga). Nya förutsättningar har tillkommit som påverkar utformningen. Idag finns en befintlig stödmur som går parallellt med fastighetsgränsen och denna har satts som fysisk begränsning västerut. En parkeringsplats för rörelsehindrade kopplat till förskolan inryms. Parkeringsplatsen ska täcka behovet av parkering enligt BBR (Boverkets byggregler) för förskolans personal samt för hämtning och lämning. Vändplatsen kommer att utformas för nyttotrafik till förskolan (varu- och avfallstransport). Hämtning och lämning för bil är enbart planerad för personer med rörelsehinder. En särskild utredning gällande behov av hämta & lämna för förskola har tagits fram (se avsnitt Hämta & lämna förskola). Ett avfallsfordon (LOS) kan vända med backning. En tung lastbil (LBn) kan vända med backning. En personbil kan under alla förhållanden vända utan backning, även om det finns en lastbil på lastplatsen. En vändplats i anslutning till planerad park och förskola bör utformas utan att backrörelser förekommer. De fysiska begränsningarna omöjliggör en sådan lösning.

	Alt 2
Funktioner (hämta/lämna/varu/avfall)	4
Lutningar	4
Fastighetsgräns	5
Hur mkt park man tar i anspråk	4
Koppling fotgängare/cyklistar	4
Ev förlängning av Svackevägen	4

Figur 17 Utvärdering av Alt 2- vidareutvecklad

Parkerings och angöring

Boendeparkerings ska lösas inom kvartersmark. Ett antal parkeringsgarage planeras som ska täcka behovet för planerad bebyggelse. Undantag kan göras för parkering för rörelsehindrad som kan ske på gatumark 25 m från huvudentré. Området har gatutulningar på mer än 2 % vilket försvarar möjliga placeringar av parkering för rörelsehindrad. Lösning inom garage eller på gård behöver i så fall säkerställas.

Ett mindre antal parkeringsplatser i gaturummet föreslås. Denna utformning är i enlighet med Gatustandard för Nacka stad. Parkeringsplatserna kan nyttjas för besöksparkering.

Tillgänglig angöring kan ske i kantsten på gatorna inne i området och/eller på lastplatser.

Angöring till bostadsentréer ska finnas inom 25 m. Angöring för avfallsfordon (nedsänkta sopkärl till bostäderna) finns inom 6 m (kranbil för underjordsbehållare) och för verksamheterna och förskolan inom 8-10 m.

Ersättningstrafikens uppställningplatser föreslås samnyttjas för angöring till bostadsentréer, leveranser och sophämtning längs Sickla industriväg.

Angöringszon i södra delen av Sickla industriväg ligger på 3,5 % samt 5% lutning vilket inte medger tillgänglig angöring men enbart lastplats på 3,5 %.

Lastplatser på Sickla industriväg är 2,5 m breda och lastplatserna på lokalgatorna inom området är 2,0 m (med undantag för en lastplats på Svackevägen). Lastplatserna inom området är huvudsakligen av temporär karaktär (avsedda för avfallsfordon och flyttfordon).

Angöring till lokaler

Inom området utreds förutsättningarna för att placera lokaler i bottenvåningen. Vilken typ av verksamhet som planeras inrymmas är inte bestämt. Detaljplanen bedöms möjliggöra centrumverksamhet. Behov av angöring för varu- och avfallstransport finns. I de föreslagna lokalerna på Sickla industriväg/ gc-stråket Svackevägen finns möjlighet för lastning/lossning samt avfallshantering på angöringsplatser samt ersättningstrafikens hållplatslägen. På Svackevägen har lokal föreslagits. Lastning/lossning samt avfallshämtning för Svackevägens södra lokal kan ordnas på Svackevägen förutsatt att soprum förläggs nära lastplats.

Lastning/lossning för lokal på Sickla industriväg/Korta gatan kan åstadkommas om avsteg görs. Den föreslagna lastplatsen på Korta gatan är av temporär karaktär. Om avsteg inte kan godtas föreslås den västra lastplatsen på Korta gatan nyttjas för varu- och avfallstransport som ligger på ett längre avstånd från lokalen.

Hämta/lämna förskola

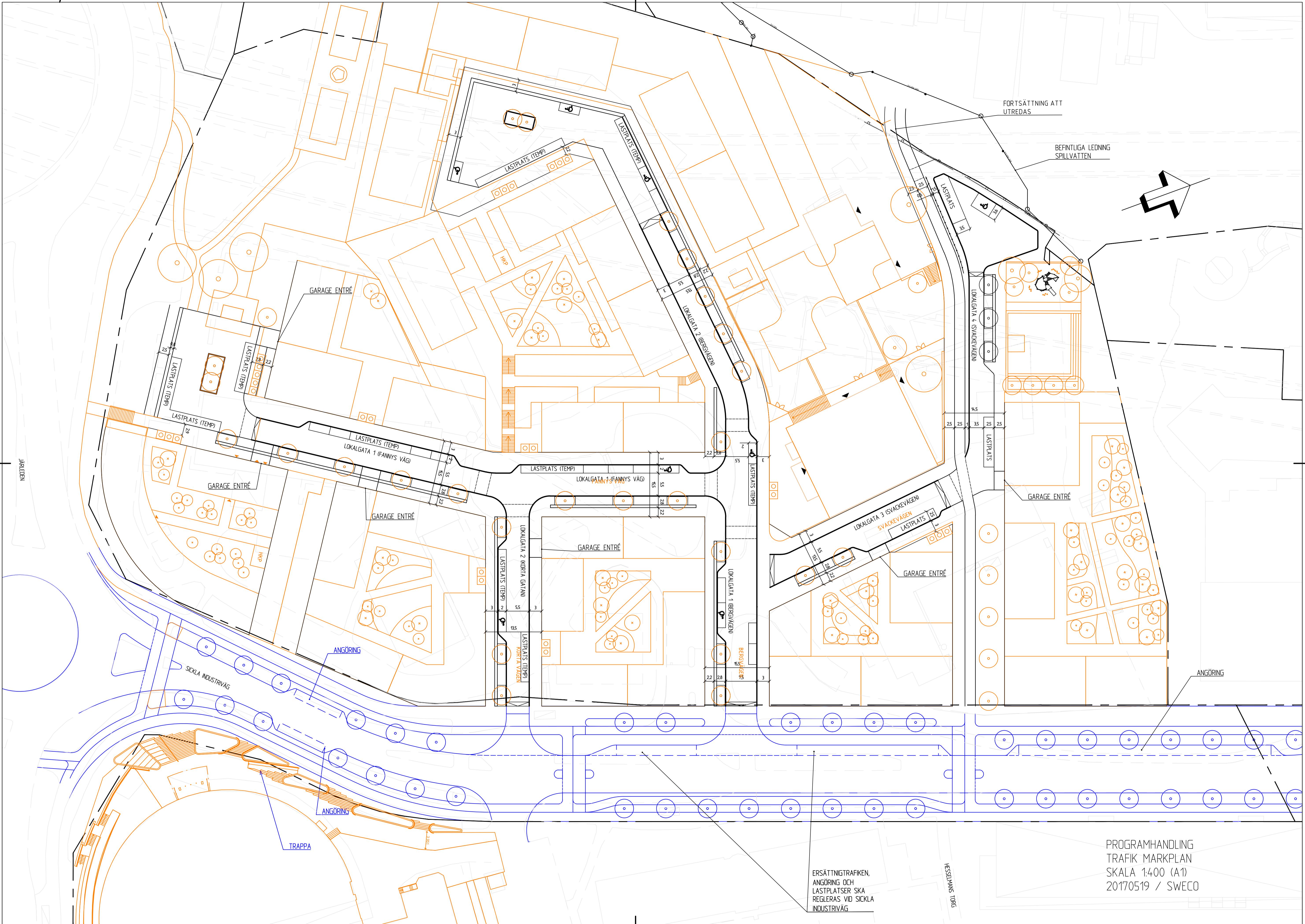
Följande bedömning om behov av cykel- och bilplatser har gjorts i ett särskilt PM⁴.

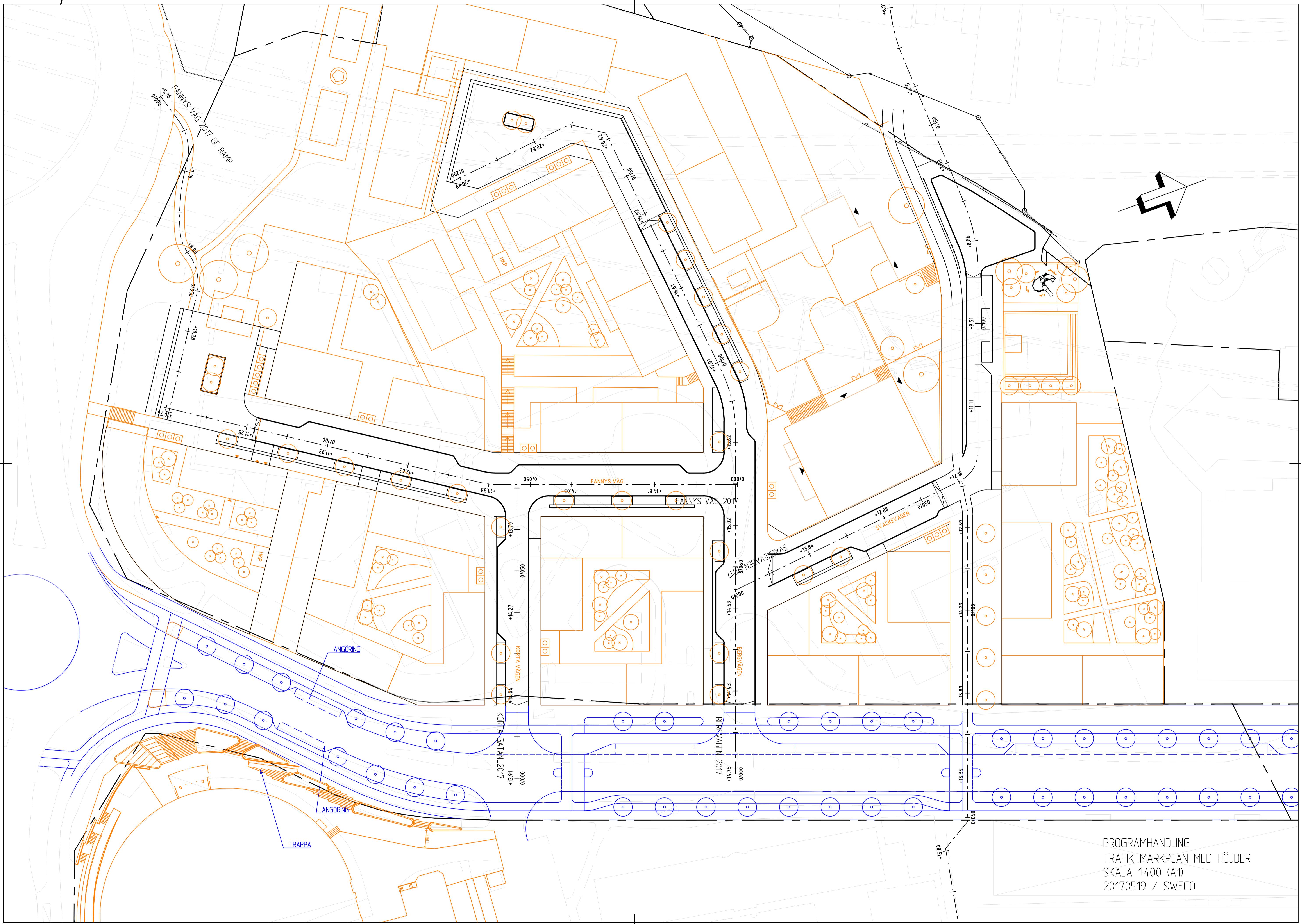
Typ av parkering	Antal	Placering	Information
Hämta/lämna cykelparkering	10 st.	På kvartersmark i direkt anslutning till entrégrind	Anpassat för lastcykel
Barncykelparkering	20 st.	Innanför grind förslagsvis nära barnvagnsparkering	Kunna låsa fast cykel
Personalcykelparkering	15 st.	Innanför grind nära personalentré	Hög låsbarhet, kunna låsa fast ramen
Bilparkering för rörelsehindrad	1 st.	Högst 25 m från huvudentré enligt BBR	Bilparkering för rörelsehindrad enl BBR.
Hämta/lämna bilangöring	2 st	På Bergvägen och Fannys väg, inom 100 m från entrégrind.	Hänvisas till samnyttjad kantstensparkering.
Personalparkering	4 st	I garage på Svackevägen	

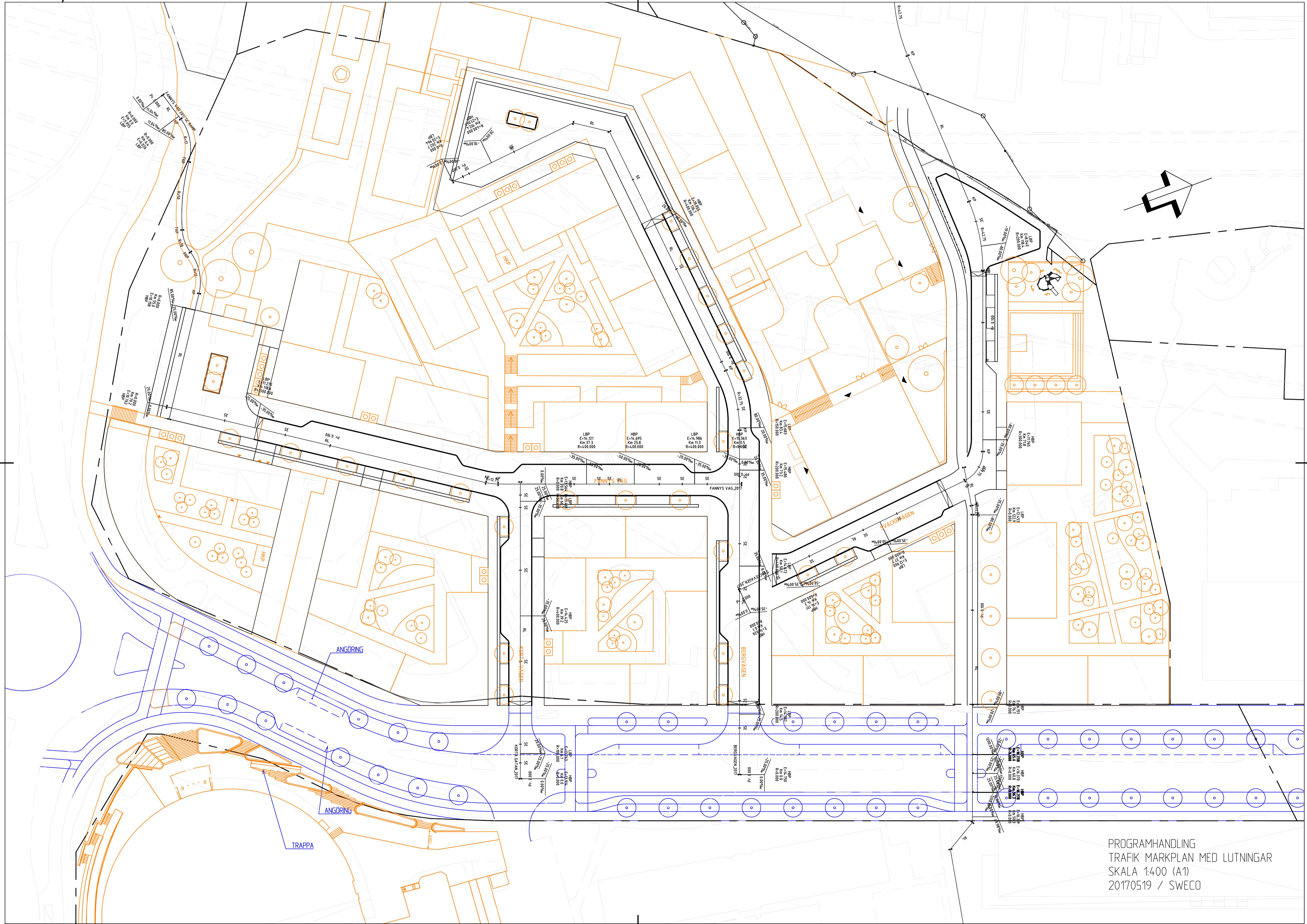
Bilagor

- Plan (A1) TRAFIK MARKPLAN
- Plan (A1) TRAFIK MARKPLAN MED HÖJDER
- Plan (A1) TRAFIK MARKPLAN MED LUTNINGAR
- Sektion (A3) SEKTIONER I OMRÅDET
- Framtida lokalgata 4
- Profil 1 av 2(A1)
- Profil 2 av 2 (A1)

⁴ PM Parkering förskola

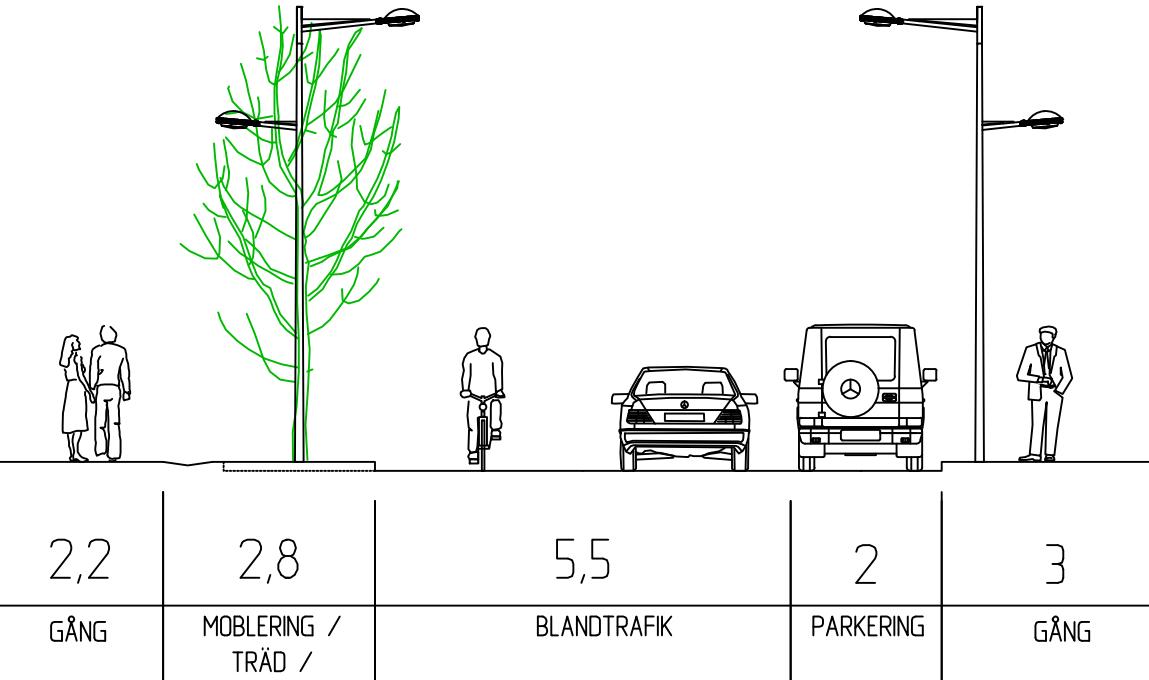






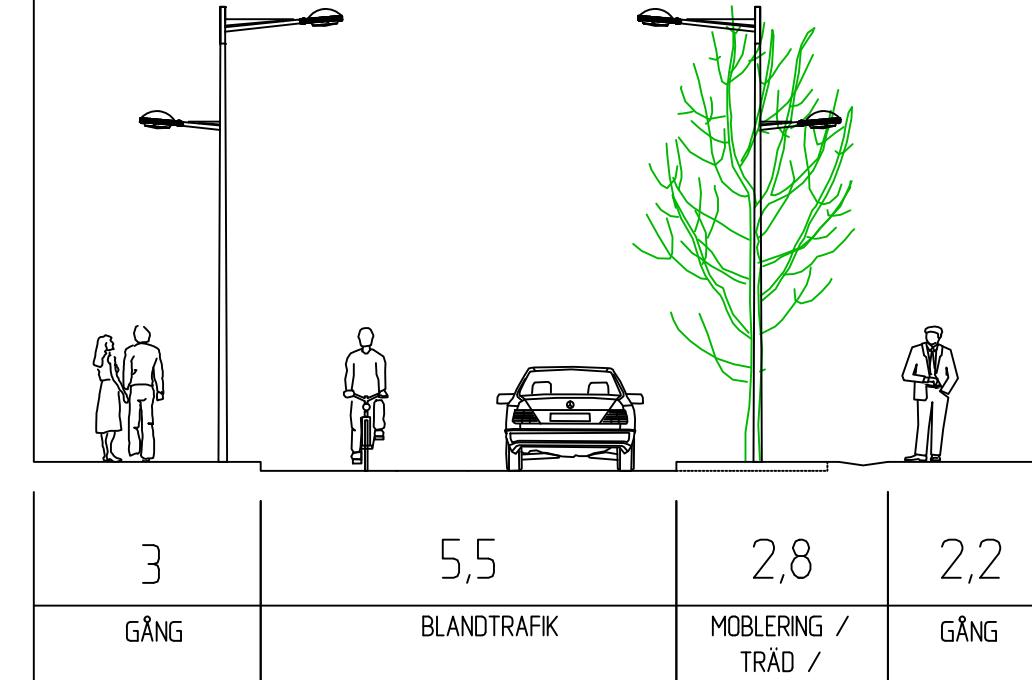
Sektion, Lokalgata 1 (Fannys Väg / Bergvägen)

15,5



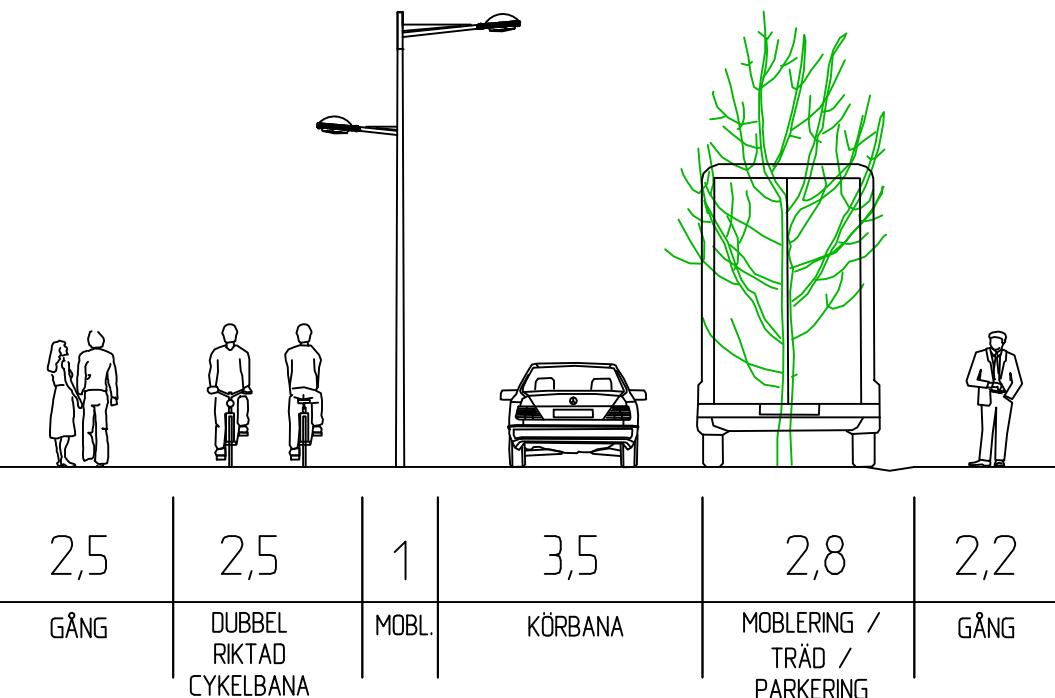
Sektion, Lokalgata 2 (Korta Gatan / Bergvägen / Svackevägen)

13,5



Sektion, Lokalgata 3 (Svackevägen)

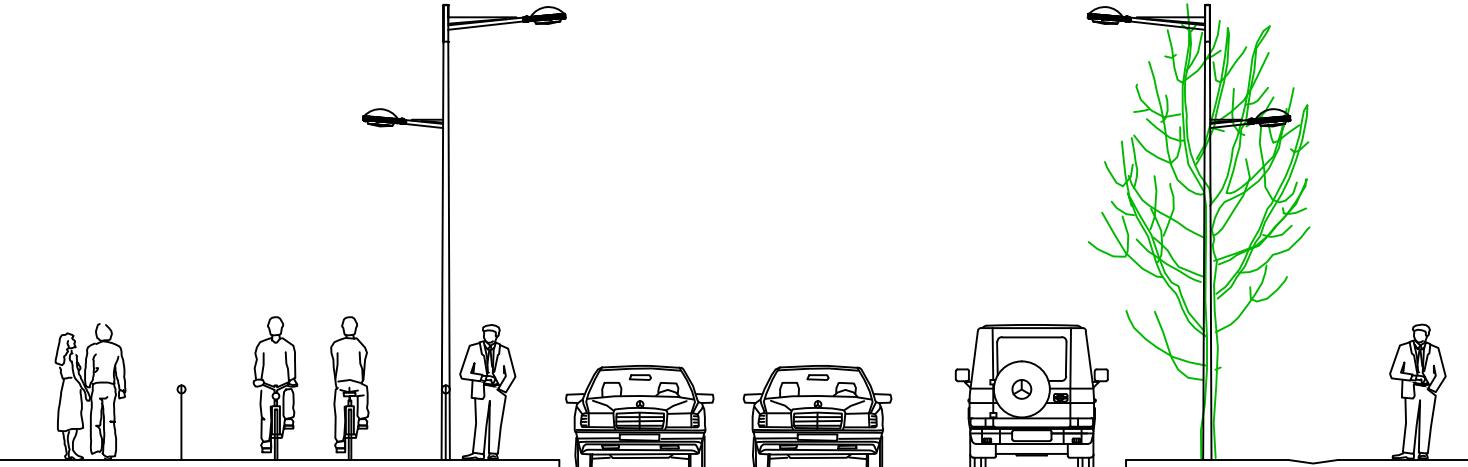
14,5



SEKTIONER INuti OMRÅDET.
Skala 1:100 (A3)
SWECO
20170406

Sektion, Lokalgata 4 (Svackevägen framtid
vid dagis)

20



2,5

2,5

1,5

2

5,5

2,8

2,2

GÅNG

DUBBEL
RIKTAD
CYKELBANA

0,5

1,5
LASTZON /
HKP
GÅNG / LAST
PLATTFORM

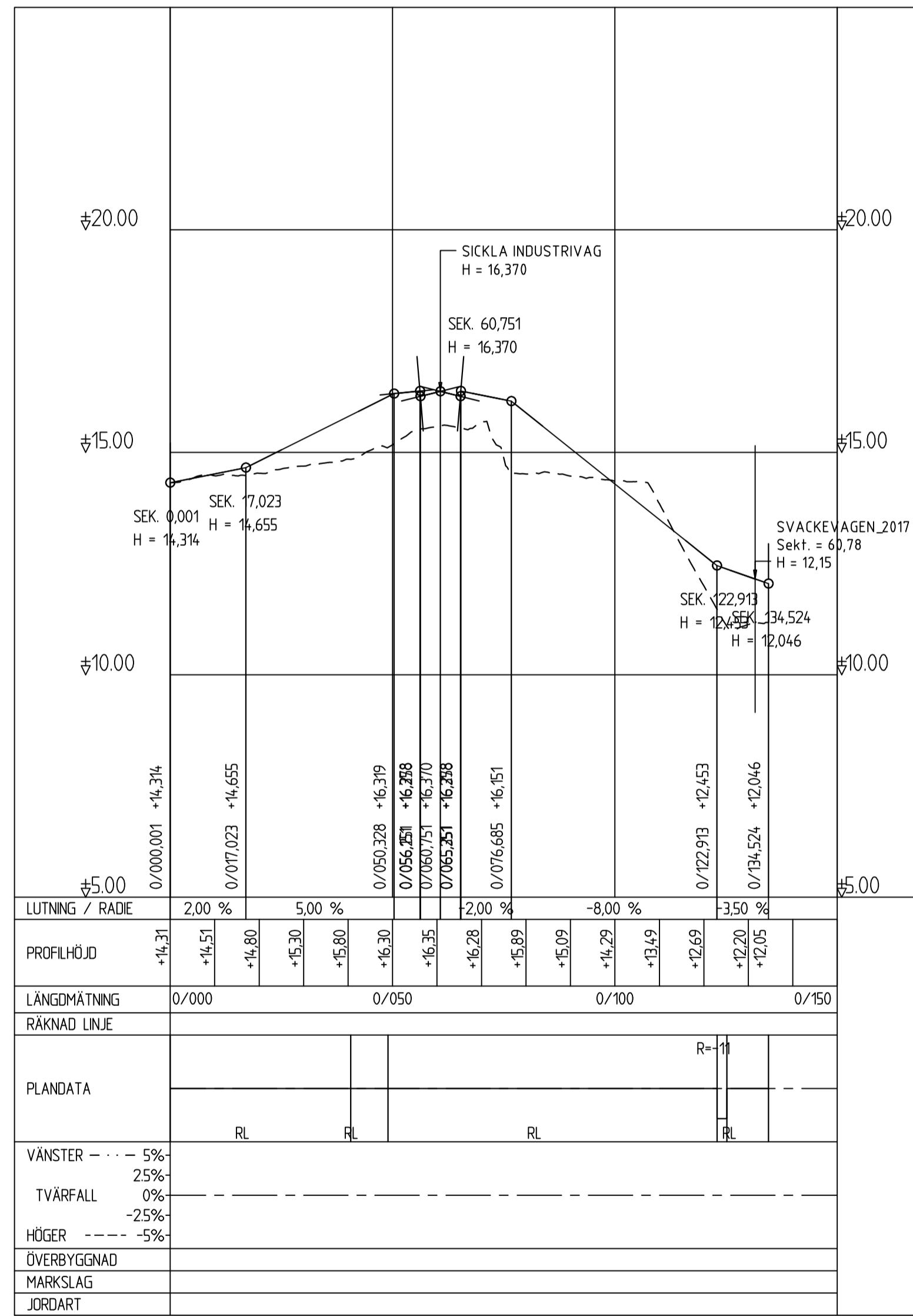
KÖRBANA

PLANTERING

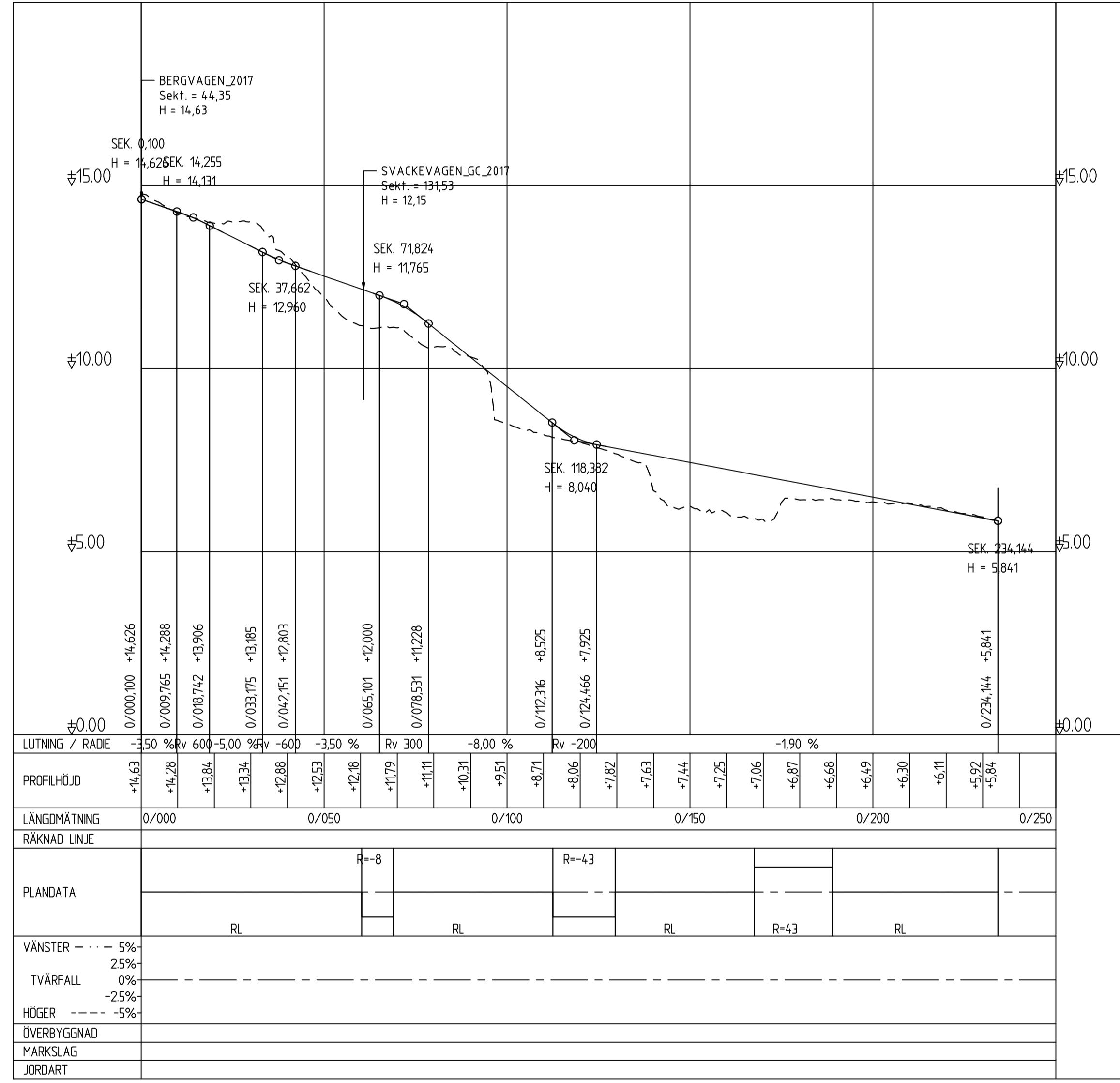
GÅNG

FRAMTIDA LOKALGATA 4
Skala 1:200 (A3)
SWECO
20170406

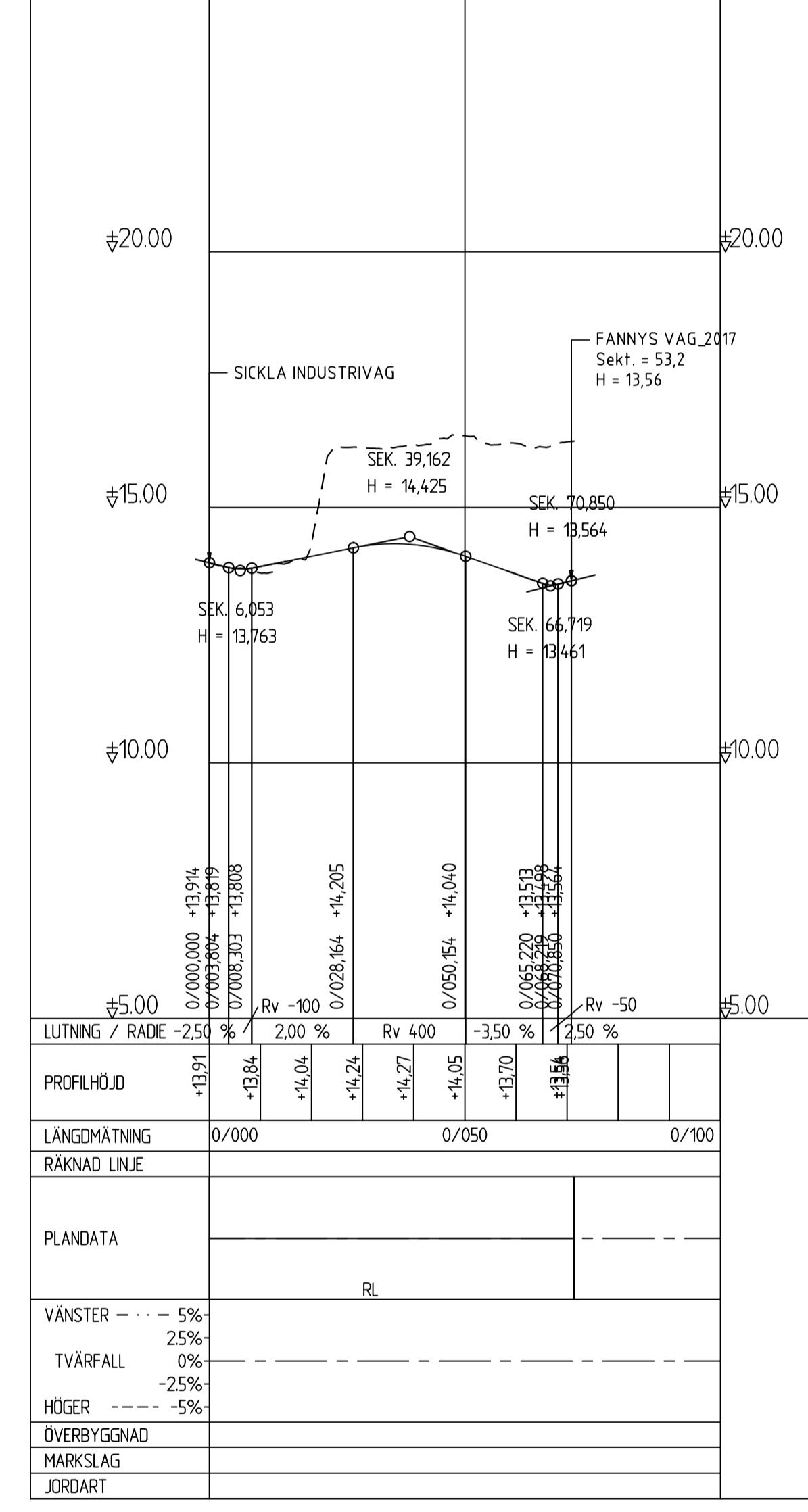
SVACKEVAGEN_GC_2017



SVACKEVAGEN_2017



KORTA GATAN_2017



PROGRAMHANDLING
PROFIL 1 (2)
SKALA V: 1:100 H:1:1000 (A1)
SWECO
20170421

