



MAGELUNGSVÄGEN

PROGRAM

ANDERSSON JÖNSSON LANDSKAPSARKITEKTER . 2018-06-25



INNEHÅLL

Förutsättningar	2
Utredning	3
Samlingskarta ledningar	4
Illustrationsplan	6
Sektioner	8

Bakgrund

Magelungsvägen är en del av ett utpekade område för nya bostäder i program för Tyngdpunkt Farsta. Tyngdpunkt Farsta ligger därmed till grund för detta programarbete som ska utgå från dess principer. Enligt Tyngdpunkt Farsta ska Magelungsvägen ges en ny utformning som stadsgata i samband med att nya bostäder planeras i anslutning till vägen. Projektet är en viktig del i att nå målet med 40 000 bostäder fram till år 2020 och ingår i nya tunnelbanans influensområde.

Syfte

Syftet med detta program är att ta fram förslag på hur Magelungsvägen kan utformas och omvandlas till en stadsgata med nya bostäder, angöring, gång- och cykelstråk etc.

Metod & avgränsning

Arbetet har omfattat utredning av gestaltningsförutsättningar samt framtagande av programskiss för Magelungsvägen och anslutande mark mellan Ågesta broväg och Mårbackagatan, samt del av Ullerudsbacken. Arbetet har genomförts i nära samarbete med ansvariga tjänstemän inom Stockholms stad samt med av staden anlitade konsulter, Structor Mark Stockholm AB.

Den nya gatans sektion och måttkedjor har utretts, för att ge så goda förutsättningar som möjligt för ett aktivt och tryggt stadsliv längs gatan. De underlag som använts är grundkarta, flygscanning och samlingskarta.

Nuläge

Magelungsvägen är idag en trafikled med skyltad hastighet 50/70 km/h. Bebyggelsen är orienterad söder om vägen, medan spår och pendeltågsstation finns i norr. Magelungsvägen går i högt läge och passerar för gång- och cykel sker främst via två gång-och cykeltunnlar under vägen. Österut från Ullerudsbacken finns en stödmur som avskärmar vägen från naturmarken och de lägre liggande fristående flerbostadshusen i söder. Bebyggelsen längs den västra delen av sträckan utgörs av tre kringbyggda kvarter med lokalgator.

Planområdet ligger vid infarten till östra Farsta strand och rymmer idag parkeringsytor och natur i anslutning till befintliga bostadshus. Bebyggelsen intill planområdet utgörs av lamellhus från 1960-talet. Direkt öster om planområdet ligger Forsängens parklek där det finns organiserad lek, olika verkstäder, öppen förskola och bevarad naturmark för lek. Parken är bemannad dagtid. I närområdet finns flera förskolor och familjedaghem. Inom området för nya hus längs gatan finns enstaka berg i dagen, samt och bostadsgårdar med bevarad naturmark mellan husen. I området finns en del äldre ekar och tallar, samt annan vegetation.

En förutsättning för ny utformning av gatan är att hastigheten sänks till 60 km/h. En annan viktig förutsättning för att skapa en trygg och befolkad gata är att lyfta gång och cykeltrafiken till gatans nivå. Idag finns gång- och cykelbanor på var sida om Magelungsvägen, avskilt från vägen. Två två gång-och cykeltunnlar sammankopplar gång- och cykeltrafiken under vägen.

Utredning av sektion

Magelungsvägens sektion har utretts med utgångspunkt att vägen omgestaltas till en stadsgata i samband med att ny bebyggelse uppförs på dess södra sida. Vägen omvandlas till gata med trottoar, cykelbanor, gatuträd och längsgående parkeringar för angöring. Refugen i vägens mitt minskas och en sträcka av den befintliga gång och cykelbanan på vägens norra sida lyfts upp i gatunivå och breddas. Arbetet har inriktats på delen mellan Mårbackagatan och Ullerudsbacken, eftersom det är här den nya bebyggelsen planeras. Tanken är dock att hela avsnittet omgestaltas för ett enhetligt uttryck.

I tidigt skede var förutsättningen att nyttja befintlig vägöverbyggnad, med en totalbredd på mellan ca 22 till 24 meter. Under utredningsarbetet har det dock visat sig att det är nödvändigt att bredda gatans sektion för att kunna ge plats för gatuträd, busstrafik och tillfredställande bredd på gång- och cykelbanor mm.

Möjligheten att lägga igen båda gångtunnlarna har utretts. I tidigt skede planerades för hastighet 40 km/h vilket innebar goda förutsättningar att förlägga korsningspunkter för gående i nivå med gatan. Fördelen med att lägga igen gångtunnlarna skulle vara att cykelpendlingsstråket kunde lyftas upp till gatunivå längs hela sträckan. I den östra tunneln finns en fjärrvärmeledning och en igenläggning av tunneln skulle innebära extra åtgärder för att göra dessa åtkomliga. På grund av att Magelungsvägen nu planeras för 60 km/h behövs ändå en gång-och cykeltunnel – varför den östra gångtunneln sparas.

Fortsatt arbete

Denna utredning beskriver grundläggande idéer för hur vägen kan omgestaltas för att bättre fungera som en gata i takt med att området utvecklas med fler bostäder.

Det fortsatta arbetet med framtagande av systemhandling omfattar projektering av gatan avseende ledningar, busshållplatser, lösningar för igenläggande av en gång-och cykeltunnel och hanteringen av de ledningar som finns där, samt hur tillgängliga samband för gående och/eller cykel mot pendeltåget kan skapas.

Projektgrupp

STOCKHOLMS STAD, Exploateringskontoret:
Therese Ericsson, projektledare
Veronica Brasch, byggprojektledare
Anna Widborg, trafikplanerare
Inger Åberg, landskapsarkitekt

STOCKHOLMS STAD, Stadsbyggnadskontoret:
Anna Olmars, stadsplanerare

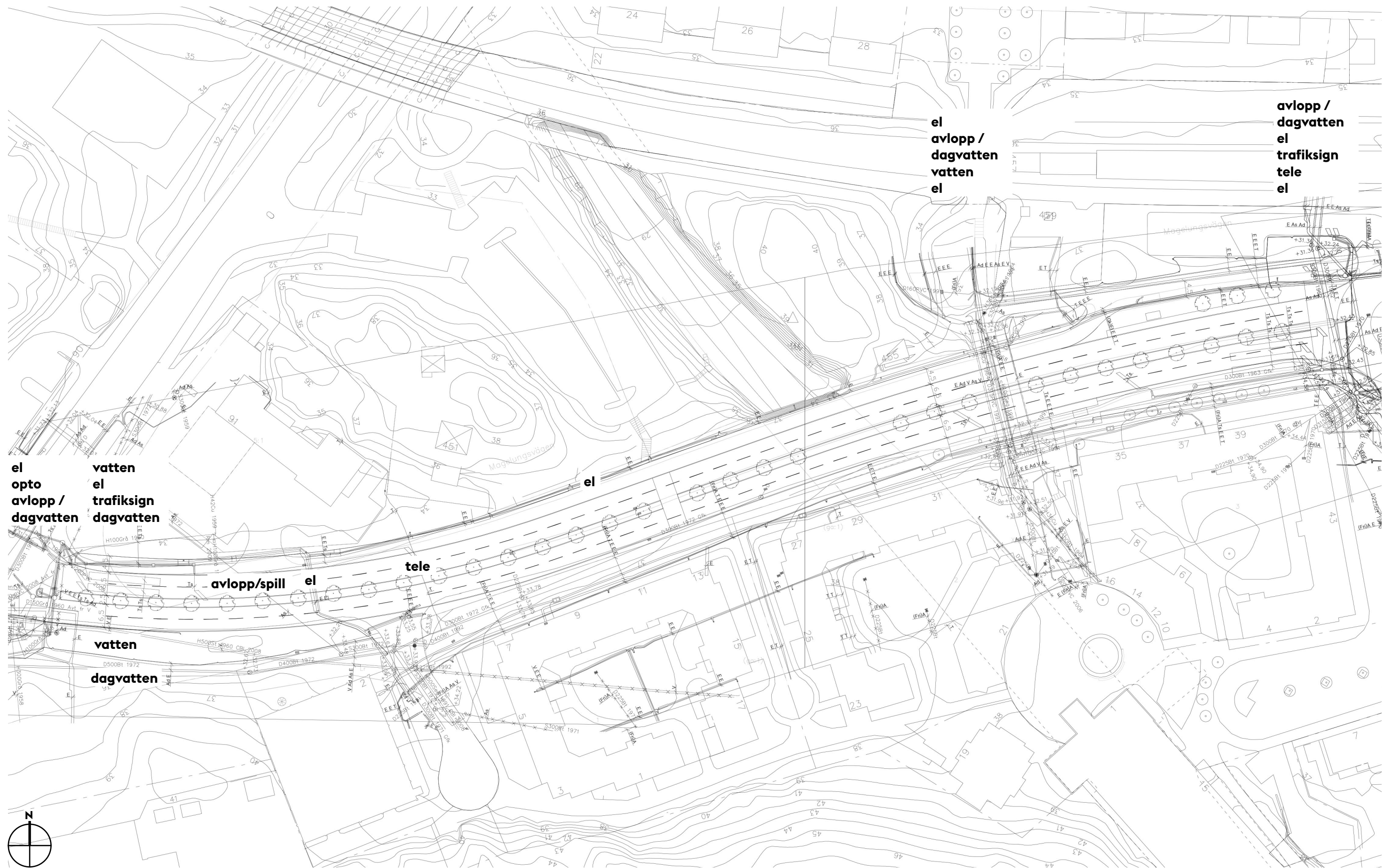
STOCKHOLMS STAD, Trafikkontoret:
Anton Arnander, trafikplanerare

KONSULTER

Andersson Jönsson Landskapsarkitekter AB:
Viktoria Arvidsson, landskapsarkitekt

Structor Mark AB:
Patrik Nordlund, väg- och gatuingenjör

SAMLINGSKARTA LEDNINGAR



SAMLINGSKARTA LEDNINGAR

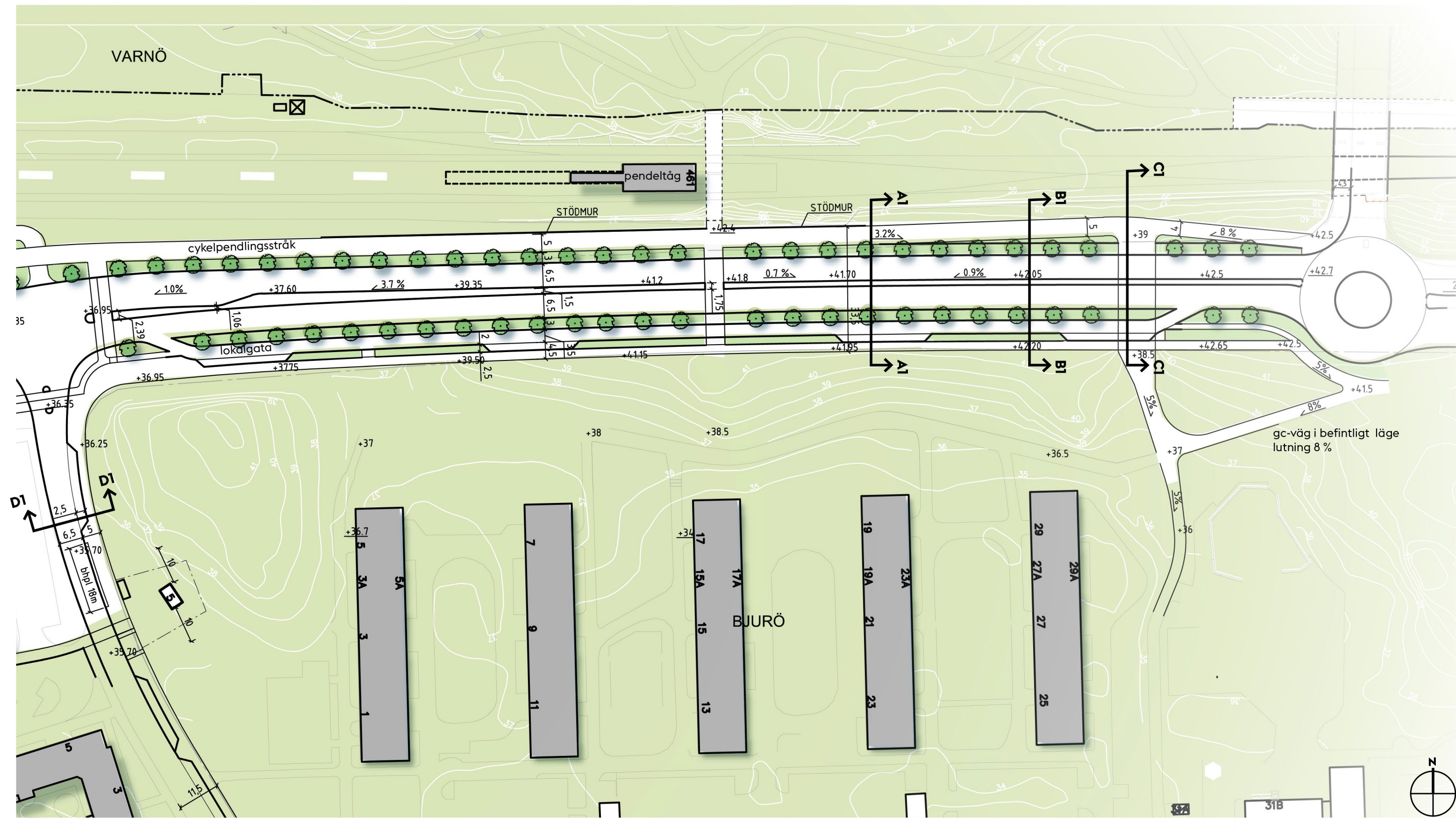


SKALA 1:1000 (A3)

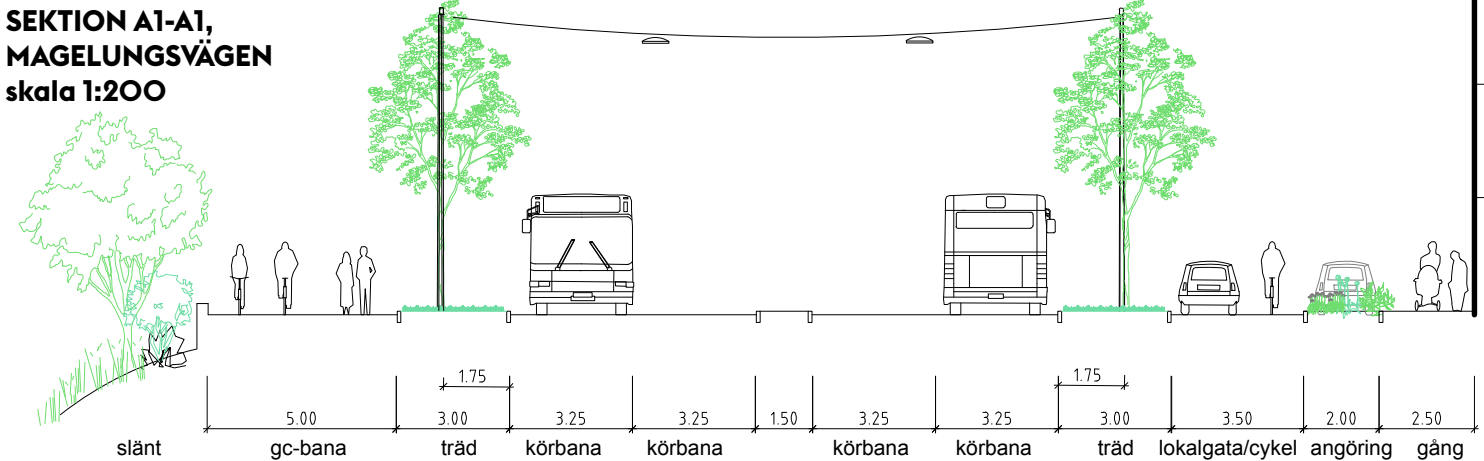
ILLUSTRATIONSPLAN

ANDERSSON JÖNSSON LANDSKAPSARKITEKTER / STRUCTOR MARK

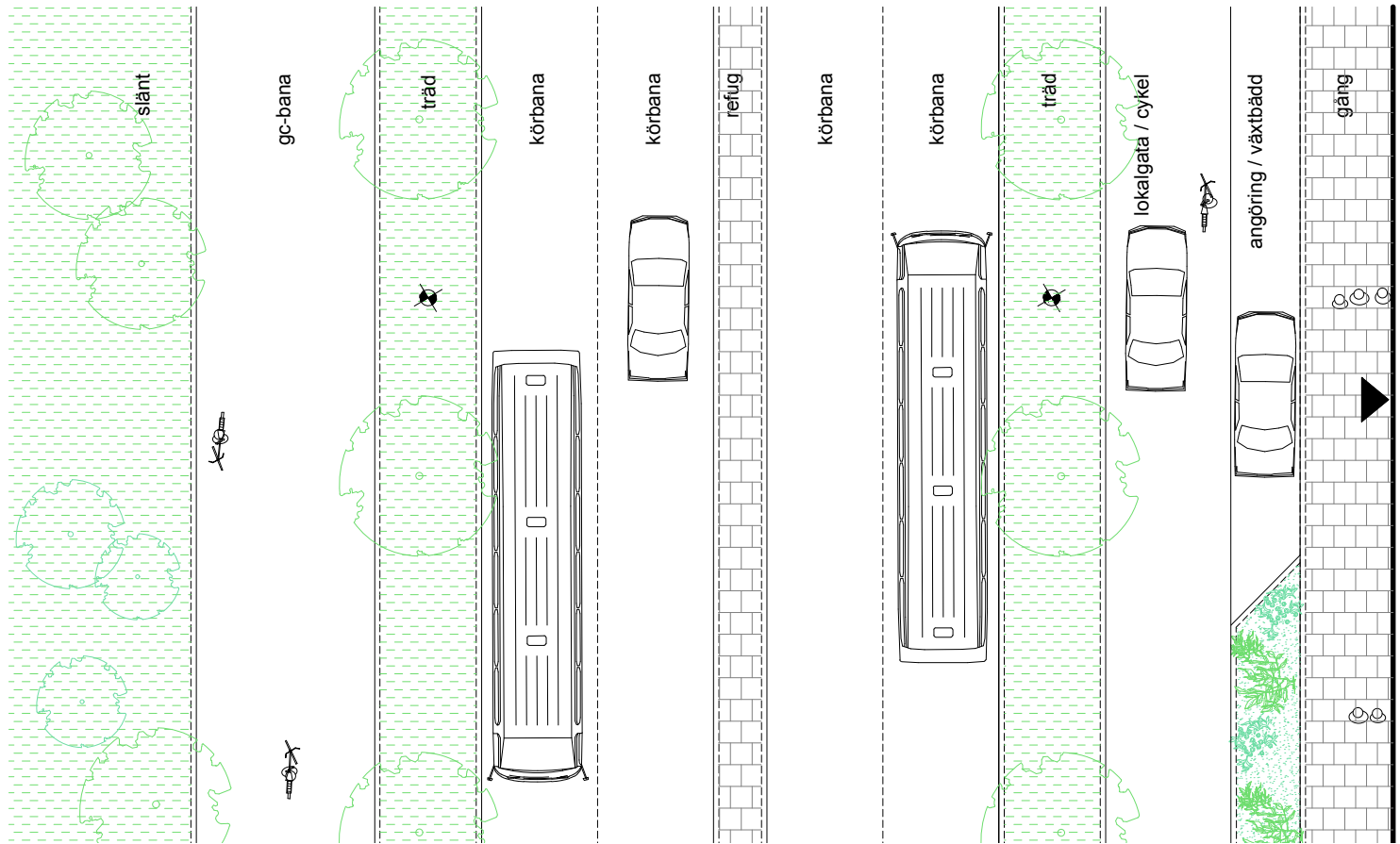




**SEKTION A1-A1,
MAGELUNGSVÄGEN
skala 1:200**



**PLAN
MAGELUNGSVÄGEN
skala 1:200**



FÖR OCH NACKDELAR

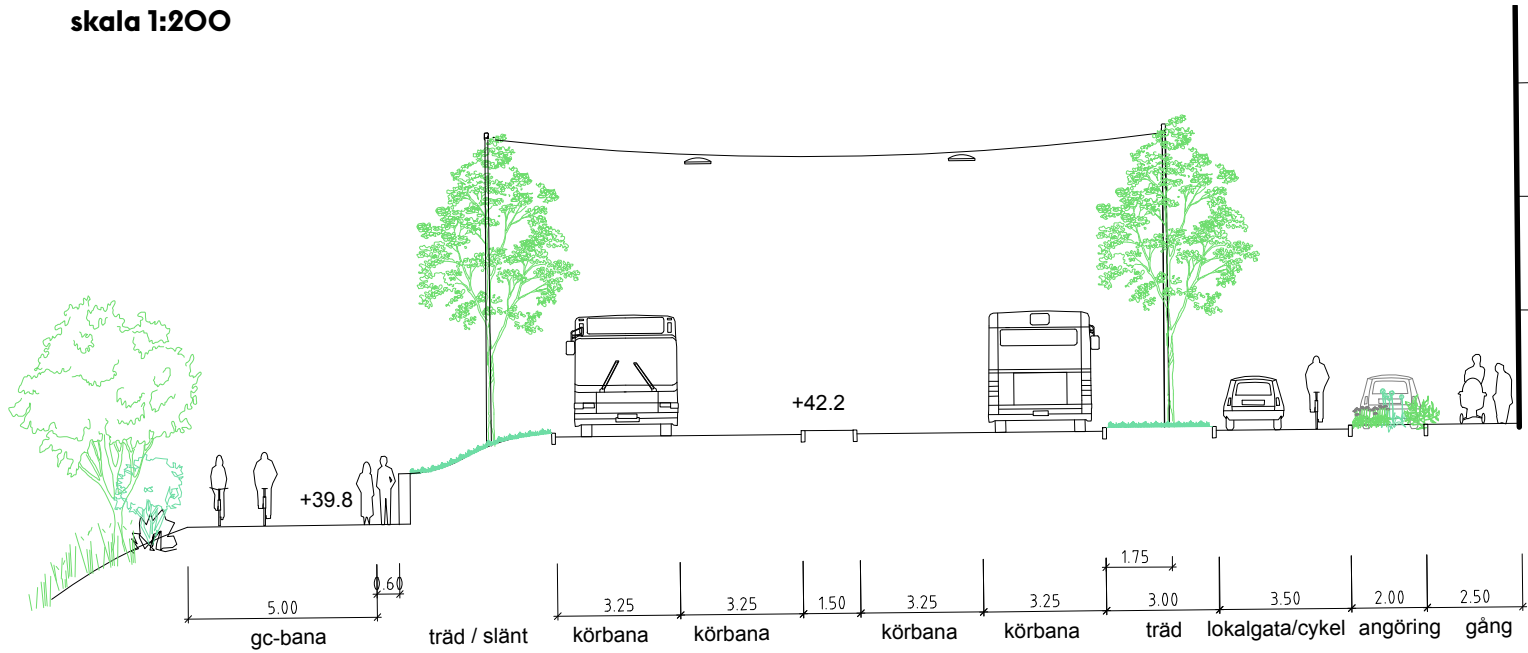
Nytt förslag för utformning av Magelungsvägen innebär i stort sett att vägens befintliga bredd bibehålls med fyra körfält och en ca 1,5 m bred stenlagd refug. Vid läge för övergångsställen breddas refugen lokalt till 1,75 m för att möjliggöra för gående att korsa gatan på ett säkert sätt. Gatumiljön kompletteras med trädrader på var sida och mer stadsmässig belysning. Mot pendeltåget planeras en 5 meter bred gång- och cykelväg. En lokalgata anläggs mot de nya fastigheterna, enligt samma princip som kvarteren Ångsö mfl i väster. I en zon närmast trottoaren finns lastplatser som varvas med gröna växtbäddar – för omhändertagande av dagvatten och en lummigare upplevelse av gaturummet.

Nackdelen med ny utformning är ytterligare en lågpunkt i längdmätning runt 0/600, vilken medför en något ryckigare profil. Det är dock så pass små nivåskillnader att sikten inte påverkas. Ett annat alternativ är att gatan ligger kvar i tidigare profil med en svag jämn lutning upp mot cirkulationen – men detta innebär en mer upphöjd gata som följd.

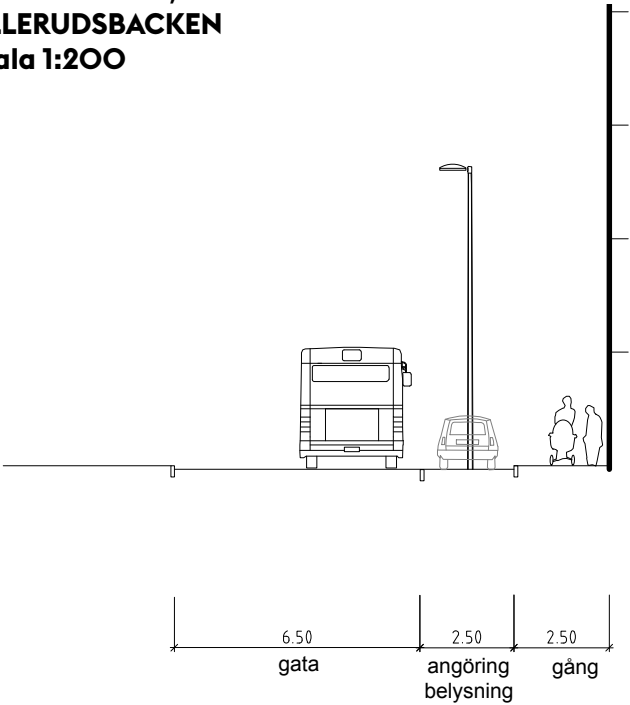
På norra sidan, mellan gångbron och gång-och cykeltunnel sektion B1, kommer utformningen att avvika från principsektionen med en stödmur mellan grönyta och gc-väg. Gång- och cykelbanan viker av från vägen för att ledas ner i tunneln. Detta blir en följd av att tunneln under Magelungsvägen ska bevaras. En nackdel med denna utformning är att trafikslagen blir mer separerade, med en huvudled, en lokalgata och längst i öster ett gång- och cykelstråk i nedsänkt läge.

Vid punkthuset där lokalgatan avslutas skapas en bredare grön zon (förgård) mot fastigheten.

SEKTION B1-B1,
MAGELUNGSVÄGEN
skala 1:200



SEKTION D1-D1,
ULLERUDSBÄCKEN
skala 1:200



SEKTION C1-C1,
MAGELUNGSVÄGEN
skala 1:200

