

PM
2006 01

Cykelbana längs Folkparksvägen



Programutredning



TRAFIKKONTORET





Bakgrund

I Stockholms stads cykelplan för ytterstaden från 2005 föreslås ny cykelbana längs Folkparksvägen. I cykelplanen betraktas cykeln först och främst som ett transportmedel för övergripande cykling mellan stadsdelar, vilket innebär att stor vikt ska läggas vid att skapa gena och sammanhängande cykellänkar.

I Solberga pågår planering för ett flertal exploateringsobjekt. Ett program för ny bebyggelse har antagits av Stadsbyggnadsnämnd 2005 och arbetet med att ta fram detaljplaner för ingående projekt pågår. Dessa detaljplaner ska utformas så att de ej hamnar i konflikt med de cykelbanor som föreliggande program visar.

Det har tidigare gjorts en utredning om möjlig snabbspårväg genom Solberga. Utredningen gäller som planeringsförutsättning både för kommande exploateringar och för cykelbanorna i denna utredning.

Folkparksvägen idag

Folkparksvägen är 1,5 kilometer lång och sträcker genom Solberga, från Kontrollvägen i norr till Götalandsvägen i söder. Drygt 4 000 fordon trafikerar gatan varje dag.

Folkparksvägen är, och uppfattas, som en väg mycket fint inplacerad i naturlandskapet. Trädvegetation och berghällar omsluter och ramar in vägen längs större delen av sträckan. De mest påfallande och förskönande trädarterna är välvuxna ekar och tallar.

Det finns gångbanor på båda sidor om gatan längs hela sträckan. Närmast Götalandsvägen, förbi gamla Solberga sjukhem, finns dessutom en dubbelriktad cykelbana väster om vägen. Den sträcker sig 200 meter innan den går in i parkmark.

SL trafikerar Folkparksvägen med linje 142, som går mellan Älvsjö station och Telefonplan. I högt trafik går linjen i tiominuterstrafik i båda riktningar.

Parkeringsplatser finns i dag längs gatans östra sida.

Inför utbyggnaden av Folkparksvägen med cykelbanor är det viktigt att planera så att den befintliga karaktären av väg integrerad i naturlandskapet kan behållas, genom att minimera ingrepp i värdefull vegetation och berghällar.

Förslag till nya cykelbanor

Generellt

Förslaget innebär enkelriktade cykelbanor längs båda sidor om gatan. För cyklister är enkelriktade cykelbanor att föredra framför dubbelriktade. Det är bara delen närmast Götalandsvägen som cykelbanan blir dubbelriktad, där befintlig cykelbana nyttjas.

Cykelbanan läggs närmast körbanan, med gångbanan utanför. Bredderna på cykel- respektive gångbana blir 1,5 + 2 meter. Vid pareking längs gatan ökas cykelbanans bredd till 2 meter. Där cykelbanan är friliggande föreslås bredden 2,5 meter, för att få tillräcklig bredd för driftfordon.

Hänsyn till värdefull befintlig vegetation och vackra berghällar har påverkat lokaliseringen av cykelbanorna. Ett fåtal träd behöver fällas. De träd som fälls är inte några av de mest värdefulla. Men träd som ändå måste fällas föreslås ersättas med nya.

Ingrepp i de släta berghällarna som ansluter mot vägen har också undvikits. Begskärningar har begränsats till redan tidigare sprängt berg.



Foto denna sida: Infobild SBK

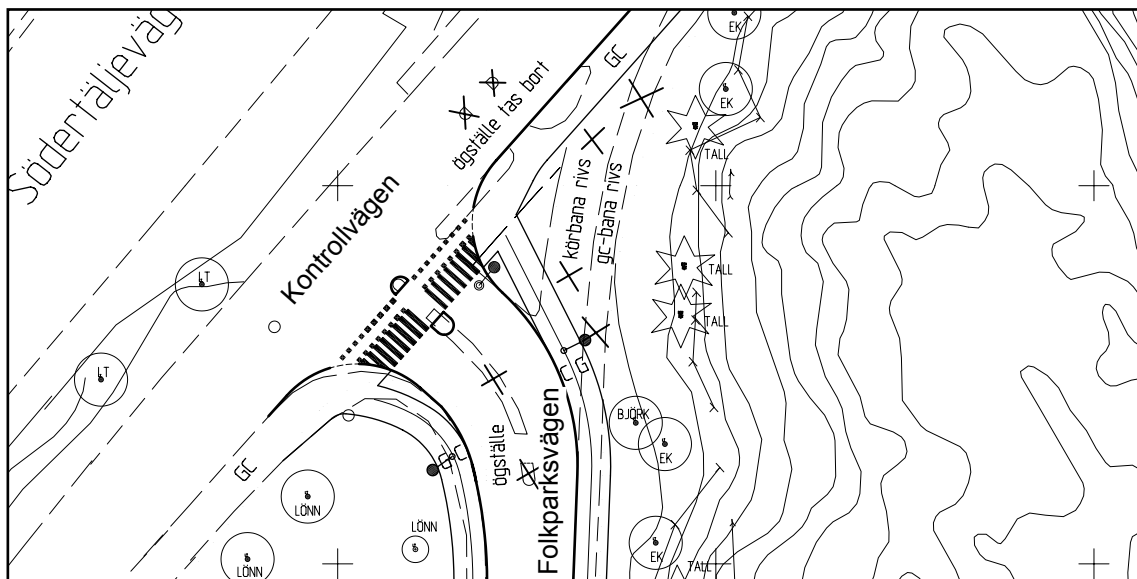
Inspirationsbilder

Från Kontrollvägen till Götandsvägen

Den första ombyggnaden föreslås i korsningen med Kontrollvägen. Radierna minskas och korsningen utformning anpassas till att bättre motsvara aktuell trafikmängd och funktion. Korsningen blir mer överskådlig och lättare att förstå. För cyklister längs Kontrollvägen förbättras situationen påtagligt.



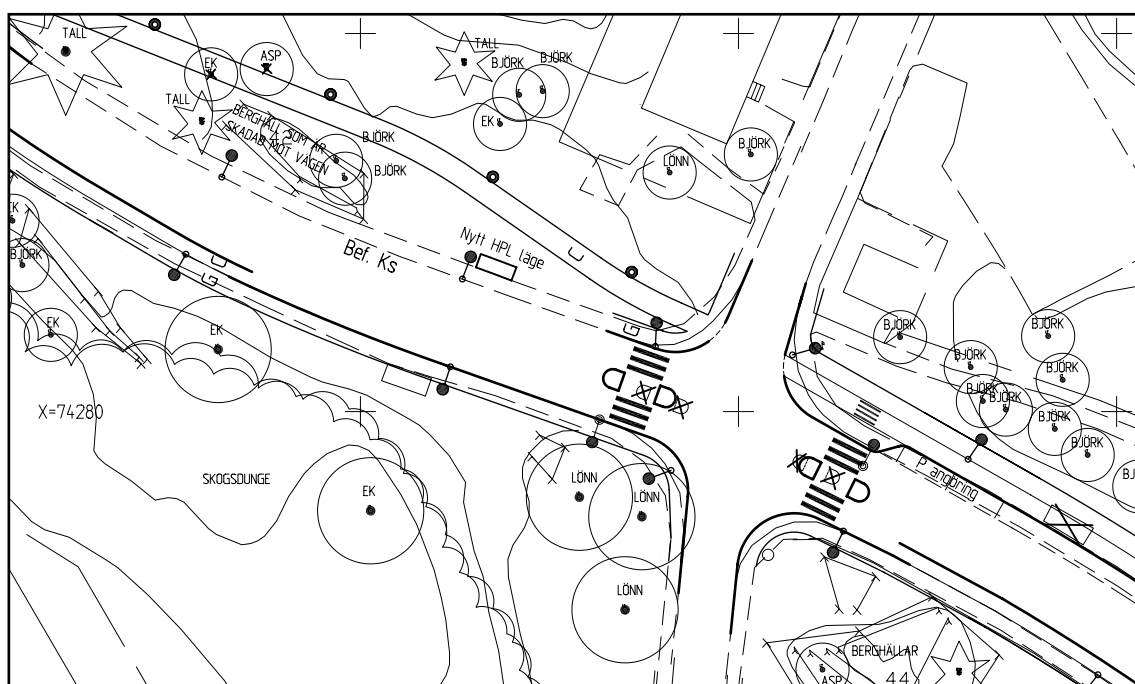
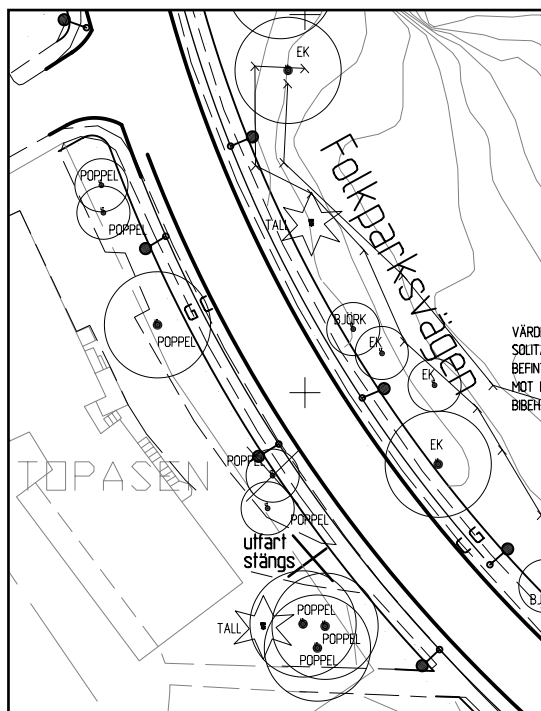
Korsningen Folkparksvägen-Kontrollllvägen, med mycket stora ytor och stora radier.



Föreslagen utformning av korsningen Folkparksvägen-Kontrollvägen

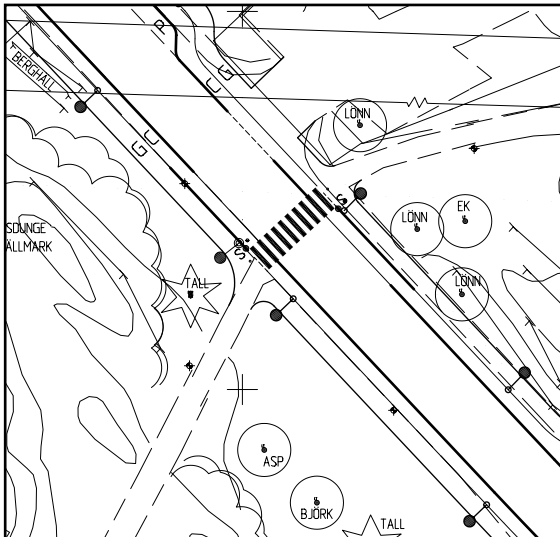
Från fastigheten Topasen, i anslutning till norra korsningen med Kristallvägen, stängs en utfart till Folkparksvägen. Utfarten är brant och skulle komma att bli än brantare då cykelbanan innebär en mindre breddning av gatan. Stängs utfart försvinner en konflikt-punkt för cyklister och trafiksäkerheten förbättras.

Vid hållplatser bör cykeltrafik ledas bakom hållplatsen för att undvika att gående kliver ut i cykelbanan när bussen kommer. Om utrymme saknas bakom hållplatsen leds cykelbanan ut i körbanan innan hållplats. Vid den södra korsningen med Kristallvägen finns exempel på båda lösningarna. På östra sidan om gatan finns utrymme för att dra cykelbanan bakom hållplatsen. Där leds cykelbanan vidare i parkmark på en sträcka innan den åter når Folkparksvägen. Här föreslås att en ek med dåligt utvecklad krona fälls för att ge plats åt cykelvägen och för att undvika skador på två ståtliga tallar vid schaktning och fyllning för cykelvägen.



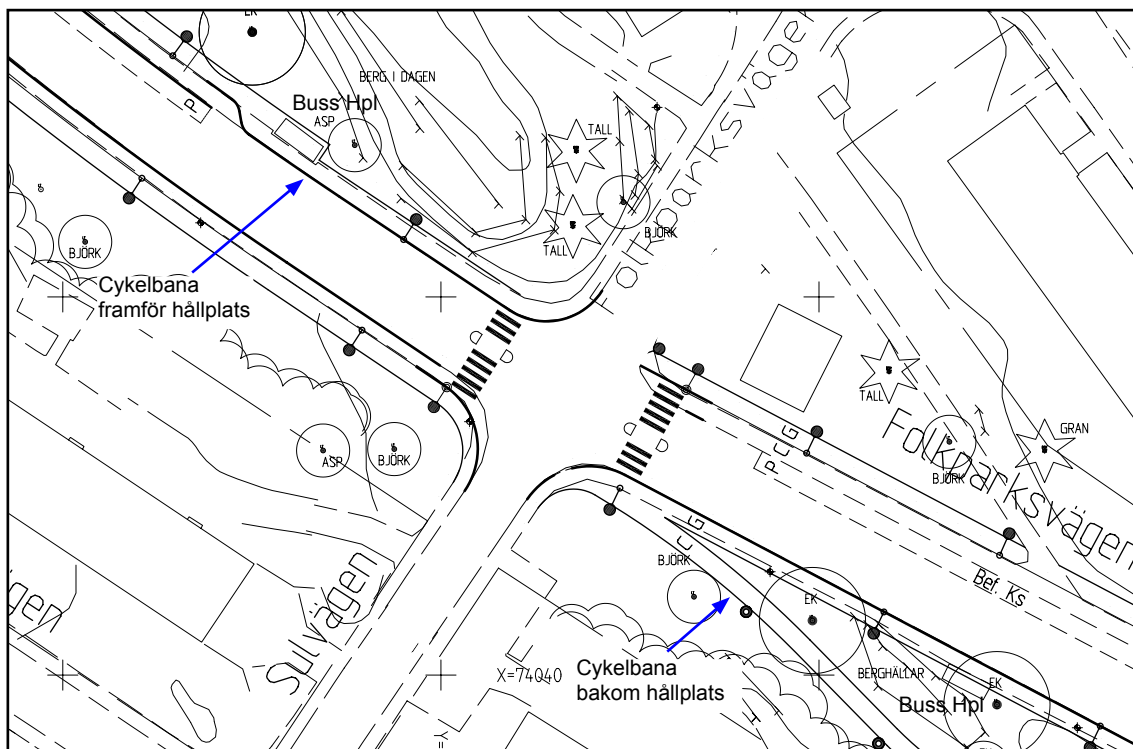
På den västra sidan finns inte motsvarande utrymme varför cykelbanan slutar strax innan hållplats, och cyklister leds i körbanan genom korsningen innan cykelbanan åter tar vid efter korsningen

Det finns ett signalreglerat övergångsställe på sträckan. Det återfinns mellan Kristallvägen och Sulvägen. Passagen är en del i ett stråk upp mot Solbergaskolan. Signalreglering blir kvar, men detaljutformningen på passagen förbättras med ny kantsten och ny placering av signalstolpar.

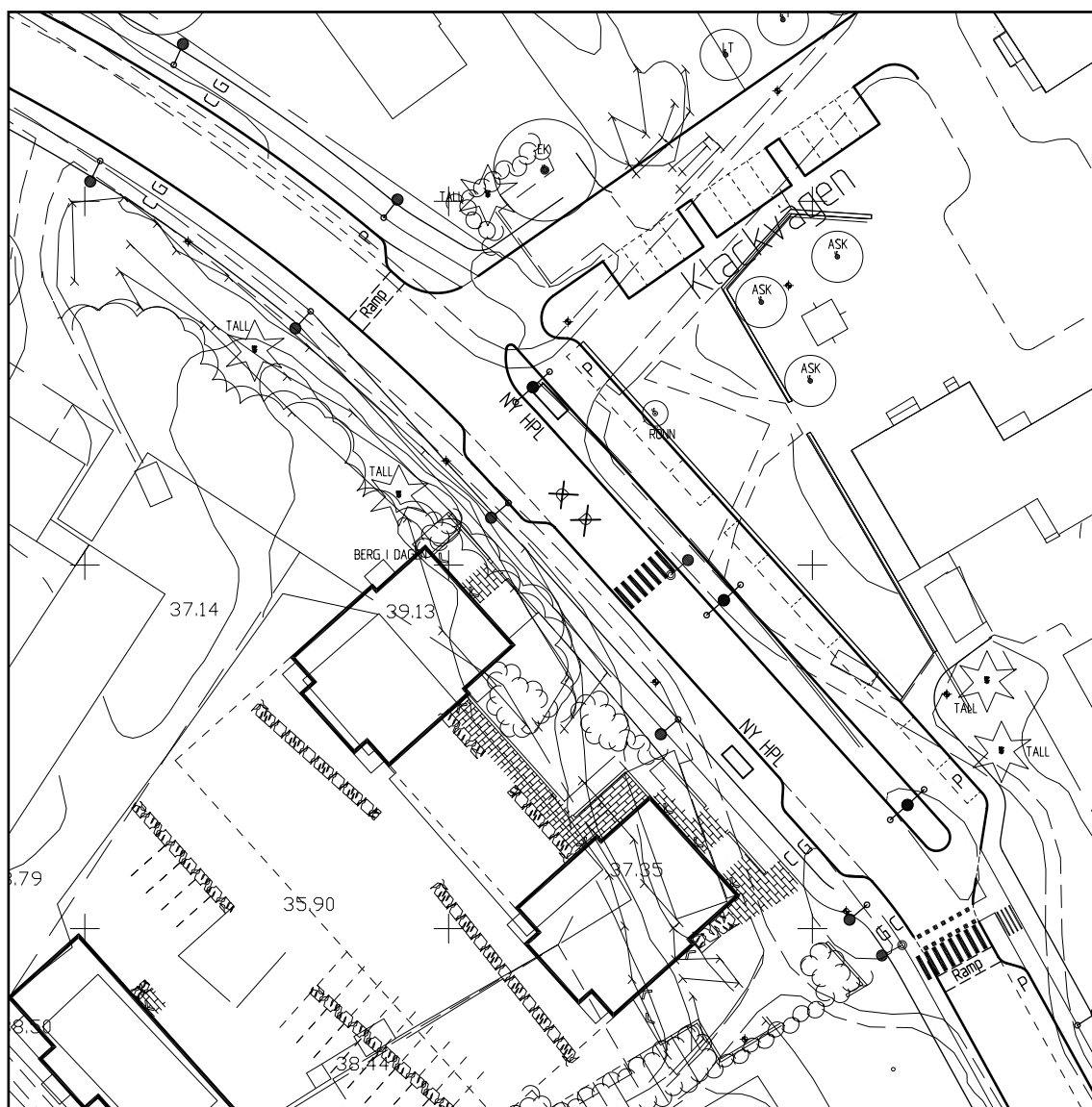


Trafiksignal på folkparksvägen

I anslutning till korsningen med Sulvägen ligger nästa busshållplats. Öster om gatan leds cyklisterna i körbanan framför hållplatsen, från och med korsningen, medan de väster om vägen leds bakom hållplatsen på en friliggande cykelbana. Denna friliggande del går genom en samling ekar. För att säkerställa att de äldsta och ståtligaste ekarna inte ska fara illa kommer en av de yngre ekarna att fällas för att ge plats åt cykelbanan.



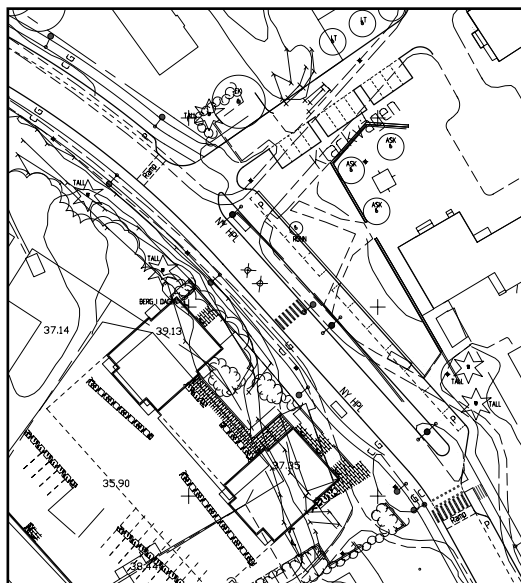
Ungefär mitt på sträckan ligger Klacktorget. I de förslag som finns kommer hela miljön kring Klacktorget att göras om, bland annat med ny bebyggelse väster om gatan. Längs Folkparksvägen finns en gammal vändslinga för busstrafiken, som inte används idag. Den kommer att tas bort. Hela gatuavsnittet kommer att höjas upp, från korsningen med Klackvägen till efter nuvarande vändslinga. Hållplatserna flyttas till det upphöjda avsnittet, vilket medför en säkrare miljö för fotgängare till och från bussen. Mellan Folkparksvägen och Klacktroget föreslås en lokal parkeringsgata med längsgående parkeringar. Klackvägen rätas upp vilket möjliggör utrymme för ytterligare ett femtontal nya parkeringsplatser.



Alternativ med angöringsfickor

För cyklisterna innebär detta att de på östra sidan av vägen nyttjar parkeringsgatan förbi Klacktroget. Efter Klackvägen leds de åter in på egen cykelbana. På den östra sidan är de efter passagen förbi tidigare busshållplats och ekar utanför gångbana. Detta fortsätter förbi hela Klacktorget ända tills upphöjningen upphör.

Det finns två förslag till utformning vid Klacktorgets västra del, med och utan angöringsfickor till de två planerade punkthusen. För cyklisterna medför alternativen ingen skillnad, mer än att med angöringsfickor kommer cykelbanan att gå något närmare de två punkthusen. Om alternativet utan angöringsfickor väljs kommer det vara möjligt att stanna längs gatan för lastning, avsläppning etc då sträckan kommer att vara reglerad med parkeringsförbud men inte med stoppförbud.



Alternativ utan angöringsfickor



Korsningen Folkparksvägen/Klackvägen

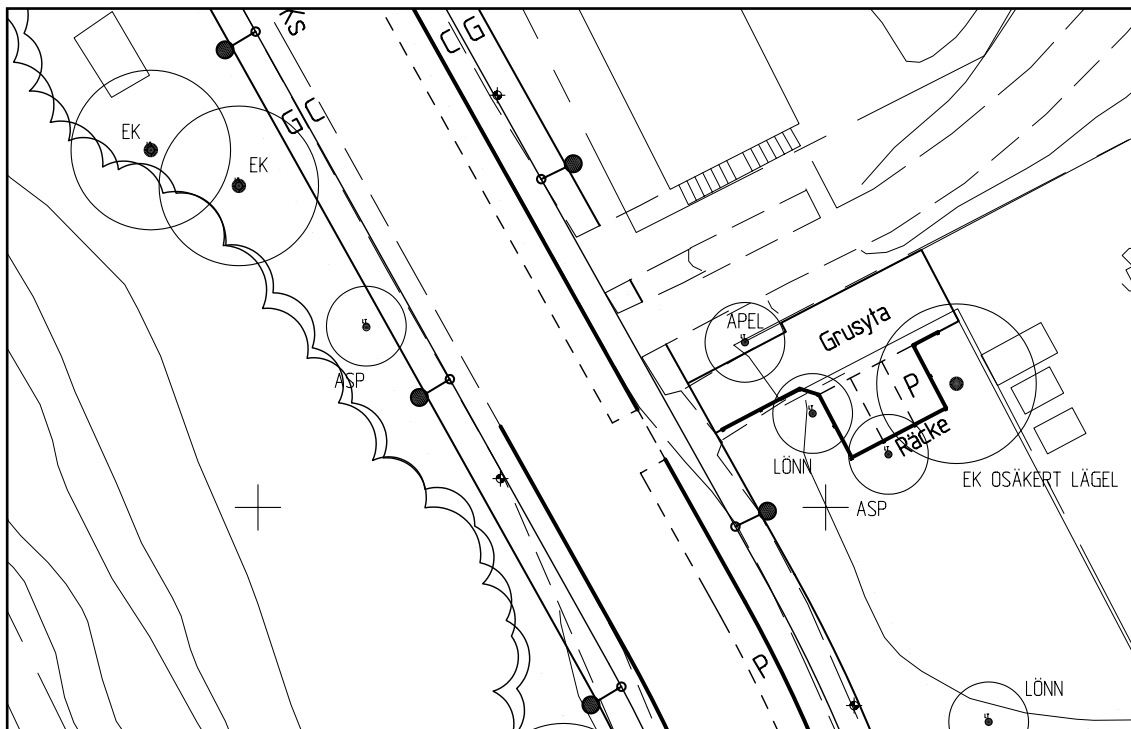


Vändslinga som föreslås försvinna



Bild tagen längs folkparksvägen mot Klacktorget

Mellan Sulvägen och Sandalmakarbacken ligger förskolan Citrusgården öster om gatan, i fastigheten Sullädet. Där parkeras det idag både på den grusade yta som finns framför förskolan och på gräsmattan. För att förhindra parkering på grönytorna föreslås ett räcke kring den södra avgränsningen av parkeringen. Ytan bör inte asfalteras, då befintliga träd står nära parkeringsytan och kan komma att påverkas negativt av en sådan åtgärd. Parkeringsytan bör därför bara grusas av.



Dagens situation med parkering på gräsytan



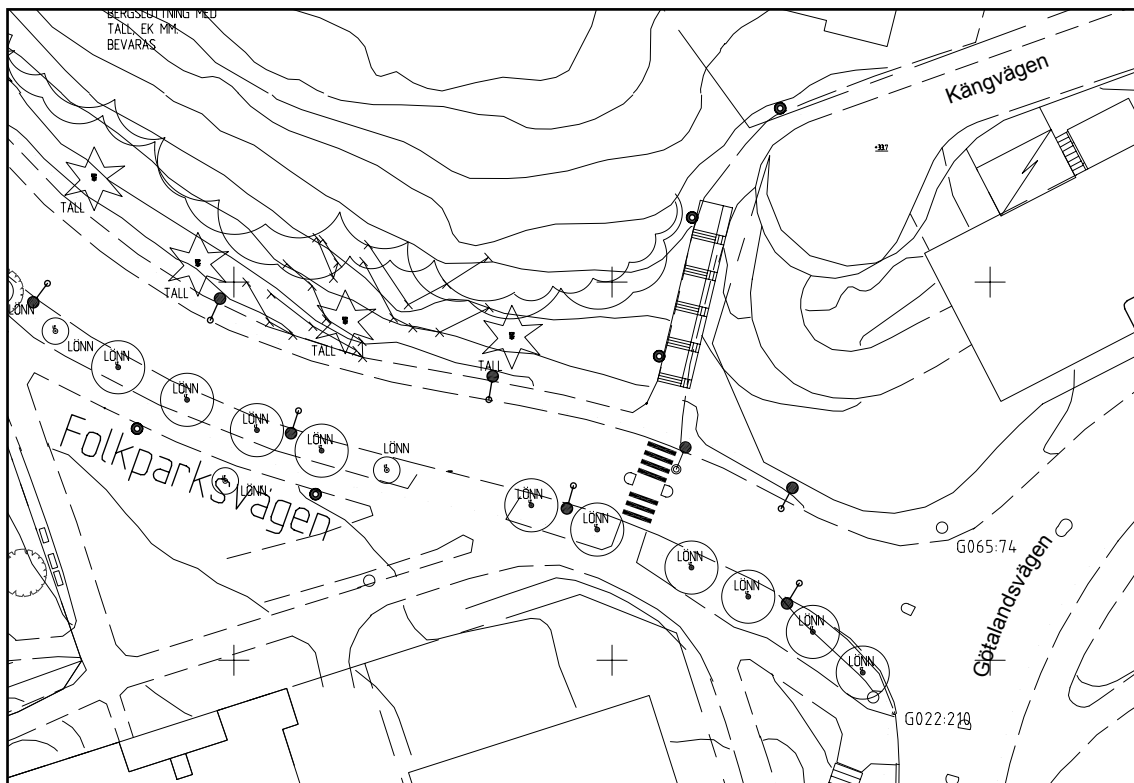
Vid Sandalmakarbacken finns en viktig passage över Folkparksvägen. Där övergår de två enkelriktade cykelbanorna till en dubbelriktad cykelbana på västra sidan av Folkparksvägen. Denna passage byggs som en upphöjd gång och cykelpassage. Sandalmakarbacken kommer att övergå till tomtmark, och Folkparksvägen får genomgående kantsten förbi denna gata



Dubbelriktad gång- och cykelbana som behålls

Från Sandalmakarbacken fram till Folkparksvägens slut i korsningen med Götalandsvägen är cykelbanan dubbelriktad. På sträckan sluter sig berget nära gatan på den östra sidan och att ge plats åt en cykelbana där skulle medföra ett stort ingrepp i miljön. Dessutom innebär en dubbelriktad cykelbanan på denna sista sträcka bra anslutningarna till övriga cykelbanor i korsningen med Götalandsvägen.

Just innan korsningen med Götalandsvägen ansluter en gångbana från Kängvägen till Folkparksvägens västra sida. Lutningen ned mot Folkparksvägen är stark, och sikten vid passagen över gatan är begränsad.



För att förbättra tillgängligheten föreslås att platsen byggs om och förses med en trappa. Den exakta utformningen tas fram i samband med projekteringen, men det är viktigt att trappan förses med ledstänger och har rätt höjd och djup på stegen. Trappan bör kompletteras med en barnvagnsramp.



Backen upp mot Kängvägen

Belysning

Folkparksvägen trafikeras med ca 4000 fordon/dygn. I framtiden räknar man med kanske 5000 fordon/dygn. Folkparksvägen kan betraktas tillhöra lokalnätet och har 50 resp 30 km/h som hastighetsgräns. Luminansklassen MEW4 bör väljas, då trafikmiljöns svårighetsgrad är normal på 50-sträckan, men kan betraktas som stor på 30-sträckan, med tanke på mängden oskyddade trafikanter. Om nedanstående material väljs motsvarar luminansklassen ca 32 m avstånd mellan stolparna sidledes om de placeras på båda sidor om vägen.

Vägbelysningsstolparna placeras i bakkant av GC-bana, (0.5 m från kant, där anslutande mark är offentlig). De är 8m höga och har 1,5 m fast arm, termoplastas grå RAL 7023. Ljuskälla ska vara keramisk metallhalogen 100W, som ger ett varmvitt sken (2800-3000K) och har god färgåtergivning förmåga. Föreslagen armatur är AEC:s Ecoevo med "street reflector" och fäste för fast rörarm. Lackas i RAL 7023.

AEC:s armatur Ecoevo med "pedestrian cross reflector" används vid övergångsställe på 8 m stolpe med keramisk metallhalogen 100W. Armaturerna levereras av Tivalux. Där GC-banan lämnar vägsträckningen används parkbelysning. Förslagsvis 4m höga stolpar med armatur som har rotationssymmetrisk ljusspridning, t ex Selux Saturn 2. Ljuset ska vara vitt och ha god färgåtergivning förmåga. Ljuskälla keramisk metallhalogen 70 W, ellipsoidformad. Där Folkparksvägen mynnar ut i Götalandsvägen kompletteras istället GC-vägen med likadan parkbelysning som finns längs anslutande parkvägar. (Scandidelux-armatur på 3,5 m stolpe).

För att belysningsnätet skall fungera tillfredställande bör bef belysningskablar bytas mot nya. Eventuellt kan ev bef. rör återanvändas, men dessa finns endast på vissa sträckor. Insatsen i ett av BC-skåpen kan bytas för att få 3 nya grupper.

Antal vägbelysningsstolpar ca 111 st

Antal övergångsställestolpar ca 16 st

Antal parkvägsstolpar:

4m med Selux saturn 2 ca 12 st

3,5m med Scandidelux E7756054 ca 2 st



Föreslagen armatur

Kostnader

Den uppskattade kostnaden för att anlägga föreslagen utformning av Folkparksvägen med cykelbanor är 20 MKr.

Kostnadsuppskattningen är utförd av Bygganalys AB

Kostnadsbedömningen är gjord utifrån mängduppskattningar och á-priser.

