



Lotten Backström  
Trafikplanering  
08-508 262 15  
lotten.backstrom@stockholm.se

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2011-11-24

## **Folkparksvägen, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder. Genomförandebeslut.**

### **Förslag till beslut**

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder längs Folkparksvägen ska genomföras enligt redovisat förslag omfattande en investering om 34,1 mnkr.

Per Anders Hedkvist  
Förvaltningschef

Kristofer Tengliden  
Tf. Avdelningschef

Erika Björnsson  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Kontoret föreslår enkelriktade cykelbanor längs hela Folkparksvägen. Förslaget innebär även trafiksäkerhetsåtgärder för fotgängare så som genomgående gångbanor, stopphållplats samt breddning av refugklackar vid övergångsställen. Åtgärderna längs Folkparksvägen kommer att bidra till att framkomligheten för cyklister och trafiksäkerheten för alla trafikanter ökar. Cykelbanorna binder



samman och skapar en tvärförbindelse mellan två befintliga cykelstråk. Projektet är beräknat till 34,1 mnkr.

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden fattar beslut om genomförande enligt redovisat förslag.

## **Bakgrund**

### **Folkparksvägen idag**

Folkparksvägen är en huvudgata men har en hastighetsbegränsning på 30 km/h på större delen av sträckan. Gatan trafikeras av ca 4 300 fordon/dygn och SL trafikerar Folkparksvägen med linje 142, linje 726 och nattbusslinjen 190. I området finns flera verksamheter för barn; förskolor, skola samt en välbesökt parklek, vilket gör att många barn går och cyklar längs gatan samt även passerar gatan. Ett stort antal bostadshus ligger i anslutning till Folkparksvägen vilket gör den till en viktig förbindelselänk till och från området för alla trafikslag. Det finns idag gångbanor på båda sidor om gatan längs hela sträckan. Förbi kv. Sjöstöveln finns en dubbelriktad cykelbana väster om gatan.

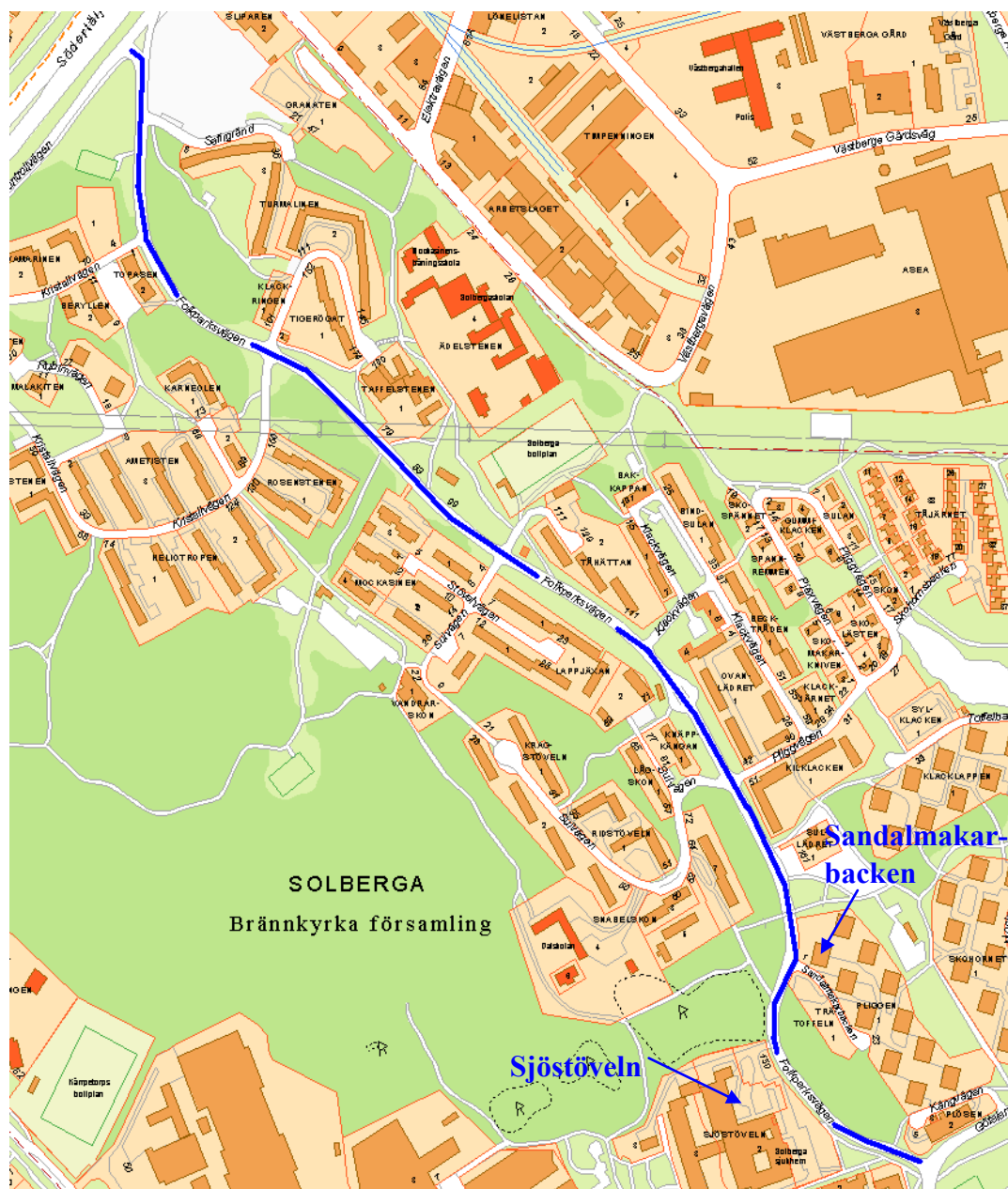


Bild 1: Karta över Folkparksvägen

### Tidigare ställningstaganden

I cykelplanen för Stockholms ytterstad, som antogs av trafiknämnden 2005-10-25, föreslogs en ny cykelbana längs Folkparksvägen för att skapa gena och sammanhängande cykellänkar i söderort. Kontoret håller för närvarande på att ta fram en ny cykelplan. Den aktuella sträckan är även utpekad i denna.

År 2005 togs en programhandling fram, vilken innehöll olika förslag på åtgärder längs Folkparksvägen, exempelvis enkelriktade cykelbanor, ombyggnad av Klacktorget och ombyggnad av korsningen Kontrollvägen/Folkparksvägen. Exploateringskontoret har genomfört flera av de föreslagna punktåtgärderna och trafikkontoret bygger under 2011 om korsningen Kontrollvägen/Folkparksvägen. Däremot genomfördes aldrig föreslagen separering av cykeltrafiken.

## Åtgärdsförslag

### Enkelriktade cykelbanor

Kontoret föreslår att enkelriktade cykelbanor inryms längs Folkparksvägen förutom på sträckan Götalandsvägen till Sandalmakarbacken där det redan idag finns en dubbelriktad cykelbana. Cykellänken sträcker sig mellan cykelbanorna på Götalandsvägen i söder och Kontrollvägen i norr.

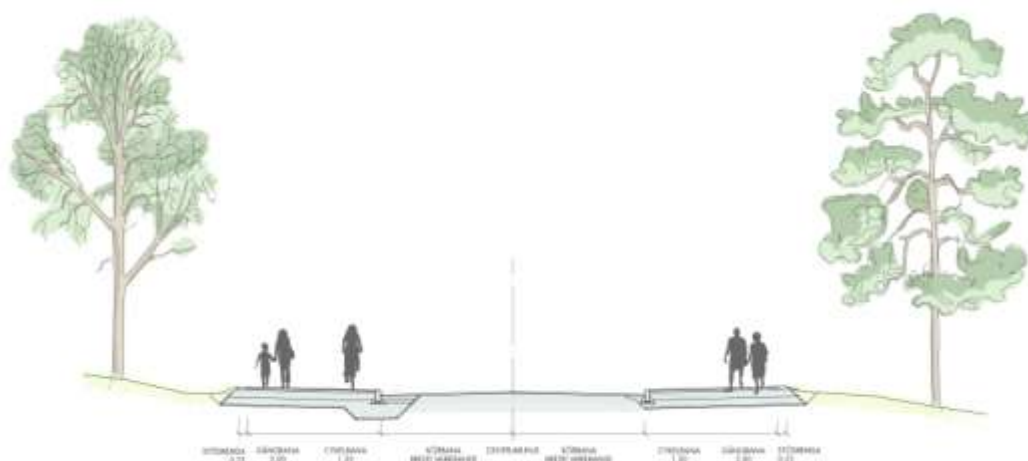


Bild 2: Illustration över föreslagen cykellösning längs Folkparksvägen

Skissen illustrerar hur utformningen längs gatan är planerad. Körbanan är planerad till sju meter med eventuell parkering längs ena sidan. Gång- och cykelbanan är planerad till 3,5 meter, varav 2 meter är tänkt till gångtrafikanterna samt 1,5 meter till cykelbanan. Mellan gång- och cykelbanan kommer en vit linje målas för att skilja trafikanterna åt.

En bit norr om Sandalmakarbacken är den dubbelriktade cykelbanan planerad att övergå från dubbelriktad till enkelriktade på båda sidorna. För att tydliggöra denna punkt föreslår kontoret en hastighetssänkande åtgärd i form av ett upphöjt övergångsställe, se bild 3.



Bild 3: Förslag på hastighetssäkrad överfart

En viktig fråga i projektet är att cykelbanorna utformas så att den befintliga karaktären av väg integrerad i naturlandskap kan bibehållas, genom att ingrepp i värdefull vegetation och berghällar minimeras. Ett exempel på detta är att kontoret valt att släppa ned cyklisterna i körbanan på ett säkert sätt innan busshållplatserna för att sedan ledas upp på cykelbanan efter busshållplatserna, se bild 4.

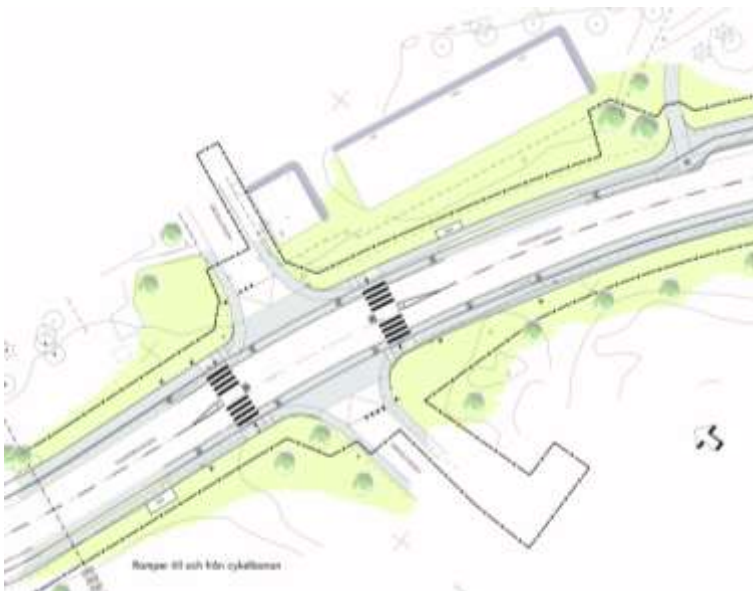


Bild 4: Illustration över cykelbanans lösning vid busshållplatser.

### **Belysning**

Då gatuutrymmet i och med de nya cykelbanorna breddas innebär detta att kontoret måste utöka belysningen på sträckan. I dagsläget finns det dubbelsidig

belysning på vissa sträckor samt enkelsidigt på vissa, men i och med cykelbanorna krävs det dubbelsidig belysning på hela sträckan.



Bild 5: Föreslagen belysningsarmatur

Belysningen som kommer att användas är keramisk metallhalogen Armatur ECO Arké 70W då keramisk metallhalogen ger bäst färgåtervinning. De ursprungliga armaturerna var på 250W kvicksilverarmaturer medan de nya blir 70W men på båda sidor av gatan. Detta innebär att två nya armaturer, 140 W, ersätter en gammal, 250 W, samt att ljuset med de nya armaturerna blir bättre.

### **Trafiksäkerhetshöjande åtgärder**

Kontoret föreslår även att ett antal trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförs längs sträckan.

Breddning av de flesta refuger från dagens 1,2 meter till 2,0 meter, vilket medför att det blir en större yta för de oskyddade trafikanterna att stå på samt att de kommer längre ifrån fordonstrafiken.

Genomgående gång- och cykelbanor över i stort sett alla lokalgator som leder ut till Folkparksvägen. Detta innebär att gång- och cykeltrafikanter har företräde samt att hastigheten minskas då bilisterna måste köra över en trottoarkant innan de kommer ut på Folkparksvägen.

Stopphållplats införs vid korsningen Folkparksvägen/Sulvägen. Detta innebär att en lång refug byggs så att när bussen står vid hållplatsen kan inga fordon i medlöpande riktning passera, se bild nedan, vilket medför att trafiksäkerheten ökar.

Lokaliseringen av stopphållplatsen är vald på grund av närheten till skola och förskola.



Bild 6: Stopphållplats

## Analys och konsekvenser

De nya cykelbanorna kommer skapa en gen och sammanhängande länk i cykelnätet i söderort. Den binder samman och skapar en tvärförbindelse mellan två befintliga cykelstråk och framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister ökar då separering från motorfordonstrafiken sker.

## Framkomlighet

I huvudsak är projektet ett cykelprojekt som innebär att cyklisterna flyttas från körbanan till cykelbanor. Cykelbanorna anläggs till största delen vid sidan av körbanan. Bredden på körbanan understiger aldrig sju meter på Folkparksvägen, vilket innebär att gatan håller en fortsatt god standard och förändrar inte dagens förutsättningar gällande framkomligheten för motorfordonstrafiken. Med cykelbanor blir snarare framkomligheten för motorfordonen bättre då cyklisterna flyttas från körbanan. Även framkomligheten för cyklisterna ökar då de har en egen yta att färdas på. Kontoret bedömer att den föreslagna stopphållplatsen inte har någon betydande påverkan på framkomligheten.

## Trafiksäkerhet

Stopphållplatsen samt det upphöjda övergångsstället kommer bidra till en säkrare passage för de oskyddade trafikanterna vid dessa platser då hastigheterna kommer att vara låga. En breddning av refugerna medför även tryggare passager över



Folkparksvägen. Vid de genomgående gång- och cykelbanorna kommer hastigheten för den korsande biltrafiken att vara låg då det krävs att de kör över en ramp alternativt en trottoarkant innan de kör ut respektive in på Folkparksvägen. Detta bidrar till att trafiksäkerheten blir bättre vid dessa korsningspunkter. Kontoret anser att projektet kommer bidra till en förbättrad trafiksäkerhet längs Folkparksvägen i och med dessa åtgärder.

### **Parkering**

Antalet parkeringsplatser på sträckan kommer vara oförändrat. Dock kommer placeringen av dessa förändras på vissa sträckor, bland annat där en ny hastighetssäkrad passage anläggs.

### **Tillgänglighet**

Åtgärderna kommer att utföras enligt stadens standard för god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

### **Parkmark**

Längs Folkparksvägen är det i stor utsträckning parkmark invid gatan. För att inrymma cykellösningen krävs det att en viss parkmark tas i anspråk då gatuutrymmet breddas. Då det är en gång- och cykelbana som tar parkmark i anspråk anser kontoret inte att en planändring behöver genomföras.

### **Miljö**

Träd

För att inrymma den nya cykellösningen krävs det att 16 träd tas ner. Fördelningen av dessa är 3 popplar, 4 björkar, 4 ekar, 2 tallar, 2 aspar samt 1 lind. Kontoret eftersträvar att ersätta de träd som rivs längs sträckan för att bibehålla Solbergas fina naturvärde.

### **Stadsbild**

Kontoret anser inte att stadsbilden i området påverkas nämnvärt av cykelbanan.

### **Tidplan**

Åtgärderna planeras att genomföras under 2012.

### **Ärendets beredning**

I september 2011 beskrevs projektet i trafikkommittén. Inga särskilda synpunkter framfördes på mötet.

Projektet beskrevs även i handikapprådet den 4 april 2011. Rådets synpunkter var att tydliga övergångar och separata gång- och cykelbanor är viktigt ur



tillgänglighetssynpunkt. Rådet föredrar därför dubbelriktade cykelbanor. Kontoret anser inte att det är aktuellt att anlägga dubbelriktade cykelbanor på båda sidor om Folkparksvägen, då detta skulle kräva en bredare cykelbana och därmed ett större ingrepp på den värdefulla natur som finns i området.

SL och Älvsjö stadsdelsförvaltning har granskat förslaget. SL hade synpunkter på att gupp inte uppskattas av busschaufförerna och hänvisar till att de måste utformas enligt de riktlinjer som SL tagit fram vid utformning av hastighetssänkande åtgärder. Kontoret kommer att utforma guppet enligt riktlinjerna.

Älvsjö stadsdelsförvaltning inkom med en fråga gällande skötsel av marken då en viss del är parkmark och en viss del är gatumark. Den nya gång- och cykelvägen kommer att skötas av trafikkontoret.

### **Ekonomi**

Kontoret bedömer totalutgiften för projektet till 34,1 mnkr.

#### Investering

Utgift i löpande prisnivå		
2011	2012	Totalt
ca 1,7 mnkr	ca 32,4 mnkr	ca 34,1 mnkr

I beloppet ingår ett betydande påslag för risk- och osäkerhetsfaktorer med anledning av erfarenheter från tidigare cykelprojekt. Medel finns avsatta i budget för gång- och cykelåtgärder. I upphandlingen har kontoret för avsikt att prova att låta byggtiden vara en utvärderande faktor, vilket kan innebära fördröjningar i projektet, men också en kortare byggtid.

Anledningen till att utgifterna har ökat sedan inriktningsbeslutet är bland annat att det har skett förändringar från programhandlingen. Bland annat behövdes kantstenen flyttas i större utsträckning än vad som tidigare var beräknat samt att genomgående gång- och cykelbanor genomförs längs i stort sett hela sträckan. Det kommer även planteras nya träd längs sträckan som inte var inräknat i tidigare kalkyler.

#### Drift- och underhåll

Kontoret bedömer att driftkostnaderna inte ökar beroende av projektet. Det blir lättare att vinterväghålla gång- och cykelbanan då bredden ökas. Driftkostnaderna



ökar dock något för den nya belysningen, då den blir dubbelsidig. Eftersom hela gatan får nya ytor minskar underhållsbehovet under en lång tid.

### **Riskanalys**

Det finns alltid en risk att inkomna anbud har högre prisnivå än vad som är budgeterat.

Befintliga ledningsstråk är kända och väntas inte medföra tillkommande arbeten, men det finns alltid en osäkerhet om vilka problem som kan uppstå i samband med markarbeten.

### **Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden fattar beslut om genomförande enligt utlåtandet.

### **Slut**