

**Handläggare**  
Jan Halén  
08-508 260 29**Till**  
Trafiknämnden  
2017-05-18

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

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av Folkparksvägen, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder.

Jonas Eliasson  
FörvaltningschefLars Jolérus  
AvdelningschefPer-Erik Wikström  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

I cykelplanen för Stockholms ytterstad föreslogs en ny cykelbana längs Folkparksvägen för att skapa ”gena och sammanhängande cykellänkar” i söderort och ökad trafiksäkerhet för cykel. Den aktuella sträckan var även utpekad i cykelplanen från år 2012.

Inom projektet har ca 1,5 km långa enkelriktade cykelbanor anlagts längs hela Folkparksvägen. Sträckan Götalandsvägen till Sandalmakarbacken var byggd sedan tidigare. Trafiksäkerhetsåtgärder för fotgängare såsom genomgående gångbanor, stopphållplats samt breddning av refuglackar vid övergångsställen har också utförts. Åtgärderna längs Folkparksvägen har bidragit till att framkomligheten för cyklister och trafiksäkerheten för alla trafikantlag har ökat. Cykelbanorna binder samman och skapar en tvärförbindelse mellan två befintliga cykelstråk.

Projektet har dragit ut på tiden och utgiften har ökat i jämförelse med genomförandebeslutet, vilket beror på att kontraktet har hävts två gånger. Detta har medfört att handlingar har behövts revideras efter varje hävning, vilket resulterat i ändrade mängder och högre å-priser som följd. De fel och brister i utförandet som skedde i den första entreprenaden har också behövts rättas till. Projektet hade en beslutad budget beräknat till 34,1 mnkr och utfallet blev 38,3 mnkr.

### Bakgrund

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, 726 och nattbusslinjen 190. I området finns flera verksamheter för barn; förskolor, skola och en välbesökt parklek, vilket gör att många barn går och cyklar längs gatan och även vistas utmed gatan. Ett stort antal bostadshus ligger i anslutning till Folkparksvägen vilket gör den till en viktig förbindelselänk i närområdet.

Innan projektet påbörjades fanns gångbanor på båda sidor om gatan längs hela sträckan. Förbi kv. Sjöstöveln fanns en dubbelriktad cykelbana väster om gatan.

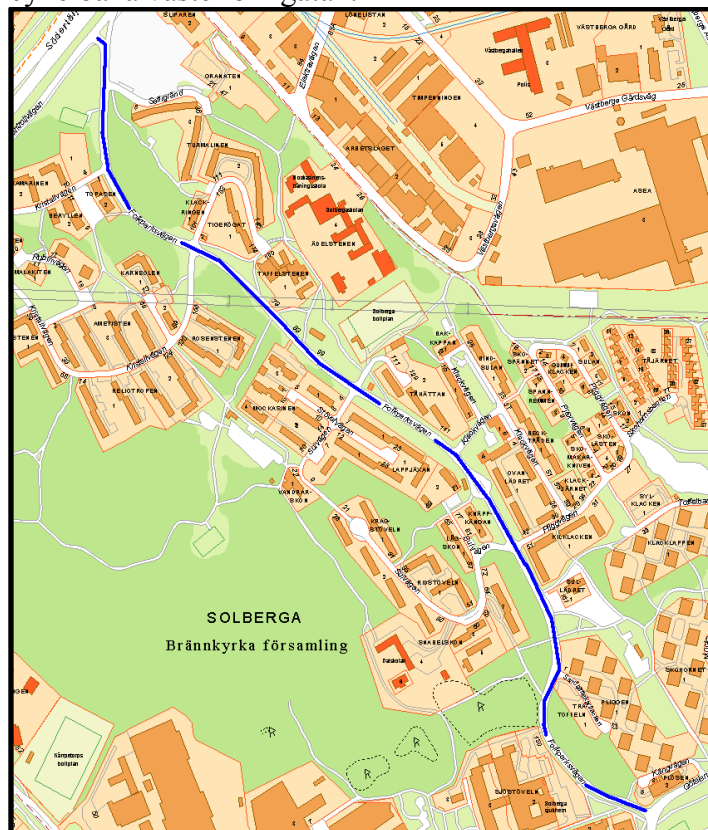


Bild 1: Karta Folkparksvägen

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. Den aktuella sträckan var även utpekad i följande cykelplan från år 2012.

Den 24 november 2011 fattade trafik- och renhållningsnämnden genomförandebeslut om cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder längs Folkparksvägen till en utgift om 34,1 mnkr.

### **Projektets genomförande**

Genomförandet av projektet har varit relativt komplicerat på grund av att tre olika entreprenörer i olika skeden haft ansvar för genomförandet.

Våren 2012 upphandlades den första entreprenören. Efter att entreprenaden var påbörjad uppdagades stora brister gällande kvalitet och genomförande vilket resulterade i att trafikkontoret beslutade att häva kontraktet med entreprenören.

En ny upphandling utfördes och en ny entreprenör kontrakterades. Efter en tid hävde dock denna entreprenör kontraktet med anledning av vad de ansåg vara bristfälliga handlingar. Trafikkontoret delade inte entreprenörens uppfattning och en förlikning träffades mellan parterna. Efter förlikningen genomfördes ytterligare en ny (tredje) upphandling men inga anbud inkom. Då övergick kontoret till ett s.k. förhandlat förfarande och ny entreprenör kontrakterades våren 2014.

Entreprenaden genomfördes sedan med godkänd slutbesiktning den 28 maj 2015. Trots den långa byggtiden, med flera inblandade entreprenörer, har klagomålen från boende varit förhållandevis få och projektet har kunnat genomföras enligt beslutat förslag.

Den juridiska processen med den första entreprenören avslutades med dom i Svea Hovrätt (14/12-2016). Utöver rättegångskostnader dömdes trafikkontoret att betala ersättning till entreprenören om ca 6,9 mnkr för slutavräkning och utebliven vinst. Enligt domen skulle entreprenören ersätta trafikkontoret med 1 mnkr i vite för skadad ek. Båda beloppen är nu reglerade med entreprenören.

### **Projektets resultat**

Längs Folkparksvägen är det i stor utsträckning parkmark invid gatan. För att inrymma cykellösningen har en viss del parkmark

tagits i anspråk då gatuutrymmet har breddats. För att inrymma den nya cykellösningen har 16 träd tagits ner. Fördelningen av dessa är 3 popplar, 4 björkar, 4 ekar, 2 tallar, 2 aspar samt 1 lind. Kontoret har ersatt de träd som tagits ner längs sträckan för att bibehålla områdets fina naturvärden.

Detta cykelprojekt har ökat trafiksäkerheten genom att cyklisterna har flyttats från körbanor till cykelbanor. Cykelbanorna har till största delen anlagts vid sidan av körbanorna. Framkomligheten för cyklisterna har ökat då de har en egen yta att färdas på. Bredden på körbanorna understiger inte sju meter, vilket innebär att gatan håller en fortsatt god standard och förändrar inte dagens förutsättningar gällande framkomligheten för bussarna. Cykelbanorna har gjort framkomligheten för motorfordonen bättre då cyklisterna flyttas från körbanorna. Den nyanlagda stopphållplatsen för bussarna bedöms inte medföra någon betydande påverkan på framkomligheten.

Genomgående gång- och cykelbanor har anlagts med ”infartssten” vid korsningar för att sänka hastigheten för korsande fordonstrafik. Detta har bidragit till att trafiksäkerheten har blivit bättre vid dessa korsningspunkter. Antalet parkeringsplatser är oförändrat. Befintlig ensidig belysning har bytts ut och ersatts med dubbelsidig belysning. Samförläggning har även skett med ledningsdragande bolag.

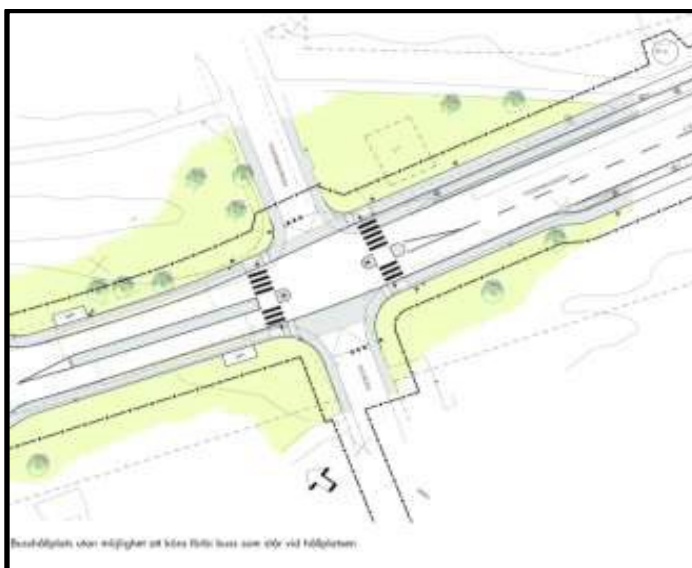


Bild 2: Illustration av ny stopphållplats.



*Bild 3: Stophållplats (före)*



*Bild 4: Stophållplats (efter)*



*Bild 5: Del av GC-bana (före)*



Bild 6: Del av GC-bana (efter)

### Ekonomi

I inriktningsbeslutet för projektet var utgiften 20 mnkr. Mellan inriktningsbeslut och genomförandebeslut ökade utgiften efter förändringar i programhandlingen. Bland annat behövde kantsten flyttas i större utsträckning än vad som tidigare beräknats och genomgående gång- och cykelbanor skulle anläggas längs nästan hela sträckan, vilka tidigare inte hade ingått. I genomförandebeslutet beräknades utgiften till 34,1 mnkr.

Projektet har genomförts till en utgift på ca 38,3 mnkr.

Efter avslutad juridisk process har ca 9,5 mnkr betalats ut till den första upphandlade entreprenören, vars kontrakt hävdades av kontoret. I det beloppet kunde 1,5 mnkr klassas som investering och ingår i projektets utgift. Resterande 8 mnkr har bokförts som en driftkostnad.

De slutliga utgifterna fördelar sig som följer:

Del	Utfall[tkr]
<b>Utgifter</b>	
Entreprenad	29 473
Projektering	4 276
Byggledning	2 513
Byggherrekostnader	2 026
<b>Summa</b>	<b>38 288</b>

Den främsta orsaken till att utgifterna ökat i entreprenadskedet är att kontraktet med entreprenören har hävts två gånger, vilket inneburit att det varit nödvändigt att revidera bygghandlingarna vid två tillfällen. Efter att entreprenaden avbrutits har sträckan behövt återställas inför vintern i sådant skick att inte säkerheten för trafikanterna skulle påverkas.

Projektet har även haft ökade utgifter på grund av att fel i utförandet under den första entreprenaden har behövt korrigeras och att nya upphandlingar genomförts med ändrade mängder och högre à-priser som följd.

Driftkostnaderna för vägen bedöms inte öka nämnvärt beroende av projektet. Underhållsbehovet minskar under en lång tid framöver eftersom hela gatan inklusive GC-banorna har fått ny beläggning.

Driftkostnaderna för belysningen ökar något då enkelsidig armatur ersatts med dubbelsidig. De nya armaturerna är modernare och mer energisnåla än tidigare armaturer, vilket gjort det möjligt att sänka effekten från 100 watt till 70 watt.

### **Måluppfyllelse**

De nya cykelbanorna har skapat en gen och sammanhängande länk i cykelnätet i söderort. Den binder samman och skapar en tvärförbindelse mellan två befintliga cykelstråk. Framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister har genom projektet ökat då dubbelriktade cykelbanor anlagts bredvid vägbanan.

Stoppållplatsen samt det upphöjda övergångsstället bidrar till en säkrare passage för de oskyddade trafikanterna vid dessa platser eftersom hastigheterna är låga. En breddning av refugerna medför även tryggare passager över Folkparksvägen. Antalet parkeringsplatser är oförändrat.

Stadsbilden har inte påverkats nämnvärt av cykelbanans utbyggnad.

Sammantaget har det blivit lättare och säkrare för de oskyddade trafikanterna att vistas på och omkring Folkparksvägen och i dess närmiljö. Åtgärderna har utförts enligt stadens standard för god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

**Tidplan**

Enligt ursprunglig tidplan skulle projektet genomföras under 2012. På grund av hävning av kontrakt, justering av handlingar och nya upphandlingar blev projektet försenat två år.

Entreprenaden påbörjades sommaren 2014 och avslutades hösten 2015. Den juridiska processen med den första upphandlade entreprenören avslutades i december 2016.

**Slut**