

# Flogstaleden



## Cykelfrämjandet i Uppsalas synpunkter i sammandrag

### CFU uppskattar

- Att Uppsala kommun för första gången använder infärgad asfalt för att markera cykelväg om än bara vid korsningar.
- Att cykelbanan längs S:t Johannesgatan är enkelriktad på respektive sida.
- Att man förlängt cykelbanan för framtida anslutning till Starbo och vidare mot Kvarnbo/akademistallet och Stenhagen.
- Att markeringar har lagts i nivå med asfalten på ett par ställen vid Observatorieparken.
- Att man lagt betongplattor på gångbanan längs St. Johannesgatan som ändå är en bättre separering mellan gång- och cykelbana än en linje.

### CFU saknar dock mer framåtriktade ansatser för utveckling av cykelvägar som:

- Bredare enkelriktad cykelbana så det är möjligt att köra om och även använda t ex lastcykel.
- Införandet av klackhållplatser för bussar, vilka ger mer plats för cyklister och gående.
- Test med verklig fysisk separering på en snabbcykelled med olika former av skiljeremsa mellan cykel- och gångbana,
- Infärgad asfalt på cykelbanan hela leden.
- Cykelgata på huvudstråk där motortrafiken är sparsam, Gatan mellan Ekeby och Tiundagatan är exklusiv för motortrafiken trots en ringa volym och låg hastighet.
- Lätt välvd bana för förbättra avrinningen -
- Upphöjd bana för att förhindra inrinning.



## Synpunkter och förslag i detalj

---

### Cykelbanans bredd

Enligt kommunens handlingsplan ska en enkelriktad snabbcykelbana vara minst tre meter bred. Bredderna för de enkelriktade cykelbanorna varierar, även inom samma kvarter. Vanligtvis är den 2 meter bred, liksom gångbanan. Det är för smalt för att tryggt kunna göra en omkörning.

Där trafiken är som intensivast, på S:t Johannesgatan från Kyrkogårdsgatan till Rackarbergsgatan, är cykelbanan (och gångbanan) som smalast: På norra sidan om busshållplatsen vid Kungsängens sjukhus är cykelbanan 1,5 m och gångbanan 1,2 m. I prioriteringen om utrymme får 8 bussar per timme (4 åt vardera hållet i rusningstid) 7 meter av gatuutrymme, medan mer än 400 cyklister per timme i rusningstid har 4 meter. CFU är medveten om att det är krav från UL som är orsaken men resultatet är inte bra. VGU anger att det räcker med 6 meters vägbredd för tung trafik vid 30 km/h utan kantstensparkering.

Gatan är ingen huvudled för biltrafik, busstrafiken är inte så frekvent.

### CFU föreslår

*att kommunen överväger timglas- eller klackhållplats på S:t Johannesgatan att gatuutrymme minskas och gång- och cykelbanan längs kyrkogården och Observatorieparken breddas.*

### Separering av cyklister och fotgängare

CFU anser att det är mycket viktigt att testa olika sätt att separera gående och cyklister. Plattsättning av gångbanan har prövats på Flogstaleden. CFU förordar cykelbanor med infärgad asfalt, men kan tänka sig andra modeller. Den vanliga separeringen är en heldragen vit linje och sk myggor med symboler för cykel och gående. Vägmarkeringar är en av de fem främsta källorna till mikroplastpartiklar i mark och vatten enligt både norska och danska undersökningar. De målade linjerna och symbolerna slits kraftigt under vintern speciellt där sopsaltare används som på Flogstaleden. Underhållskostnaderna blir därför högre än om man använder infärgad asfalt.

### CFU föreslår

- *Använd infärgad asfalt för att markera cykelbana – inte bara vid korsningar och större utfarter.*
- *Då det finns utrymme kan gående och cyklister separeras med skiljeremsa av gräs/smågatsten.*

### Cykelgata på S:t Johannesgatan mellan Tiundagatan och Ekeby





*Mellan Tiundagatan och Ekeby vore cykelgata en bättre och mindre utrymmeskrävande alternativ, något som dessutom fredar fotgängarna från cyklister. Trots att motortrafiken är ringa och hastigheten högst 30 km/h har motortrafiken nu ensamrätt till gatan.*

I kommunens handlingsplan för cykeltrafik (jan 2014) står det bland annat: "Cykling kan ske i blandtrafik där bilarnas verkliga hastighet är lägre än 30 km/h. I blandtrafik kan gatan med små medel omvandlas till **cykelfartsgata**." Samt att Uppsala kommun ska utreda möjligheten att införa cykelfartsgator i Uppsala. Från Tiundagatan leder S:t Johannesgatan till endast 260 bilparkeringsplatser och varje timme på dagtid passerar en buss åt vardera hållet. Sträckan är en huvudsträcka för cykeltrafik från Flogsta och Stenhagen, men även från Rickomberga och Ekeby. Enligt CFU:s uppskattningar har gatusträckan mer än tio gånger fler cyklister än motorfordon.



*Cykelgata: På den asfalterade delen kan två cyklister lätt cykla i bredd, medan ett motorfordon får köra med ena hjulparet på skiljeremman av marksten.*

### **CFU föreslår**

*Gör S:t Johannesgatan mellan Ekeby och Tiundagatan till en cykelgata.*





## Underbyggnad av cykelbanan

CFU undrar om underbyggnaden av Flogstaleden motstår tjälsprickor och tyngden av snöröjningsmaskiner och andra tunga fordon. Hjulspår som samlar vatten och långsgående tjälsprickor begränsar allvarligt utnyttjandet av vägbanan. De utgör också en kostsam fara och nödvändiga åtgärder blir dyra i längden.

## Avrinning

Sverige måste börja bygga GC-banor för vintrar. De konstruktionsprinciper som finns för bilkörbanor används inte för gång- och cykelbanor. Det är viktigt att det inte samlas vatten. Cykelbanan blir smutsig och cyklisten får smutsiga byxor.

**Följer marken.** När GC-banorna följer markens lutningar både i svackor och höjder och, särskilt i parker, även i snedlutningar samlas gärna vatten från regn och smält snö i svackorna.

**Plana.** GC-banorna byggs inte välvda, vilket bilbanor är, utan plana, ibland med lutning från ena sidan till den andra. Då rinner smältvatten under töperioder och dagsmeja in på asfalten, vid lutande plan från den högre sidan, och fryser på natten.

Fem meter bred GC-bana tar ingen saltsopare i ett svep. Därför är det snöröjning inget problem för breda friliggande GC-banor som har fallande plan från mitten.

**Sköljer bort salt.** Den gångna vintern visade att smältvattnet även sköljer bort saltet från saltsopade snabbcykelleder – och fryser.



*På en kort sträcka är cykelbanan upphöjd. Det är bra, dock är kanten väl brant.*



*Inrinning vintern 2014/15. Cykelbanan är inte upphöjd eller välvd i mitten utan lutar från vänster till höger. Därmed rinner smältvatten ut på GC-banan och fryser till is när temperaturen sjunker igen. Cyklisten blir nedstänkt.*





*Den nyrenoverade banan är inte upphöjd och har inget dike mot slänten. Kommer samma sak att ske med den?*

### **CFU föreslår**

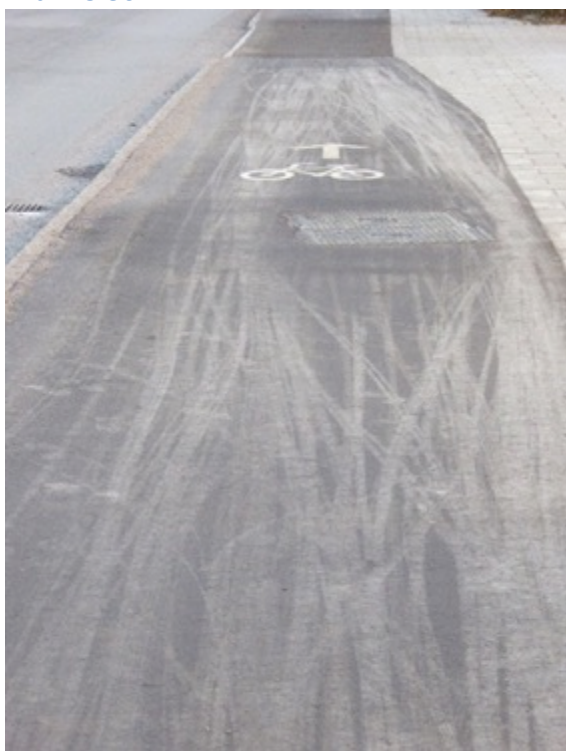
*att cykelvägar byggs upphöjda över omgivande mark  
att cykelvägar är välvda/bomberade.*

### **Avfasning**

För att cyklisten på en enkelriktad cykelbana ska nå mål på andra sidan gatan krävs avfasningar av kantstenen. Det saknas på många ställen.

- Till och från Kungsängens sjukhus.
- Från cykelvägen vid Karlavagnens förskola in mot centrum.
- Till och från Triangeln,
- Till och från Studentstaden, Lilla huset, Folkes livs
- Till och från Flogsta vårdcentral

### **Brunnslock**



Cyklister undviker att köra över brunnslock därför att de oftast innebär ojämnheter. En helt ny professionellt gjord cykelbana bör ha brunnslock i absolut nivå med asfalten. Tyvärr finns det en del brunnslock som inte ligger i nivå med asfalten.

*Cyklister undviker som framgår av bilden brunnslock eftersom erfarenheten säger att det kan vara ojämnt.*



## Trafiklösningar



*Över Flogstavägen vid Majklockan bör det vara en cykelöverfart för snabbcykelleden, som ger väjningsplikt för motortrafiken.*

### **CFU föreslår**

*I korsningen med Flogstavägen mellan Ekeby och Flogstamasten är det passande med en cykelöverfart, som ger väjningsplikt åt motorfordonen.*

*Flogstaledens övergång vid bilutfarten till 55:an vid ICA Väst känns olustig. En upphöjning vore här lämplig. Utan den kan man misstänka att bilister i kö kan blockera överfarten.*

### **Slutord**

Cykelfrämjandet i Uppsala tycker trots de synpunkter som framförs i denna granskning att cykelvägen från Flogsta blivit betydligt bättre efter ombyggnaden.

En anledning till vår kritiska granskning är att ge tips om förbättringar vid projekteringen av nya snabbcykeleder.

Vi önskar lycka till med arbetet att göra Uppsala till en riktigt bra cykelstad som lockar nya trafikanter till att välja cykeln.

