

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till Gatu- och samhällsmiljönämnden

Datum:
2020-10-21

Diarienummer:
GSN-2020-02288

Handläggare:
Daniel Fritz

Förslag till åtgärder vid gång- och cykelpassagerna över Lennakattens spårområde

Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

1. **att** godkänna förslaget till åtgärder vid gång- och cykelpassagerna över Lennakattens spårområde.

Sammanfattning

Under 2018 uppmärksammade medlemmar i Uppsala kommuns cykelråd tjänstemän och politiker på upplevda framkomlighetsproblem vid de totalt 9 stycken passager där framförallt fotgängare och cyklister passerar Lennakattens järnvägsspår. Under 2019 och 2020 har förvaltningen fört både interna överläggningar och diskussioner med företrädare för Museijärnvägen Stockholm-Roslagens järnvägar (i fortsättning omnämnd som SRJmf) som driver Lennakattens ånglokstrafik. Målsättningen har varit att ta fram ett väl genomarbetat förslag på åtgärder som ökar framkomligheten för framförallt fotgängare och cyklister utan att äventyra säkerheten mot järnvägstrafiken vid platserna. Målsättningen har också varit att förslaget ska vara väl förankrat såväl internt på förvaltningen som med SRJmf.

Under sommaren 2020 färdigställdes en rapport där de föreslagna åtgärderna ingår. Rapporten utgår ifrån en prioritering bland passagerna samt en generell bedömning av åtgärdspaketets omfattning. Denna har också godkänts av företrädare för SRJmf där fokus bland annat legat på att inte äventyra deras ansökningsförfarande kopplat till passageras skyddsnivå vilket är en förutsättning för att få tillstånd att bedriva verksamheten.

Åtgärdsförslaget inkluderar insatser i form av bland annat justering av befintliga grindar (6 platser) för att göra dem mer anpassade till dagens cykelfordon, införandet av fällbara bommar (2 platser), gallring och rensning av vegetation i passagens närområde (7 platser), översyn och åtgärder kopplat till klotter, vägmärken, reflexer m.m. (6 platser) samt uppförande av kompletterande staket (2 platser).

Ärendet

Under 2018 uppmärksammade medlemmar i Uppsala kommuns cykelråd tjänstemän och politiker på upplevda framkomlighetsproblem vid de totalt 9 stycken passager där framförallt fotgängare och cyklister passerar Lennakattens järnvägsspår. Problemet upplevs som störst bland fordonsförare med last- och lådcyklar samt cyklar med cykelvagn där problematiken framförallt utgörs av det smala utrymmet som idag finns vid passage mellan de grindar som sedan tidigare satts upp. Det begränsade utrymmet bidrar i vissa fall även till köbildning och att de oskyddade trafikanternas fokus snarare riktas mot hindret och de mötande trafikanterna än mot järnvägstrafiken. Vid vissa passager har också alternativa vägar skapats för de som önskar undvika gångfällorna. Detta har bland annat gjort att cyklister och fotgängare tar sig ut på vägar och över hållplatsytor som inte är lämpliga för den typen av trafikering. Risker är uppenbar för kollisioner med såväl motorfordon som kollektivresenärer.

Det finns två uppenbara anledningar till den nuvarande utformningen (med ett relativt smalt utrymme mellan de så kallade grindarna) vid de 9 platserna. Dels handlar det om att större fordon än en vanlig cykel inte tidigare används i större utsträckning men framförallt har platserna utformats med fokus på säkerhet kopplat till järnvägen.

Under 2019 och 2020 har förvaltningen fört både interna överläggningar och diskussioner med företrädare för Museijärnvägen Stockholm-Roslagens järnvägar (i fortsättning omnämnd som SRJmf) som driver Lennakattens ånglokstrafik. Målsättningen har varit att ta fram ett väl genomarbetat förslag på åtgärder som ökar framkomligheten för framförallt fotgängare och cyklister utan att äventyra säkerheten mot järnvägstrafiken vid platserna. Målsättningen har också varit att förslaget ska vara väl förankrat såväl internt på förvaltningen som med SRJmf. Utifrån detta har ärendet bland annat varit upp för diskussion vid cykelrådets sammanträden vid totalt fyra tillfällen. Lika många gånger har också möten hållits mellan tjänstemän på förvaltningen och företrädare för SRJmf.

Under sommaren 2020 färdigställdes en rapport där de föreslagna åtgärderna ingår. Rapporten utgår ifrån en prioritering bland passagera samt en generell bedömning av åtgärdspaketets omfattning. Denna har också godkänts av företrädare för SRJmf där fokus bland annat legat på att inte äventyra deras ansökningsförfarande kopplat till passageras skyddsnivå vilket är en förutsättning för att få tillstånd att bedriva verksamheten. Detta funkar på samma sätt som för kommersiella järnvägar utmed statsbanorna där SRJmf i det här fallet ansvarar för säkerheten utmed Lennakattens sträckning.

Åtgärdsförslaget inkluderar insatser i form av bland annat justering av befintliga grindar (6 platser) för att göra dem mer anpassade till dagens cykelfordon, införandet av fällbara bommar (2 platser), gallring och rensning av vegetation i passagens närområde (7 platser), översyn och åtgärder kopplat till klotter, vägmärken, reflexer m.m. (6 platser) samt uppförande av kompletterande staket (2 platser).

I det fall åtgärdsförslagen antas behöver investeringsprojektet bland annat genomföra en detaljstudie och projektering över respektive plats för att studera mer ingående åtgärdsförslag kopplat till bland annat exakta mått och kostnader. Eventuellt kommer det åtgärdsförslag som i nuläget finns för gång- och cykelpassagen söder om Fålhagsledens korsning med Mistelgatan att justeras till förmån för åtgärd med fällbara bommar. Detta har att göra med vilka kostnader och förslag på slutlig trafiklösning som uppkommer vid en detaljstudie av föreslagen åtgärd.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen.

Ekonomiska konsekvenser

De totala kostnaderna för föreslagna åtgärder bedöms uppgå till 7,5 - 9,5 miljoner kronor och ska (utifrån diskussioner med SRJmf) av resursskäl spridas ut på minst 3 år. Kostnaderna inryms i gatu- och samhällsmiljönämndens investerings- och driftbudget. Förslaget är att detaljplanering och projektering utförs under 2022 medan ombyggnationerna äger rum under åren 2023 - 2025.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2020-10-21

Stadsbyggnadsförvaltningen

Mats Norrbom
Stadsbyggnadsdirektör



Gång- och cykelpassager längs Lennakatten

Uppsala kommun
2020-08-27

1. Inledning

1.1 Historia

Uppsala-Lenna Jernväg, allmänt kallad Lennakatten, drivs av Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar (SRJmf). Järnvägen drivs helt ideellt av föreningens medlemmar. Lennakattens ånglokstrafik har varit en museitåglinje som har rullat sedan sommaren 1974 mellan Uppsala och Faringe. Tåget har en historisk betydelse för Uppsala och är en attraktion för både invånare och besökare. Lennakatten går mellan Uppsala- Länna-Faringe och är 33 km lång. Lennakatten har ca 46 000 enkelresor per säsong.



Bild: Lennakatten.se

1.2 Säkerhetsansvar

Museijärnvägar är underställda samma regler som kommersiella järnvägar. SRJmf är i juridisk bemärkelse infrastrukturförvaltare. Föreningen ansvarar för säkerheten längs järnvägen på samma sätt som Trafikverket ansvarar för säkerheten längs statsbanorna.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för järnvägstrafik. För andra än Trafikverket krävs tillstånd från Transportstyrelsen för att få vara infrastrukturförvaltare. För att få tillstånd krävs att man har tillräcklig kompetens och tillräckliga regler och rutiner för hur verksamheten ska bedrivas. Infrastrukturförvaltaren har ett strikt ansvar för säkerheten på järnvägen inklusive korsningar där utomstående kan passera. Transportstyrelsen följer löpande upp att infrastrukturförvaltarna sköter sina åligganden. Om man finner säkerhetsbrister kan Transportstyrelsen dra in tillståndet.

Korsningar med järnväg, där allmänheten korsar spåret i samma plan, alltså inte på bro eller genom tunnel, kallas plankorsningar. För plankorsningar är det enligt vägmärkesförordningen (SFS 2007:090 § 8) trafikverket som beslutar om kryssmärken och säkerhetsanordningar ska sättas upp eller tas bort. Detta brukar benämnas ”skyddsnivån”. Infrastrukturförvaltaren bedömer vilken skyddsnivå som krävs med hänsyn till förhållandena vid respektive korsning och ansöker hos Trafikverket om beslut om kryssmärken och säkerhetsanordningar.

1.3 Krav för utformning av plankorsningar – VGU

Hur plankorsningar ska utformas regleras i Trafikverkets dokument TRVK 2015:086 ”Krav för vägars och gators utformning (VGU). Dokumentet är bindande för Trafikverket, men, med vissa undantag, rådgivande för kommuner. Då det gäller plankorsningar är krav, som är förenade med beslut om skyddsnivå, i praktiken bindande.

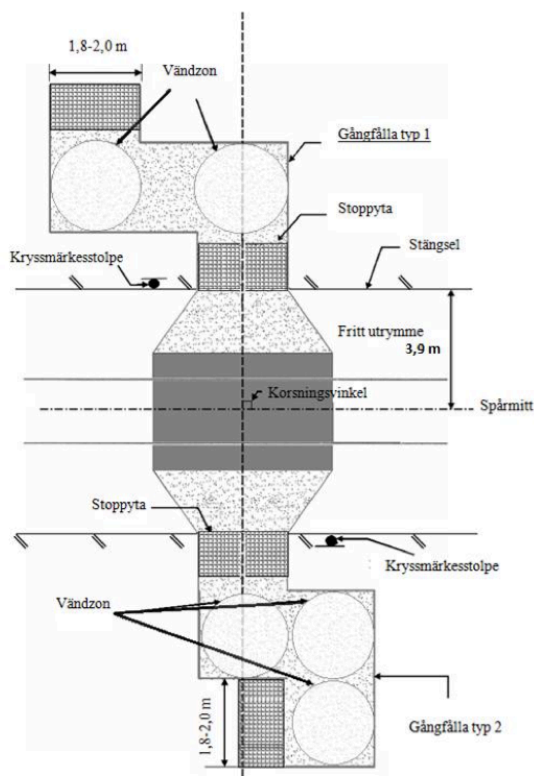
1.3.1 Siktkrav – VGU kapitel 4.4.1.1

För plankorsningar med gångfällor finns bindande krav på ”närsikt”. Detta innebär att från vägen på ett avstånd av 0–5 m från närmaste räl ska man i ögonhöjd (1–3,5 m över vägbanan) se tåg minst 10 s innan det är framme vid korsningen. Avståndet i meter beräknas genom att multiplicera tillåten tåghastighet i km/h med tre. Inom Uppsala tätort är tåghastigheten 40 km/h, vilket innebär att tåg ska kunna ses på ett avstånd av $3 \times 40 = 120$ m. De delar av tåget som befinner sig lägre än 1,2 meter över rälsöverkant (RÖK) behöver inte vara synliga. Även vid plankorsningar med fällbommar ska närsikt upprätthållas så långt det är möjligt. Detta för att vägtrafikanter och tågförare vid fel på bommarna ska kunna iaktta varandra på betryggande avstånd innan man passerar korsningen.

1.3.2 Gång- och cykelfällor enligt VGU-krav

Det finns olika former av passager: Cykelgrindar, gång- och cykelfällor. För passage av järnväg klarar endast gång- och cykelfällors mått och utformning säkerhetskraven för säker passage för fotgängare och cyklister.

Idag ska alla gång- och cykelfällor som uppförs följa Trafikverkets riktlinjer *vägar och gators utformning* (VGU) och vara utformade med reflexer och belysning. Framkomlighetsproblem uppstår för cyklister, gående med barnvagn, rullstolar/permobilier och lastcyklar vid allt för tigha cykelgrindar och cykelfällor. Kostnader för justering och byte av grindar beräknas ligga på 200–250 tusen kronor per plats.



Gång- och cykelfällor enligt VGU-krav.

1.4 Bakgrund - gångfällorna längs med Lennakatten

De första plankorsningarna mellan Lennakatten och rena gång- och cykelvägar (gc-passager) inom Uppsala tätort tillkom under 1970-talet. Från början saknade de helt

skyddsanordningar. Detta medförde att en del vägtrafikanter helt missade att se sig för innan man passerade järnvägen och det inträffade flera olyckstillbud. För att komma tillrätta med detta problem infördes skyddsnivån ”gångfällor”. Dessa gångfällor var utformade för fotgängare och ej för cyklister. Fällorna var därför smala då det inte var meningen att en cyklist skulle kunna cykla igenom fällorna utan endast avsedda för att höja fotgängares uppmärksamhet. De smala passagerna säkrade låg hastighet och tvinga fram riktningsförändringar. Alla passagerna skulle vara utformade så att personen som gick igenom skulle vända sig tre gånger. Detta för att den gående skulle vrida sig i järnvägens båda riktningar för att observera tåg som närmade sig, från vilket håll de än kom.

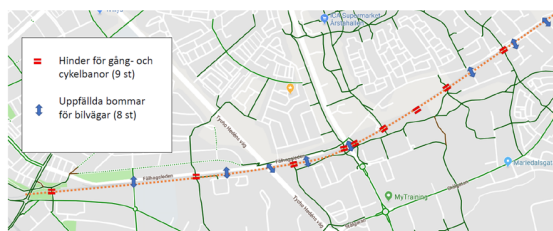
Förutom att gångfällorna inte gick att ta sig igenom med cyklar, var de problematiska att snöröja. En diskussion kring dessa problem mellan SRJmf och Uppsala kommun resulterade i att SRJmf år 1989 lämnade in en ansökan om en modifiering av skyddsnivån vid gc-passagerna till Banverket, som då var beslutande myndighet för skyddsnivån. Banverket beslöt i enlighet med ansökan att gångfällorna fick ersättas med betonghinder, och att betonghindren skulle få tas bort under vinterhalvåret, då tågtrafik förekommer endast i mycket begränsad omfattning, för att underlätta snöröjning och sandning. Avsikten var att betonghindren skulle fylla samma funktion som gångfällorna, alltså att bromsa in fotgängare och cyklister för de skulle uppmärksamma tågtrafiken.

Säkerhetsperspektivet växte ytterligare. Det visade sig att betonghindren inte var tillräckliga för att de passerande skulle se sig om längs järnvägen så som de borde. Betonghindren flyttades också av obehöriga. Flera allvarliga incidenter inträffa de i slutet av 1990-talet och början av 2000-talet och 2005 inträffade en dödsolycka.

Uppsala kommun och SRJmf diskuterade att komplettera passagerna med andra typer av hinder för att öka säkerheten för allmänheten.

SRJmf fick i uppdrag att göra en utredning med hänsyn till säkerhet, snöröjning och sandsopning. SRJmf konstaterade i rapporten att skyddsanordningarna vid plankorsningarna mellan gc-vägarna och järnvägen var undermåliga och krävde åtgärder för att nå upp till en acceptabel nivå. I rapporten gavs förslag på lämpliga åtgärder. Detta ledde fram till ett avtal där betonghindren vid de 9 gc-passagerna från centrum till Årsta/ Slavsta, ersattes med öppningsbara gångfällor och kryssmärkesstolpe med tillhörande reflekterande kryssmärken (indikator för järnväg) samt stolpreflexer för ökad synbarhet.

Som nämnts har SRJmf som infrastrukturförvaltare ansvaret för säkerheten vid plankorsningarna. SRJmf:s högsta prioritering är därför gåendes och cyklisters säkerhet. Syftet med gångfällorna är att uppmärksamma trafikanter för pågående tågtrafik och skapa ett säkerhetsavstånd mellan vägtrafikanter och järnvägstrafik. Målet är att tvinga cyklisten att hoppa av och leda cykeln över spåret. Innan man passerar järnvägen ska man också vända sig så att man uppmärksammar annalkande tåg från vilket håll det än kommer. För att SRJmf ska få behålla sitt tillstånd att bedriva verksamheten måste säkerheten upprätthållas vid samtliga passagepunkter i enlighet med den skyddsnivå som Trafikverket beslutat om för respektive plats.



Karta över Lennakattens gång- och cykelpassager och bilpassager.

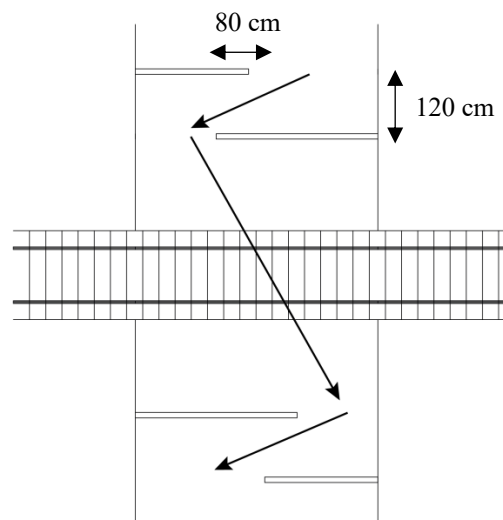
1.4.1 Två typer av gångfällor

De gångfällor som finns vid gc-passagerna längs Lennakatten är av en enklare typ än den som VGU stipulerar. Orsaken är att man vid utformningen av gångfällorna ville göra dem så enkla som möjligt att bygga, använda och underhåll. Avgörande för att så enkla fällor ska få användas är att de fyller funktionen att cyklisterna leder cyklarna genom fällorna eller åtminstone passerar fällorna i så låg fart att om cyklisten inte ser sig för så hinner lokföraren signalera och få stopp på cyklisten innan denne ger sig ut i spårområdet. Den enklare utformningen av gångfällor har en överlappning på 80 cm och 120 cm mellan grindarna.

Idag finns det två olika varianter av den enklare utformningen av gångfällor:

Alternativ 1:

Gångfällorna är utformade så att fotgängare och cyklisterna måste snedda över järnvägen. Detta alternativ ökar möjligheten att den passerande ser tåg från båda riktningar. Alternativ 1 är att föredra ur ett säkerhetsperspektiv.

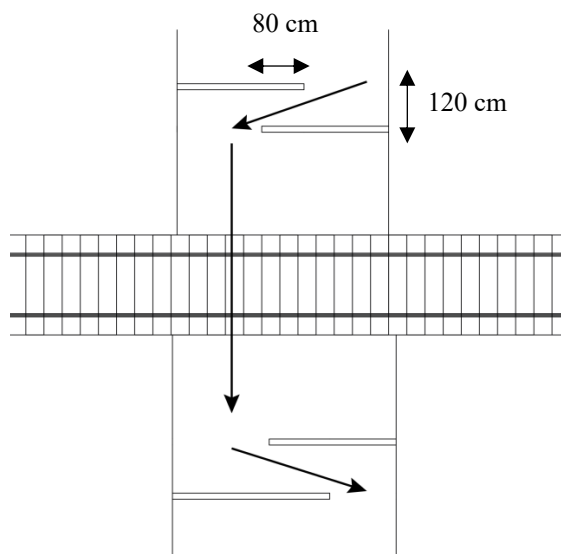


Gångfällor alternativ 1, överlapp 80 cm, avstånd mellan grindar 120 cm.

Alternativ 2:

Gångfällorna är utformade så att fotgängare och cyklisterna går rakt fram över järnvägen. Detta alternativ upplevs bekvämare, men

gör att den passerande bara vänder sig i järnvägens ena riktning.



Gångfällor alternativ 2, överlapp 80 cm, avstånd mellan grindar 120 cm.

1.5 Nulägesbeskrivning

Lennakatten är aktiv främst under sommar-månaderna. Museitåget har beställnings- trafik från början av maj och pågår även under hela sommarperioden. Den allmänna linjetrafiken börjar från och med juni och pågår sedan under juni, juli och augusti med trafik 4 gånger i veckan med 10-16 tåg per dag. Den ordinarie trafiken slutar gå runt kulturnatten i mitten av september och där- efter förekommer beställningstrafik under någon vecka eller två. Gångfällornas grindar ska vara stängda under den perioden som Lennakatten är aktiv. Gångfällornas grindar stängs runt 1 maj och öppnas under oktober månad. Under vinterhalvåret är grindarna öppna och det är fri passage för gång och cykel.

1.5.1 Säkerhetsrelaterade händelser

En genomgång av rapporterade säkerhetsin- cidenter under åren 2013–2019 visar att tra- fiksäkerheten generellt är god. Två tillbud till påkörningar finns registrerade, ett vid Årsta hållplats 2014 och ett vid Fålhagsle- den/McDonalds 2016. I dessa fall har per- soner passerat spåret nära framför ett annal- kande tåg, tillsynes utan att ha

uppmärksammat eller brytt sig om tåget. Mot bakgrunden att detta gäller 9 kors- ningar under 7 år, ger inträffade tillbud inte argument för att öka skyddsnivån.

1.5.2 Problematik

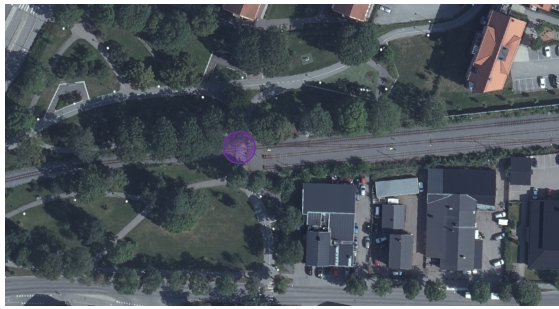
Trots en god säkerhet vid gc-passagera som korsar Lennakattens järnvägsspår har anmärkningar kommit in till Uppsala kom- muns infracontrol angående försvårad och minskad tillgänglighet för gång och cykel- trafikanter. Passagera upplevs vara trånga och tigha och det är svårt att ta sig igenom med cykel med vagn och med lådcykel samt barnvagn. Detta beror framför allt på att grindarna är placerade tätt ihop vilket skapar trånga öppningar och snäva svängar för att ta sig igenom. Den försvårade ge- nomfarten gör att köer lätt skapas vid vissa passager under rusningstrafik. Detta leder i sin tur till att fotgängare och cyklister foku- serar på att ta sig igenom gångfällorna istäl- let för att uppmärksamma tågtrafiken, vilket gör att syftet med gångfällorna, att den pas- serande ser tåg från båda håll, försvinner. Vid vissa passager har alternativa vägar skapats för att undvika gångfällorna. Detta har gjort att cyklister och fotgängare tar sig ut på vägar som inte är lämpliga för den ty- pen av trafik och hamnar i risk för påkör- ning av biltrafik.

2. Undersökning, gång- och cykelpassagera

2.1 Syfte

Syftet med undersökningen är att studera al- ternativa lösningar för att öka tillgänglig- heten för fotgängare och cyklister längs med Lennakattens passager, utan att även- tyra säkerheten och ansöknings-förfarande mot Trafikverket gällande skyddsnivån för respektive passage.

2.2 Bergsbrunnaparken





Bergsbrunnaparken

Lennakatten går igenom Bergsbrunnaparken vilket skapar en barriär mellan parkens norra och södra sida. För att binda samman de båda sidorna ligger en gc-passage i mitten av parken. Passagen är den mest centrala och ingår i ett av Uppsala kommuns viktigaste gång och cykelstråk vilket resulterat i ett högt flöde av fotgängare och cyklister under dagen. På grund av det höga flödet och att fällorna är utformade för att leda cykeln skapas det lätt köer under rusningstider som förvärras under högsäsongen (vår och sommar). Inom området rör sig mycket människor och passagen används både av besökare i parken och cyklister och gående som rör sig längs gång- och cykelleden. Cykelleden som går genom parken leder in på östra sidan av centralstationen och fortsätter sedan genom centrum. Gångfällorna är utformade enligt alternativ 2 och är i gott skick. Vissa reflexer saknas och skyltar har blivit överklotttrade. Oavsett om man närmar sig passagen från norr eller söder är sikten relativt god längs utmed järnvägens sträckning.



TECKENFÖRKLARING - TABLE OF SIGNS

- | | | |
|---|--------------------|-----------------|
|  | Huvudcykelnät | Main cycle path |
|  | Cykelbana/cykelväg | Bicycle path |

Cykelkartan



Klotter på varningsskylt.



Vy från söder, passage.

2.3 Fålhagsledens förskola



Passage vid Fålhagsleden förskola.

Passagen är belägen 1 km från centrum och går mellan Fålhagen och Boländerna. Gång- och cykelvägen korsar både Fålhagsleden och järnvägen. Söder om gc-passagen ligger Fålhagsledens förskola. Förskolan ligger några meter från passagen och en gång- och cykelväg går längs med skolans långsida och sedan vidare norr över tågspåret och Fålhagsleden in mot Fålhagen.

På grund av att fotgängare och cyklister måste passera Fålhagsleden rör sig cyklister och gående relativt sakta mot järnvägen. Då krav på endast närsikt gäller (se kapitel *sikt* nedan), är sikten god över järnvägen.

Vid sidorna av passagerna är grövre staket uppförda för att undvika att människor väljer att snedda över spåret. På platsen syns spår efter fotgängare och cyklister som valt att gå runt staketen istället för genom gångfållorna, vilket indikerar att staketen i dagsläget är för korta. Från norr är landskapet öppet och plant vilket ger en god översikt över järnvägen. Passagen är utformad enligt alternativ 1 och är i gott skick med undantag för klotter och bortskrapade reflexer.



Vy från norr, stig utanför cykelfållorna.



Vy från norr, passage.



TECKENFÖRKLARING - TABLE OF SIGNS

- Huvudcykelväg Main cycle path
- Cykelbana/cykelväg Bicycle path

Cykelkartan

2.4 Fålhagsleden/McDonald's



Fålhagsleden- McDonalds's.

Gång- och cykelpassagen är belägen i västra änden av Fyrislunds hållplats, mellan Tycho Hedéns väg och Fålhagsleden. Båda vägarna består av tung motortrafik. Cykelvägen som går över järnvägen kopplar samman Boländerna och Årsta, och är en av de mest utsatta passagerna, då cyklister väljer att köra ut vid McDonalds utfart. McDonalds med tillhörande parkering och bilväg är placerad intill gc-passagen.

Flera cyklister som kommer från öst väljer idag att korsa järnvägen på anslutningen som är avsedd för biltrafik till och från McDonalds för att undvika att passera gångfållorna när de är stängda. Detta skapar en osäker miljö både för cyklister och biltrafiken när cyklister tar sig in på bilvägen och över Fålhagsleden i en korsning som ej är lämpad för cykeltrafik.

Stigar har idag skapats runt gångfållorna då folk väljer att gå runt istället för igenom. Passagen är utformad enligt alternativ 1 och är i gott skick med undantag för klotter och bortskrapade reflexer. I sydvästra hörnet av gc-passagen är vegetationen tät och ligger drygt 2 meter från järnvägen, vilket skapar en skymd sikt för fotgängare och cyklister som närmar sig passagen från söder.



Vy från norr, passage.



Vy från söder, passage.

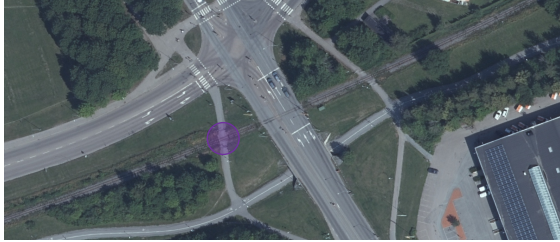


TECKENFÖRKLARING - TABLE OF SIGNS

- Huvudcykelväg Main cycle path
- Cykelbana/cykelväg Bicycle path

Cykelkartan

2.5 Fålhagen/Fyrislundsgatan- Västra



Fålhagen/Fyrislundsgatan- Västra.

Väster om korsningen vid Fålhagsleden och Fyrislundsgatan ligger en gc-passage. Passagen är en av Uppsala kommuns huvudcykelleder som går mellan Årsta/ Salabacke och Boländerna/ Fyrislund. Lennakatten går parallellt med större delar av Fålhagsleden, vilket gör att gående och cyklister som passerar järnvägen även måste ta sig över Fålhagsleden. Då det inte finns några alternativa gång- och cykelvägar måste fotgängare och cyklister sänka hastigheten och stanna för att ta sig över Fålhagsleden vilket gör att flödet hur som påverkas oavsett om grindarna i gångfällorna är öppna eller stängda.

När tåg passerar stängs biltrafiken av längs Fyrislundsgatan med rödljus och nedfällda bommar och vid gc-passagen ringer en klocka. Detta i kombination med att Fyrislundsgatan ligger alldeles intill ökar fotgängare och cyklisters medvetenhet om att tåg nalkas. Från norr är landskapet platt och öppet vilket ger fotgängare och cyklister god översikt över järnvägen. Från söder är däremot sikten blockerad på grund av högre och tätare växlighet vilket gör det svårt att upptäcka tågtrafik.



Vy från norr, passage.



Vy från söder, vegetation vänster i bild.

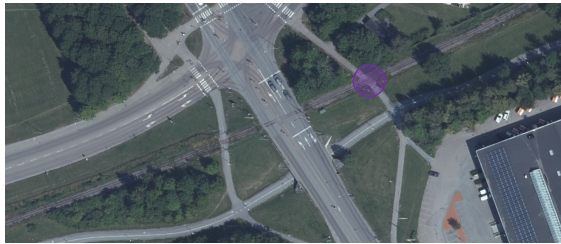


TECKENFÖRKLARING - TABLE OF SIGNS

- Huvudcykelnät Main cycle path
- Cykelbana/cykelväg Bicycle path

Cykelkartan.

2.6 Fålhagen/Fyrislundsgatan- Östra



Fålhagen/Fyrislundsgatan- Östra.

Öster om korsningen vid Fålhagsleden och Fyrislundsgatan ligger en gc-passage. Trafiksituationen liknar situationen vid den västra passagen. Den östra passagen är en av Uppsala kommuns huvudcykelleder som går mellan Årsta/ Salabacke och Boländerna/ Fyrislund. Även här går järnvägen parallellt med större delar av Fålhagsleden, vilket gör att gående och cyklister som passerar järnvägen även måste ta sig över Fålhagsleden. Då det inte finns några alternativa gång- och cykelvägar måste fotgängare och cyklister sänka hastigheten och stanna för att ta sig över Fålhagsleden vilket gör att flödet hur som påverkas oavsett om gångfällornas grindar är öppna eller stängda. När tåg passerar stängs biltrafiken av längs Fyrislundsgatan med rödljus och nedfällda bommar och vid gc-passagen ringer en klocka. Detta i kombination med att Fyrislundsgatan ligger alldeles intill ökar fotgängare och cyklisters medvetenhet om pågående tågtrafik.

Vid den östra passagen är siktsituationen tvärtom. Sikten från söder är god men dålig från norr. Båda passagerna är utformade enligt alternativ 1 och är i övrigt i gott skick med undantag för klotter och bortskrapade reflexer.



TECKENFÖRKLARING - TABLE OF SIGNS

- Huvudcykelinät Main cycle path
- Cykelbana/cykelväg Bicycle path

Cykelkartan.

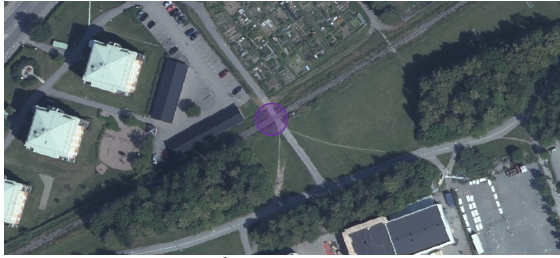


Vy från norr, vegetation vänster i bild.



Vy från norr, passage.

2.7 Odlingsföreningen Årstablomman



Odlingsföreningen Årstablomman.

Gång- och cykelpassagen ligger vid Årstas odlingsförening Årstablomman. Väster om passagen (mot centrum) omges den av växtlighet och i nordvästra kvadranten en lägre byggnad. Från norr är sikten blockerad till väst av den längre avlånga byggnaden som är placerad jämsides med järnvägen samt blockeras sikten av högre växtlighet, vilket gör det svårt för fotgängare och cyklister att upptäcka tågtrafik på avstånd. Öster om passagen är omgivningen öppen och plan vilket ger trafikanten en bra översikt.

Gång- och cykelvägen går mellan Årsta och Fyrislund och kopplas samman med större cykelleder i norr och söder. Passagen är utformad enligt alternativ 1, vilket gör att fotgängare och cyklister går in mellan fällorna med blicken mot väst vilket ger dem en bättre sikt över trafiksituationen, trots en mer skyddad sikt på grund av den längre byggnaden. Grindar och kryssmärken är i gott skick med undantag för klotter och bortskrapade reflexer.



Vy från norr, passage.



Vy från söder, blockerad sikt höger i bild.



TECKENFÖRKLARING - TABLE OF SIGNS

- - - Huvudcykelväg Main cycle path
- Cykelbana/cykelpåre Bicycle path

Cykelkartan.

2.8 Årsta IP konstgräs



Årsta IP konstgräs.





Vy från söder, passage.

Passage mellan fotbollsplanerna vid Årsta IP används för att gå emellan fotbollsplanerna. Passagen används framför allt av föreningar som använder planerna för fotbollsträning. Idag är passagen från norr blockerad med en planka för att minska att allmänheten cyklar mellan planerna. Vegetationen längs järnvägen är gles och landskapet platt vilket skapar en god sikt för de som rör sig mellan planerna. Passagen är utformad enligt alternativ 2 och är i gott skick.



TECKENFÖRKLARING - TABLE OF SIGNS

- | | | |
|---|--------------------|-----------------|
|  | Huvudcykelväg | Main cycle path |
|  | Cykelbana/cykelväg | Bicycle path |

Cykelkartan.



Vy från söder, passage.

2.9 Årsta, Körvelgatan



Årsta, Körvelgatan.



Öster om Årsta IP går en mindre och kortare cykelled. Leden har ingen koppling till större cykelstråk och har ett lägre flöde av fotgängare och cyklister. Vegetationen runt passagen är tät och hög vilket gör att det är dålig sikt längst med järnvägen och runt om passagen. Passagen är utformad enligt alternativ 1 och är i övrigt i gott skick med undantag för klotter och bortskrapade reflexer.



Vy från norr, vegetation till vänster.



TECKENFÖRKLARING - TABLE OF SIGNS

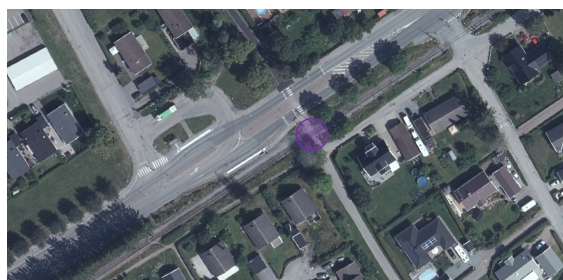
	Huvudcykelnät	Main cycle path
	Cykelbana/cykelväg	Bicycle path

Cykelkartan.



Vy från norr, passage.

2.10 Årsta hp, Slavstavägen

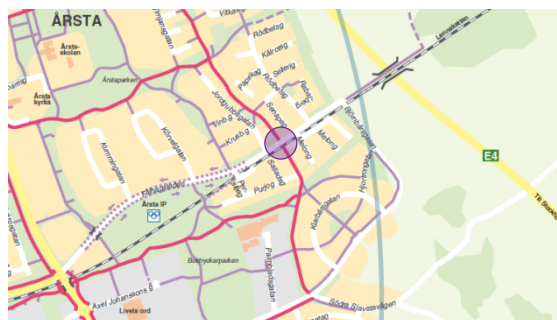


Årsta hp, Slavstavägen.



Lennakatten går igenom villaområdet i Södra Årsta. Gång- och cykelvägen som korsar järnvägen i östra änden av järnvägs-hållplatsen Årsta är ett av de större cykelstråken inom huvudcykelnätet som går mellan Årsta och Slavsta. Omgivningen runt passagen är öppen med låg växtlighet förutom vid östra sidan av passagen där det finns viss skymmande växlighet. Överlag har trafikanten en god översikt över tågtrafiken samt biltrafiken. Norr och söder om Lennakatten ligger skolor: Palmskolan, Imanskolan och Slavsta förskola söder om tåglinjen och Årstaskolan norr om järnvägen. Gång- och cykelvägen som korsar järnvägen är en av de viktigast stråken för transport mellan skola och arbete.

Den låga glesa växtligheten, plattformen och i övrigt inga eller endast grunda diken samt öppenheten längs järnvägen gör det enkelt för fotgängare och cyklister att gena över spåret på ställen som ej är avsedda för passage. På dessa ställen har det bildats temporära stigar och gångar. Längs med järnvägen omedelbart invid Lennakattens perrong, väster om passagen ligger en busshållplats. Från busshållplatsen är det genare att gå via perrongen och ner på passagen mellan gångfällorna än att använda trottoaren längs Fålhagsleden fram till GC-vägen.

Passagen är utformad enligt alternativ 1 och är i gott skick med undantag för klotter och bortskrapade reflexer, säkerheten längs järnvägen och vid järnvägs- och busshållplatsen behöver ses över.



TECKENFÖRKLARING - TABLE OF SIGNS

 Huvudcykelnät	Main cycle path
 Cykelbana/cykelväg	Bicycle path

Cykelkartan.



Vy från norr, trottoar från busshållplats till höger.



Perrongen ansluter till passagen mellan gångfällan och spåret.



Stig över järnvägen väster om perrongen

3. Åtgärdsförslag

Längs med Lennakattens sträckning från centralstationen till Slavsta/Årsta ligger nio passager som endast fotgängare och cyklister passerar. Vid alla nio är gång- och cykelfällorna uppförda under slutet av 90-talet och början på 2000-talet, och är utformade enligt beskrivningen i kapitel 1.4.1 med en överlappning på 80 cm och 120 cm mellan grindarna.

Uppsala kommun och SRJmf föreslår att kontroll och vid behov justering av mått i gångfällor, kompletterande stängsling, uppfräschning och siktröjning generellt ska utföras vid samtliga gc-passager. Vid Bergsbrunnsparken och Mc Donalds ser dock Uppsala kommun och SRJmf ett omedelbart behov av fällbommar, dock på två olika sätt.

En detaljstudie kommer att göras över respektive plats för att studera mer ingående åtgärdsförslag och kostnader. Detaljstudien ska undersöka den mest kostnadseffektiva lösningen.

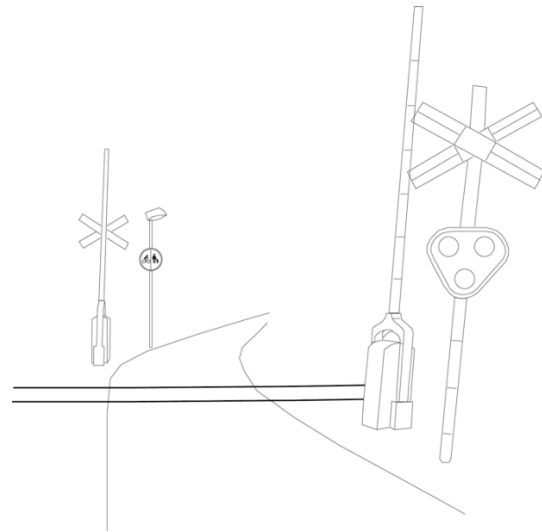
3.1 Fällbommar

En vägskyddsanläggning, fällbommar med ljus- och ljudsignaler, innebär att gc-passagen utformas med en fällbom på varje sida. Bommarna är alltid uppfällda förutom när tåg passerar passagen. Detta kommer för enkla för gående och cyklister att passera, vilket kommer resultera i bättre tillgänglighet och ett jämnare flöde av fotgängare och cyklister.

Idag finns det en gc-passagen inom Uppsala som är utformad med fällbommar. Passagen ligger bakom Vattenfalls fjärrvärmecentral i Boländerna. Kostnaderna för att uppföra fällbommar, inklusive installation av nya kablar och signalsystem, är beräknade att ligga på 2 miljoner per plats.

Vid uppförande av fällbommar ska platsen innehålla kryssmärken, reflexer, vägljussignaler, ljudsignaler och bommar. Mer detaljerade riktlinjer kring uppförandet finns att

hitta i Trafikverkets dokument *Vägskyddsanläggningar, Grundläggande montagekrav för signaltekniska ytterobjekt*.



Skiss, uppfällbara bommar vid Lennakattens gång- och cykelpassager.

Längs Lennakatten finns redan 25 vägskyddsanläggningar, som kräver ett avsevärt underhåll, allt med ideella krafter. Bara inom Uppsala tätort finns det åtta fällbomanläggningar. Ytterligare vägskyddsanläggningar bör därför tillföras endast om inte andra lösningar skulle vara tillfyllest.



Gång- och cykelpassage Vattenfall, Boländerna.

3.2 Gallring/ rensning av vegetation

Gallring/rensning runt passagerna så att minst kravet på närsikt (120 m längs järnvägen från vägen upp till 5 m från närmaste räl) innebär avverkning av vegetation. Enstaka trädstammar kan få stå kvar. Gallringsplanen gäller för alla typer av passager: gc-passager över järnväg samt gc-passager intill bilväg. Gallringen kommer ske längs tågspåret för att förbättra sikten för fotgängare och cyklister. Det är en fördel om sikten förbättras även på större avstånd än 5 m och på längre avstånd längs järnvägen.

En första uppskattning för kostnader för gallring per passage har gjorts på cirka 50 tusen kronor per plats. Då kostnader för gallring och rensning vid plankorsningarna varierar stort behöver en mer detaljerad besiktning över samtliga platser göras för att besluta om ett budgetmål, där kostnaderna sedan diskuteras med parkförvaltningen.

3.3 Justering av fällor

En detaljstudie behöver göras där varje gc-passage ska studeras mer närgående. Måtten mellan passagernas gångfällor behöver ses över, där Uppsala kommun tillsammans med SRJmf ska ta fram ett standardmått. Standardmålet kommer vara en balans mellan trafikverkets säkerhetskrav och framkomligheten för cyklister och gående.

Grindarna till gångfällorna är kraftigt grundlagda. Varje grind sitter på en ca 3 m lång räl nedstucken i marken. Rälen omgärdas med en betongring som fyllts med armerad betong. Bara att flytta en grind innebär alltså ett ganska stort ingrepp. En alternativ lösning till att flytta alla grindar vid en passage är att flytta en grind på respektive sida. Detta kan däremot innefatta att gc-banans bredd kan behöva breddas.

Som nämnt i föregående stycke så kan man tänka sig olika lösningar beroende på beslut i detaljstudien. I dagsläget föreslås det att budget planeras till 250 tkr per korsning vilket är kostnaden om alla fyra fällorna

behöver justeras eller bytas ut. Efter detaljstudien inkommer med en mer exakt siffra.

3.4 Bergsbrunnsparken

Åtgärdsförslaget vid Bergsbrunnsparkens gc-passage är att dagens gångfällor ersätts med fällbommar med tillhörande ljus- och ljudsignaler. Detta med motivering att cykelstråket som går igenom Bergsbrunnsparken är en av Uppsala kommuns huvudcykelleder för att ta sig in mot resecentrum och Uppsalas innerstad. Ett alternativ som studerats och avförts är att leda cykeltrafiken under gång- och cykelbron via Strandbodkilen. Detta sågs ej som en lämplig lösning då en omledning av såväl fotgängare och cyklister skulle innebära att en del flöden skulle få en relativt kraftig försämring i och med de omvägar som skapas. En omledning skulle dessutom gå helt emot målsättningen om att skapa ett så finmaskigt nät för såväl fotgängare och cyklister som möjligt utifrån ambitionen att få fler att välja hållbara transportmedel. En viktig aspekt är också de trafiksäkerhetsmässiga fördelarna och nackdelarna som framkommit där en samlad bedömning varit att föreslagen omledning skulle ge upphov till fler olycksrisker i och med förhållandena utmed och i anslutning till Strandbodkilen.

Fällbommar skulle skapa ett bättre flöde och öka tillgängligheten för resenärer som går eller cyklar in till centralstationen. Passagen har idag ett behov av komplettering av nya reflexer, varningsskyltar och borttagning av klotter. Vegetationen runt passagen och längs spåret är idag relativt gles och låg, och behöver inte ses över.

Beräknad kostnad: 2 miljoner kronor.

3.5 Fålhagsledens förskola

Passagen är i gott skick men är i behov av komplettering av nya reflexer, varningsskyltar och borttagning av klotter. Vegetationen runt passagen och längs spåret är idag relativt gles och låg, men behöver ses över och gallras ut i förebyggande syfte.

Åtgärdsförslaget är att se över måtten på gångfällorna som finns idag och justera måtten så de stämmer överens med mått som kommer tas fram i diskussion med Uppsala kommun och SRJmf i detaljstudien. Då cyklister och fotgängare idag smiter över järnvägen från sidan av passagen föreslås det att staketet på järnvägens vardera sida förlängs.

En först uträkning över kostnaderna för gallring, justering av fällor och extra staket är beräknat till cirka 0,3-0,5 miljoner konor. En mer detaljerad kostnadsberäkning kommer göras efter detaljstudie.

3.6 Fålhagsleden/McDonald's

Åtgärdsförslaget vid Fålhagsleden/McDonalds är att den befintliga gc-passagen justeras enligt mått som bestäms i detaljstudie. Den befintliga passagen behöver även ses över när det kommer till åtgärder av klotter, reflexer och vegetation. Gallring gäller framförallt den sydvästra hörnet av passagen som idag består av relativt hög och tät växlighet. Idag finns även planer att uppföra en cykelöverfart över Fålhagsleden vid den befintliga passagen, med förhoppning att öka cyklisters och fotgängares framkomlighet.

På grund av att cyklister som kommer från öst idag väljer att undvika den befintliga passagen över järnvägen och istället cyklar ut på McDonalds bilvägsutfart, föreslås även att en ny gc-väg uppförs bredvid McDonalds utfart.

Den nya gc-vägen (med minsta mått 4,5 meter ink. skyddsremsa om 0,5 m. mot körbanan) kommer i så fall att uppföras längs utfartens västra sida. Utfarten föreslås dock breddas till öst. Därmed behöver endast två kryssmärken och ena bommen flytta och kostnadsdrivande flyttning av bomkur och en signal på västra sidan undviks. Körbanan beräknas behöva uppgå till 5,5 meter i bredd efter genomförd åtgärd, med intilliggande gc-bana innebär det en total vägbredd om 10,0 m.

Genom att flytta delar av bomanläggningen kan den nya gång- och cykelpassagen ta del av de befintliga fällbommarna, vilket reducerar investerings- och driftkostnaderna. Den nya gc-vägen kommer sedan att ansluta till den befintliga gc-passagen och den planerade cykelöverfarten. Med hänsyn till att kuren för styrning av vägskyddsanläggningen och järnvägens signal för vägen är placerade på västra sidan är det mer fördelaktigt att bredda körbanan österut. Med en total vägbredd om 10 m behövs dock två nya bommar. Om vägbredden kan minskas till 9 meter kan detta undvikas. En djupare detaljstudie kommer göras för att finna den totalt sett bästa utformningen av passagen med hänsyn till samtliga erforderliga åtgärder och kostnader.



Förslagen sträckning över ny gc-väg.



Principiellt förslag på ny passage bredvid utfart.

Beräknad kostnad kring 1,5–2 mkr. Detaljstudien kommer undersöka mer exakt kostnad för anläggning av ny gc-väg och justering av kryssmärken och bom samt gallring.

3.7 Fålhagen/ Fyrislundsgatan-Västra

Flödet längs västra huvudcykelleden som går mellan Årsta/ Salabacke och Boländerna/Fyrislund bryts av vid Fålhagsleden vilket gör att flödet är lägre vid Lennakattens passager. Uppsala kommun och SRJmf föreslår att de befintliga gångfällorna justeras efter måtten i detaljstudien.

Passagen har god sikt från norr men begränsad sikt från söder där passagen har hög och tät vegetation i form av träd och buskar till väst. Åtgärdsförslaget är därmed att vegetationen i söder gallras ut för att förbättra sikten och öka säkerheten vid cykelpassagen. Passagen är i relativt gott skick men är i behov av komplettering av nya reflexer och varningsskyltar.

En först uträkning över kostnaderna för gallring och justering av fällor är beräknat till cirka 0,3 miljoner konor. En mer detaljerad kostnadsberäkning kommer göras efter detaljstudie.

3.8 Fålhagen/Fyrislundsgatan-Öster

Liknade åtgärdsförslag som vid Fålhagen/Fyrislundsgatan-Västra, föreslås vid den östra passagen.

Åtgärdsförslaget innebär justering av gångfällorna enligt detaljstudien samt översyn av eventuellt klotter och avsaknad av reflexer. Den östra passagen vid Fålhagsleden/Fyrislundsgatan är också i behov utav gallring vid passagen, framförallt vid passagens norra sida.

En först uträkning över kostnaderna för gallring och justering av fällor är beräknat till cirka 0,3 miljoner konor. En mer detaljerad kostnadsberäkning kommer göras efter detaljstudie.

3.9 Odlingsföreningen Årstablomman

Åtgärdsförslaget vid Årstablommans passage är att justera fällornas mått enligt detaljstudien. Idag omges passagen av hög vegetation och är därmed i behov av gallring för att förbättra närsikten. Passagen är i relativt gott skick men är i behov av komplettering av nya reflexer och varningsskyltar.

En först uträkning över kostnaderna för gallring och justering av fällor är beräknat till cirka 0,3 miljoner konor. En mer detaljerad kostnadsberäkning kommer göras efter detaljstudie.

3.10 Årsta IP konstgräs

Gångfällorna är i gott skick och har minimalt med slitage. På grund av den låga användningen kommer inga åtgärder göras vid passagen.

3.11 Årsta, Körvelgatan

Åtgärdsförslaget vid Purjogatan är att behålla men justera måtten av de befintliga cykelfällorna så att de stämmer överens med mått i detaljstudien. Vegetationen runt om passagen bör gallras ut för att förbättra sikten längs med tågspåret. Bättre sikt skulle göra det enklare för fotgängare och cyklister att upptäcka eventuell tågtrafik på längre avstånd.

Passagen är i relativt gott skick men behöver som övriga passager komplettering av nya reflexer och varningsskyltar. Därtill behövs omfattande siktröjning.

En först uträkning över kostnaderna för gallring och justering av fällor är beräknat till cirka 0,3 miljoner konor. En mer detaljerad kostnadsberäkning kommer göras efter detaljstudie.

3.12 Årsta hp, Slavstavägen

Åtgärdsförslaget vid Årsta hp, Slavstavägen är att ersätta de befintliga gångfällorna med fällbommar med tillhörande ljus- och ljudsignaler, för att göra passagen mer tillgänglig för fotgängare och cyklister som rör sig mellan Slavsta och Årsta. På östra sidan om passagen finns behov av röjning eller gallring av vegetationen.

Idag finns en plattformyta intill passagen som är utformad så att fotgängare kliver ner mellan gångfällorna. Åtgärdsförslaget är därför också att utformningen av plattformen justeras, så att fotgängare leds utanför den blivande fällbommen. Plattformen kommer att ses över närmare i detaljstudien där utformningen mer ingående kommer granskas. Idag ses ett behov att plattformen förskjuts i riktning mot centrum och förlängs med ca 30 meter. Detta för att fotgängare och cyklister ska få en fri passage över gc-passagen när tåg stannar vid plattformen. Utöver passagen finns behov att se över om staket ska uppföras längs med tågspåret för att förhindra att människor genar över spåret.

En först uträkning över kostnaderna för bo-manläggning, förskjutning och förlängning av plattform, extra staket och gallring är beräknad till cirka 2,5–3 miljoner kronor.

4. Ekonomi

Enligt gällande avtal mellan Uppsala kommun och SRJmf har kommunen ansvaret för underhållet av samtliga ”övergångar”, alltså bland annat gc-passagerna. SRJmf har inte ekonomiska resurser för att investera i nya vägskyddsanläggningar, såsom fällbommar.

Kostnaderna för åtgärderna vid passagerna kommer att fördelas mellan Uppsala kommun och Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar i enlighet med gällande arrendeavtal. Det innebär att kommunen bekostar vegetationsröjning, installation av eventuella nya vägskyddsanläggningar (fällbommar med ljus- och ljudsignaler), liksom ombyggnation av befintliga

anläggningar. SRJmf bidrar med kompetens för ledning av projektering, installation och myndighetsgodkännanden.

Åtgärderna planeras att spridas ut på tre år för att klara av kostnaderna ekonomisk. Det betyder att SRJmf kan genomföra en fällbomsåtgärd per år.

Total kostnad för alla åtgärdsförslagen längs med Lennakattens nio passager är beräknad att ligga på ca 7,5–9 miljoner kronor.

Passager	Åtgärder	Kostnader
Bergsbrunnaparken	Fällbommar med tillhörande ljus- och ljudsignaler. Översyn och ev. åtgärd av klotter och reflexer.	2 mkr
Fålhagsledens förskola	Justering av grindar/fällor utifrån detaljstudie. Förlängning av staket. Översyn och ev. åtgärd av klotter och reflexer. Översyn av vegetation och förebyggande gallring för förbättrad sikt.	0,3-0,5 mkr
Fålhagsleden/McDonalds's	Justering av grindar/fällor utifrån detaljstudie (befintlig passage). Översyn av ev. åtgärd av klotter och reflexer (befintlig passage). Översyn av vegetation och förebyggande gallring för förbättrad sikt (befintlig passage). Anläggning av ny gc-bana via befintliga fällbommar med anslutning till planerad ny cykelöverfart (In-och utfart McDonald's). Flytt av bom och kryssmärke samt ombyggnad av helbomsanläggning. Breddning av infartsväg ca. 2 m österut för att inrymma gc-bana utmed västra sidan.	1,5-2 mkr
Fålhagen/Fyrislundsgatan-Västra	Justering av grindar/fällor utifrån detaljstudie. Översyn och ev. åtgärd av klotter och reflexer. Översyn av vegetation och förebyggande gallring för förbättrad sikt.	0,3 mkr
Fålhagen/Fyrislundsgatan- Östra	Justering av grindar/fällor utifrån detaljstudie. Översyn och ev. åtgärd av klotter och reflexer. Översyn av vegetation och förebyggande gallring för förbättrad sikt.	0,3 mkr
Odlingsföreningen Årstablomman	Justering av grindar/fällor utifrån detaljstudie. Översyn och ev. åtgärd av klotter och reflexer. Översyn av vegetation och förebyggande gallring för förbättrad sikt.	0,3 mkr
Årsta IP konstgräs	Ingen åtgärd.	
Årsta, Körvelgatan	Justering av grindar/fällor utifrån detaljstudie. Översyn och ev. åtgärd av klotter och reflexer. Översyn av vegetation och förebyggande gallring för förbättrad sikt.	0,3 mkr
Årsta hp, Slavstavägen	Fällbommar med tillhörande ljus- och ljudsignaler. Förskjutning och förlängning av plattform. Extra staket. Översyn av vegetation och förebyggande gallring för förbättrad sikt.	2,5-3 mkr