

Stadsbyggnadsförvaltningen  
**Tjänsteskrivelse till gatu- och samhällsmiljönämnden**

Datum:  
2021-02-10

Diarienummer:  
GSN-2021-00104

Handläggare:  
Daniel Fritz

## Gång- och cykelbana utmed Årstagatan och Apelgatan

### Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

1. **att** gå vidare med projektering och anläggande av en separerad gång- och cykelbana utmed Årstagatan och Apelgatan,
2. **att** ta fram ett underlag för att beskriva p-situationen för att försäkra oss om att tillgången på parkeringsplatser motsvarar tillgången i jämförbara bostadsområden i Uppsala tätort.

### Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen planerar att under 2021 genomföra projektering av tillkommande gång- och cykelbana utmed Årstagatan och Apelgatan i stadsdelen Sala backe. En ombyggnation utmed sträckan är planerad till 2022. Projektet initierades utifrån planeringen av utbyggnadsprojektet Östra Sala backe och syftar till att öka trafiksäkerheten för framförallt cyklister och samtidigt uppmuntra fler till att välja cykeln som transportmedel. Införandet av en separerad gång- och cykelbana mellan Östra sala backe och de mer centrala delarna av Uppsala tätort anses vara en viktig förutsättning för att åstadkomma ett hållbart resande bland både de nuvarande och framtida invånarna i såväl närområdet som längre bort. För att kunna åstadkomma den 1200 meter långa utbyggnaden av gång- och cykelvägnätet mellan Johannesbäcksgatan och Salabacksgatan, utan att försämma förutsättningarna för kollektivtrafikens behov av gatubredd, kommer totalt 64 stycken bilparkeringsplatser att behöva utgå i stadsdelen.

### Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen.

### **Föredragning**

Inom ramen för planeringen och diskussionerna kring utbyggnadsprojektet Östra Sala backe lades tidigt ett antal förslag fram för att projektets målsättning om ett minskat bilutnyttjande skulle gå att förverkliga. Utifrån detta pekades bland annat cykelbanor utmed Apelgatan och Årstagatan ut som viktiga för att öka såväl säkerheten och tryggheten som framkomligheten för framförallt de som väljer att använda sig av cykeln som transportmedel. En huvudanledning till investeringsprojektet är alltså att fungera som en av flera faktorer för att göra cykeln mer konkurrenskraftig i jämförelse med bland annat bilen inom ramen för bland annat utbyggnaden av Östra Sala backe.

### **Motiv till projektet**

För att hitta motiv till investeringen går det bland annat att finna det i nedanstående dokument:

- I handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik framgår att det ska byggas cykelbanor utmed gator med högre motorfordonstrafikflöden än 3000 fordon per dygn. Utmed Årstagatan, Apelgatan och Gröna gatan har högre motorfordonsflöden än 3000 fordon per dygn uppmätts. Åtgärden är framförallt en trafiksäkerhetsåtgärd men fungerar också som en avgörande ingrediens utifrån målsättningen att åstadkomma ett finmaskigt cykelvägnät med färre så kallade "missing links" (se karta över cykelvägnätet och en av de cykelvägslänkar som idag saknas).
- Enligt beslut i gatu- och samhällsmiljönämnden om nya parkeringsregleringar i Uppsala (2016 och 2020) ska förvaltningen se över var, i vilken omfattning och på vilka villkor parkering på gatumark ska ske. Ett av de skäl som anges i beslutsunderlaget är en ökad andel gång- och cykeltrafik. Hanteringen av parkeringsfrågan ska även verka för en god sammanvägd framkomlighet för samtliga trafikslag och en ökad andel resande med kollektivtrafik. I samband med införandet av nya parkeringsregleringar i Sala Backe (2020-10-01) skapades endast tidsbegränsad avgiftsbelagd parkering utan boendeparkering på Gröna gatan, Apelgatan och Årstagatan med tanke på det inplanerade bygget av gång- och cykelbanor. Anläggande av gång- och cykelbanor längs dessa gator bedöms därför som förenligt med det pågående parkeringsarbetet i Uppsala kommun.
- Inom utbyggnadsprojektet Östra Sala backe har planering och projektering tagit hänsyn till planerna på ett anläggande av separat gång- och cykelbana utmed den norra sidan av Apelgatan med anslutning till Johannesbäcksgatan.

### **Allmänt om projektet**

Gång- och cykelbanan planeras gå längs med Årstagatans norra sida, från korsningen Årstagatan-Salabacksgatan till och med korsningen Årstagatan-Verkmästargatan. Därefter fortsätter den vidare längs med Apelgatans och Gröna gatans norra sida fram till Johannesbäcksgatan (se bifogad karta).

Sträckans längd är ca 1200 meter och gång- och cykelbanan planeras att bli 4-5 meter bred för dubbelriktad gång- och cykeltrafik. Längs sträckan passerar gång- och cykelbanan tre busshållplatser (Byggmästargatan, Apelgatan och Gröna gatan). Dessa hållplatsers utformning behöver ses över med hänsyn till den planerade gång- och cykelbanan.

### **Konsekvenser av projektet**

En konsekvens av anläggandet består i att fler cyklister förväntas färdas utmed sträckan och att antalet bilar därav förväntas minska. För de cyklister som idag använder körbanan kommer projektet framförallt att innebära en ökad trafiksäkerhet utmed sträckan. Utöver detta kommer framkomligheten för kollektivtrafiken att öka dels genom att cyklister inte färdas i körbanan i lika stor utsträckning men framförallt genom att ett antal bilangöringsplatser behöver tas bort vilket minskar trafikarbetet vid dessa platser. Längs gatusträckorna där ny gång- och cykelbana planeras påverkas 64 stycken befintliga bilparkeringsplatser (se bifogad karta).

Antalet parkeringsplatser i Sala backe efter genomförd parkeringsöversyn är i stort sett detsamma som före förändringen. Några mindre justeringar av parkeringssträckorna har skett med tanke på kollektivtrafikens framkomlighet på sträckor och vid hållplatser. Vissa justeringar har också gjorts i anslutning till korsningar och övergångsställen där det tidigare parkerats i strid med grundbestämmelserna i trafikförordningen. Detta medför att nödvändigt utrymme saknas för att ersätta de cirka 64 parkeringsplatser som behöver tas bort i samband med bygget av gång- och cykelbanorna.

Tilläggs kan att vi saknar underlag för att bedöma hur stort det befintliga behovet av besöksparkering är i området. Vi är också medvetna om att detta kan variera över tid. Vi vet inte heller hur många parkeringsplatser det finns på kvartermark. För att kunna bedöma behovet av parkeringsplatser på allmänna gator i ett område krävs ett tämligen omfattande utredningsarbete.

### **Planerat fortsatt arbete inom projektet**

Under våren 2021 är ambitionen att ta fram förfrågningsunderlag inför projektering av bygghandlingar. Projekteringen är sedan planerad att genomföras under sommarhalvåret 2021 med efterföljande upphandling av entreprenör under hösten/vintern 2021. Byggnationen är sedan planerad att starta under våren 2022 med ett slutförande under hösten/vintern 2022.

### **Ekonomiska konsekvenser**

De totala kostnaderna för föreslagen åtgärd bedöms uppgå till cirka 7-8 miljoner kronor och inkluderar både projekterings- och anläggningskostnader. Kostnaderna inryms och är sedan tidigare upptagna gatu- och samhällsmiljönämndens investeringsbudget.

### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse daterad 2021-02-10
- Bilaga, kartor Årstagatan och Apelgatan

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anna Axelsson  
Biträdande stadsbyggnadsdirektör

Bifogade kartor till ärende:  
GSN-2021-00104-1 Gång- och cykelbana utmed Årstagatan och Apelgatan

Karta över cykelvägnätet i Sala backe och den cykelvägslänk som idag saknas. Projektet är inringat och i nuläget är sträckan angiven som rekommenderad cykling i blandtrafik trots relativt höga motorfordonsflöden.



Karta över de parkeringsplatser som påverkas av anläggandet av ny gång- och cykelbana.

