

Stadsbyggnadsförvaltningen  
**Tjänsteskrivelse till gatu- och samhällsmiljönämnden**

Datum:  
2022-10-04

Diarienummer:  
GSN-2022-02508

Handläggare:  
Anders Håkman

## Uppföljning av åtgärder korsningen S:t Persgatan och Storgatan

### Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

1. **att** avvakta med ytterligare åtgärder för att säkra trafikmiljön och trygga cykelvägar i korsningen S:t Persgatan och Storgatan tills efter anläggandet av planskild korsning av järnvägen.

### Ärendet

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutade 22 juni 2021 (§ 67) att vid korsningen Storgatan och S:t Persgatan säkerställa en säker trafikmiljö och trygga cykelvägar. En utredning har genomförts om möjlighet att anlägga en upphöjd korsning eller alternativa utformning för att öka tryggheten och säkerheten ytterligare. Med hänvisning till vad som framkommit i utredningen och att korsningen kommer att byggas om i samband med att planskildhet för järnvägen så föreslås inga åtgärder i dagsläget.

### Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen. Barn- och jämställdhetsperspektiven har beaktats i trafikutredningen. Näringslivsperspektivet bedöms inte vara aktuellt i ärendet.

### Föredragning

Korsningen är i dag utformad med övergångsställe med lätt upphöjd passage med högerväjning, utformningen gynnar inte framkomligheten för cyklister och kan upplevas som otrygg på grund av osäkerhet om vem som ska väja. Fyra olika

alternativa utformningar har studerats. Bäst resultat uppnås om korsningen byggs om och görs upphöjd med väjningsplikt för tydlig prioritering av cyklister.

Korsningen ligger nära den planerade planskildheten för gång och cykel under järnvägen som kommer att byggas om under de kommande åren. Den nya utformningen är inte fastställd i detalj ännu vilket gör det svårt att föreslå en lösning som kommer att fungera även i framtiden. Det finns också stor risk att korsningen kommer att köras sönder av den tunga trafik som ombyggnaden av järnvägsundergången kommer att generera. Därför föreslås att åtgärder i korsningen inte genomförs förrän efter ombyggnationen av järnvägen.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Inga ekonomiska konsekvenser med föreliggande förslag till beslut.

### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse daterad 4 oktober 2022
- Korsningen S:t Persgatan/Storgatan prioritering av cykel, WSP

Stadsbyggnadsförvaltningen

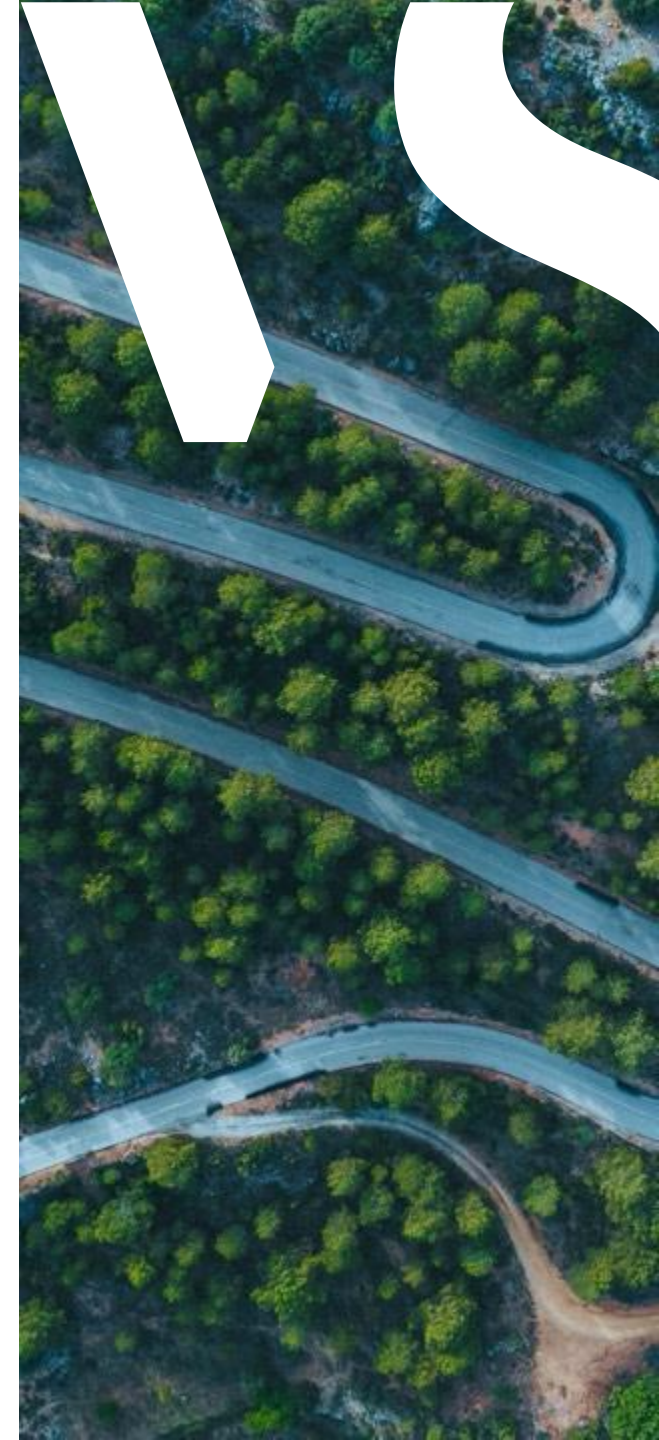
Anna Axelsson  
Biträdande stadsbyggnadsdirektör

# Korsningen S:t Persgatan/ Storgatan

## Prioritering av cykel

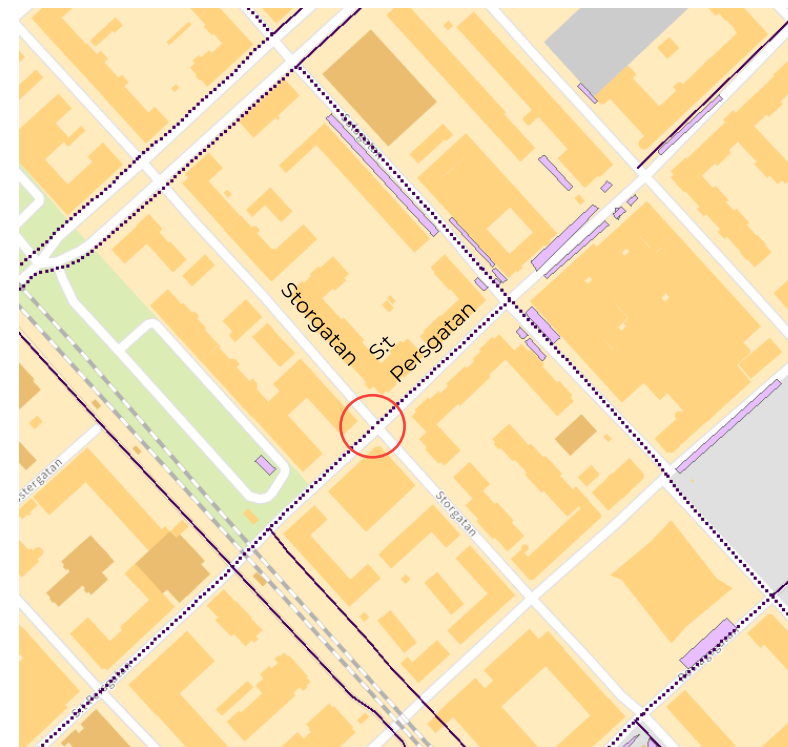
Julie Schack och Isabelle Söder, WSP, Uppsala

1 september 2022



## Bakgrund

- Uppsala kommun har önskat en lösning för prioritering av cykel i korsningen S:t Persgatan och Storgatan. Syftet med en ny utformning är förbättrad framkomlighet för de cyklande på S:t Persgatan (huvudstråk för cykel) i korsningen med Storgatan.
- Korsningen ligger nära den planerade planskildheten för gång och cykel under järnvägen på S:t Persgatan som kommer att byggas under de kommande åren.
- Den nya utformningen av planskildheten är ännu inte beslutad vilket gör det svårt att föreslå en lösning som kommer fungera även i framtiden. Dessutom kommer sannolikt korsningen förstöras av den tunga trafik som arbetet vid järnvägen kommer generera. De förslag som presenteras här är därför anpassade efter den befintliga utformningen runt korsningen. Utformningen behöver sedan ses över och anpassas i samband med planeringen/byggnationen av planskildheten.
- S:t Persgatan tillhör kommunens huvudcykelnät. På båda sidor om korsningen med Storgatan sker cykling i blandtrafik. Fordonsmängderna är dock små och begränsade till angörande fordon i intilliggande fastigheter. I korsningen gäller högerväjning.
- Cykelflödet på S:t Persgatan är större än på Storgatan, men Storgatan är dock också en viktig cykelkoppling mot Uppsala C.
- Den befintliga utformningen med högerväjning gynnar inte framkomligheten för cyklister och kan upplevas som otrygg på grund av osäkerhet om vem som ska väja.



## Möjliga utformningar

Utgångspunkten för en ny utformning är att säkerställa prioritet för de cyklade på S:t Persgatan när de korsar Storgatan.

**Följande utformningsförslag har studerats.**

- A. Nollalternativ (behålla befintlig utformning)
- B. Väjningsplikt mot S:t Persgatan (med upphöjning)
- C. Upphöjning, utan väjning
- D. Cykelöverfart (med upphöjning)

## A) Nollalternativ

Nollalternativet innebär att ingen åtgärd görs innan plankorsningen är på plats/planeras.

Vid ett nollalternativ ändras inget, och status quo är följande:

- Högevåjning. Ingen har direkt prioritet framför andra.
- Låg framkomlighet för de cyklande, för att de alltid behöver att sakta in innan korsningen.
- Ingen sänkning av hastigheten för biltrafiken.

Utformningen bidrar inte till målet om ökad framkomlighet för cyklande, men utifrån olycksstatistik har inga allvarliga olyckor skett i korsningen, varför ett alternativ är att avvakta till ombyggnationen.



## B) Väjningsplikt (med upphöjning)

Vid denna utformning uppnås följande:

- Ökad framkomlighet för de cyklande på S:t Persgatan på grund av prioritet över Storgatan.
- Hastigheten sänks (och uppmärksamheten ökas) för alla fordon på Storgatan.
- En konsekvens blir att motorfordon på S:t Persgatan också får prioritet i korsningen (dock låga flöden).

**Rekommenderas** som bästa utformningsalternativet på grund av:

- Tydlig prioritering av framkomligheten för cykel på S:t Persgatan.
- Sänkt hastighet (och ökad uppmärksamhet) för fordon på Storgatan.



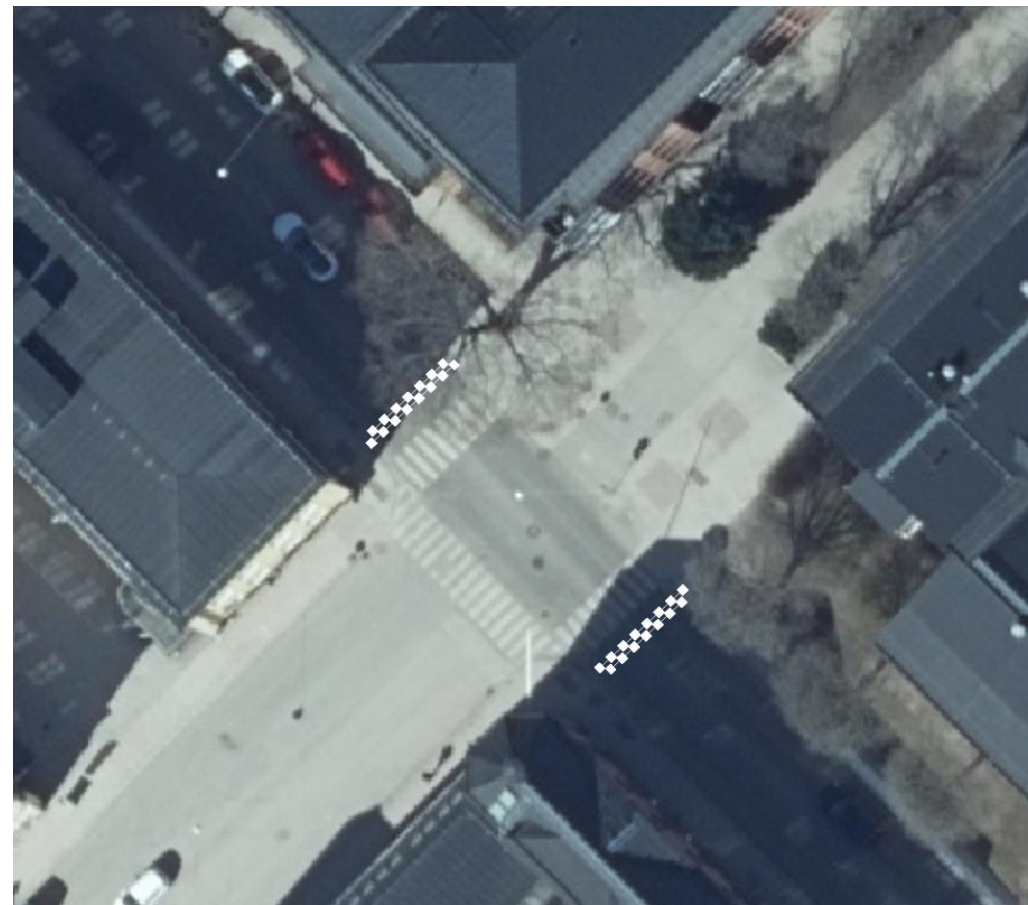
## C) Enbart upphöjning

Likt nollalternativet ger en upphöjning ingen direkt framkomlighetsökning för de cyklande på Storgatan.

- Högväjning främjar inte framkomligheten för cyklande.
- Hastigheten sänks (och uppmärksamheten ökas) för alla fordon på Storgatan.
- Risk att platsen i ännu högre grad upplevs som att de cyklande har prioritet, även om det är högväjning. Detta kan skapa en ökad risk för konflikt.

**Rekommenderas inte** på grund av följande:

- Bidrar inte till ökad framkomlighet för cyklande på St Persgatan i korsningen med Storgatan.





## D) Cykelöverfart (med upphöjning)

För att kunna anlägga en bra cykelöverfart bör denna koppla ihop cykelinfrastruktur på båda sidor av korsningen. Detta för att cykelöverfarten ska leda någonstans.

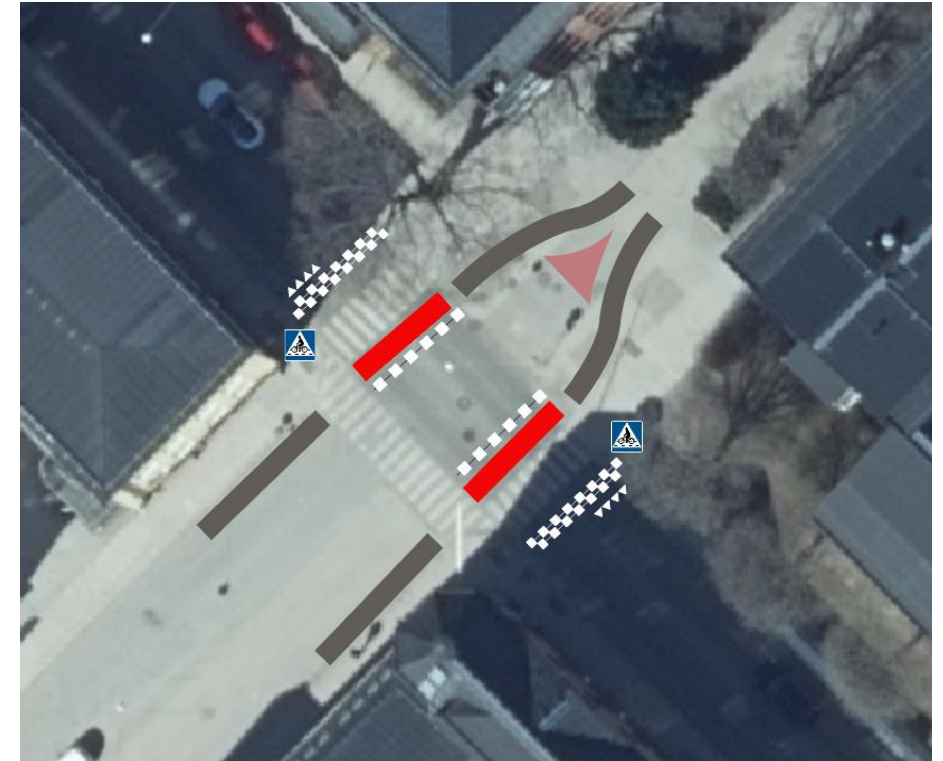
I anslutning till denna korsning finns ingen cykelbanor/-fält, vilket gör lösningen oattraktiv för denna plats.

Vid en cykelöverfartsutformning måste cykeltrafiken i mitten av körfältet i norra delen anslutningen på S:t Persgatan delas upp för att hamna på rätt sida av gatan söder om Storgatan.

För inte att hamna i linje med de parkerade bilar på södra delen av S:t Persgatan bör cykelbana/-fält anläggas och bilparkeringen tas bort.

**Rekommenderas inte** på grund av följande:

- En kostsam lösning som kräver stor ombyggnation och behöver byggas om igen efter planskildheten ska anläggas.
- Risk att det kommer att upplevas rörigt att cykeltrafiken delas upp innan korsningen och sedan fortsätter på en väg med blandtrafik mot järnvägen.
- Risk att den inte används korrekt på grund av komplicerad utformning.



# Sammanfattning

	A. Nollalternativ (befintlig utformning)	B. Väjningsplikt mot S:t Persgatan (med upphöjning)	C. Upphöjning, utan väjning	D. Cykelöverfart (med upphöjning)
Fördelar				
Nackdelar	Ingen ökad framkomlighet för de cyklande på grund av saknad prioritet genom korsningen.	Ökad framkomlighet för de cyklande på S:t Persgatan till följd av prioritet över Storgatan.  Hastigheten sänks för fordon på Storgatan.	Hastigheten sänks för fordon på Storgatan.  Ökar inte framkomligheten för cykel  Risk för ökad konfliktnivå.	Ökad framkomlighet för de cyklande på S:t Persgatan till följd av prioritet över Storgatan.  Igenkännbar utformning av cykelöverfart (i linje med övriga i Uppsala).  Hastigheten sänks för fordon på Storgatan.  Behöver byggas om i samband med att planskildheten byggs.  Risk att utformningen upplevs som komplicerad och därmed inte används korrekt.

# Slutsats

Slutsatsen från utredningen är att **följande förslag rekommenderas (i rangordning):**

- 1) Vänta med att åtgärda denna korsning till dess att planskildheten har byggts. Byggprocessen blir mer effektiv och kostnaden lägre. Infrastrukturen kan anpassas utformningen av planskildheten och därmed ha längre livslängd.
- 2) Höj upp korsningen och lägg till väjningsplikt mot Storgatan (alternativ B).

**Följande förslag rekommenderas inte:**

- 3) Cykelöverfart inklusive anläggning av kopplande cykelinfrastruktur (alternativ D).
- 4) Enbart upphöjning utan väjningsplikt mot S:t Persgatan (alternativ C).