

Stadsbyggnadsförvaltningen  
**Tjänsteskrivelse till gatu- och samhällsmiljönämnden**

Datum:  
2024-03-08

Diarienummer:  
GSN-2023-02650

Handläggare:  
Henrik Ljungman

## Trafikreglering kring Islandsbron vid öppnande av Tullgarnsbron

### Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

1. **att** Islandsbron regleras så att kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik prioriteras och att trafik med motorfordon inte tillåts i samband med att Tullgarnsbron öppnar,
2. **att** Östra Ågatan mellan Islandsbron och Hamnesplanaden regleras så att trafik med motorfordon inte tillåts,
3. **att** Västra Ågatan mellan Slottsgränd och Islandsbron regleras så att motorfordonstrafik tillåts i sydlig riktning och inte i nordlig riktning,
4. **att** Munkgatan regleras så att motortrafik tillåts i västlig riktning från Västra Ågatan till Sjukhusvägen och att Munkgatan utformas med dubbelriktad cykelbana och kollektivtrafikkörfält i östlig riktning enligt ärendets **bilaga 1**.

### Ärendet

När Tullgarnsbron öppnas för trafik i april 2024 så effektiviseras trafiksystemet och kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik kan prioriteras på Islandsbron. Tullgarnsbron ersätter Islandsbron som länk över Fyrisån för motortrafiken. Utvecklingen är i linje med Uppsalas innerstadsstrategi och stärker förutsättningarna för en växande stad. Förslaget medför minskad genomfartstrafik och stärker stadslivet samtidigt som det ger ökade möjligheter till vistelse, möten och rekreation.

## **Beredning**

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen. Förslaget ger positiva effekter ur ett barnperspektiv då trafiksäkerheten ökar. Näringslivsperspektivet har beaktats utifrån framkomligheten för alla trafikslag till innerstaden. Dialoger har genomförts med Uppsala Citysamverkan.

## **Föredragning**

Tullgarnsbron har byggts i syfte att effektivisera trafiksystemet och är en del av genomförandet av Uppsalas innerstadsstrategi. Den nya bron möjliggör prioritering av kollektivtrafik på Islandsbron. Målpunktstrafik ska fortsatt att ha god framkomlighet till city.

Trafikytorna på och runt Islandsbron får en utformning som prioriterar kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik. Gatorna kommer sedan att byggas om i samband med utbyggnad av spårvägen.

För att skapa en bra trafikutformning och trafiksäker miljö behöver även Mungatan, Östra Ågatan söder om Islandsbron och Västra Ågatan regleras.

Förslaget förbättrar framkomligheten för kollektivtrafik och blåljus, i synnerhet ambulanser till och från Akademiska sjukhuset.

## **Ekonomiska konsekvenser**

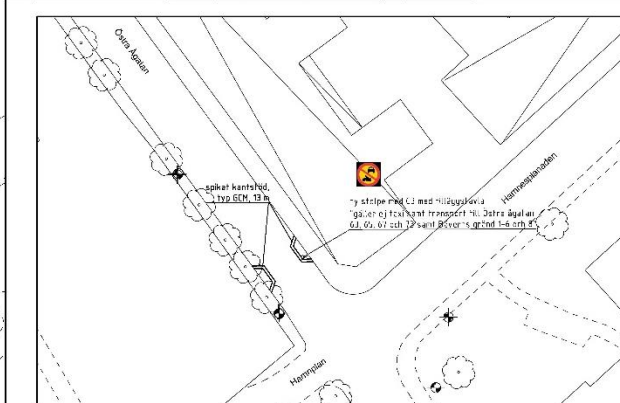
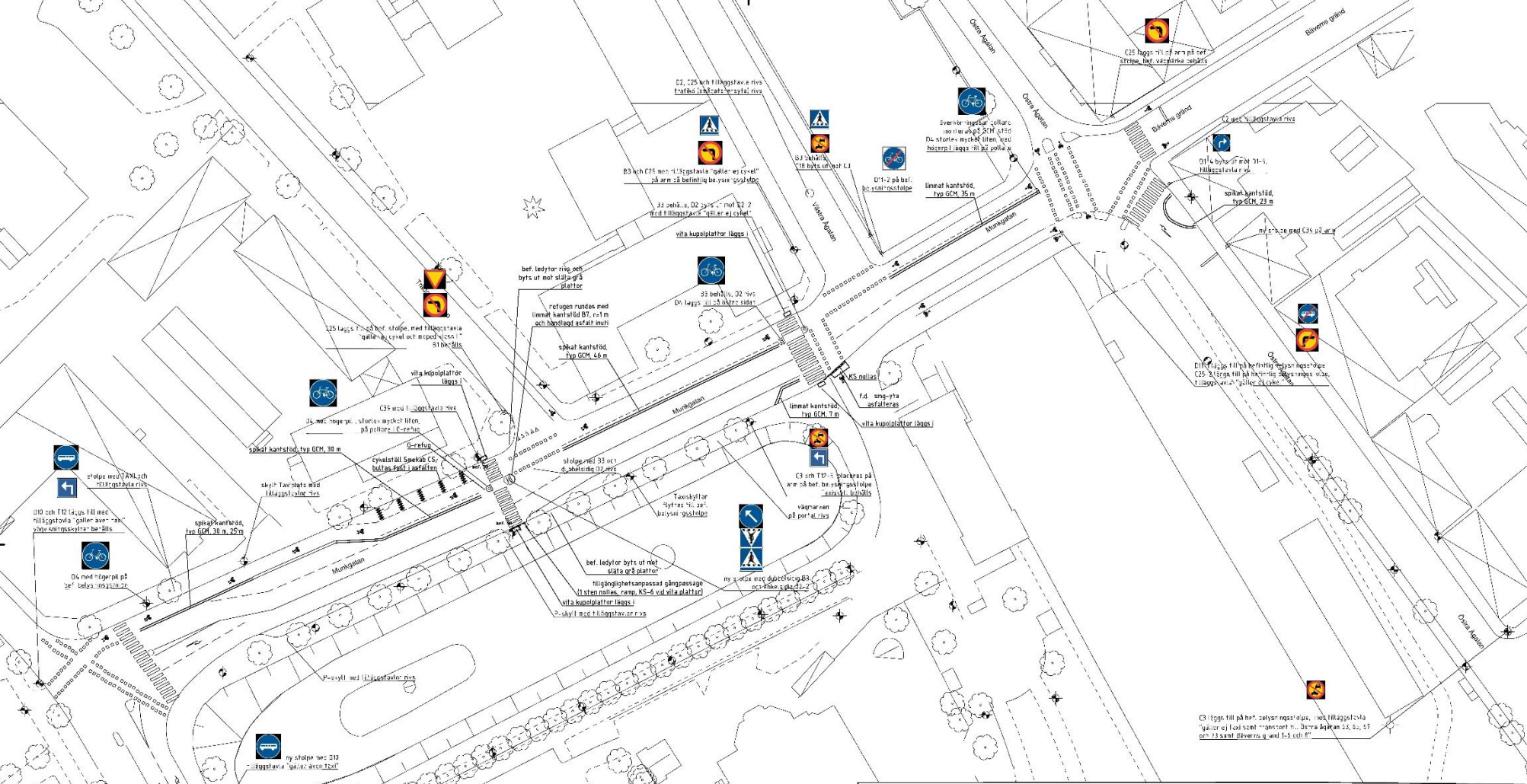
Trafikreglering och iordningställande av trafikytorna uppskattas kosta cirka 1 miljoner kronor och kan finansieras inom befintlig budgetram. Den permanenta ombyggnaden av Islandsbron och Mungatan finansieras inom ramen för spårvägsprojektet.

## **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse daterad 8 mars 2024
- Bilaga 1, Översiktskarta med föreslagna regleringar
- Bilaga 2, Kunskapsunderlag från överläggningsärende

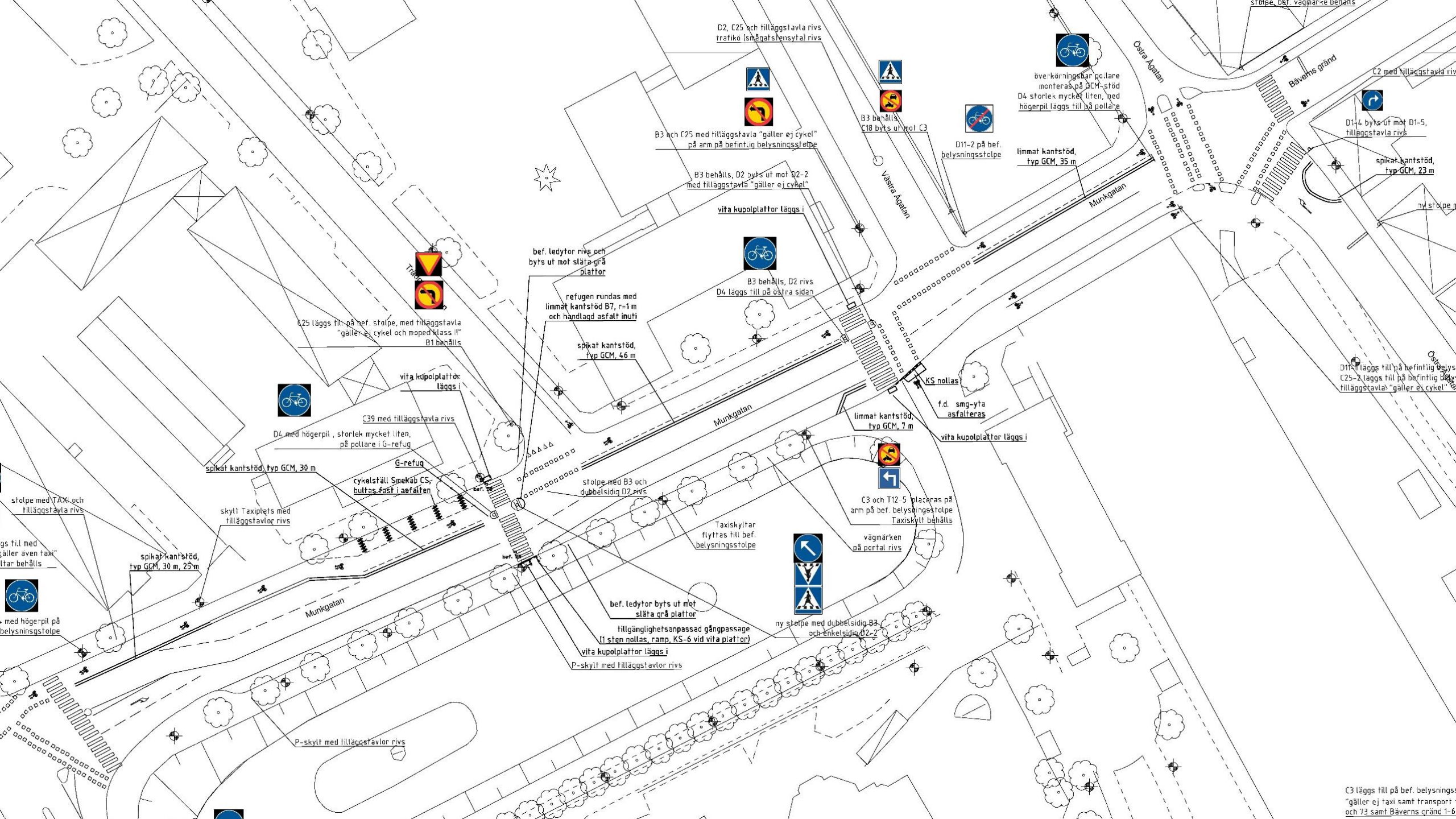
Stadsbyggnadsförvaltningen

Anna Axelsson  
Biträdande stadsbyggnadsdirektör



0 10 20 m

BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SKALA
<b>ARBETSHANDLING</b>				
<b>MUNKGATAN</b>				
				
DRAGNING	DRÖM	UNDERSKRIFT		
BYGGKONSTRUKTÖR	AV	DRAGNING	UPPGAV NR	
JMG		XX		
DATE		UNDERSKRIFT		
2024-03-08				
<b>MARKPLANERING OCH V?GM?RKEN</b>				
BYGGKONSTRUKTÖR	BYGGKONSTRUKTÖR	BYGGKONSTRUKTÖR	BYGGKONSTRUKTÖR	BYGGKONSTRUKTÖR
L-31.1-01				



D2, C25 och tilläggstavla rivs  
trafiko (smågatshensyftal) rivs



B3 och C25 med tilläggstavla "gäller ej cykel"  
på arm på befintlig belysningsstolpe

B3 behålls, D2 byts ut mot D2-2  
med tilläggstavla "gäller ej cykel"

vita kupolplattor läggs i

bef. ledyltor rivs och  
byts ut mot släta grå  
plattor

refugan rundas med  
limmat kantstöd B7, r=1 m  
och handlagd asfalt inuti

spikat kantstöd,  
typ GCM, 46 m

B3 behålls, D2 rivs  
D4 läggs till på östra sidan

överkörningsbar pollare  
monteras på GCM-stöd  
D4 storlek mycket liten, med  
högerpil läggs till på pollare

limmat kantstöd,  
typ GCM, 35 m

D1-4 byts ut mot D1-5,  
tilläggstavla rivs

spikat kantstöd,  
typ GCM, 23 m

C25 läggs till på bef. stolpe, med tilläggstavla  
"gäller ej cykel och moped klass II"  
B1 behålls

vita kupolplattor  
läggs i

C39 med tilläggstavla rivs

D4 med högerpil, storlek mycket liten,  
på pollare i G-refug

spikat kantstöd, typ GCM, 30 m

G-refug

cykelställ SmeKab CS,  
bultas fast i asfalten

stolpe med B3 och  
dubbelsidig D2 rivs

limmat kantstöd,  
typ GCM, 7 m

vita kupolplattor läggs i

f.d. smg-yta  
asfalteras

C3 och T12-5 placeras på  
arm på bef. belysningsstolpe  
Taxiskylt behålls

Taxiskyltar  
flyttas till bef.  
belysningsstolpe

vägmärken  
på portal rivs

bef. ledyltor byts ut mot  
släta grå plattor

hittgänglighetsanpassad gångpassage  
(1 sten nollas, ramp, KS-6 vid vita plattor)




vita kupolplattor läggs i  
P-skytt med tilläggstavlor rivs

ny stolpe med dubbelsidig B3  
och enkelsidig D2-2

P-skytt med tilläggstavlor rivs

D11-4 läggs till på befintlig belys  
C25-2 läggs till på befintlig belys  
tilläggstavla "gäller ej cykel"

C3 läggs till på bef. belysnings  
"gäller ej taxi samt transport  
och 73 samt Bäverns gränd 1-6

-  Dubbelriktad motortrafik
-  Motortrafik en riktning
-  Cykelbana
-  Funktion cykelgata



# Principbeslut Islandsbron



Henrik Ljungman  
Stadsbyggnadsförvaltningen  
Nov 2023

# Innerstadens utveckling

# Fler besökare och ökat stadsliv





Uppsala kommun har 242 000 invånare idag och väntas växa till 340 000 invånare år 2050.

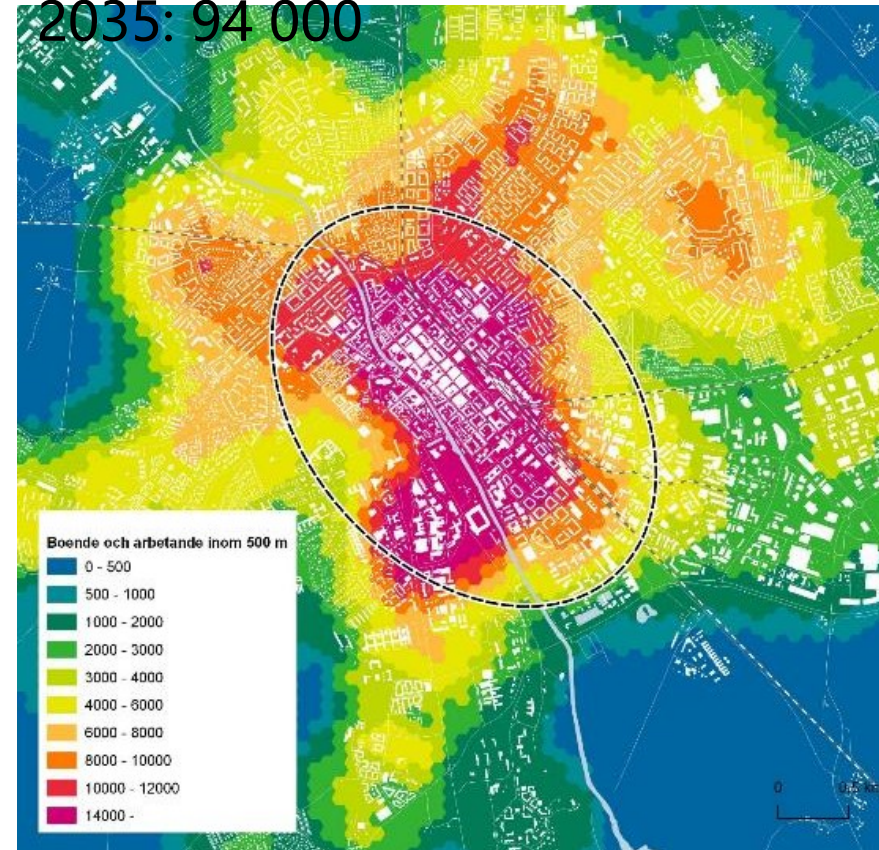
### Inom 2 km radie från Stora torget

1980: 45 000

2010: 60 000

2022: 82 000

2035: 94 000



# Uppsala C

## Uppsala C idag

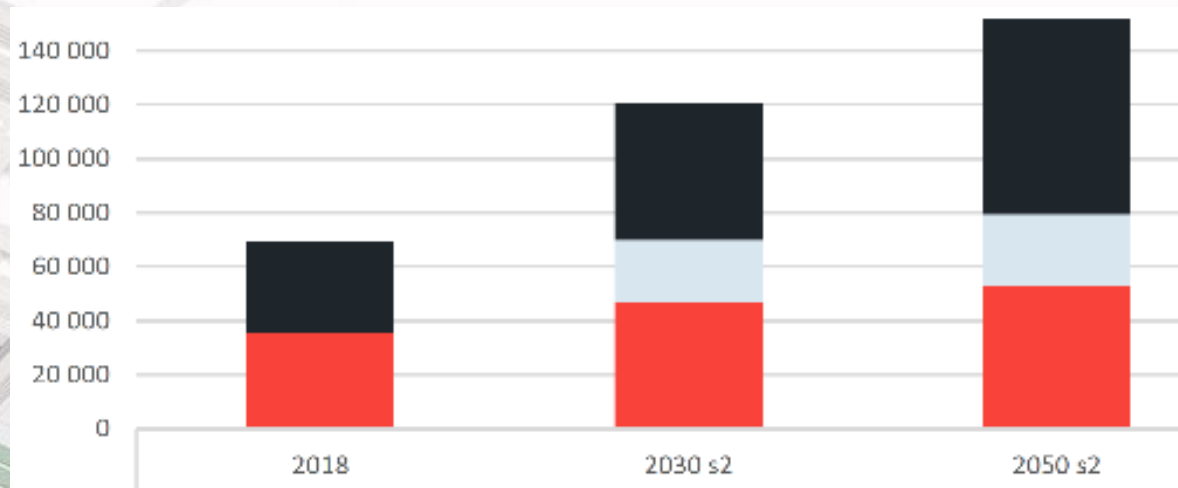
100 000 personer rör sig inom stationsområdet per dag

45 000 tågresenärer

## Uppsala C 2050

90 000 tågresenärer (+100%)

Trots spårvagnens



- Nya brokopplingar till sig
- Regionbuss
- Stadsbuss
- Ny spårväg
- Lennakatten
- Cykelparkering
- Cykelkoppling via ny tunnel
- Starkt gröntstruktur
- Zon för nya tågspår



Fler besökare mindre genomfartstrafik

# Stadsrummens utveckling

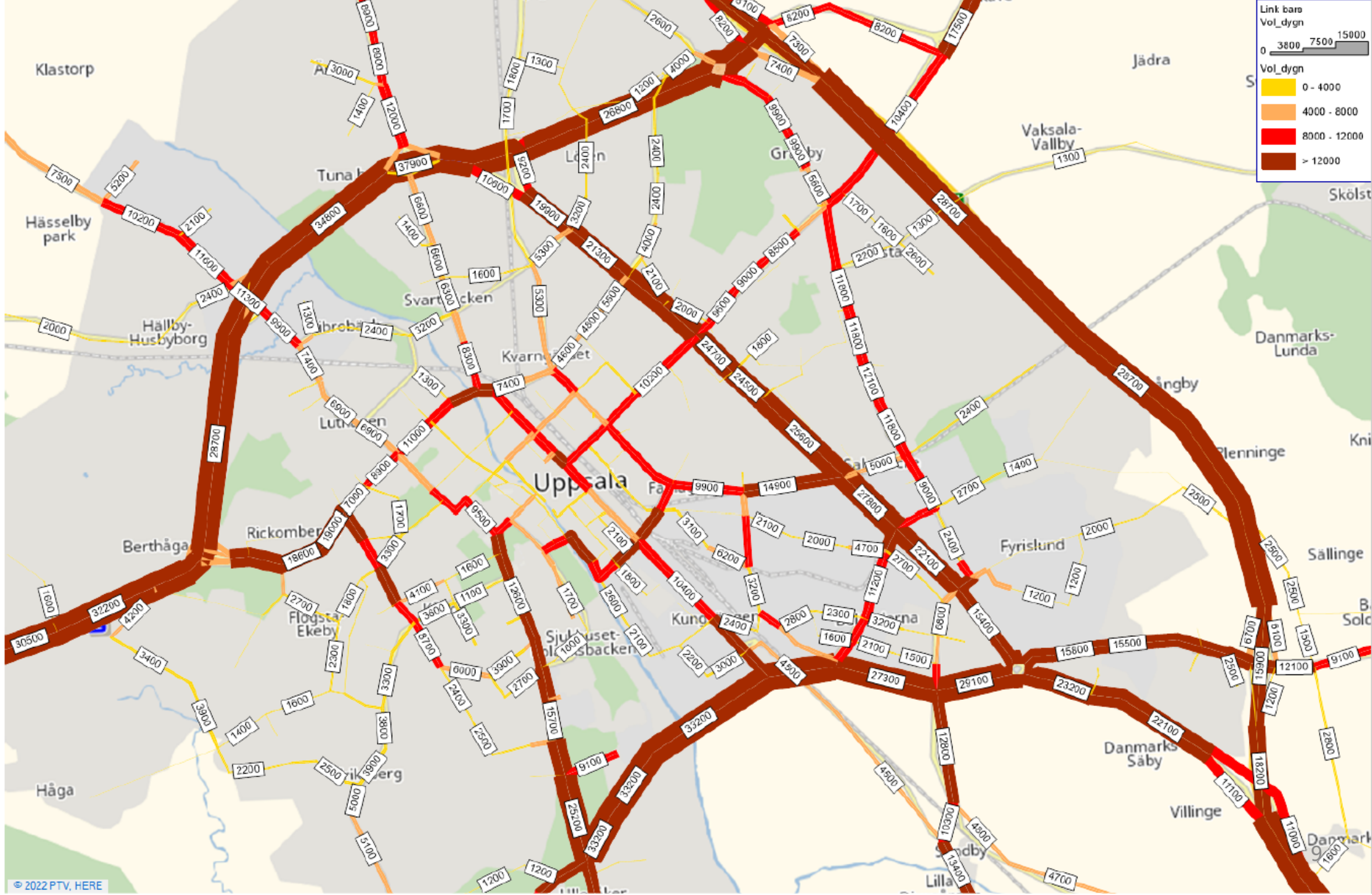


# Trafik i innerstaden



## Dygnsföde bil nuläge

Modell-  
beräknade  
flöden

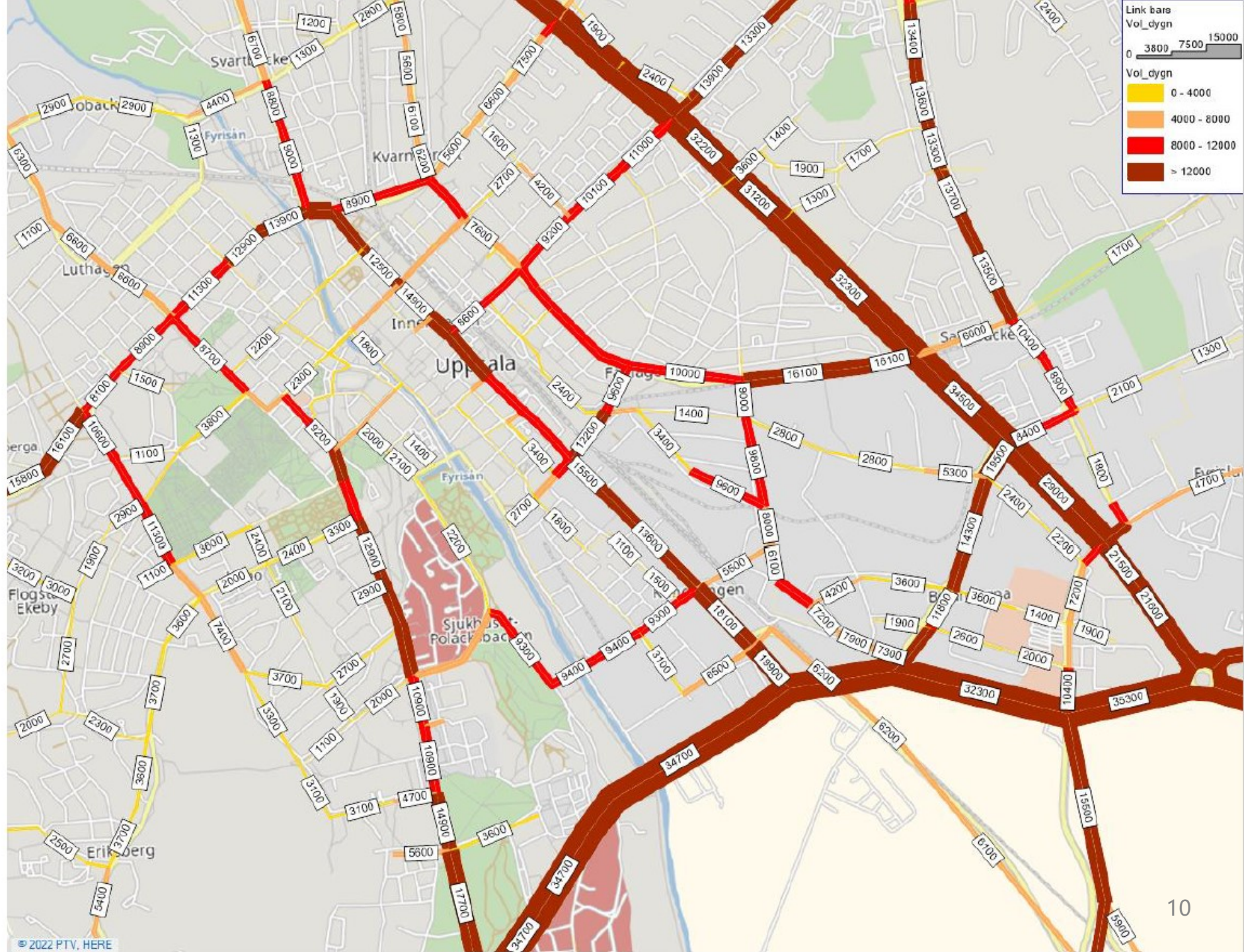


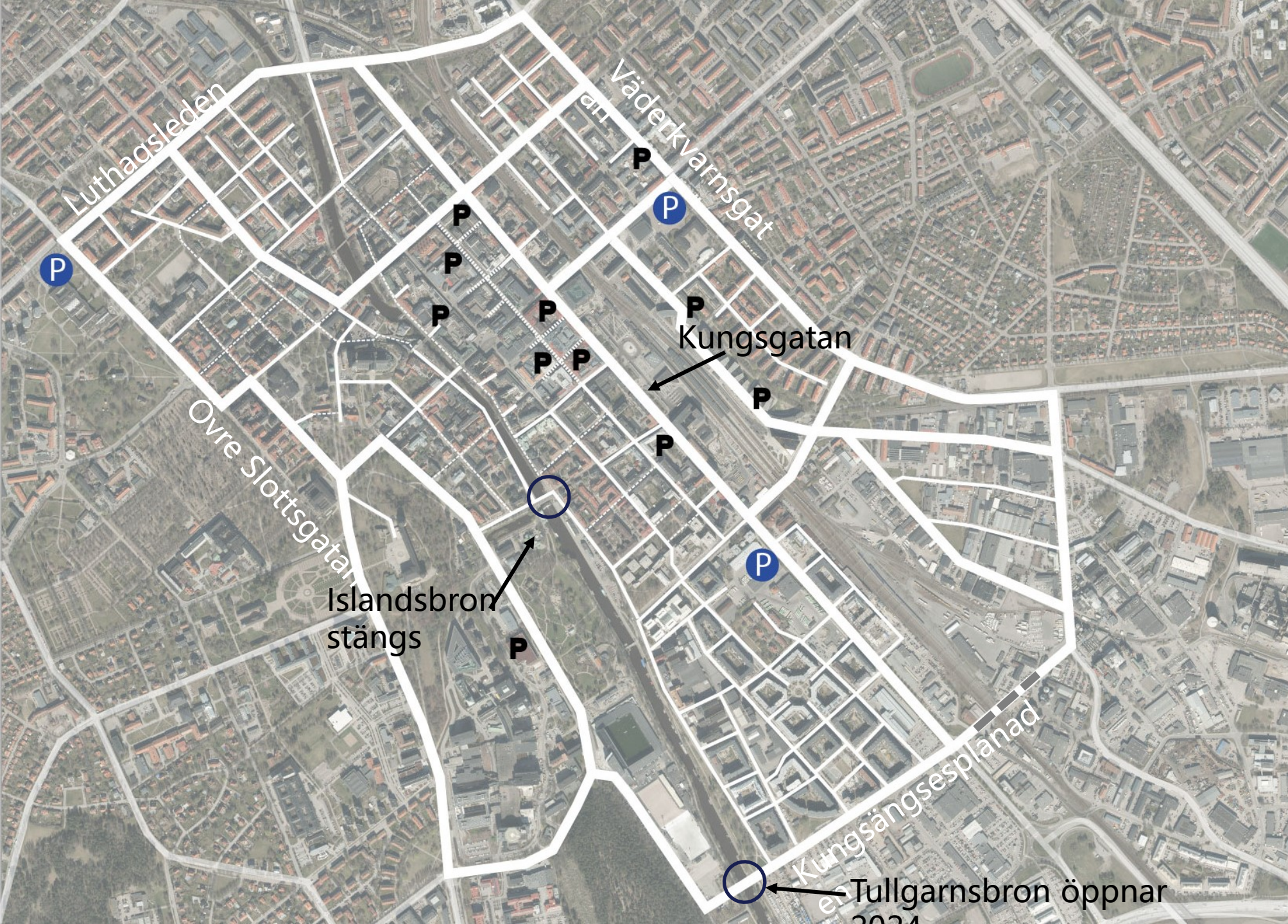


# Dygnnsflöde bil 2030

## Referens 2030

Modellberäknade flöden

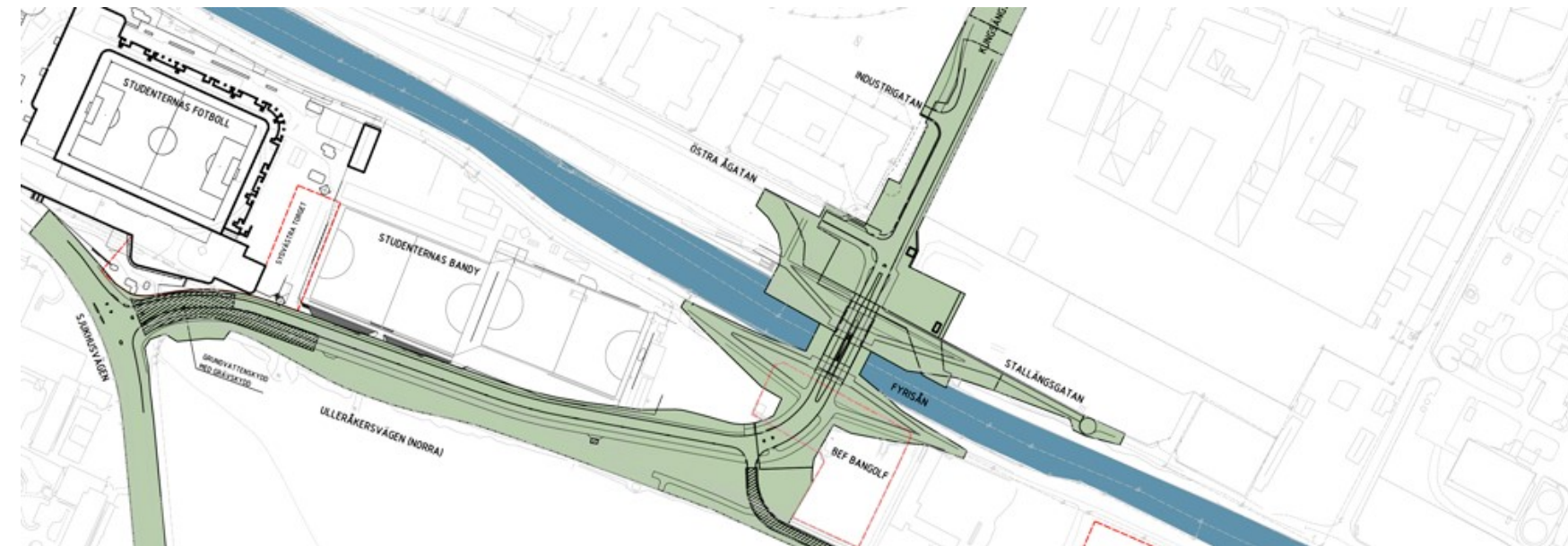




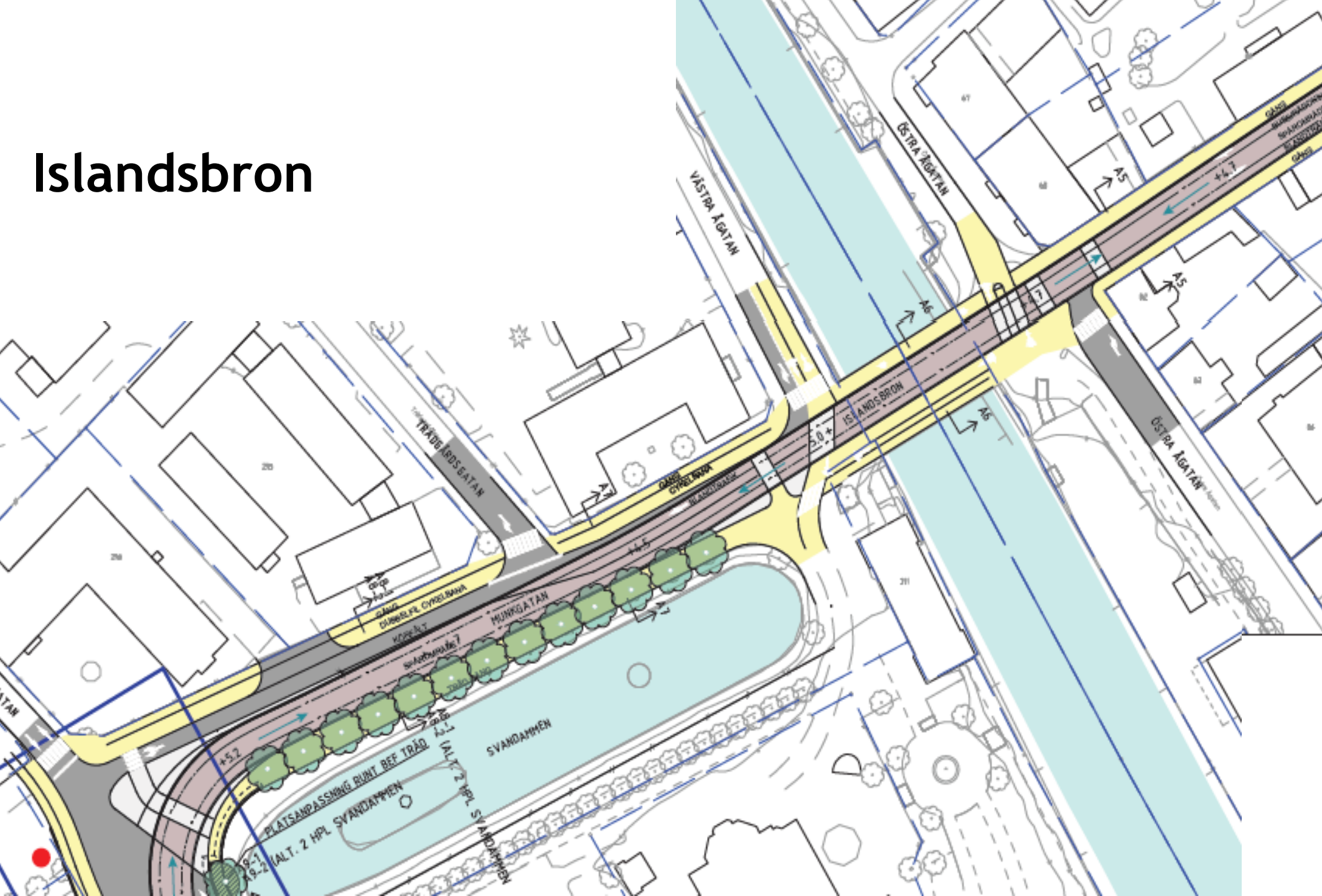




# Islandsbron och Tullgarnsbron



# Islandsbron



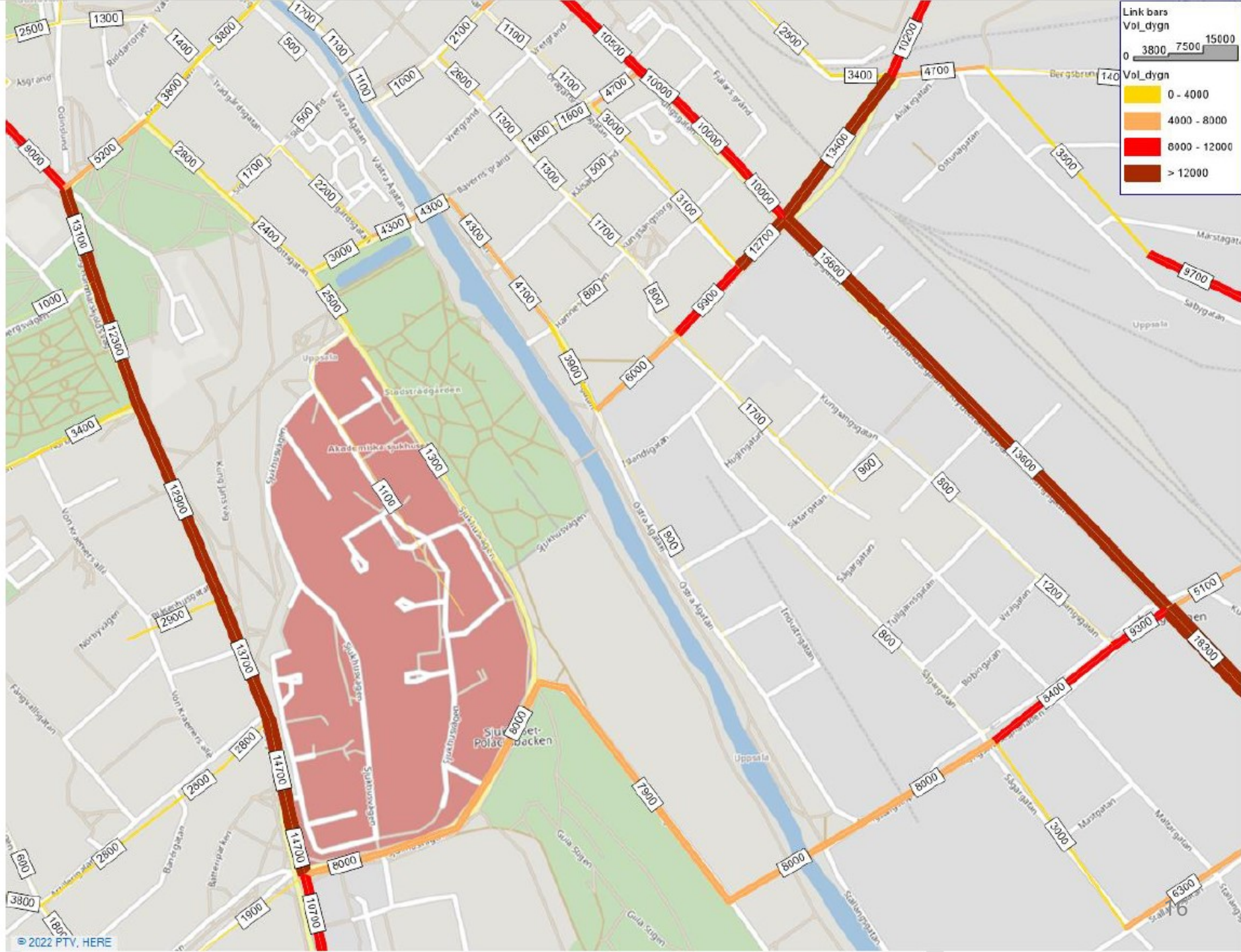


# Dygnsflöde bil

Referens 2030

Islandsbron  
öppen

Modell-  
beräknade  
flöden



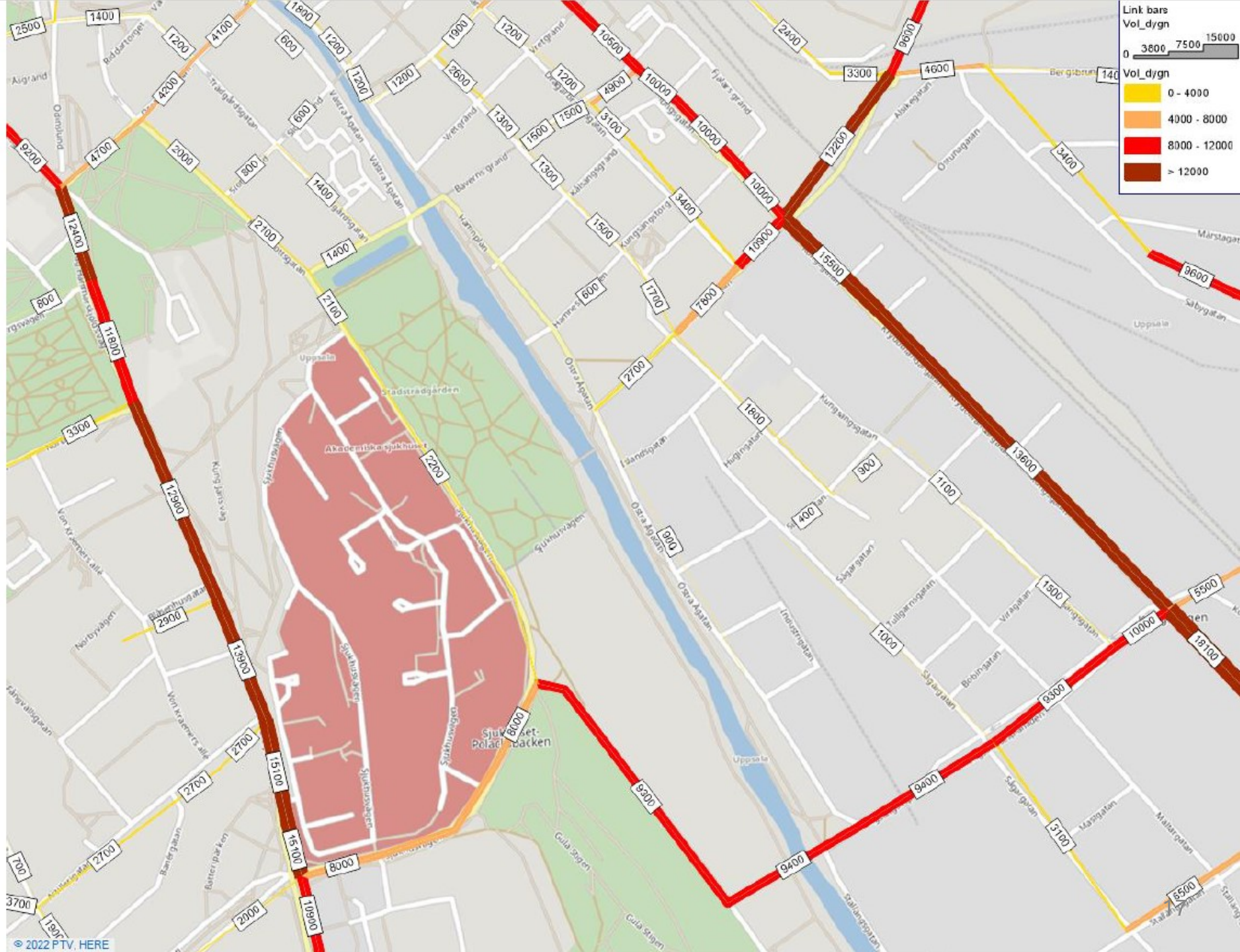


Dygnsflöde bil

Referens 2030

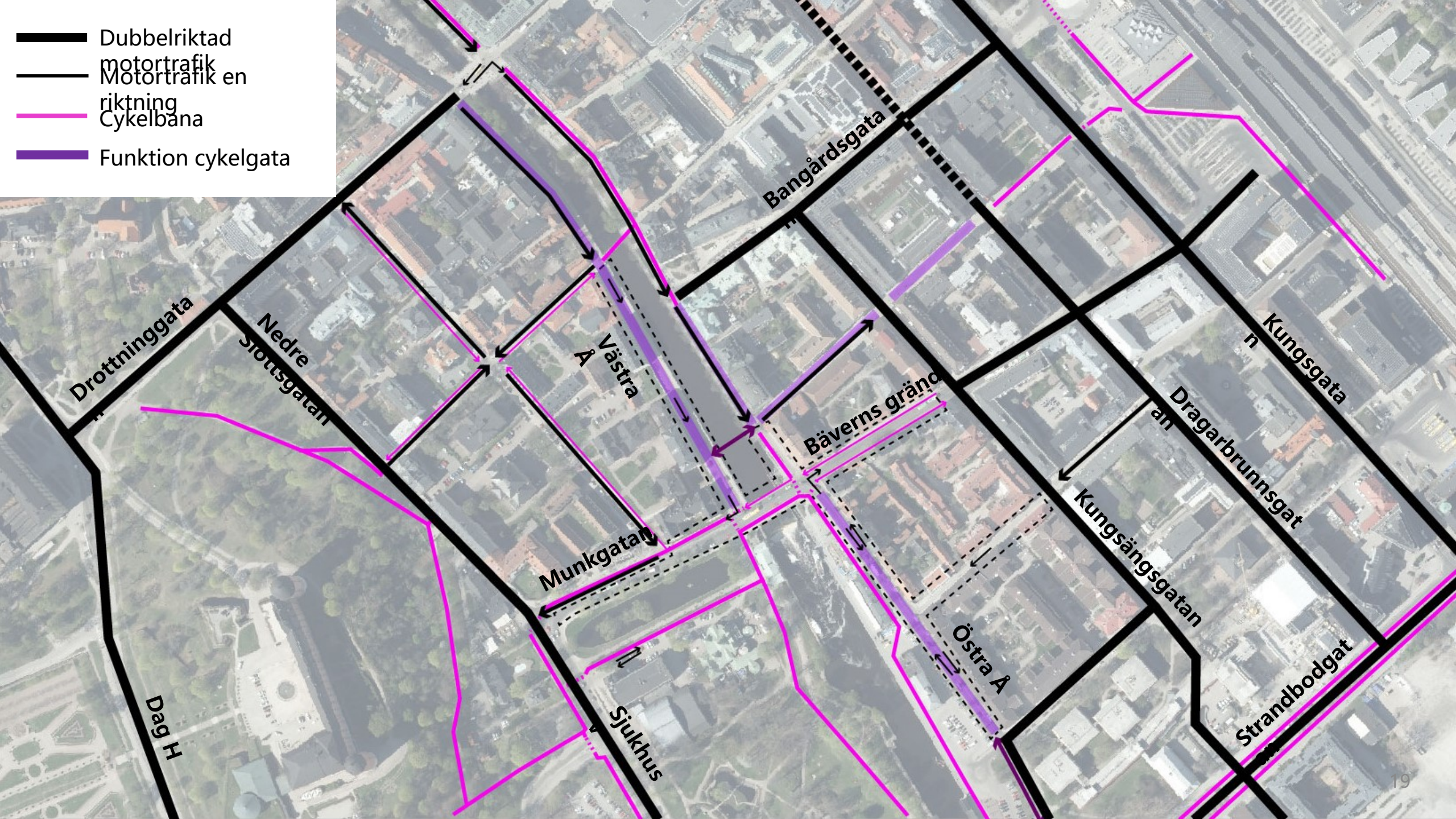
Islandsbron  
stängd

Modell-  
beräknade  
flöden





**Område där motortrafiken  
begränsas för att prioritera  
gång cykel och  
kollektivtrafik.**



- Dubbelriktad motortrafik**
- Motortrafik en riktning**
- Cykelbana**
- Funktion cykelgata**

Drottninggata

Nedre Stottsagan

Västra Å

Munkgatan

Dag H

Sjukhus

Bangårdsgata

Bäverns gränd

Östra Å

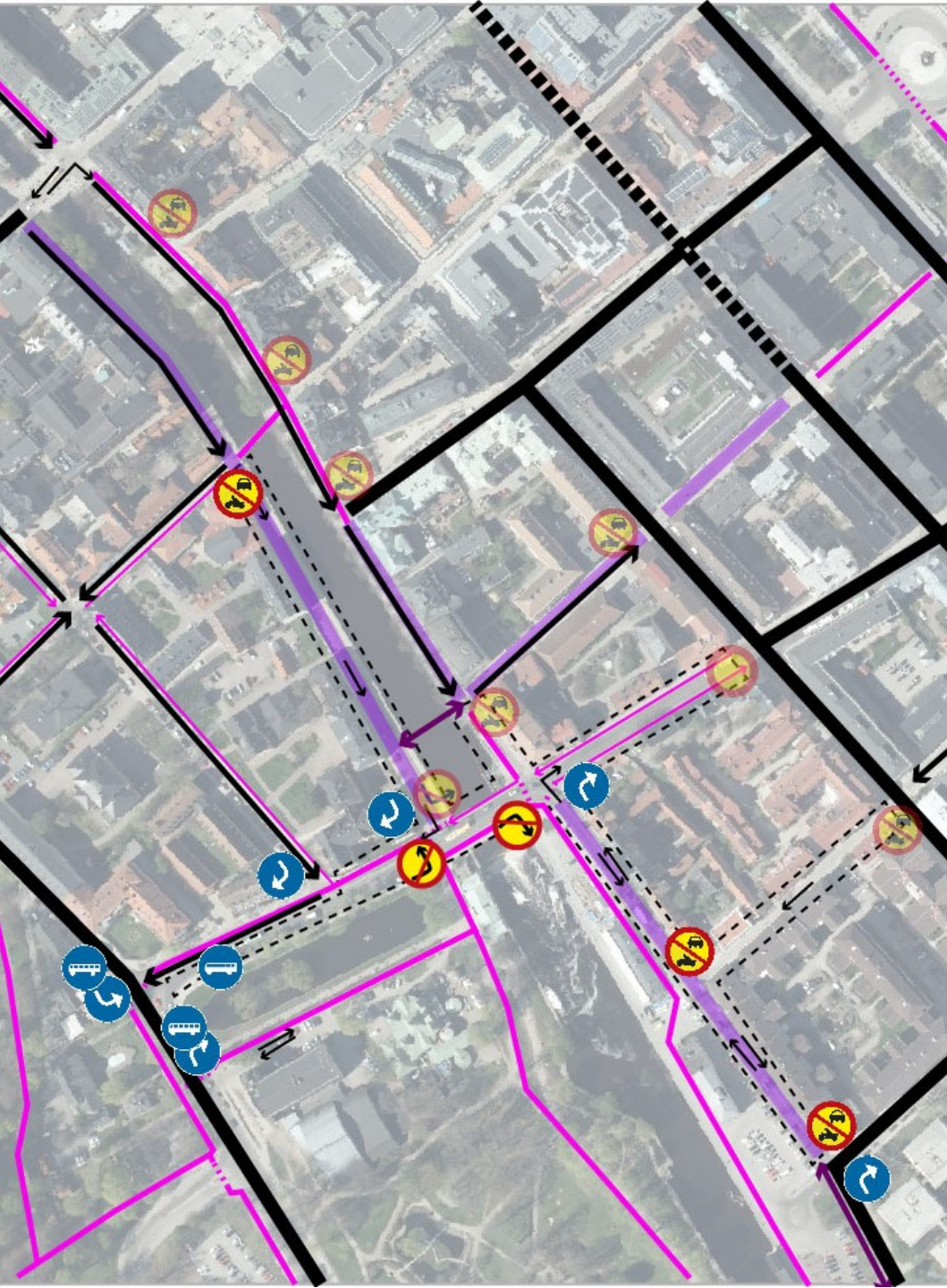
Kungsgatan

Dragarbrunnsgatan

Kungsängsgatan

Strandbodgat





## Västra Å

Förbud mot motortrafik –undantag transporter i södergående riktning. Förbud mot att svänga in på Västra Å från Islandsbron och Munkgatan.

## Östra Å

Förbud mot motortrafik –undantag transporter och boende till vissa specifika adresser som också har möjlighet att svänga höger från Östra Å till Bäverns gränd.

## Munkgatan

Endast kollektivtrafik i östlig riktning. Allmänt körfält i västlig riktning från Trädgårdsgatan.

## Islandsbron


Endast kollektivtrafik.


## Bäverns gränd

Förbud mot motortrafik med undantag för buss och taxi samt boende och transporter till vissa adresser. (Samma som idag)

2023-11-01

 = tillfälligt kantstöd/trafikä

 = tillfällig asfaltslimpa för att skapa framkomlighet för cykel

 = befintlig trafiksignalstolpe (Östra ågatan)

en refuglack tas bort  
(för att möjliggöra högersväng från Trädgårdsgatan)

cykelparkering/uteservering  
utanför Fågelsången

lastzon/sophämtning/infarter

Taxiplats tas bort

Taxiplatser behålls

