

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse

Datum: 2026-05-05 Diarienummer: GSN-2026-00876
Gatu- och samhällsmiljönämndens arbetsutskott

Handläggare:
Daniel Fritz

Reglering av cykelgata utmed delar av Svartbäcksgatan, Östra Ågatan och Västra Ågatan

Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

1. **att** reglera Svartbäcksgatan mellan S:t Olofsgatan och Skolgatan som cykelgata,
2. **att** reglera Svartbäcksgatan mellan Skolgatan och Eddagatan som cykelgata,
3. **att** reglera Östra Ågatan mellan Hamnesplanaden och Bäverns gränd som cykelgata, samt
4. **att** reglera delar av Västra Ågatan som cykelgata.

Ärendet

I syfte att förbättra framkomligheten för framför allt cyklister och en säkrare trafikmiljö för alla föreslår förvaltningen att delar av Svartbäcksgatan, Västra Ågatan och Östra Ågatan regleras som cykelgata. Utmed aktuella sträckor färdas idag cyklister tillsammans med motorfordonstrafik. I och med föreslaget införande av cykelgata behöver bland annat korsande trafik och trafik som kör ut på angivna sträckor beakta väjningsplikt mot fordon (mestadels cyklister) som färdas utmed dessa. Andra förändringar utgörs av en hastighetsreglering till 30 km/h samt att motorfordonstrafiken ska anpassa sig efter cyklisters trafikering utmed sträckorna. Sträckorna ingår i Uppsalas huvudcykelnät.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen.

Föredragning

Svarbäcksgatan, Västra Ågatan och Östra Ågatan ligger i de centrala delarna av Uppsala tätort. Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår att delar av dessa gator regleras som cykelgata för att på så sätt förbättra framkomligheten för framför allt cyklister. Åtgärden leder också till säkrare trafikmiljö för alla. Genom ett införande av cykelgata med dess trafikregler och fysiska konsekvenser (i form av vägmärken och vägmarkeringar) framgår det tydligt vilka trafikanter som prioriteras utmed aktuella sträckor.

På en cykelgata får fordon färdas med en hastighet av högst 30 km/h och motordrivna fordon ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken. Förare som kör in på eller korsar en cykelgata har väjningsplikt. De fysiska förändringar som genomförs består av uppsättande av vägmärken som påvisar väjningsregler och som ger information till trafikanter utmed sträckan att de vistas utmed en cykelgata.

Tanken med cykelgator är att det i städer, där det ofta finns mindre plats för att dela upp ytor till respektive trafikantslag, sker ett samspel i trafiken. Genom ett införande av cykelgator delar motorfordonstrafiken och cyklisterna på samma utrymme. Genom trafikregler och fysisk utformning framgår det att cykeltrafiken är prioriterad. Ett införande av cykelgata ligger i linje med Uppsala kommuns ambitioner om att succesivt förbättra förutsättningarna för ett mer hållbart resande.

En reglering till cykelgata föreslås utmed Svarbäcksgatan både mellan S:t Olofsgatan och Skolgatan (cirka 200 meter) samt mellan Skolgatan och Eddagatan (cirka 250 meter). Med anledning av att Skolgatan i hela dess sträckning, utgör ett viktigt cykelstråk anser förvaltningen att ett upphörande av regleringen utmed Svarbäcksgatan bör ske vid korsning med denna. Införandet är planerat till den 22 september 2026 efter det att sommargatan och aktiviteter i samband med kulturnatten är genomförda utmed sträckan.



Ett införande av cykelgata föreslås även utmed Östra Ågatan mellan Hamnesplanaden och Bävrens gränd (cirka 200 meter). I och med tidigare genomförd begränsning av motorfordonstrafiken över Islandsbron anses aktuell sträcka, med nuvarande högst begränsade motorfordonstrafikering, vara väl lämpad för en reglering till cykelgata. Detta ligger också i linje med de planer som finns på att flytta cykeltrafiken från hamnplan upp till Östra Ågatan mellan Ångkvarnsgatan och Hamnesplanaden.

Med anledning av planerad spårvägsombyggnation vid Islandsbron, ny gång- och cykelbro vid Bangårdsgatan, korsande av kollektivtrafiklinje utmed Drottninggatan samt planering för eventuell ombyggnation mellan Drottninggatan och S:t Olofsgatan anser förvaltningen att en reglering till cykelgata utmed hela Östra Ågatan kan bli aktuell först om några år.

Utmed Västra Ågatan införs förslagsvis i nuläget cykelgata mellan Munkgatan och Drottninggatan (cirka 300 meter). I det här fallet begränsas lämpligheten för tillfället av korsande kollektivtrafiklinje utmed Drottninggatan, planering av Fyrstorg med dess omgivning samt ställningstaganden kopplat till sträckan förbi S:t Eriks torg och saluhallen. Förvaltningen ser positivt på ett införande av cykelgata även utmed den norra delen av sträckan men anser att ett beslut om detta bör tas först i ett senare steg.



Stadsbyggnadsförvaltningen har haft dialog med Uppsala Citysamverkan som inte har något att invända mot förslaget.

Ekonomiska konsekvenser

Föreslagen reglering innebär en kostnad på cirka 200 000 kronor. Framför allt handlar det om arbete med vägmärken och vägmärkning som behöver justeras och

kompletteras utmed aktuella sträckor. Kostnaden inryms och tas från gatu- och samhällsmiljönämndens investeringsram.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 5 maj 2026

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anna Axelsson
Biträdande stadsbyggnadsdirektör