


**PROTOKOLL**

Datum: 2019-09-09

**Plats och tid:** Stationsgatan 12, Spårvidden, klockan 18:00-20:00.**Ledamöter:**

Rickard Malmström- Ordförande  
 Jonas Petersson- Politiker  
 Per Erik- Politiker  
 Annila Bexelius- Avdelningschef  
 Selma Ogden- Sekreterare  
 Daniel Fritz- Tjänsteperson Uppsala kommun  
 Ellinor Wik- Tjänsteperson Uppsala kommun  
 Jakob Andersson- Tjänsteperson Uppsala kommun  
 Nicole Carpmann- Cykelfrämjandet  
 Joakim Löfstedt- Cykelfrämjandet  
 Joakim Crona- Cykelfrämjandet  
 Daniel Jones- Uppsala Cykelförening

**Övriga deltagare:****Utses att justera:** Joakim Löfstedt**Justeringens****plats och tid:** Stationsgatan 12, den 9 september 2019, klockan 18:00-20:00**Underskrifter:**
  
 .....  
 , ordförande

  
 .....  
 , justerare

  
 .....  
 , sekreterare

**PROTOKOLL**

Datum: 2019-09-09

**1. Mötets öppnande och val av justeringsperson**

Ordförande Rickard Malmström hälsar deltagarna välkomna och informerar om kvällens tänkta dagordning. Mötet startar 18:03

*Rådet väljer Joakim Löfstedt som justerare.*

**2. Fastställande av föredragningslista**

*Rådet väljer att fastställa föredragslistan.*

**3. Cykelparkeringshuset**

*Informationspunkt med möjlighet för frågor, Ellinor Wik presenterar arbetet av cykelparkeringshuset vid resecentrum.*

Ellinor Wik, tjänsteperson vid Uppsala kommun startar rådet med att presentera arbetet av centralstationens cykelparkeringshus. Bakgrunden till uppförandet av cykelparkeringshuset har varit behovet av fler och tryggare parkeringsplatser för cyklar i anknäytning till resecentrum. Ellinor Wik trycker även på att ett cykelparkeringshus i denna skala inte enbart kommer möjliggöra för en effektivare förvaring av cyklar utan kommer även ses som ett riktmärke för Uppsala som cykelstad.

Cykelparkeringshuset kommer ha två våningar. Bottenplan kommer att rymma 424 cyklar i tvåvåningsställ och 32 platser för specialcyklar samt yta för verksamhet. Våning två kommer att rymma 836 platser med tvåvåningsställ. Markparkeringen utomhus kommer att rustas upp och kommer ha kapacitet att rymma 728 platser med 2 våningsställ och 65 platser med traditionella ställ.

Ellinor Wik presenterar hur kommunen idag önskar att användningen av parkeringshuset kommer gå till. För att minska risken att platser i parkeringshuset används av kvarglömda cyklar kommer de första 24 timmarna att vara gratis, sedan kommer det gå att långtidsparkera upp till 9 dagar för en avgift. För att ta sig in och ut från parkeringshuset önskar kommunen att ta fram en app som användarna sedan ska använda för passage.

Joakim Löfstedt från cykelfrämjandet undrar hur kommunen har tänkt att personer som ej har tillgång till en mobiltelefon ska göra för att ta sig in och ut från parkeringshuset. Ellinor Wik svarar att detta kommer gå att lösa genom att dessa människor skaffar sig en tagg.

Nicole Carpman från cykelfrämjandet undrar om Uppsala kommun tänkt på risken att cyklister använder sig av fel ingångar och i så fall hur kommunen tänkt reglera detta. Hon undrar även om kommunen räknat på att det kommer ta längre tid för de cyklister som kommer att bli tvungna att parkera på våning två att ta sig till spåren, samt om det funnits en tanke på att bygga en övergång mellan våning två ner mellan tågspåren. Ellinor Wik svarar att in- och utcheckning av cyklar kommer att regleras genom appen/blippen, och att kommunen är medveten om att det kommer ta längre tid för de som parkerar på andra våningen att ta sig till spåren, men att det kommer gå fortare

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

**PROTOKOLL**

Datum: 2019-09-09

än tidigare när cyklister behövt ställa sig längre bort från stationen. En passage mellan parkeringshus och tågspår har ej tittats på då en passage inte varit möjlig att genomföra.

**4. Återkoppling och diskussion kring inkomna förslag till cykelfrämjande åtgärder**  
*Informationspunkt och diskussionspunkt, Daniel Fritz presenterar de förslag på ämnen som kommit in till rådet sedan föregående möte.*

Daniel Fritz, tjänsteperson vid Uppsala kommun ger återkoppling från tidigare frågor samt öppnar upp för diskussion kring samtliga punkter.

*Kantstenar och vattenpölar i Uppsala*

Daniel Fritz berättar att för tillfället har ingen åtgärd gjorts vid S:t Persgatan, men att området är ett av flera områden som finns inom projektet, nollad kantsten.

Joakim Löfstedt frågar hur kommunen prioriterar ordningen av de platser som finns inom ramen för projektet, samt hur kommunen har tänkt kring framkomlighetsproblemen som medföljer av avstängningen utmed S:t Persgatan mellan järnvägsspår och Kungsgatan. Daniel Fritz svarar att det främst handlar om i vilken ordning som ritningar för platsen kommer samt hur tillgänglig platsen är, då vissa platser kräver att trafik styrs om. Angående avstängningen utmed S:t Persgatan meddelar Daniel Fritz att han ska återkomma med svar.

Nicole Carpman frågar om kommunen kommer se över svängradien vid S:t Persgatan. Daniel Fritz svarar att kommunen inte vill göra det välkomnande för bilar att välja cykelvägen in till parkeringsplatsen, och därför kommer svängradien fortsättningsvis även att vara begränsad.

Daniel Fritz berättar att Uppsala kommun åtgärdar de vattenpölar som är så pass farliga eller problematiska att de utgör en påtaglig risk. Väg och underlag måste här byggas om eller repareras för att säkerställa en säker körning för cyklister och fordon. Daniel tar även upp svårigheterna som finns kring hanteringen av vattenpölar och arbetet med avrinning av vatten. Ansamlingar av vatten uppkommer ofta av att marken ändras med tiden och för att avlägsna vattenansamlingar krävs oftast större ombyggnationer för att inte förflytta problemet till ett nytt område. Annila Bexelius, avdelningschef tillägger att dessa ombyggnationer är kostsamma och att kommunen ständigt måste överväga vilka projekt som kommen ska lägga pengar på. I dagsläget är inte detta en prioritering.

*Infärgningen av cykelbanor*

Daniel Fritz berättar att cykelförhållanden vid Klangs gränd har utvärderas. De observationer som har gjorts har fått goda resultat och kommunen har valt att fortsätta med konceptet med cykelöverfarter och cykelboxar.

Nicole Carpman undrar om Uppsala kommun har gått ut med information till medborgarna om vad cykelboxar är till för. Daniel Fritz svarar att information gått ut till de som bor nära platser där cykelboxar och cykelöverfarter uppförts samt genom kampanjer. Kommunen har även försökt klargöra användningen genom att måla stora cykelsymboler.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

**PROTOKOLL**

Datum: 2019-09-09

*Färgad belysning*

Daniel Fritz öppnar upp för diskussion kring färgad belysning längs med gång- och cykelvägar. Joakim Löfstedt förklarar att färgad belysning skulle kunna förbättra sikten framförallt under vintertid när det är svårare att urskilja nivåändringar och hinder som är täckta av snö.

Daniel Fritz berättar att de svar han fått kring färgad belysning har varit att det inte alltid är nödvändigt, vanlig belysning funkar majoriteten av gångerna, samt att varierad belysningar kan orsaka förvirring.

*Upprustningsförslag 20, Årsta*

Daniel Fritz ger återkoppling på upprustningsförslaget som cykelfrämjandet skickade in till cykelrådet. Förslaget var att koppla två nya cykelstråk från centrum ut mot Årsta och kopplas samman med Årstabanan. Daniel förklarar att idag finns det planer på att rusta upp cykelleden som cykelfrämjandet föreslår. Gång- och cykelvägen planeras att bräddas och kompletteras med belysning. Daniel berättar att kommunen har påbörjat att kolla på nya lösningar och hur GC vägen kan kopplas vidare.

Joakim Löfstedt presenterar de möjligheter cykelfrämjandet ser med att koppla på två nya cykelvägar som kan skapa förbindelser mellan centrum och Årsta.

*Cykelboxar i korsningen S:t Olofsgatan- Kungsgatan*

Daniel Fritz och Jakob Andersson berättar om det pågående arbetet med att uppföra cykelboxar i Uppsala kommun. Cykelboxarna har målats ut på vissa ställen och de som funnits sedan innan kommer att kompletteras med ny färg.

Daniel Fritz berättar att diskussion kring förslaget cykelboxar i korsningen Kungsgatan- S:t Olofsgatan, ansågs platsen inte lämplig. Några av kriterierna som gjorde platsen olämplig var att cykelboxar framförallt uppförs där det förekommer blandtrafik samt att det skulle innebära att cyklister kan göra en vänstersväng. Då Uppsala kommun ser en fara med att cyklar hamnar i vänstertrafik i denna korsningen väljer de istället att dra tillbaka trafiken för att minska risken för olyckor. Istället kommer kommunen arbeta med att förtydliga den cykelbana som finns idag. Daniel förklarar att samma resonemang förts kring förslaget om att uppföra cykelbox vid resecentrum.

*Sommargågata*

Cykelfrämjandet presenterar möjligheterna som finns med sommargågata/or i Uppsala. Denna typen av gågata skulle kunna skapa en trevlig atmosfär samt öka framkomligheten för cyklister genom centrum. Cykelfrämjandet föreslår bland annat att denna typ av gågata kan appliceras på Skolgatan- Svartbäcksgatan- S:t Olofsgatan. Från undersökningar som cykelfrämjandet genomfört har trafiklösningen fått positiv respons från Uppsalas invånare. Rickard Malmström ordförande berättar att en sommargågata också är en politisk strävan. Daniel Fritz håller med om att denna typ av lösning är något som kommunen gärna också skulle se.

Daniel Fritz tar upp att en sommargågata innebär att cyklister måste cykla i gånghastighet vilket inte främjar cykling. Cykelfrämjandet menar att det inte nödvändigtvis måste bli så, då det skapar en trevlig atmosfär och bidrar med andra viktiga faktorer.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

**PROTOKOLL**

Datum: 2019-09-09

5. *Fika*6. **Trafikantveckan**

*Informationspunkt med möjlighet för frågor, Daniel Fritz berättar om trafikantveckan.*

Europeiska trafikantveckan är en upplysningskampanj som äger rum 16–22 september varje år runt om i Europa för att uppmärksamma hållbart resande. 90 kommuner i Sverige deltar varje år. Under trafikantveckan erbjuder Uppsala kommun flera aktiviteter för förskolebarn, skolelever, arbetsplatser och Uppsalabor. Detta för att uppmuntra barn att resa mer. Kommunen kommer även stå vid universitetens campus - bland annat på Campus Ultuna (SLU), Uppsala universitet (Blåsenhus m.fl.) och under veckan kommer kommunen även att stå ute vid resecentrum och uppmärksamma de som reser hållbart.

Jonas Petersson nämner att det är viktigt att lyfta fram vikten av att parkera schysst. Felparkerade cyklar skapar ett stort hinder för utsatta grupper i samhället och det finns ett stort behov av att upplysa folk om vikten att lämna fri passage. Joakim Löfstedt håller med och nämner att felparkerade cyklar är mest problematiska på trottoarer och övergångställen.

7. **Avskiljande av fotgängare och cyklister utmed gång- och cykelvägar**

*Diskussionspunkt, Daniel Fritz inleder med att berätta om Uppsala kommuns arbete.*

Daniel Fritz berättar att enligt statistiken så är det idag en liten procent olyckor som sker mellan fotgängare och cyklister. 2012 var 25% av gång- och cykelvägarna i Uppsala uppdelade. Sedan dess har kommunen arbetat med att öka andelen separerade gång- och cykelvägar i Uppsala. Uppdelningen har gjorts genom vitmålad skiljestreck eller olika typer av markbeläggning (betongplattor och asfalt). I år är ca sex och en halv mil av Uppsalas cykelnät uppdelat mellan fotgängare och cyklister. Daniel Fritz öppnar upp för diskussion kring nya lösningar på separering av gång- och cykelbanor.

Rickard Malmström tar upp att problemet med dagens lösning, streckad mittlinje, är att vägmarkeringarna kräver kontinuerlig om målning. Denna typ av lösning fungerar annars mycket bra och de områden som oftast upplevs som mest otydliga är framför allt korsningar. Nicole Carpmann håller med om att dagens uppdelning fungerar bra men att detta framför allt beror på bredden på körbanan samt hur högt flödet är.

Joakim Löfstedt tar upp att på många gång- och cykelbanor är det dålig bredd på fotgängarens sida, vilket resulterar i att de ibland hamnar på cykelbanan. Daniel Fritz svarar att det tyvärr har blivit så på många ställen då cykelbanorna har prioriterats. Rickard Malmström nämner att detta berott på att gångbanorna inte används i samma utsträckning som cykelvägarna.

Daniel Fritz berättar att i vissa länder delas gång- och cykelbanorna upp genom nivåskillnader. Daniel Jones svarar att denna lösning skapar en tydlig uppdelning men att det också medför en ökad risk för olyckor när det blir en kant mellan banorna. Daniel Fritz håller med om att denna typen av lösning kan innebära en ökad risk för olyckor men kan även innebära svårigheter omkörning och vinterhållning.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

**PROTOKOLL**

Datum: 2019-09-09

Daniel Fritz frågar hur rådet ser på lösningen att använda sig av olika material. Detta är något som framförallt används i innerstan. Nicole Carpman tar upp att plattorna som används som underlag för fotgängare många gånger är problematiska för barnvagnar, rullatorer eller rullväskor, vilket gör att fotgängare istället väljer att gå på cykelbanan. För att förtydliga uppdelningen föreslår Nicole Carpman att även denna typ av separering kan kompletteras med ett vitt streck mellan de olika underlagen. Daniel Fritz svarar att kommunen redan idag försöker förtydliga uppdelningen genom att måla ut symboler för fotgängare och cykel för att förtydliga, men dokumenterar att även en streckad linje kan behövas läggas till. Rickad Malmström tar upp de möjligheter som finns med att använda sig av röd asfalt istället för rödfärg. Daniel Fritz svarar att det är en stor prisskillnad mellan svart och röd asfalt. I nyare områden kan det finnas möjlighet att testa detta. Daniel Fritz tar även upp att det krävs större områden av rödmarkerad asfalt eller målad asfalt för att cyklister ska förknippa färgen med cykelvägar. Idag har vi inte tillräckligt med områden rödmålade för att det ska vara lönsamt att byta ut färgen mot rödasfalt. Målet är att måla i de korsningar och banor som har högst prioritering.

Daniel Fritz presenterar den sista separeringsformen, skiljevägg. Nicole Carpman nämner att detta borde ses som standard på snabbcykellederna. Daniel Fritz svarar att det fortfarande inte är klart hur kommunen ska separera fotgängare och cyklister längs med lederna och att skiljevägg är ett alternativ. Jonas Petersson tar upp att det finns fördelar med enkelriktade cykelvägar då det minskar risken för kollisioner längs med cykelbanan. Nicole Carpman svarar att enkelriktat både har för- och nackdelar. Det är säkrare men kan innebära att cyklisten får byta körbana flera gånger. Hon tar även upp vikten att separera korsningar då det blir ett möte med bil, gående och cyklist.

**8. Framtida mötespunkter**

*Diskussionspunkt, rådets medlemmar diskuterar tillsammans utformning av framtida mötespunkter.*

Rådet beslutar att behålla den tidigare satta mallen för datum. Uppsala kommuns tjänstepersoner tar upp vikten av att inspel kommer in senast sex veckor innan satt datum för cykelråd för att kunna ta beslut kring dagordningen. Daniel Fritz frågar rådets medlemmar om hur mycket de behöver veta från dagordningen för att kunna förbereda sig inför rådet. Nicole Carpman berättar att ibland är dagordningen för kortfattad och att det skulle behövas mer och längre information för att cykelfrämjandet ska kunna förbereda sig ordentligt inför mötet. Daniel Fritz tar upp att önskan från kommunen är att dagordningen helt ska styras av de inspel som kommer in och för att detta ska gå behövs det mer inspel från rådets medlemmar. Rådet ser positivt på idén att dagordningen ska baseras på de inspel som kommer in sex veckor innan råd och beslut tas att punkter som ska diskuteras under nästa möte ska i så lång utsträckning det går styras av rådets medlemmar.

**9. Övrigt**

Nicole Carpman: Lennakatten: önskar att kommunen öppnar bommarna när Lennakatten slutat gå för säsongen. Daniel svarar att detta är inget som kommunen styr över men att rådet kan höra av sig till kommunen om detta inte görs.

Nicole tar upp separeringen längs med Sävjabanan. Daniel svarar att motiveringen till uppdelningen är att det inte fanns motivering till en bredare gångväg. Motivering till uppdelningar är att det finns

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

**PROTOKOLL**

Datum: 2019-09-09

en låg andel som går längs med den sträckan och att det är bättre att ge plats åt cyklister. Daniel tar upp att om det skulle bli större problem så kommer detta att ändras.

**10. Mötet avslutas**

Ordförande Rickard Malmström tackar för dagens möte och avslutar mötet klockan 20:05.

---

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

