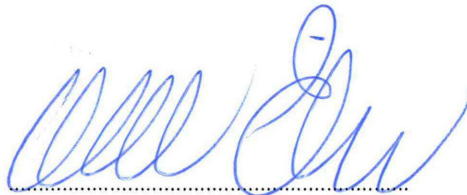


PROTOKOLL

Datum: 2018-11-26

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

Michael Eriksson- Ordförande
 Selma Ogden- Sekreterare
 Daniel Fritz- Tjänsteperson Uppsala kommun
 Karna Thorsson- Tjänsteperson Uppsala kommun
 Nicole Carpman- Cykelfrämjandet
 Torbjörn Albért- Cykelfrämjandet
 Burkhard Zietz- Uppsala cykelförening
 Daniel Samuelsson - Uppsala cykelförening
 Jakob Andersson- Tjänsteperson Uppsala kommun

Övriga deltagare:**Utses att justera:** Nicole Carpman**Justeringens****plats och tid:** Stationsgatan 12, den 26 november 2018, klockan**Underskrifter:**


, ordförande



, justerare



, sekreterare

PROTOKOLL

Datum: 2018-11-26

1. Mötets öppnande och val av justeringsperson

Ordförande Michael Eriksson hälsar deltagarna välkomna och informerar om kvällens tänkta dagordning.

Rådet väljer Nicole Carpmann som justerare.

2. Fastställande av föredragningslista

Rådet väljer att fastställa föredragslistan.

3. Utformning - Övergripande gestaltning av cykelnätet

Daniel Fritz tjänsteman i Uppsala kommun tar upp vilka cykelfrämjande åtgärder som kommunen arbetar efter vid utformningen av cykelnätet. Vid utformningen av cykelnätet arbetar kommunen efter handlingsplanernas riktlinjer där kommunen i första hand strävar efter att skapa cykelbanor eller cykelfält. Daniel Fritz tar upp att det även finns två andra alternativ, cykelgata och cykling i blandtrafik, och undrar om rådets medlemmar är intresserade att boka in ett utanförstående möte och diskutera dessa gestaltningalternativ. Deltagare från Cykelfrämjandet och Uppsala cykelförening svarar att intresse finns.

Torbjörn Albért presenterar cykelfrämjandets syn på problematiken kring Sjukhusvägen. Torbjörn Albért tar upp dagens prioritering av bilism och kollektivtrafik i Uppsala centrum. Han presenterar exemplet Sjukhusvägen, som idag är felproportionerlig när det kommer till bredden på bilvägen och gång- och cykelvägen. Torbjörn Albért föreslår att delar av bilvägen ska tas i anspråk för att ge utrymme till en breddning av cykelbanan och separering från gångbanan. Detta för att skapa en cykelväg som håller kvalitén och säkerheten då vägen idag är högt belastad av cyklister. Idag finns gång- och cykelbana på Sjukhusvägens bägge sidor, Torbjörn menar att enbart gång- och cykelvägen längs åsen skulle räcka om den breddades.

Daniel Fritz berättar att det fanns ekonomiska aspekter inblandade som gjort att Sjukhusvägen utformats som den gjort. Det var enklare och mer ekonomiskt att ta delar av grönytan vid åsen än att flytta kantstenen. Michael Eriksson tjänsteman vid Uppsala kommun och ordförande tillägger att det finns strikta riktlinjer kring åsen som ligger precis bredvid gång- och cykelvägen och att om delar av den skulle tas i anspråk skulle det innebära ett större projekt med flera intressenter inblandade.

Daniel Fritz och Michael Eriksson avslutar med att tillägga att det finns en medvetenhet inom kommunen om problematiken kring Sjukhusvägen och att kommunen kommer ta till sig Cykelfrämjandets synpunkter.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

PROTOKOLL

Datum: 2018-11-26

4. Vad är på gång på kort sikt - Utvärdering av projekt Sveriges bästa cykelstad

Daniel Fritz tjänsteman på Uppsala kommun berättar om att kommunen i dagsläget arbetar med att utvärdera projektet Sveriges bästa cykelstad. Projektet har pågått under fyra år och kommunen har arbetat efter en åtgärdslista med 57 åtgärder för att nå målet till 2018. Daniel Fritz berättar att sedan Uppsala kommun 2011 fick i uppdrag från nämnden att börja arbeta mer med cykelfrämjande åtgärder i Uppsala har Uppsala kommun för varje år ökat sina poäng inom kommunvelometern och NKI (Nöjd-kund-index). Uppsala kommun uppnådde målet och fick högst poäng inom kommunvelometern 2018, samt högst totalpoäng inom undersökningen sedan den startade 2010.

Daniel Fritz berättar att kommunen genom hela projektet arbetat på ett systematiskt sätt, där åtgärdslistan varit till stor hjälp då kommunen kunnat arbeta efter konkreta mål. Under projektet har det funnits ett fokus på kommunikation både för framtagandet av åtgärdslistan och för att kommunicera ut kommunens pågående arbete med åtgärderna.

Resultatet för åtgärdslistan kommer presenteras genom en genomförande-skala som kommer gå från rött till mörkgrönt, varav rött står för "ej påbörjar" och mörkgrönt "helt genomfört". Bakgrunden till valet av presentation av resultatet har varit att det finns särigheter att redovisa genomförandestatus på vissa åtgärder där kommunen inte kan veta till vilken grad åtgärden uppnåtts, exempel på detta är beteendeförändrande-åtgärder.

Daniel Fritz fortsätter att berätta om de utmaningar och framgångar kommunen stött på under projektet och slutresultatet. Daniel Fritz berättar att kommunvelometerns syfte är att granska en kommuns arbete kring cykelfrågor. Ett område som undersökningen granskar är en kommuns befintliga infrastruktur, vilket säger emot undersökningens syfte när fokus ska vara på att granska hur aktivt en kommun arbetar med cykelfrågor och inte att undersöka den befintliga infrastrukturen. Burkhard Zietz Uppsala cykelförening svarar att infrastruktur är en viktig del inom cykelinvånarnas åsikter kring cykelfrågor och menar att området därmed borde finnas med i undersökningen. Daniel Fritz svarar att kommunvelometerns fokus är på att granska hur aktivt kommuner arbetar med cykelfrågor och att det finns andra undersökningar som granskar befintlig infrastruktur.

Daniel avslutar med att säga att projektet varit lyckat och att kommunen fortsätter arbeta med cykelplaneringen i Uppsala.

5. Paus

Michael Eriksson beslutar om paus klockan 19:00.

6. Hur jobbar Uppsala kommun med... fasta hinder utmed cykelvägar?

Daniel Fritz och Karna Thorsson presenterar tillsammans hur kommunen arbetar med fasta hinder. Daniel Fritz börjar med att berätta att frågor kring fasta hinder är ett vanligt förekommande ämne. När kommunen väljer att uppföra ett fast hinder beror detta oftast på att det finns problem med bilar

Justerandes sign 			Utdragsbestyrkande
---	--	--	--------------------

PROTOKOLL

Datum: 2018-11-26

på cykelvägar eller att det förekommer höga hastigheter. Enligt olycksstatistiken är det idag få olyckor på gång- och cykelbanor. De olyckor som finns där är singelolyckor som uppstått när cyklister krockat med fasta hinder. Daniel Fritz menar att detta är anledningen till att fasta hinder idag allt oftare tas bort snarare än läggs till. Daniel Fritz nämner också att olovlig körning och höga hastigheter är i grunden en polisiär fråga.

Karna Thorsson fortsätter presentationen med att lyfta de faktorer som gör att kommunen väljer att inte uppföra fasta hinder. Ett fast hinder kan vara svårt att upptäcka och är i ett material som inte ger med sig vid en kollision. Denna typ av hinder hindrar även framkomligheten för både cyklister, utryckningsfordon och fastighetsskötare. Karna Thorsson förklarar processen av hur utvärdering går till kring ett fast hinder. När önskningsgränser kommer in så granskar kommunen platsen och gör en bedömning om platsen uppnår de kriterier som behövs för att ett fast hinder ska sättas upp. Finns det ett problem men kommunen beslutar att hinder inte ska uppföras går frågan vidare till polisen. När kriterierna uppnås och ett hinder uppförs är det framför allt där cyklister är hotade av bilister. Dessa områden avskärmas oftast med bommar och inte betonggrisar (endast undantagsfall).

Daniel Fritz avslutar med att berätta om det fortsatta arbetet kring fasta hinder och diskussionen kring vilka fasta hinder som ska få placeras ut. En ny inventering ska genomföras för att se om det finns fler som kan tas bort eller om det finns platser där det ska uppföras nya. Idag fokuserar kommunen på att hitta andra lösningar kring hinder där kommunen ser hur andra länder har arbetat med problemet.

Torbjörn Albért ifrågasätter betonggrisars placering, att den ställs på tvären när den korta sidan räcker samt ifrågasätter reflexers placering som gör att de inte alltid upptäcks av cyklisten. Daniel Fritz svarar att kommunen arbetar efter att alla betonggrisar ska ha tydligt med reflexer och vara upplysta.

Brukhard Zietz tar upp att det är bättre att uppmärksamma genom skyltning istället för att placera ut hinder. Daniel svarar att det är kommunens mål och att kommunen arbetar efter detta idag.

Brukhard Zietz undrar vad invånarna önskar, fler eller färre hinder. Daniel svarar att de åsikter som kommer in är enbart önskemål om fler hinder. Michael trycker på att det alltid funnits en problematik att bilister vill ta sig in på cykelvägar.

7. Lennakatten och bommar

Nicole Carpman från Cykelfrämjandet presenterar problematiken kring de fasta hindren längst med Lennakatten. Dessa hinder är utformade på ett sätt som gör det svårt för en cyklist att på ett enkelt och smidigt sätt ta sig förbi hindret. Då Lennakatten enbart är igång säsongvis, med ett fåtal avgångar varje dag, menar Nicole Carpman att flera av hindren längst med Lennabanan bör få en lämpligare utformning eller förses med nedfällbara bommar som enbart är nere när tåget passerar. Nicole Carpman tar upp att det finns tydliga riktlinjer över hur ett hinder ska vara utformat och att hindren idag orsakar att de uppstår stopp och köbildning när det är för tätt mellan hindren, samt att vissa fordon inte kan ta sig förbi, t.ex. trehjulingar, lådcyklar och cykelkärror.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

PROTOKOLL

Datum: 2018-11-26

Nicole Carpman frågar Uppsala kommuns tjänstemän hur det är tänkt att gå vidare med denna fråga, samt om det finns några planer på förbättringar av framkomligheten från kommunens håll? Hon lyfter även frågan om vem det är som ansvarar för bommar och cykelgrindar längs med Lennabanan?

Michael Eriksson svarar att det är Uppsalas kommuns arbete att sköta bommarna längs med Lennakatten och att kommunen tar till sig synpunkterna. Daniel tar upp att han haft en diskussion om denna problematik och att ett möte är bestämt med Lennakattsföreningen (SRJmf) där de ska se över vissa överfarter samt göra en prioriteringslista över överfarterna. Daniel Fritz nämner också att det finns regler om att bommarna ska vara öppna en vecka efter att säsongen för Lennakatten är slut.

Torbjörn Albért nämner att nerfällbara bommar ger en tydligare indikation på att en cyklist ska stanna och vara uppmärksam för ett tåg, och att hindren som finns idag ger motsatt effekt då personens fokus är på att krångla sig igenom hindret och därmed tappar koncentrationen på omvärlden.

8. Återkoppling gällande tidigare frågeställningar i cykelrådet

Daniel Fritz berättar att han har summerat ihop svar kring de frågor som kommit upp under förgående mötet samt de som kommit in via cykelrådets mail. På grund utav tidsbrist föreslår Daniel Fritz att han mailar ut svaren till Cykelfrämjandet och Uppsala cykelförening.

Michael Eriksson frågar rådet om det är okej att Daniel Fritz skickar ut svaren via mail. Rådet svarar ja och Daniel Fritz säger att återkoppling önskas från rådet.

9. Vad är på gång på lång sikt - Återkoppling från septembers Cykelråd- Nytt projekt

Daniel tar upp att vid förra cykelrådet diskuterades cyklistvelometern. Denna undersökning har fungerat som en komplettering till de övriga undersökningarna. Daniel tackar för att Rådets medlemmar hjälpt till att sprida undersökningen och berättar att Uppsala fick in strax över 1100 svar.

Daniel fortsätter med att berätta att hans tanke varit att presentera cyklistvelometerns resultat men tyvärr har svaren inte kommit än på grund av tekniska problem.

Daniel presenterar att det pågår ett nytt projekt kring kantsten och att kommunen önskar få in synpunkter kring ämnet från rådets medlemmar. Vilka kantstenar är besvärliga? Vilka upplever ni har förbättringspotential?

Nicole Carpman frågar om det finns möjlighet att lämna synpunkter kring brunnslock. Daniel Fritz svarar att det vill kommunen gärna men de synpunkterna som inte berör kantstenar ska skickas in på felanmälan. Nicole Carpman tar upp att det inte känns så motiverat att skicka in en felanmälan då

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

PROTOKOLL

Datum: 2018-11-26

det känns som man får ett automatiskt svar och att ens åsikt inte tas på allvar. Daniel Fritz svarar att han tar åt sig feedbacken och kommer se över svaren.

Daniel Fritz avslutar med att säga att synpunkter gärna får skickas in före nästa möte för att kunna diskutera frågan närmare på vårens cykelråd.

10. Övrigt

Michael Eriksson frågar när nästa möte ska uppföras. Daniel Fritz svarar att förslag på datum kommer skickas ut och att han önskar få in frågor kring synpunkter som rådets medlemmar vill ta upp på nästa cykelråd.

11. Mötets avslutande

Ordförande Michael Eriksson tackar för dagens möte och avslutar mötet klockan 20:05.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande