

**PROTOKOLL**

Datum: 2019-11-18

**Plats och tid:** Stationsgatan 12, Smalspåret, 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  
 Sampo Hinnemo- Tjänsteperson Uppsala kommun  
 Jakob Andersson- Tjänsteperson Uppsala kommun  
 Nicole Carpman- Cykelfrämjandet  
 Joakim Löfstedt- Cykelfrämjandet  
 Burkhard Zietz- Uppsala Cykelförening  
 Daniel Jones- Uppsala Cykelförening

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

  
 .....  
 , justerare

 .....  
 , sekreterare

**PROTOKOLL**

Datum: 2019-11-18

**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**

Ordförande Rickad Malmström önskar att lägga till punkt i dagordningen.

- Diskussion kring nya medlemmar i cykelrådet.

*Rådet väljer att fastställa föredragslistan.*

**3. Trafiksignaler i Uppsala kommun**

*Informationspunkt och diskussionspunkt.*

Sampo Hinnemo, trafikplanerare på stadsbyggnadsförvaltningen presenterar hur Uppsala kommun arbetar med trafiksignalanläggningar, samt hur kommunen arbetar med cykeltrafik i förhållande till trafiksignaler. Uppsala kommun lägger stor vikt på att planera säkra gång- och cykelvägar genom att skapa separerade körbanor för olika färdmedel. Sampo Hinnemo berättar hur Uppsala kommun planerar för olika färdmedel när det kommer till korsningar och tar upp vikten av att synliggöra cyklister vid blandtrafik, genom bland annat förtydligande trafikljus, cykelboxar, skyltar och säkerhetsavstånd. Hinnemo fortsätter med att presentera olika tekniska lösningar som detektering och radar som används för att trafikljusen ska känna av cykeltrafiken. Uppsala kommun tillsammans med Viscando och Swarco har ansökt om stadsbidrag från Vinnova för att använda 3D stereokamera med AI funktionalitet, där Uppsala kommuns vision är att kunna detektera gång och cykel både i rörelse och när trafiken står still, för att optimera signalväxlingstiden utifrån antalet gående och cyklister. Enheter som är ansvariga för trafiksignalanläggningar är; trafik och samhälle och Teknikgruppen.

Efter presentationen går föredraget över till diskussion kring hur Uppsala kommun tänker när de räknar och anpassar trafikljusen för cykeltrafik. Rådets medlemmar ger olika exempel på olika lösningar som finns som gynnar flödet för cyklister. Sampo Hinnemo tackar för informationen som kommit in och nämner att nya lösningar kommer att testas i framtida trafikprojekt.

**4. Cykel och kollektivtrafik**

*Informationspunkt och diskussionspunkt.*

Cykelfrämjandet inleder med en kort presentation kring deras syn på förhållandet mellan kollektivtrafikens och cykelplaneringens anspråkstaganden i samhällsbyggnadsprocessen. Problematiken är att olika transportmedlen ska samsas om samma kör yta vilket på flera ställen har resulterat i ohållbara kompromisser. Busstrafiken tar upp stora ytor i gaturummet och ytor för gång

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

**PROTOKOLL**

Datum: 2019-11-18

och cykelvägar blir snävare på många platser. Cykelfrämjandet presenterar problematiken kring busshållplatser som ligger angränsande till cykelbanor, där resenärer väntar och går av mitt i cykelbanan. De nämner även problematiken kring att busskurer blockerar viktiga siktlinjer längs med cykelbanan när det sitter reklam på busskurerna. Cykelrådet trycker på att det krävs bättre planering när det kommer till utplacering och utformning av busshållplatser och att det behövs någon form utav markör där de som väntar eller kliver av vet att de passerar en cykelväg.

Daniel Fritz tar upp den Tekniska handboken, som är en bok som innehåller strategier för olika typer av utformningar och trafiklösningar. Han tar upp att strategier finns kring hur kommunen ska förhålla sig och tänka vid uppförande av busskurer och andra trafiklösningar och att problemet ligger i att få alla projektörer och exploatörer att följa reglerna.

5. *Fika***6. Återkopplingspunkter***Informationspunkt.*

Daniel Fritz ger återkoppling på inspel som kommit in till cykelrådet. – Cykelbanan längs väg 600 – Cykelbanan längs väg 272 – Omledning utmed S:t Persgatan.

Projektstart för cykelbanan längs med väg 600 har blivit uppskjuten på grund av budgetbrist. Cykelbana kommer att gå längs med ena sidan av väg 600 och kommer separeras med räcke mellan biltrafik och cykeltrafik. Trafikverket styr projektet och har fått inspel från samråd samt från Uppsala kommun för ca 2-3 år sedan. Cykelbanan kommer att bli 3 meter bred. Burkhard Zietz från Uppsala Cykelförening undrar om trafikverket kommer att bygga på befintlig väg eller vid sidan om samt om det kommer att bli något säkerhetsavstånd mellan väg 600 och cykelbana. Daniel Fritz svarar att Trafikverket troligtvis kommer att ta anspråk av väg 600 för att bygga körbanan och att väg 600 och cykelbanan kommer ligga parallellt med varandra med ett täcke som skiljevägg.

Daniel Fritz fortsätter med att presentera utvecklingen av cykelbanan längst med väg 272 mot Vänge. Uppsala kommun har ambitioner att koppla centrala Uppsala med Ulva kvarn. Joakim Löfstedt tillägger att han önskar att kommunen ser över vilken typ av räcke det kommer bli längs med körbanan då liknande räcken har en utformning som försvårar framkomligheten när understa räknet ligger i jämnhöjd med cykelpedalerna. Joakim föreslår att det kanske skulle vara tillräckligt att dela upp körbanorna med färgade underlag.

Daniel Fritz avslutar med att ge återkoppling kring omledning av S:t Persgatan. Han berättar att han kommer att få återkomma senare med mer svar då det varit otydligheter kring om byggnationerna var uppstartade eller nedlagda. I dagsläget har omledningen resulterat i en tillfällig cykelbana som är ca 1 meter i bred vilket försvårar för cykeltrafik.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

**PROTOKOLL**

Datum: 2019-11-18

**7. Lennakatten***Information och diskussionspunkt.*

Daniel Fritz inleder med att gå igenom historiken kring Lennakatten och de förutsättningar som finns för grindarna utmed gång- och cykelpassager längs sträckan. Daniel förklarar att dagsläget när bommarna är stängd under högsäsongsmånaderna juni, juli och augusti samt september upplever cyklister och fotgängare problem med att ta sig igenom bommarna vilket leder till att en del väljer andra vägar som ej är lämpliga för cykeltrafik. Bommarna som finns längs med Lennakatten idag går efter äldre regler och Trafikverket är öppna för att se över nya lösningar som till en början kommer att testats på enstaka ställen, så länge de följer trafikverkets regler och innefattar en hög säkerhet för trafikanter. Daniel presenterar olika typer av bommar och öppnar upp för diskussion kring vilken ståndpunkt cykelrådet har i frågan om utformningen längs med Lennakatten. Cykelrådet kommer fram till att det är lämpligt att se över och testa nya lösningar på de överfarter som har högst antal passager eller höst olycksrisk i form av att cyklisten väljer en mindre lämplig väg. Cykelfrämjandet föreslår att bommarna kan vara öppna på vardagarna under Lennakattens högsäsong då majoriteten av deras trafik går på helgerna, samt att det skulle vara en fördel för drift samt lådcyklar ifall bommarna var flexibla. Cykelfrämjandet och Uppsala cykelförening nämner även att det skulle behövas något mer än bommar som varnar för att Lennakatten kommer, exempelvis ett varningsljus, då fotgängare och cyklister idag inte ser sig för när de passerar cykelpassagerna när de lägger allt fokus på att ta sig igenom bommarna.

**8. Ämnen och diskussionsämnen till kommande möten***Diskussionsunkt.*

Daniel Fritz tar upp att Cykelrådet behöver mer inspel från rådets medlemmar för att skapa intressanta och givande ämnen för framtida Cykelråd. Medlemmarna diskuterar hur de tillsammans kan öka antalet inspel och utformningen av framtida mötespunkter.

**9. Övrigt***Diskussion- nya medlemmar i cykelrådet.*

Ordförande tar upp att City Samverkan har hört av sig men att rådets riktlinjer säger emot. Frågar rådet om de är öppna för att ändra cykelrådets riktlinjer för att kunna bjuda in företag. Rådets medlemmar svarar att de är öppna för att ändra riktlinjerna och att de ser positivt på fler medlemmar i cykelrådet.

**10. Mötet avslutas**

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

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande