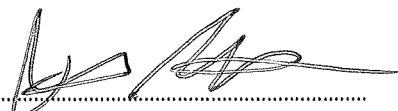


PROTOKOLL

Datum: 2019-05-09

Plats och tid: Stationsgatan 12, Spårvidden, klockan 18:00-19:50.**Ledamöter:**

Rickard Malmström - Ordförande
Jonas Petersson - Politiker
Michael Eriksson - Avdelningschef
Selma Ogden - Sekreterare
Daniel Fritz - Tjänsteperson Uppsala kommun
Anna Dahlgren - Tjänsteperson Uppsala kommun
Jakob Andersson - Tjänsteperson Uppsala kommun
Nicole Carpman - Cykelfrämjandet
Joakim Löfstedt - Cykelfrämjandet
Burkhard Zietz - Uppsala cykelförening
Daniel Samuelsson - Uppsala cykelförening

Övriga deltagare:**Utses att justera:** Joakim Löfstedt**Justeringens****plats och tid:** Stationsgatan 12, den 29 maj 2019, klockan 09:30**Underskrifter:**
.....
, ordförande
.....
, justerare
.....
, sekreterare

PROTOKOLL

Datum: 2019-05-09

1. Mötets öppnande och val av justeringsperson

Ordförande Rickard Malmström hälsar rådets deltagare välkomna och informerar om kvällens tänkta dagordning.

Rådet väljer Joakim Löfstedt som justerare.

2. Fastställande av föredragningslista

Rådet väljer att fastställa dagordningen med ett tillägg av Nicole Carpmann under övrigt.

3. Återkoppling gällande tidigare frågeställningar och inspel inför cykelrådet

Daniel Fritz, tjänsteman vid Uppsala kommun startar mötet med återkoppling på frågor som diskuterats under föregående Cykelråd och utformningsmötet. Daniel Fritz berättar att under utformningsmötet, *Rätt åtgärd på rätt plats*, diskuterades bland annat för- och nackdelar med cykelfält och cykelgator som kan användas som ett alternativ till cykelbanor, samt olika utformningslösningar kring svängradie i korsningar, utökade bredder, cykelöverfarter, separering av fotgängare och cyklister m.m.

Daniel Fritz presenterar kort problematiken kring Sjukhusvägen som är en tidigare samtalspunkt inom cykelrådet. Daniel Fritz berättar att han varit i kontakt med samtliga projektledare som är involverade i närområdet och att en intern workshop har verkställts som resulterade i 10 till 15 lösningar med fokus på att fördela cykelströmmarna. Lösningarna som tagits fram kommer att arbetas in i olika framtida projekt med kopplingar till Sjukhusvägen. Joakim Löfstedt frågar om ombyggnationen av Sjukhusvägen och byggandet av Tullgarnsbron kommer innebära att biltrafiken stängs av från Islandsbron. Mikael Eriksson svarar att inget beslut är taget i frågan.

Under föregående cykelråd presenterade Nicole Carpmann bommarna längs med Lennakatten. Daniel Fritz berättar att det i nuläget inte finns något avtal som bestämmer när bommarna ska öppnas och stängas. Öppning och stängning av bommarna är idag baserad på en riskanalys avseende trafikvolymen. Utgångspunkten är att stänga bommarna veckan efter kulturnatten i september och öppnas efter sandupptagningen men innan trafikstart med beställningståg. Daniel Fritz förklarar att det finns behov av att se över avtalet. Joakim Löfstedt och Nicole Carpmann från Cykelfrämjandet frågar om det kommer bli en annan typ utav bom och lägger till att uppfällbara bommar är en alternativ lösning som skulle gynna cyklisten. Michael Eriksson svarar att det inte är något som kommer ske under 2019. Förvaltningen kommer att kontakta Lennakatten för samtal kring avtal och bommar utifrån cykelrådets önskemål om ändring.

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande

PROTOKOLL

Datum: 2019-05-09

Daniel Fritz presenterar att Uppsala kommun fick höga poäng i Cyklistvelometern och att Uppsalas invånare är generellt sätt mycket nöjda med kommunens arbete. Daniel Fritz tillägger att det finns en problematik med Cyklistvelometern när de subjektiva svaren gör det svårt att jämföra olika kommuners resultat med varandra. Rickard Malmström berättar att trots de höga poängen är ambitionerna att fortsätta arbeta med att höja Uppsala kommun inom cykelfrågorna för att fortsätta göra invånarna mer nöjda.

Daniel Fritz presenterar att det kommit in insändare om förbättringspotential för att undvika vattensamlingar och is utmed gång- och cykelvägar. Uppsala kommun har i samband med detta granskat delat tvärfall som en eventuell lösning. Efter interna diskussioner inom kommunen har beslut tagits om att försöka höja upp de gång- och cykelvägar som tillkommer och rustas upp framöver. Motivet bakom upphöjningen är att försöka minska problematiken med att omgivande mark ligger i nivå eller högre än gång- och cykelvägen vilket gör att vatten rinner in. Daniel Fritz berättar att detta är en första insats för att i senare skede ta ställning till om delat tvärfall även är nödvändigt.

Joakim Löfstedt ifrågasätter om upphöjd, men ej lutande, gång- och cykelbanor kommer säkerställa att det blir mindre vatten och is vintertid. Nicole Carpmann undrar om det går att göra delat tvärfall på en gång- och cykelbana. Daniel Fritz svarar att det går men att dagens driftfordon på gång- och cykelvägar inte är anpassade efter delat tvärfall. Rickard Malmström och Michael Eriksson svarar att mycket handlar om att det i grunden är viktigt att hålla en god vinterhållning.

Daniel Fritz ger återkoppling på frågan kring hur mycket inflytande organisationer och allmänheten kommer ha kring utformningen av den tekniska handboken. Daniel Fritz berättar att utformningen av den tekniska handboken kommer ske av olika enheter inom stadsbyggnadsförvaltningen. Den tekniska handboken kommer att fungera som handbok för projektörer och tjänstemän, och kommer vara tillgänglig på en öppen webbsida. Rickard Malmström undrar om cykelrådet kan skicka ut länken till handboken när intresse kring handboken verkar finnas inom rådet. Cykelrådet kommer att skicka ut länken när webbplatsen ligger öppen. Detta förväntas ske under eller efter sommaren 2019. Nicole Carpmann undrar om handboken kommer vara mer specifik i detaljer kring utformning i jämförelse med exempelvis GCM-handboken. Daniel Fritz svarar att den kommer vara mer detaljerad men kan inte säga exakt till vilken grad.

Daniel Fritz presenterar planeringen av Gränbyleden. Synpunkter som tidigare kommit in från rådet har sammanställts och kommer att användas som underlag vid projekteringen som påbörjas hösten 2019. Nicole Carpmann frågar om Cykelfrämjandet även kommer få granska planerna när de har tagit mer form. Daniel Fritz svarar att Gränbyleden är ett projekt som kommer följas upp i Cykelrådet.

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande

PROTOKOLL

Datum: 2019-05-09

4. Hur jobbar Uppsala kommun med... hastighetsöversynen

Anna Dahlgren, tjänsteman vid Uppsala kommun presenterar hastighetens betydelse för tryggare gatumiljöer. Hastigheten är den enskilt största faktorn som påverkar antalet dödsfall och skadade i trafiken samt stoppsträckan. 2 av 3 som dör i trafiken är trafikanter till fots eller på cykel, varav 9 av 10 överlever 30km/h och 2 av 10 överlever 50km/h. Uppsala kommuns uppskattning är att 15-20 personer fler kan räddas om kommuner inför nya hastighetsgränser på det kommunala vägnätet. En av de stora utmaningarna med hastighetssänkning är att människan har svårt att uppfatta hastigheter och därmed är det svårt att motverka dem. Uppsala kommun påbörjade 2013 arbetet med att sänka hastigheterna på Uppsalas kommunala gator. Anna Dahlgren presenterar handboken *Rätt fart i staden- Hastighetsnivåer i en attraktiv stad* av Vägverket, som används som ett verktyg i arbetet att anpassa hastighetsnivåerna.

Burkhard Zietz från Uppsala cykelförening påpekar att flera vägar i Uppsala kommun fått högre hastigheter vilket säger emot Uppsala kommuns vision. Burkhard Zietz undrar också hur stor nytta en hastighetsökning gör när inbromsningssträckan blir längre när bilen bromsar in för trafikanter. Anna Dahlgren svarar att en vägs utformning påverkar vilken hastighet vägen får. Om en bilväg nyligen omkonstruerats och det inte ligger en gång- och cykelväg i anslutning till vägen kan det resultera i att hastigheten på vägen höjs. Gällande inbromsningssträckan svarar Anna Dahlgren att det handlar om bilarnas flöde men att det är en svår fråga som är under konstant processande samt att en vägs hastighet alltid kan ändras beroende på följderna. Anna Dahlgren avslutar med att säga att det är svårt att bestämma hastigheten på en väg då det är svårt att förutsäga flödet i trafiken.

5. Paus

Rickard Malmström beslutar om paus klockan 18:50.

6. Vad är på gång på kort sikt

Jakob Andersson, tjänsteman vid Uppsala kommun presenterar arbetsprocessen kring utformningen av kantstenar vid gång- och cykelöverfarter. Underlag som ligger som grund för gestaltningen är kommunens egna inventeringar, infracontrol, felanmälan från allmänheten och inspel från organisationer. En förändring som gjorts inom arbetsprocessen är att större vikt idag ligger på utvärdering och kvalitetsgranskning. Jakob Andersson presenterar några exempel på ritningar som används som underlag vid gestaltningen av nedsänkta kantstenar. Kommunen arbetar efter metoden *nollad kantsten*. Daniel Fritz tillägger att metoden kommer att finnas i den tekniska handboken.

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande

PROTOKOLL

Datum: 2019-05-09

Joakim Löfstedt tar upp att det ofta bara är nedsänkt på cyklistens sida vid överfarter och att det borde vara nedsänkt även för den gående för att minska risken att den gående väljer att ta sig över på cykelbanan. Och tar upp exemplet rullstolar som ofta har svårt att ta sig fram. Michael Eriksson svarar att den upphöjda kantstenen är till för synskadade men att frågan länge varit på agendan. Joakim svarar att detta är inget argument eftersom det finns räfflade stenar utformade för synskadade och frågar hur olika handikapp rankas. Nicole Carpman tar upp att det önskas svängradie för cyklister som det finns för bilar. Daniel Fritz svarar att det är något som eftersträvas idag i nya projekt så lång som det är möjligt.

Jakob Andersson presenterar exempel på hur kommunen väljer att besikta nedsänkta kantstenar. Burkhard Zietz föreslår att kommunen bör inför fasta standardmått för utförandet av *nollad kantsten* för att sedan granska dem vid besiktning. Burkhard Zietz tar även upp vikten med avrinning vid nollade kantstenar, för att motverka större vattensamlingar. Jakob Andersson svarar att det är något som tas hänsyn till vid ritningarna. Daniel Fritz berättar att det finns förhoppningar om att utvärderingarna vid varje område ska visa vad som fungerar och vad som inte fungerar. Daniel Fritz berättar att de synpunkter som kommit in till rådet har sammanställts och kommer användas som underlag vid framtida arbete.

7. Vad är på gång på lång sikt

Daniel Fritz, tjänsteman vid Uppsala kommun presenterar olika projekt som kommunen arbetar med för tillfället och vilka som kommer att starta framöver. Tankar och frågor som kommer upp under presentationen välkomnas att mailas in till cykelrådet för att tas upp till nästa möte.

Projekt som kommunen har på gång och planerar för inför framtiden är bland annat cykelparkeringshuset vid centralstationen som ska stå klart i september 2019. Uppsala kommun har och fortsätter planera för att införa cykelöverfarter i Uppsala. Centrala Uppsala kommer kompletteras med fler cykelparkeringar och cykelpumpar samt kommer utvalda busshållplatser kompletteras med nya cykelparkeringar. Uppsala kommun planerar även för att bygga fler broar och tunnlar inom staden för att öka tillgängligheten. Byggnationen av Uppsalas femte snabbcykelled kommer påbörjas genom Gränbyparken, där målet är att öka standarden för varje år samt att ta tillvara på de som redan byggts. Kommunen kommer att fortsätta arbetet med beteendepåverkan för att påverka människors val av transportmedel. Daniel Fritz berättar att kommunen kommer fortsätta planera för utbyggnaden av spårvagn inom Uppsala där målet är att koppla samman olika färdssätt, exempelvis finns visioner om att kunna cykla längs med spåren ut till Knivsta. Det sista projektet som Daniel Fritz presenterar är arbetet om att se över förhållandena av driften på gång- och cykelvägar där målet är att jämna ut arbetsinsatserna mellan cykelvägarna.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande



PROTOKOLL

Datum: 2019-05-09

8. Övrigt

Nicole Carpmann presenterar att det kommit in åsikter till Cykelfrämjandet kring upptagningen av sand och grus på gång- och cykelvägar i Uppsala, samt att Cykelfrämjandet gärna ser att slutdatumet 22 maj för upptagning av sand sker tidigare på våren.

Verksamhetschef Michael Eriksson svarar att de platser som Cykelfrämjandet fått in som problematiska gärna får skickas in via kommunens felanmälningsystem, för att kunna ses över vid framtida renhållning av gator. Michael visar upp en kort film kring hur sandupptagningen går till i Uppsala kommun och avslutar med att säga att upptagningen av sand och grus efter vintern är ett stort arbete som kräver mycket tid och resurser, samt att kommunen kollar på andra lösningar och alternativ för att underlätta inför framtiden.

9. Förslag på framtida mötespunkter

Nicole Carpmann tar upp att punkterna *Vad är på gång på lång/kort sikt* inte ger så mycket utrymme till inflytande och diskussion. Rickard Malmström och Daniel Fritz önskar att rådets medlemmar skickar in förslag på framtida frågor till nästa cykelråd, för att framtida möten ska innehålla en agenda som samtliga medlemmar finner givande och intressant. Rickard Malmström föreslår även att det tydligt ska framgå av dagordningen om det är en informationspunkt eller inte för att rådets medlemmar tydligare ska veta vilka punkter som är menade för diskussion. Rickard Malmström pekar även på vikten av att behålla informationspunkterna då det är viktigt att kommunen berättar och informerar om vad som planeras i Uppsala.

10. Mötets avslutande

Ordförande Rickard Malmström tackar för dagens möte och avslutar mötet klockan 19:50.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande