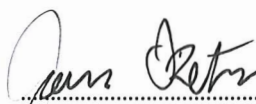


PROTOKOLL

Datum: 2020-02-27

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

Rickard Malmström- Ordförande
Jonas Petersson- Politiker
Per Erik- Politiker
Annika Bexelius- Avdelningschef
Selma Ogden- Sekreterare
Daniel Fritz- Tjänsteperson Uppsala kommun
Jakob Andersson- Tjänsteperson Uppsala kommun
Ellinor Wik- Tjänsteperson Uppsala kommun
Anders Håkman- Tjänsteperson Uppsala kommun
Nicole Carpmann- Cykelfrämjandet
Joakim Löfstedt- Cykelfrämjandet
Torbjörn Albert- Cykelfrämjandet
Burkhard Zietz- Uppsala Cykelförening

Övriga deltagare:**Utses att justera:** Jonas Petersson**Justeringens****plats och tid:** Stationsgatan 12, den 27 februari 2020, klockan 18:00-20:00**Underskrifter:**
.....
, ordförande
.....
, justerare
.....
, sekreterare

PROTOKOLL

Datum: 2020-02-27

1. Mötets öppnande och val av justeringsperson

Ordförande Rickard Malmström hälsar deltagarna välkomna och informerar om kvällens tänkta dagordning. Mötet startar 18:00.

Rådet väljer Jonas Petersson som justerare.

2. Fastställande av föredragningslista

Rådet väljer att fastställa föredragningslistan.

3. Synen på cykeln och cyklandet

Informationspunkt och diskussionspunkt.

Burkhard Zietz representant från Uppsala cykelförening börjar presentationen, *synen på cykeln* med en bakgrund till val av ämnespunkt. Det finns olika perspektiv på hur samhället väljer att betrakta cykeln. En gemensam och vedertagen syn är att cykeln är ett hållbart färdmedel, med olika utvecklingspotential beroende på hur vi väljer att planera för cykeln i framtiden. Burkhard Zietz ifrågasätter hur miljövänlig cykeln är. Beroende på vad för transportmedel cykeln jämförs med kommer det ge resultera i olika svar. Cykeln är i sig inte hållbar, men jämfört med bilen är cykeln ett hållbarare transportalternativ. Burkhard Zietz presenterar skillnader i olika energimängder mellan cykel och bil och nämner att kombination mellan fordon och utformningen av infrastrukturen avgör hur effektivt ett färdmedel är.

Presentationen fortsätter med att diskutera fördelar och nackdelar med cykeln som färdmedel. Cykeln som färdmedel jämfört med bilen är mer förmånligt, bra för hälsa och spontan. Nackdelar är bland annat väderförhållanden, kräver energi och begränsad resesträcka. Det innebär att vissa aspekter måste förbättras för cyklister för att det ska bli mer effektivt att välja cykeln framför bilen. Burkhard Zietz tar upp att det finns ett behov att se över cykelns hastighetskrav om cyklandet ska öka. En cyklist cyklar i snitt mellan 10- 30 km/h, men dagens nya cyklar har en kapacitet att köra i mycket högre hastigheter. Det gör att cykeln kategoriseras som ett fordon vilket gör att det finns säkerhetsproblem med dagens utformning där fotgängare och cyklister delar på samma utrymme.

Burkhard Zietz presenterar förslag inom det regionala cykelnätet i Uppsala. Elcykeln och snabbcykelleder öppnar upp för längre transportsträckor. Lastcyklar blir allt vanligare och personer ser cykeln som ett färdmedel som även möjliggör transport av varor. Cykelnätet måste anpassas till längre resor och körfälten efter bredare cykelmodeller. Idag uppstår en konflikt mellan olika trafikslag när de samsas inom trånga gatuutrymmen. Burkhard Zietz öppnar upp för diskussion med rådets medlemmar om hur olika trafikslag kan samsas på trängre utrymmen, vilka trafikslag ska prioriteras? Bilen eller cykeln?

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande

PROTOKOLL

Datum: 2020-02-27

Presentationen avslutas med att diskutera konsekvenserna med att olika trafikslag delar på samma gatuutrymme. Idag förekommer hinder som hastighetssänkande åtgärder, dörrar/grinddörrar som öppnas ut mot gaturummet och bilar, på områden som är avsedda för cyklister, som i sin tur påverkar framkomligheten. Burkhard Zietz menar att detta kan beror på att synen på cykeln är att cykeln är ett mindre prioriterat transportmedel gentemot bilen. Annika Bexelius, avdelningschef förklarar att mindre bra lösningar mellan olika trafikslag kan uppstå när kommunen inte äger närliggande mark. Rickard Malmström, ordförande, och Daniel Fritz, tjänsteperson vid Uppsala kommun, förklarar att platserna med sämre planering klassas under begreppet *missing links*. Dessa plaster har en bristfällig utformning som grundar sig i att marken är privat ägd, och av tidigare bristfällig utformning och planering av område. Situationerna uppkommer när det finns flera starka samhällsintressen i ett område som gör att funktioner läggs till i efterhand vilket kan resultera i att trafiksituationen för cyklister försämrats. Burkhard Zietz tar upp att i takt med att cykeln får alltmer plats i gaturummet har det uppstått en otydlighet i korsningar kring väjningsplikt mellan bil och cykel. Rickard Malmström berättar att det är ett politiskt mål, samt att det finns intressen och viljor för att se över trafiksituationen för cyklister. Idag tittas det mer och mer på hur genomfartstrafiken för bilar kan ledas bort från centrum, vilket kommer att gynna fotgängare och cyklister.

4. Fika**5. En levande Innerstad Uppsala**

- *Minskad genomfartstrafik*
- *Nya potentiella områden för cykelparkering*

Informationspunkt och diskussionspunkt.

Nicole Carpmann representant från Cykelfrämjandet berättar om Uppsalas potential till att bli en mer levande innerstad. Genom att minska biltrafiken genom citykärnan och öka andelen cyklister skulle det resultera i en lugnare stadsmiljö. Centrums gator inte ska användas för genomfartstrafik, men bilen ska fortfarande vara en del av staden för att möjliggöra bilburna besökare. Nicole Carpmann presenterar olika trafiklösningar där biltrafiken leds om för att ge mer plats för gående och cyklister inom Uppsalas innerstad. För att möjliggöra för bilburna resenärer att besöka centrum krävs parkeringshus i utkanten av staden med god skyltning från det regionala vägnätet.

Nicole Carpmann fortsätter presentationen med att presentera olika gator inom Uppsala innerstad där gatuutrymmet är trångt på grund av att bil, cykel och gående samsas om samma yta. På dessa platser uppstår det problematik kring cykelns framkomlighet, vilket framför allt beror på att bilar använder centrum som genomfart. Nicole Carpmann presenterar olika lösningar på hur genomfartstrafiken kan minska. Det kan göras genom att förbjuda biltrafik på gator med höga bilflöden, exempelvis Kungsgatan, Stationsgatan och Islandsbron. Målet är att minska bilens användning av gator som uppmuntrar till genomfartstrafik genom centrum. Detta kan göras genom att uppföra pollare, kameror som läser av registreringsskyltar och böter.

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande

PROTOKOLL

Datum: 2020-02-27

Ett annat sätt att minska bilen i innerstaden är genom att dela upp staden i olika zoner. Principen går ut på att det inte ska gå att köra bil mellan zonerna förutom till fots eller med cykel, samt att föra in fossilfria helger.

Torbjörn Albert representant från Cykelfrämjandet fortsätter presentationen med att diskutera vikten av att planera innerstaden utifrån en mänsklig skala för att främja gående, cyklister och besökare. Torbjörn Albert ger förslag på flera större gator och korsningar, t.ex. Kungsgatan, Vaksalagatan, S:t Olofsgatan och Östra Ågatan, som har potential att omgestaltas för att minska bilflödet genom centrum och ger mer plats åt mjuka trafikanter för att skapa fler attraktiva utomhusmiljöer inom centrum. Rickard Malmström berättar att innerstadsstrategin föreslår flera förändringar för genomfartstrafiken, och att flera offentliga miljöer och gator i innerstaden kommer att göras om inom snar framtid. Ambitionen är att minska biltrafiken på fler gator inom centrum där omdirigeringen av biltrafik förhoppningsvis kommer kunna bli en långsiktig lösning. Vid tillfällig avstängning av biltrafik, görs mätningar för att förutse hur trafikflödena förändras inom Uppsala. Dessa mätningar underlättar för att se hur trafikflödena kommer att påverkas i framtiden om vissa vägar görs om till gånggata, gåfartsområde eller sommargata.

Joakim Löfstedt frågar hur Uppsala kommun ser på att skapa specifika områden inom centrum där in- och utfart för bilar är på samma plats, för att minska genomfartstrafiken. Detta är en strategi som används utomlands för att minska att bilar väljer att åka genom centrumområden. Anställda på kommunen svarar att detta är ingen strategi som har testats i Sverige, men att strategier med liknande resultat har studerats. De lägger även till att det är viktigt att planera för uttryckningsfordon som måste ha fri tillgänglighet till all bebyggelse. Det är därmed viktigt att utforma så att bilar begränsas men att körning med fordon ändå möjliggörs.

Per-Erik frågar hur organisationerna ser på placeringen av Uppsalas befintliga parkeringshus. Uppsala cykelförening och Cykelfrämjandet svarar att dagens placering är bra i nuläget och att första steget är att minska genomfartstrafiken för att sedan se hur trafikflödena utvecklar sig, för att därefter se över placeringen av parkeringshus. Jonas Petersson nämner att det är viktigt att inte glömma city-matbutikens behov av korttidsparkering för att underhålla deras verksamhet och erbjuda bilburna kunder möjlighet att handla.

Joakim Löfstedt, representant från Cykelfrämjandet berättar om potentiella platser för nya cykelparkeringar. Att möjliggöra för cykelresenärer som arbetar i centrum att parkera sina cyklar väderskyddade i parkeringshus som ligger vid viktiga målpunkter inom centrum, skulle gynna flera cyklister. En annan typ av parkering som skulle gynna cyklister men även andra aktiviteter och funktioner är dagsparkeringar, där en och samma yta kan användas till flera olika ändamål vid olika tider på dygnet. Joakim Löfstedt föreslår även en omplacering av cykelparkeringarna som ligger längst med Fysisån skulle gynna centrum genom att mer yta frigörs för fotgängare. Detta skulle även öka invånares och besökares kontakt med vatten i centrumområdet. Joakim Löfstedt avslutar presentationen med att berömma cykelparkeringarna som uppförts utanför Friskis&Svettis Väderkvarn, och säger att detta är ett exempel de vill se mer av.

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande

PROTOKOLL

Datum: 2020-02-27

6. Möten framöver

Rådets medlemmar bestämmer att ett datum för maj ska bestämmas inom kort och skickas ut till övriga medlemmar.

7. Mötet avslutas

Ordförande Rickard Malmström tackar för dagens möte och avslutar mötet klockan 20:00.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

