

**PROTOKOLL**

Datum: 2017-09-18

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

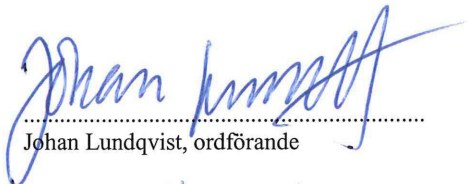
Johan Lundqvist (MP) – Ordförande  
 Calle Håkansson – Sekreterare  
 Julia Litborn – Uppsala Cykelförening  
 (UCF)  
 Burkhard Zietz – Uppsala Cykelförening  
 (UCF)  
 Max Stenberg – Uppsala Studentkår  
 Daniel Fritz – Tjänsteman Uppsala  
 Kommun  
 Oscar Forss - Tjänsteman Uppsala  
 Kommun  
 Björn Engström- Cykelfrämjandet  
 Joakim Löfstedt -Cykelfrämjandet  
 Claes Pile (V)


**Övriga  
deltagare:**

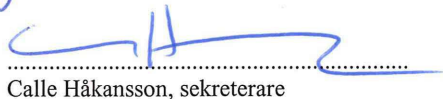
Gustav Törnqvist – Uppsala Parkering  
 Teresa Ugglå Kerrou – Tjänsteman Uppsala Kommun  
 Nina Hassaine Gustafsson – Uppsala Parkering

**Utses att  
justera:**

Björn Engström

**Justeringens****plats och tid:** Stationsgatan 12 , den 26/9-2017**Underskrifter:**

 .....  
 Johan Lundqvist, ordförande


 .....  
 Björn Engström, justerare


 .....  
 Calle Håkansson, sekreterare

**PROTOKOLL**

Datum: 2017-09-18

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

Ordförande Johan Lundqvist hälsar deltagarna välkomna och informerar om kvällens tilltänka dagordning. Rådet beslutar att utse Björn Engström till protokolljusterare.

**2. Fastställande av föredragningslista**

Rådet väljer att fastställa föredragslista med tillägget att under övrigt ska Cykelfrämjandet inbjuda till föreläsning, snabbcykelleder och vissa funderingar som kring den reviderade handlingsplanen diskuteras.

**3. Presentationsrunda**

Samtliga deltagare i rådet samt medarbetare från Uppsala Parkering presenter sig.

**4. Vad är ett cykelråd?**

Daniel Fritz, tjänsteman vid Uppsala Kommun, informerar vad ett cykelråd är och hur vi utformar det i Uppsala. På detta första möte vill tjänstemännen ge en liten omvärldsbevakning och presentera vilka städer i Sverige som har ett cykelråd idag. Daniel berättar även att det finns ett nationellt cykelråd som trafikverket driver. Vidare finns cykelråd lokalt i Gävle, Västerås, Karlstad, Köping, Örebro, Lidköping, Sundbyberg, Örebro och fler är på gång. De som ingår i cykelråden är tjänstemän, ungefär hälften av cykelråden har politiker som medlemmar samt att alla cykelråd har kommuninvånare, antingen som privatpersoner eller utifrån organisationer, som representanter.

I Uppsala har vi valt att politiker ska delta, där tre platser är vigda åt politiker varav två stycken är här idag. Minst fyra stycken tjänstemän från Uppsala Kommun kommer delta, idag har avdelningschef Michael Eriksson fått förhinder. Även Studentkårer från de två stora universiteten i Uppsala, olika intresseorganisationer, cykelhandlare och Polisen är inbjudna. Polisen har meddelat att de främst kommer delta i trafiksäkerhetsrådet men att de kan komma att delta när specifika frågor som är viktiga för deras organisation diskuteras. Daniel Fritz säger att det är helt upp till organisationerna att välja sina representanter till rådet. De olika cykelråden som finns i andra kommuner i Sverige har olika antal träffar varje år men vi har i Uppsala valt att ha cirka fyra träffar per år.

Daniel Fritz lyfter sedan vad de olika cykelråden arbetar med och säger att alla han har pratat med berättat om "win-win"-situationen som rådet kan medföra. Kommunen får informera berörda aktörer men kan också få input på projekt och planer. Det handlar om att skapa bättre kvalitet, kunna utforma hur kampanjer ska se ut och arbeta med cykeldagar som exempel. Det handlar mycket om att beskriva vad som händer i kommunen kring cykel frågor och vill ta input för att förbättra.

Sedan följde diskussion där tjänstemännen ville veta hur representanternas förväningar på cykelrådet såg ut. Max Stenberg från Uppsala Studentkår berättade att de tänker det som en referensgrupp för byggnationer och satsningar. Intresseorganisationerna måste få information och kunna påverka utformningen av cykelsatsningar i Uppsala. Representanter från UCF ställde frågan om det var sakfrågor på detaljfrågor eller mer strukturella frågor som rådet ska diskutera. Daniel Fritz berättar att enskilda sakfrågor, som exempelvis utformningen av en korsning, inte ska vara fokus och säger att det finns en felanmälningssida att anmäla fel till. Ordförande Johan Lundqvist säger att det främst ska diskuteras på systemnivå men att även mindre frågor måste få ta plats. Björn Engström från Cykelfrämjandet säger att de främst vill diskutera revideringen av handlingsplanen för cykeltrafik. Han säger att deras organisation ofta svara på remisser angående

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande

**PROTOKOLL**

Datum: 2017-09-18

cykelfrågor och är vana att arbeta med dessa frågor. Vidare vill Burkhard Zietz från UCF diskutera hur cykelfrågor kommer se ut i framtiden. Han funderar på hur Uppsala Kommun använder sig av olika tekniska lösningar och diskuterar att dagens lösningar ska hålla i 20-30 år där cykeltrafiken kommer öka. Claes Pile (V) säger att han gärna använder rådet för att få mer information kring goda exempel, han vill exempelvis veta hur felanmälningsfunktionen funkar för att bygga kompetens, han vill "lägga sina öron vid marken" och utnyttja kompetensen som finns i denna grupp. Vidare diskuterar de hur felanmälningen kan vara en sak att diskutera på nästa cykelråd. Daniel Fritz, Uppsala Kommun, säger att utgångspunkten är att vi tillsammans i gruppen har en kraft, där vi ska försöka höja kvalitén på våra cykelsatsningar. Tills nästa möte kan även Uppsala Kommuns Trafikstrategi vara en punkt att diskutera och ordförande Johan Lundqvist säger att om en till nästkommande vill skicka in frågor att diskutera så anmäler man det så gott det går innan. Claes Pile (V) säger att en stående dagordningspunkt att ha kan vara "det goda exemplet" för att även kan lyfta saker som är bra med cykeltrafiken i Uppsala. UCF avslutar diskussionen med att säga att det är väldigt positiva till att rådet införts.

**5. TrafiQ**

Teresa Ugglå Kerrou, tjänsteman vid Uppsala Kommun, informerar om en ny kampanj som precis startats – TrafikQ. Hon berättar att de under flera år har diskuterat trafiksäkerhet och hur man ska informera kring detta. Idag vet de flesta vad som gäller i trafiken men ändå så bryter vissa mot reglerna. I lagstift står det vad trafikanter har för skyldigheter och trots det har vi problem. Detta är såklart ett problem som finns runt om i hela Sverige. Trafikanter ser det ofta som att "det är ditt fel" i trafiken och vi vill inte att olika trafikgrupper ska peka ut varandra. Då har den stora frågan varit hur de ska arbeta för att nå ut, där de inte velat använda sig av pekpinnar i sin kampanj. Därför har de testat ett nytt sätt som inte används tidigare – TrafikQ. TrafikQ leker med att man ska få "Trafik IQ" där man ska använda sig av både hjärta och hjärna. Det är en kampanj som är uppdelad i två delar där den första delen handlar om att trafikanter ska reflektera över sitt beteende i trafiken. Sedan handlar nästa del om att gå ut särskilt till de område där det upplevts problem med trafikanter.

I detta första skeende av kampanjen är de ute på olika campus där de samarbetar med Uppsala Universitet och Ulltuna Studentkår. Kampanjen använder VR-glasögon där man ser två olika filmer utifrån en bilist och en cyklist perspektiv för att väcka känslor. Vid det första eventet i Uppsala Centrum visades att det går att nå ut till befolkningen. Vidare så finns det även ett QUIZ som bygger på Uppsala Kommuns enkät kring hur Uppsala ska bli Sveriges bästa cykelstad samt utifrån den rådande forskningen i ämnet. TrafikQ QUIZ:et handlar om att svara på 10 frågor för att få en bild av vilken typ av trafikant man är. Sedan i fredags (2017-09-15) har totalt 264 personer svarat och 86% har ett bra Trafik IQ. Vidare berättar Teresa Ugglå Kerrou att intresseorganisationerna i rådet gärna får kontakta henne för att boka in flera events där en får prova dessa VR-glasögon. Teresa Ugglå Kerrou har även tillsammans med Daniel Fritz och Oscar Forss diskuterat att cykelrådet skulle kunna användas som referensgrupp under en senare del av kampanjen.

Slutligen sker en diskussion kring kampanjen där Björn Engström från Cykelfrämjandet diskuterar vad som är orsaken till att människor gör fel, är det okunskap eller fel i infrastrukturen? Här lyfter Teresa Ugglå Kerrou att man digitalt eller på cykeldagen vill samla in vilka platser där trafikanter gör fel. Björn Engström lyfter Uppsalas gågata och att den har skyltar med Fordonstrafik förbjuden. Ser cyklister dem inte? Detta då cyklister ofta cyklar där ändå. Julia Litborn från UCF menar att det ofta är brister i infrastrukturen och jämför med Köpenhamn. Burkhard Zietz från UCF diskuterar även hur kommunen kan arbeta med märkningar för att cyklister ska hitta cykelställ. Till sist får medlemmarna av cykelrådet testa på VR-glasögon som används i kampanjen under pausen i mötet.

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande

**PROTOKOLL**

Datum: 2017-09-18

**6. Revidering av Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik**

Oscar Forss, tjänsteman vid Uppsala Kommun, berättar om arbetet för att revidera handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik. Han informerar om att man valt att ta fram en ny plan eftersom den nuvarande har "några år på nacken" och att Uppsala får allt fler cyklister. Vidare är även det viktigt eftersom det är en punkterna för att nå målet att bli Sveriges bästa cykel stad. Den reviderade handlingsplanen handlar om att höjda ribban och för att nå ditt utgår man från vissa dokument: cykelpolicy, riktlinjer, handlingsplanen för att bli Sveriges bästa cykel stad, 57-punker listan och cykelrevisionen. Det har varit en arbetsgrupp som arbetat fram förslaget, en styrgrupp med chefer som tagit beslut om åtgärder, ett internt samråd och en granskningsgrupp som arbetat med förslaget. Det som gjorts är att:

Höja ambitionsnivå

En intermodalitetssatsning – handlar om att hela resan ska funka, exempelvis att det ska finnas cykelparkering så att trafikanter väljer att använda cykeln istället för bil.

Man har valt att satsa mer på kommunikation.

Mer stråktänk där man vill prioritera vissa stråk.

Cykelöverfarter, vilket är ett viktigt arbetsområde som utförs.

Nudging – "knuffa resan rätt" - Kampanjer och viss fysisk utformning som gör att det blir en lättare att välja cykeln.

Julia Litborn från UCF inleder diskussionen med att säga att de ville skicka in en remiss kring handlingsplanen och tyckte det var tråkigt att de inte hade mer tid för detta. Daniel Fritz berättar att de egentligen skulle "klubbat" handlingsplanen i våras men att den blivit försenad. Tidigare har de tagit in mycket remiss svar, svar från fokusgrupper och externa remisser vilket medför att man inte valt att lägga ut denna handlingsplan för remiss. Julia Litborn undrar vidare hur långt ett remissvar får vara och Daniel Fritz säger att större mål, exempelvis kring antalet cyklister i Uppsala, blir svårt att hinna åtgärda. Ordförande Johan Lundqvist säger att detta är förvaltningens förslag och att de senare ska ta ett politiskt beslut på detta och där kan remissvar eventuellt påverka utformningen. Vidare undrar Max Stenberg från Uppsala Studentkår hur synpunkter som skickas in kommer hanteras. Daniel Fritz säger att allt som skickas in till tjänstemännen kommer granskas och att vissa saker i handlingsplanen kan justeras men att vissa saker kommer bli mer av en politisk fråga. Daniel Fritz säger även att de kan komma att ta med sig vissa punkter till nästa revidering av handlingsplanen. Teresa Uggle Kerrou tar även upp att Uppsala Kommun ska ta fram en ny trafikstrategi där cykelfrågor är viktiga och i den kan rådets synpunkter också bli aktuella.

Björn Engström från Cykelfrämjandet tycker överlag att förslaget är bra men är kritisk till innerstads-tänket. Han vill att Uppsala Kommun mer ska tänka på hur det går att skilja på cyklister, gångare och bilister och ser inspiration i Danmark. Mycket handlar om kombinationen mellan beteende och utformning av infrastrukturen. Burkhard Zietz från UCF undrar om kommunen har studerat hur många gående det är på cykelbanor och tvärtom eftersom det är ett problem idag. Daniel Fritz meddelar att någon sådan undersökning inte genomförts. Burkhard Zietz anser att det är bra att man satt upp målet att fler ska cykla, speciellt utifrån klimatperspektivet, men ställer sig frågande till att det kommer bli väldigt trångt på cykelbanorna om denna omfördelning från biltrafik till cykeltrafik sker. Därför menar han att kommunen måste bygga större cykelbanor för att bidra till omfördelningen ska ske. Daniel Fritz berättar att det mer är en fråga för trafikstrategin där mer och större cykelbanor kan ingå i en sådan. Julia Litborn från UCF vill att kommunen ska studera de positiva fallen och menar att tjänstemän ska åka på studieresor till Danmark och Nederländerna. Björn Engström pratar om att Uppsala Kommun måste arbeta för att minska biltrafiken där mer enkelriktade gator och mer "hårda" åtgärder för att försvåra för bilister och underlätta för cyklister. Han menar att man måste skapa mer incitament för att åka cykel istället för bil. Han tar upp exempel från Nederländerna där de lyckats minska biltrafiken i de centrala delarna av städerna. Max Stenberg från Uppsala Studentkår undrar om Uppsala Kommun genomfört någon konsekvensanalys av att det blir mer

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande

**PROTOKOLL**

Datum: 2017-09-18

cyklister i centrum. Vidare undrar han även om det enbart är snabbcykelleder som är prioriterade och menar på att cykelstråk mellan campus är väldigt viktiga för studenter. Slutligen avslutar ordförande Johan Lundqvist diskussionen och meddelar att ytterligare synpunkter får skickas in till tjänstemännen till senast fredagen den 22/9-17.

**7. Cykelparkeringsgarage**

Gustav Törnqvist från Uppsala Parkering kommer och diskuterar cykelparkeringsgaraget. Redan 1999 var det uppe på för första gången att bygga ett sådant men nu är det mer konkret. Han påvisar att det tilltänkta garaget är tänkt att byggas på en triangelyta vid centralpassagen. Detta utifrån utredningar som tidigare genomförts. Kommunen har sökt stadsmiljöpengar av detta och fått 50% beviljat (cirka 12,5 miljoner) vilket gör att det är viktigt att snart börja bygga. Det är ett tillfälligt bygglov om max 15 år på grund av resecentrums utformning, därför viktigt att välja rätt material. De har tittat på 3 olika alternativ:

1. Ett alternativ utan "lull-lull" som kommersiella aktörer, där det blir cirka 1800-plats, två våningar, man ska kunna cykla upp och ner och utformningen kring detta är såklart något som måste diskuteras.
2. En mer avancerad lösning, med andra aktörer. Men politiken ville hitta något mitt emellan dessa två alternativ:
3. Man vill hittar en yta som kan ha mobila ytor, exempelvis foodtrucks, alltså ytor som kan användas av andra aktörer. Man säger att man vill ha liv och rörelse för trygghetsaspekten men också för att nå vissa mål som finns kring stadsmiljö.

Tidigare har det diskuterats hur högt garaget ska vara där det bland annat diskuterats om det skulle vara tre våningar men det kräver hiss och det leder till att huset måste värmas upp, eftersom hissar ofta kräver det, och blir därmed inte aktuellt på grund av de höga uppvärmningskostnaderna. De har även diskuterat något slags trafikledningssystem eller informationstavlor för att visuellt kunna leda in cyklister till lediga platser. Björn Engström från Cykelfrämjandet tar upp att det finns sådana system i Nederländerna. Vidare berättar Gustav Törnqvist att det är alternativ tre som är målet detta utifrån de politiska beslut som tagits. Julia Litborn från UCF menar att det egentligen är dåligt att annan verksamhet tar upp plats för cykelparkeringar och detta menar Johan Lundqvist är för att Uppsala, liksom andra städer, måste få till liv och rörelse kring dessa områden. Burkhard Zietz undrar hur många fler platser som detta kommer ge och Daniel Fritz och Oscar Forss meddelar att det blir en ökning på omkring 20 % fler cykelparkeringar. Joakim Löfstedt från Cykelfrämjandet undrar vad målgruppen för garaget är och detta meddelar Gustav Törnqvist inte är klart då planeringen för garaget fortfarande sker. Max Stenberg undrar om det kan bli aktuellt med långtidsparkering då många studenter är bosatta över annan ort över sommaren och skulle vilja ha möjlighet till säkrare cykelparkering under denna tid. Björn Engström lyfter att det finns många cykelställ vid Lindvalls Kaffe som är outnyttjade och där skulle det gå att bygga långtidsparkering som är inhägnad. Han lyfter dock även att betalssystem inte fungerat bra i Malmö där dessa parkeringar stått oanvända vilket är något att tänka på vid byggnationen. Gustav Törnqvist från Uppsala Parkering ber om rådets synpunkter, exempelvis kring villigheten att betala för parkering. Tjänstemännen från Uppsala Kommun ska sätta ihop en lista med mer specifika frågor till rådets medlemmar för att samla in alla dessa synpunkter.

**8. Övrigt**

Björn Engström från Cykelfrämjandet bjuder in till ett föredrag av Alexander Stähle där han ska diskutera hur Uppsala ska bli Sverige bästa cykelstad. Detta sker på torsdagen 21/9-2017.

Daniel Fritz och Oscar Forss svarar även på frågor hur inventering av cykelvägnätet sker. De berättar att det finns vissa på gör detta på sommaren och att även Daniel och Oscar tillsammans med andra tjänstemän åker ut och granskar cykelvägnätet. De säger dock att de lever mycket på felanmälningar. Julia Litborn från UCF menar att Uppsala Kommun borde ta in flera perspektiv när dessa granskningar av vägnätet sker, exempelvis

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande

**PROTOKOLL**

Datum: 2017-09-18

hur upplever barn, student, pensionärer cykelvägarna? Teresa Uggle Kerrou berättar att de tagit in barnperspektivet när de granskat cykelvägar kring 40 olika skolor i Uppsala Kommun. Rådet säger dock att utformningen av gång och cykelvägar kan vara ett ämne att diskutera på framtida möten.

**9. Framtida möten**

Nästa möte föreslås att bli i december. Daniel Fritz berättar att han i samtal med de andra befintliga cykelråden hört att de planerat in alla möten på samma gång. Ordföranden Johan Lundqvist föreslår att de nästa möte ska planera in samtliga framtida möten. Max Stenberg från Uppsala Studentkår vill att det tydligare ska formulerats vad rådet ska göra. Johan Lundqvist menar att de inte vill formalisera rådet för mycket i detta skeende då de vill ha en öppen diskussion men att arbetet i framtiden kan bli mer formaliserat. Daniel Fritz lyfter slutligen om tiden 18:00 är passande vilket rådet instämmer i. Därmed ska tjänstemännen i rådet skicka ut förslag på nästkommande möte.

**10. Mötet avslutas**

Ordförande Johan Lindqvist (MP) tackar för kvällens möte och avslutar mötet 20:10.

---

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande