


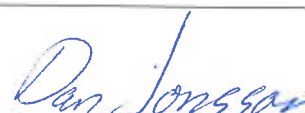

Plats och tid	Alceahuset, sammanträdeslokal Largen, 17.00 – 22.35	
Ledamöter	Hampe Klein, Lars Nilsson, Rosita Olsson Palmberg, Viking Skeeberg, Gunnar Widforss, Börje Löfvén, Magnus Hultgren, Elisabeth Karlstedt (§§ 6:1-6:36), Lars Magnusson (§§ 6:1-6:10), Johan Selenius-Rosengren	
Tjänstgörande ers	Ronny Ekström (§§ 6:1-6:18, 6:20-6:23, 6:28-6:44, 6:47-6:61), Berndt Hogreve (§§ 6:11-6:52, 6:54-6:61, Mats Højbrant (§ 6:53), Dan Jonsson (§§ 6:19, 6:24-6:27, 6:37-6:61), Björn Gertzén (§§ 6:45-6:46)	
Ersättare	Mats Højbrant (§§ 6:1-6:52, 6:54-6:61), Björn Gertzén (§§ 6:1-6:44, 6:47-6:61), Dan Jonsson, (§§ 6:1-6:18, 6:20-6:23, 6:28-6:36, Berndt Hogreve (§§ 6:1-6:10)	
Övriga	Maria Ulvsgård, bygglovchef, Anna Anderman väg- och trafikchef, Henrik Cederlund, trafikingenjör, Gisela Holmgren, landskapsarkitekt, Lisen Moll, controller, Charlotte Hedlund, översiktsplanerare, Johan Bergkvist, trafikplanerare, Robert Blomdahl, nämndsekreterare	
Utses att justera, plats och tid	Hampe Klein samt Ronny Ekström (ej §§ 19, 24-27 samt 45-46), Dan Jonsson justerar §§ 19, 24-27 samt 45-46 Justering ska om möjligt ske vecka 26.	
Sekreterare	 Robert Blomdahl	§§ 6:1 – 6:61
Ordförande	 Hampe Klein	
Justerande	 Ronny Ekström, förutom §§ 19, 24-27 samt 45-46, vilka justeras av Dan Jonsson	

BEVIS/ANSLAG

Justering av protokollet har tillkännagivits genom anslag 2015-06-26-
2015-07-17

Organ Byggnadsnämnden

Sammanträdesdatum 2015-06-16

Förvaringsplats för protokollet Alceahuset, Hackstavägen 22, samhällsbyggnadsförvaltningen

Underskrift 
Robert Blomdahl

- 6:1. Utseende av justerare och tid för justering
- 6:2. Anmälan av delegationsbeslut
- 6:3. Delgivningsärenden
- 6:4. Månadsuppföljning
- 6:5. Beslut om delegation av beslutanderätt i bostadsanpassningsärende
- 6:6. Trafiksäkerhetsprogrammet
- 6:7. Tillgänglighetsprogrammet
- 6:8. Remissvar till länsstyrelsen - Hastighet Ramsmoraviken
- 6:9. Information från landskapsarkitekt Gisela Holmgren
- 6:10. Information översiktsplanering & bostadsförsörjning - Charlotte Hedlund
- 6:11. BERGA 11:85 (STORÄNGSTORGET 4)
Tillbyggnad av restaurang med uteservering - redan utfört
- 6:12. BERGA 6:631 (TJÄRDALSVÄGEN 7)
Nybyggnad av enbostadshus och garage
- 6:13. BERGA 6:632 (TJÄRDALSVÄGEN 5)
Nybyggnad av enbostadshus och garage
- 6:14. BOLBY 1:48 (TRÄDGÅRDSVÄGEN 6B)
Strandskyddsdispens för ändring av brygga
- 6:15. DYVIK 39:1 (LILLBODAVÄGEN 38)
Nybyggnad av garage och rivning av carport
- 6:16. DYVIK 46:17 (SÖDRA RÖRÄNGSSLINGAN 26)
Strandskyddsdispens för nybyggnad av uthus - bygglovfri åtgärd
- 6:17. DYVIK 46:17 (SÖDRA RÖRÄNGSSLINGAN 26)
Strandskyddsdispens för förlängning av brygga
- 6:18. FLAXENVIK 2:260 (FLAXENVIKS BRYGGVÄG 24)
Strandskyddsdispens för uppförande av båtlyft
- 6:19. GRINDMOSSAN 1:52 (RÄNNILSVÄGEN 11)
Nybyggnad av garage
- 6:20. HUSARÖ 1:58 (HUSARÖ LOTSBERG SVÄGEN 10)
Tillbyggnad av fritidshus
- 6:21. INGMARSÖ 1:224 (BRÄNNÄNGSVÄGEN 101A)
Nybyggnad av gäststuga

- 6:22. INGMARSÖ 2:3
Förhandsbesked om nybyggnad av magasin/förråd med framtida avstyckning
- 6:23. INGMARSÖ 3:40 (BRÄNNÄNGSVÄGEN 2)
Anmälan om förhållande på fastigheten
- 6:24. KVISSLINGBY 1:81 (NORRA ATRIUMVÄGEN 2)
Nybyggnad av enbostadshus (del av radhus)
- 6:25. KVISSLINGBY 1:82 (NORRA ATRIUMVÄGEN 4)
Nybyggnad av enbostadshus (del av radhus)
- 6:26. KVISSLINGBY 1:83 (NORRA ATRIUMVÄGEN 6)
Nybyggnad av enbostadshus (del av radhus)
- 6:27. KVISSLINGBY 1:86 (NORRA ATRIUMVÄGEN 8)
Nybyggnad av enbostadshus (del av radhus)
- 6:28. LAPPDAL 2:11 (SEVENIUSVÄGEN 55)
Nybyggnad av stall och förrådsbyggnad
- 6:29. LAPPDAL 2:2 (LAPPDALS GÅRD 1)
Förhandsbesked om nybyggnad av två enbostadshus med framtida avstyckningar
- 6:30. LERVIKSTORP 1:29 (SKÄRDALAVÄGEN 55)
Tillbyggnad av fritidshus
- 6:31. LILLNÄS 1:49 (NYBERGS BACKE 9)
Nybyggnad av enbostadshus och uthus
- 6:32. MARGRETELUND 52:1 (KUNGSBACKSVÄGEN 5)
Strandskyddsdispens för anläggande av brygga
- 6:33. MELLANSJÖ 2:1
Nybyggnad av tre st hallar
- 6:34. MJÖLKÖN 1:1 (MJÖLKÖ BRYGGA 1)
Strandskyddsdispens för anläggande av brygga samt muddring
- 6:35. NOLSJÖ 1:103 (NOLSJÖVÄGEN 7C)
Nybyggnad av enbostadshus och garage
- 6:36. NORRÖ 2:52 (NORRÖ SJÖVÄG 29)
Förhandsbesked om nybyggnad av enbostadshus med framtida avstyckning
- 6:37. PRÄSTGÅRDEN 1:4 (STORA SKOGSTORP 2)
Förhandsbesked om nybyggnad av enbostadshus med framtida avstyckning

- 6:38. RUGGSÄTTRA 1:37 (ENAREVÄGEN 39)
Nybyggnad av enbostadshus
- 6:39. RUGGSÄTTRA 1:44 (ENAREVÄGEN 25)
Nybyggnad av enbostadshus och garage
- 6:40. SKEPPSBOL 1:25 (SKIRHULTSVÄGEN 56)
Tillbyggnad av fritidshus
- 6:41. SMEDBY 25:7 (TEGELBRUKSVÄGEN 37)
Tillbyggnad av kedjehus
- 6:42. STAVA 4:185 (FLÄDERVÄGEN 6)
Nybyggnad av garage och rivning av uthus
- 6:43. STENSVIK 1:138 (SOLVIKSVÄGEN 19)
Nybyggnad av sjöbod samt anläggande av brygga
- 6:44. SVARTGARN 2:205 (BRODDSTIGEN 17)
Strandskyddsdispens för anläggande av brygga och bygglovfritt uthus
- 6:45. TUNA 10:47 (ÖSTERSKÄRSVÄGEN 42)
Nybyggnad av flerbostadshus och gästhus samt rivning av affärsbyggnad
- 6:46. TUNA 6:25 (ÅKERSBERGAVÄGEN 45C)
Nybyggnad av enbostadshus
- 6:47. TUNA 3:84 (KLAPPBRYGGAN 3)
Tillbyggnad av restaurang
- 6:48. TUNA 9:204 (SÖDRA ÅSVÄGEN 33C)
Nybyggnad av enbostadshus
- 6:49. TUNA 9:205 (SÖDRA ÅSVÄGEN 33B)
Nybyggnad av enbostadshus
- 6:50. TUNA 9:206 (SÖDRA ÅSVÄGEN 33A)
Nybyggnad av enbostadshus
- 6:51. TUNA 9:207 (VÄNDVÄGEN 4 B)
Nybyggnad av enbostadshus
- 6:52. TUNA 9:3 (VÄNDVÄGEN 4)
Nybyggnad av enbostadshus
- 6:53. TÄLJÖ 1:148 (TYRVÄGEN 12)
Uppförande av carport och vedbod, redan utfört
- 6:54. VÄSTRA LAGNÖ 1:159 (LAGNÖVÄGEN 123)
Nybyggnad av lusthus och sjöbod

- 6:55. ÅKERSTORP 51:2 (LÖVGÅRDSVÄGEN 5)
Strandskyddsdispens för förlängning av strandskoning
- 6:56. ÄPPLARÖ 1:44 (ÄPPLARÖ 35)
Tillbyggnad av fritidshus - ändring av lov
- 6:57. ÄTTARÖ 1:211 (ISÄTTRAVIKSVÄGEN 25)
Tillbyggnad av fritidshus
- 6:58. ÖSTER-TRANVIK 1:76 (STAVESTRÖMSVÄGEN 18)
Nybyggnad av uthus och anläggande av brygga/bryggdäck - redan utfört samt bygglov för befintlig bygglovfri byggnad
- 6:59. Byggnadsnämndens båtutflykt
- 6:60. Boverkets interaktiva hemsida – information
- 6:61. Digital nämndhantering – förlängd provperiod

§ 6:1

Utseende av justerare och tid för justering

Till att justera protokoll från dagens sammanträde utses Hampe Klein samt Ronny Ekström. Då Ronny Ekström avser anmäla jäv i några ärenden utses Dan Jonsson att justera protokollet i dessa punkter.

Protokoll ska om möjligt föreligga för justering vecka 26.

§ 6:2

Anmälan av delegationsbeslut

Byggnadsnämnden har överlåtit beslutanderätt i enlighet med byggnadsnämndens delegationsordning.

Dessa beslut, fattade med stöd av delegationsordningen, ska redovisas till nämnden.

Byggnadsnämnden beslutar att till protokollet anteckna anmälan av beslut, enligt till beslutet bifogad bilaga (BN § 6:2/2015).

Delegationsbeslut inom trafik- och samhällsbehovsresor		Beslutsdatum			
BN Juni 2015					
Punkt 2.1	Yttrande till länsstyrelse, polismyndighet, trafikverk och andra myndigheter gällande väg och trafikfrågor som berör trafikreglering eller hastighetsfrågor och som inte är av principiell karaktär eller innebär betydande ekonomiska följder				Handläggare
Punkt 2.2	Beslut om lokal trafikföreskrift				
Punkt 2.6	Yttrande samt beslut om dispens (lång, bred eller tung transport)	150201-150331 150401-150531	8 st 14 st		AA Handläggare HC HC
Punkt 2.7	Parkeringsställd för rörelsehindrad	150501-150531	18 utfärdade, 15068-15086		Handläggare HC
Punkt 2.10	Flyttning av fordon enligt förordningen (1962:198)	150301-150531	23 st		HC
Punkt 2.14	Beslut om skolskjuts för särskola				Handläggare
Punkt 2.13	Beslut om skolskjuts för grundskolan	150301-150531 150601-150605	avslag 3 st taxi, 6 st SL-kort avslag 1 st taxi		Handläggare ML ML
Punkt 2:18	Beslut om Riksfärdtjänst, både bifall och avslag	150501-150531	9 beslut, R 19-27		Handläggare SD EP
Punkt 2:19	Yttranden till Färdtjänstavdelningen, SLL	150501-150531	21 yttranden, F 117-137		Handläggare SD EP
Punkt 2:20	Beslut om kommunal färdtjänst	150501-150531	21 beslut, K 18-38		Handläggare SD

HL

RS

§ 6:3

Delgivningsärenden

Byggnadsnämnden beslutar att notera delgivningen av nedan följande handlingar.

A.

Mark- och miljödomstolens dom:

2015-05-26, *Tråsättra 1:591*, BN beslutade 2014-04-23 att lämna bygglov för tillbyggnad av ett enbostadshus med carport. Beslutet överklagades till lst som avslag överklagandet. Lst:s beslut har överklagats till MMD som avslår överklagandet.

2015-05-27, BN (delegation), *Hacksta 2:242 och 2:244* beslutade 2014-12-10 att lämna bygglov för nybyggnad av enbostadshus och carport förråd. Beslutet överklagades till lst som avslag överklagandet. Lst:s beslut har överklagats till MMD som avslår överklagandet.

B.

Förvaltningsrättens dom:

2015-05-28 (*BAB*), BN beslutade 2015-03-04 att bifalla ansökan om bostadsanpassningsbidrag för montering av ramp till entré – samtidigt avslogs ansökan om bidrag för ombyggnad av dusch på övervåning och för trapphiss mellan entrévåning och övervåning. Beslutet har överklagats till FR som avslår överklagandet. Samtliga boendefunktioner finns eller kan, genom omdisponering, ordnas på entrévåningen.

C.

Länsstyrelsens beslut:

2015-05-05, *Västra Lagnö 1:244*, Överklagande av BN:s beslut 2015-01-27 att lämna bygglov för nybyggnad av enbostadshus och gäststuga. Beslutet har överklagats till Lst som avslår överklagandet.

2015-05-13, *Östra Lagnö 1:98*, Överklagande av BN:s beslut 2013-11-19 att vid vite förelägga om avlägsnande av brygganläggning och bryggdäck. LSt avskriver ärendet från vidare handläggning. (Lst har prövat det överklagade beslutet i sak i ärende med annat beteckningsnummer, beslut 2015-01-22).

2015-05-22, *Västra Lagnö 1:11*, Överklagande av BN:s beslut 2014-03-18 att inte medge strandskyddsdispens för förändring av brygga. Lst avvisar yrkande om att lst ska förklara att bygglov inte krävs för förlängning av brygga. Lst avslår överklagandet i övrigt.

2015-05-27, *Berga 6:285*, Överklagande av BN:s beslut 2014-12-16 att neka bygglov för tillbyggnad av enbostadshus (uterum). Lst avslår överklagandet.

2015-05-28, *Grundvik 1:60*, Lst beslutar att prövning ska ske av BN:s beslut 2015-04-21 att medge strandskyddsdispens för muddring och uppläggning av muddermassor.

2015-05-28, *Skeppsbol 1:11*, Prövning av BN:s beslut 2015-01-27 att medge strandskyddsdispens för nybyggnad av enbostadshus och garage. Lst beslutar att inte upphäva eller i övrigt ändra BN:s beslut. Nämndens beslut står därmed fast.

2015-05-28, *Brottö 1:7*, Prövning av BN:s beslut 2014-01-28 att medge strandskyddsdispens för uppförande av två gäststugor. Lst beslutar att inte upphäva eller i övrigt ändra BN:s beslut.

§ 6:4

Byggnadsnämndens månadsuppföljning per 31 maj 2015

Beslut

Byggnadsnämndens beslut

Månadsuppföljningen per den 31 maj 2015 och prognos på helårsutfallet för 2015 godkänns och överlämnas till kommunstyrelsen.

Bakgrund

Byggnadsnämndens utfall för perioden uppgår till -13 219 tkr, vilket motsvarar 97 % av periodbudgeten. Detta innebär en positiv budgetavvikelse på 451 tkr. Bokslutsprognosen visar på ett överskott om 500 tkr

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande, daterat 2015-06-10, från samhällsbyggnadsförvaltningen.

Bilagor

1. Ekonomisk uppföljning per 31 maj, Byggnadsnämnden

Ekonomisk uppföljning per 31 maj, Byggnadsnämnden

Ekonomisk sammanställning

BUDGETUPPFÖLJNING MAJ 2015

Byggnadsnämnden

Förvaltningschef: Kent Gullberg

Ordförande: Hampe Klein

Driftsredovisning (tkr)	HELÅR				PERIOD: JAN - MAJ		
	Budget 2015	Prognos 2015	Budget-avvikelse	Utfall 2014	Period-budget	Utfall perioden	Budget-avvikelse
Verksamhetens intäkter							
Avgifter	9 900	10 250	350	9 704	4 125	5 073	948
Övriga intäkter	0	0	0	0	0	0	0
Summa intäkter	9 900	10 250	350	9 704	4 125	5 073	948
Verksamhetens kostnader							
Personalkostnader	-11 637	-11 487	150	-9 705	-4 849	-4 406	443
Lokalkostnader	-821	-821	0	-867	-343	-391	-48
Kapitalkostnader	-194	-194	0	-94	-81	-75	6
Köp av verksamhet	-291	-291	0	-364	-121	-109	12
Övriga kostnader	-29 757	-29 757	0	-28 737	-12 401	-13 311	-910
Summa kostnader	-42 700	-42 550	150	-39 767	-17 795	-18 292	-497
Verksamhetens nettokostnader	-32 800	-32 300	500	-30 063	-13 670	-13 219	451

Driftsredovisning per verksamhet (tkr)	HELÅR				PERIOD: JAN - MAJ		
	Budget 2015	Prognos 2015	Budget-avvikelse	Utfall 2014	Period-budget	Utfall perioden	Budget-avvikelse
Nämnd	-883	-883	0	-855	-367	-383	-16
Bygglov	-1 879	-1 379	500	-790	-784	643	1 427
Förmedlingsorgan	-236	-236	0	-126	-99	-99	0
Bostadsanpassningsbidrag, åtgärder	-4 305	-4 305	0	-4 647	-1 794	-1 087	707
Bostadsanpassningsbidrag, adm.	-992	-992	0	-957	-415	-474	-59
Samhällsbetalda resor, entreprenad	-20 200	-20 200	0	-19 063	-8 417	-10 288	-1 871
Samhällsbetalda resor, adm.	-2 608	-2 608	0	-2 348	-1 087	-1 044	43
Parkeringsövervakning	251	251	0	267	105	110	5
Trafik och tillgänglighet	-1 947	-1 947	0	-1 544	-812	-597	215
Verksamhetens nettokostnader	-32 800	-32 300	500	-30 063	-13 670	-13 219	451

INVESTERINGSBUDGET 2015

Projekt, Benämning	Budget Kostnader	Budget Intäkter	Netto-kostnader	Prognos 2015	Prognos-avvikelse	Utfall perioden	Återstår av budget
0207 Tillgängligåtg busshpl	-1 000	500	-500	-500	0	0	500
0242 Omskyln hastighetsplan	-500	0	-500	-500	0	0	500
1602 Trafiksäkerhetsåtgärder	-1 500	500	-1 000	-1 000	0	0	1 000
Investeringsbudget tot	-3 000	1 000	-2 000	-2 000	0	0	2 000

Sammanfattning

Byggnadsnämndens utfall för perioden uppgår till -13 219 tkr vilket motsvarar 97 % av periodbudgeten. Detta innebär en positiv budgetavvikelse på 451 tkr.

Bokslutsprognosen visar på ett överskott om 500 tkr som i sin helhet återfinns inom bygglovverksamheten.




Kommentarer till periodens utfall

Intäkter

Intäkterna för perioden visar på en positiv avvikelse om 948 tkr, vilket i sin helhet återfinns inom bygglovverksamheten. Detta ses bland annat ha ett samband med att de hanterar en större mängd ärenden idag än de gjorde samma tid förra året.

Kostnader

Bygglovverksamheten redovisar ett upparbetat överskott gentemot budget för personalkostnader, då man under början av året inte hade full personalstyrka. Idag är bemanningen uppe på budgeterad nivå.

Störst kostnadsavvikelse jämfört mot budget återfinns inom samhällsbetalda resor. Detta då man även i år har en linjär budget med jämn fördelning över året när man i praktiken har mycket lägre kostnader under sommarmånaderna.

Verksamhetsområde

Bygglovverksamheten redovisar ett överskott mot budget på 1 427 tkr, vilket kan härröras till såväl högre intäkter som lägre kostnader jämfört med periodbudgeten. Att intäkterna är högre kan härledas till såväl fluktuationer som är normalt förekommande inom verksamhetsområdet samt att det har skett en stor ökning av antal hanterade ärenden jämfört med förra året.

Bostadsanpassningsbidrag redovisar lägre utfall mot budget och har en positiv avvikelse på 707 tkr. Jämfört med motsvarande period föregående år ligger utbetalda bidrag något lägre, vilket i kombination med en förstärkt budgetram 2015 bidrar till redovisat överskott.

Samhällsbetalda resor redovisar ett budgetunderskott om -1 871 tkr vilket både beror på säsongvariationer i verksamheten som möter en linjär budget samt att dyrare resekatgorier under denna period varit högre än beräknat.

Kommentar till bokslutsprognos

Antalet ärenden inom bygglovverksamheten ökat kraftigt jämfört med samma period förra året. Alla ärenden leder inte till intäkter och avgifterna varierar dessutom, vilket innebär att kostnader för ärenden inte alltid står i paritet till de intäkter som de leder till. Med detta som utgångspunkt har man beräknat att bokslutsprognosen kommer att landa på 500 tkr i överskott för bygglov. Delvis beror det på minskade personalkostnader under början av året och resterande del härrörs till högre intäkter.

Prognosen för bostadsanpassningsbidrag ligger kvar på budgetnivå då överskottet snabbt kan förbrukas om endast ett fåtal kostsamma ärenden skulle inkomma, något som i och med stor del av året återstår är mycket möjligt.



Gällande samhällsbetalda resor redovisas en budgetavvikelse på -1 871 tkr för perioden. Med hänsyn tagen till de tre kostnadsfria månaderna för skolskjuts och de tre billigare månaderna för turbundna resor, färdtjänst och riksfärdtjänst ligger kostnaderna fortfarande enligt väntad nivå. Generellt sett redovisar verksamheten budgetunderskott fram t.o.m. juli, augusti och september då vi inte har några kostnader för skolskjuts, vilket möts av en linjär budget. Därmed bedöms bokslutsprognosen visa en budget i balans.

Gällande investeringsbudgeten inom byggnadsnämnden ligger bokslutsprognosen kvar på samma nettonivå som den enligt kommunfullmäktige beslutade budgetramen. Däremot finns redan nu indikationer på att den statliga medfinansieringen inte kommer att uppgå till budgeterade nivåer, vilket även påverkar kostnadsutrymmet för investeringarna.

§ 6:5

Beslut om delegation av beslutanderätt i bostadsanpassningsärende

En ansökan om bostadsanpassningsbidrag har inkommit, vilken föranleder förväntade kostnader överstigande de 100 tkr som nämnden har delegerat beslutanderätt i till kontoret.

I aktuellt ärende (dnr 2015-066) beräknas kostnaderna kunna uppgå till < 220 tkr.

Efter kortare föredragning av ärendet beslutar nämnden att uppdra åt kontoret att fortsatt hantera och besluta om de kostnader som därvid kommer att uppstå.

§ 6:6

Trafiksäkerhetsprogram, åtgärdsplan i Österåkers kommun 2015

Beslut

Byggnadsnämnden beslutar

1. Trafiksäkerhetsprogram inklusive investeringsplan för mindre trafiksäkerhetsåtgärder i Österåkers kommun 2015 godkänns.
2. Omprioritering av åtgärder vid behov godkänns.

Nämndens slutsatser

Målgrupperna för trafiksäkerhetsprogrammet är samtliga oskyddade trafikanter, främst med hänsyn till barn, äldre och människor med funktionsvariation.

Investeringsplanen för mindre trafiksäkerhetsåtgärder beskriver hur förvaltningen/nämnden har för avsikt att nyttja tilldelade medel under 2015.

Trafiksäkerhetsåtgärderna kan behöva omprioriteras om de ekonomiska förutsättningarna förändras.

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat 2015-05-29 från samhällsbyggnadsförvaltningen.

Bilagor

Bilaga 1. Trafiksäkerhetsprogram, åtgärdsplan i Österåkers kommun 2015.

Trafiksäkerhetsprogram, åtgärdsplan i Österåkers kommun 2015

Syfte och mål

Trafiksäkerhetsprogrammet syftar till att beskriva trafiksäkerhetsarbetet för 2015 inklusive de investeringsåtgärder som planeras. Målet är att skapa en trafiksäkrare kommun med färre skadade och dödade i trafiken.

Motiv och riktlinjer

Nollvisionen är utgångspunkten i kommunens trafiksäkerhetsarbete. Nollvisionen är ett långsiktigt mål som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarigt i trafiken. En av förutsättningarna för Nollvisionen är att ansvaret i vägtrafiken delas mellan trafikanter och systemutformare. Kommunen ska i egenskap av systemutformare arbeta för att vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas så att målet nås.

Kommunfullmäktige har för mandatperioden antagit fyra prioriterade mål varav ett är att Österåker ska vara bästa skolkommun i länet. För att nå målet är det viktigt att barnens väg till och från skolan är trafiksäker. Kommunens trafikplan (2010) skapar förutsättningar för att trafikplaneringen bidrar till ett långsiktigt hållbart samhälle och ett transportsystem som kännetecknas av god tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet. Målgrupperna som omfattas av kommunens trafiksäkerhetsarbete är samtliga oskyddade trafikanter, med särskilt fokus på barn, äldre och människor med funktionsnedsättning. Detta motiveras genom att ett tillgängligt och trafiksäkert transportsystem för dessa grupper innebär ett system som är trafiksäkert för alla.

Fysiska åtgärder

Trafiksäkerhetsarbetet omfattar såväl fysiska trafiksäkerhetsåtgärder som andra typer av insatser som exempelvis information om trafiksäkerhet i skolor. Investeringsplanen redovisar de åtgärder som prioriteras 2015 och som ryms inom avsatt budget. Resterande platser där trafiksäkerheten behöver förbättras genomförs under kommande år. Åtgärdsförslagen för 2015 omfattar enklare trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet och fokus ligger på åtgärder som syftar till en säkrare skolväg.

De fysiska trafiksäkerhetsåtgärderna är att betrakta som principlösningar. Exakta åtgärder för respektive objekt fastslås i detaljprojekteringen. Kostnader är uppskattningar enligt föreslagna principlösningar. För identifiering och prioritering av åtgärdsvalsplatser används bland annat trafikstatistikprogrammet STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) och trafikmätningar som Väg- och trafikenheten tagit fram. Väg- och trafikenheten beaktar även områden eller platser där det inkommer mycket synpunkter gällande trafiksäkerheten.

Trafiksäkerhetsfrågan är en viktig och naturlig del i samhällbyggnadsförvaltningens dagliga verksamhet. Detta innebär att trafiksäkerhetsfrågan ska ingå i samtliga projekt som samhällbyggnadsförvaltningen är med och deltar i, även om det inte är ett projekt direkt kopplat till trafiksäkerhet.

Attitydpåverkan och information

En stor del av arbetet med att förbättra trafiksäkerheten sker genom information och attitydpåverkan. Målet är att öka engagemanget och medvetandet om trafikfrågor. Detta arbete sker bland annat genom informations- och trafiksäkerhetskampanjer och genom att bredda deltagandet i trafiksäkerhetsarbetet till olika aktörer. Väg- och trafikenheten arbetar till exempel med att bygga upp ett kontaktnät med rektorer och lärare i kommunen för att ge stöd till trafikundervisning, men även med att anordna praktiska aktiviteter såsom mopedmästarna och cykeldagar.

Hastighetsefterlevnad

En viktig åtgärd för att förbättra trafiksäkerheten i Österåkers kommun är att minska hastighetsöverträdelserna. Rätt hastighet är en förutsättning för att minska antalet skadade och döda. Vägar och gators utformning bör anpassas så att gällande hastighetsbegränsningar hålls. Rätt hastighet bidrar också till en attraktiv stadsmiljö och mindre miljöbelastning. Väg- och trafikenheten arbetar aktivt med att öka efterlevnaden på det kommunala vägnätet. För att uppmana bilister att hålla rätt hastighet placeras digitala hastighetsskyltar intill vägar där hastighetsöverträdelser förekommer, främst i anknäytning till kommunens skolor. Under 2014 införskaffades fler digitala skyltar för att placeras på lämpliga platser. Vi stödjer även polisen i deras trafikövervakning och informerar om platser som upplevs trafikfarliga.

Inom ramen för trafiksäkerhetsarbetet ingår även trafikmätningar, dessa används som underlag för prioritering av framtida säkerhetsåtgärder samt för att effekterna av genomförda åtgärder ska kunna utvärderas. Under hösten 2015 planeras mätningar på cirka 20 punkter längs det kommunala vägnätet.

Samordning, uppföljning och kompetenshöjning

För att kunna bedriva ett effektivt trafiksäkerhetsarbete krävs det att enheten håller sig uppdaterad om nyheter och aktuell forskning samt hur trafiksäkerhetsarbetet bedrivs i övriga delar av landet; så kallad omvärldsbevakning. Enheten deltar därför i regionala och nationella nätverk för erfarenhetsutbyten samt andra aktiviteter som innebär kompetenshöjning.

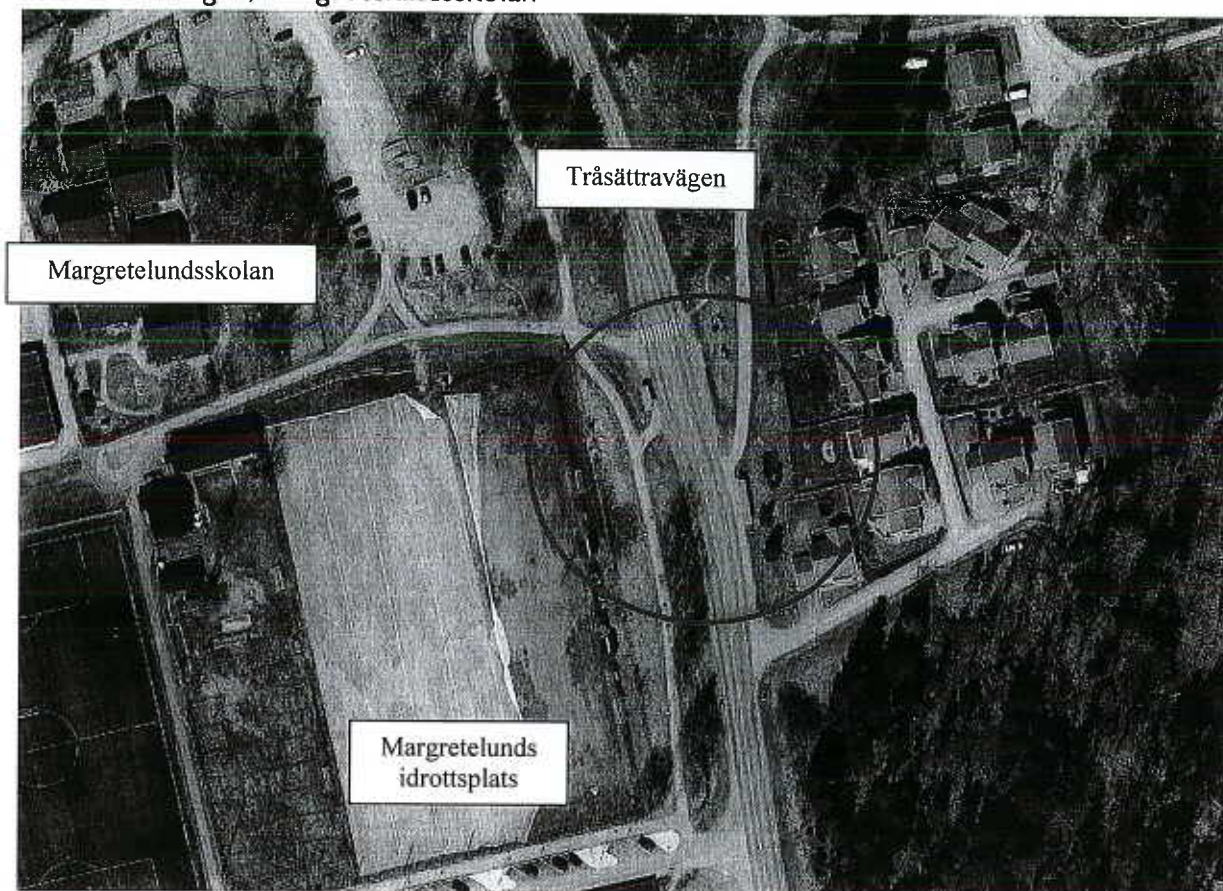
För att öka kunskapen om de olyckor som inträffar i kommunen och de platser som anses osäkra ur trafiksynpunkt behöver kommunen fortsatt ha en nära samverkan med Trafikverket, Transportstyrelsen och Trafikförvaltningen.

Återrapportering

Uppföljning till byggnadsnämnden sker i samband med delårsrapportering och bokslut.

Investeringsplan 2015

I. Tråsättravägen, Margretelundsskolan



Problem: Det är mycket buss- och biltrafik längs Tråsättravägen och övergångsstället är fel placerat i jämförelse till busshållplatserna framtida placering. Många barn passerar här varje dag då det är närhet till både skola och idrottsplats. Det finns ingen bra gångbana mellan busshållplatsen och övergångsstället på ena sidan. Vägen är bred och inbjuder till höga hastigheter.

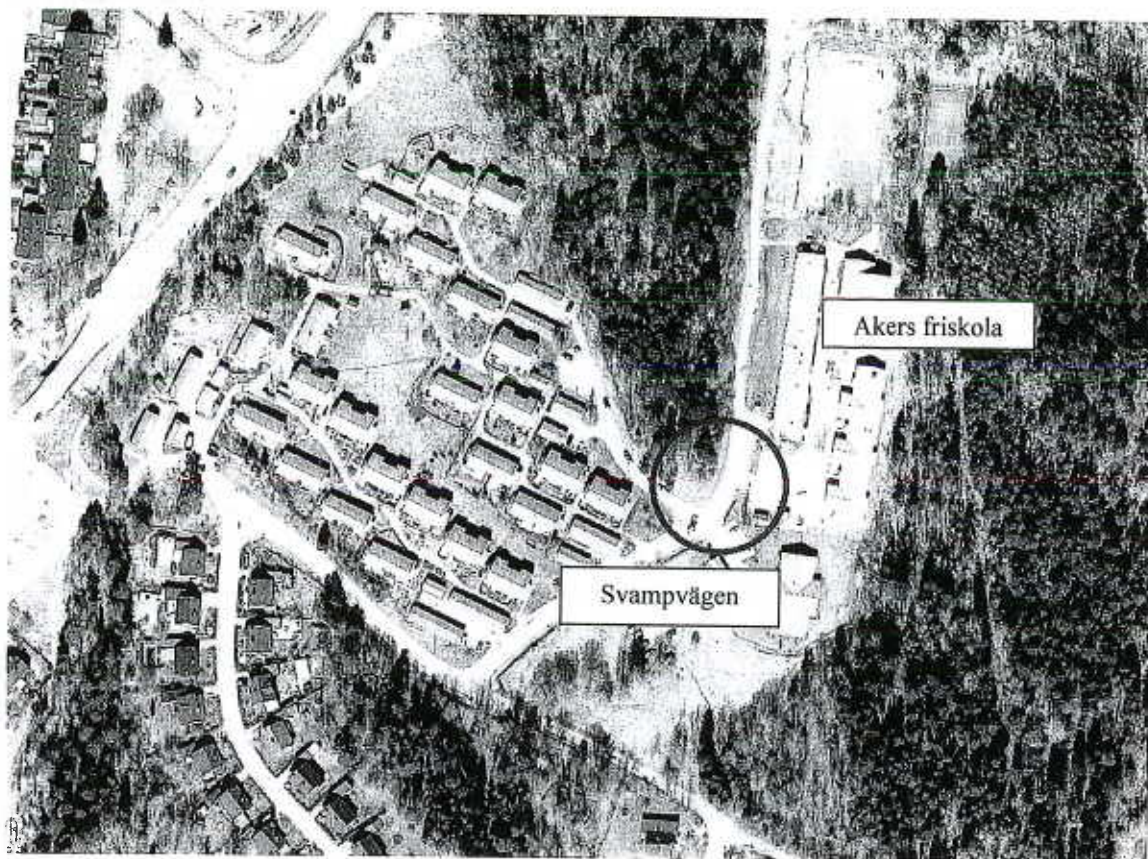
Åtgärd: I samband med att busshållplatserna flyttas och tillgänglighetsanpassas, åtgärdas en passage med refug över Tråsättravägen. Gångbana på den östra sidan kommer att anläggas så att bostadsområdet kan ta sig till och från busshållplatsen. En mittrefug med räcke kommer sättas upp för att dels omöjliggöra omkörning vid busshållplatserna men även så att ingen kan springa rakt ut i gatan, utan måste ta sig till övergångsstället.

Uppskattad kostnad: övergångsställe med refug – 200 tkr. Varav statlig medfinansiering 30 tkr (15 %)

Förväntade effekter: Säkrare passage över Tråsättravägen för oskyddade trafikanter samt en bättre hastighetsefterlevnad.

[Handwritten signature]

2. Akers friskola



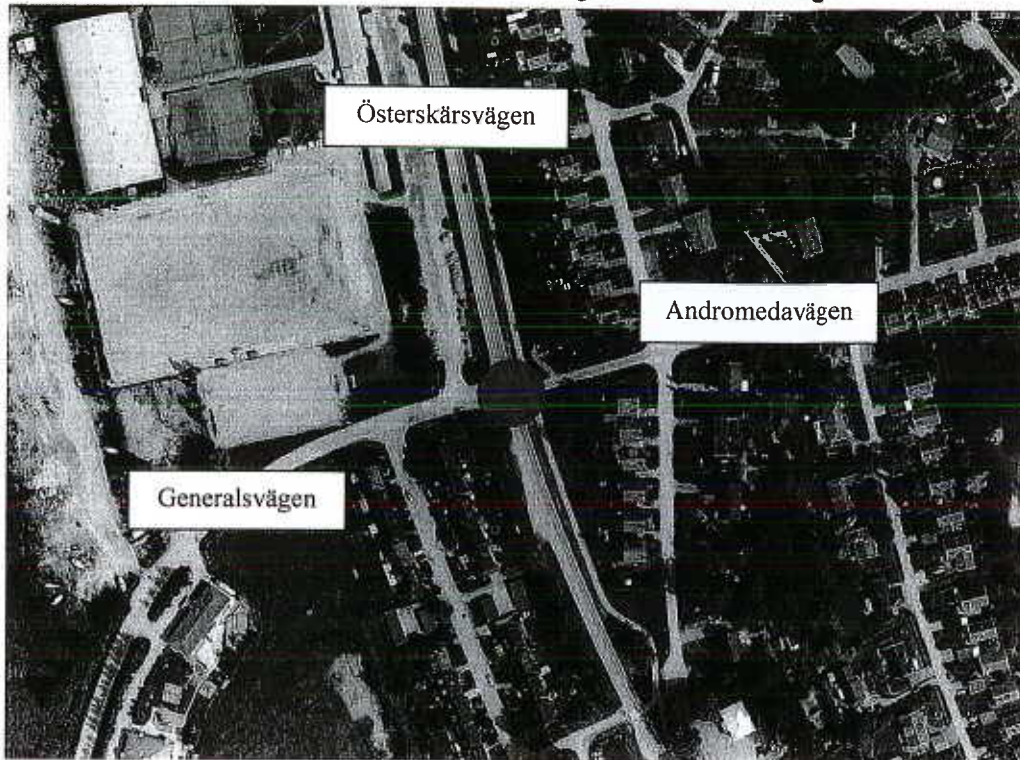
Problem: När många föräldrar ska hämta och lämna barn på Akers friskola samtidigt uppstår konfliktsituationer mellan biltrafiken och gående/cyklister på den relativt smala vägen som saknar gångbanor. Antalet parkeringsplatser är få och de vändplaner som finns är belägna framför skolan och längre ner på återvändsgatan som passerar skolan. Genomfartstrafiken på denna väg är i stort sätt obefintlig och de som nyttjar vägen är föräldrar som lämnar och hämtar sina barn vid skolan.

Åtgärd: Gångbana med kantsten anläggs på östra sidan om vägen och nytt övergångsställe anordnas så att barnen kan ta sig säkert fram till skolans entré. Detaljplan finns för ytterligare en parkering. Avsläppningsyta med vändmöjlighet i anslutning till befintlig parkering skulle innebära att trafiken i närmaste anslutning till skolan minskar. Ytterligare parkering och avsläppningsyta bedöms dock för kostsamt i förhållande till nyttan.

Uppskattad kostnad: övergångsställe samt gångbana – 450 tkr

Förväntade effekter: Skapar en trafiksäkrare situation för oskyddade trafikanter.

3. Korsningen Österskärsvägen/Generalsvägen/Andromedavägen.



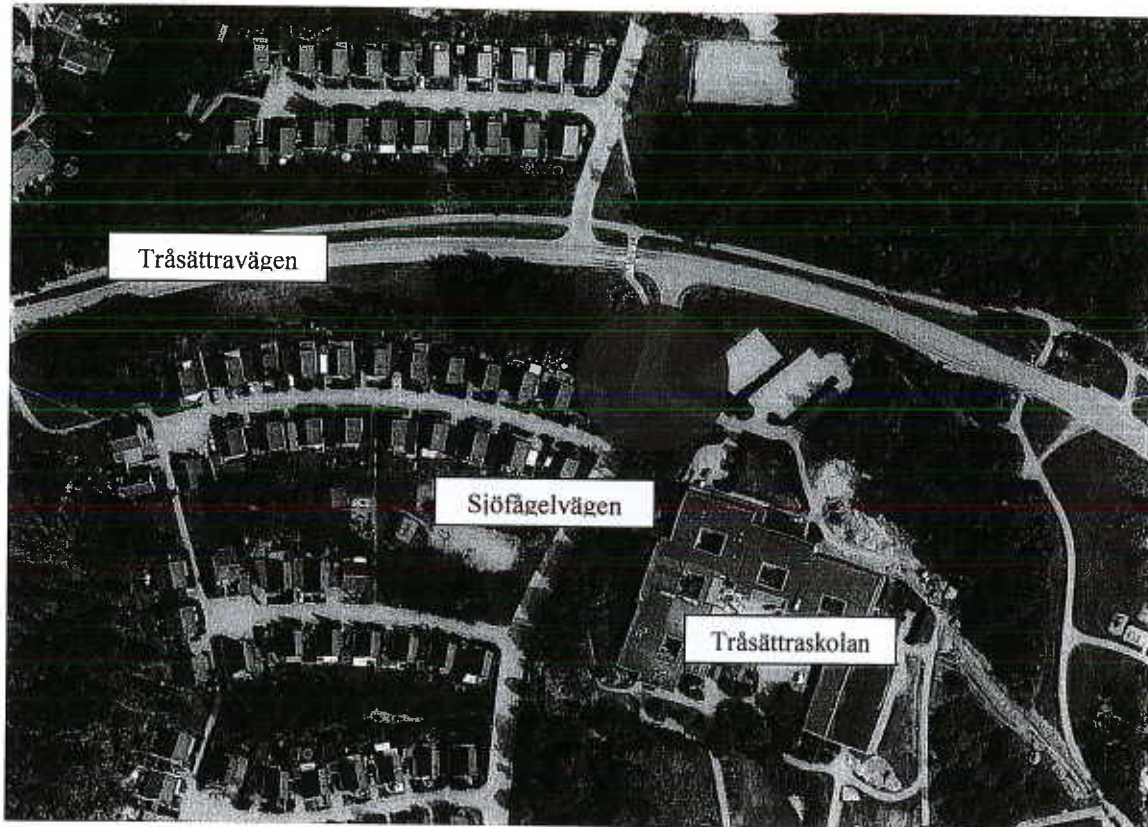
Problem: Vägbredden inbjuder till hastigheter över de tillåtna. Inrapporteringar till kommunen om många hastighetsöverträdelser på Österskärsvägen. Passage över Österskärsvägen saknas för gång- och cykeltrafikanter. Målpunkt på västra sidan är Åkersberga IP samt två förskolor.

Åtgärd: Upphöjd passage över Österskärsvägen samt gång- och cykelväg västerut längs Generalsvägen som ansluts till befintlig gångväg.

Uppskattad kostnad: 360 tkr

Förväntad effekt: Säkrare passage över Österskärsvägen för oskyddade trafikanter samt en bättre hastighetsefterlevnad.

4. Sjöfågelvägen, Tråsättraskolan



Problem: Det uppstår konflikter mellan gående/cyklande och bilar på morgonen och eftermiddagen då många barn skjutsas med bil till och från skolan. Sjöfågelvägen är bred, lång och rak och inbjuder till höga farter mellan bostadsområdet och skolan. Övergångsstället är i dåligt skick och den breda vägen uppmuntrar till höga hastigheter samt upplevs som trafikfarlig i och med detta. Det är även problem med en dagvattenbrunn som är felplacerad som medför stora vattensamlingar intill övergångsstället.

Åtgärd: Trafiksäkerhetsåtgärd i form av upprustning av befintligt övergångsställe samt byggnation av avsmalnad midja för bättre hastighetsefterlevnad. Trafiksäkerhetsåtgärden kommer bli en samverkansåtgärd tillsammans med åtgärden av dagvattenbrunnen och ny kantsten på befintlig gångbana.

Uppskattad kostnad: 50 tkr för trafiksäkerhetsåtgärden.

Förväntade effekter: Säkrare passage över Sjöfågelvägen för oskyddade trafikanter samt en bättre hastighetsefterlevnad.

[Handwritten signature] 23

§ 6:7

Tillgänglighetsprogram, åtgärdsplan i Österåkers kommun 2015

Beslut

Byggnadsnämnden beslutar

1. Tillgänglighetsprogram, åtgärdsplan för Österåkers kommun 2015 godkänns.
2. Omprioritering av åtgärder vid behov godkänns.

Nämndens slutsatser

Målgrupperna för tillgänglighetsprogrammet är huvudsakligen barn, äldre och människor med funktionsnedsättning.

Tillgänglighetsprogrammet beskriver hur förvaltningen/nämnden har för avsikt att nyttja tilldelade medel under 2015.

Omprioriteringar i åtgärdsplanen kan ske om de ekonomiska förutsättningarna förändras.

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat 2015-06-02 från samhällsbyggnadsförvaltningen.

Bilagor

1. Tillgänglighetsprogram, åtgärdsplan i Österåkers kommun 2015.

Tillgänglighetsprogram, åtgärdsplan i Österåkers kommun 2015

Syfte och mål

Tillgänglighetsprogrammet redogör för viktiga åtgärder i den offentliga miljön och syftar till att förbättra tillgängligheten i Österåkers kommun. Målet är att skapa en tillgänglig kommun för alla. Målgrupperna som omfattas av kommunens tillgänglighetsprogram är huvudsakligen barn, äldre och människor med funktionsnedsättning. Detta motiveras av att om den offentliga miljön är tillgänglig för dessa grupper innebär det att miljön också är tillgänglig för alla andra.

De övergripande målen tydliggör vilka områden Väg- och trafikenhetens arbete med tillgänglighet ska fokusera på:

- Centrumkärnan ska tillgänglighetsanpassas genom att enkelt avhjälpna hinder i den offentliga miljön avlägsnas
- Lokala gångstråk ska vara tillgängliga inom stadskärnan
- Kollektivtrafiken ska vara fullt tillgänglig för alla och planeras utifrån resenärens behov

Motiv, lagar och riktlinjer

Tillgänglighet för alla är en demokratifråga och ett jämlikhetskrav. Tillgänglighet som begrepp används i detta tillgänglighetsprogram för att beskriva ett tillstånd där alla människor ges samma möjligheter att fritt kunna röra sig i offentliga miljöer, utan att någon utestängs på grund av funktionsnedsättning.

Sverige har förbundit sig att följa de 22 standardregler om delaktighet och jämlikhet som FN:s generalförsamling antog 1993. Där ingår regel nr 5 "tillgänglighet" som innebär att den offentliga miljön ska göras tillgänglig för alla människor. Detta innebär att säkra tillgängligheten till olika områden i samhället, t.ex. tillgängligheten till bostäder och andra byggnader, kollektivtrafiktransporter och andra kommunikationsmedel, gator och andra miljöer utomhus.

Utförande

Arbetet med att förbättra tillgängligheten i den offentliga miljön har sin utgångspunkt i tillgänglighetsinventeringen av Åkersbergas centrala delar, och inventeringen av tillgängligheten vid kommunens busshållplatser (Bilaga 1 och 2). 2013 utförde Ramböll på uppdrag av Väg- och trafikenheten en tillgänglighetsinventering av Åkersbergas centrala delar (Bilaga 1). I rapporten finns en förteckning över åtgärder och vilken prioriteringsordning dessa har. Prioriteringsordningen följer effektivitetsprincipen vilket innebär att de åtgärder som, i förhållande till antalet brukare, ger störst nytta per krona har första prioritet. De åtgärder som Väg- och trafikenheten planerar att genomföra under 2015 har prioritet 1 och omfånget styrs av avsatt budget. Förutom investeringsåtgärder kommer även ett antal driftåtgärder att genomföras under året. Väg- och trafikenheten har under 2013 genomfört en tillgänglighetsinventering av busshållplatserna i kommunen (Bilaga 2) där medfinansiering av Trafikverket styr prioriteringen av åtgärder för 2015.

Åtgärdsförslagen i investeringsprogrammet omfattar tillgänglighetsåtgärder i den offentliga miljön. Åtgärderna är att betrakta som principlösningar. Exakta åtgärder för respektive objekt fastslås i detaljprojekteringen. Flertalet av åtgärderna kan i utförandet kombineras med trafiksäkerhetsåtgärder vid samma plats. Avsikten är att följa ställd prioritering med utrymme för justering vid behov. Kostnader är uppskattningar enligt föreslagna principlösningar.

Samordning, uppföljning och kompetenshöjning

För att kunna bedriva ett effektivt arbete med tillgänglighetsfrågor krävs det att enheten håller sig uppdaterad om nyheter och aktuell forskning samt hur tillgänglighetsarbetet bedrivs i övriga delar av landet; så kallad omvärldsbevakning. Enheten deltar därför i regionala och nationella nätverk för erfarenhetsutbyten samt andra aktiviteter som innebär kompetenshöjning. Det är även viktigt att enheten samarbetar med olika organisationer som företräder funktionsnedsatta.

Återrapportering

Uppföljning till byggnadsnämnden sker i samband med delårsrapportering och bokslut.

Handwritten signature

23



Ökad tillgänglighet för funktionshindrade i Akersbergas centrala delar

Inventering och åtgärdsförslag av primära stråk

2013-12-02



Österåker

RAMBOLL

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 Inledning	3
2 Arbetsgång	5
3 Riktlinjer för utformning av utemiljön	7
4 Generella brister	10
5 Måluppfyllelse och fortsatt arbete	13
6 Referenser	14
Bilagor	15
Checklista för inventering	15
Karta	16
Åtgärdslista	18

1 INLEDNING

1.1 Syfte och medverkande

Denna rapport syftar till att skapa en bättre och mer tillgänglig miljö i Österåkers kommun. Att fritt kunna röra sig utan att känna sig otrygg är en mänsklig rättighet enligt FNs regler. Vid planeringen av en stad är det av stor betydelse att tillgänglighetsfrågor får en central roll och genomsyrar alla delar av kommunens arbete. Barn, äldre och människor med funktionsnedsättningar kan ha särskilda behov för att kunna ta del av stadslivet. Av den anledningen är det viktigt att försöka se staden ur deras perspektiv och på så sätt göra staden och stadsrummet tillgängligt för alla.

Projektet har initierats och letts av Harry Bertilsson, Österåkers kommun. Arbetet har genomförts av Anna Le Moine (uppdragsledare), Sandra Sasu och Lars Strömngren, Ramböll Sverige AB.

1.2 Bakgrund

FN antog i början av 1990-talet 22 standardregler för att säkerställa att människor med funktionsnedsättningar behandlas jämlikt och har god tillgänglighet till samhället och dess funktioner. Standardregel nummer 5 som just behandlar tillgänglighet säger att den fysiska miljön ska göras tillgänglig för alla människor. Liksom flertalet andra länder i FN har Sverige förbundit sig att leva upp till denna standardregel för att förverkliga målet om tillgänglighet för funktionsnedsatta.

Även Sveriges riksdag har egna målsättningar för tillgängligheten och antog år 2000 en nationell handlingsplan. Med handlingsplanen beslutade riksdagen både målen för funktionshinderspolitiken och inriktningen för arbetet med densamma. Denna har sedan följts upp, senast år 2009, där regeringen tydliggjorde att målen och inriktningen för funktionshinderspolitiken ska ligga fast. Nämligen att skapa, med en samhällsgemenskap som grund, ett samhälle som utformas så att människor med funktionsnedsättningar i alla åldrar blir fullt delaktiga. År 2011 presenterade regeringen en strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken i Sverige under 2011-2016. Syftet med strategin var att presentera politikens inriktning, med konkreta mål för samhällets insatser samt hur resultaten ska följas upp under åren fram till 2016.

I regeringens strategi uttrycks behovet av kommunernas och landstingens engagemang. Med tillgänglighetsstrategin kring enkelt avhjälpna hinder som kom ut 2010 av Boverket ökade samarbetet mellan staten, kommunerna och landstingen. Detta har visat sig vara effektivt och medfört ett ökat engagemang och genomförande av tillgänglighetsfrämjande åtgärder. Kommunerna uppmanas att upprätta övergripande tillgänglighetsprogram med riktlinjer för hur villkoren för personer med funktionsnedsättningar kan förbättras.

Fram till 2010 hade riksdagen som mål att alla

enkelt avhjälpna hinder skulle vara avlägsnade och inte innebära en begränsning i någons vardag. Detta arbete har fortskridit men än finns potential för förbättringar.

Österåkers kommun gjorde 2010 en inventering och en åtgärdslista för en rad offentliga byggnader och mötesplatser i Åkersberga. Inventeringen avsåg de enkelt avhjälpna hinder som ska undanröjas enligt Plan- och bygglagen kap 17. Arbetet med tillgänglighetsanpassning och åtgärder för att göra Österåkers kommun mer tillgängligt för funktionsnedsatta fortskrider löpande. Denna rapport är ett led i Österåkers plan för en mer tillgänglig kommun. Arbetet fokuserar på gatumiljön i kommunens centrala delar.

1.3 Begreppsförklaring

Funktionsnedläggning - samlingsnamn för en mängd olika fysiska och intellektuella skador eller sjukdomar som kan vara både mindre och större, bestående eller av övergående natur.

Funktionshinder - är inte en egenskap hos en person utan uppstår när människor med eller utan funktionsnedläggning möter otilgängliga miljöer. Funktionshindrets omfattning beror på den omgivande fysiska eller psykiska miljön. I praktiken innebär detta att antalet människor som upplever ett funktionshinder minskar ju bättre miljön runt dem är anpassad.

Nedsatt orienteringsförmåga - är ett samlingsnamn för funktionsnedläggningar som innebär att man har svårt att hitta och förstå den fysiska miljön.

Taktil - avser känsel och beröring. Taktila plattor är gatubeläggning som är kännbar med fötterna eller med käpp. Dessa finns i olika utformning som sinus-, kupol-, eller ribbplattor.

Akustik - avser ljud. Akustiska signaler, som uppfattas genom hörseln, kan till exempel användas för att underlätta för synnedsatta vid trafiksignalerna.

Visuell - avser åtgärder som uppfattas med synen, till exempel trafiksignalernas olika färger.

Stråk - är sammanhängande förbindelse mellan en startpunkt och en målpunkt, till exempel en gångväg.

Tilgänglighet - innebär att man självständigt kan ta sig fram i miljöer och nå olika målpunkter.

Kontrastmarkering - kan utgöras av färg som är starkt kontrasterande mot omgivningen, till exempel vit färgmassa mot svart asfaltsyta. Kontrastmarkering kan användas för att markera belysningsstolpar, trappor med mera.

2 ARBETSGÅNG

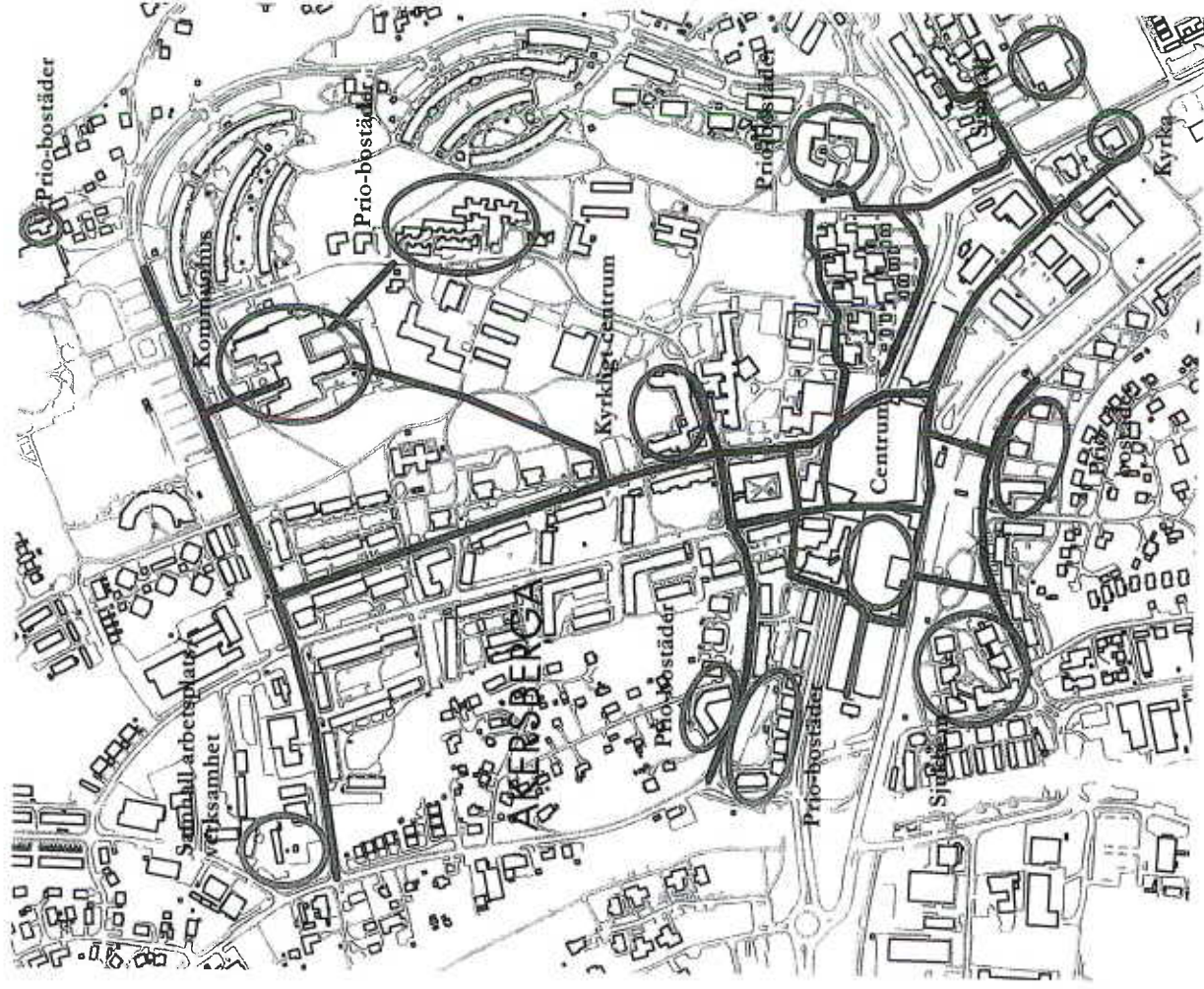
2.1 Metod enligt Tillgänglig stad

Arbetet med att skapa en tillgänglig miljö för alla invånare i Österåkers kommun följer den process som beskrivs i Svenska Kommunförbundets idéskrift Tillgänglig stad som kom ut år 2003. Processen innebär fyra steg:

- Kartläggning av primära gångstråk
- Inventering av stråkens användbarhet
- Åtgärdsanalys och åtgärdsprogram
- Kontroll av målpåfyllelse och konsekvensbedömning

Arbetet har inletts med att kommunen har pekat ut ett antal stråk som är prioriterade för inventering. Stråken ligger i Åkersbergas centrala delar och knyter samman viktiga målpunkter såsom centrum, gruppbostäder, vårdhem etcetera. Stråken har inventerats och möjliga förbättringsåtgärder har listats och sammanställts. Utifrån en kostnadsuppskattning och en konsekvensanalys har de olika förbättringsåtgärderna bedömts.

Konsekvenserna för de olika åtgärderna innebär hur stor nytta åtgärden ger i relation till kostnaden för åtgärden. I samtliga fall handlar det om enkelt avhjälpta hinder vilket innebär att större åtgärder inte innefattas. Emellertid är det av vikt att alla noteringar sparas i de fall kommunen ska utföra andra åtgärder i trafikmiljön som kan samordnas med förbättringsåtgärder för tillgängligheten.



2.2 Primära stråk, avgränsning

I skapandet av en stråkstrategi har viktiga start- och målpunkter identifierats där många människor rör sig och där nyttan av förbättrad tillgänglighet är stor. Dessa stråk har sedan inventerats för att kategorisera och märka upp möjliga åtgärder. Exempel på målpunkter är centrum, butiker, arbetsplatser, skolor och offentlig service.

2.3 Inventering av stråkens användbarhet

Inventeringen har gjorts utifrån de behov som människor med funktionshinder kan ha. Gångbanor, övergångsställen, gatumbelysning med mera behöver anpassas för att göra det offentliga rummet tillgängligt för alla människor.

I den fysiska miljön kan det finnas hinder som gör att den blir otillgänglig eller till och med oanvändbar för människor med en viss typ av funktionshinder. För en person i rullstol kan detta handla om en gångbana som är för smal för att rullstolen ska kunna passera. Det kan även handla om passager där det finns en trappa men ingen kompletterande ramp. För någon med en synnedsättning kan det istället vara bristen på ledstråk som gör en offentlig plats eller ett torg svårtillgängligt.

Att korsa en gata kan upplevas som otryggt för oskyddade trafikanter om de inte kan lita på att bilisterna stannar och lämnar företräde. Därför är det viktigt att övergångsställen och gångpassager utformas på ett tydligt sätt så att kommunikatio-

nen mellan gående och bilister underlättas. Detta gäller både för människor med och utan funktionshinder. En annan förbättring som kommer många till del är att tillgänglighetsanpassa ett övergångsställe genom sänkt kantsten. Det underlättar både för människor i rullstol och de som rullar en barnvagn. För blinda och synsvaga kan istället en taktill markbeläggning underlätta och för någon med nedsatt orienteringsförmåga kan en kontrastmarkering vara till stor hjälp.

Tillgänglighetsinventeringen av Österåkers kommun har genomförts utifrån en checklista med sex olika kategorier; gångbana, trappa, ramp, övergångsställe, busshållplats och parkering/angöring. Checklistan finns som bilaga.

2.4 Åtgärdsanalys och utbyggnadsordning

Resultatet från inventeringen ger en lista på vilka hinder som bör undanröjas för att skapa stråk som är tillgängliga för alla. Åtgärdsanalysen ger förslag på alternativa åtgärder som skulle kunna avlägsna hindren. Analysen redovisas i bilaga där brister och åtgärdsförslag listas. Brister och åtgärdsförslag har fått ett identitetsnummer som är kopplat till ett kartmaterial och en databas.

Tanken är att listan ska kunna sparas och uppdateras allt eftersom åtgärderna genomförs eller fler stråk inventeras och brister uppmärksammas.

Det är inte rimligt att åtgärda alla brister på en gång, både av praktiska och ekonomiska skäl. En prioritering och utbyggnadsordning har därför

tagits fram. I vilken turordning bristerna ska åtgärdas följer effektivitetsprincipen. Det innebär att de åtgärder som, i förhållande till antalet brukare, ger störst nytta per krona åtgärdas först. En bedömning har gjorts utifrån start- och målpunkternas betydelse, antalet trafikanter som nyttjar de olika stråken samt åtgärdernas uppskattade kostnad. Åtgärderna har fått prioritet ett, två eller tre.

De åtgärder som har fått prioritet ett är dels biliga åtgärder såsom kontrastmarkeringar, dels åtgärder av drift- och underhållskaraktär såsom trasig beläggning och dålig målning. Brister som innebär direkt fara för säkerheten eller att trafikanten inte kan komma vidare i stråket har också fått prioritet ett. Det kan exempelvis vara en brant slänt som behöver markeras med ett räcke eller en kantsten som måste sänkas för att en rullstol ska kunna ta sig fram.

Tillgänglighetsanpassning av hela övergångsställen betyder justering av kantstenshöjder, taktill markering och kontrasterande beläggning. Investeringskostnaden är hög. Trots att åtgärden är kopplad till förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter har investeringskostnaden medfört att åtgärden har prioriteras som nummer två.

Prioritet tre utgörs av mindre akuta brister samt brister som "ägs av" SL eller privata fastighetsägare.

Prioriteringen kan givetvis modifieras om förutsättningarna förändras. Oavsett utbyggnadsordning bör passa-på-åtgärder utformas när tillfälle ges.

3 RIKTLINJER FÖR UTFORMNING AV UTEMILJÖN

3.1 Underlag

Arbetet med att göra Österåkers kommun mer tillgängligt har framförallt utgått från de riktlinjer och råd som beskrivs i "Tillgänglig stad" från Svenska kommunförbundet, Österåkers kommuns Tekniska handbok samt SL:s principritning över tillgängliga busshållplatser.

Utifrån dessa olika rapporter och dokument har en checklista tagits fram som legat till grund för inventeringsarbetet. Checklistan innehåller följande delar: gångbana, cykelbana, trappa, ramp, övergångsställe, busshållplats och parkering.

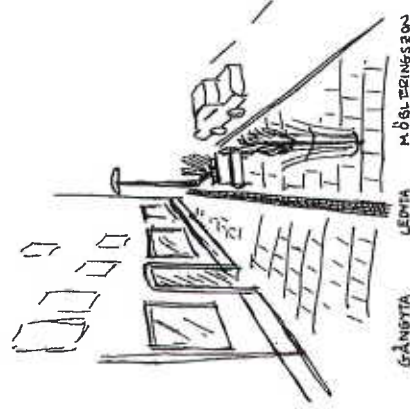
3.2 Gångbana

En gångbana bör vara minst 2,0 meter och helst 2,5 meter bred. På längre sträckor bör gångbanan inte luta mer än 2 % (1:50) i längdled. På kortare sträckor kan undantag göras och en brantare lutning accepteras. Om lutningen är 5 % (1:20) eller mer bör gångbanan förses med räcke och om den är längre än fem meter med ett viloplan. Det bör också finnas möjlighet att sätta sig ned ungefär var hundra meter.

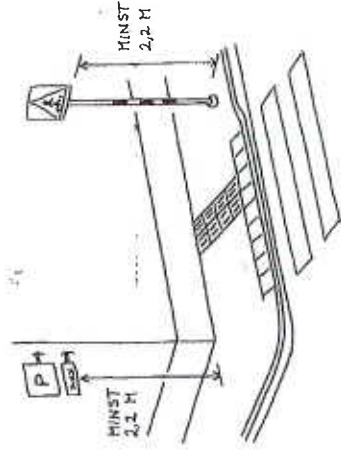
För att underlätta för synskadade bör alla utstickande föremål på marken och upp till ansiktshöjd såsom trappor, byggnadsdelar, skyltar, flaggor etcetera förläggas till en möbleringszon om gångbanan är bredare än fyra meter. Om gångbanan är smalare bör föremålen antingen tas bort eller kontrolleras så att de inte utgör snubbelrisk. Fria

höjden över gångbanan bör inte vara lägre än 2,5 meter då alla hinder lägre än 2,1 meter kan utgöra en fara för någon med en synnedsättning. Gångbanans yta ska vara hårdgjord, helst asfalterad, och halkfri. Trasiga och uppstickande plattor bör bytas ut.

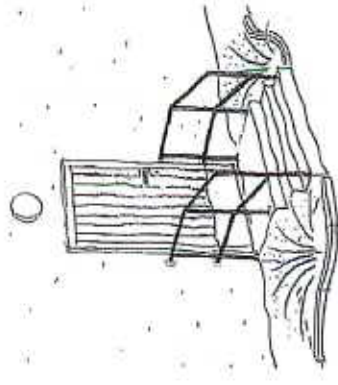
När en yta används för både gående och cyklister bör dessa grupper tydligt separeras ifrån varandra. Hur denna separering görs beror på när i byggprocessen den sker och hur bred gatan är på det aktuella stället. På befintliga gång- och cykelbanor kan separeringen utgöras av en linje med vit färg. Vid nyproduktion och vid större ombyggnationer bör gångdelen och cykeldelen istället utföras i olika material med tydlig åtskillnad. Detta ger både en taktill hjälp och en god kontrastskillnad mellan ljusa och mörka material.



Gångbana med möbleringszon



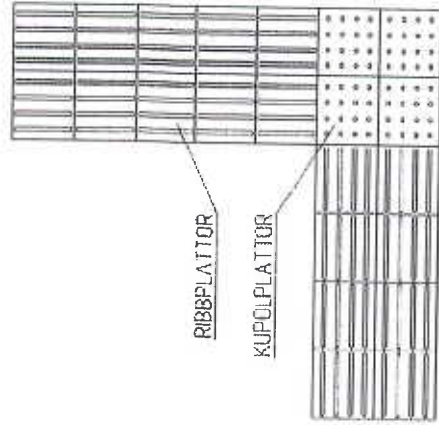
Hinder såsom stolpar och vägmärken ska placeras högre än 2,2 meter



Exempel på hur man genom kantisten kan leda en synnedsatt person förbi ett hinder.

3.3 Ledstråk

För människor med en synnedsättning är det viktigt att det finns tydliga och sammanhängande ledstråk. Ledstråken hjälper personen att orientera sig och get, rätt utförda, en obruten kedja av föremål eller färger att förhålla sig till från start till mål. Ledstråk kan utgöras av exempelvis en husfasad, en kantsten eller ett räcke. Räcke som utformas för att vara ledstråk bör ha en underliggare på 0,2 meters höjd som den synskadade kan känna med teknikkläppen. När ledstråk ska utformas på öppna ytor som torg eller bussterminaler kan två rader med taktila plattor användas som den synskadade kan orientera sig efter med sin käpp eller sko. Helst bör plattorna också kontrastera mot färgen på gatan.

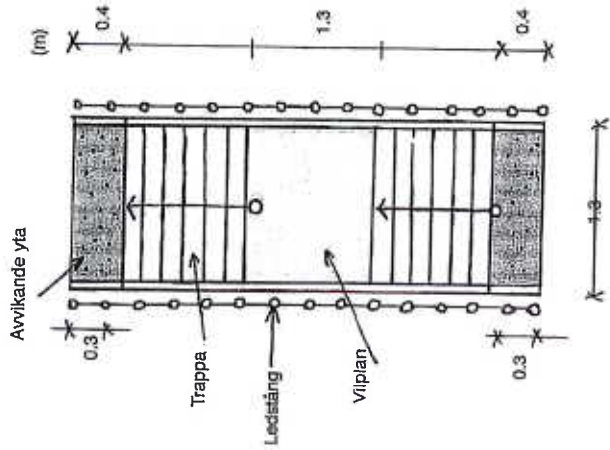


Ledstråk av taktila plattor, ribbplattor visar gångriktning och kuppelplattor visar riktningssändring eller stopp

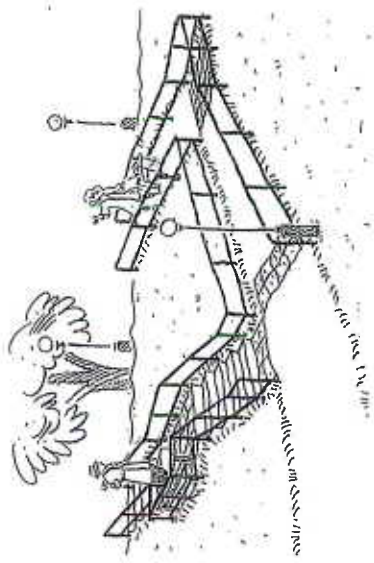
3.4 Trappor och ramper

Trappor utomhus bör ha minst tre och högst sju steg. Längre trappor bör avdelas med ett vilplan. Trappan ska vara minst 1,3 meter i bredd så att två personer kan mötas.

Trappan ska vara försedd med ledstänger på båda sidor och utefter trappans hela längd. Ledstängerna bör också börja cirka 30 cm före trappans början och slut.



Utformning av en trappa



En ramp bör finnas som komplement till trappan

Som alternativ till trappa bör det alltid finnas en ramp som även den ska vara minst 1,3 meter bred. Början och slutet av rampen ska märkas ut med avvikande och kontrasterande ytbeläggning. På vilplanen placeras lämpligen en sittbank och längs rampens båda sidor ledstänger. Ledstångerna ska dras obrutna genom eventuella vilplan.

3.5 Övergångsställe

Vid oreglerat övergångsställe ska en "herrgårman"-skylt placeras cirka 40 respektive 60 cm in från väggkanten beroende på hur bred gångbanan är. Övergångsställen placeras helst så att vägen kan korsas vinkelrätt. För att ge stöd åt personer med dålig balans och ge synskadade en riktningssensare kan ett kort räcke med handtag placeras vid övergångsstället.

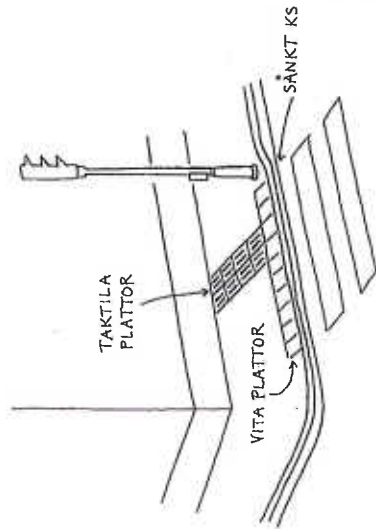
Om cykeltrafiken har letts ut till fordonstrafiken innan övergångsstället omfattas även cykelbanan av övergångsstället.

Kantstenen kan utformas i två olika varianter beroende på områdets beskaffenhet. Antingen kan den vara utformad så att den går från nollad kant till fem centimeter eller från tre till sju centimeter. Målsättningen är att den både ska tillgodose rullstolsburnas behov av låg kantsten och vara tillräckligt tydlig för att ge synsatta ledning. Tvårs gångbanan kan taktila plattor läggas, se exempel till höger. Vid kantstenen läggs vita plattor för tydlig kontrastmarkering:

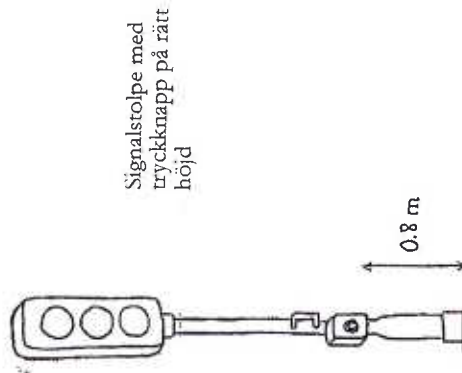
Signalreglerat övergångsställe kan utrustas med akustisk signal samt en platta med taktillinformation om korsningens utseende och övergångställets riktning. Stolpen placeras på samma sätt som vid det oreglerade övergångsstället, före övergångsstället på vänster sida om den som står beredd att korsa gatan. Tryckknappen placeras vinkelrätt mot gångriktningen och cirka 80 cm över marken. För att rörelsehindrade ska kunna nå tryckknappen måste ytan vid signalstolpen utformas så att en rullstol eller en rollator kan placeras intill stolpen.

3.6 Busshållplats

Busshållplatser i Österåkers kommun ska utformas enligt den principritning som SL har tagit fram och planerar och bygger efter. Principen innebär väderskydd, plats för rullstol under väderskyddet, sittbänk med armstöd samt informationsstavla och tidtabell på läsbar höjd.



Exempel på hur övergångsställe kan utformas med vita plattor och taktila plattor tvärs gångbanan

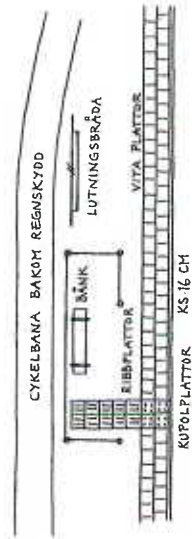


Signalstolpe med tryckknapp på rätt höjd

Det ska också finnas kontrasterande beläggning utmed hållplatsen, taktillmarkering vid påstigning och en kantstenshöjd som underlättar påstigningen. Om busshållplatsen passeras av en cykelbana leds denna förslagsvis bakom regnskyddet för att minimera konflikter mellan cyklister och gående. För stora busshållplatser kan det även vara en bra idé att arrangera för cykelparkering.

3.7 Parkering och angöring

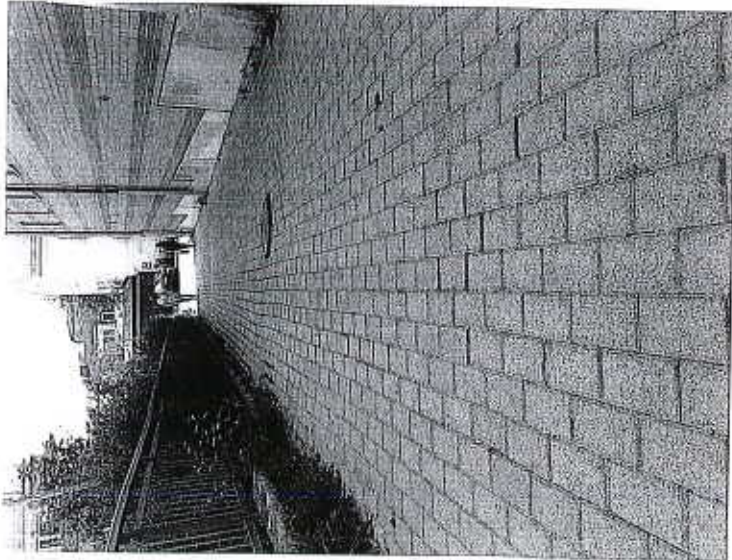
Vid platser där offentlig verksamhet är lokaliserad ska det vara möjligt att angöra och parkera bil med handikappfullständ. I bästa fall ska angöring och parkering kunna ske tio meter från entré. Parkeringsplatsens mått ska vara av dubbel bredd mot övriga platser för att underlätta av- och påstigning med rullstol. Det innebär en bredd på 4,5 till 5 meter. För att underlätta för personer med funktionsnedsättning att ta sig upp på gångbanan ska kantstenen vara sänkt till 3 cm och eventuellt försedd med en ramp.



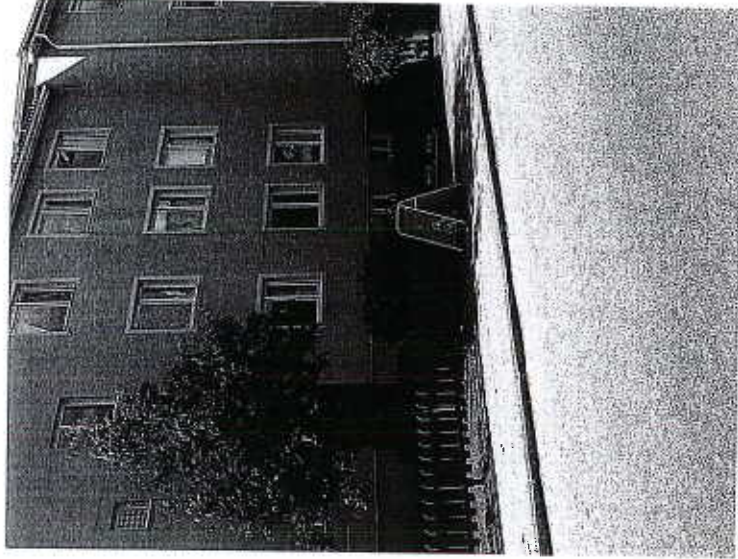
Busshållplats enligt SL:s principritning

4 GENERELLA BRISTER

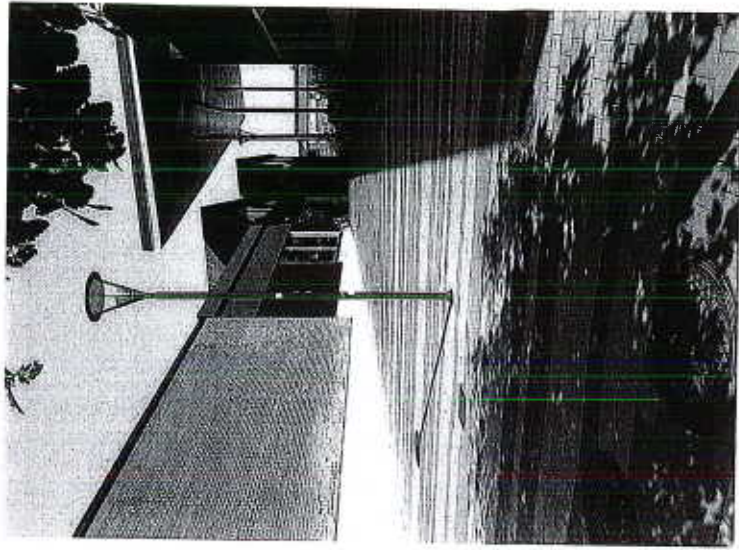
Många brister är återkommande utmed stråken i Österåkers kommun. Nedan redovisas exempel på de vanligaste bristerna och hur de kan avhjälpas. De åtgärdsförslag som presenteras utgår från de riktlinjer och exempel som beskrivs i föregående kapitel.



Brist: Buskage hänger över räcke och ledstång i rätt höjd säknas.
Åtgärd: Buskaget röjs bort och kompletterande räcke monteras.



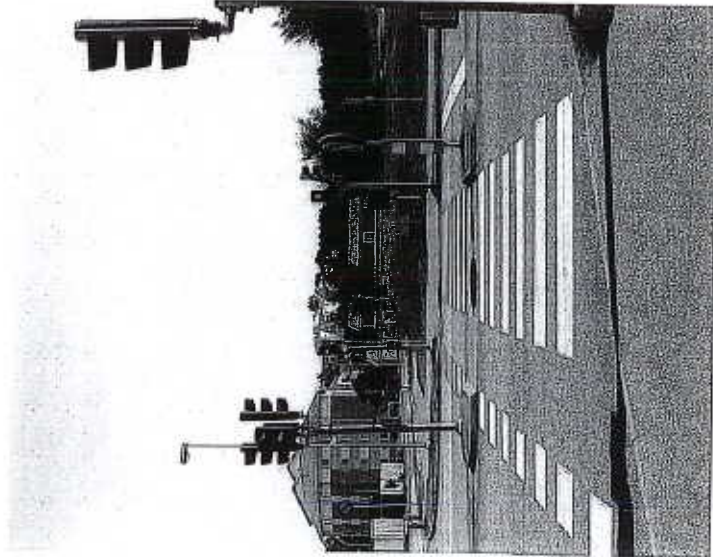
Brist: Trottoarpratare är placerad i ledstråk för synskadade.
Åtgärd: Skyften flyttas eller tas bort.



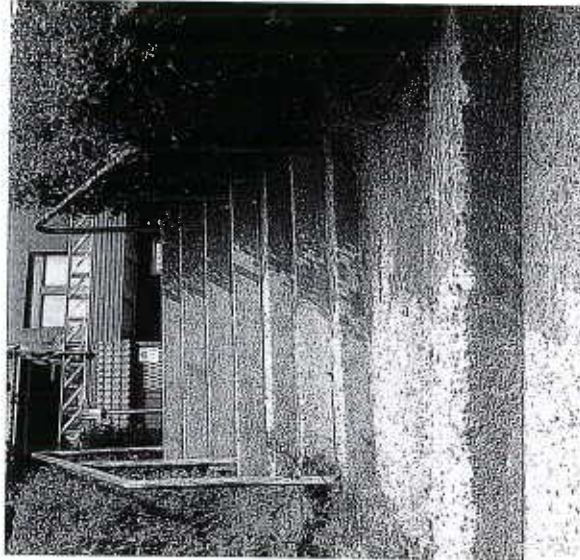
Brist: Stora delar av centrum har stora lutningar utan vilplan.
Åtgärd: Bänkar monteras för vila och stöd.

AM

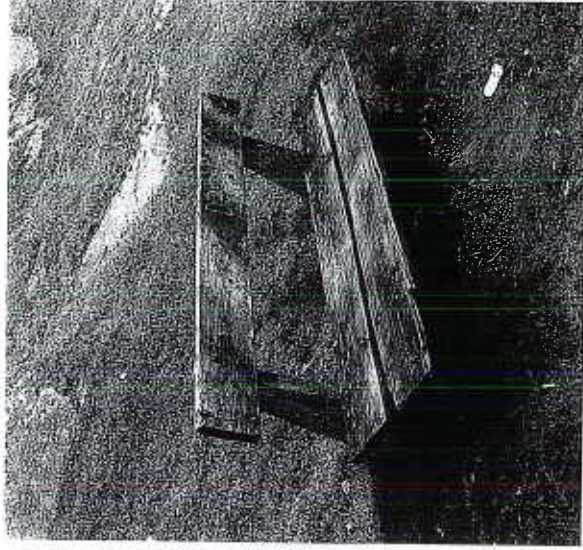
DS



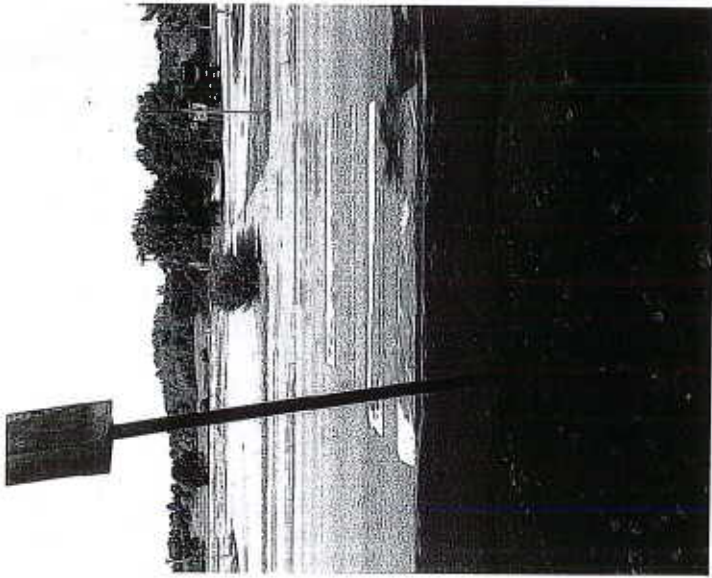
Brist: Signalreglerat övergångsställe saknar anpassning till olika funktionshinder.
Åtgärd: Övergångsstället tillgänglighetsanpassas genom sänkt kantsten för rullstol och kontrastplattor för synsvaga.



Brist: Trappor saknar kontrastmarkering för synsvaga och godkända räcken som är genomgående genom vilplan.
Åtgärd: Kontrastmarkering på första och sista trappsteget, nya räcken som är förlängda 0,3 m före/efter trappan och dragna genom vilplan.



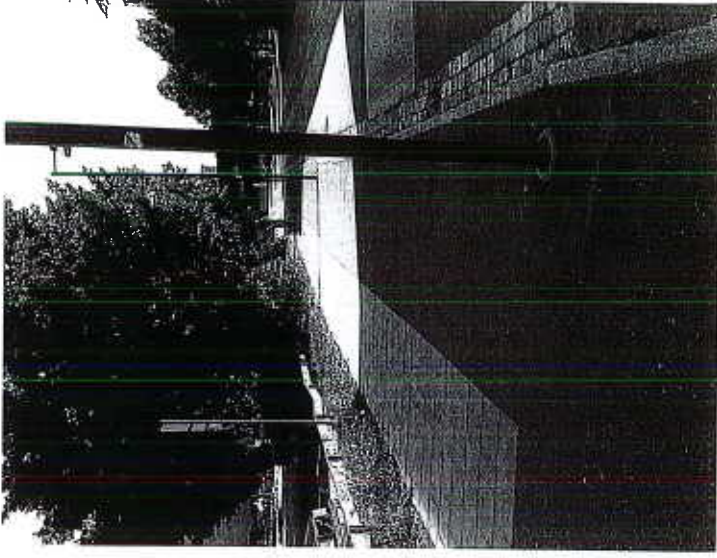
Brist: Sittbänk saknar armstöd och är placerad för lågt.
Åtgärd: Ny sittbänk med armstöd.



Brist: Oreglerat övergångsställe saknar tillgänglighetsanpassning.
Åtgärd: Övergångstället tillgänglighetsanpassas genom sänkt kantsten för rullstol och kontrastplattor för synsvaga.



Brist: Bristande ledstråk för synnedsatta på grund av oorganiserad cykelparkering.
Åtgärd: Cykeluppställningen byggs in och ledstråk anläggs.



Brist: Stolpar saknar kontrastmarkering.
Åtgärd: Kontrastmarkering av stolparna åtgärdas för att underlätta för synsvaga.

5 MÅLUPPFYLLELSE OCH FORTSAT I ARBETE

5.2 Måluppfyllelse

Genom att bygga bort hinder och tillgänglighetsanpassa gångbanor, trappor, ramper och offentliga platser blir utemiljön tillgänglig för fler människor. Restider och resvägar kan bli kortare och framkomligheten bättre. Med anpassade busshållplatser kan fler människor ta del av kollektivtrafiken och både bidra till ökad rörlighet och en förbättrad miljö. Vidare ökar tryggheten och självständigheten för människor med funktionsnedsättning i och med att de kan röra sig mer obehindrat i det offentliga rummet.

När åtgärder valts har det varit en målsättning att ingen förbättring för en grupp med en viss funktionsnedsättning ska påverka en grupp med en annan funktionsnedsättning negativt. Vid utformningen av ett övergångsställe ska exempelvis kantstenen sänkas för rullstol och rollator, medan taktila plattor och kontrastplattor underlättar för synnedsatta.

Vid detaljutförning av ledstråk, kontrastmarkering med mera är det även angeläget att försöka få material och färg att passa in i miljön på ett estetiskt tilltalande sätt. De eventuella motsättningar som kan uppstå mellan dessa mål kan förhindras om god tillgänglighet och estetik båda finns med tidigt i processen.

5.3 Fortsatt arbete

Denna utredning är början på ett försök att identifiera och kartlägga behovet av åtgärder på gator och parkmark. För att ”hela resan” ska klaras kan det dock behövas fler åtgärder. Eftersom ett hinder längs en sträcka kan innebära att hela resan inte kan göras av alla är det viktigt att studera kedjeresor. Detta görs genom att i första hand resor som sammanbinder de högsta rangordnade start- och målpunkterna i kommunen identifieras och åtgärdas.

Det fortsatta tillgänglighetsarbetet i Österåkers kommun omfattar komplettering och utökning av antalet primära stråk som ska göras tillgänglighetsanpassade. Ett stråk som ligger nära till hands att titta vidare på är kopplingen mellan kommunhuset och de relativt nyanlaggda priobostäderna på Bergavägen. Det material som samlats i denna första utredning måste sparas och uppdateras allt eftersom de olika åtgärderna färdigställs. Vid det fortsatta inventeringsarbetet bör listan uppdateras och nya brister och åtgärdsförslag föras in.

De åtgärder som föreslås bör också följas upp och kontrolleras. Genom att de planerade åtgärderna kontrolleras och utformas på rätt sätt från början uppnås god kvalitet. Kombinerat med kontrollen bör stråkens användbarhet även testas av personer med olika form av funktionsnedsättning.

När nya trafik- eller parkområden anläggs bör hänsyn tas till de förslag som listas i denna rapport för att förhindra att det tillkommer nya hinder. Även vid underhållsåtgärder som exempelvis förnyelse av beläggning bör planerna kontrolleras noggrant så att kantstensmått med mera stämmer överens med de riktlinjer som kommunen har för tillgänglighet.

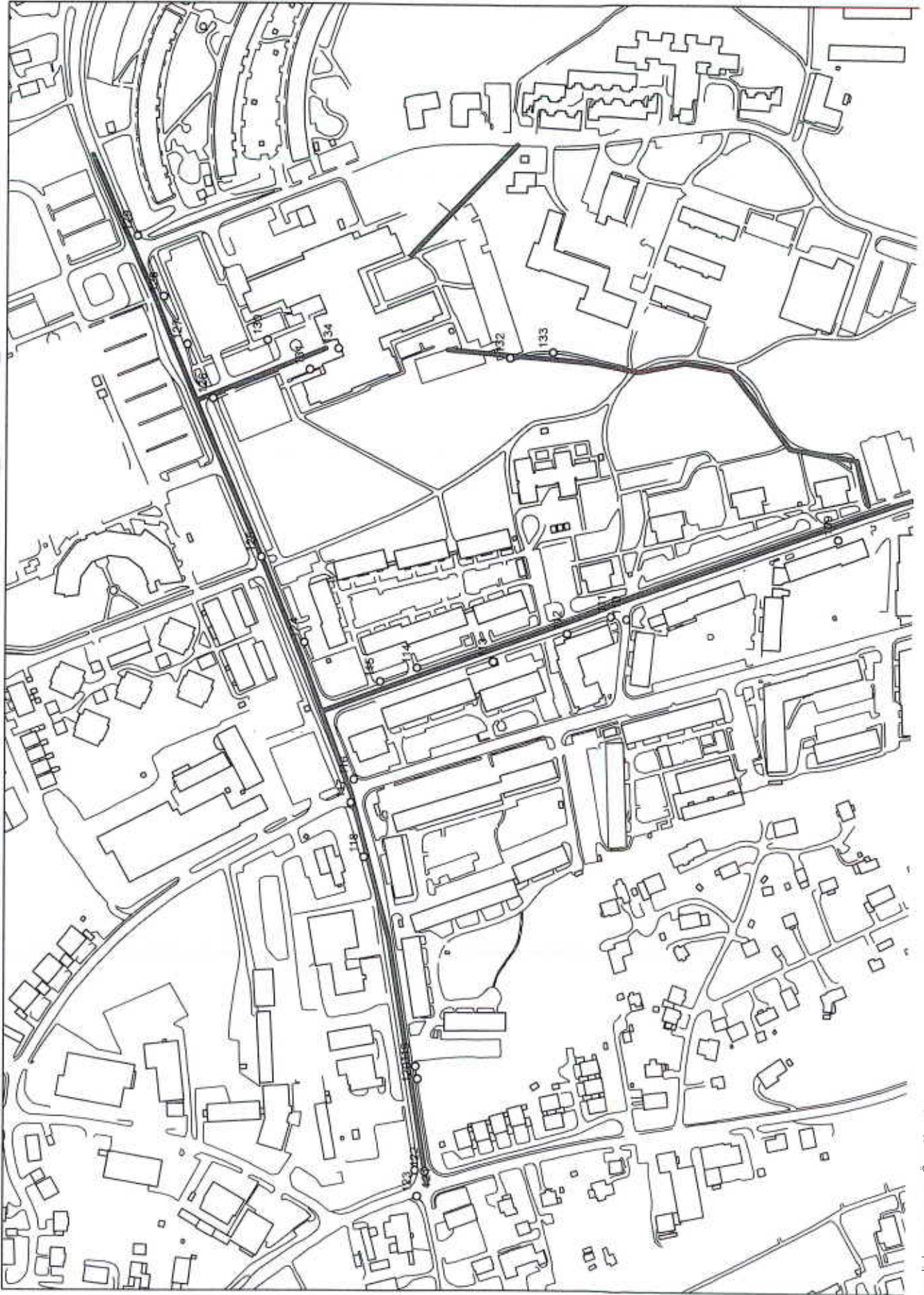
Det är av stor vikt att det aktiva arbetet med tillgänglighetsfrågor fortskrider. Ett sätt att göra tillgänglighetsarbetet enklare kan vara att samarbeta med olika organisationer som företräder funktionsnedsatta. Genom att få till stånd ett nära samarbete mellan handikapporganisationer, övriga förvaltningar, markägare och fastighetsägare kan samverkan underlätta arbetet och bidra med en större kompetens på området. En annan viktig faktor är att kommunen avsätter resurser i tillräckligt hög utsträckning för att finansiera och möjliggöra ett tillgänglighetsarbete med hög kvalitet.

6 REFERENSER

- Tillgänglig stad, Svenska kommunförbundet
- Teknisk handbok, Österåkers kommun
- SL:s principritning över tillgängliga busshållplatser
- RiTill, SL:s riktlinjer för tillgänglighet
- TRAST - Trafik för en attraktiv stad, Sveriges kommuner och landsting, Trafikverket och Boverket
- Enkelt avhjälpt - Strategi för genomförandet av tillgänglighetsmålen i nationella handlingsplanen för handikappolitiken, Socialdepartementet

BILAGA - CHECKLISTA FÖR INVENTERING

Gångbana	Ramp	Busshållplats
<input type="checkbox"/> Är gångbanan tillräckligt bred (minst 2,0 m)?	<input type="checkbox"/> Lutning bör vara max 1:20, bredd 1,3 m, längd 10 m	<input type="checkbox"/> Leds eventuell cykelbana bakom väderskyddet?
<input type="checkbox"/> Lutning max 1:50 (1:20 max 5-10 m, 1:12 max 5 m)	<input type="checkbox"/> Finns vilplan med sittbänk?	<input type="checkbox"/> Finns ordnad cykeluppställning?
<input type="checkbox"/> Finns vilplan med sittbänk?	<input type="checkbox"/> Finns kontrastmarkering vid rampens början och slut?	<input type="checkbox"/> Är kantstenen vid påstigning 16 cm hög?
<input type="checkbox"/> Farliga hinder? Är dessa kontrastmarkerade? Kan de flyttas?	<input type="checkbox"/> Är rampen halksäker, finns avväkningskydd?	<input type="checkbox"/> Taktill markbeläggning (ribb- och kupolplattor) vid påstigning?
<input type="checkbox"/> Hur är beläggningen, underhåller?	<input type="checkbox"/> Finns ledstänger? Är dessa rätt utformade (på rampens båda sidor, av runt tvärsnitt, höjd 0,9 m, förlängda 0,3 m före/efter rampen, underliggare 0,2 m över mark för kappning)?	<input type="checkbox"/> Kontrastmarkering (två rader vita plattor) längs plattformen?
<input type="checkbox"/> Finns ledstråk?		<input type="checkbox"/> Finns väderskydd?
<input type="checkbox"/> Är gående och cyklister separerade?		<input type="checkbox"/> Finns sittbänk med armstöd?
<input type="checkbox"/> Har räcken underliggare 0,2 m över mark för kappning?	Övergångsställe	<input type="checkbox"/> Plats för rullstol under väderskyddet?
Trappa	<input type="checkbox"/> Är placeringen av övergångsstället rätt?	<input type="checkbox"/> Finns tidtabell och linjekarta? Är de placerade på en höjd som kan läsas av rullstolsburna?
<input type="checkbox"/> Finns kontrastmarkering vid trappans början och slut?	<input type="checkbox"/> Hur är beläggning och målning?	Parkering och angöring
<input type="checkbox"/> Finns trappnos som utgör snubbelrisk?	<input type="checkbox"/> Finns övergångsställe över cykelbana?	<input type="checkbox"/> Är p-platsens mått ok (4,5-5 m x 6 m)? Är kantstenen sänkt?
<input type="checkbox"/> Finns ledstänger? Är dessa rätt utformade (på båda sidor av trappan, av runt tvärsnitt, höjd 0,9 m, förlängda 0,3 m före/efter trappan)?	<input type="checkbox"/> Mitrefugens bredd (bör vara minst 1,5 m bred)?	<input type="checkbox"/> Finns angöring för taxi och färdtjänst? Är kantstenen sänkt?
<input type="checkbox"/> Är ledstängerna dragna genom eventuella vilplan?	<input type="checkbox"/> Finns kantsten? Är den tydlig för synskadade (3 cm) och sänkt för rullstolar?	<input type="checkbox"/> Finns ledstråk från parkering/taxizon mot tex centrum?
	<input type="checkbox"/> Finns kontrastmarkering (en rad vita plattor) utmed kantstenen?	
	<input type="checkbox"/> Finns taktill markbeläggning?	
	<input type="checkbox"/> Stolpens placering, är stolpen väl synlig, kontrastmarkerad?	
	<input type="checkbox"/> Signalstolpens placering?	
	<input type="checkbox"/> Är signalstolpens tryckknappslåda placerad 0,8 m över mark?	
	<input type="checkbox"/> Finns taktill info på tryckknappslådan?	



HM 26



MA 23

ID	Kategori	Brist	Åtgärd	Kostnad	Prio
1	Hinder	Kantsten saknas och asfalten sprucken cirka 1x1 meter.	Åtgärdas genom nyanläggning.	DoU	1
2	Hållplats	Busshållplats med stolpe, tidtabell sitter på hög höjd och kontrastplattor saknas.	Hållplatsen åtgärdas enligt SL:s principmodell.	SL	3
3	Hinder	Sättning och sprucken asfalt. Cirka 10x1,5 meter.	Åtgärdas genom nyanläggning.	DoU	1
4	Övergångsställe	Övergångsställe ej tillgänglighetsanpassat enl kommunens princip.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
5	Övergångsställe	Övergångsställe ej tillgänglighetsanpassat enl kommunens princip.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
6	länkar	Gångbanan tar slut vid parkeringen.	Avslut tydliggörs genom kupolplattor 2 m och parkeringen markeras genom målning 30 m. (Alt. anläggande av gångbana längs parkeringen 30 m, dyrare åtgärd).	2000+1000	1
7	Övergångsställe	Övergångsställe ej tillgänglighetsanpassat enl kommunens princip.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
8	Övergångsställe	Övergångsställe ej tillgänglighetsanpassat enl kommunens princip.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
9	Hållplats	Busshållplats med stolpe, tidtabell sitter på hög höjd och kontrastplattor saknas.	Hållplatsen åtgärdas enligt SL:s principmodell.	SL	3
10	Hinder	Rest av trottoarpratare på trottoaren och stolpe utan kontrastmarkering.	Åtgärdas genom borttagande av trottoarpratare och kontrastmarkering av stolpe.	1000	1
11	Länkar	Otydligt ledstråk och övergång vid gångfartsområde. Mellan spår och Stationsvägen är det svårt för synskadade att veta att de går över en bilväg.	Åtgärdas genom tydligare ledstråk med plattor. Behöver utredas separat för att få till bra helhetslösning.	min 5000, särskild studie	2
12	Hinder	Cykelparkeringar vid stationen hindrar ledstråk för synskadade.	Cykelställ markeras, byggs in eller flyttas ut från ledstråk.	5000	1
13	Hinder	Markering saknas vid trädplanering.	Åtgärdas med räcke eller kantsten, ca 6 m	6000	1
14	Hinder	Farligt utstickande cykelställ från fasad.	Tas bort eller ersätts eventuellt med nya cykelställ.	5000	2
15	Hinder	Otillgängligt cykelställ på gräsmatta.	Flyttas och ersätts med nytt cykelställ.	5000	2
16	Hinder	Sättningar med lutning på 5 %, trasiga plattor.	Åtgärdas genom nyanläggning.	DoU	1
17	Lutningar	Brant lutning vid ingångsramp.	Åtgärdas genom höjning av beläggning, ny entré.	privat	3
18	Trappor	Fel utformade ledstänger. Ej kontrastmarkering på trappsteg.	Ny trappa med rätt utformning, komplettering av ramp.	privat	3

ID	Kategori	Brist	Åtgärd	Kostnad	Prio
19	Lutningar	Brant lutning ca 5 %	Nytt räcke utmed gångstråk, ca 15 m.	15000	2
20	Länkar	Cykelbanan möter gångbanan utan kontrastmarkering.	Åtgärdas genom kupolplattor ca 2 m som varning för cykelbana. (Alt. bygg om i samband med översyn av ög, dyrare åtgärd).	2000	1
21	Övergångsställe	Stolpar vid övergångsställe saknar kontrastmarkering och cykelöverfart saknas.	Åtgärdas genom kontrastmarkering på stolpar, översyn av lösning för cyklist krävs.	1000	1
22	Hinder	Sättningar i stenbeläggningen.	Åtgärdas genom nyanläggning.	DoU	1
23	Hinder	Blomkruka i ledstråk.	Flyttas eller markeras.	1000	1
24	Hinder	Cykelställ i ledstråk.	Flyttas ut från fasad till en möbleringszon, eller byggs in/markeras med kantsten.	5000	2
25	Lutningar	Lutning, ca 5 %, vilplan saknas.	Sittmöjlighet ordnas genom en bänk med armstöd	8000	1
26	Hinder	Cykelställ i ledstråk.	Flyttas till mitten vid pelare.	1000	1
27	Hinder	Fristående cykelställ längs fasaden i naturligt ledstråk.	Flyttas ut från fasad till en möbleringszon, eller byggs in/markeras med kantsten.	5000	2
28	Hinder	Utåtsvängande dörr i naturligt ledstråk.	Åtgärdas genom dörrbladsmarkering.	2000	1
29	Länkar	Otydlig markering mellan cykel- och gångväg. Cykelbanan blir senare enkelriktad och det är otydligt vart den ena riktningen tar vägen.	Separering genom vit målning ca 100 m. (Alt. vita stenplattor, dyrare åtgärd). Obervera att platsen är nygjord.	5000	2
30	Gångpassage	Kontrastmarkerad övergång utan nollad kant och för låg kantsten för att kunna ta riktning med käpp.	Åtgärdas genom två kontrastmarkerade pollare som riktningsgivare.	6000	1
31	Hinder	Tre pollare saknar kontrastmarkering.	Åtgärdas genom kontrastmarkering.	1500	1
32	Ramp	Kontrastmarkering saknas vid rampens och trappans början. Ledstången går inte ut 30 cm vid början och slut och underliggare 20 cm över marken saknas.	Åtgärdas genom kontrastmarkering, underliggare och kompletterat räcke.	6000	2
33	Gångpassage	Gångfartsområde, delvis otydligt var gående kan röra sig. Taktill ledning för synskadade saknas.	Åtgärdas genom tydligare kontrastmarkering och fler pollare, kräver översyn av hela gångfartsområdet.	min 5000, särskild studie	2
34	Hinder	Tillfälligt trafiksignalstolpe på gångbanan.	Markeras eller flyttas.	DoU	1
35	Hållplats	Busshållplats med stolpe, tidtabell sitter på hög höjd och kontrastplattor saknas.	Hållplatsen åtgärdas enligt SL:s principmodell.	SL	3
36	Länkar	Smal gångbana med omarkerade infarter.	Markering av utfarterna genom tex kupolplattor. (Gångbanan bör breddas, dock dyr åtgärd).	10000	2

ID	Kategori	Brist	Åtgärd	Kostnad	Prio
37	Hinder	Sättningar och sprickor i asfalten vid infart.	Åtgärdas genom nyanläggning.	DoU	1
38	Länkar	Dåligt markerad mittlinje mellan gående och cyklister utmed gång- och cykelväg.	Förbättring av målning.	DoU	1
39	Övergångsställe	Övergångsställe ej tillgänglighetsanpassat enl kommunens princip.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
40	Övergångsställe	Övergångsställe med cykelöverfart är tillgänglighetsanpassat men saknar kontrastmarkering på trafiksignalernas stolpar.	Åtgärdas genom att kontrastmarkera stolparna.	1000	1
41	Länkar	Gångbanan korsas av infarter utan kontrastmarkering eller taktill ledning. Gångbana saknas även på motstående sida.	Åtgärdas genom taktilla plattor, tex kupolplattor, eller tydligare kantsten, ca 10 m.	5000	1
42	Övergångsställe	Övergångsställe med sliten målning. Otydlig övergång som ej är tillgänglighetsanpassad.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
43	Länkar	Gång och cykelbana. Ingen separering mellan fotgängare och cyklister.	Separering genom vit målning mellan gång- och cykelbana, ca 40 m.	2000	3
44	Hinder	Lyktstolpe saknar kontrastmarkering.	Åtgärdas genom kontrastmarkering.	1000	1
45	Övergångsställe	Signalreglerat övergångsställe saknar kontrastmarkering på stolpar, ej tillgänglighetsanpassat enl kommunens princip.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
46	Gångpassage	Tillgänglighetsanpassad gångpassage med kontrastmarkerade pollare, otydlig målning av cykelöverfart.	Åtgärd genom ny vit målning, eller att den tas bort helt.	DoU	1
47	Länkar	Länken försvinner när GC-väg går till höger. Finns ingen möjlighet att följa bilvägen på denna sida.	Åtgärdas antingen genom förlängning av gångbanan eller övergång till andra sidan, kräver särskild studie.	min 5000, särskild studie	2
48	Länkar	Passerar två infarter där kantstenen är nollad.	Åtgärdas genom taktilla plattor tex kupolplattor ca 10 m. (Alt. tillgänglighetsanpassad gångpassage, dyrare åtgärd).	5000	2
49	Länkar	Inget ledstråk mellan gångbanan och parkeringar.	Åtgärdas genom ifyllnad av vita markeringslinjer.	DoU	1
50	Hinder	Stolpe i gångbanan som ej är kontrastmarkerad.	Åtgärdas genom kontrastmarkering av stolpen.	1000	1
51	Länkar	3 meter kombinerad gång- och cykelväg. Ej separerat mellan trafikslag, men separerat mellan riktningar.	Separering genom ny målning.	DoU	1

ID	Kategori	Brist	Åtgärd	Kostnad	Prio
52	Trappor	Översta och nedersta trappsteget är ej kontrastmarkerat. Höjden på ledstäng är 1 meter dvs för hög och den går ej 30 cm utanför trappans början och slut.	Åtgärddas genom kompletterad ledstång och kontrastmarkering vid översta och nedre trappsteget.	6000	2
53	Hinder	Vägbom kan utgöra ett hinder för passage.	Åtgärddas eventuellt genom att den tas bort.	DoU	1
54	Trappor	Trappans ledstång går ej 30 cm utanför början och slut. Vålplan finns men ej genomgående räcke. Beläggningen är ojämn och trappan saknar kontrastmarkering vid översta och nedersta trappstegen.	Åtgärddas genom kontrastmarkering vid översta och nedersta trappstegen, ny beläggning samt ny ledstång.	10000	2
55	Länkar	Blandtrafik över parkeringen utan ledstråk. Svårt för synsatta att orientera sig.	Åtgärddas genom vit målning som markering av parkeringen. (Alt. ny gångbana, dyrare åtgärd).	6000	2
56	Hinder	Vägbom kan utgöra ett hinder för passage.	Åtgärddas eventuellt genom att tas bort.	DoU	1
57	Sittplatser	Bänk saknar armstöd och är 38 cm hög.	Åtgärddas genom en ny bänk med armstöd.	8000	3
58	Sittplatser	Bänkar saknar armstöd.	Åtgärddas genom två nya bänkar med armstöd.	16000	3
59	Sittplatser	Bänkar saknar armstöd och är 38 cm höga.	Åtgärddas genom två nya bänkar med armstöd.	16000	3
60	Sittplatser	Bänkar saknar armstöd.	Åtgärddas genom två nya bänkar med armstöd.	16000	3
61	Länkar	Gång- och cykelbanan är ej avskild visuellt eller taktilt. Små avstickare till gångbanan är ej röjda från buskage.	Röjning av buskage och kvistar, eventuellt separering genom målning.	DoU	1
62	Länkar	Gångfartsområde, delvis otidligt framförallt för synskadade men även hur övriga fotgängare kan röra sig. Pollare saknar kontrastmarkering.	Kontrastmarkering på pollare. Tydligare markering av trafiksituationen, översyn krävs när ombyggnad är klar.	min 2000, särskild studie	2
63	Länkar	Otydlig in- och utfart vid lastkaj, risk att synsvaga går in i lastfaret.	Vit målning vid utfarten 20 m samt kupolplattor vid infarten ca 30 m.	1000+10000	1
64	Gångpassage/ Övergångsställe	Gångpassage med ej kontrastmarkerad kantsten, nollad kantsten och herr gåman-skytt.	Tydliggörs genom två nya pollare som kontrastmarkeras.	6000	1
65	Hinder	Stolpe ej kontrastmarkerad.	Åtgärddas genom kontrastmarkering.	1000	1
66	Hållplats	Hållplatsen saknar väderskydd och ligger vid slänt utan räcke.	Åtgärddas genom anläggande av väderskydd samt räcke vid slänt, ca 6 m.	SL+6000	1
67	Hållplats	Hållplatsen har väderskydd och kontrastmarkering men bänk saknar armstöd.	Åtgärddas genom bänk med armstöd.	SL	3
68	Trappor	Trappans översta och nedre steg är ej kontrastmarkerade.	Åtgärddas genom kontrastmarkering på trappsteg.	1000	1

ID	Kategori	Brist	Åtgärd	Kostnad	Prio
69	Hinder	Cykelställ i ledstråk kan vara i vägen för synsedsatta.	Cykelställ byggs in genom kantsten eller flyttande av cykelställ.	5000	2
70	Gångpassage	utan tillgänglighetsanpassning.	Åtgärdas genom två kontrastmarkerade pollare som riktningsgivare.	6000	1
71	Hinder	Ljktolpe saknar kontrastmarkering.	Åtgärdas genom kontrastmarkering.	1000	1
72	Övergångsställe	Övergångsstället är endast delvis tillgänglighetsanpassat.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
73	Övergångsställe	Övergångsstället är ej tillgänglighetsanpassat och saknar nollad kantsten. Eventuellt är det under byggnation.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
74	Länkar	Gångbanan har höjdskillnad mellan asfalt och plattor men är under ombyggnad.	Åtgärdas med asfalt för att avhjälpa höjdskillnad.	DoU	1
75	Övergångsställe	Övergångsställe är delvis tillgänglighetsanpassat men skyltar saknar kontrastmarkering.	Kontrastmarkering av skyltar	1000	2
76	Övergångsställe	Övergångsställe ej tillgänglighetsanpassat och skyltar saknar kontrastmarkering.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
77	Hinder	Trappa och stolpe saknar kontrastmarkering.	Åtgärdas genom kontrastmarkering av trappa och stolpe.	2000	1
78	Hinder	Ljktolpe saknar kontrastmarkering.	Åtgärdas genom kontrastmarkering av stolpen.	1000	1
79	Hinder	Burspråk sticker ut från byggnaden och häcken går ut över cykelbanan.	Åtgärdas genom att häcken ansas och burspråket markeras genom en kantsten i gångytan under burspråket.	3000	1
80	Hinder	Trottoarpratere på gångbanan	Åtgärdas genom att trottoarprataren tas bort.	DoU	1
81	Trappor	Kontrastmarkering saknas vid trappans översta och nedsta trappsteg.	Åtgärdas genom kontrastmarkering.	1000	1
82	Länkar	Dubbelriktad cykelbana saknar tydlig målning	Åtgärdas genom ny målning av cykelsymboler för att förtydliga att banan är dubbelriktad.	DoU	1
83	Övergångsställe	Övergångsställe ej tillgänglighetsanpassat och skyltar saknar kontrastmarkering.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
84	Övergångsställe	Övergångsställe ej tillgänglighetsanpassat och skyltar saknar kontrastmarkering.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2

ID	Kategori	Brist	Åtgärd	Kostnad	Prio
85	Övergångsställe	Övergångsställe ej tillgänglighetsanpassat och skyltar saknar kontrastmarkering.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
86	Länkar	Cykelbanan är smal (140 cm bred) och dubbelriktad.	Ny målning av cykelsymboler för att förtydliga att banan är dubbelriktad. (Cykelbanan bör breddas för att den är för smal).	DoU	1
87	Hinder	Sättningar och ojämnheter i plattsättning vid träd.	Åtgärdas genom nyanläggning.	DoU	1
88	Övergångsställe	Övergångsställe ej tillgänglighetsanpassat och skyltar saknar kontrastmarkering.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
89	Övergångsställe	Gångbanan upphör vid korsning. Tillgänglighetsanpassat Övergångsställe bör anordnas.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
90	Länkar	Gångbanan korsas av infart utan kontrastmarkering och taktill ledning.	Åtgärdas genom anläggande av kontrastmarkering med kupolplattor, ca 10 m.	5000	2
91	Gångpassage	Gångbanan upphör vid korsning. Tillgänglighetsanpassat övergångsställe, alt gångpassage bör anordnas.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
92	Hinder	Betongplatta saknas vid tidigare övergångsställe	Åtgärdas genom ny betongplatta.	DoU	1
93	Hinder	Buskage går ut över gångbanan.	Åtgärdas genom att buskage ansas.	DoU	1
94	Länkar	Dubbelriktad cykelbana saknar tydlig målning	Åtgärdas genom ny målning av cykelsymboler för att förtydliga att banan är dubbelriktad.	DoU	1
95	Hinder	Cykelparkering i ledtråk och sidolutning på ca 4 % samt sättningar i plattor.	Åtgärdas genom att flytta cykelställ till andra sidan.	DoU	1
96	Lutningar	Lutning 6-7 % men det finns avsatser där funktionsned-satta kan vila.	Åtgärdas genom en bänk för vila.	8000	1
97	Hinder	Lykstolpe saknar kontrastmarkering.	Åtgärdas genom kontrastmarkering av stolpen.	1000	1
98	Lutningar	Lutning till entré ca 4 %	Åtgärdas med ledstång ca 4 m.	4000	1
99	Lutningar	Lutning på 4-5 % utan vilplan och buskage som går ut över ledstång.	Åtgärdas genom ansning av buskage samt kom-pletterande räcke med ledstång, ca 25 m.	25000	1
100	Länkar	Svårt att hitta naturligt ledstråk längs hela det primära stråket. Även svårt att hitta till entréerna på torget.	All möblering flyttas ut från fasader för att hålla dessa fria och användbara som ledstråk. (Alt. sär-skild studie av ledstråk utmed hela torget.)	DoU	1
101	Hinder	Butiksentré saknar ramp och tillgänglighetsanpassning.	Åtgärdas genom ramp eller höjning av markyta.	privat	3

ID	Kategori	Brist	Åtgärd	Kostnad	Prio
102	Hinder	Blomlådor i vägen längs ledstråk.	Ledstråk åtgärdas genom att blomlådor sätts på insidan.	privat	1
103	Länkar	Ledstråket är delvis blockerat med skyltar och blomlådor.	Åtgärdas genom att se till att inget blockerar fasaden som är det naturliga ledstråket.	privat	1
104	Sittpatser	Armstöd saknas på bänkar.	Fyra nya armstöd monteras på befintliga bänkar.	4000	2
105	Trappor	Kontrastmarkering saknas på trappa.	Åtgärdas genom kontrastmarkering.	1000	1
106	Trappor	Räcket har stora öppningar utan underliggare.	Åtgärdas genom extra stag i räcket, ca 40 m.	12000	3
107	Trappor	Butiksentré har ramp med för stor lutning och trappan saknar kontrastmarkering.	Åtgärdas genom kontrastmarkering och eventuellt ny ramp.	privat	3
108	Länkar	Gång- och cykelbanan är ej separerad och avskild visuellt eller taktill.	Separering genom målning ca 500 m. (Alt. vita stenplattor eller smågatsten, dyrare åtgärd).	25000	3
109	Hinder	Trottoarpratare på gångbanan	Trottoarpratare tas bort.	DoU	1
110	Gångpassage	Gångbanan upphör vid korsning. Tillgänglighetsanpassat övergångsställe, alt gångpassage bör anordnas.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
111	Övergångsställe	Övergångsställe ej tillgänglighetsanpassat.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
112	Hinder	Buskage växer ut över gångbanan.	Åtgärdas genom att hållas efter.	DoU	1
113	Hållplats	Hållplatsen har plattor för kontrastmarkering och taktillmarkbeläggning men ej väderskydd eller bänk.	Åtgärdas med ny bänk, för smalt för väderskydd.	SL	3
114	Gångpassage	Gångbanan tar slut utan att ett övergångsställe tar vid.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
115	Hållplats	Hållplats har väderskydd, kontrastmarkerade plattor men bänk saknar armstöd.	Åtgärdas genom ny bänk med armstöd.	SL	3
116	Övergångsställe	Övergångsstället ej tillgänglighetsanpassat.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
117	Övergångsställe	Gång- och cykelöverfart är ej tillgänglighetsanpassad.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
118	Hållplats	Hållplatsen är tillgänglighetsanpassad men saknar bänk.	Åtgärdas genom bänk med armstöd.	SL	3
119	Hinder	Stolpe placerad i gångbanan utan kontrastmarkering.	Stolpen kontrastmarkeras.	1000	1
120	Hållplats	Busshållplats med stolpe, tidtabell sitter på hög höjd och kontrastplattor saknas.	Hållplatsen åtgärdas enligt SL:s principmodell.	SL	3

ID	Kategori	Brist	Åtgärd	Kostnad	Prio
121	Hinder	Stolpe placerad i gång- och cykelbana utan kontrastmarkering.	Stolpen kontrastmarkeras.	1000	1
122	Övergångsställe	Signalreglerat övergångsställe saknar kontrastmarkering och tillgänglighetsanpassning.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
123	Övergångsställe	Signalreglerat övergångsställe saknar kontrastmarkering och tillgänglighetsanpassning.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
124	Hållplats	Busshållplats med stolpe och kontrastmarkerade plattor men smal gångbana.	Hållplatsen bör ses över, breddning av gångbanan. Särskild studie krävs.	SL, särskild studie 1000	2
125	Gångpassage	Tillgänglighetsanpassad gångpassage men utan kontrastmarkerade stolpar.	Åtgärdas genom kontrastmarkering.	1000	1
126	Gångpassage	Omarkerad gångpassage.	Åtgärdas genom kontrastmarkerade pollare samt tillgänglighetsanpassad kantsten ca 3 m x 2 sidor.	6000+3000	2
127	Hållplats	Busshållplats med väderskydd och taktill markbeläggning men utan bänk med armstöd och cykelställ. Cykelbana är dragen bakom hållplatsen.	Åtgärdas genom bänk med armstöd samt cykelställ.	SL+5000	3
128	Övergångsställe	Övergångsstället är ej tillgänglighetsanpassat och skyltarna är slitna och saknar kontrastmarkering.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
129	Övergångsställe	Övergångsstället är ej tillgänglighetsanpassat och skyltarna är slitna och saknar kontrastmarkering.	Övergångsställe tillgänglighetsanpassas enl teknisk handbok.	60000	2
130	Länkar	Länken är delvis otydlig med utstickande buskar, bänk utan armstöd och två blomlådor utan kontrastmarkering.	Åtgärdas med röjning av buskage, armstöd på bänk och kontrastmarkering på blomlådor.	2000+2000	2
131	Parkering	RH-parkeringar är 3,5 bred med linjer, 5 meter på längden, ej enligt standard	Nya p-platser målas med vit färg, 5 m breda.	DoU	1
132	Hinder	Cykelfälla mellan parkering och gångväg försvarar för funktionsnedsatta, ej kontrastmarkerad.	Åtgärdas genom att cykelfällan tas bort, alt kontrastmarkering av fällan.	1000	1
133	Länkar	Gångväg från kommunhus är ej hårdgjord.	Behöver hårdgöras för att vara tillgänglighetsanpassad.	DoU	3
134	Länkar	Otydlig kantsten mellan gångyta och köryta för biltrafik.	Tydligare kantsten.	DoU	1
SUMMA				1855500	

Tillgänglighetsinventerade busshållplatser i Österåkers kommun

Delar av Margretelundsvägen och hållplatser med icke kommunal väghållare är ej inventerade. Kostnaderna är att betrakta som uppskattningar.

Objektnamn	Åtgärd	Kostnad (tkr)	Prioritet	Medfinansiering
Busshållplats		4160		
Alceahuset/Hackstavägen	Sinusplattor saknas	20		
Alceahuset/Hackstavägen	Sinusplattor saknas	20		
Bergavägen	Tillgänglighetsanpassning med breddning och trafiksäkerhetsåtgärd	450		
Bergavägen	Tillgänglighetsanpassning med breddning och trafiksäkerhetsåtgärd	450		
Båstorp	Tillgänglighetsanpassning	300		
Båstorp	Tillgänglighetsanpassning	300		
Fritz Janssons väg	Tillgänglighetsanpassning (enskild väghållare)	-		
Gottsunda	Sinusplattor saknas	20		
Gottsunda	Sinusplattor saknas	20		
Hackstavägen på Centralvägen norra	Sinusplattor felvända	20		
Hackstavägen på Centralvägen söder	Sinusplattor med breddning och trafiksäkerhetsåtgärd	150		
Hackstavägen på Hackstavägen	Tillgänglighetsanpassning med breddning och trafiksäkerhetsåtgärd	450		
Margretelunds såg	Sinusplattor saknas	20		
Margretelunds såg	Sinusplattor saknas	20		
Margretelundsskolan	Tillgänglighetsanpassning med breddning och trafiksäkerhetsåtgärd	400	1	Statlig medfinans om 30% 2015
Margretelundsskolan	Tillgänglighetsanpassning med breddning och trafiksäkerhetsåtgärd	400	1	Statlig medfinans om 30% 2015
Murkelvägen	Sinusplattor saknas	20		
Murkelvägen	Sinusplattor saknas	20		
Norrgårdsvägen norra	Sinusplattor felvända	20		
Norrgårdsvägen södra	Sinusplattor felvända	20		
Oxenstiernas väg	Sinusplattor felvända	20		
Oxenstiernas väg	Sinusplattor felvända	20		
Roslagskulla kyrka	Tillgänglighetsanpassning (Trv väghållare)	-		
Sabelvägen södra	Tillgänglighetsanpassning med breddning och trafiksäkerhetsåtgärd	450		
Sjökarbyskolan	Sinusplattor saknas	20		
Sjökarbyskolan	Sinusplattor saknas	20		
Skolvägen	Sinusplattor saknas	20		
Storängsvägen på Hackstavägen	Sinusplattor med breddning och trafiksäkerhetsåtgärd	200		
Skärgårdsstad västra	Sinusplattor saknas	20		
Skärgårdsstad östra	Sinusplattor saknas	20		
Solberga	Sinusplattor saknas	20		
Solberga	Sinusplattor saknas	20		
Solskiftesvägen	Sinusplattor saknas	20		
Storängsvägen på Hackstavägen	Sinusplattor och felaktig kontrastmarkering	50		
Trälhavsvägen	Sinus- och kupolplattor	30		
Trälhavsvägen	Sinus- och kupolplattor	30		
Åkerstorp	Sinusplattor felvända	20		
Åkerstorp	Sinusplattor felvända	20		
Össebyvägen	Sinusplattor felvända	20		
Össebyvägen	Sinusplattor felvända	20		

Handwritten signature

Handwritten initials

§ 6:8

Ansökan om fartbegränsning i Ramsmoraviken, Ljusterö, Österåkers kommun - Remissvar 2589-17881-2015

Sammanfattning

Länsstyrelsen har remitterat kommunen i fråga om hastighetsgräns på sjön, Ramsmoraviken, Ljusterö.

Beslut

Byggnadsnämndens beslut

Hastighetsgräns i hela Ramsmoraviken enligt ansökan tillstyrks ej.

Bakgrund

Länsstyrelsen har skickat över en ansökan om fartbegränsning i Ramsmoraviken till kommunen för yttrande. Begränsning i inloppet till Ramsmoraviken är idag 8 knop, ansökan behandlar att hela viken ska begränsas på samma sätt. Förvaltningen har remitterat skärgårdsrådet i frågan och från rådet har följande svar erhållits: *"Den föreslagna fartbegränsningen innebär ingen förbättring för miljön. De båtar som trafikerar området gör större svallvågor vid 8 knops fart än då de planar. En fartbegränsning innebär hinder och förseningar för företagen i området."*

Nämndens slutsatser

Byggnadsnämndens slutsatser utifrån remissunderlag samt skärgårdsrådets synpunkter är att en hastighetsgräns enligt ansökan inte kommer lösa de problem som finns beskrivna i ansökan. En del av dessa bör redan i dagsläget hanteras via gällande bestämmelser i Sjölag (1994:1009).

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat 2015-06-10 från samhällsbyggnadsförvaltningen.

Expedieras

Länsstyrelsen, enheten för överklaganden 2, ref. 2589-17881-2015
Samhällsbyggnadsförvaltningen

§ 6:9

Information från landskapsarkitekt Gisela Holmgren

Inbjuden av byggnadsnämnden redogör vid dagens sammanträde Gisela Holmgren för sitt arbete med anläggande, utsmyckning m.m. av parker, lekplatser, naturområden, m.m. som hon och förvaltningen gör på uppdrag av kommunstyrelsen.

Byggnadsnämnden tackar för redogörelsen och antecknar ärendet till protokollet.

§ 6:10

Information om översiktplanering och bostadsförsörjning

Inbjuden av byggnadsnämnden redogör vid dagens sammanträde Charlotte Hedlund, översiktsplanerare, för det uppstartade arbetet med att ta fram en ny kommuntäckande översiktsplan. Av redogörelsen framgår bl.a. tidplan och vilka utredningar som ska genomföras.

Vidare redogör Charlotte Hedlund också för kommunens bostadsförsörjningsarbete och aktuella uppgifter över bostadsbyggandet i kommunen.

§ 6:59

Beslut om båtresa i anslutning till byggnadsnämndens augustisammanträde

Byggnadsnämnden beslutar vid dagens sammanträde att låta sitt sammanträde i augusti åtföljas av en båtresa i kommunens skärgård, då denna utgör en stor del av nämndens arbetsfält. Resan ska innehålla besök av ett par platser som nyligen varit, eller står i begrepp att bli föremål för nämndens hantering.

Till följd av båtresan tidigareläggs sammanträdet och börjar denna dag klockan 11.00. Grupperna träffas 10.00 och båttur planeras starta 14.00.

Åt förvaltningen uppdras att ordna med bokning av båt samt någon förtäring ombord, samt att också ta fram förslag till lämplig rutt.

§ 6:60

Boverkets interaktiva hemsida för förtroendevalda

Ordföranden, Hampe Klein informerar om att Boverket efterfrågar förtroendevalda representanter från kommunerna för att pröva och utvärdera ny interaktiv tjänst från Boverket.

Nämnden beslutar att låta Viking Skeeberg representera byggnadsnämnden i detta.

§ 6:61

Digital nämndhantering

Byggnadsnämnden har med start under våren 2015 inlett en övergång till en mer digitaliserad hantering av kallelser, protokoll m.m. Vid övergångens påbörjande meddelade ordföranden att varje enskild ledamot och ersättare hade tid fram t.o.m. junisammanträdet att besluta om denne var beredd att fortsättningsvis avstå handlingar i pappersform. Ett antal ledamöter och ersättare har under perioden av sagt sig pappersutskick.

Vid dagens sammanträde meddelar ordföranden att provperioden förlängs t.o.m. september månads nämndsammanträde.