

Sammanträdesprotokoll för Byggnadsnämnden

Tid Tisdagen 21 mars kl. 17.00 – 20.10

Plats Alceahuset, Lagen, plan 3, Hackstavägen 22

Närvarande Enligt bifogad närvarolista

Utses att justera Hampe Klein samt Rosita Olsson Palmberg

Ärenden §§ 3:1 - 3:31

Sekreterare



Robert Blomdahl

Ordförande



Hampe Klein

Justerande



Rosita Olsson Palmberg

Anslagsbevis

Justering tillkännagiven
genom anslag

2017-03-30 - 2017-04-20

Organ

Byggnadsnämnden

Sammanträdesdatum

2017-03-21

Förvaringsplats för
protokollet

Samhällsbyggnadsförvaltningen, Alceahuset plan 3,
Hackstavägen 22



Underskrift

Närvarolista

Parti	Ledamöter	Närvarande	Ej tjänstgörande §§	Ersättare §§
M	Hampe Klein	x		
ÖP	Lars Nilsson	x		
S	Rosita Olsson Palmberg	x		
M	Viking Skeeborg	-		
L	Gunnar Widforss	-		
C	Lars Göran Rutgersson	x		
KD	Magnus Hultgren	x		
S	Elisabeth Karlstedt	x		
RP	Lars Magnusson	x		
RP	Johan Selenius-Rosengren	x	3:6 – 3:31	
MP	Ronny Ekström	x		
	Ersättare			
M	Berndt Hogreve	x		3:1 – 3:31
M	Mats Højbrandt	x		3:1 – 3:31
ÖP	Björn Gertzén	x		3:6 – 3:31
S	Dan Jonsson	x		
MP	Martin Blaus	-		
Övriga närvarande		Funktion		
	Maria Ulvgärd	Bygglövcyher/Stadsarkitekt		
	Åsa Hellkvist	Byggnadsinspektör		
	Per-Olof Kroon	Biträdande samhällsbyggnadschef		
	Henrik Cerderlund	Trafikingenjör		
	Charlotte Hedlund	Strategisk planeringschef		
	Anna Anderman	Väg- och trafikchef		
	Robert Blomdahl	Nämndsekreterare		



Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

- § 3:1 Utseende av justerare och tid för justering
- § 3:2 Anmälan av delegationsbeslut
- § 3:3 Delgivningsärenden
- § 3:4 Ekonomisk uppföljning tom februari 2017
- § 3:5 Ny översiktsplan - Information
- § 3:6 Trafiksäkerhetsprogram, åtgärdsplan Österåkers kommun 2017
- § 3:7 Tillgänglighetsprogram 2017 för Österåkers kommuns offentliga utomhusmiljö
- § 3:8 Svar på medborgarförslag 6/2016 – ”Hjälp medborgare att hålla hastigheten”
- § 3:9 Lokal trafikföreskrift, gångfartsområde på Björkåkravägen
- § 3:10 Remissyttrande om hastighetsbegränsning till 50 km i timmen på väg 1043, mellan väg 1041 och 1042
- § 3:11 Kommunfullmäktiges uppdrag till Byggnadsnämnden angående skolskjutsriktlinjer - Information
- § 3:12 Bygglovalliansens årsrapport 2016 - Information
- § 3:13 BERGA 6:637 (DANSBANEVÄGEN 1)
Nybyggnad av flerbostadshus (Brf Fiolen - Hus 1)
- § 3:14 BERGA 6:642 (DANSBANEVÄGEN 3)
Nybyggnad av flerbostadshus (Brf Fiolen - Hus 3)
- § 3:15 BETSÖ 1:9 (LILLA BRYGGVÄGEN 1)
Nybyggnad av bastu
- § 3:16 BOLBY 1:120 (LINANÄSVÄGEN 136)
Strandskyddsdispens för förlängning av brygga
- § 3:17 BOLBY 1:448 (EKSTRÖMS VÄG 27)
Strandskyddsdispens för anläggande av brygga
- § 3:18 HACKSTA 1:14
Tidsbegränsat lov för parkeringsplats
- § 3:19 HUSARÖ 1:54 (HUSARÖ KALLVIKSVÄGEN 5)
Förhandsbesked om nybyggnad av enbostadshus
- § 3:20 INGMARSÖ 2:117 (SÖDERÖN INGMARSÖ 1)
Strandskyddsdispens för anläggande av brygga

- § 3:21 Anläggande av brygga och utökning av strand - rättelse utförd
- § 3:22 Tillsyn om olovligt byggande (brygga)
- § 3:23 MJÖLKÖN 1:11 (STORUDDSSTIGEN 17)
Nybyggnad av uthus
- § 3:24 MÖRTSUNDA 1:2 (LJUSTERÖ FÄRJELÄGER)
Nybyggnad av återvinningsstation (permanentande av tidsbegränsat lov)
- § 3:25 RYDBOHOLM 2:1 (RYDBOHOLMS GÅRD 1)
Nybyggnad av ekonomibygnad
- § 3:26 SVARTGARN 2:506 (HÄSTÄNGSUDDSVÄGEN 2B)
Tidsbegränsat lov för nybyggnad av återvinningsstation, skylt och plank
- § 3:27 SVAVELSÖ 1:75 (SVAVELSÖVÄGEN 37)
Nybyggnad av enbostadshus, additionsbostad i komplementbyggnad, sjöbod och murar samt rivning av byggnader
- § 3:28 SVAVELSÖ 1:75 (SVAVELSÖVÄGEN 37)
Nybyggnad av komplementbostadshus (bygglovfri åtgärd)-
Informationsärende
- § 3:29 TÄLJÖ 1:165 (ALEVÄGEN 3)
Förhandsbesked om nybyggnad av enbostadshus – rättelse av beslut
- § 3:30 TÄLJÖ 5:4 (TÄLJÖ GÅRD 1)
Förhandsbesked om nybyggnad av enbostadshus
- § 3:31 ÅKERS-ÅSÄTTRA 1:53 (BAMMARBODAVÄGEN 52)
Tillbyggnad av enbostadshus och nybyggnad av carport

§ 3:1

Utseende av justerare och tid för justering

Till att justera protokoll från dagens sammanträde utses Hampe Klein samt Rosita Olsson Palmberg.

Protokoll ska om möjligt föreligga för justering vecka 13.

§ 3:2

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 § 3:2/2017).


Justerandes signaturer

Utdragsbestyrkande

MS
AB

Delegationsbeslut inom trafik- och samhällsbetalda resor			
	Beslutsdatum		
BN mars 2017			
Punkt 2.1	170201-170228	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 AA
Punkt 2.2		Beslut om Trafikanordningsplaner	Handläggare HC HC
Punkt 2.3		Beslut om lokal trafikföreskrift	Handläggare HC
Punkt 2.6	170201-170228	Yttrande samt beslut om dispens (lång, bred eller tung transport, dispens från lokal trafikföreskrift) 3 st (dispens från lokal trafikföreskrift) 1 st (transportdispens)	Handläggare HC HC
Punkt 2.7	170201-170228	Parkeringsstillstånd för rörelsehindrad 17 beslut (17013-17029)	Handläggare HC HC
Punkt 2.10	170201-170228	Flyttning av fordon enligt förordningen (1982:198) 5 beslut	Handläggare HC
Punkt 2.14	170120-170228	Beslut om skolskjuts för särskola SL-kort 1 st beslut	Handläggare EP
Punkt 2.13	170113-170228	Beslut om skolskjuts för grundskolan Kommunala beslut taxi 2 st	Handläggare EP
	170113-170228	SL-kort kommunala 1 st beslut	EP
	170118-170228	Avslag kommunala beslut 2 st taxi	EP
	170221-170228	Interkommunala beslut 1 st taxi	EP
	170101-170228	Avslag interkommunala 3 st taxi	EP
	170221-170228	Avslag interkommunala 1 st SL-kort	EP
Punkt 2:18	170201-170228	Beslut om Riksfärdtjänst, både bifall och avslag 0 beslut	Handläggare TH
Punkt 2:19	170201-170228	Yttranden till Färdtjänstavdelningen, SLL 23 yttranden F43- F65	Handläggare TH
Punkt 2:20	170201-170228	Beslut om kommunal färdtjänst 10 beslut, K8-K17	Handläggare TH

NR 2

Bilaga BN § 3:2 / 2017

§ 3:3

Byggnadsnämnden beslutar att notera delgivningen av nedan följande handlingar.

A.**Mark- och miljööverdomstolens beslut:**

2017-02-10, *Östra Lagnö 1:98*, BN beslutade 2014-04-30 att vid vite förelägga om avlägsnande av brygganläggning och bryggdäck. BN:s beslut överklagades till Lst som avslog överklagandet i sak (föreläggandet ska ha fullgjorts inom ett år från det att det överklagade beslutet vunnit laga kraft). Lst:s beslut överklagades till MMD som avslog överklagandet. MMD:s dom har överklagats till MÖD som ej meddelar prövningstillstånd.

B.**Mark- och miljööverdomstolens dom:**

2017-02-27, *Timrarön 1:66, 1:67 och 1:68*, BN beslutade 2015-08-25 att lämna bygglov för hotell- och fritidsanläggning (12+13 stugor, receptionsbyggnad/kiosk med bostadsdel samt en gäststuga). Beslutet överklagades till Lst som avvisade respektive avslog överklagandena. Lst:s beslut överklagades till MMD som avslog överklagandet. MMD:s dom har överklagats till MÖD som upphäver Lst:s beslut att avvisa ett överklagande samt upphäver BN:s beslut (§§ 7:39, 7:40, 7:41) att meddela bygglov för nybyggnad av hotell- och fritidshusanläggning, receptionsbyggnad/kiosk med bostadsdel samt en gäststuga och avslår ansökningarna.

C.**Mark- och miljödomstolens dom:**

2017-02-08, *Ingmarsö 2:18*, BN beslutade 2014-06-17 att bevilja strandskyddsdispens för befintlig sjöbod, trappor och landgång samt att endast den yta som dessa upptar får tas i anspråk. Lst beslutade 2016-03-23 att upphäva dispensen avseende sjöboden och att ändra BN:s beslut så att det område som trappor och landgång upptar på marken får användas för det avsedda ändamålet. Lst:s beslut har överklagats till MMD som avslår överklagandet.

D.**Förvaltningsrättens dom:**

2017-02-07, *Ärende 2016-091-BAB*, BN beslutade 2016-04-20 att avslå ansökan om bostadsanpassningsbidrag till dörrautomatik till entréport, två branddörrar till garage och dörr till gård. BN:s beslut har överklagats till FR som avvisar yrkande om fastställelse av vem som har ansvar och ska stå för kostnaden. FR avslår överklagandet i övrigt. Bygglov för den aktuella fastigheten söktes 2013 och FR finner i likhet med nämnden att de sökta åtgärderna är åtgärder som faller inom den generella anpassningen av nya bostäder. Rätt till bostadsanpassningsbidrag föreligger därför inte.



Justerandes signaturer

Utdragsbestyrkande

2017-02-15, *Ansökan om skolskjuts (BN 12 2017/0012)*, BN beslutade 2017-01-02 att avslå ansökan om skolskjuts i form av skoltaxi. Som skäl angavs bl.a. att för elever som valt en fristående skola utanför kommunen föreligger inte rätt till skolskjuts enligt skollagen. FR avslår överklagandet.

2017-02-24, *Ansökan om skolskjuts (BN 12206/0035)*, BN beslutade 2017-01-03 att avslå ansökan om skolskjuts i form av skoltaxi. Som skäl angavs att elever som valt en fristående skola utanför kommunen inte har rätt till skolskjuts. FR avslår överklagandet.

E.

Länsstyrelsens beslut:

2017-02-16, *Ingmarsö 3:11*, BN beslutade 2016-11-22 att som förhandsbesked meddela att bygglov ej kommer att lämnas för nybyggnad av 3-4 enbostadshus med framtida avstyckning. BN:s beslut har överklagats till Lst som avslår överklagandet.

2017-02-16, *Ingmarsö 1:35*, BN beslutade 2016-11-22 att som förhandsbesked meddela att bygglov inte kommer att lämnas för nybyggnad av enbostadshus med framtida avstyckning. BN:s beslut har överklagats till Lst som avslår överklagandet.

2017-02-16, *Bolby 18:69*, BN beslutade 2016-10-25 att bevilja bygglov för ombyggnad av lokal samt fasadändring (verksamhet maskinuthyrning). Lst avvisar ärendet i den del som avser ändrad användning och avslår överklagandet i den del som avser nya dörrar och ombyggnad av lokal.

2017-02-23, *Svartgarn 2:525*, Lst beslutar att prövning ska ske av BN:s beslut 2017-01-24 att medge strandskyddsdispens för brygga.



Justerandes signaturer

Utdragsbestyrkande

§ 3:4

Ekonomisk uppföljning tom februari 2017

Sammanfattning

Byggnadsnämndens utfall till och med februari uppgår till 3 639 tkr, vilket motsvarar 64% av periodbudgeten. Detta innebär en positiv budgetavvikelse om 2 058 tkr. Intäkter är högre än periodbudget med ett överskott om 636 tkr och kostnader är lägre och har ett överskott om 1 423 tkr.

Beslut

Månadsuppföljningen för februari 2017 godkänns och överlämnas till kommunstyrelsen.

Bilaga 1. Ekonomisk uppföljning t.o.m. februari 2017 Byggnadsnämnden


Justerandes signaturer

Utdragsbestyrkande

Ekonomisk uppföljning februari 2017

Byggnadsnämnden

Nr 4.

Ekonomisk sammanställning

Driftsredovisning (tkr)	HELÅR				PERIOD: JAN - FEB			
	Budget 2017	Prognos 2017	Budget-avvikelse	Utfall 2016	Period-budget	Utfall perioden	Budget-avvikelse	%
Verksamhetens intäkter								
Avgifter	-13 300	-13 300	0	-14 565	-2 210	-2 761	551	125%
Övriga intäkter	0	0	0	-8	0	-85	85	
Summa Intäkter	-13 300	-13 300	0	-14 573	-2 210	-2 846	636	129%
- Varav interna intäkter								
Verksamhetens kostnader								
Personalkostnader	14 115	14 115	0	12 475	2 323	1 981	341	85%
Lokalkostnader	852	852	0	1 038	142	148	-6	105%
Kapitalkostnader	296	296	0	296	49	55	-6	112%
Köp av verksamhet	660	660	0	569	110	80	30	73%
Övriga kostnader	31 727	31 727	0	28 287	5 283	4 219	1 064	80%
Summa kostnader	47 650	47 650	0	42 666	7 907	6 484	1 423	82%
- Varav interna kostnader								
Verksamhetens nettokostnader	34 350	34 350	0	28 093	5 697	3 639	2 058	64%

Driftsredovisning per verksamhet (tkr)	HELÅR				PERIOD: JAN - FEB			
	Budget 2017	Prognos 2017	Budget-avvikelse	Utfall 2016	Period-budget	Utfall perioden	Budget-avvikelse	%
Nämnd	1 060	1 060	0	1 028	177	99	78	56%
Bygglov	1 657	1 657	0	-940	267	-566	833	-212%
Förmidlingsorgan	190	190	0	138	30	26	4	88%
Bostadsanpassningsbidrag, åtgärder	4 470	4 470	0	3 002	740	246	494	33%
Bostadsanpassningsbidrag, adm.	1 053	1 053	0	1 022	163	192	-29	118%
Samhällsbetalda resor, entreprenad	21 000	21 000	0	19 274	3 500	3 065	435	88%
Samhällsbetalda resor, adm.	2 600	2 600	0	2 862	427	395	32	92%
Parkeringsövervakning	-250	-250	0	-251	-40	-51	11	127%
Trafik och tillgänglighet	2 570	2 570	0	1 958	433	233	200	54%
Verksamhetens nettokostnader	34 350	34 350	0	28 093	5 697	3 639	2 058	64%

INVESTERINGSBUDGET 2017

Projekt, Benämning	Budget Kostnader	Budget Intäkter	Netto-kostnader	Prognos 2017	Prognos-avvikelse	Utfall perioden	Återstår av budget
02070 Tillgängligtg busshpl	900		900	900	0	0	900
02420 Omskyltn hastighetsplan	100		100	100	0	7	93
16020 Trafiksäkerhetsåtgärder	1 500	-300	1 200	1 200	0	190	1 010
Investeringsbudget tot	2 500	-300	2 200	2 200	0	197	2 003

Sammanfattning

Byggnadsnämndens utfall till och med februari uppgår till 3 639 tkr, vilket motsvarar 64% av periodbudgeten. Detta innebär en positiv budgetavvikelse om 2 058 tkr. Intäkter är högre än periodbudget med ett överskott om 636 tkr och kostnader är lägre och har ett överskott om 1 423 tkr.



Kommentarer till periodens utfall

Intäkter

Intäkterna varierar under året och under februari har ett par större bygglovsärenden beslutats. Parkeringsövervakning har något högre intäkter och bidraget för bortforsling av fordon finns inte med i budget och genererar ett överskott om 85 tkr på övriga intäkter.

Kostnader

Personalkostnaderna ligger under budget till följd av att budgeten är jämnt fördelad över året medan kostnaderna för lönerrevision och nyanställningar kommer senare. Övriga kostnader ligger i början av året lägre än budget då dessa verksamhetskostnader till viss del är säsongsberoende.

Kommentarer till helårsprognos

Nämnden

Prognosen redovisar ingen avvikelse mot budget.

Bygglovsverksamheten.

Intäkterna och kostnaderna förväntas följa budget på helårsbasis. Överskottet beror på att intäkterna i början av året har varit relativt höga till följd av enstaka större bygglovsärenden.

Bostadsanpassningsbidrag

Kostnaderna för bidrag varierar under året och i dagsläget finns inget som tyder på en avvikelse mot budget.

Samhällsbetalda resor

Prognosen för helåret visar ingen avvikelse mot budget, överskotten för perioden kommer att jämnas ut sig redan under nästa månad när justering av fakturan för innevarande period sker.

Parkeringsövervakningen

Bedöms inte avvika från budget. Periodens överskott beror på tillfälligt högre intäkter än kostnader.

Trafik och tillgänglighet

Prognos enligt budget. Inga arbeten har ännu utförts i avvaktan på beslut om trafiksäkerhet och tillgänglighetsprogrammet för året. Ett bidrag om 85 tkr för utökad bortforsling av fordon är bokförd men har ännu inte använts.

Investeringsram

Ingen avvikelse mot budget.



§ 3:5

Ny Översiktsplan

Vid dagens sammanträde informerar Charlotte Hedlund, strategisk planeringschef, om innehåll och tidplan för arbetet med att ta fram en ny översiktsplan för Österåkers kommun. Förslaget är just nu ute på samråd.



Justerandes signaturer

Utdragsbestyrkande

§ 3:6

Trafiksäkerhetsprogram, åtgärdsplan Österåkers i kommun 2017

Beslut

Byggnadsnämnden beslutar

1. Trafiksäkerhetsprogrammet inklusive investeringsplan för mindre trafiksäkerhetsåtgärder i Österåkers kommun 2017 godkänns.
2. Omprioritering av åtgärder vid behov godkänns.

Nämndens slutsatser

Investeringsplanen för mindre trafiksäkerhetsåtgärder beskriver hur nämnden/förvaltningen har för avsikt att nyttja tilldelade medel under 2017.

Trafiksäkerhetsåtgärderna kan behöva omprioriteras om de ekonomiska förutsättningarna förändras.

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande, daterat 2017-03-14.

Bilagor

- Bilaga 1. Trafiksäkerhetsprogram, åtgärdsplan i Österåkers kommun 2017.


Justerandes signaturer

Utdragsbestyrkande

Trafiksäkerhetsprogram, åtgärdsplan i Österåkers kommun 2017

Syfte och mål

Trafiksäkerhetsprogrammet syftar till att beskriva trafiksäkerhetsarbetet för 2017 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 allvarligt 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 2017 och som ryms inom avsatt budget. Resterande platser där trafiksäkerheten behöver förbättras genomförs under kommande år. Åtgärdsförslagen för 2017 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 inför produktion. 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. Kontinuerlig kommunikation med skolorna är en viktig del i Väg- och trafikenhetens arbete vad det gäller planering av de fysiska åtgärderna. I och med att felanmälan lanserats som app är det nu enklare att lämna felanmälan och synpunkter till kommunen.

Trafiksäkerhetsfrågan är en viktig och naturlig del i samhällsbyggnadsförvaltningens dagliga verksamhet. Detta innebär att trafiksäkerhetsfrågan ska ingå i samtliga projekt som samhällsbyggnadsförvaltningen 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 cykeldagar eller skolbesök.

Vi kommer kontinuerligt tillhandahålla till samtliga skolor råd och tips, samt information gällande aktuella trafiksäkerhetsstävlingar (t.ex. trafikkalendern), trafiksäkerhetsmaterial för lärare (trafikeniskolan.se, NTF) och även erbjuda skolorna platsbesök.

Arbetet med ett mer långsiktigt trafiksäkerhetsprogram, vad det gäller attitydpåverkan och information, planeras tillsammans med NTF, polisen, Trygg i Österåker samt Cykelfrämjandet.

NTF tillsammans med Österåkers kommun gjorde ett pilotprojekt under 2016 där fem årskurs fyra-klasser erbjöds cykel- och trafiksäkerhetsutbildning. Detta var ett väldigt uppskattat projekt från de skolor som erbjöds detta 2016. Samhällsbyggnadsförvaltningen har för året erhållit ett engångsanslag för att kunna erbjuda samtliga årskurs fyra-klasser i Österåkers kommun denna utbildning under 2017. Detta är en del av attitydpåverkan som Samhällsbyggnadsförvaltningen arbetar med och som förhoppningsvis kan vara ett årligt inslag i Österåkers kommuns trafiksäkerhetsprogram.

Hastighets- och regelefterlevnad

En viktig åtgärd för att förbättra trafiksäkerheten i Österåkers kommun är att förbättra hastighetsefterlevnaden. 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. Detta görs även vid alla skolor i kommunen där vi under 2016 även sökte tillstånd hos Trafikverket för att sätta upp dessa vid skolorna längs statliga vägar. Detta kommer även göras under 2017.

I och med kommunens nya kommunpolis har samverkan mellan Väg- och trafikenheten och polisen ökat. Klagomål och synpunkter tillsammans med trafikmätningar skickas till polisen för en ökad samverkan mot hastighetsöverträdelser. I och med denna samverkan kan vi öka närvaron där det som mest behövs med platsbesök och hastighetsövervakning. Flera aktioner från polisen i samarbete med Väg- och trafik (närvaro och information) gjordes mot flertalet skolor under året och det täta samarbetet kommer att fortsätta under 2017.

Kommunen har sedan februari 2017 ett nytt parkeringsövervakningsavtal som innebär en större närvaro vad det gäller parkeringsövervakning. Det handlar om allt från att markera var det är olämpligt att parkera men även möjlighet att flytta bilar som står trafikfarligt. Det innebär även en ökad trygghet med en större närvaro av parkeringsövervakningsväktare. Det nya parkeringsövervakningsavtalet gör att vi nu kan agera i tid istället för att reagera.

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 2017 planeras mätningar på cirka 20 punkter längs det kommunala vägnätet, framförallt kopplat till skolor och skolvägar.

Samordning, uppföljning och kompetenshöjning

För att kunna bedriva ett effektivt trafiksäkerhetsarbete krävs det att Väg- och trafikenheten håller sig uppdaterad om nyheter och aktuell forskning samt hur trafiksäkerhetsarbetet bedrivs i övriga delar av landet. Väg- och trafikenheten 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. Det är stora utmaningar med framför allt de statliga vägarna och det är även där mycket av medborgarnas synpunkter inkommer om. Så det är otroligt viktigt att Väg- och trafikenhetens samordningsarbete tillsammans med Trafikverket fortsätter.

Återrapportering

Uppföljning till Byggnadsnämnden sker i samband med delårsrapport och bokslut.



Investeringsplan 2017

- I. Hastighetssäkrade övergångsställen, korsningen Söravägen, Margretelundsvägen, Östra Banvägen. Totalt 2 övergångsställen.



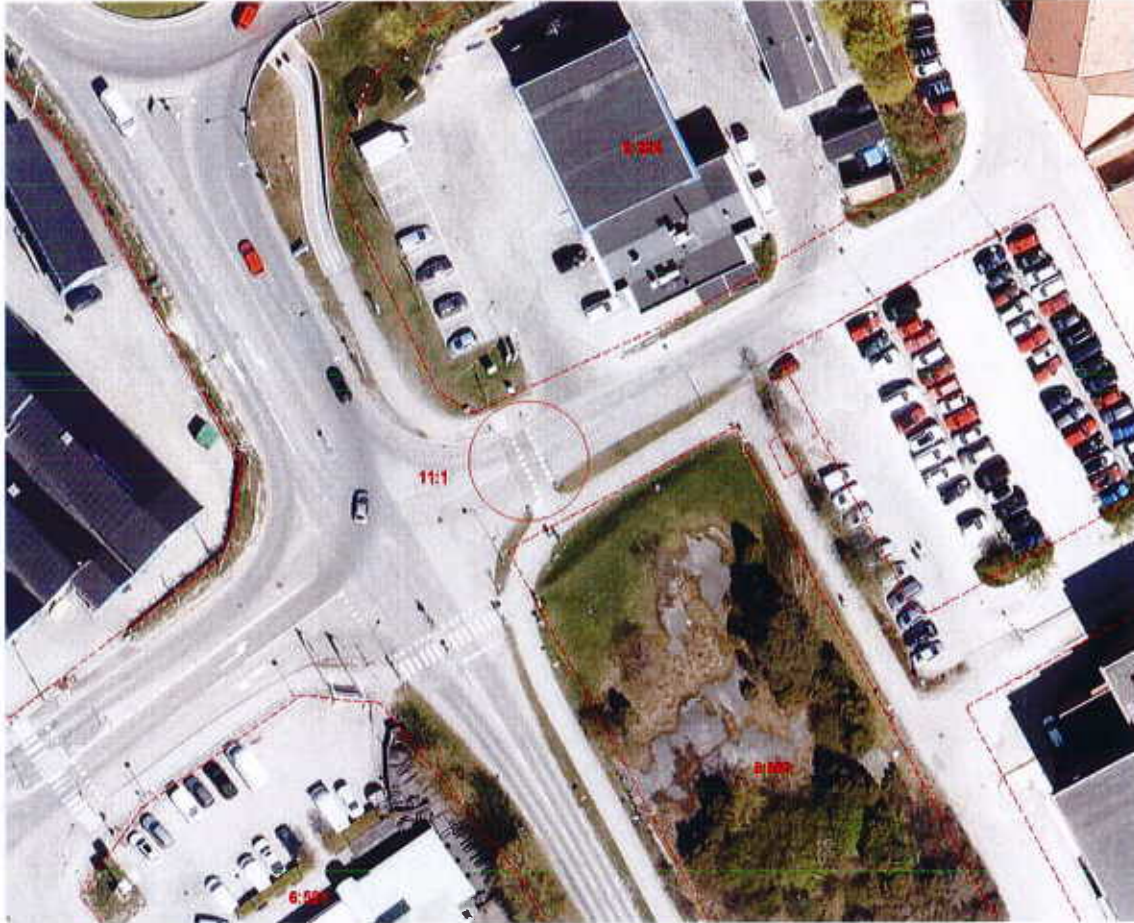
Problem: Idag går det en kommunal gång- och cykelväg på både Söravägen och Margretelundsvägen som är kommunala vägar. I anslutning till dessa kopplas gång- och cykelvägen från Margretelundsvägen, som Margretelunds vägförening byggde 2016, inklusive ett upphöjt övergångsställe. På Östra Banvägens passage planerar Österskärs vägförening på att göra åtgärder till korsningen i form utav refuger. Övergångsställena som ligger i denna korsning på kommunens del är idag varken hastighetssäkrade eller helt tillgänglighetsanpassade. Hela korsningen kommer ses över i samband med utvecklingen av Åkersberga centrum.

Åtgärd: Hastighetssäkra och tillgänglighetsanpassa övergångsställena på Margretelundsvägen samt Söravägen i samband med att Söravägen får ny beläggning. Detta har informerats till båda vägföreningarna.

Uppskattad kostnad: cirka 560 tkr, varav statlig medfinansiering 50 % (280 tkr)

Förväntade effekter: Ökad säkerhet för oskyddade trafikanter från Margretelund och Österskår. Detta är en skolväg som används av många barn som ska till och från Söraskolan.

2. Upphöjt övergångsställe, Luffarbacken.



Problem: Det går idag en gång- och cykelväg längs Margretelundsvägen och vid Circle K och parkeringen till Söraskolan och badhuset går det idag en passage över Luffarbacken. Den är idag inte skyltad som ett övergångsställe och utformningen är väldigt otydlig. Det har tidigare troligen varit någon slags upphöjning med röd asfalt. Gång- och cykelvägen är en av kommunens med trafikerade och det är en skolväg för många barn som ska till Söraskolan, Österskårsskolan eller norr om väg 276.

Åtgärd: Hastighetssäkra och utföra ett övergångsställe för att tydliggöra vad som gäller vid övergångsstället. Eftersom det även är ett cykelstråk så kommer övergångsstället utföras så att det även är en cykelpassage.

Uppskattad kostnad: cirka 400 tkr, varav statlig medfinansiering cirka 50 % (196 tkr)

Förväntade effekter: Ökad säkerhet för oskyddade trafikanter på Margretelundsvägen.

3. Åsättra hamn



Problem: Barn som kommer från närliggande öar och går på Ljusteröskolan åker med båt/svävare till Åsättra hamn för att sedan vidare med buss till skolan. Till Åsättra hamn tillkommer även många leveranser som ska till Ljusterö. Många föräldrar har hört av sig att det känns otryggt när leveranser och persontransporterna sker samtidigt och bett kommunen om åtgärder. Även busshållplatsen behöver ses över, men kommer att göras i ett senare skede.

Åtgärd: Uppsättning av blinkande skylt som varnar för barn finns i området. Det finns möjligheter till att aktivera skylten antingen via båten eller vid värmestugan som finns vid Åsättra hamn. Även målning kommer att göras för att visa vart barnen ska gå och vart man ska undvika att köra.

Uppskattad kostnad: Cirka 50 tkr.

Förväntade effekter: Ökad säkerhet för oskyddade trafikanter som kommer med båt, svävare eller buss vid Åsättra hamn.

4. Tunagårds station, staket.



Problem: Vid Tunagårds station går idag grusad skiljeremsa mellan körbanan och gång- och cykelvägen. I brist på bilparkeringar ställer sig flera bilar på denna skiljeremsa och även på gång- och cykelvägen. Detta har gjort att kommunen fått in många synpunkter på att det är trafikfarligt samt att det är svårt att underhålla gång- och cykelvägen när bilar står på gång- och cykelvägen.

Åtgärd: Staket eller liknande sätts upp på skiljeremsan för att förhindra att bilarna åker upp på gång- och cykelvägen. Parkeringsövervakningen på platsen utökas också för att komma tillrätta med problemet.

Detta görs i samband med att kommunen bygger ut cykelparkeringarna på Tunagårds station tillsammans med SL. Även vägföreningen kommer att underrättas av åtgärden.

Uppskattad kostnad: Cirka 100 tkr.

Förväntade effekter: Ökad säkerhet för oskyddade trafikanter vid Tunagårds station.

Handwritten signature

5. Norrövägen, gångbana och belysning



Problem: Den del av Norrövägen som kommunen är väghållare är det endast belysning på den första sträckan utanför Woody bygghandel. Övriga delar fram till där Norrövägar tar över finns det varken belysning eller en gångbana för att ta sig till förskolan. Många föräldrar har hört av sig om att det både är mörkt och svårt att ta sig till förskolan. Det är 30km/h utanför förskolan och Väg- och trafiknheten gjorde trafikmätningar 2015 som visar på höga hastigheter.

Åtgärd: I samband med att kommunen gör åtgärder till detaljplanen Säby Hage passar vi på att utföra en gångbana samt belysning fram till parkeringen till förskolan.

Uppskattad kostnad: Cirka 500 tkr.

Förväntade effekter: Ökad säkerhet för oskyddade trafikanter på Norrövägen samt ökad trafiksäkerhet på Norrövägen i och med belysning.

§ 3:7

Tillgänglighetsprogram 2017 för Österåkers kommuns offentliga utomhusmiljö

Beslut

Byggnadsnämnden beslutar

1. Tillgänglighetsprogrammet, åtgärdsplan för Österåkers kommun 2017 godkänns.
2. Omprioritering av åtgärder vid behov godkänns.

Nämndens slutsatser

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

Tillgänglighetsprogrammet beskriver hur nämnden/förvaltningen har för avsikt att nyttja tilldelade medel under 2017.

Omprioriteringar i åtgärdsplanen kan ske om de ekonomiska förutsättningarna förändras.

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande, daterat 2017-03-14, från samhällsbyggnadsförvaltningen

Bilagor

1. Tillgänglighetsprogram, åtgärdsplan i Österåkers kommun 2017.


Justerandes signaturer

Utdragsbestyrkande

Tillgänglighetsprogram för Österåkers kommuns offentliga utomhusmiljö, åtgärdsplan i Österåkers kommun 2017

Motiv, lagar och riktlinjer

Tillgänglighet för alla är en demokratifråga och ett jämlikhetskrav. Tillgänglighet som begrepp används i detta tillgänglighetsprogram för att beskriva ett samhälle 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.

Från och med 2015 ingår bristande tillgänglighet som en form av diskriminering i diskrimineringslagen. Lagändringen ska bidra till öka tillgängligheten i samhället så att människor med funktionsnedsättning kan delta på likvärdiga villkor.

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 funktionsvariation. Detta motiveras med 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 avlägsnas i den offentliga miljön
- Lokala gångstråk ska vara tillgängliga inom stadskärnan
- Kollektivtrafiken ska vara fullt tillgänglig för alla och planeras utifrån resenärens behov

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 A, Tillgänglighetsinventering av Åkersbergas centrala delar och B, Tillgänglighetsinventerade busshållplatser i Österåkers kommun). 2013 utförde Ramböll på uppdrag av Väg- och trafikenheten en tillgänglighetsinventering av Åkersbergas centrala delar (Bilaga A). 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 högsta prioritet.

Större åtgärder vid busshållplatser är kopplade till framtida projekt, så därför kommer endast mindre åtgärder göras vid busshållplatser. Det innebär bland annat justering eller nyanläggning av taktila plattor.

Under 2017 ligger stort fokus på att tillgänglighetsanpassa övergångsställen. I och med att Väg- och Trafikenheten håller på att ta fram en ny teknisk handbok ses tillgänglighet i stort över samt hur vi kan förbättra övergångsställen så att de klarar tillgänglighetskraven samt att det fortfarande går att underhålla. På en del av dagens övergångsställen har det uppkommit problem med driften, speciellt under vintertid, vilket gör att övergångsställena inte klarar av tillgänglighetskraven i och med att det finns snövallar kvar.

Ambitionen är att under sommaren få in en sommarvikarie som kan utföra en inventering av kommunens befintliga övergångsställen för att gå igenom tillgängligheten samt belysning för ökad trygghet, som sedan kommer vara ett underlag för kommunens fortsatta tillgänglighetsarbete.

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 lagar, nyheter, 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.

Väg- och trafikenheten har förankrat tillgänglighetsprogrammets upplägg med Tillgänglighetsrådet och kommer under året att använda rådet för stöd i det fortsatta arbetet med tillgänglighetsfrågor.

Åtterrapporering

Uppföljning till Byggnadsnämnden sker i samband med delårsrapportering och bokslut.

M. P. S.



Ökad tillgänglighet för funktionshindrade i Åkersbergas 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 planerandet 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 Strömgren, 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

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

Funktionsbinder - är inte en egenskap hos en person utan uppstår när människor med eller utan funktionsnedsättning möter otillgängliga 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 funktionsnedsättningar 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 synnedsetta vid trafiksignaler.

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.

Tillgänglighet - innebär att man självständigt kan ta sig fram i miljön 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

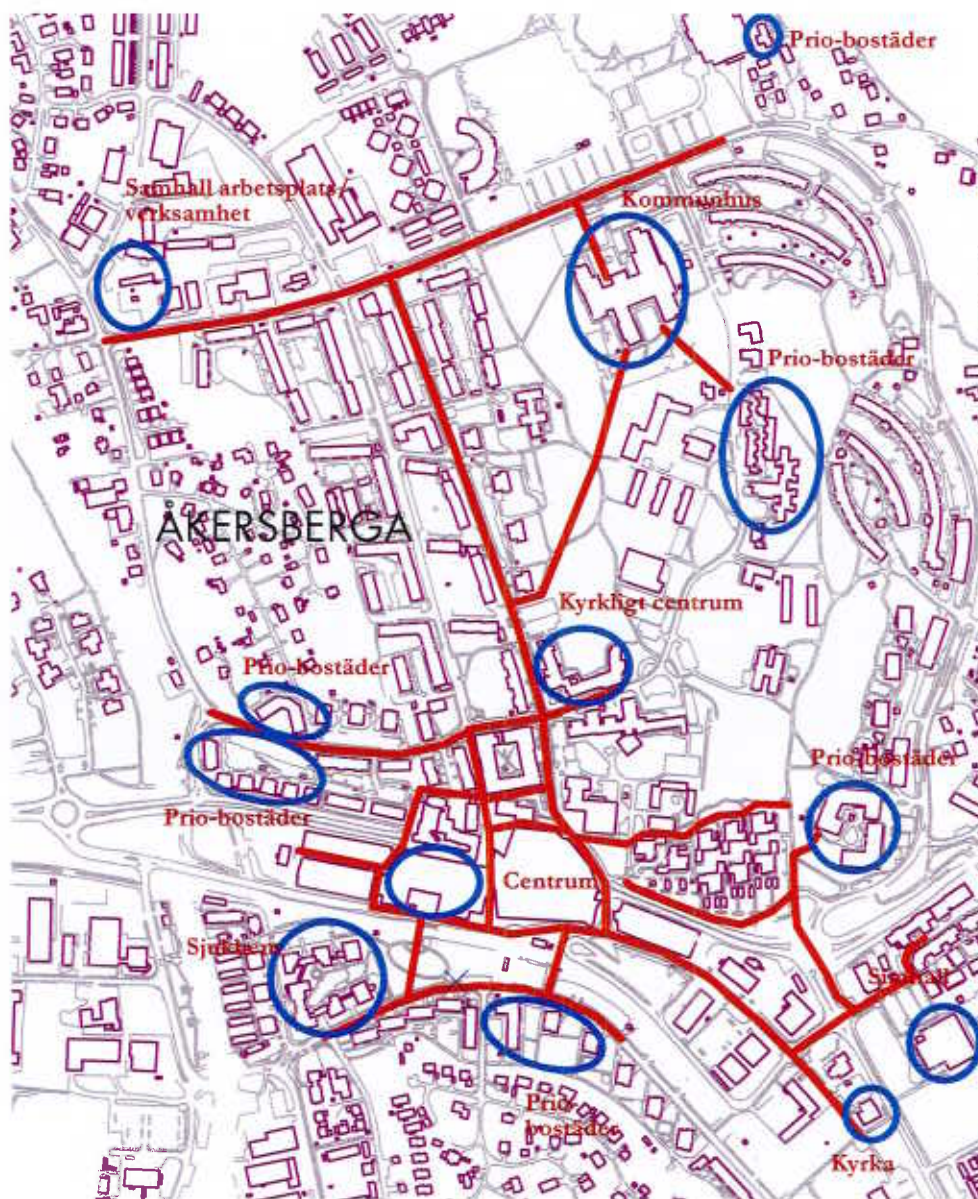
2.1 Metod enligt Tillgänglig stad

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 måluppfyllelse 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, gruppbofasta, vårdhem etcetera. Stråken har inventerats och möjliga förbättringsåtgärder har listats och sammanställts. Utifrån en kostnadsuppskattning och en konsekvensanalys har de olika förbättringsåtgärdena bedömts.

Konsekvenserna för de olika åtgärdena innebär hur stor nytta åtgärden ger i relation till kostnaden för åtgärden. I samtliga fall handlar det om enkelt avhjälpna 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, övergångställen, gatumöblering 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 övergångställen 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 billiga 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 övergångställen 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 utföras 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.

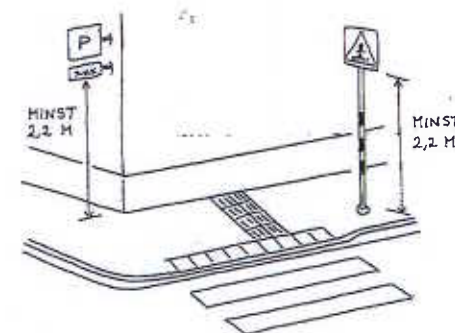
För att underlätta för synskadade bör alla utstickande föremål på marken och upp till ansiktshöjd såsom trappor, byggnadsdelar, skyltar, flaggor etcetera förläggas till en möbleringszon om gångbanan är bredare än fyra meter. Om gångbanan är smalare bör föremålen antingen tas bort eller kontrolleras så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



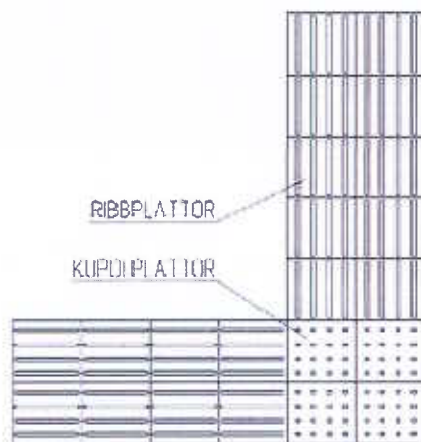
Hinder såsom stolpar och vägmärken ska placeras högre än 2,2 meter



Exempel på hur man genom kantsten 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 ger, 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 tekniköppnen. 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.

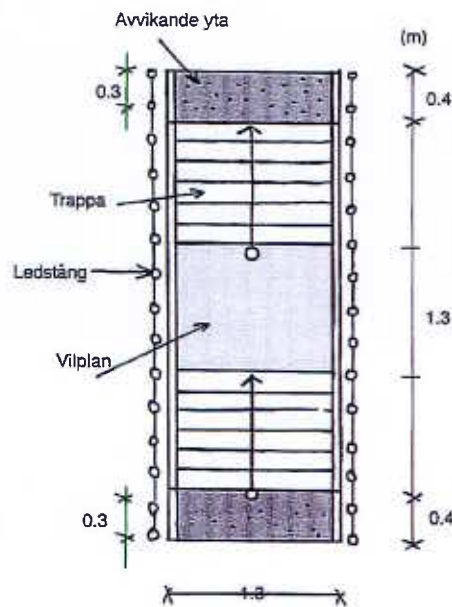


Ledstråk av taktila plattor, ribbplattor visar gångriktning och kupolplattor visar riktningssändring eller stopp

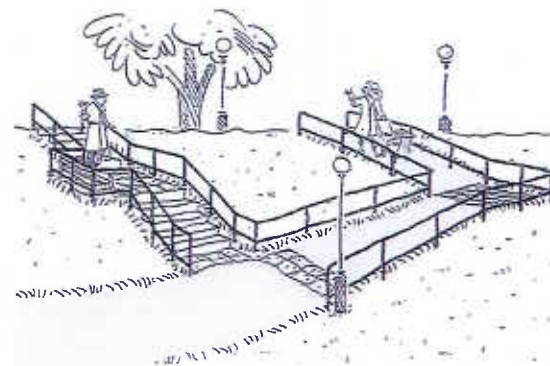
3.4 Trappor och ramper

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. Ledstången bör också börja cirka 30 cm före trappans början och slut.



Utformning av en trappa



En ramp bör finnas som komplement till trappa

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 sittbänk och längs rampens båda sidor ledstänger. Ledstångerna ska dras obrutna genom eventuella vilplan.

3.5 Övergångsställe

Vid oreglerat övergångsställe ska en "herrgärman"-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 riktningsskylt kan ett kort räcke med handtag placeras vid övergångsstället.

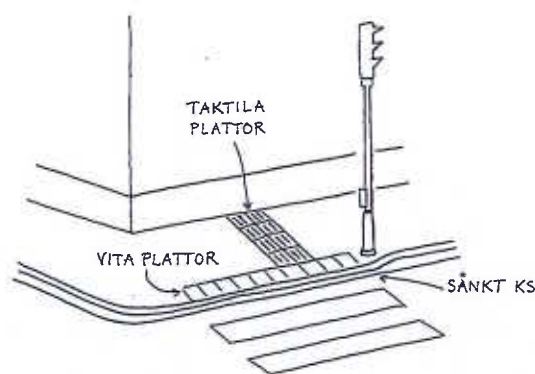
Om cykeltrafiken har letts ut till fordonstrafiken innan övergångstället omfattas även cykelbanan av övergångstället.

Kantstenen kan utformas i två olika varianter beroende på områdets beskaffenhet. Antingen kan den vara utformat 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 synnedsetta ledning. Tvärs gångbanan kan taktila plattor läggas, se exempel till höger. Vid kantstenen läggs vita plattor för tydlig kontrastmarkering.

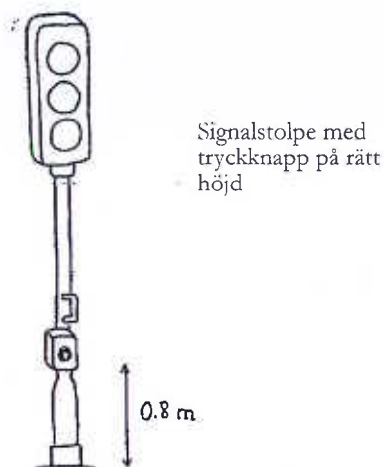
Signalreglerat övergångställe kan utrustas med akustisk signal samt en platta med taktil information om korsningens utseende och övergångställets riktning. Stolpen placeras på samma sätt som vid det oreglerade övergångstället, före övergångstället på vänster sida om den som står beredd att korsa gatan. 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 informations- och tidtabell på läsbar höjd.



Exempel på hur övergångställe kan utformas med vit plattrad och taktila plattor tvärs gångbanan

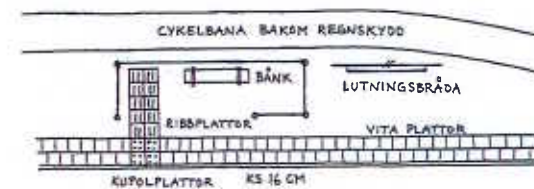


Signalstolpe med tryckknapp på rätt höjd

Det ska också finnas kontrasterande beläggning utmed hållplatsen, taktil markbeläggning vid påstigning och en kantstenshöjd som underlättar påstigningen. Om busshållplatsen passeras av en cykelbana leds denna förslagsvis bakom regnskyddet för att minimera konflikter mellan cyklist 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 handikapptillstånd. 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

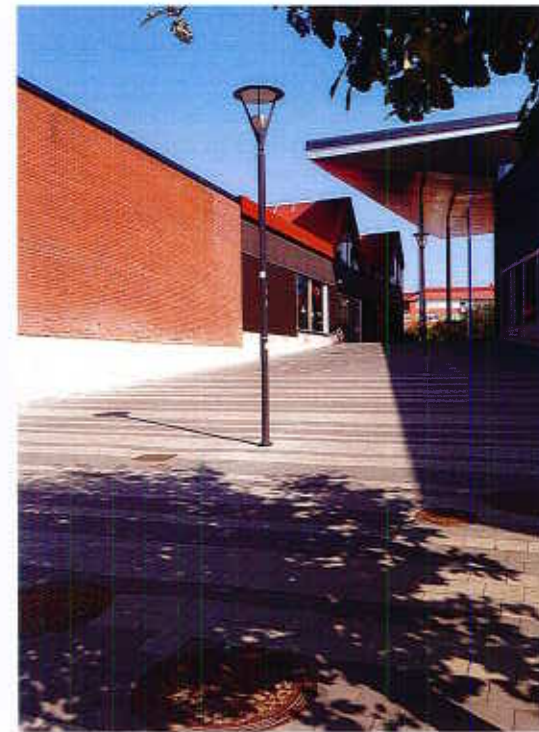
Många brister är återkommande utmed stråken i Österåkers kommun. Nedan redovisas exempel på de vanligaste bristerna och hur de kan avhjälpas. De åtgärdsförslag som presenteras utgår från de riktlinjer och exempel som beskrivs i föregående kapitel.



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



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



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

Åter
för



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.

MC
DPO



Brist: Oreglerat övergångsställe saknar tillgänglighetsanpassning.
Åtgärd: Övergångsstället 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 FORTSATT 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 detaljutformning 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 gatu- 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 avhjälp - Strategi för genomförandet av tillgänglighetsmålen i nationella handlingsplanen för handikappolitiken, Socialdepartementet

BILAGA - CHECKLISTA FÖR INVENTERING

Gångbana

- Är gångbanan tillräckligt bred (minst 2,0 m)?
- Lutning max 1:50 (1:20 max 5-10 m, 1:12 max 5 m)
- Finns vilplan med sittbänk?
- Farliga hinder? Är dessa kontrastmarkerade? Kan de flyttas?
- Hur är beläggningen, underhållet?
- Finns ledstråk?
- Finns höga kantstenar?
- Är gående och cyklister separerade?
- Har räcken underliggare 0,2 m över mark för källning?

Trappa

- Finns kontrastmarkering vid trappans början och slut?
- Finns trappnos som utgör snubbelrisk?
- 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)?
- Är ledstängerna dragna genom eventuella vilplan?

Ramp

- Lutning bör vara max 1:20, bredd 1,3 m, längd 10 m
- Finns vilplan med sittbänk?
- Finns kontrastmarkering vid rampens början och slut?
- Är rampen halksäker, finns avåkningsskydd?
- 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 källning)?

Övergångsställe

- Är placeringen av övergångsstället rätt?
- Hur är beläggning och målning?
- Finns övergångsställe över cykelbana?
- Mittrefugens bredd (bör vara minst 1,5 m bred)?
- Finns kantsten? Är den tydlig för synskadade (3 cm) och sänkt för rullstolar?
- Finns kontrastmarkering (en rad vita plattor) utmed kantstenen?
- Finns taktil markbeläggning?
- Stolpens placering, är stolpen väl synlig, kontrastmarkerad?
- Signalstolpens placering?
- Är signalstolpens tryckknappslåda placerad 0,8 m över mark?
- Finns taktil info på tryckknappslådan?

Busshållplats

- Leds eventuell cykelbana bakom väderskyddet?
- Finns ordnad cykeluppställning?
- Är kantstenen vid påstigning 16 cm hög?
- Taktil markbeläggning (ribb- och kupolplattor) vid påstigning?
- Kontrastmarkering (två rader vita plattor) längs plattformen?
- Finns väderskydd?
- Finns sittbänk med armstöd?
- Plats för rullstol under väderskyddet?
- Finns tidtabell och linjekarta? Är de placerade på en höjd som kan läsas av rullstolsburna?

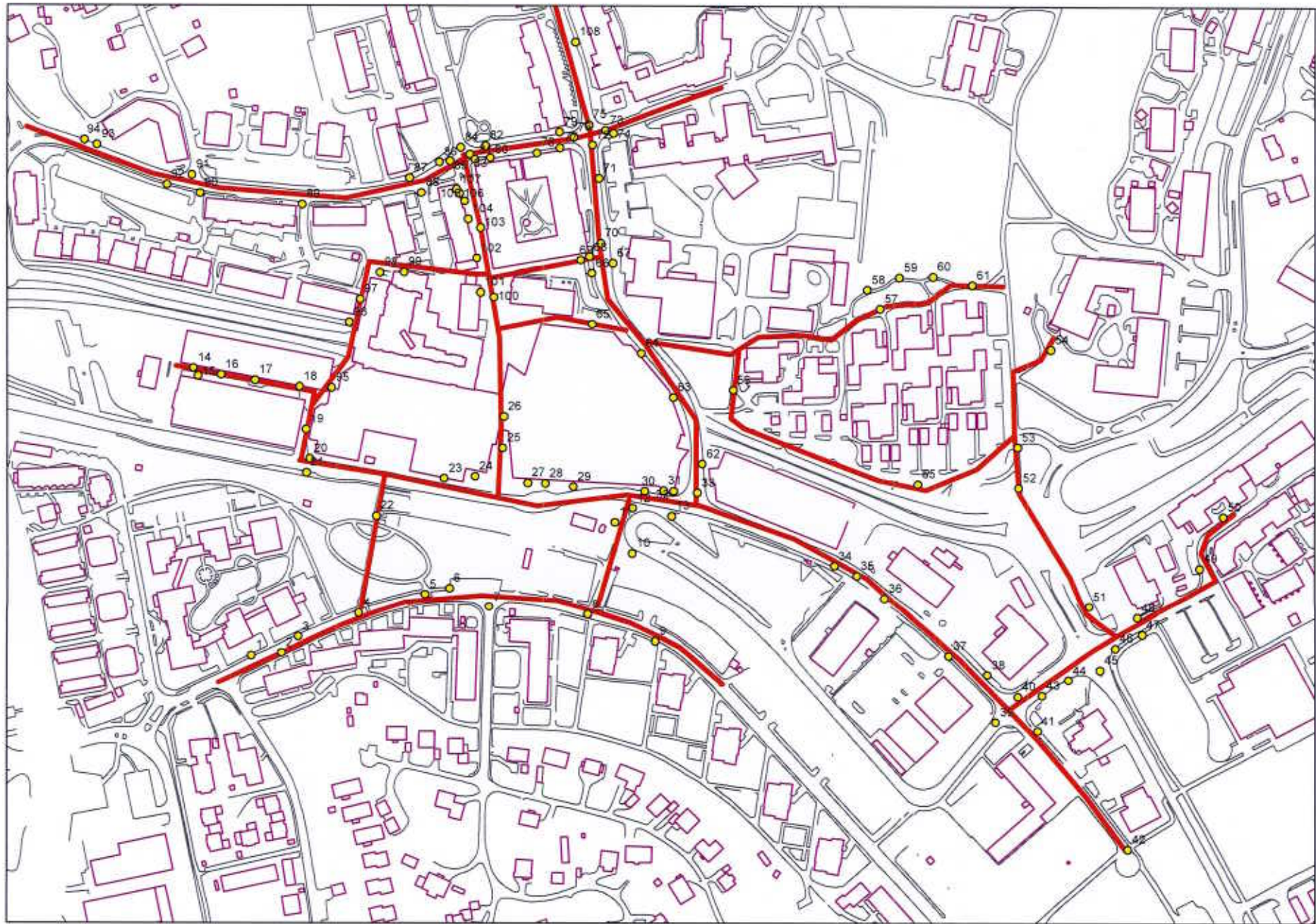
Parkering och angöring

- Är p-platsens mått ok (4,5-5 m x 6 m)? Är kantstenen sänkt?
- Finns angöring för taxi och färdtjänst? Är kantstenen sänkt?
- Finns ledstråk från parkering/taxizon mot tex centrum?

Handwritten signature or initials in blue ink.



Mr Pö



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	4
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 synsatta.	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 cyklister krävs.	1000	+
22	Hinder	Sättningar i stenbeläggningsen.	Åtgärdas genom nyanläggning.	DoU	1
23	Hinder	Blomkruka i ledstråk.	Flyttas eller markeras.	1000	+
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	+
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	+
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	+
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	+
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	+
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	+
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	+

ID	Kategori	Brist	Åtgärd	Kostnad	Prio
52	Trappor	Översta och nedersta trappsteget är ej kontrastmarkerat. Höjden på ledstången är 1 meter dvs för hög och den går ej 30 cm utanför trappans början och slut.	Åtgärdas genom kompletterad ledstång och kontrastmarkering vid översta och nedersa trappsteget.	6000	2
53	Hinder	Vägbom kan utgöra ett hinder för passage.	Åtgärdas eventuellt genom att den tas bort.	DoU	1
54	Trappor	Trappans ledstång går ej 30 cm utanför början och slut. Vilplan finns men ej genomgående räcke. Beläggnigen är ojämn och trappan saknar kontrastmarkering vid översta och nedersta trappstegen.	Åtgärdas genom kontrastmarkering vid översta och nedersta trappstegen, ny beläggning samt ny ledstång.	10000	2
55	Länkar	Blandtrafik över parkeringen utan ledstråk. Svårt för synnedsetta att orientera sig.	Åtgärdas genom vit målning som markering av parkeringen. (Alt. ny gångbana, dyrare åtgärd).	6000	2
56	Hinder	Vägbom kan utgöra ett hinder för passage.	Åtgärdas eventuellt genom att tas bort.	DoU	1
57	Sittplatser	Bänk saknar armstöd och är 38 cm hög.	Åtgärdas genom en ny bänk med armstöd.	8000	3
58	Sittplatser	Bänkar saknar armstöd.	Åtgärdas genom två nya bänkar med armstöd.	16000	3
59	Sittplatser	Bänkar saknar armstöd och är 38 cm höga.	Åtgärdas genom två nya bänkar med armstöd.	16000	3
60	Sittplatser	Bänkar saknar armstöd.	Åtgärdas 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	+
62	Länkar	Gångfartsområde, delvis otydligt 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 skylt.	Tydliggörs genom två nya pollare som kontrastmarkeras.	6000	+
65	Hinder	Stolpe ej kontrastmarkerad.	Åtgärdas genom kontrastmarkering.	1000	+
66	Hållplats	Hållplatsen saknar väderskydd och ligger vid slänt utan räcke.	Åtgärdas genom anläggande av väderskydd samt räcke vid slänt, ca 6 m.	SL+6000	+
67	Hållplats	Hållplatsen har väderskydd och kontrastmarkering men bänk saknar armstöd.	Åtgärdas genom bänk med armstöd.	SL	3
68	Trappor	Trappans översta och nedersa steg är ej kontrastmarkerade.	Åtgärdas genom kontrastmarkering på trappsteg.	1000	+

ID	Kategori	Brist	Åtgärd	Kostnad	Prio
69	Hinder	Cykelställ i ledstråk kan vara i vägen för synnedsatta.	Cykelställ byggs in genom kantsten eller flyttande av cykelställ.	5000	2
70	Gångpassage	Gångpassage utan tillgänglighetsanpassning.	Åtgärdas genom två kontrastmarkerade pollare som riktningsgivare.	6000	1
71	Hinder	Lyktstolpe 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	Lyktstolpe 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	Trottoarpratarn på gångbanan	Åtgärdas genom att trottoarpratarn tas bort.	DoU	1
81	Trappor	Kontrastmarkering saknas vid trappans översta och nedersta 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 platsättning 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	+
93	Hinder	Buskage går ut över gångbanan.	Åtgärdas genom att buskage ansas.	DoU	+
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	Ljktolpe saknar kontrastmarkering.	Åtgärdas genom kontrastmarkering av stolpen.	1000	+
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 kompletterande 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. särskild 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	+
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	+
104	Sittplatser	Armstöd saknas på bänkar.	Fyra nya armstöd monteras på befintliga bänkar.	4000	2
105	Trappor	Kontrastmarkering saknas på trappa.	Åtgärdas genom kontrastmarkering.	1000	+
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 taktilt.	Separering genom målning ca 500 m. (Alt. vita stenplattor eller smågatsten, dyrare åtgärd).	25000	3
109	Hinder	Trottoarpratare på gångbanan	Trottoarpratare tas bort.	DoU	+
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	+
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	+
120	Hållplats	Busshållplats med stolpe, tidtabell sitter på hög höjd och kontrastplattor saknas.	Hållplatsen åtgärdas enligt SL:s principmodell.	SL	3

ke
pp

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	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. Cykelbanan 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 försvårar 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

Objektnamn Busshållplats	Åtgärd	Kommentar
Sabelvägen södra	Samtliga plattor saknas	
Skärgårdsstad västra	Sinusplattor saknas	
Skärgårdsstad västra	Sinusplattor saknas	
Ingår i olika investeringsprojekt		
Alcahuset	Sinusplattor saknas	Ingår i Hackstavägens projekt
Alcahuset	Sinusplattor saknas	Ingår i Hackstavägens projekt
Murkelvägen	Sinusplattor saknas	Ingår i projekt
Murkelvägen	Sinusplattor saknas	Ingår i projekt
Svinningevägen, Rydbo Saltsjöbad 2st	Tillgänglighetsanpassning	Ingår i Svinningeprojektet, utförs 2016-2017
Svinningevägen (Lircjvägen) 2 st	Tillgänglighetsanpassning	Ingår i Svinningeprojektet, utförs 2016-2017
Margretelundsvägen 6 st	Tillgänglighetsanpassning	Ingår i projekt 2017-2021
Bergavägen (på Centralvägen)	Tillgänglighetsanpassning med breddning och trafiksäkerhetsåtgärd	Ingår i projekt
Bergavägen (på Centralvägen)	Tillgänglighetsanpassning med breddning och trafiksäkerhetsåtgärd	Ingår i projekt
Hackstavägen på Centralvägen söder	Sinusplattor med breddning och trafiksäkerhetsåtgärd	Ingår i Hackstavägens projekt
Hackstavägen på Hackstavägen	Tillgänglighetsanpassning med breddning och trafiksäkerhetsåtgärd	Ingår i Hackstavägens projekt
Storängsvägen på Hackstavägen	Sinusplattor och felaktig kontrastmarkering	Ingår i Hackstavägens projekt

Handwritten signature

§ 3:8

Svar på medborgarförslag 6/2016 – ”Hjälp medborgare att hålla hastigheten”

Sammanfattning

I ett medborgarförslag som inkom till Österåkers kommun den 28 juni 2016 föreslås att olika typer av hastighetsdämpande åtgärder ska utföras på Tråsättravägen på sträckan mellan Knipvägen och Margretelundsvägen

Beslut

Byggnadsnämnden föreslår Kommunstyrelsens planarbetsutskott föreslå Kommunstyrelsen besluta

Medborgarförslaget nr 6/2016 om hastighetsdämpande åtgärder på Tråsättravägen anses besvarat med anledning av de åtgärder som avses utföras under 2017.

Bakgrund

Medborgarförslag 6/2016 ”Hjälp medborgare att hålla hastigheten” har remitterats till Byggnadsnämnden samt till Kommunstyrelsen. Kommunstyrelsen, på delegation från Kommunfullmäktige, fattar slutligt beslut i ärendet.

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande, daterat 2017-02-28, från samhällsbyggnadsförvaltningen.

Förvaltningens slutsatser

Förslagsställaren har beskrivit att många kör för fort på Tråsättravägen, på sträckan mellan Knipvägen och Margretelundsvägen. En sträcka med många barn i rörelse. Det föreslås att olika typer av hastighetsdämpande åtgärder utförs på sträckan. Det pågår på aktuell sträcka ett arbete med att färdigställa en gång- och cykelväg. Byggnationen medför även att vägen smalnas av och därmed skapas bättre förutsättningar att hålla hastigheterna. På sträckan Malmstigen – Margretelundsvägen har det tidigare anlagts en gång- och cykelväg. I samband med beläggningsarbeten så har andra delar av Tråsättravägen smalnats av.


Justeraandes signaturer

Utdragsbestyrkande

§ 3:9

Lokal trafikföreskrift, gångfartsområde på Björkåkravägen

Sammanfattning

Ansökan om lokal trafikföreskrift, gångfartsområde har inlämnats till kommunen.

Beslut

Byggnadsnämndens beslut

Byggnadsnämnden avslår ansökan om lokal trafikföreskrift avseende gångfartsområde på Björkåkravägen.

Bakgrund

Till nämnden har inkommit en skrivelse där del av denna tolkats som en ansökan om lokal trafikföreskrift, gångfartsområde på Björkåkravägen, från korsningen med Ruddammsvägen. Björkåkravägen har enskilt huvudmannaskap.

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande, daterat 2017-03-08, från samhällsbyggnadsförvaltningen.

Nämndens slutsatser

De fordonsflöden som förekommer bedöms vara ringa utifrån antalet fastigheter längs vägen. Förvaltningens samlade bedömning är att ett införande av gångfartsområde på denna plats är olämpligt. Gångfartsområde lämpar sig endast där det finns en stor mängd gående vilket inte är fallet på denna plats. Väghållare kan utan beslut från kommunen välja att rekommendera lägre hastigheter eller varna för exempelvis ridande. Dessa åtgärder bedöms vara tillräckliga och ansökan om lokal trafikföreskrift avslås därför.


Justerandes signaturer

Utdragsbestyrkande

§ 3:10

Remissyttrande om hastighetsbegränsning till 50 km i timmen på väg 1043, mellan väg 1041 och 1042

Beslutsförslag

Byggnadsnämndens beslut

Avstyrker remissförslaget om 50 km i timmen på väg 1043, mellan väg 1041 och 1042

Bakgrund

Österåkers kommun har remitterats av länsstyrelsen i ett ärende som avser hastighetsbegränsning till 50 kilometer i timmen på väg 1043, mellan väg 1041 och 1042 på Ljusterö.

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande, daterat 2017-03-07, från samhällsbyggnadsförvaltningen.

Nämndens slutsatser

Byggnadsnämnden gör bedömningen att trafikmängderna och de uppmätta hastigheterna inte motiverar det förslag som remitterats.

§ 3:11

Kommunfullmäktiges uppdrag till Byggnadsnämnden angående skolskjutsriktlinjer – information.

Byggnadsnämnden har fått i uppdrag av fullmäktige att utreda möjligheter och konsekvenser till en revidering av skolskjutsriktlinjer så att elever placerade vid skolor med särskilda undervisningsgrupper utanför kommunen, erbjuds skolskjuts.

Vid dagens sammanträde redogör Per-Olof Kroon, bitr. samhällsbyggnadschef för det pågående arbetet. Utredningen skulle ha färdigställts till mars månad men kommer att försenas.

Förseeningen beror bl.a. på att uppdraget kommit att kompliceras då förvaltningen har erhållit divergerande uppgifter från olika sakkunniga i ämnet, såväl gällande legala aspekter som nomenklaturfrågor.

§ 3:12

Bygglovalliansens årsrapport

Vid dagens sammanträde redovisar Robert Blomdahl, nämndsekreterare, i korthet Bygglovalliansens årsrapport, vilken också i sin helhet tillställts nämnden inför dagens sammanträde. Noteras kan det höga antalet ärenden per årsarbetare som Österåker redovisar.