KALLELSE

Nämnd	Kommunstyrelsens arbetsutskott
Datum och tid	2018-10-02 Klockan 08:00
Plats	Mötesrum Sunnanö, kommunkontoret, Östhammar

ÄRENDELISTA

Besök	Nr		Föredragande
	1	Information	
8.15	2	Överläggning, aktuella mark- och planfrågor	Helen Åsbrink Jonas Svensson Cecilia Willén Johansson Ulf Andersson Tomas Bendiksen
8.30	3	Yttrande angående hållplatshandboken – riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län	Helen Åsbrink
	4	Fastighetsförsäljning Gimovägen 5 och 6, Hargshamn	Helen Åsbrink
	5	Yttrande angående Naturvårdsverkets redovisning avseende klassificering av gruvavfall och Naturvårdsverkets och SGUs förslag till strategi för hantering av gruvavfall	
8.45	6	Avsaltningsverk för dricksvatten för de östra delarna av Östhammars kommun, diskussion	Marie Berggren Ulf Andersson
9.30	7	Yttrande angående SOU 2018:46 En utvecklad översiktsplanering	Marie Berggren Torsten Blomé
	8	Yttrande gällande betänkandet Ett gemensamt bostadsförsörjningsansvar (SOU 2018:35)	Marie Berggren Torsten Blomé
	9	Yttrande angående ansökan om nätkoncession för linje enligt ellagen (1997:857) avseende ombyggnation av befintlig 132 kV ledning mellan Älvkarleby och Dannemora i Älvkarleby, Tierp och Östhammars kommuner, Uppsala län	Marie Berggren
	10	Yttrande angående förslag till strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län	Marie Berggren

	11	Investeringsmedel för finansiering av GIS-system, begäran från förvaltningen	Marie Berggren
10.10	12	Policy för social hållbarhet, antagande	Ida Eklöf
10.30	13	Policy för likabehandling och mångfald på jobbet, antagande	Lisa Karbelius
10.45	14	Österbyskolans lokaler, finansiering	Barn- och utbildningsnämndens arbetsutskott
	15	Yttrande angående promemorian Statens skolverks och Statistiska centralbyråns möjligheter att behandla känsliga personuppgifter om elever i vissa skolformer respektive deltagare i folkhögskola mm	Barn- och utbildningsnämndens arbetsutskott
11.00	16	Hargs Hamn AB, beslut om köp av aktiepost	Sten Huhta
	17	Motion från Ingemar Adén (BOA) gällande bemanningen på brandstationen i Östhammar, svar	
11.15	18	Budget 2019, flerårsplan 2020-2022, information	Tony Wahlberg Gunilla Jansson
	19	Ansökan om borgen från Bygdegårdsföreningen Societetshuset Källör	Tony Wahlberg Peter Nyberg
	20	Stiftelsen Östhammarshem, årsredovisning, revisionsberättelse 2017 samt beviljande av ansvarsfrihet	
	21	Anmälningsärende, Överförmyndarnämndens delårsbokslut per augusti 2018 samt uppföljning av verksamhetsplan per augusti 2018	

Sekreterare Rebecka Modin

Ordförande Jacob Spangenberg (C)

1 Dnr KS-2018-9 Dpl 904

Information

Kommunstyrelsens arbetsutskott och tjänstemän informerar.

Arbetsutskottets beslut

2 Dnr KS-2018-9 Dpl 904

Överläggning, aktuella mark- och planfrågor

Bygg- och miljönämndens ordförande, t.f bygg- och miljöchef, tekniska utskottets ordförande samt teknisk chef inbjuds till arbetsutskottet för informationsutbyte och diskussion angående aktuella frågor.

Arbetsutskottets beslut

3 Dnr KS- 2018-638 Dpl 900

Yttrande angående hållplatshandboken – riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län

KT2018-0296

Handling A [1-2]
Yttrande från tekniska förvaltningen distribueras sent

Östhammars kommun har fått förslag till *hållplatshandboken – riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län* på remiss från Region Uppsalas kollektivtrafikförvaltning. Yttrande ska lämnas till kollektivtrafikförvaltningen senast 2018-10-31.

Kollektivtrafikförvaltningen UL har det huvudsakliga ansvaret att utveckla och underhålla hållplatser och bussterminaler runt om i Uppsala län. Hållplats-handboken har syftat till att erhålla riktlinjer för hur detta ska gå till samt riktlinjer för utformning av busshållplatser.

Syftet med hållplatshandboken att ge ändamålsenliga, användbara och förankrade riktlinjer i det systematiska arbetet beträffande hållplatser. Hållplatshandboken är således ett stöddokument för att skapa attraktiva hållplatser som i sin tur ska bidra till att öka attraktiviteten att resa kollektivt i hela regionen.

Förvaltningens förslag till beslut
Kommunstyrelsen antar tekniska förvaltningens förslag till yttrande.

Arbetsutskottets förslag

4 Dnr KS-2018-649 Dpl 216

Fastighetsförsäljning Gimovägen 5 och 6, Hargshamn

Handling B[1-2]

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2016-01-12, § 5, beslutat att Tekniska kontoret får i uppdrag att genom mäklare sälja fastigheterna Braxenbol 1:128 och Braxenbol 1:129 med fyra hyresavtal per bostad. De två fastigheterna har lämnats till mäklare för försäljning på den öppna marknaden.

Föreligger förslag på köpekontrakt för fastigheterna Braxenbol 1:128 och 1:129.

Arbetsutskottets förslag

5 Dnr KS-2018-552 Dpl 900

Yttrande angående Naturvårdsverkets redovisning avseende klassificering av gruvavfall och Naturvårdsverkets och SGUs förslag till strategi för hantering av gruvavfall

M2018/01981/ke

Handlingar:
Remissmissiv
Förslag till strategi för hantering av gruvavfall
Naturvårdsverkets redovisning av regeringsuppdrag avseende klassificering av utvinningsavfall

Östhammars kommun har fått *Naturvårdsverkets redovisning av regerings-uppdrag avseende klassificering av utvinningsavfall* och *Naturvårdsverkets och SGU:s förslag till strategi för hantering av gruvavfall* på remiss. Eventuellt yttrande ska lämnas till Miljö- och energidepartementet senast 2018-10-31.

Bygg- och miljönämnden har valt att inte lämna något förslag till yttrande.

Förvaltningens förslag
Östhammars kommun avstår från att lämna yttrande över remissen.

Arbetsutskottets förslag

6 Dnr KS-2018-656 Dpl 541

Avsaltningsverk för dricksvatten för de östra delarna av Östhammars kommun, diskussion

Kommunfullmäktige beslutade vid sitt sammanträde 2018-09-25, § 73 ”att uppdra åt Östhammar Vatten AB att starta en förstudie för ett avsaltningsverk för dricksvatten för de östra delarna av Östhammars kommun”.

Diskussion om ansvar för teknisk kompetens, framdrift med mera.

Arbetsutskottets beslut

7 Dnr KS-2018-547 Dpl 900

Yttrande angående SOU 2018:46 En utvecklad översiktsplanering
(N2018-03415-SPN)

Handling, Yttrande från strategienheten distribueras sent
Del 1, remisshandling finner du här.
Del 2, remisshandling finner du här.

Östhammars kommun har erbjudits möjlighet att lämna ett yttrande gällande SOU 2018:46 *En utvecklad översiktsplanering*. Utredningen består av två delar: *Att underlätta efterföljande planering* och *Kommunal reglering av upplåtelseformen*. Östhammars kommun är en av ett begränsat antal kommuner som fått remissen. Yttrande ska lämnas till Näringsdepartementet senast 2018-10-31.

I del 1 av betänkandet föreslår utredningen att kommunen i början av varje mandatperiod ska anta en planeringsstrategi. I strategin ska kommunfullmäktige ta ställning till om översiktsplanen är aktuell och till kommunens fortsatta arbete med översiktsplaneringen. Att kommunen tar fram en planeringsstrategi ska vara en förutsättning för att översiktsplanen ska anses vara aktuell. Är planen inte aktuell ska det påverka kommunens arbete med detaljplaner.

Utredningen föreslår även att plan- och bygglagen ska förtydligas när det gäller översiktsplanens innehåll. Förslagen syftar till att underlätta dialogen mellan staten och kommunen om hur bebyggelsen ska utvecklas. Samtidigt föreslås att några av de nuvarande kraven ska tas bort, vilket ska göra det enklare att ta fram en översiktsplan. En flexibel standard om hur översiktsplanen ska utformas underlättar både för kommunen och för andra aktörer.

I del 2 föreslår utredningen en helt ny lag som innebär att kommunen ska kunna bestämma att bostäder som byggs på mark som kommunen eller ett kommunalt aktiebolag äger bara ska få upplåtas med hyresrätt. Ett sådant beslut ska även gälla mot en ny ägare av marken. Det gör det lättare för kommunen att säkerställa att marken kommer att bebyggas med hyresrätter, om kommunen har satt upp detta som ett villkor i samband med försäljningen av marken.

Förvaltningens förslag till beslut
Kommunstyrelsen antar strategienhetens yttrande som sitt eget.

Arbetsutskottets förslag

8 Dnr KS-2018-458 Dpl 900

Yttrande gällande betänkandet Ett gemensamt bostadsförsörjningsansvar (SOU 2018:35), antagande

N2018/02915/BB

Handling, Yttrande från strategienheten distribueras sent

SOU 2018:35 Ett gemensamt bostadsförsörjningsansvar är slutbetänkandet från utredningen om kommunal planering för bostäder. Utredningens uppdrag handlar om hushåll vars ekonomiska förutsättningar inte medger att de kan skaffa eller behålla en ändamålsenlig bostad. Utredningen omfattar en analys av läget på bostadsmarkanden och förslag till bostadsförsörjningslag med bestämmelser som ska skapa förutsättningar för att trygga invånarnas rätt till bostad.

Förlängd remisstid till 11 oktober 2018.

Arbetsutskottets beslut 2018-09-04

Ärendet utgår och återupptas på arbetsutskottets sammanträde 2018-09-18 för information och på arbetsutskottets sammanträde 2018-10-02 för beredning inför beslut.

———

Föreligger förslag till yttrande daterat 2018-09-13.

Översiktsplanerare Torsten Blomé och chef för strategienheten Marie Berggren föredrar ärendet.

Arbetsutskottets beslut 2018-09-18

Arbetsutskottet tar del av informationen. Ärendet återupptas på arbetsutskottets sammanträde 2018-10-02.

———

9 Dnr KS 2018-570 Dpl 900

Yttrande angående ansökan om nätkoncession för linje enligt ellagen (1997:857) avseende ombyggnation av befintlig 132 kV ledning mellan Älvkarleby och Dannemora i Älvkarleby, Tierp och Östhammars kommuner, Uppsala län
(2017-103430)

Remisshandling finner du här

Vattenfall Eldistribution AB har ansökt hos Energimarknadsinspektionen (Ei) om tillstånd att bygga och använda en kraftledning. Ansökan avser ombyggnation av befintlig 145 kV ledning från Älvkarleby till Dannemora i Älvkarleby, Tierp och Östhammars kommuner, Uppsala län. Yttrande ska lämnas till Energimarknadsinspektionen senast 2018-10-22.

Östhammars kommun har tidigare avgett samrådsyttrande KSAU 2016-11-22, och Vattenfall har bemött kommunens synpunkter i samrådsbilaga till ansökan.

Förvaltningens förslag till yttrande
Östhammars kommun framför följande synpunkter efter att ha jämfört de samrådssynpunkter som framförts med den MKB som bilagts ansökan.

Flertalet av de punkter som Östhammars kommun lyft har omhändertagits i MKB, vilket vi ser som positivt.

Gällande fågellivet kan inte Östhammars kommun se att Vattenfall bemött eller tittat närmare på tidpunkten för anläggningsarbeten för att minimera störning i häckningssäsong.
Östhammars kommun efterfrågar även ett resonemang runt drivmedel i de arbetsmaskiner som används och möjligheterna till maskiner som drivs med alternativa drivmedel.

I MKB nämns att stolpar och tillbehör ska vara kreosotfria. Östhammars kommun ställer sig frågan om de impregnerade slipers som används vid portalstolparnas stagning tillhör tillbehör och således är kreosotfria, eller inte? På samma tema framgår inte vilka farliga ämnen som stålstolpar innehåller och som föranleder särskilt försiktig behandling i enlighet med MKB.

Östhammars kommun vill också peka på möjligheten för Vattenfall att förvalta, underhålla och nyttja kraftledningsgatorna och de ytor de genererar för biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Väl förvaltade kraftledningsgator kan tex vara nyckeln till framgång för arbete med hotade insektsarter.

Östhammars kommuns bygg- och miljöförvaltning bistår gärna med rådgivning inför indikativ provtagning i Dannemoraområdet med avseende på förorenad mark.

Arbetsutskottets förslag

10 Dnr KS-2018-460 Dpl 900

Yttrande angående förslag till strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län
KT2017-0077

Regionbusstrategi, bilagor, brev till remissinstanser och lista över remissinstanser finns via Regionens webbplats.

Östhammars kommun fått förslag till strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län på remiss från kollektivtrafikförvaltningen i Region Uppsala. Yttrande ska lämnas till Region Uppsala senast 2018-10-31.

Strategin för regionbusstrafiken tas fram för att ge vägledning om praktiska lösningar i planeringen av trafiken för att uppnå målen i det regionala trafikförsörjnings-programmet (TFP). På sikt ska arbetet utifrån principerna leda till ett mer förutsägbart kollektivtrafikutbud runt om i länet: lika förutsättningar – lika utbud. Principerna tas fram för att succesivt och konsekvent utveckla trafiken därefter. I takt med genom-förandet av principerna finns förhoppningen om att vända den stillastående trend som varit under en längre period och istället se ett ökat resande och i förlängningen en positiv utvecklingsspiral för regionbusstrafiken.

I remissen identifieras vilka principer som ska användas vid planering, genomförande, operativ planering och prioriteringar samt vilka linjetyper som vill eftersträvas. I strategin diskuteras även förutsättningarna för anropsstyrd trafik.

Strategin har också gjort ett antal avgränsningar exempelvis berör den inte stadsbusstrafiken och skolbusstrafiken men berör såväl interaktionen med tågtrafik och andra operatörer som trafikerar busslinjer men som inte UL har rådighet över.

Förvaltningens förslag till yttrande
Mycket i strategin uppfattar Östhammars kommun som bra och genomtänkt. Dock har kommunen några synpunkter som den vill framföra:

Det är angeläget och viktigt att Strategier för stadstrafiken i Uppsala och strategin för regionbuss trafik i Uppsala län samt interaktionen med SL mot Stockholm synkar. Expresslinjer och stråklinjer behöver nå knutpunkter för byten till buss- och tågtrafiken i Uppsala på ett snabbt sätt och inte tappa den tidsvinst man gjort på trafikinfarkt i staden. Lämpligtvis bör gemensamma/överlappande block finnas med i respektiv strategi för att fånga helheten.

Det saknas ett tänk för att binda ihop länet med Stockholms län söderut. Tidigare trafikerades Lv 76 med busstrafik från Stockholm (Tekniska Högskolan) till Öregrund. Då UL redan idag interagerar med SL i kombinationsresor så ser inte

kommunen att det skulle vara något hinder även på sträckan mellan Hallstavik och Östhammar.

Väg 76 skulle tex bli huvudstråk mellan Danderyds sjukhus (som är en kollektivtrafikknutpunkt) och Gävle med ett fåtal stopp vid stora arbetsplatser och andra knutpunkter vid Åkersberga, Norrtälje, Rimbo, Hallstavik, Hargshamn, Östhammar, Öregrund, Forsmark, Skärplinge och Skutskär. Med detta skulle arbetsmarknaden kunna breddas för verksamheter som idag har kompetensbrist och kommunala utvecklingsområden för bostäder.

Sjövägar har hittills varit underutnyttjade när man kommer så långt norrut som Uppsala län, dock bör något resonemang kopplas till angöringspunkter även för båttrafik (säsongslinjer) som Roslagsstråket är en ypperlig ansats till.

Det framgår inte hur behov av förändring/aktualitetsprövning av strategin i sin helhet ska kunna lyftas. Alla större förändringar ska samrådas men det är också angeläget att man från tid till annan lyfter blicken och tittar på totala effekterna av de större förändringarna och om nya ställningstaganden behöver göras ex i LTP.

Det är angeläget att skolbusslinjer och de anropsstyrda linjerna marknadsförs tydligare i ”vanliga” tidtabellerna på ULs hemsida och i reseplaneraren.

Gällande planeringsprinciperna för stråklinjerna bör det vara halvtimmestrafik på vardagar åtminstone under rusningstid för att kunna ha en högre tillgänglighet till utbytet av ex tåg, samt timmestrafik under helgerna (inte tims-, och varannantimmestrafik).

På sidan 13 i bilaga 2 omnämns småskaliga lokala arbetsmarknader där tex Gimo/Forsmark finns med. För tydlighetens skull kan nog vare sig Sandvik Coromant AB eller Forsmarks kraftgrupp/Vattenfall betraktas bedriva småskalig verksamhet. Därutöver vill Östhammars kommun lyfta att respektive kommun i länet är också en stor arbetsgivare på många håll och en viktig målgrupp av resenärer som är angelägen att interagera med.

I bilaga 3 gällande utbudsnivåer så ser inte Östhammars kommun något skäl att det inte skulle vara **snabba** förbindelser till relevanta storregionala kärnor även för utbudet gällande övriga kommunhuvudorter (de kommuner som inte har en större tätort med fler än 7000 invånare).

Tekniska, bygg- och miljö samt barn- och utbildningsförvaltningen har getts möjlighet att inkomma med synpunkter.

Arbetsutskottets förslag

11 Dnr KS-2018-675 Dpl 045

Investeringsmedel för finansiering av GIS-system, begäran från förvaltningen

Östhammar kommun har under 2017 upphandlat ett systemverktyg för GIS i samarbete med Tierps kommun. Avtal skrevs med leverantören 2017-08-29 med avtalsstart 2018-01-01. Syftet med ingånget avtal är att kunna skapa geografiska data, hantera, administrera och analysera den samt att kunna sprida aktuell geografisk information så att verksamheterna kan fatta strategiska och välgrundade beslut. Syftet är även att tillhandahålla verktyg som effektiviserar och underlättar arbetsprocessen och samverkan.

Installation och anpassning av GIS-systemet till Östhammars kommuns behov kräver konsulthjälp från leverantören. Denna uppstart av systemet är att betrakta som en investering som bör kostnadsföras över flera år. De fasta installationerna, programvaror och konsultkostnader för uppstart av systemlösningen kostar ca 600 tkr. I detta fall är fem år en lämplig avskrivningtid. Utöver installations-kostnaden tillkommer en årlig licens-, underhålls- och supportavgift för systemet på ca 600 tkr som bekostas av driftbudgeten för en eller flera förvaltningar.

Tanken var att systemet skulle finansieras av strategienehetens driftbudget. Strategieneheten saknar investeringsmedel och är därför hänvisade till att bekosta inköpet över driftbudgeten.

Startkostnaden kan klassificeras som investering. För Östhammar kommun är det fördelaktigare om inköpet görs som en investering då kostnaden då fördelas över flera år. Årlig avskrivningskostnad ryms inom strategihetens driftbudget.

För finansiering äskar därför strategienheten investeringsmedel motsvarande 600 tkr från kommunstyrelsen för startkostnader 2018 för GIS-systemet i Östhammars kommun.

Ärendet har kommunicerats med ekonomi, lednings- och verksamhetsstöd, som gett klartecken på att detta är möjligt att genomföra.

Arbetsutskottets förslag

12 Dnr KS-2018-413 Dpl 003

Policy för social hållbarhet, antagande

Handling C

Bakgrund
I oktober 2016 antog kommunfullmäktige policy för hållbar utveckling (Dnr KS-2014-373). Denna policy omfattade då endast ekologisk hållbarhet. I samband med antagandet gavs ett följduppdrag gällande kompletteringar av policy-dokument med inriktning på social hållbarhet och ekonomisk hållbarhet. Nu finns ett förslag till policy för social hållbarhet att skicka ut på remiss till förvaltningar och nämnder.

Arbetssätt
Under hösten 2017 genomfördes en workshop med inbjudna representanter från alla förvaltningar, för att ta fram ett antal fokusområden inom ramen för social hållbarhet. Utifrån dessa fokusområden beskrivs kommunens gemensamma utgångspunkt och förhållningssätt i löpande text. Det senare har genomförts vid Strategienheten. Genom en remissrunda till samtliga förvaltningar och nämnder påbörjas förankringsprocessen och innehållet bearbetas ytterligare.

Tidplan
Remisstid till och med 2018-09-13. Ärendet behandlas i kommunstyrelsens arbetsutskott 2018-10-02, kommunstyrelsen 2018-10-09 och kommunfullmäktige 2018-10-23.

Förslag till beslut
Kommunstyrelsens arbetsutskott ställer sig bakom förslaget till policy för social hållbarhet. Förslaget skickas på remiss till samtliga nämnder. Nämndernas yttranden ska vara strategienheten tillhanda senast 2018-09-13.

Arbetsutskottets beslut 2018-06-05

Kommunstyrelsens arbetsutskott ställer sig bakom förslaget till policy för social hållbarhet. Förslaget skickas på remiss till samtliga nämnder. Nämndernas yttranden ska vara strategienheten tillhanda senast 2018-09-13.

———

Förslaget till policy för social hållbarhet har varit på remiss till förvaltningar och nämnder. Redaktionella synpunkter från dessa har arbetats in i materialet. Barn- och utbildningsnämnden har lämnat ett särskild synpunkt: ”Barn och utbildningsnämnden saknar koppling till mätbara mål. För att en policy ska bli användbar krävs, förutom mätbara mål, även att policyn kompletteras med en konkret handlingsplan. I denna konkretiseras hur man ska arbeta för att nå målen.”

Förvaltningens förslag till beslut
Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att anta Policy för social hållbarhet.

Kommunstyrelsen ger kommunledningsförvaltningen i uppdrag att utreda behovet att koppla mätbara mål och handlingsplan till policyn, i samband med översynen av miljömål och eventuellt arbete med agenda 2030.

Arbetsutskottets förslag

13 Dnr KS-2018-676 Dpl 003

Policy för likabehandling och mångfald på jobbet, antagande

Handling D
Kommunens nuvarande policy: Likabehandlingspolicy

Lednings- och verksamhetsstöd har tagit fram förslag till Policy för likabehandling och mångfald på jobbet. Policyn ersätter nuvarande Likabehandlingspolicy.

Policy för likabehandling och mångfald på jobbet bygger på målsättningarna i nuvarande Likabehandlingspolicy, men breddar perspektiven och kopplar likabehandling och mångfald till kompetensförsörjningen på ett tydligare sätt. Den kopplar även in kränkande särbehandling.

Parallellt med policyn håller Lednings- och verksamhetsstöd på att ta fram på Riktlinje för arbete med likabehandling och mångfald på jobbet och Rutin vid diskriminering, trakasserier, sexuella trakasserier, repressalier och kränkande särbehandling. Riktlinjen kommer att lämnas över till politiken för beslut i kommunstyrelsen under hösten.

Bakgrund
Under våren har Arbetsmiljöverket hittat brister i kommunens arbete med kränkande särbehandling (Organisatorisk och social arbetsmiljö). Likaså har Diskrimineringsombudsmannen anmärkt på att vi inte uppfyller kraven i diskrimineringslagen när det gäller trakasserier, sexuella trakasserier och repressalier. Dessutom vet vi sedan tidigare att vi behöver se över hur vi uppfyller övriga arbetsgivarkrav i den nya diskrimineringslagen.

Arbetsutskottets förslag

14 Dnr KS-2018-430 Dpl 611
Dnr BUN-2018-066 Dpl 611

Österbyskolans lokaler, finansiering

Handling E1-5, KSAU 2018-08-21

Österbyskolan har idag 350 skolplatser och i skolbyggnaden finns också fritidshem, kulturskolan verksamhet samt ortens folk- och skolbibliotek. Barn- och utbildningsnämnden beslutade 2017-06-15 att lokalerna vid Österbyskolan ska anpassas så att ytterligare 100 skolplatser skapas. Efter att detta beslut togs har det framkommit att ytterligare skolplatser behövs i Österbyskolan.

Barn- och utbildningsnämnden beslutade § 61/2018-05-17 om att utöka med ytterligare 50 platser, vilket innebär att den totala utökningen blir 150 skolplatser.

Föreligger Lokalförsörjningsplan 2018-2032 för barn- och utbildningsnämnden.

Verksamhetscontroller barn- och utbildningsförvaltningen Elisabeth Lindkvist och projektledare tekniska kontoret Johanna Yngve föredrar ärendet.

Arbetsutskottets beslut 2018-06-05

Arbetsutskottet tar del av informationen. Ärendet återupptas i augusti.

———

Föreligger Förstudie utbyggnation av Österbyskolan, byggnad F.

Arbetsutskottets beslut 2018-08-21

Ärendet utgår.

———

Arbetsutskottets förslag

15 Dnr KS-2018-541 Dpl 900

Yttrande angående promemorian Statens skolverks och Statistiska centralbyråns möjligheter att behandla känsliga personuppgifter om elever i vissa skolformer respektive deltagare i folkhögskola mm

U2018/03059/GV

Handling F
Remisshandlingen från regeringskansliet finns här.

Östhammars kommun har fått promemorian *Statens skolverks och Statistiska centralbyråns möjligheter att behandla känsliga personuppgifter om elever i vissa skolformer respektive deltagare i folkhögskola mm* daterad 2018-07-06 på remiss från Utbildningsdepartementet. Remissen är en inbjudan att lämna synpunkter. Eventuellt yttrande ska lämnas till Utbildningsdepartementet senast 2018-10-31.

I promemorian lämnas förslag till ändringar i förordningen om den officiella statistiken. Syftet är att ge Statens skolverk och Statistiska centralbyrån (SCB) möjlighet att behandla vissa känsliga personuppgifter om elever i vissa skolformer respektive deltagare i folkhögskolan för framställning av statistik över berörda utbildningsformer.

Det föreslås att Skolverket ska få behandla känsliga personuppgifter som avser hälsa för elever inom skolformerna grundsärskolan, specialskola, gymnasiesärskola och särskild utbildning för vuxna.

Det föreslås vidare att SCB ska få behandla känsliga personuppgifter som rör enskilda individers hälsotillstånd för framställning av officiell statistik över folkhögskola.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2019.

Föreligger yttrande från barn- och utbildningsnämnden daterat 2018-09-06.

Arbetsutskottets förslag

16 Dnr KS-2018-612 Dpl 058

Hargs Hamn AB, beslut om köp av aktiepost

Sten Huhta informerar om pågående arbete inom Hargs Hamn AB.

Arbetsutskottets beslut 2018-08-14

Kommunstyrelsens arbetsutskott tar del av informationen. Ärendet återupptas på nästa arbetsutskott.

———

Sten Huhta informerar om pågående arbete i ärendet.

Arbetsutskottets beslut 2018-09-04

Arbetsutskottet tar del av informationen. Ärendet återupptas på ett arbetsutskottssammanträde när ärendet är färdigberett.

———

Arbetsutskottets förslag

17 Dnr KS-2018-180 Dpl 913

Motion från Ingemar Adén (BOA) gällande bemanningen på brandstationen i Östhammar, svar

Handling H [1-2]

Ingemar Adén (BOA) har inkommit med en motion daterad 2018-03-09 om bemanningen på brandstationen i Östhammar.

Motionären yrkar att Östhammars brandstation bemannas hela dygnet och att samtliga resurser återgår till Östhammars brandstation.

I ärendet yttrar sig Ingemar Adén (BOA).

Kommunfullmäktiges beslut 2018-03-27

Motionen remitteras till kommunstyrelsen för beredning.

———

Föreligger yttrande daterat 2018-08-15 från brandchef Anders Ahlström.

Arbetsutskottets förslag

18 Dnr KS-2018-126 Dpl 041

Budget 2019, flerårsplan 2020-2022, information

Ekonom Gunilla Jansson föredrar ärendet och redogör för skatter, bidrag, budget 2019, flerårsplan 2020-2022 och investeringsbudget 2018-2022.

Arbetsutskottets beslut 2018-03-06

Arbetsutskottet har tagit del av informationen.
En inriktningsram lämnas inför arbetsutskottets sammanträde 2018-03-20.

———

Kommundirektör Peter Nyberg föredrar ärendet.

Arbetsutskottets beslut 2018-03-20

Föreliggande inriktningsram antas som preliminär budget 2019. (Bilaga 1).

———

Ekonom Gunilla Jansson och kommundirektör Peter Nyberg föredrar ärendet.
Ekonomer Fredrik Borgelin och Mattias Nilsson deltar.

I ärendet yttrar sig Cecilia Bernsten (C) och Lennart Owenius (M).

Kommunstyrelsens beslut 2018-04-17

Kommunstyrelsen tar del av informationen.

———

Information om budgetförutsättningar inför 2019.

Ekonom Gunilla Jansson, ekonomichef Tony Wahlberg och administrativ chef Linn Sunnelid föredrar ärendet.

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet tar del av informationen. Ärendet återupptas på arbetsutskottets sammanträde 2018-10-02.

———

Arbetsutskottets förslag

19 Dnr KS-2018-673 Dpl 045

Ansökan om borgen från Bygdegårdsföreningen Societetshuset Källör

Bygdegårdsförening Societetshuset Källör (org.nr 802429-9862) ansöker i skrivelse 2018-06-29 att Östhammars kommun går in som borgensman för ett lån om 1 000 000 kronor. Lånet avser färdigställande av restaureringen (se ansökan) enligt befintligt nyttjanderättsavtal med kommunen. Fastighetsägare är Östhammars kommun (fastighetsbeteckning Östhammar 52:6) Föreningen har nyttjanderättsavtal till och med 2025-06-30.

Grunden för att bevilja borgen till föreningar ska vara att syftet med investeringen gynnar föreningslivet samt att föreningen på ett godtagbart sätt visar att man har ekonomiska möjligheter att betala av lånet.

Rent generellt bör kommunen ha en restriktiv hållning avseende borgensåtagande, då borgensåtagandet kan innebära ett betalningsansvar för kommunen. Vid ett eventuellt borgensåtagande ska en riskbedömning göras av gäldenärens betalningsförmåga. I detta fall så äger kommunen fastigheten så alla värdehöjande åtgärder kommer fastighetsägaren till godo om nyttjanderätten återgår till kommunen.

Föreningen har lämnat en redogörelse för sin ekonomi för 2017 samt budget för 2018 och en ekonomisk plan till och med 2029. Verksamheten finansieras till största delen med hyresintäkter och medlemsavgifter. Föreningar är relativt nystartad och är i ett läge där alla medel går till renovering av byggnaden, bedömningen gjord på en samlad bedömning av dessa uppgifter samt vid ett möte med representanter för föreningen.

Ekonomienheten bedömer att föreningen har de finansiella förutsättningar som krävs för att klara investeringen och ett lån om 1 000 000 kronor.

Ekonomienheten tillstyrker borgen om 1 000 000 kronor till Bygdegårdsförening Societetshuset Källör, med det tillägget att om borgensåtagandet träder i kraft så har Östhammars kommun rätt att häva nyttjanderättsavtalet i förtid.

Föreligger ansökan om att Östhammars kommun åtar sig att vara borgenär för ett lån till bygdegårdsföreningen, föreningens ekonomiska plan samt årsmöteshandlingar.

Arbetsutskottets förslag

20 Dnr KS-2018-315 Dpl 042

Stiftelsen Östhammarshem, årsredovisning, revisionsberättelse 2017 samt beviljande av ansvarsfrihet

Handling I[1-2]

Föreligger årsredovisning och revisionsberättelse för Stiftelsen Östhammarshem år 2017.

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av stiftelsens finansiella ställning per den 31 december 2017 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt årsredovisningslagen.

Styrelseledamöterna eller verkställande direktören har inte handlat i strid med stiftelselagen, stiftelseförordnandet eller årsredovisningslagen.

Arbetsutskottets förslag

21 Dnr KS-2018-678 Dpl 042

Anmälningsärende, Överförmyndarnämndens delårsbokslut per augusti 2018 samt uppföljning av verksamhetsplan per augusti 2018

Handling J

Överförmyndarnämndens beslut § 233 föreligger.

Arbetsutskottets beslut

Region Uppsala

Till remissinstanserna enligt särskild sändlista

Hållplatshandboken för Uppsala län - remiss

Ett förslag till Hållplatshandboken för Uppsala län är ute på remiss till den 31 oktober 2018. När alla remissvar har kommit in utarbetas en ny version, som sedan behandlas av kollektivtrafiknämnden 11 december 2018.

Alla remisshandlingar skickas med i detta mail.
Av hänsyn till miljön distribueras inga tryckta exemplar.

Berörda remissinstanser skickar in skriftliga synpunkter senast den 31 oktober 2018 i digital form till registrator.ktf@regionuppsala.se och ange diarienummer KT2018-0296. Är du inte remissinstans men ändå vill svara på remissen är du varmt välkommen att göra det.

Remissens syfte

Remissen syftar till att:

- Få synpunkter på förslaget till Hållplatshandboken för Uppsala län

Frågor och information

Frågor som gäller förslaget som helhet kan besvaras av Gabriella Canas, samhällsplanerare, e-post: gabriella.canas@ul,se tfn: 018-617 42 45

Uppsala 2018-07-16

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Kollektivtrafikförvaltningen UL
Storgatan 27 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-611 60 10 | org nr 232100-0024

www.ul.se

Bilagor

- Hållplatshandboken – riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län, remissversion
- Lista över remissinstanser

Region Uppsala

Sändlista remissinstanser för Hållplatshandboken, Uppsala län

Kommuner

Enköping
Heby
Håbo
Knivsta
Tierp
Uppsala
Älvkarleby
Östhammar

Myndigheter

Trafikverket region öst
Länsstyrelsen Uppsala

Angränsande län

Region Gävleborg
Region Västmanland

Trafikföretag

Gamla Uppsala Buss AB
Nobina
SamBus
Högbergs buss

Kollektivtrafikförvaltningen UL
Storgatan 27 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-611 60 10 | org nr 232100-0024

www.ul.se

Hållplatshandboken

Riktlinjer för utformning av hållplatser i

Uppsala län

Innehåll

i. Inledning 4
ii. Strategi 4
iii. Hela-resan-perspektivet 5
iv. Processer och ansvar 6
Begreppslista 7
1. Stad och tätort 10
1.1 Lokalisering 10
1.2 Placering 10
1.2.1 Gaturummet 10
1.3 Hållplatsstandard och kategorisering 14
1.3.1 Kategorisering 14
1.3.2 Prioriteringsprinciper 15
1.3.3 Prioriterade stråk 16
1.3.4 Resande 16
1.3.5 Skolskjutshållplatser 16
1.3.6 Pendlarparkering 17
1.4 Hållplatser 17
1.4.1 Hållplatstyper 17
1.4.2 Utformning av plattform 30
1.4.3 Plattform 31
1.5 Tillgänglighet 35
2. Landsbygd 42
2.1 Lokalisering 42
2.2 Placering 42
2.2.1 Gaturummet 44
2.3 Hållplatsstandard och kategorisering 48
2.3.1 Kategorisering 48
2.3.2 Prioriteringsprinciper 49
2.3.3 Prioriterade stråk 49
2.3.4 Resande 50
2.3.5 Skolskjutshållplatser 50
2.3.6 Pendlarparkering 51
2.4 Hållplatser 51
2.4.1 Hållplatstyper 51
2.4.2 Utformning av plattform 60

2.4.3 Plattform 61
2.5 Tillgänglighet 66
3. Drift och underhåll 71
Bilagor 72
Bussar 72
Typritningar för plattform 74
Standardväderskydd - glas 75
Standardväderskydd – trä 76
Prioriterade stråk 77
Skyltar 77

i. Inledning

Kollektivtrafikförvaltningen UL har det huvudsakliga ansvaret att utveckla och underhålla hållplatser och bussterminaler runt om i Uppsala län. Hållplatshandboken har syftat till att erhålla riktlinjer för hur detta ska gå till samt riktlinjer för utformning av busshållplatser. Hållplatshandboken har givits ut i två upplagor, och nu är det återigen dags att revidera den.

Enligt uppdragsbeskrivningen är syftet med hållplatshandboken att ge ändamålsenliga, användbara och förankrade riktlinjer i det systematiska arbetet beträffande hållplatser. Hållplatshandboken är således ett stöddokument för att skapa attraktiva hållplatser som i sin tur ska bidra till att öka attraktiviteten att resa kollektivt i hela regionen. Den första hållplatshandboken samt den befintliga som antogs 2013, togs fram i samverkan med länets kommuner, Trafikverket, Nobina och Gamla Uppsala Buss. Hållplatshandboken har sin grund i Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2016 för Uppsala län. Trafikförsörjningsprogrammet tas fram av den regionala kollektivtrafikmyndigheten (Region Uppsala) och redovisar behovet av kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen.

Denna handbok är tänkt att fungera som råd och riktlinjer för de aktörer som planerar, utformar, bygger, utrustar, driver och underhåller busshållplatser i Uppsala län. Målgruppen är medarbetare på Region Uppsala som arbetar med kollektivtrafik eller transportinfrastruktur, länets kommuner och väghållare (kommunala, statliga och enskilda) och till exempel konsulter och fastighetsägare. Handboken ska kunna användas i ett antal år framöver och innehållet uppdateras vid behov.

Idag finns det nästan 3 200 hållplatslägen i länet. Drygt 70 % av hållplatslägena har färre än 10 påstigande per vardagsmedeldygn och resterande andelar fördelar sig relativt jämnt över resten av kategorierna, se tabell 1. Riktlinjerna i denna handbok riktar sig till alla typer av hållplatser.

Tabell 1. Länets hållplatser är indelade i kategorier baserat på påstigande per vardagsmedeldygn. Tabellen visar hur många av länets hållplatser som hamnar under respektive kategori (Statistik från Dilax 20180426).

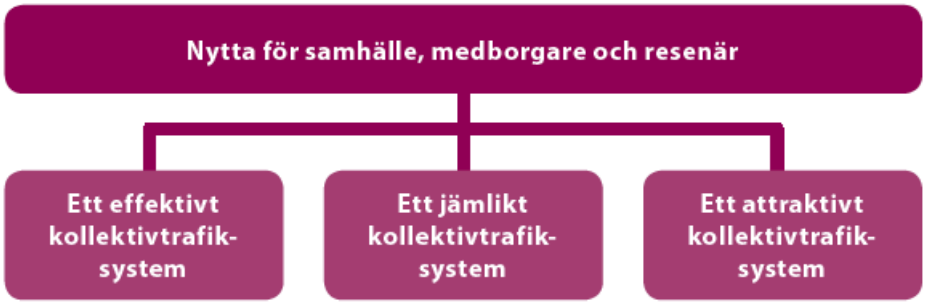
Antal påstigande per hållplats	<10	10–49	50–100	>100
Andel av alla hållplatser [%]	74	14	5	7

ii. Strategi

Den nya kollektivtrafiklagstiftningen har breddat kollektivtrafikens uppdrag genom att sätta fokus på de nyttor som kollektivtrafiken tillför samhället. Kollektivtrafiken är således inte en separat angelägenhet utan ett verktyg för samhällsutveckling i regionen. Alla strategiska beslut kring kollektivtrafik ska integreras med beslut som rör kollektivtrafikens utvecklingsbetingelser, såsom bebyggelseutveckling och transportinfrastruktur. Genom att även utnyttja kollektivtrafik som ett verktyg att bidra till tillgänglighet skapas en relevant koppling till dessa områden. *Trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län* innefattar olika mål och strategier för hur kollektivtrafiken ska bedrivas inom länet. Målen bygger på tre nyttoperspektiv (samhälle, medborgare och resenär) som kan beskrivas som önskvärda egenskaper för kollektivtrafiksystemet: effektivt, jämlikt och attraktivt. Målen syftar även till att bidra till att samma egenskaper främjas i samhället generellt.

Medborgarperspektivet är viktigt för att framhäva de nyttor som kollektivtrafiken tillför individen inte bara i egenskap av resenär. De tre nyttoperspektiven har tydliga kopplingar till de tre hållbarhetsperspektiven som ingår i den hållbara utvecklingen. Hållbar utveckling kan betraktas ur ett tredelat perspektiv; ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Ekonomisk hållbar utveckling ur ett

kollektivtrafikperspektiv innebär att skapa tillgänglighet till arbete och utbildning genom pendling, underlätta för företag att etablera sig och rekrytera rätt arbetskraft samt trygga möjligheterna att leva och verka i länets olika delar. Socialt hållbar utveckling ur ett kollektivtrafikperspektiv kan förklaras genom att göra samhället tillgängligt för så många som möjligt, det vill säga utveckla och bidra i form av arbete, utbildning, service, kultur och fritid. Det kan även innefatta att bidra till människors välbefinnande genom bättre hälsa och göra det möjligt att i en växande region se ett minskande antal trafikolyckor. Miljömässigt hållbar utveckling ur ett kollektivtrafikperspektiv kan uppnås genom att göra det möjligt att bibehålla människors tillgänglighet och samtidigt begränsa klimatpåverkan. Genom att skapa robusthet i transportsystemet och skapa förutsättningar för goda livsmiljöer begränsas den yta som krävs för transporterna.



Figur 1. Trafikförsörjningsprogrammets nyttoperspektiv och mål.

Målet om ett effektivt kollektivtrafiksystem handlar om att använda de gemensamma resurserna på ett ansvarsfullt sätt och uppnå största möjliga miljöeffekt. Målet om ett jämlikt kollektivtrafiksystem handlar om att skapa regional och lokal tillgänglighet och att bygga ett system som är relevant för det vardagliga resbehovet hos allt fler. En indikator är exempelvis att erhålla tillgänglighetsanpassade hållplatser och bytespunkter. I detta fall är Hållplatshandboken ett viktigt verktyg i arbetet för att tillgänglighetsanpassa hållplatser och bytespunkter, genom att tillhandahålla tydliga riktlinjer för utformningen av hållplatser. Region Uppsala ska ta initiativ att systematisera och öka takten på arbetet, som måste drivas tillsammans med kommunerna, Region Uppsala och Trafikverket. Region Uppsala ska även verka för att de potter som finns avsatta för kollektivtrafikåtgärder i länstransportplanen, och som kan användas bland annat för tillgänglighetsåtgärder, utnyttjas fullt ut.

Länsplanen konkretiserar hur kommunerna och Region Uppsala vill utveckla det regionala transportsystemet i syfte att nå vision och mål i den regionala utvecklingsstrategin. Länstransportsplanen inriktar sig på att bland annat öka resandet med kollektivtrafik, särskilt längs de stora stråken.

iii. Hela-resan-perspektivet

I arbetet med exempelvis tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken ska hela-resan-perspektivet vara vägledande. Detta kräver i sin tur samverkan mellan regionala, kommunala och statliga företrädare samt andra utförare av kollektivtrafik.

Hela resan kan även innebära resa med byte mellan trafikslag. Målet är att byten mellan samma och olika trafikslag ska ske så effektivt, snabbt och bekvämt som möjligt. Det handlar i stor utsträckning om hållplatsåtgärder, pendlarparkeringar och länkar mellan gång, cykel och kollektivtrafik. Pendlarparkeringar vid strategiska bytespunkter och stationer.

iv. Processer och ansvar

För att arbetet med kollektivtrafikens infrastruktur ska kunna ske på ett konstruktivt och enhetligt sätt måste alla inblandade aktörer samverka. Det är viktigt att parternas ansvar och roller tydliggörs och accepteras.

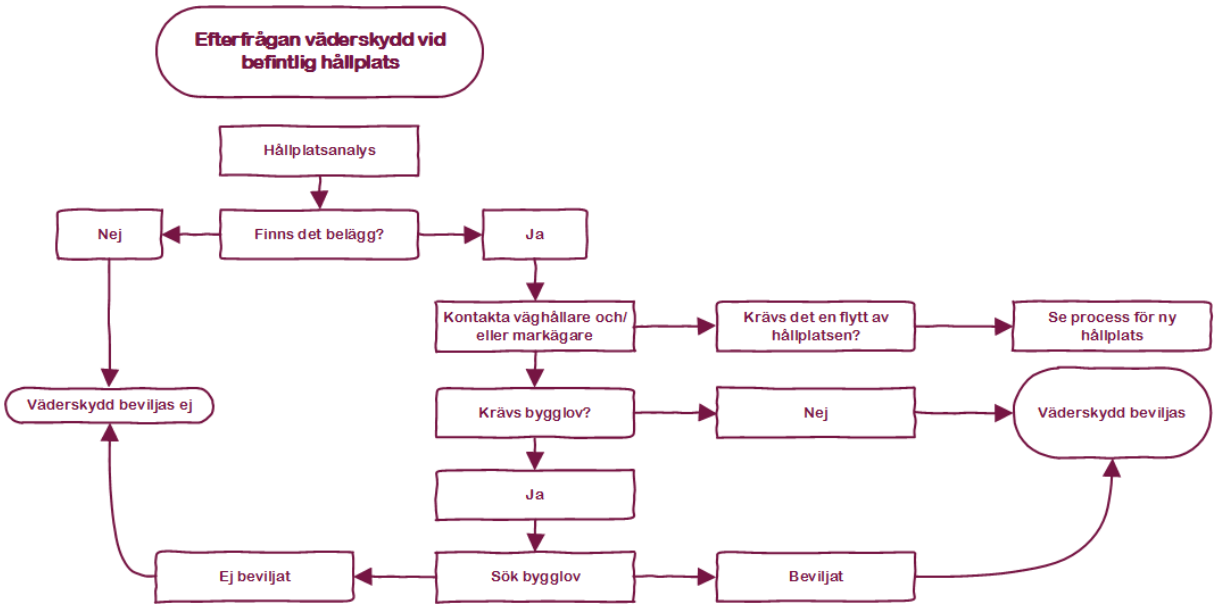
Enligt gällande avtal ansvarar väghållaren för iordningställande av marken på hållplatsområdet och Kollektivtrafikförvaltningen UL ansvarar för att utrustning ovan mark etableras. Utformningen av hållplatser sker i dialog mellan Kollektivtrafikförvaltningen UL och ansvarig väghållare.

Kommunerna ansvarar enligt gällande avtal för etablering, underhåll och skötsel för infrastrukturen, till exempel vägar, busskörfält/-gator, signalanläggningar, pendlarparkeringar och markanläggningar för resenärer. Det innefattar snöröjning, sandning och renhållning av sagda ytor, inklusive i väderskydd.

Kollektivtrafikförvaltningen UL ansvarar enligt gällande avtal för drift och underhåll av byggnader och väntutrymmen där inte annan part har ansvaret, liksom för utrustning för driften av trafiken, såsom väderskydd, stolpar och skyltar. Det innefattar papperskorgar, i de fall kommunen anordnar tömning av offentliga papperskorgar ska kommunen erbjuda sig att även tömma papperskorgar vid kollektivtrafikanläggningar, mot en självkostnad för Kollektivtrafikförvaltningen (Tillämpningsavtal avseende reglering av kollektivtrafikens infrastruktur, 2013).

Kollektivtrafikförvaltningen UL äger processen och ska driva den framåt. Processen är beroende av ansvarsfördelningen som regleras i avtal. Ansvaret för hållplatsers utformning, placering, drift, underhåll och investeringar delas dock av flera aktörer. Därför kan initiativ om en utredning av en ny eller förändring av en befintlig hållplats komma från flera håll, se bilaga.

Anläggning, förflyttning, uppdatering eller borttagning av busshållplatser är en komplicerad och kostsam process som involverar en mängd olika säkerhets- och tekniska frågor. Det kräver en hel del indata och samarbete mellan flera interna och externa aktörer, därför krävs en systematisk process. Processen ska säkerställa att hållplatser värderas rätt och granskas tekniskt innan de flyttas, tas bort, uppdateras eller anläggs. Beslutet för hållplatsutformning och placering börjar med begäran eller insikten om att en ny eller modifierad busshållplats behövs. Flödesschemat i figur 2 illustrerar processen.



Figur 1: Processkarta förfrågning av väderskydd på befintlig hållplats

Bilden ovan visar processen vid förfrågningar om väderskydd på en befintlig hållplats. Som ett första steg så görs en hållplatsanalys där huvudsakligen resandet studeras. Om hållplatsanalysen visar på att det finns belägg för att upprätta ett väderskydd så tar Kollektivtrafikförvaltningen UL kontakt med berörd väghållare. I samråd med väghållaren söks de tillstånd och eventuella bygglov som krävs. Om ett bygglov beviljas så etableras det ett nytt väderskydd. Om ett bygglov däremot inte beviljas kan ett nytt väderskydd inte etableras. I vissa fall kan det vara aktuellt att flytta en hållplats för att få plats med ett väderskydd, vid det fallet studeras trafiksäkerheten noggrant för att säkerställa att resenärerna står skyddat från trafiken. När en förfrågan har beviljats beställer Kollektivtrafikförvaltningen UL ett väderskydd, leveransen kan ta upp till 10 veckor beroende på belastningen hos leverantören.

Det förekommer att en befintlig hållplats restaureras eller byggs om, vid dessa fall ska hållplatsen förses med ett nytt väderskydd. Vid dessa fall är det därmed viktigt att väghållaren, det vill säga kommunen eller Trafikverket, talar om att detta ska ske i god tid (redan vid projekteringen) då processen för att etablera ett väderskydd tar tid.

Begreppslista

Aktör	Ansvarig för att medverka vid planering, byggnation, trafikering, drift och underhåll av busshållplatser.
Bussterminal vs busstation	En bussterminal är en punkt/plats där en eller flera busslinjer startar eller slutar. Vid en terminal kan bussar vända eller invänta. Begreppet busstation används normalt för att hänvisa till en plats utanför en huvudväg och med minst grundläggande utrustning för resenärer. En bussterminal kan vara en fullt utrustad busstation men kan också vara bara en punkt längs en huvudväg. Begreppen bussterminal och busstation används ofta synonymt eftersom det i båda ingår angörings- och uppställningsutrymmen för flera bussar samt tillhörande område för resenärer. En station är normalt mer korrekt eftersom det i de flesta fall finns vissa linjer som passerar genom stationen utan att avsluta sin tur/omlopp där.
Bussmiljö	Angöringsutrymme för bussar vid en busshållplats.
Bytespunkt	En knutpunkt där det finns goda förutsättningar för byten mellan samma eller olika trafikslag.
Framkomlighet	Beskriver hur snabbt en buss kan ta sig fram i ett gatunät. Ur ett hållplatsperspektiv avser framkomlighet hur lätt det är för en buss att komma in och ut på angöringsutrymmet. Störningar inom hållplatsområde som påverkar framkomligheten är till exempel övrig trafik, parkerade fordon, andra bussar, trafiksignaler, hållplatstyp och utformningstyp.
Hållplats	En utsedd plats där bussar i linjetrafik stannar för av- och påstigande samt väntande resenärer. Således består en hållplats av ett eller fler angöringsutrymmen samt en plats för resenärer.
Hållplatsområde	Hållplatsens omgivning som påverkas av hållplatsen eller som hållplatsen påverkar.
Hållplatsläge	Ett enskilt hållplatsläge när det finns fler än en hållplats inom området.
Hållplatsplacering	Beskriver om en hållplats skall ligga före eller efter en korsning eller på en sträcka/slinga.
Hållplatskategorisering	En kategorisering som syftar till att ge stöd i hur investeringar ska prioriteras, vilken typ av fysisk utformning en hållplats bör ha och i att använda rätt utrustning på rätt plats.
Intressenter	De som har intresse i busshållplatsen, t ex bussresenärer, närboende eller boende i berört område. En aktör kan vara en intressent.
Knutpunkt	Knutpunkt är en strategisk plats som innehåller någon form av terminal eller större station, är en målpunkt samt har en betydande andel boende och service.
Komfort	Bekvämlighet för både resenärer och bussförare vid hållplatsen.
Kundmiljö	Den del av hållplatsen som är avsedd för väntande samt av- och påstigande resenärer.
Omstigningspunkt	En knutpunkt där byte sker mellan kollektiva färdmedel.
Part, parter	Någon som ingår ett avtal eller någon som har ett särskilt intresse i en eller flera busshållplatser, t ex reklamföretag, fastighetsägare eller andra företag.
Resecentrum	Innehåller både järnvägsstation och busstation i syfte att göra det enkelt för resenären att byta mellan olika trafikslag.
Säkerhet	Olycksfrihet för resenären, bussföraren samt även bussen vid, från eller till hållplatsen.
Tidtabell	Anger trafikens utformning i tid och rum. Redovisas för allmänheten i en tryckt tidtabell eller via en digital reseplanerare.
Tillgänglighet/ Användbarhet	Innebär att alla resenärer lätt ska kunna ta sig till hållplatsen, nyttja hållplatsen och kunna stiga på och av bussen smidigt.
Turtäthet	Tidsavståndet mellan två efter varandra följande turer på en linje. Anges vanligen i minuter.
Väderskydd	Skydd vid hållplats avsett att skydda resenären mot blåst och regn. Kallas även vindskydd, klimatskydd eller regnskydd.
Vändslinga	Utrymme avsett för vändning av bussar i linjetrafik.
Väntutrymme	Plats avsedd för att invänta bussen.

STAD/TÄTORT

1. Stad och tätort

En stad är ett område med minst 30 000 invånare och/eller där den största tätorten har minst 25 000 invånare (Jordbruksverket, *Så här definierar vi landsbygd*, 2015). En tätort har en sammanhängande bebyggelse med minst 200 invånare (SCB).

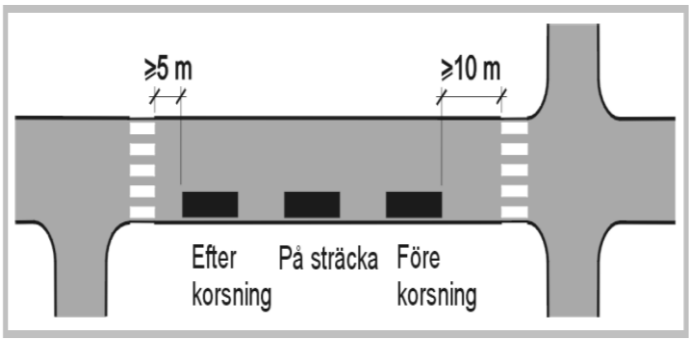
1.1 Lokalisering

Var en hållplats lokaliseras bestäms utifrån bussresenärernas behov och möjligheterna att skapa goda gång- och cykelförbindelser till och från hållplatsen. Vid lokaliseringen av en hållplats ska hänsyn tas till rådande trafikmiljö i området. Var hållplatsen lokaliseras ska ske i samråd mellan väghållare och Kollektivtrafikförvaltningen UL.

Avståndet mellan hållplatser är en viktig aspekt i kollektivtrafikplaneringen, som en allmän regel är kollektivtrafikresenärer inte villiga att gå mer än ett visst avstånd till en hållplats. I planeringen kring avståndet mellan hållplatser bör hänsyn tas till avståndet till närmaste bebyggelse. En annan aspekt som också ska tas i beaktande är den upplevda resan som påverkas av antalet hållplatser på en sträcka. Avståndet mellan hållplatser inom stads- och tätortstrafik ska inte överstiga 400 meter.

1.2 Placering

Utgångspunkten för placering av hållplatser ska vara en god trafiksäkerhet för alla trafikanter, och resenärens behov av attraktiva lägen med korta och säkra gång- och cykelanslutningar. En hållplats ska placeras efter en gatukorsning eller övergångsställe och före en cirkulationsplats. Det ska vara minst fem meter mellan övergångsstället eller korsningen och bussens bakre del. Hållplatsen ska inte heller placeras närmare än 10 meter före ett övergångsställe eller korsning, se figur 3.



Figur 2. Placering av hållplatser i stadsmiljö (källa: TRV 2015:086.

Hållplatser ska inte placeras strax före bussprioriterad signal eftersom det kommer att medföra att bussprioriteringen blir ineffektiv. Cykelbana ska placeras bakom hållplatsen alternativt ledas ut i körbanan före hållplatsområdet. Eventuella räcken ska placeras mellan cykelbanan och hållplatsområdet för att skydda på- och avstigande resenärer.

1.2.1 Gaturummet

Tabell 2. Körbanebredd som behövs för trafikering med buss i blandtrafik, särskilt utrymme för gång- och cykeltrafik är inte inräknat i nedan angivna mått (källa: RiBuss).

Typ av gata	Körbanebredd med god standard [m]
Enkelriktad gata utan biluppställning	4,0
Enkelriktad gata med biluppställning på en sida	5,5

Enkelriktad gata med biluppställning på båda sidor	7,5
Dubbelriktad gata utan biluppställning	7,0
Dubbelriktad gata med biluppställning på en sida	9,0
Dubbelriktad gata med biluppställning på båda sidor	11,0

Tre- och fyrvägskorsning

En buss ska normalt inte framföras i korsningar där innerradien är mindre än nio meter, det ger ett breddbehov för bussens dimensionerade körfältsarea i sväng på sex meter. Vid mindre radie riskerar bussen att hamna i motstående körfält. Detta ska tas hänsyn till i planeringen av trafiken.

Cirkulationsplats

Vid en innerradie på nio meter måste cirkulationsplatsens ytterradie vara minst 15 meter. Materialet på körytan ska inte påverka bussens framkomlighet eller resenärens komfort på ett negativt sätt. Cirkulationsplatser innebär en körgeometriskt besvärlig körning och kan utgöra en olycksrisk för stående resenärer. Därför bör inte flera cirkulationsplatser anläggas tätt efter varandra. När en korsning byggs om till cirkulationsplats behöver befintliga hållplatsers placering ses över.

Busskörfält

På gator med hög belastning kan busskörfält anläggas för att förbättra framkomligheten för busstrafiken, se figur 4. Busskörfält gör att bussen kan passera bilköer vilket gör att bussen får högre medelhastighet och bättre kan konkurrera med bilen. Busskörfälten ska vara minst 3,5 meter breda. För att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken och minska restiden för resenärerna kan så kallade reversibla körfält användas. I Lund har ett reversibelt busskörfält anlagts där bussen kör i ena riktningen i morgonrusning och i andra riktningen i eftermiddagsrusning, och övrig tid kör bussen i de vanliga körfälten. För att göra det tydligt för alla trafikanter att det är ett busskörfält har körfältet anlagts med röd asfalt, se figur 5.

Figur 3. Exempel på gata med bilkörfält, busskörfält samt bussficka (källa: trafikistan.se).

Figur 4. Ett reversibelt busskörfält i Lund (källa: exempelbanken.se).

Hastighetsdämpande åtgärder

Hastighetsdämpande åtgärder som exempelvis gupp och sidoförskjutningar ger i regel alltid en negativ påverkan på resenärernas och förarnas komfort samt på kollektivtrafikens framkomlighet. Vanliga åtgärder är platågupp, upphöjd tillfart, vägkudde, avsmalningar och trafiksignaler. Det är viktigt att se till att guppen placeras rätt och är rätt utformade för att bussen ska kunna passera dem på bästa sätt, se figur 5. De måste även underhållas för att undvika sättningar. Hastighetsdämpande åtgärder bör därmed placeras i anslutning till hållplatser och gångpassager i och med att bussarna ändå måste sakta in. Vägkuddar/busskuddar bör placeras så att bussen får en rak överfart utan krängning. Det finns gupp som klarar både trafiksäkerhetskrav för oskyddade trafikanter och tillgodoser en säker arbetsmiljö för bussförare och en bekväm resa för resenären, förutsatt att guppen är korrekt konstruerade och underhålls. Guppen bör mätas och följas upp kontinuerligt i syfte att se till att de uppfyller krav gällande stötvärden. Gupp ska utformas så att $S_{ed}300$-värdet inte riskerar att överskrida 0,5 MPa. Om $S_{ed}300$-värdet är under 0,5 MPa anses hälsorisken vara låg. Riktlinjer och mer information finns i Trafikverkets publikation Bussar och gupp, 2014:126 samt i VGU 2015:087 kapitel 2.13.

Det är olämpligt att placera flera hastighetsdämpande åtgärder i följd där buss i linjetrafik förekommer då det påverkar medelhastigheten för bussen. Väghållaren ansvarar för anläggning av hastighetsdämpande åtgärder och utformning och placering sker i samråd med Kollektivtrafikförvaltningen UL.

Typ av gupp	Längdprofil för gupp	Nyanläggning – rekommendation vid busslinjetrafik
Platågupp Trapetsformad längdprofil. Höjden normalt 10 cm. Ramplängder och platålängd varierar.		h=10 cm, ramplängd=1,7 m och platålängd minst 7 m. Ramper kan modifieras med övergångskurva[1]. Förstärkt gatuöverbyggnad för att undvika sättningar
Cirkelgupp Cirkulär längdprofil. Höjden normalt 10 cm. Längd och radie varierar.		h=10 cm, l=6,5 m och r=53 m. Branta cirkelgupp (med tangentlutning[2] över 10 %) kan modifieras med övergångskurva[1]. Förstärkt gatuöverbyggnad för att undvika sättningar
Vägkudde (busskudde) Trapetsformad längd- och tvärprofil. Höjden normalt 8 cm. Ramplängder varierar.		Måste placeras ”rätt”. Bussen grenslar delvis vägkudden. Förstärkt gatuöverbyggnad för att undvika sättningar

Figur 5. Utformning för olika typer av gupp (källa: Bussar och gupp, TRV 2010).

Platågupp

Vid platågupp rekommenderas 2,5 meters ramplängd vid en höjd på guppet av 10 cm då främst ledbussars hastighetsanpassning påverkas negativt med kortare ramplängder. Guppen bör inte utföras i gatsten på grund av risken bör bullersättningar och vibrationer i fordonen. Platågupp är vanligt för hastighetssäkring för övergångsställen och cykelöverfarter både på sträcka och i anslutning till korsning.

Cirkelgupp

Modifierat cirkelgupp är att rekommendera på gator med busstrafik då utformningen upplevs som bekvämare för bussförare och ger mindre stötar. Guppet består av en övergångskurva mellan guppet och vägbanan. Cirkelgupp är vanligt för fartdämpning på lokalgator.

Vägkudde

Vägkuddar upplevs vanligtvis som mer skonsam mot bussförare än andra typer av gupp då framaxeln kan gränsla kudden. Bussen ska kunna köra rakt i vägkuddens längdriktning. Vid utformningen av vägkuddar rekommenderas prefabricerade vägkuddar av betong då det är mer hållbart än exempelvis asfalt.

Övriga åtgärder

Andra hastighetssäkrande åtgärder kan vara exempelvis dynamiska gupp som aktiveras endast när fordonet passerar med högre hastighet än den lagstadgade. Ytterligare åtgärd kan vara hastighetskameror som kan vara en bra åtgärd på landsbygd och konkavt gupp som är speciellt anpassat för fartdämpning på gator med busstrafik som minimerar obehaget av vertikalaccelerationen för resenärer och bussförare.

1.3 Hållplatsstandard och kategorisering

1.3.1 Kategorisering

Syftet med en kategorisering är att ge stöd i dialogen om vilken fysisk utformning som ger mest nytta, samt ge underlag för hur investeringar i hållplatser ska prioriteras och vad som är rätt utrustning på rätt plats, både kort- och långsiktigt. Olika indikatorer kan användas för att peka ut utformnings- och utrustningsbehov. Den huvudsakliga utgångspunkten är antalet resande vid en hållplats men det finns även andra kriterier att ta hänsyn till. Denna handbok utgår ifrån fem indikatorer:

- Resande: aktuell statistik över antalet resenärer är en av grunderna för att kunna göra en rättvisande bedömning av hållplatsens betydelse och för dimensionering av utrustningen. Bedömning görs med grund i Kollektivtrafikförvaltningen UL:s automatiska passagerarräkningssystem.
- Bytespunkt: speciell hänsyn behöver tas till hållplatser där byten sker. Gäller för utsedda punkter där byten mellan region- och eller stadsbusslinjer gynnas, samt byten mellan stads- och regionbusslinjer och tågtrafiken.
- Särskilda omständigheter: barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är grupper som har särskilda behov när det gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet. Hållplatser i närheten av exempelvis skolor, vård och servicehem ska därför få särskild uppmärksamhet när det gäller säkerhet och tillgänglighet.
- Hållplatsens varaktighet: vissa hållplatser uppkommer på grund av ett tillfälligt behov och kommer bara att finnas under en övergående period, därför kan vissa krav på permanent infrastruktur minskas, dock utan att försämra trafiksäkerheten.
- Trafikmängd och vägstandard: ger underlag för om hållplatsen skall förses med bussficka eller inte.

Hållplatser i stad och tätort delas in i fem huvudgrupper baserat på antal påstigande resenärer per vardagsmedeldygn. Här bör noteras att för hållplatser som består av flera lägen så avses antalet påstigande per specifikt hållplatsläge. I många fall fungerar läget i den ena riktningen mestadels som avstigningsplats, vilket inte ställer samma krav på utrustningen.

Tabell 3 visar vilken utrustning hållplatsen ska utrustas med baserat på antal påstigande per vardagsmedeldygn. Observera att tabellerna ska ses som målbild, vid utformning av hållplatser måste hänsyn även tas till trafikmängd på vägen samt vägens standard.

Tabell 3. Hållplatsens utrustning med avseende på påstigande.

Antal påstigande	**<50**	**>50**	**>100**	**Prioriterad hållplats**	**Bytespunkt**
	Stolpe med skylt	Stolpe med skylt	Stolpe med skylt	Stolpe med skylt	Stolpe med skylt
	Bänk				
		Väderskydd i glas	Väderskydd i glas med belysning	Väderskydd i glas med belysning	Väderskydd i glas med belysning
		Realtidsskylt[1]	Realtidsskylt[1]	Realtidsskylt[1]	Realtidsskylt
		Papperkorg[2]	Papperskorg[2]	Papperskorg[2]	Papperskorg[2]

[1] Realtidsskylt ska finnas på hållplatser som trafikeras av fler än sju linjer men kan också vara aktuellt i andra fall.
[2] Papperskorg ska finnas om avtal finns med väghållaren om tömning.

I tabell 4 nedan framgår kriterierna för om hållplatsen ska förses med ficka eller inte. Tabellen är kopplad till klassificeringssystemet utifrån trafikmängd och vägstandard.

Tabell 4. Trafikmängd på vägen samt vägstandard.

Fordonshastighet km/tim	**Trafik-mängd**	**Mötesfri landsväg**			**Vägbredd i meter**			
	(ÅDT*)	**2+2**	**2+1****	**1+1**	**>13**	**9–12,9**	**7,5–8,9**	**<7,5**
110	Alla							
90	>1500							
	<1500							
	>5000							
70	1500–5000							
	<1500							
	>5000							
50	1500–5000							
	<1500							

**Årsmedeldygnstrafik i antal fordon (trafikflöde).*

***Vid enkel körbana förlängs fickan med ett accelerationsfält för bussen framåt.*

Hållplatsutförande som ficka med hög kantsten

Hållplatsutförande enbart hög kantsten

Hållplatsutförande med enkel plattform eller helt utan plattform kan övervägas där antalet resande är mycket litet.

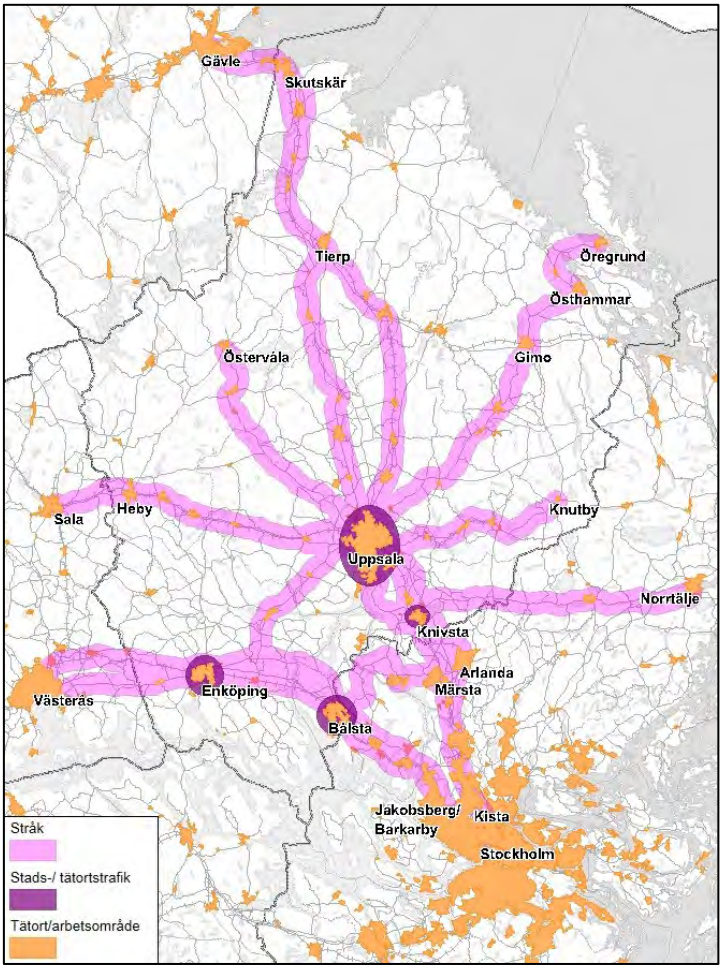
1.3.2 Prioriteringsprinciper

Hållplatskategoriseringen ger målbilden av kundmiljön som Kollektivtrafikförvaltningen UL strävar efter. Inom ramen för budget och tid ska hållplatsärenden prioriteras, och ska följa ordningslistan nedan:

1. Om hållplatsen är i ett prioriterat stråk.
2. Hur många påstigande per vardagsmedeldygn hållplatsen har.
3. Om hållplatsen är en bytespunkt (och/eller det finns pendlarparkering i närheten).
4. Om det inte finns en hållplats inom 200 meter från skolor, vårdinrättningar och äldreboenden.
5. Om hållplatsen är avsedd för skolskjuts.
6. Om hållplatsen är vid en servicepunkt/knutpunkt (mataffär, köpcentrum, badhus m.m.).
7. Om hållplatsen trafikeras av många busslinjer.

1.3.3 Prioriterade stråk

Att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken är prioriterat i stråk och områden där resandet är störst. Prioriteringen sammanfaller med Trafikverkets nationellt prioriterade nät för kollektivtrafik. Hundratals hållplatser måste åtgärdas i de prioriterade stråken och en prioritering sker utefter antal resenärer och funktion. En förteckning över linjer och hållplatser som i första hand ska vara fullt tillgängliga för resenärer finns i bilaga.



Figur 6. Prioriterade stråk i Uppsala län (källa: Bilaga 2 TFP 2016).

1.3.4 Resande

Antal påstigande på en hållplats per vardagsmedeldygn är en av de viktigaste delarna vid bedömningen av hållplatsens betydelse och för dimensionering av utrustning. Vid särskilda omständigheter gör Kollektivtrafikförvaltningen UL en enskild bedömning huruvida en hållplats ska utrustas med väderskydd eller inte. Det kan exempelvis vara en hållplats på landsbygden som är speciellt utsatt för väder och vind och där turtätheten är låg eftersom resenären då i regel väntar längre vid hållplatsen. En hållplats i centrala staden kan däremot ha många påstigande men eftersom resenären kan söka skydd från väder och vind på andra platser är inte väderskydd alltid motiverat även om resandestatistiken säger det. I vissa fall ryms inte ett väderskydd på en hållplats varför det ibland saknas även om antal påstigande är högt. Det händer också att väghållaren inte tillåter väderskydd.

1.3.5 Skolskjutshållplatser

Barnens sinnen är inte fullt utvecklade och kan inte bete sig trafiksäkert i alla situationer. De har ett snävare synfält och en hörsel som inte är fullt utvecklad. Det är därför mycket viktigt att säkerställa trafiksäkerheten vid hållplatser där barn vistas. Med detta i beaktande bör avstigning ske på rätt sida

av vägen så att barnen inte behöver korsa gatan från hållplatsen till skolan. Det allra bästa är om både av- och påstigning sker på rätt sida av vägen. Om det inte är möjligt så behöver vägen till och från hållplatsen studeras så att den kan göras så trafiksäker som möjligt (Skolskjutshandboken, SKL 2014). Ansvaret för att upprätta en skolskjutshållplats ligger hos respektive kommun som bestämmer placering av hållplatsen. Detta sker i samråd med Kollektivtrafikförvaltningen UL som tar kontakt med bussföretaget som ansvarar för trafiken på den aktuella vägen. I och med att en skolskjutshållplats inte är permanent så är det ovanligt att den tillgänglighetsanpassas och utrustas med exempelvis väderskydd, vanligtvis utrustas en skolskjutshållplats endast med en hållplatsstolpe vid vägen där barnet bor.

1.3.6 Pendlarparkering

Eftersom en resa generellt består av flera delresor är det viktigt att förbättra möjligheterna att kombinera kollektivtrafiken med andra färdmedel. Pendlarparkering för bil och cykel vid strategiska hållplatser bidrar till att öka möjligheterna att resa mer hållbart. Region Uppsala verkar för att skapa fler pendlarparkeringar, förhöja utformning och öka användandet dels genom riktade åtgärder till befintliga och potentiella resenärer, dels genom dialog med kommuner och Trafikverket i genomförandet av Länsplan för transportinfrastruktur. Region Uppsala har ett pågående arbete med att ta fram utformningsprinciper för pendlarparkering och bytespunkter.

1.4 Hållplatser

Region Uppsala beslutar och finansierar den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län. Kollektivtrafikförvaltningen UL:s uppgift är att anpassa kollektivtrafiken efter det resebehov, politiska mål samt ekonomiska ramar som finns. I samråd med kommuner och väghållare föreslås placering och utformning av hållplatser. Kommunerna ansvarar för den fysiska planeringen såsom översikts- och detaljplanering samt beställer och finansierar den kommunala kollektivtrafiken och infrastrukturen. Kommunerna är vanligtvis markägare och väghållarmyndighet i tätorter. De är även bygglovsmyndighet vilket innebär att de ansvarar för att godkänna utformning och placering av väderskydd. Trafikverket är väghållare för den regionala infrastrukturen, det vill säga att de ansvarar att de ansvarar för genomförandeåtgärder på det statliga vägnätet. Samråd med Trafikverket sker vid utformning av hållplatser. De ansvarar även för projektering och byggandet av dessa. Särskilt tillstånd för nya hållplatsers placering och utrustning finns att ansöka om hos Trafikverket.

Kollektivtrafikförvaltningen UL ansvarar för drift och skötsel av hållplatser. Det finns även hållplatser som ägs och drivs av andra intressenter, det är något som oftast kommunen har avtal om.

Beläggning på köryta

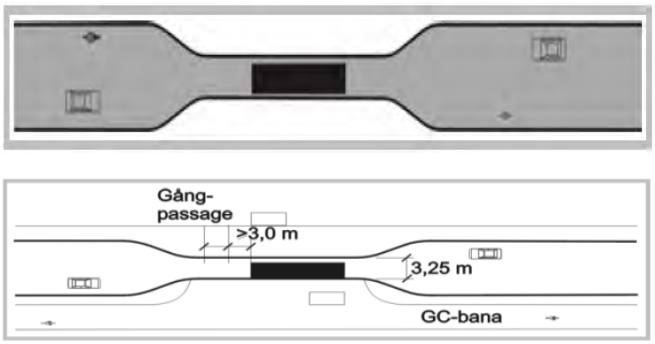
Det finns flera skäl att belägga bussens angöringsplats med betong eller annan hårdare och avvikande beläggning. Den hårdare ytan gör att körspår och sättningar undviks vilket förhindrar vattensamlingar och underlättar användning av högt kantstöd. Den avvikande beläggningen visar dessutom tydligt vilken yta som är avsedd för bussuppställning. Dagvattenbrunnar och liknande ska undvikas att placeras i körytan på hållplatsområdet.

1.4.1 Hållplatstyper

De vanligaste hållplatstyperna är timglashållplats, enkel stopphållplats, klackhållplats, glugghållplats, körbanehållplats, vägrenshållplats, fickhållplats och avskild hållplats. Nedan följer en beskrivning av dessa enligt VGU.

Timglashållplats

Timglashållplats, dubbel stopphållplats, ska bara användas i tätort och är utformad med avsmalningar av gatans körbana på ett sådant sätt att alla fordon i båda riktningar måste stanna när bussen står vid hållplatsen. Timglashållplatsen kräver lite plats, har en bussprioriterande effekt och möjliggör en god angöring. Hållplatstypen har hög plattform, har god plats för väntande passagerare samt innebär en hög trafiksäkerhet vid hållplatsområdet.



Figur 7. Timglashållplats och dess utformning (källa: TRV 2015:086)

Körfältets bredd ska vara minst 3,5 meter. När cykelbana saknas är måttet viktigt för att undvika att cyklister tränger sig förbi stillastående buss på ett trafikfarligt sätt. Måttet möjliggör möten mellan personbil och cyklist men förhindrar möten mellan personbilar. Bredden på 3,5 meter möjliggör normalt sett också god vinterväghållning. Gångpassage ska anläggas och avståndet till buss ska vara minst tre meter. Pollare ska sättas upp för att tydliggöra avsmalningen, detta är särskilt viktigt där trafikanter som inte är hemma i området ofta förekommer.

Tabell 5. Timglashållplatsens för- och nackdelar.

Fördelar	**Nackdelar**
Trafiklugnande effekt som kan förstärkas med hastighetsdämpande åtgärd vid eventuell gångpassage.	All annan trafik tvingas vänta medan bussen står vid hållplatsen.
Ger mycket hög trafiksäkerhet i samband med av- och påstigning.	Viss risk kan finnas vid möte och omkörning av cyklist eller personbil.
God komfort för passagerarna då dessa inte utsätts för någon större sidoförskjutning.	Vid brantare lutning än 2 % ökar risker och olägenheter vid halt väglag.
Bussen kan lätt angöra med alla dörrar nära intill kantstödet, kantstödet kan därför byggas högre än 17 cm om så önskas.	Vid omfattande trafik i båda riktningar kan bussarna störa varandra.
Plattformsområdet blir normalt ganska brett vilket medger bra med plats för väderskydd, väntande resenärer samt passerande gång- och cykeltrafikanter.	
God framkomlighet för buss och kort hållplatsuppehåll.	
Hållplatsen blir tydlig för såväl bussresenärer som övriga trafikanter.	
Ingen risk för felparkerade bilar på hållplatsområdet.	

Rekommendationer

Timglashållplatsen ger god trafiksäkerhet och bra framkomlighet för bussen och kan därför användas där dessa egenskaper prioriteras. Ofta lämpligt att använda denna hållplatstyp vid platser där många oskyddade trafikanter förekommer, särskilt om det bland dessa finns barn, äldre och funktionshindrade. Hållplatstypen är särskilt lämplig i lokalnätet där trafikanterna normalt har god lokalkännedom.

Timglashållplats ska endast användas på vägar med referenshastighet 40 eller lägre. Hållplatstypen lämpar sig väl som hastighetsdämpande åtgärd. Flera stopp efter varandra ska undvikas då det kan leda till olämpliga omkörningar mellan hållplatserna.

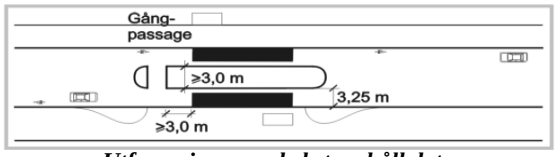
När cykelbana saknas ska särskild studie göras. 250 cyklar per dygn i aktuell riktning ska kunna accepteras även när busstrafiken är omfattande. Önskad prioritering av cyklister längs gatan kan göra hållplatstypen olämplig. Hållplatstypen bör även undvikas om den normala hållplatstiden överskrider 30 sekunder.

Enkel stopphållplats

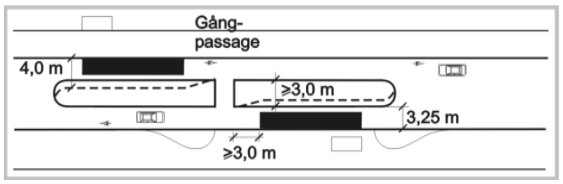
Enkel stopphållplats används i tätort och är utformad så att fordon i samma riktning inte kan passera när bussen står vid hållplatsen. Hållplatstypen kräver lite plats, har en bussprioriterande effekt och möjliggör normalt god angöring och hög plattform. Stopphållplatsen gör också att hållplatsområdet får en hög trafiksäkerhet.

Körfältets bredd ska vara minst 3,5 meter när hållplatserna placeras mitt för varandra. När cykelbana saknas är måttet viktigt för att undvika att cyklister tränger sig förbi stillastående buss på ett trafikfarligt sätt. Bredden 3,5 meter möjliggör normalt sett en god vinterväghållning.

Enkel stopphållplats



Utformning av enkel stopphållplats



Utformning av alternativ enkel stopphållplats

Figur 8. Enkel stopphållplats och dess utformning (TRV 2015:086)

Om cyklister ska kunna passera stillastående buss ska vägbredden vara fyra meter. Att cyklist passerar stillastående buss ska dock inte tillåtas nära övergångsställe eller ordnad gångpassage. Vid dubbelsidig hållplats ska därför bägge hållplatserna läggas efter övergångsstället, och refugens kantstenshöjd ska då göras låg. Vid gångpassage ska såväl refugens bredd som avståndet till buss vara minst tre meter.

Tabell 6. För- och nackdelar med en enkel stopphållplats.

Fördelar	Nackdelar

Refug ger god trafiksäkerhet för alla gående som korsar gatan.	Bakomvarande trafik måste vänta medan bussen står vid hållplatsen.
Hög trafiksäkerhet i samband med av- och påstigning.	Viss risk finns om personbil kör om cyklist.
God komfort för bussresenärer då dessa inte utsätts för någon större sidoförskjutning.	Vid brantare lutning än 2 % ökar risker och olägenheter vid halt väglag.
Vid helt rak inkörning kan bussen lätt angöra med alla dörrar intill kantstöd. Kantstödet kan därför byggas högre än 17 cm om så önskas.	
God framkomlighet för buss och kort hållplatsuppehåll.	
Ingen risk för felparkerade bilar inom hållplatsområdet.	

Rekommendationer

Enkel stopphållplats ska bara användas i tätort där god trafiksäkerhet och bra bussframkomlighet prioriteras. Det är ofta lämpligt att använda hållplatstypen vid platser där många oskyddade trafikanter förekommer, särskilt om det bland dessa finns barn, äldre och funktionshindrade.

Enkel stopphållplats ska endast användas på gator med referenshastighet 40 eller lägre, och centrala tätortsmiljöer med omfattande biltrafik. Vid stora trafikflöden ska bedömningen göras om köbildning bakom stillastående buss kan accepteras. Detta är särskilt viktigt att beakta vid korsande huvudled bakom bussen. Hållplatstypen lämpar sig väl som hastighetsdämpande åtgärd. Flera stopphållplatser efter varandra ska undvikas då det kan leda till olämpliga omkörningar mellan hållplatserna.

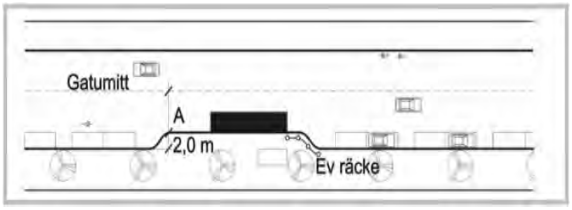
Om cykelbana saknas ska särskild studie göras, 500 cyklar per dygn i aktuell riktning ska kunna accepteras även när busstrafiken är omfattande. Önskad prioritering av cyklister längs gatan kan göra hållplatstypen olämplig om cyklister inte kan ledas på ett trafiksäkert sätt.

Enkel stopphållplats ska undvikas om den normala hållplatstiden överskrider 30 sekunder. Refugen kan med fördel vara lång och inte överkörningsbar så att sannolikheten för omkörningar av stillastående buss minimeras.

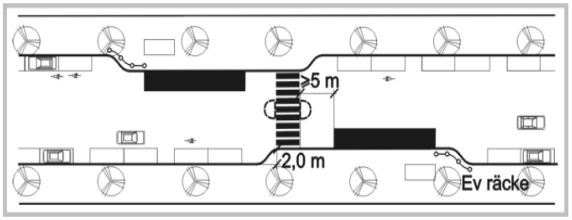
Klackhållplats

Klackhållplats, som börjar användas alltmer i tätorter, är utbyggd i gatan och kallas därför ibland utbyggd hållplats. På en gata med bara ett körfält i vardera riktningen stoppas normalt trafiken bakom bussen när den står vid hållplatsen, på bredare gator finns större möjlighet att köra om bussen som står vid hållplatsen. Klackhållplatsen kräver lite plats, har en bussprioriterande effekt och möjliggör god angöring, har hög plattform och god plats för väntande passagerare.

Klackhållplats



Utformning av klackhållplats



Utformning av dubbelsidig klackhållplats

Figur 9. Klackhållplats och dess utformningar (TRV 2015:086)

Räcke kan placeras längs kantstödet framför bussen för att förhindra farlig gångpassage. Utbyggnaden ska normalt vara två meter, vilket medför att in- och utkörningssträckor inte erfordras. Lokala omständigheter kan motivera en bredd om upp till 2,5 meter. Om kravet finns att buss på hållplats ska kunna passeras av annan trafik utan att denna ska komma över i motsatt körfält så måste A i figuren ovan vara minst 5,5 meter. Utförs klackhållplats på båda sidor av gatan ska de placeras minst fem meter efter övergångsställe eller gångpassage, om övergångsstället eller passagen förses med refug får hållplatsen också funktionen av en enkel stopphållplats. En variant med överkörningsbar längre refug kan vara lämplig i vissa fall.

Tabell 7. Klackhållplatsens för- och nackdelar.

Fördelar	**Nackdelar**
God komfort för bussresenärer då de inte utsätts för någon större sidoförskjutning.	Annan trafik måste normalt vänta bakom bussen om gatan inte har två körfält i samma riktning.
Bussen kan lätt angöra med alla dörrar intill kantstödet.	Om gångpassage saknas finns risk att gående korsar gatan vid högt kantstöd och skymd av bussen. När gångpassage anordnas är omkörning i samband med köbildning bakom stillastående buss särskilt olämplig.
God framkomlighet för buss och kort hållplatsuppehåll.	Cyklist kan utsättas för trafikfara vid omkörning av stillastående buss.
Plattformsområdet blir normalt ganska brett vilket ger bra plats för väderskydd, väntande bussresenärer och passerande gångtrafikanter.	Risk för olämplig omkörning av buss vid hållplats.
Liten risk för felparkerade bilar på hållplatsområdet.	Vid brantare lutning än 2 % ökar risker för olägenheter vid halt väglag.
Möjlighet till fler parkerade bilar längs kantstödet (jämför glugghållplats).	
Verkar trafiklugnande på övrig trafik när bussen står vid hållplatsen.	

Rekommendationer

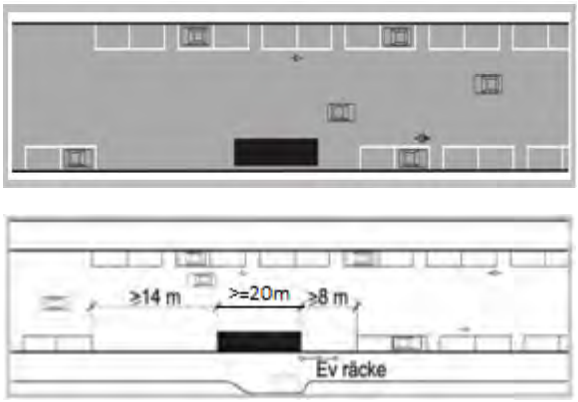
Klackhållplats prioriterar bussens framkomlighet och ska därför i första hand användas på stomlinjenät i tätort. Hållplatstypen är lämplig på gator med VR 50 eller lägre. Vid stora trafikflöden ska bedömning göras om köbildning bakom stillastående buss kan accepteras. Detta är särskilt viktigt att beakta vid korsande huvudled bakom bussen. Flera klack- och stopphållplatser efter varandra ska undvikas då det kan leda till olämpliga omkörningar av buss mellan hållplatserna.

Om cykelbana saknas ska särskild studie göras, 1000 cyklar per dygn i aktuell riktning ska kunna accepteras även när busstrafiken är omfattande. När cyklister inte kan passera bussen utan att komma över i motriktat körfält, samtidigt som det totala trafikflödet är omfattande och hållplatstiderna är långa, ska gränsvärdet för cykeltrafikens omfattning sättas lägre än 1000 cyklar per dygn. Önskad prioritering av cykel längs gatan kan göra hållplatstypen olämplig.

Klackhållplats ska undvikas om den normala hållplatstiden överskrider 30 sekunder.

Glugghållplats

Glugghållplats förekommer främst i stads- och tätortsmiljö genom att en del av parkeringsfältet upplåts för hållplatser. Hållplatssträckan är ofta för kort för att möjliggöra fullgod angöring.



Figur 10. Glugghållplats och dess utformning (TRV 2015:086)

Tabell 8. Glugghållplatsens för- och nackdelar.

Fördelar	Nackdelar
Enkelt utförande och låg kostnad för anläggning och drift.	Obekvämt körsätt för att komma till plattform. Den dubbla sidoförskjutningen är särskilt obehaglig för passagerare som rest sig för att gå av.
Lätt att flytta.	Hållplatsen blockeras lätt av uppställda bilar.
Då bussen står vid hållplatsen blockeras inte annan trafik.	Stort bortfall av kantstensparkeringar.
	I tätort måste gångbanan ibland användas som plattform. Då kan särskild plats för väderskydd och väntande bussresenärer saknas.
	Kan innebära fara för gående om de korsar gatan i anslutning till stillastående buss.
	Hållplatsen är mycket svår att angöra med alla dörrar nära intill kantstödet. För att få en fullgod angöring erfordras större utrymme än vad figuren anger.

	Vid kort utfartssträcka och/eller smalt körfält finns risk att bussen kommer ut i motriktat körfält vid utkörning.
	Vid utfart med boggibuss kan bussens bakdel svepa in över plattformen.

Rekommendationer

Hållplatstypen kan användas i tätortsmiljö som alternativ till klackhållplats. Hållplatstypen prioriterar inte bussens framkomlighet.

Körbanehållplats

Körbanehållplats förekommer i tätort och längs tvåfältsvägar på landsbygd. För såväl tätorts- som landsbygdsförhållanden gäller att bussen står i körbanan och kan blockera eller störa bakomvarande trafik. Undantag är i tätort då körfältet närmast kantsten görs så brett att det rymmer både en stillastående buss och omkörande bilar.

Utformning av körbanehållplats i tätortsmiljö

Figur 11. Körbanehållplats och dess utformning (TRV 2015:086).

Tabell 9. För- och nackdelar med en körbanehållplats.

Fördelar	Nackdelar
Enkelt utförande och låg kostnad för anläggning och drift.	Vid bara ett körfält i vardera riktning blockeras detta helt eller delvis.
Lätt att flytta.	Kan innebära fara för gående som korsar gatan i anslutning till stillastående buss.
Ofta god komfort för resenärer då dessa inte utsätta för någon större sidoförskjutning.	Viss trafikfara i samband med omkörning av stillastående buss.
Bussen kan ofta lätt angöra med alla dörrar intill kantstenen förutsatt att det inte fritt från parkerade bilar.	I tätort måste gångbanan ibland användas som plattform. Då kan särskild plats för väderskydd och väntande bussresenärer saknas.
Ofta god framkomlighet för buss och kort hållplatsuppehåll.	

Rekommendationer

Körbanehållplats kan användas i tätort och längs tvåfältsvägar på landsbygd där busstrafiken, biltrafiken och cykeltrafiken är av liten eller måttlig omfattning. Även på landsbygd bör hållplatstypen vara försedd med plattform för att passagerare ska kunna vänta tryggt och för bekväm av- och påstigning. Vid lågt nyttjande av hållplats på landsbygd kan kortare plattform än rekommenderat anläggas. Långa stopptider kan motivera fickhållplats.

Vägrenshållplats

Vägrenshållplats är en vanlig är en vanlig hållplatstyp längs befintliga så kallade 13-metersvägar på landsbygd. För att bussen ska kunna stanna utan att blockera vägen för andra fordon bör vägrensbredden vara minst 2,5 meter. Plattform bör finnas.

Figur 12. Vägrenshållplats och dess utformning (SLL: SL-S-419795, 2018)

Tabell 10. För- och nackdelar med en vägrenshållplats.

Fördelar	Nackdelar
Låg kostnad för anläggning och drift.	Kan innebära fara för gående som korsar gatan i anslutning till stillastående buss.
God komfort för bussresenärer då dessa inte utsätts för någon större sidoförskjutning.	Viss trafikfara i samband med omkörning av stillastående buss (gäller främst vid smal vägren).
Bussen kan ganska lätt angöra med alla dörrar intill kantsten.	

Rekommendationer

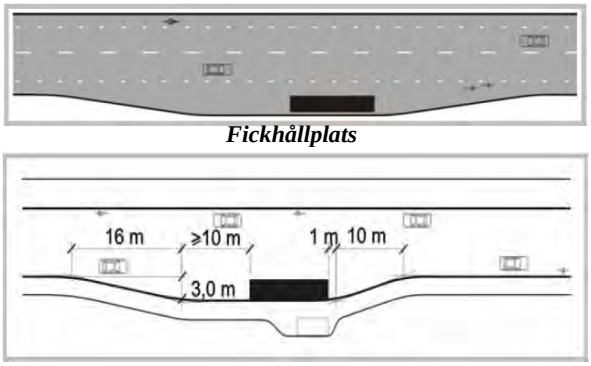
Vägrenshållplats används främst på relativt lågtrafikerade tvåfältsvägar med liten busstrafik. Hållplatstypen bör vara försedd med plattform för att passagerare ska kunna vänta tryggt och för bekväm av- och påstigning. Vid lågt nyttjande av hållplats på landsbygd kan kortare plattform anläggas. Långa stopptider kan motivera fickhållplats.

Fickhållplats

Fickhållplats ligger skild från vägen eller gatan och saknar ofta plattform. Hållplatstypen är vanlig på landsbygd men förekommer även i tätort trots att den kräver stort utrymme och är svår att angöra. Fickans bredd väljs med hänsyn till gatubredd och andra lokala förhållanden. Vid annan bredd än tre meter påverkas även in- och utfartssträckornas längd och bussarna kan få svårt att angöra hållplatsen. Smal vägren motiverar längre infartssträcka, och i landsbygd kan infartssträckan förlängas för att få en mjukare körning, se tabell 11för rekommenderade in- och utfartssträckor.

Tabell 11. In- och utkörningssträckor för fickhållplats (källa: RiBuss).

Fickans djup (m)	Infartssträcka (m)	Utfartssträcka (m)
3	16	10
2,75	14,5	9
2,5	13	8
2	10,5	6,5
1,6	9	5,5
1,5	8	5



Figur 13. Fickhållplats och dess utformning (TRV 2015:086)

Tabell 12. För- och nackdelar med en fickhållplats.

Fördelar	Nackdelar
Då bussen står vid hållplats blockeras inte annan trafik.	Obekvämt körsätt för att komma till plattform. Den dubbla sidoförskjutningen är särskilt obehaglig för passagerare som rest sig för att gå av.
Relativt god säkerhet och komfort för väntande bussresenärer i landsbygdsmiljö.	Kräver stort utrymme och en placering långt ifrån korsning.
	Vid utfart med boggibuss kan bussens bakdel svepa in över plattformen.

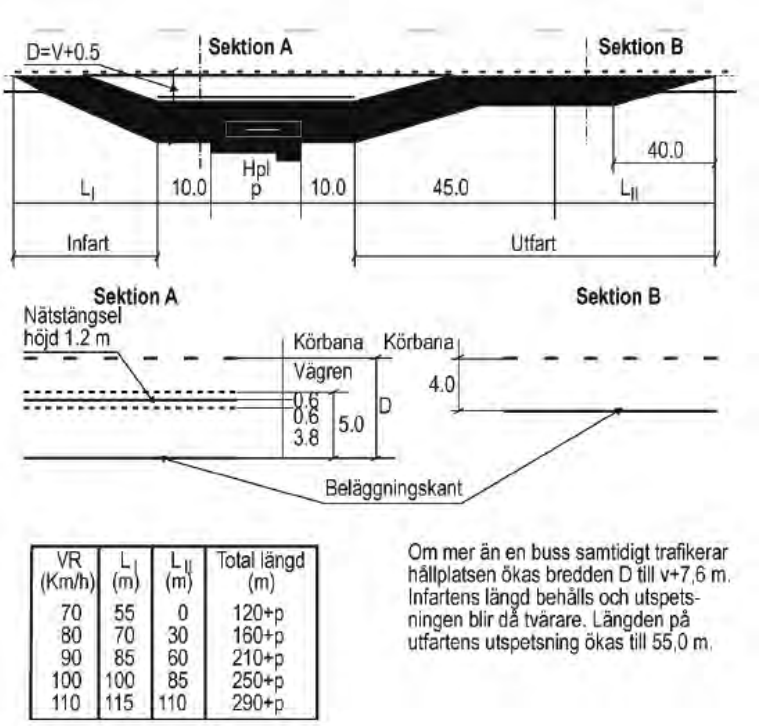
Rekommendationer

I tätort kan fickhållplats användas främst på huvudnätet där biltrafiken prioriteras och cykeltrafiken är omfattande, och även på tvåfältsvägar på landsbygd.

Vid fickhållplats på mötesfri landsväg ska möjlighet för gående finnas att korsa vägen i två steg via spärrområde. Vid ombyggnad till mötesfri landsväg med 90 km/h ska accelerationsfält övervägas vid utfart från fickhållplats. När mer än 10 bussar per dygn stannar vid hållplatsen ska accelerationsfält alltid anläggas. Vid 2–10 bussar per dygn ska accelerationsfält anläggas vid en dimensionerande trafik av ≥ 8000 fordon per dygn. Vid endast en stannande buss per dygn ska accelerationsfält anläggas om det är 10 000 fordon eller mer per dygn. Ovanstående gäller för ombyggnad till mötesfri landsväg och utfart från fickhållplats till ett körfält. Vid nybyggnation är kraven högre.

Avskild hållplats

En avskild hållplats är avskärmad från vägbanan med staket, refug, grönremsa eller nivåskillnad. Inbromsning sker i huvudsak på infarten och acceleration i huvudsak på utfarten.



VR (Km/h)	L_I (m)	L_{II} (m)	Total längd (m)
70	55	0	120+p
80	70	30	160+p
90	85	60	210+p
100	100	85	250+p
110	115	110	290+p

Figur 14. Avskild hållplats och dess utformning (TRV 2015:086)

Tabell 13. För- och nackdelar med planskild hållplats.

Fördelar	Nackdelar
God säkerhet och komfort för väntande resenärer.	Planskild gång- och cykelförbindelse kan ge långa gångavstånd för resenärer vilket medför en risk för att dessa genar på ett trafikfarligt sätt.
Ger god säkerhet och komfort även för barn i skolåldern.	Ofta mycket hög kostnad.
Inbromsning sker i huvudsak på infarten och acceleration i huvudsak på utfarten.	Stor sidoförskjutning i hög hastighet medför risk för bussresenärer som rest sig för att gå av.

Rekommendationer

Avskild hållplats ska alltid väljas på motorväg och mötesfri motortrafikled och kräver då planskild gång- och cykelförbindelse. Hållplatstypen kan med fördel användas på mötesfri landsväg och på tvåfältsvägar där barn använder hållplatsen i stor utsträckning.

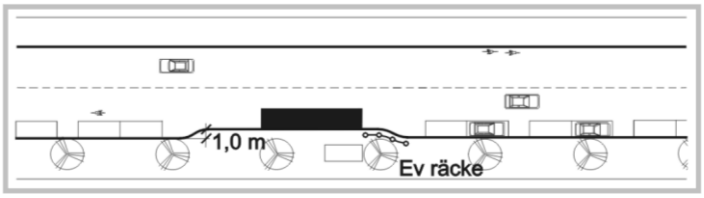
Det krävs att planskild gång- och cykelväg i anslutning till hållplatsen utformas med stor omsorg. GC-vägen, särskilt själva korsningen, ska vara attraktiv så att det inte blir lockande att gena över körbanan. Ofta erfordras att det kompletteras med staket. Även i tätort kan det finnas starka motiv till att anlägga avskild hållplats.

Övriga hållplatslösningar

Varianter av de mest aktuella hållplatstyperna kan vara att föredra till följd av lokala omständigheter. Nedan redovisas några sådana alternativ.

Grund klackhållplats

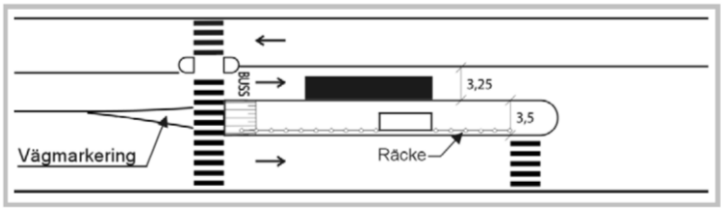
Vid hållplatser i tätortsmiljö, där fullt utbyggd klackhållplats inte kan anläggas, kan grund klackhållplats användas. Utformningen är också svårare att angöra än den fullt utbyggda klackhållplatsen och risken för felparkerade bilar ökar. In- och utkörningssträckor erfordras.



Figur 15. Utformning för grund klackhållplats (VV 2004:80).

Mitthållplats

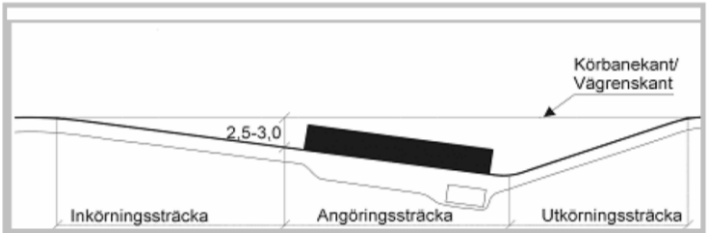
I innerstadsområden med omfattande trafik kan mitthållplats vara ett alternativ. Mitthållplats innebär att bussen angör en refug i mitten av gatan. Hållplatstypen är vanlig där bussar delar körfält med spårvagn. Om övergångsställe placeras i framkant på hållplatsen och väderskydd sätts upp måste väderskyddet placeras med hänsyn till siktkravet. Istället för refug utförs vägmarkering till vänster om övergångsställe för att minska risken att gående som korsar gatan tittar åt fel håll. Till fördelarna hör att bussen inte blockerar annan trafik då den står vid hållplats och att fartdämpande gupp kan anläggas utan att busstrafiken berörs. Bussen kan lätt angöra hållplatsen vilket möjliggör högt kantstöd. Utrymmet för väderskydd och väntande bussresenärer är begränsat och placerat i ett utsatt läge.



Figur 16. Utformning för mitthållplats (VV 2004:80).

Sned fickhållplats

Sned fickhållplats kan i första hand vara ett alternativ till fickhållplats. De huvudsakliga fördelarna är att angöring sker lätt vilket möjliggör kantstöd högre än 17 cm. Gående som på ett olämpligt sätt korsar gatan framför bussen upptäcks lättare av den passerande trafiken. Enkelsidig förskjutning gör det mindre obehagligt för passagerare som rest sig för att stiga av. Till nackdelarna hör att hållplatsdjupet blir stort och att det krävs större uppmärksamhet av bussföraren vid utkörning. Hållplatstypen är relativt lite prövad.

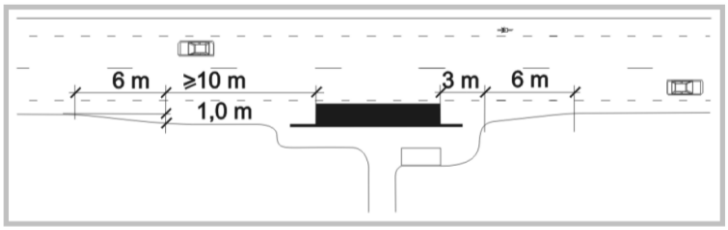


Figur 17. Sned fickhållplats och dess utformning (VV 2004:80).

Liten fickhållplats

Vägrenshållplats eller körbanehållplats i landsbygdsmiljö medför att stillastående buss på ett oönskat sätt försämrar framkomligheten för motorfordon och cyklister. För att öka framkomligheten för övrig

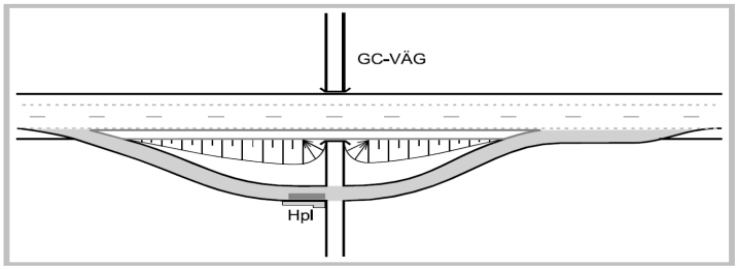
trafik och förbättra trafiksäkerheten kan i vissa fall liten fickhållplats väljas. Då förbättras också förhållandena för väntande bussresenärer.



Figur 18. Liten fickhållplats (VV 2004:80).

Alternativ utformning av avskild hållplats

Vid planskild gång- och cykelväg kan hållplatsen förläggas i anslutning till gång- och cykelvägen. Risken för trafikfarlig passage av vägen reduceras väsentligt eller elimineras helt.



Figur 19. Alternativ utformning av avskild hållplats (VV 2004:80).

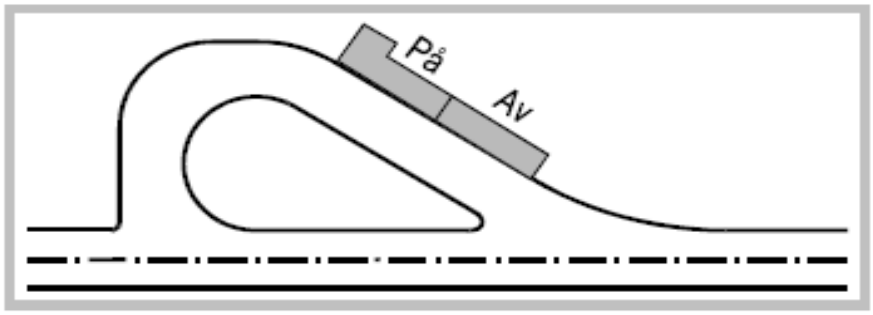
Tillfällig hållplats

När det gäller tillfälliga hållplatser är god information och tydlighet en nödvändighet. Resenärerna ska i god tid få veta när och var hållplatsen kommer att flyttas och vägvisningen från den ordinarie till den tillfälliga hållplatsen måste vara genomtänkt. Viktigt att tänka på är trafiksäkerheten då det kan uppstå nya konfliktpunkter mellan resenärer till den tillfälliga hållplatsen och övrig trafik. Beroende på hur länge den tillfälliga hållplatsen ska gälla så ställs olika krav på den permanenta infrastrukturen, vid en kortare period kan kraven minskas, det räcker i många fall med en hållplatsstolpe och bra information. Ska hållplatsen gälla för en längre period och om det är många påstigande så är kraven på utrustningen större. Detta ska utredas från fall till fall, däremot ställs alltid samma krav på säkerheten. Se exempel på en flyttbar plattform som med fördel kan användas vid en tillfällig hållplats i figur 21.

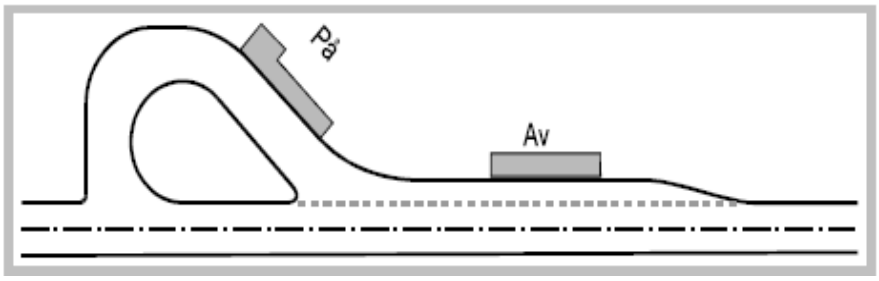
Figur 20. Exempel på hur en flyttbar plattform kan se ut (VV TR 70A 2005:1726).

Vändslingor för buss

Vid till exempel ändhållplatser behöver bussen ha möjlighet att vända. Vändplatser ska i regel ligga till höger om gatan/vägen i den ankommande bussens körriktning. Detta för att, av trafiksäkerhetsskäl, undvika vänstersväng från gatan. Vid reglerhållplatser kan busschaufförен behöva en paus och resenärerna måste då visa hänsyn och vänta med att stiga på bussen.

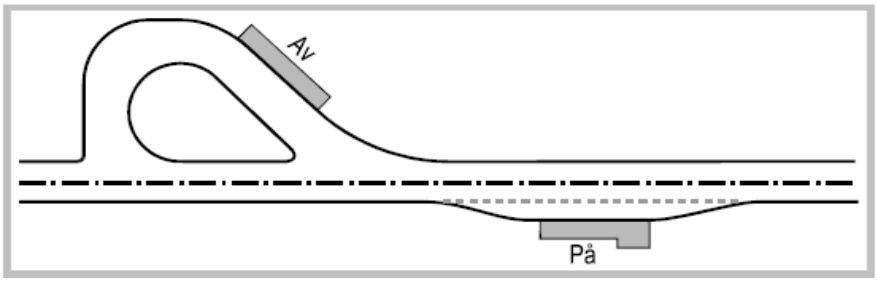


Figur 21. Utformning av vändslinga med enkel hållplats (TRV 2015:087).



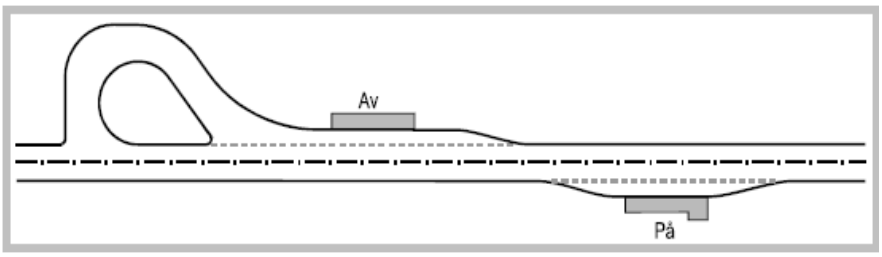
Figur 22. Utformning av vändslinga med dubbel hållplats (TRV 2015:087).

Vändplats i vänsterläge kan vara motiverat av utrymmesskäl eller om en övervägande del av bebyggelsen, eller till exempel en skola, ligger på den sidan. Färre resenärer måste då korsa gatan. Det kan också vara lämpligt att placera påstigningshållplatsen på andra sidan gatan, se figur 24.



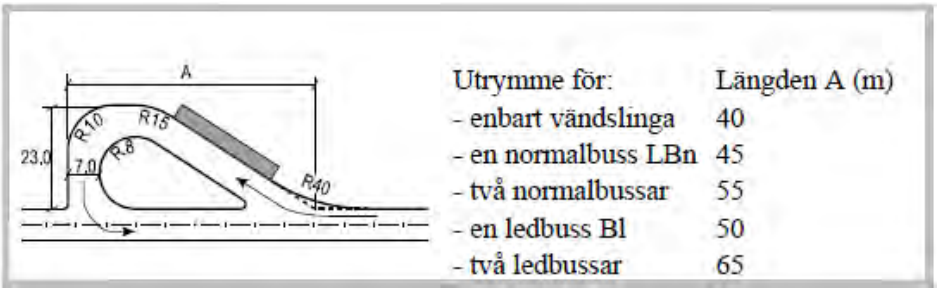
Figur 23. Utformning av vändslinga med av- och påstigningsplats på ömse sidor om vägen (TRV 2015:087).

När vissa busslinjer passerar vändplatsen så ska hållplatsen läggas före slingan, se figur 25.



Figur 24. Utformning då vissa linjer passerar vändslinga för buss (TRV 2015:087).

Slingan i figur 26 är dimensionerad för körspårsradie 10 meter. För vändslinga i vänsterläge ökas längden med fem meter.



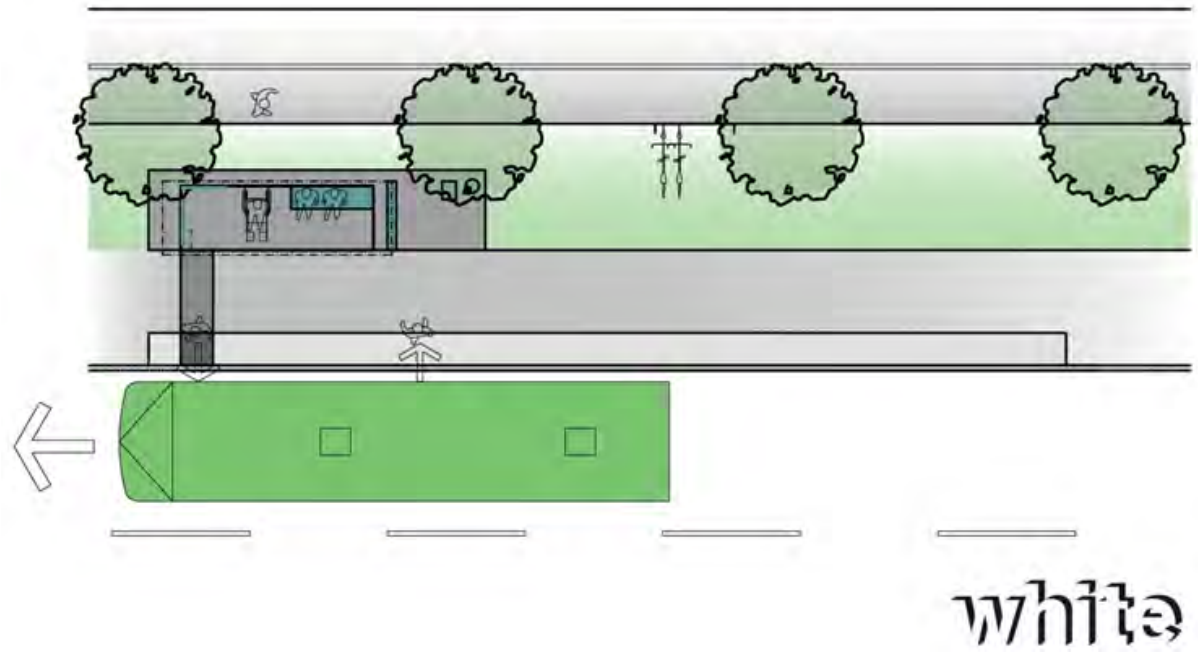
Utrymme för:	Längden A (m)
- enbart vändslinga	40
- en normalbuss LBn	45
- två normalbussar	55
- en ledbuss Bl	50
- två ledbussar	65

Figur 25. Måttsättning av vändslinga för buss (TRV 2015:087).

1.4.2 Utformning av plattform

Utformningen och byggandet av plattformen ansvarar den berörda väghållaren för.

Figur 26. Perspektivskiss på hållplatsen.



Figur 27. Planskiss på hållplatsen.

1.4.3 Plattform

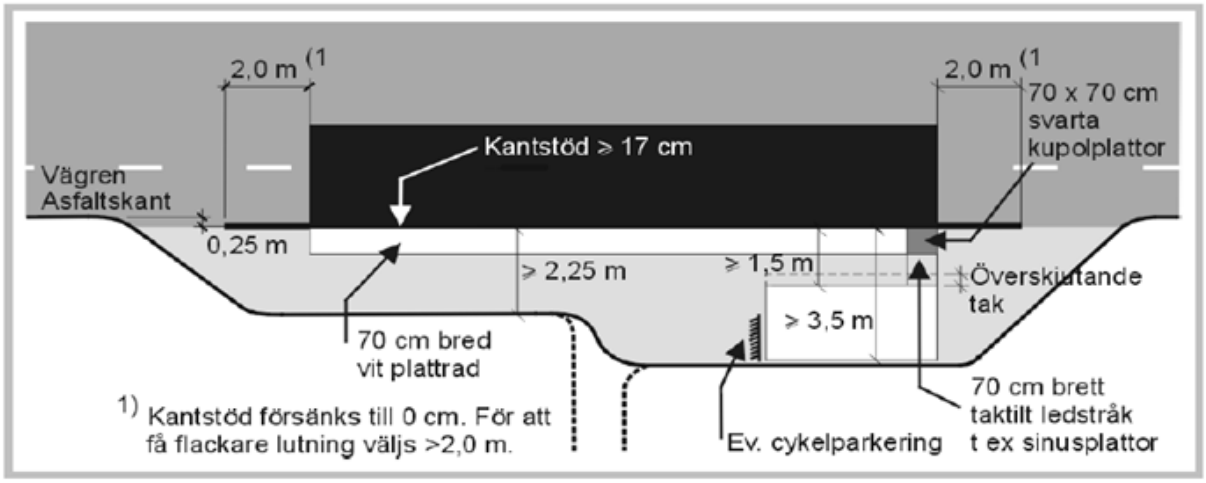
Plattformen ska ha en plan, hård och jämn yta, samt tillräcklig storlek med hänsyn till det antal bussar och resenärer som använder hållplatsen. Plattformen ska ha en bredd på minst 1,5 meter så att det är möjligt att ta sig fram med rullstol, rollator eller barnvagn. Nivåskillnaden mellan bussens golv och plattformens nivå ska minimeras för att hjälpa personer med rörelsehinder och särskilt de som använder rullstol eller rollator. Följande råd om plattformens utformning kommer från VGU.

Tabell 14. Tillgänglighetsanspassning av plattform.

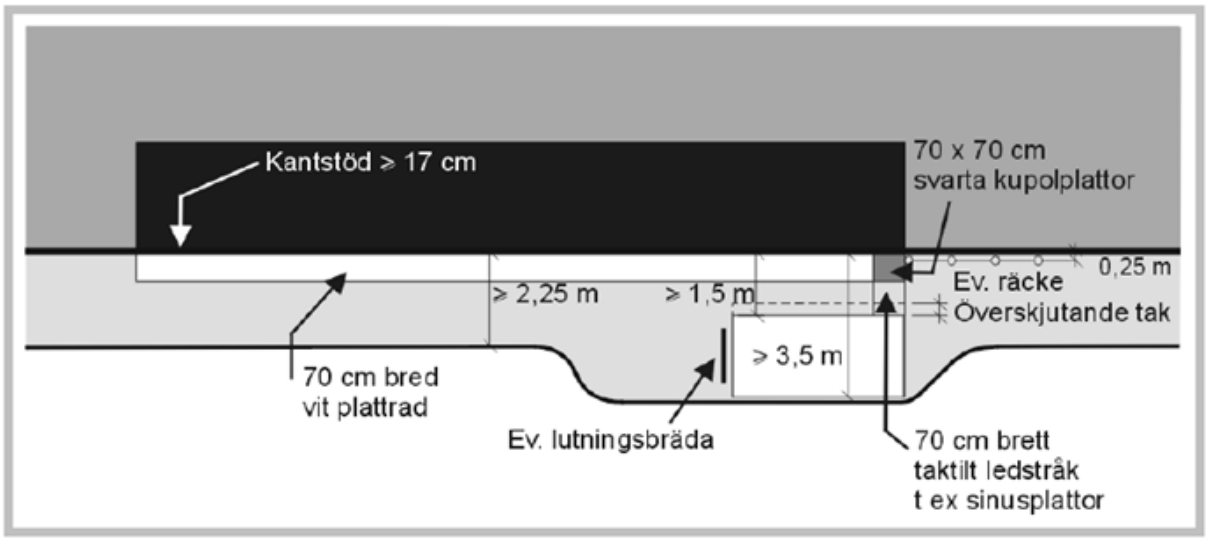
Hårdgjord yta	Betong

Kantsten	≥ 17 cm, slät och avfasad
Taktila stråk	Längd beror på plattformslängd* 50–70 cm brett
Vit kantmarkering	Längd beror på plattformslängden* Vita plattor eller vit massa 10–40 cm brett

*Minst 20 meter per läge



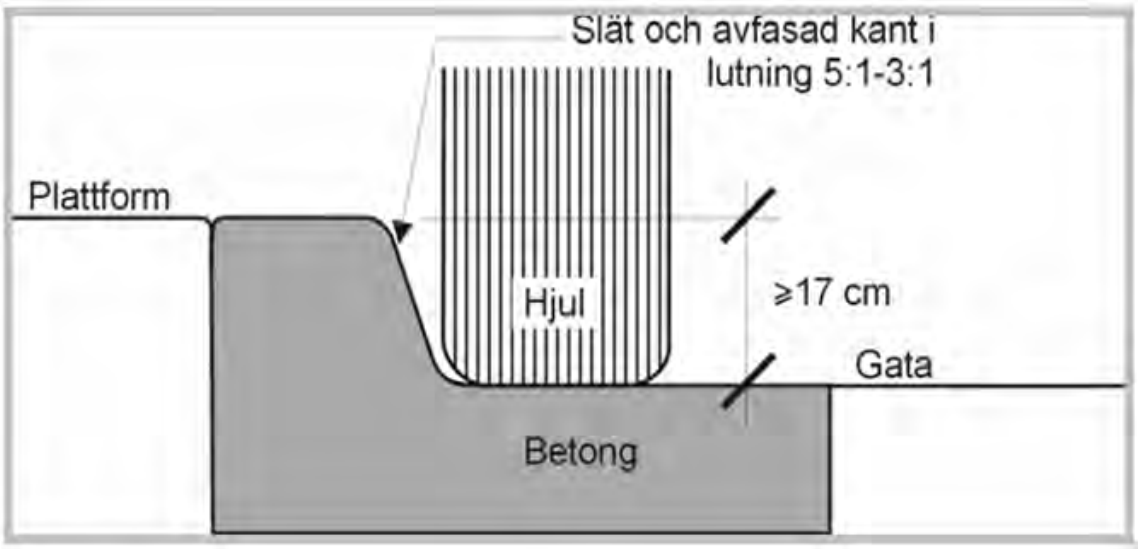
Figur 28. Normal utformning av plattform utan genomgående kantstöd.



Figur 29. Normal utformning av plattform med genomgående kantstöd.

Plattformen ska vara minst 17 cm högre än körbanan, det möjliggör att överhänget på en vanlig buss kan komma in över plattformen utan att skadas. Bussar med nigning kommer ner till ungefär 22 cm över mark. För de hållplatstyper som medför att bussen alltid angör hållplatsen utan att bussens överhäng går in över själva plattformen kan plattformen ibland göras något högre än 17 cm om bussarnas dörröppningskonstruktion medger detta, dock högst 22 cm. Vid 22 cm plattformshöjd blir det ingen eller liten skillnad mellan plattformen och bussens golv vid nigning. Brantare lutning än 1:20 bör undvikas i anslutning till plattform.

Plattformen ska ha ett kantstöd mot gatan som möjliggör att bussen kan stanna med alla dörrar nära intill plattformen utan att kaross och däck skadas. Kantstöd och anslutande köryta bör därför vara av prefabricerad betong och utformas enligt figur 35 nedan.



Figur 30. Utformning av kantstöd.

Om granitkantsten används vid plattform ska kantstenen vara slät och avfasad. Den ökade risken för ojämna sättningar kan innebära att en lägre plattform än 17 cm måste väljas.

Plattformens kant närmast kantstödet ska utföras med en vit kantremsa ungefär 70 cm bred och med kontrasterande ljushet, till exempel två rader med vita plattor vilka ofta är 35 x 35 cm.

Plattformens och väderskyddets viktiga delar ska utformas så att man får stor kontrastverkan för att människor med nedsatt syn ska få hjälp att orientera sig på hållplatsen. Det ska finnas taktila ledstråk i kontrasterande ljushet mot omgivningen vilka hjälpen blinda och synsvaga att hitta hållplatsens väderskydd och bussens instegsdörr. Bussarna ska stanna intill det taktila stråken och inte vid stolpen för att underlätta för synskadade att ta sig på bussen.

Nivåskillnaden mellan bussens golv och plattformens nivå ska minimeras för att hjälpa personer med rörelsehinder och särskilt de som använder rullstol eller rollator.

Bussar kommer i ökad utsträckning att vara försedda med ramp för att kunna ta ombord rullstolar. I utfällt läge erfordras för rampen cirka en meter från bussen. En rullstol behöver ett utrymme på plattformen av cirka 1,0 x 1,4 meter, och manövreringsutrymme för rullstol kräver därutöver ungefär 1,5 x 1,5 meter. För att någorlunda bekvämt kunna manövrera en rullstol krävs en plattformsbredd om 3,5 meter vid påstigningsdörr och vid främre avstigningsdörr. Plattformsbredd mindre än 2,25 meter ger normalt inte möjlighet att ta ombord rullstol och ska därför undvikas.

För maskinell snöröjning mellan väderskydd och kantsten eller räcke krävs normalt 2,25 meter bredd.

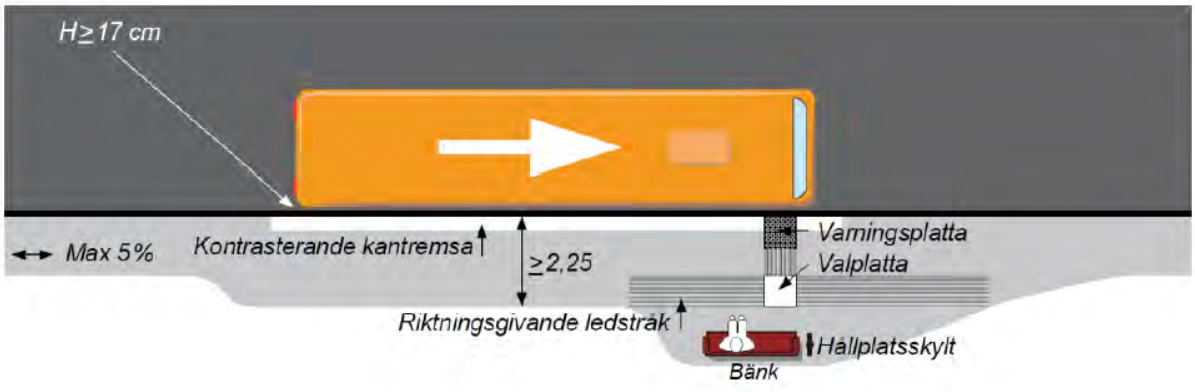
Plattformens längd avgörs av vilken busstyp hållplatsen dimensioneras för och om fler än en buss ska kunna nyttja hållplatsen samtidigt. Vid mycket litet utnyttjande i till exempel glesbygd kan plattformens längd begränsas. Det ska dock alltid vara möjligt för bussresenärer att gå på och av via plattform, se bilaga för typritning av plattform. Antal bussar och rådande förhållanden avgör hur plattformen utformas. Följande fyra typer av plattformar finns att välja beroende på antalet påstigande på hållplatsen.

Plattform för busshållplats typ 1

Figur 31. En skiss på plattform typ 1 (TRV 2015:086).

- Ska användas på hållplatser med över 50 påstigande per dygn.
- Plattform med full längd (kontrollera trafikeringsbehov).
- Plattformsbredd ≥ 3,5 meter och ≥ 2,8 meter hinderfritt mått från plattformskant.
- Plattformshöjd ≥ 17.
- Kontrasterande kantremsa, normalt vita plattor eller vit massa, 10–40 cm bred.
- Taktilt och visuellt ledstråk utmed hela plattformslängden, 50–70 cm brett.
- Taktilt och visuellt ledstråk vid påstigningspunkt, 50–70 cm brett.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hårdgjord yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplats.
- De standardväderskydd i glas som används i stad och tätort är 4,37 meter breda och 1,57 meter djupa (se bilaga standardväderskydd glas).

Plattform typ 2

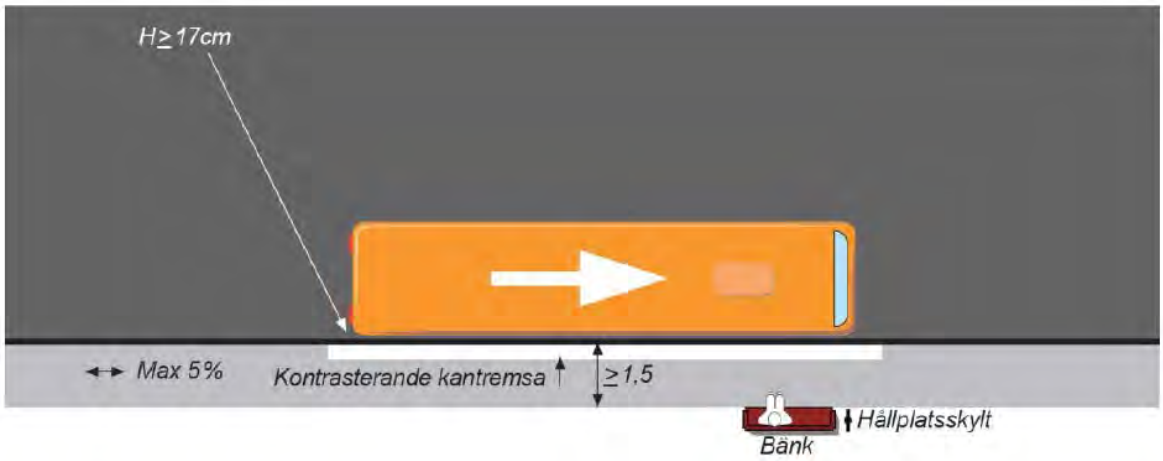


Figur 32. En skiss på plattform typ 2 (TRV 2015:086).

- Ska användas på hållplatser med mindre än 50 påstigande per dygn.
- Plattform med full längd (kontrollera trafikeringsbehov).
- Plattformsbredd ska vara ≥ 2,25 meter, på prioriterat vägnät ska plattformsbredden vara ≥ 2,8 meter för att möjliggöra ombord- och avstigning med hjälp av bussens ramp.
- Plattformshöjd ≥ 17 cm.

- Kontrasterande kantremsa, normalt vita plattor eller vit massa, 10–40 cm bred.
- Taktilt och visuellt ledstråk utmed hela plattformslängden, 50–70 cm brett.
- Taktilt och visuellt ledstråk vid påstigningspunkt, 50–70 cm brett.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hård yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplats.

Plattform typ 3



Figur 33. En skiss på plattform typ 3 (TRV 2015:086).

- Ska användas på hållplatser med mindre än 50 påstigande per dygn.
- Plattform med full längd (kontrollera trafikeringsbehov).
- Plattformsbredd ≥ 1,5 meter.
- Plattformshöjd ≥ 17 cm.
- Kontrasterande kantremsa, normalt vita plattor eller vit massa, 10–40 cm bred.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hårdgjord yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplatsen.

Det finns även plattform typ 4 men den används endast på landsbygd.

1.5 Tillgänglighet

En hållplats ska vara tillgänglig för alla, varje resenär ska kunna nå viktiga målpunkter såsom bostad, arbete, studier och fritidsaktiviteter. Olika resenärer har olika behov, exempelvis personer med funktionsnedsättning och äldre har ofta behov av information om specifika förhållanden som är kopplade till den egna funktionsförmågan. Detta kan vara om det finns hiss, högtalarinformation, hörselslinga eller personlig service. Under följande kapitel redogörs för vad vi på Kollektivtrafikförvaltningen UL menar med en fullt tillgänglig hållplats.

POST	EGENSKAP
PLATTFORM	Minst 2,25 meter bred.
	Smalaste *passagen* minst 1,5 meter.
	Vändmått 2 meter cirkel.
	Längd 20 meter (per läge).
	Kantsten som är minst 170 och högst 220 mm högre än körbana.

	Vit kontrasterande kantremsa, normalt vita plattor eller vit massa, 100–400 mm bred.
	Taktilt och visuellt ledstråk utmed plattformslängden, 50–70 cm brett.
	Taktilt och visuellt ledstråk mellan väderskyddets främre vägg (då väderskydd finns) eller bänk sett i bussens färdriktning och platsen för påstigning. Den platsen ska utgöras av svarta varningsplattor 70x70 cm.
	Eventuella riktningsändringar på ledstråket ska markeras med valyta på cirka 1x1 meter.
	Lutning maximalt 2 % både sidled och längsled (1:50).
	Jämn beläggning.
	Rak kantsten så att bussen kan angöra hållplatsen.
	Fri från hinder.
	Åtskild från cykelbana och körbana.
VÄDERSKYDD (OM DET FINNS)	Glasytor ska vara varningsmarkerade med två remsor på 900 mm respektive 1100 mm höjd (ögonhöjd för sittande och stående).
	Vara placerat så att minst 1,5 meter finns mellan väderskydd och kantsten.
	Väderskyddet ska placeras och utformas på ett sådant sätt att det är enkelt för bussföraren att se om det finns väntande resenärer i väderskyddet.
	Ytbehovet per person kan antas vara mellan 0,5 till 0,8 kvadratmeter vid bedömning av väderskyddsdimensioner.
SITTBÄNK	Ska ha ryggstöd.
	Ska ha en sitthöjd på 450–500 mm.
	Ska ha 3 stycken armstöd placerade 70 cm ovan mark.
	Vid sidan om sittbänken ska det finnas plats för rullstol.
FASTA HINDER	Föremål som skjuter ut mer än 150 mm på lägre höjd än 2100 mm ska kontrastmarkeras och vara taktilt markerat.
BELYSNING	Ska ha sådan kvalitet att tidtabeller och annan information lätt kan läsas, och så att personer kan uppfatta teckenspråk och läsa på läppar.
	Ljusstyrkan ska vara större än 10 lux.
	Får inte vara bländande.
SKYLTAR/INFORMATION	Det ska finnas nödvändiga informationsskyltar uppsatta så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga lättare kan använda hållplatsen.
	Digital information ska vara läsbar på 10-15 meter för en person med normalsyn.
	Topptavlans underkant ska sitta cirka 2,5 meter över mark och vara riktad mot trafiken.
	Om tidtabellskasett finns ska dess underkant sitta 1,2 meter över mark och i linje med gatan.

	Hållplatsstolpe ska placeras 1,5 meter efter väderskyddet i bussens riktning om väderskydd finns, annars vid påstigningsplats.
	De bör kompletteras med bokstäver i upphöjd relief och/eller punktskrift.
	Tydliga och välkända symboler.
	Akustisk information i form av prator på hållplatsen som läser upp realtidsinformation ska placeras på stolpe där realtidsinformationen finns.
	Yttre hållplatsutrop på bussarna.
	Skyltning ska vara väl belyst.
	Information om hållplatsens namn och läge samt destination.
	Det ska finnas information om var resenären vänder sig för upplysning och störningsinformation.
RAMP (OM DET FINNS)	Lutning på maximalt 5 % (1:20).
	Minst 1,5 meter bred.
	Utjämna nivåskillnader till 0-nivå.
	Inte överstiga 10 meter i längd.
	Nivåskillnad ska inte överbygga 0,5 meter utan vilplan.
	Ha ett minst 40 mm högt avåkningsskydd om det finns höjdskillnader mot omgivningen.
	Jämn och halkfri yta.
TRAPP (OM DET FINNS)	Rak med fler än två trappsteg.
	Samma trappstegshöjd för alla trappsteg, cirka 150 mm.
	Trappstegsdjup på minst 300 mm.
	Inga utskjutande trappnosar.
	Vilplan ska finnas om det är fler än 11–15 trappsteg eller lyfthöjd på 5 meter.
	Kontrastmarkering minst 0,4 enligt NCS (national color system) i början och slutet av varje trapplopp.
	Trappsteg ska vara jämna och halkfria.
LEDSTÄNGER (OM TRAPP ELLER RAMP FINNS)	Ska finnas på båda sidor om ramp eller trapp.
	Fortsätta 300 mm förbi första och sista trappsteg.
	Kontrastmarkerat gentemot omgivande ytor, minst 0,4 enligt NCS.
	Placerade på höjden 700 och 900 mm.
	Fortsätta längs vilplanet utan avbrott.
	Utformas ergonomiskt – vara greppvänliga.
PAPPERSKORG (OM DET FINNS)	Papperskorgen ska placeras innan väderskyddet i bussens riktning, i bakkant med väderskyddet och cirka 1,5 – 2 meter ifrån för att försvåra klättring på väderskydd.
	De ska tömmas regelbundet.

	Ska inte försvåra framkomligheten för rullstol eller barnvagn samt av- och påstigande resenärer.
ÖVRIGT	Hållplatser ska vara fria från starkt doftande växter.
	Växter och buskage vid hållplatsen ska underhållas så att de inte försämrar insynen till hållplatsen.
	Hållplatser ska vara fria från hinder.
	Askkoppar får inte sättas upp inom hållplatsområdet.
	Vid reglerhållplatser ska det finnas förartoalett.
	Om det finns behov så ska det finnas lutningbräda.
	Om tidningslåda finns får denna inte placeras så att den hindrar framkomligheten på hållplatsen.
GÅNGBANA	Det ska finnas taktilt ledstråk till närmaste gångbana.
CYKELPARKERING	Får inte hindra framkomligheten vid hållplatsen.
	Ska ha tillräckligt många platser.
	Ska förses med tak och ha möjlighet att låsa fast cyklar.
	Placeras i anslutning till befintlig belysning.

Väderskydd

Möjligheten att skydda sig mot exempelvis regn och blåst på en hållplats värderas högt och cirka 50 eller fler påstigande per vardagsmedeldygn motiverar kostnaden för ett väderskydd i stad och tätort. Av andra skäl kan väderskydd vara aktuellt även vid lägre resandetal. Om väderskydd redan finns på en hållplats så ska det, oavsett hur många resande, stå kvar. I stad och tätort används glasväderskydd som standard, se bilaga för exempel på väderskydd som UL använder.

För att effektivisera både investerings- och underhållskostnader rekommenderar Kollektivtrafikförvaltningen UL standardmodeller för väderskydd i länet, ritningar på de standardväderskydd vi använder finns som bilaga. De ska vara uppbyggda på ett sådant sätt att de kan anpassas till hållplatser med varierande resandemängd och storlekar.

Sittbänk

Bänk ska finnas på alla hållplatser och den ska placeras i linje med påstigningsdörren på bussen. Om väderskydd finns så ska bänken placeras i det bortre hörnet sett i bussens färdriktning. Bussen ska stanna med påstigningsdörren mitt för den sittplats som då finns närmast det nämnda hörnet. Sitter man på den nämnda platsen behöver man därför bara gå rakt fram för att komma till bussens påstigningsdörr. Det är lättast för bussföraren att se om det finns någon i väderskyddet om man sitter på den nämnda platsen. Dessa riktlinjer gäller för nyetableringar av väderskydd och bänkar.

Belysning

Hållplats ska normalt ha belysning som bidrar till att hållplatsen och väntande bussresenärer syns bra på långt håll och att resenärer kan ta del av den information som finns i anslutning till hållplatsen. Bra belysning är viktigt för att människor ska känna sig trygga och den är också viktig för hållplatsens estetik

och trevnad. I glasväderskydden finns belysning om det finns möjlighet att koppla till befintlig gatuel, vad gäller gatubelysning är det upp till väghållaren.

Information

Hållplatsområdet ska ge en känsla av ordning och orienterbarhet genom vägvisning. Vägvisning behövs till bland annat bilangöring, parkering och hållplatsläge. Vägvisningen ska vara tillgänglig, tydlig, lätt att läsa och förståelig.

Gestaltning

Estetik och grönska bidrar till att hållplatser är både funktionella och attraktiva miljöer. Av säkerhetsskäl är det viktigt att undvika att skapa potentiella dolda områden med växter, därför är låga buskar och träd att föredra. Väghållaren ansvarar för skötsel av växter och buskage.

Reklam och reklamtavlor

Reklam kan förekomma på vissa hållplatser. Dessa väderskydd är avtalade mellan väghållaren och företaget. Reklam på Kollektivtrafikförvaltningen UL:s egna väderskydd är inte tillåten. Reklamplatser ska inte hindra trafikfunktioner vid hållplatsen och ska inte sättas upp på väderskyddet så att det hindrar bussföraren att se väntande resenärer. Kollektivtrafikförvaltningen UL ansvarar inte för de väderskydd som har reklam.

Bilparkering och bilangöring

Samverkan mellan privatbil, taxi och busstrafiken förbättras genom att det finns parkerings- och angöringsmöjligheter i anslutning till hållplatser och stationer där det finns behov. För hållplatser och stationer med regional busstrafik ökar behovet och värdet av samverkan med biltrafik. Parkeringen ska bestå av ett antal p-platser för funktionshindrade- och nedsatta. Användning av pendlarparkering kan öka med hjälp av satsningar på kundmiljö, utrustning och funktionella lösningar. När det finns behov av taxiresor ska en taxiplats förläggas och skyltas upp nära hållplatserna. Det pågår nu ett arbete hos Region Uppsala att ta fram utformningsprinciper för pendlarparkeringar.

Cykelparkering och cykeltrafik förbi hållplatsen

Samverkan mellan cykeltrafik och busstrafik förbättras genom att det finns cykelvägar samt parkeringsmöjligheter i anslutning till hållplatser. Cykeltrafiken stöder kollektivtrafiken genom att utvidga täckningsområdet för kollektivtrafikens hållplatser. Vid behov ska cykelparkering finnas i anslutning till busshållplatsen. Behovet av parkering ska bedömas för varje hållplats och är normalt störst vid skolskjutshållplatser och där pendeltrafik förekommer.

När cykelbana saknas på gata med 60/40 km/h ska den om möjligt dras bakom väderskyddet. I de fall cykelbana måste dras mellan väderskyddet och bussen ska åtgärder vidtas som främjar ett gott samspel mellan bussresenärer och cyklister. Åtgärderna ska vara av sådant slag att cyklisterna uppmärksammas på bussresenärerna samt att det bidrar till att cyklisterna får en lägre hastighet. En konkret åtgärd kan vara att smalna av cykelbanan i höjd med hållplatsen. Cykelbanans avsmalning ska utföras så att avstigande resenärer får mer plats. En annan konkret åtgärd kan vara att göra gångbanan i ett material som associerar gående, i första hand ljusgrå plattor, och cykelbanan i ett material som associerar till cyklande, i första hand rödbrun asfalt.

På gata med 40 km/h finns eller eftersträvas låg fart och ett gott samspel mellan bilist och cyklist. Normalt färdas därför cyklisterna i körbanan. Det innebär att när buss står vid hållplats måste cyklisterna antingen vänta bakom stillastående buss eller passera utanför. Där gång- och

cykelförbindelse korsar 40-gata kan timglashållplats med vägkudde eller platågupp vara en effektiv åtgärd för att hastighetssäkra där behovet är särskilt stort.

LANDSBYGD

2. Landsbygd

Jordbruksverket definierar landsbygd genom att dela in Sveriges kommuner i fyra regiontyper, storstadsområdet, stadsområden, landsbygd samt gles landsbygd. Storstadsområden är kommuner där 100 % av befolkningen tillhör kategorin tätortsområde (områden med >10 000 invånare) eller tätortsnära landsbygd (områden kring tätorter med >10 000 invånare). Stadsområden är kommuner med minst 30 000 invånare och/eller där den största tätorten har minst 25 000 invånare. **Landsbygd** är kommuner som inte ingår i de två tidigare typerna och som samtidigt har en befolkningstäthet på minst fem invånare per km^2. Gles landsbygd är kommuner med mindre än fem invånare per km^2 (*Så här definierar vi landsbygd*, Jordbruksverket, 2015).

2.1 Lokalisering

Var en hållplats lokaliseras bestäms utifrån bussresenärernas behov och möjligheterna att skapa goda gång- och cykelförbindelser till och från hållplatsen. Vid lokaliseringen av en hållplats ska hänsyn tas till rådande trafikmiljö i området. Hållplatser ute på landsbygden är vanligtvis lokaliserade intill stora statliga vägar där hastigheten är hög och därför kan utformningen på dessa skilja sig från hållplatser i stad och tätort. Var hållplatsen lokaliseras ska ske i samråd mellan väghållare och Kollektivtrafikförvaltningen UL.

Avståndet mellan hållplatser är en viktig aspekt i kollektivtrafikplaneringen, som en allmän regel är kollektivtrafikresenärer inte villiga att gå mer än ett visst avstånd till en hållplats. Avståndet mellan hållplatser ska i regel inte överstiga 2000 meter på landsbygd. Det är däremot vanligt att hållplatserna ligger längre ifrån varandra och detta beror oftast på att det inte finns boende eller verksamheter mellan hållplatslägena. I planeringen kring avståndet mellan hållplatser bör hänsyn tas till avståndet till närmaste bebyggelse. En annan aspekt som också ska tas i beaktande är den upplevda resan som påverkas av antalet hållplatser på en sträcka.

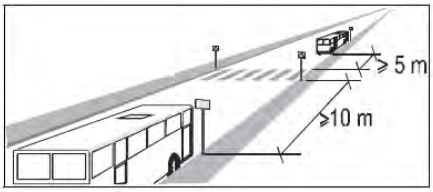
2.2 Placering

Utgångspunkten för placering av hållplats ska vara god trafiksäkerhet för alla trafikanter och bussresenärernas behov av attraktiva lägen med korta och trafiksäkra gång- och cykelanslutningar. Figuren nedan visar placering på sträcka längs tvåfältsvägar.

a) Så att konflikter mellan gående och fordonstrafik så långt möjligt undviks. Vanligen förekommande omstigning mellan busslinjer bör så långt möjligt kunna ske utan att körbana korsas.

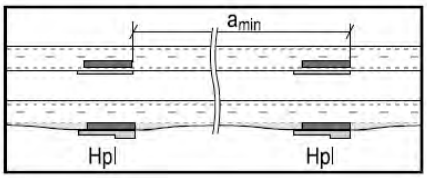
b) Normalt efter övergångsställe

Busshållplats ska inte placeras mindre än 10 m före övergångställe.

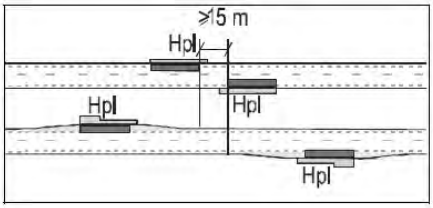


c) På minst det inbördes avstånd som anges i tabellen:

VR	a_{min} (m)
70	300
90	500
110	700

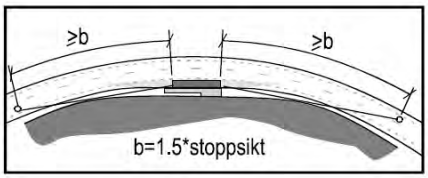


d) Med minst 15 m förskjutning vid hållplatspar på väg utan mittremsa eller utan lång mittrefug. Den vänstra placeras först.



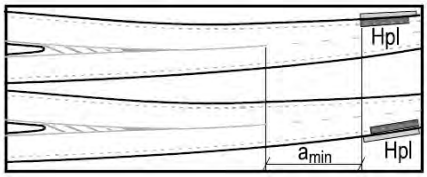
e) Så att god visuell ledning erhålls. Hållplats ska ej placeras i kurva med liten radie.

f) Så att buss i kurva är väl synlig inom 1,5 * stoppsikt på ömse sidor om hållplatsen. Sikt ska kontrolleras från 2,0 m från körytekant för ögonhöjd 1,1 m.



g) Vid refug eller spärrmarkering placeras vägrenshållplats på minst de avstånd som anges i figuren och tabellen.

VR	a_{min} (m)
50	40
70	60
90	80
110	100



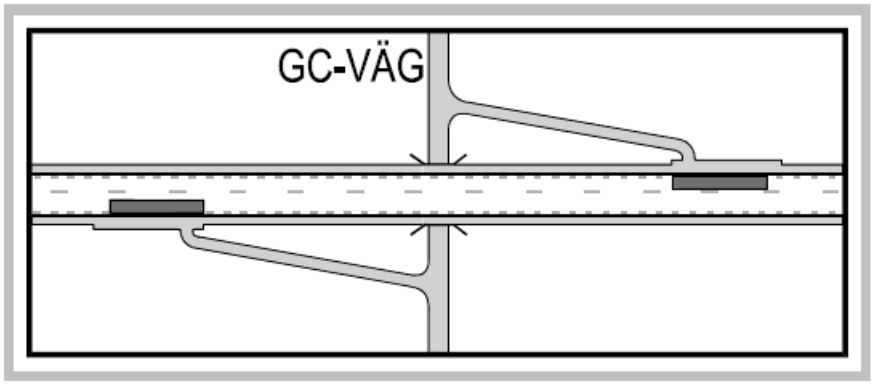
h) Så att svårare motlut (≥ 3 %) undviks.

Figur 34. Placering av hållplats i landsbygdsmiljö (källa: VV 2004:80).

2.2.1 Gaturummet

Planskild gångpassage

Hållplats vid planskild gångpassage placeras helst före gångtunnel eller bro så att föraren kan se trafikanter på väg mot hållplatsen och trafikanter möter ankommande buss.



Figur 35. Placering av hållplats vid planskild gångpassage (källa: TRV 2012:180).

Vid korsning längs tvåfältsvägar

Hållplats i anslutning till korsning bör placeras efter korsning när bussen ankommer på primärväg. Ankommer bussen på sekundärväg bör hållplatsen placeras på sekundärvägen före eller efter korsning. De principer som gäller för placering av hållplats på sträcka gäller också vid korsning. Minsta godtagbara avstånd mellan hållplats och korsning bestäms med hänsyn till:

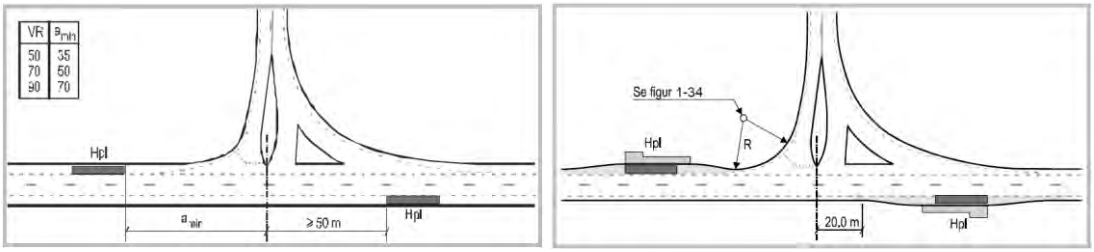
- Siktsträckor för korsande trafik
- Anpassningssträckor för vävande trafik
- Retardationssträckor för avsvängande trafik
- Körsträckor för körfältsbyte samt passage av stillastående buss
- Manövrering med typfordon Bb (boggibuss) vid hållplats och korsning
- Korsningens orienterbarhet och visuella ledning
- Gällande krav på vägvisning

Hållplats ska ej placeras närmare korsning än:

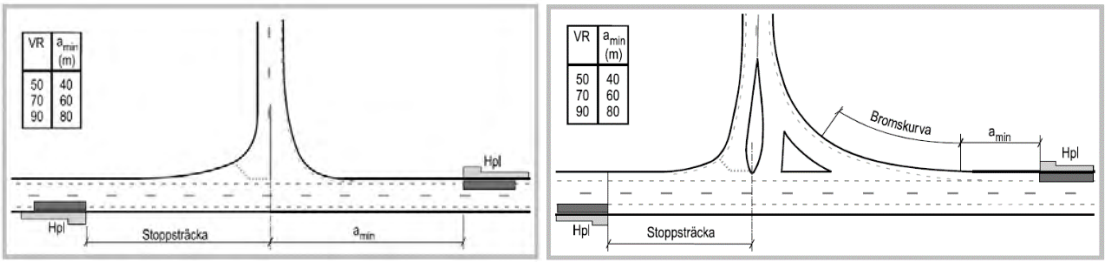
- Enligt figur 37 och 38 för primärväg efter korsning
- Enligt figur 39 - 45 för primärväg före korsning
- Enligt figur 46 - 49 för sekundärväg efter korsning
- Enligt figur 50 - 52 för sekundärväg före korsning

I figurerna visas korsningar med tre tillfarter, vid korsning med fyra tillfarter gäller inte visad placering vid korsningsfri sida.

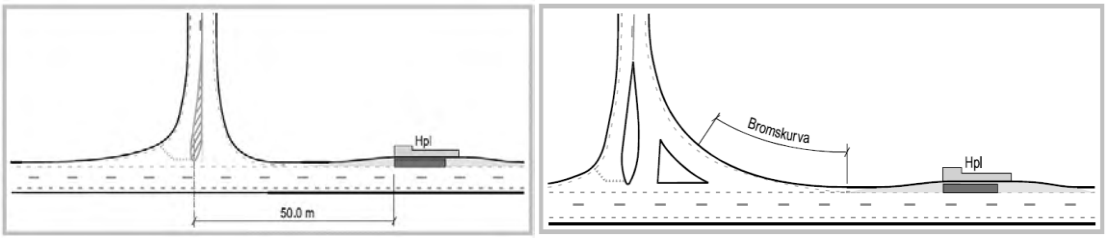
Observera: Korsningstyp A är en korsning som saknar trafiköar och har normalt ett körfält i varje tillfart (se figur 39). **Korsningstyp B** är en korsning som är kanaliserad med trafikö, normalt, med refug (se figur 37). På landsbygd endast på sekundärväg i syfte att öka synbarheten och att styra trafikströmmarna. Korsningstyp B har normalt ett körfält i varje riktning. **Korsningstyp C** har vänstersvängskörfält på primärvägen kanaliserat med trafikö för att minska riskerna för påkörning bakifrån och för att öka framkomligheten på primärvägen (se figur 44). Refug kan förekomma för att underlätta för gående att korsa. **Korsningstyp D** refererar till en cirkulationsplats och **korsningstyp E** refererar till en signalreglerad korsning.



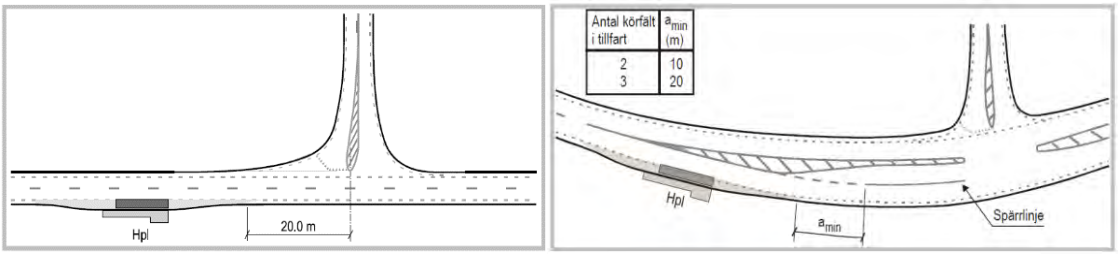
Figur 36. Vägrenshållplats på primärväg efter korsningstyp A och B, och Figur 37. Fickhållplats på primärväg efter korsningstyp A, B och C, med eller utan högersvängkörfält (källa: TRV 2012:179).



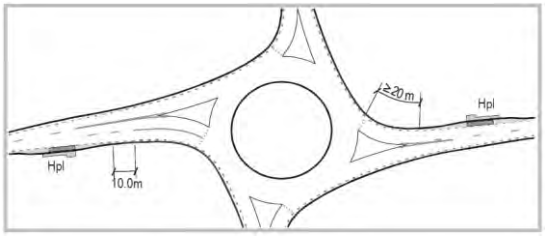
Figur 38. Körbanehållplats på primärväg före korsningstyp A och B, och Figur 39. Vägrenshållplats på primärväg före korsningstyp B med högersvängkörfält (TRV 2012:179).



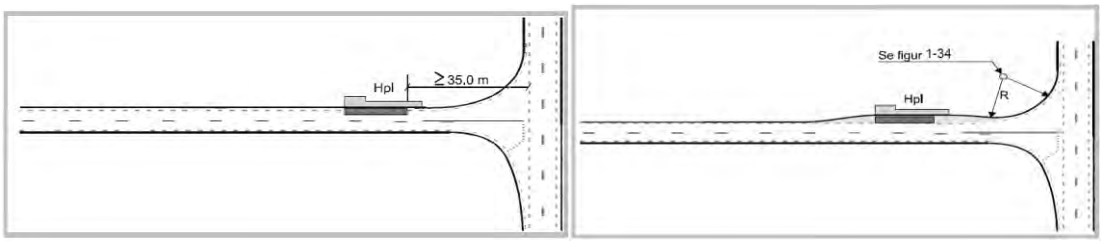
Figur 40. Fickhållplats på primärväg före korsningstyp A, B och C, och Figur 41. Fickhållplats på primärväg före korsning med högersvängkörfält (källa: 2012:179).



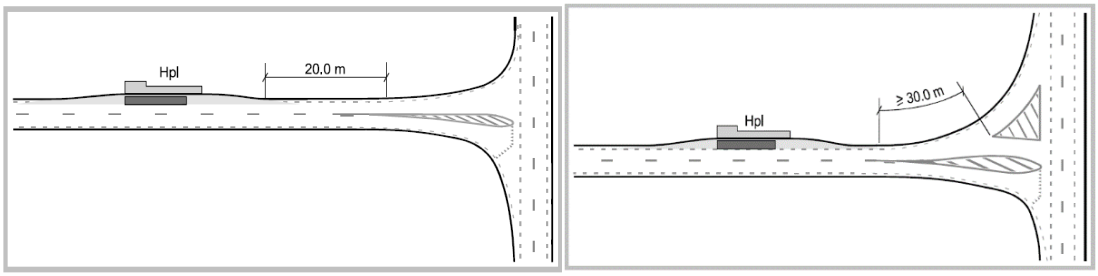
Figur 42. Fickhållplats på primärväg på den korsningsfria sidan före trevägskäl med korsningstyp A och B, och Figur 43. Fickhållplats på primärväg på den korsningsfria sidan före trevägskäl med korsningstyp C. Placeringen gäller även vänstersvängande buss (källa: TRV 2012:179).



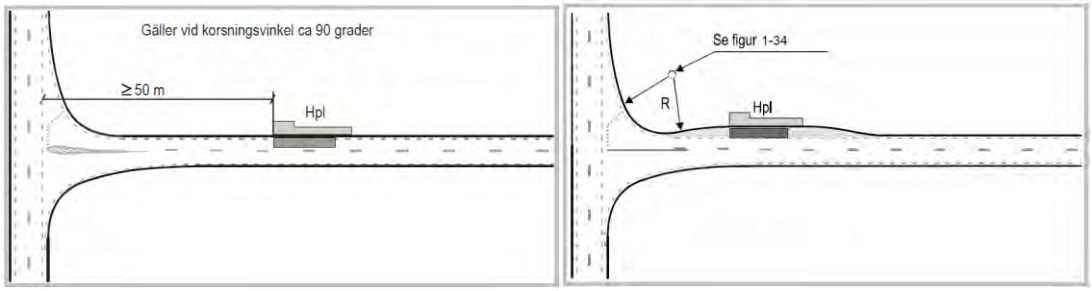
Figur 44. Fickhållplats på primärväg före korsningstyp D (källa: TRV 2012:179).



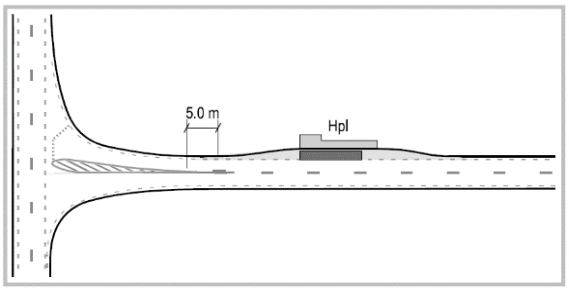
Figur 45. Körbanehållplats på sekundärväg efter korsningstyp A, och Figur 46. Fickhållplats på sekundärväg efter korsningstyp A (källa: TRV 2012:179).



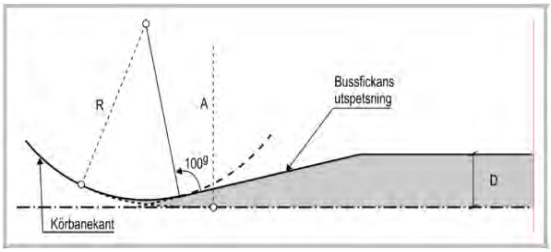
Figur 47. Fickhållplats på sekundärväg efter korsningstyp B och C, och Figur 48. Fickhållplats på sekundärväg efter högersvängkörfält (källa: TRV 2012:179).



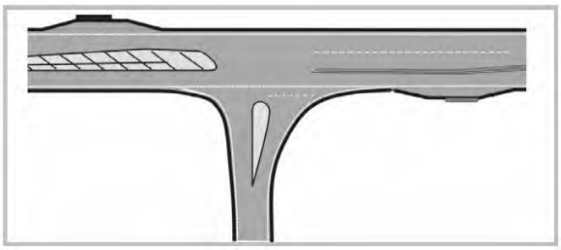
Figur 49. Körbanehållplats på sekundärväg före korsningstyp B och C, och Figur 50. Fickhållplats på sekundärväg före korsningstyp A (källa: TRV 2012:179).



Figur 51. Fickhållplats på sekundärväg före korsningstyp B och C (källa: TRV 2012:179).



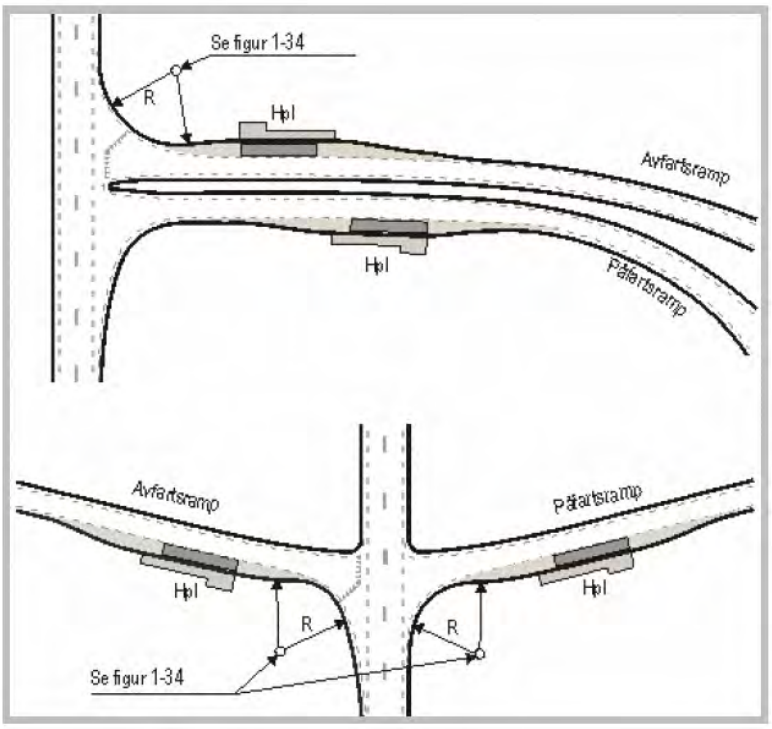
Figur 52. Principutformning av bussfickas anslutning till korsningskurva (källa: TRV 2012:179).



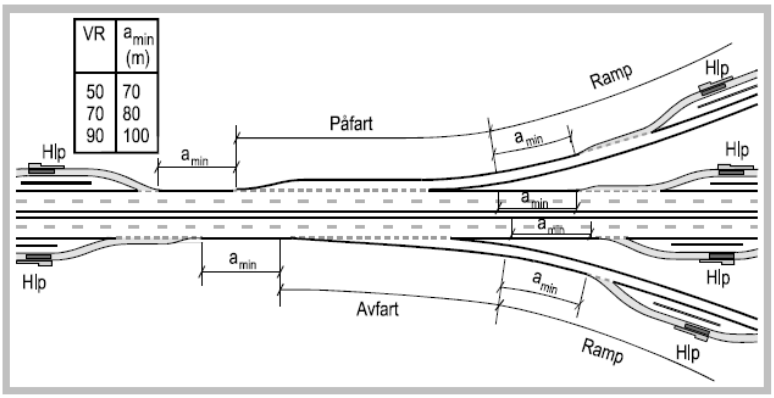
Figur 53. Fickhållplats på mötesfri landsväg (källa: TRV 2012:179).

Placering av fickhållplats vid planskild trafikplats och ramper

För placering av hållplats i planskild trafikplats gäller samma principer som på sträcka. Hållplats vid planskild trafikplats eller på ramp ska utföras som fickhållplats eller avskild hållplats. Hållplats ska placeras så att dess in- och utfart inte kan förväxlas med trafikplatsens av- och påfarter eller rampavgreningar. Kontrollera att trafikplatsens överskådlighet och funktion ej onödigt försämras samt att vägvisning kan göras enligt gällande regler. Det är viktigt att konfliktpunkter mellan buss på väg till eller från hållplats och ramptrafiken förs tydliga och med tillräcklig sikt samt att bussarna har tillräckliga retardations- och accelerationssträckor. Fickhållplats på ramp ska placeras nära rampens anslutning till sekundärvägen.



Figur 54. Fickhållplats på ramp (källa: TRV 2012:180).



Figur 55. Minsta avstånd mellan avfart/påfart och alternativa placeringar av avskild hållplats (källa: TRV 2012:179).

2.3 Hållplatsstandard och kategorisering

2.3.1 Kategorisering

Syftet med en kategorisering är att ge stöd i dialogen om vilken fysisk utformning som ger mest nytta, samt ge underlag för hur investeringar i hållplatser ska prioriteras och vad som är rätt utrustning på rätt plats, både kort- och långsiktigt. Olika indikatorer kan användas för att peka ut utformnings- och utrustningsbehov. Den huvudsakliga utgångspunkten är antalet resande vid en hållplats men det finns även andra kriterier att ta hänsyn till. Denna handbok utgår ifrån fem indikatorer:

- Resande: aktuell statistik över antalet resenärer är en av grunderna för att kunna göra en rättvisande bedömning av hållplatsens betydelse och för dimensionering av utrustningen. Bedömning görs med grund i Kollektivtrafikförvaltningen UL:s automatiska passagerarräkningssystem.
- Bytespunkt: speciell hänsyn behöver tas till hållplatser där byten sker. Gäller för utsedda punkter där byten mellan region- och eller stadsbusslinjer gynnas, samt byten mellan stads- och regionbusslinjer och tågtrafiken.
- Särskilda omständigheter: barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är grupper som har särskilda behov när det gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet. Hållplatser i närheten av exempelvis skolor, vård och servicehem ska därför få särskild uppmärksamhet när det gäller säkerhet och tillgänglighet.
- Hållplatsens varaktighet: vissa hållplatser uppkommer på grund av ett tillfälligt behov och kommer bara att finnas under en övergående period, därför kan vissa krav på permanent infrastruktur minskas, dock utan att försämra trafiksäkerheten.
- Trafikmängd och vägstandard: ger underlag för om hållplatsen skall förses med bussficka eller inte.

Hållplatser på landsbygden delas in i fyra huvudgrupper baserat på antal påstigande resenärer per vardagsmedeldygn. Här bör noteras att för hållplatser som består av flera lägen så avses antalet påstigande per specifikt hållplatsläge. I många fall fungerar läget i den ena riktningen mestadels som avstigningsplats, vilket inte ställer samma krav på utrustningen.

Tabell 15 visar vilken utrustning hållplatsen ska utrustas med baserat på antal påstigande per vardagsmedeldygn. Observera att tabellerna ska ses som målbild, vid utformning av hållplatser måste hänsyn även tas till trafikmängd på vägen samt vägens standard.

Tabell 15. Hållplatsens utrustning med avseende på påstigande.

Antal påstigande	<10	>10	>20	Prioriterade hållplatser	Bytespunkt
	Stolpe med reflex och skylt	Stolpe med reflex och skylt	Stolpe med reflex och skylt	Stolpe med reflex och skylt	Stolpe med reflex och skylt
	Bänk[1]	Bänk[2]	Bänk[2]	Bänk[2]	Bänk[2]
		Väderskydd i trä	Väderskydd i trä	Väderskydd i trä	Väderskydd i trä
			Realtidsskylt[3]	Realtidsskylt[3]	Realtidsskylt[3]
		Papperskorg[4]	Papperskorg[4]	Papperskorg[4]	Papperkorg[4]

[1] Om bänk ryms, gäller vid nyetablering samt upprustning av hållplats.

[2] Om inte väderskydd ryms på hållplatsen så ska bänk finnas. Om väderskydd ryms så finns bänk i väderskyddet.

[3] Realtidsskylt ska finnas på hållplatser som trafikeras av fler än sju linjer men kan också vara aktuellt i andra fall.

[4] Papperskorg ska finnas om avtal finns med väghållaren om tömning.

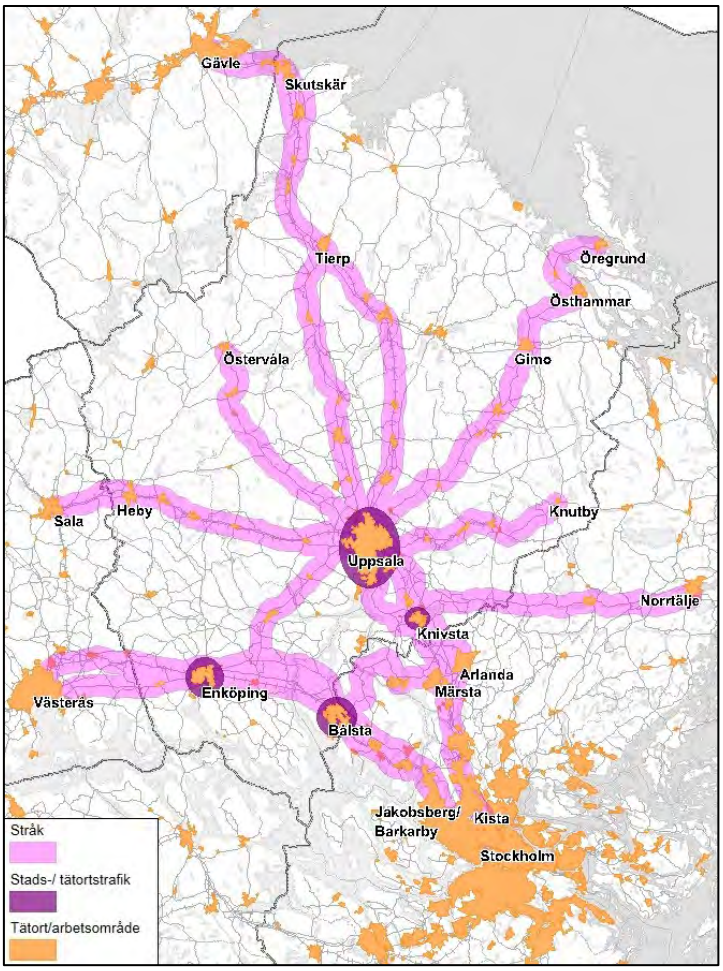
2.3.2 Prioriteringsprinciper

Hållplatskategoriseringen ger målbilden av kundmiljön som Kollektivtrafikförvaltningen UL strävar efter. Inom ramen för budget och tid så måste hållplatsärenden prioriteras, och ska följa ordningslistan nedan:

1. Om hållplatsen är i ett prioriterat stråk.
2. Hur många påstigande per vardagsmedeldygn hållplatsen har.
3. Om hållplatsen är en bytespunkt (och/eller det finns pendlarparkering i närheten).
4. Om det inte finns en hållplats inom 200 meter från skolor, vårdinrättningar och äldreboenden.
5. Om hållplatsen är avsedd för skolskjuts.
6. Om hållplatsen är vid en servicepunkt/knutpunkt (mataffär, köpcentrum, badhus m.m.).
7. Om hållplatsen trafikeras av många linjer.

2.3.3 Prioriterade stråk

Att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken prioriteras till stråk och områden där resandet är störst, i de huvudsakliga resandestråken. Prioriteringen sammanfaller med Trafikverkets nationellt prioriterade nät för kollektivtrafik. Hundratals hållplatser måste åtgärdas i de prioriterade stråken och en prioritering sker utefter antal resenärer och funktion. En förteckning över linjer och hållplatser som i första hand ska vara fullt tillgängliga för resenärer finns i bilaga.



Figur 56. Prioriterade stråk i Uppsala län (källa: Bilaga 2 TFP 2016).

2.3.4 Resande

Antal påstigande på en hållplats per vardagsmedeldygn är en av de viktigaste delarna vid bedömningen av hållplatsens betydelse och för dimensionering av utrustning. Vid särskilda omständigheter gör Kollektivtrafikförvaltningen UL en enskild bedömning huruvida en hållplats ska utrustas med väderskydd eller inte. Det kan exempelvis vara en hållplats på landsbygden som är speciellt utsatt för väder och vind och där turtätheten är låg eftersom resenären då i regel väntar längre vid hållplatsen. En hållplats i centrala staden kan däremot ha många påstigande men eftersom resenären kan söka skydd från väder och vind på andra platser är inte väderskydd alltid motiverat även om resandestatistiken säger det. I vissa fall ryms inte ett väderskydd på en hållplats varför det ibland saknas även om antal påstigande är högt. Det händer också att väghållaren inte tillåter väderskydd.

2.3.5 Skolskjutshållplatser

Barnens sinnen är inte fullt utvecklade och kan inte bete sig trafiksäkert i alla situationer. De har ett snävare synfält och en hörsel som inte är fullt utvecklad. Det är därför mycket viktigt att säkerställa trafiksäkerheten vid hållplatser där barn vistas. Med detta i beaktande bör avstigning ske på rätt sida av vägen så att barnen inte behöver korsa gatan från hållplatsen till skolan. Det allra bästa är om både av- och påstigning sker på rätt sida av vägen. Om det inte är möjligt så behöver vägen till och från hållplatsen studeras så att den kan göras så trafiksäker som möjligt (Skolskjutshandboken, SKL 2014). Ansvaret för att upprätta en skolskjutshållplats ligger hos respektive kommun som bestämmer placering av hållplatsen. Detta sker i samråd med Kollektivtrafikförvaltningen UL som tar kontakt med bussföretaget som ansvarar för trafiken på den aktuella vägen. I och med att en skolskjutshållplats inte

är permanent så är det ovanligt att den tillgänglighetsanpassas och utrustas med exempelvis väderskydd, vanligtvis utrustas en skolskjutshållplats endast med en hållplatsstolpe vid vägen där barnet bor.

2.3.6 Pendlarparkering

Eftersom en resa generellt består av flera delresor är det viktigt att förbättra möjligheterna att kombinera kollektivtrafiken med andra färdmedel. Pendlarparkering för bil och cykel vid strategiska hållplatser bidrar till att öka möjligheterna att resa mer hållbart. Region Uppsala verkar för att skapa fler pendlarparkeringar, förhöja utformning och öka användandet dels genom riktade åtgärder till befintliga och potentiella resenärer, dels genom dialog med kommuner och Trafikverket i genomförandet av Länsplan för transportinfrastruktur. Region Uppsala har ett pågående arbete med att ta fram utformningsprinciper för pendlarparkering och bytespunkter.

2.4 Hållplatser

Region Uppsala beslutar och finansierar den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län. Kollektivtrafikförvaltningen UL:s uppgift är att anpassa kollektivtrafiken efter det resebehov, politiska mål samt ekonomiska ramar som finns. I samråd med kommuner och väghållare föreslås placering och utformning av hållplatser. Kommunerna ansvarar för den fysiska planeringen såsom översikts- och detaljplanering samt beställer och finansierar den kommunala kollektivtrafiken och infrastrukturen. Kommunerna är vanligtvis markägare och väghållarmyndighet i tätorter. De är även bygglovsmyndighet vilket innebär att de ansvarar för att godkänna utformning och placering av väderskydd. Trafikverket är väghållare för den regionala infrastrukturen, det vill säga att de ansvarar att de ansvarar för genomförandeåtgärder på det statliga vägnätet. Samråd med Trafikverket sker vid utformning av hållplatser. De ansvarar även för projektering och byggandet av dessa. Särskilt tillstånd för nya hållplatsers placering och utrustning finns att ansöka om hos Trafikverket.

Kollektivtrafikförvaltningen UL ansvarar för drift och skötsel av hållplatser. Det finns även hållplatser som ägs och drivs av andra intressenter, det är något som oftast kommunen har avtal om.

Beläggning på köryta

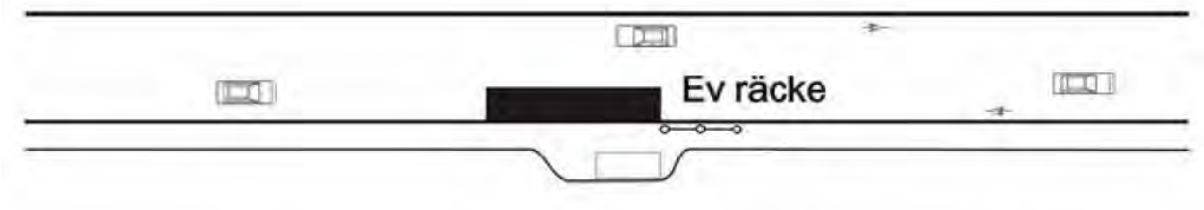
Det finns flera skäl att belägga bussens angöringsplats med betong eller annan hårdare och avvikande beläggning. Den hårdare ytan gör att körspår och sättningar undviks vilket förhindrar vattensamlingar och underlättar användning av högt kantstöd. Den avvikande beläggningen visar dessutom tydligt vilken yta som är avsedd för bussuppställning. Dagvattenbrunnar och liknande ska undvikas att placeras i körytan på hållplatsområdet.

2.4.1 Hållplatstyper

De vanligaste hållplatstyperna är timglashållplats, enkel stopphållplats, klackhållplats, glugghållplats, körbanehållplats, vägrenshållplats, fickhållplats och avskild hållplats. Nedan följer en beskrivning av dessa enligt VGU.

Körbanehållplats

Körbanehållplats förekommer i tätort och längs tvåfältsvägar på landsbygd. För såväl tätorts- som landsbygdsförhållanden gäller att bussen står i körbanan och kan blockera eller störa bakomvarande trafik. Undantag är i tätort då körfältet närmast kantsten görs så brett att det rymmer både en stillastående buss och omkörande bilar.



Figur 57. Körbanehållplats och dess utformning (SLL: SL-S-419795).

Tabell 16. Fördelar och nackdelar med körbanehållplats.

Fördelar	Nackdelar
Enkelt utförande och låg kostnad för anläggning och drift.	Vid bara ett körfält i vardera riktningen blockeras detta helt eller delvis.
Lätt att flytta.	Då gående korsar gatan i anslutning till stillastående buss kan detta innebära fara för gående.
Ofta god komfort för resenärer då dessa inte utsätts för större sidoförskjutning.	Viss trafikfara i samband med omkörning av stillastående buss.
Ofta god framkomlighet för buss och kort hållplatsuppehåll.	
Bussen kan ofta lätt angöra med alla dörrar nära intill kantstenen förutsatt att det är fritt från parkerade bilar.	

Rekommendationer

Körbanehållplats kan endast användas i tätort och längs tvåfältsvägar på landsbygd där busstrafiken, biltrafiken och cykeltrafiken är av liten eller måttlig omfattning. Även på landsbygd bör hållplatstypen vara försedd med plattform för att passagerare ska kunna vänta tryggt och för bekväm av- och påstigning. Långa stopptider kan motivera fickhållplats.

Vägrenshållplats

Vägrenshållplats är en vanlig hållplatstyp längs befintliga 13-metersvägar på landsbygd. För att bussen ska kunna stanna utan att blockera vägen för andra fordon bör vägrensbredden vara minst 2,5 meter. Hållplatsen bör utformas med plattform.

Figur 58. Vägrenshållplats och dess utformning (SLL: SL-S-419795).

Tabell 17. Fördelar och nackdelar med vägrenshållplats.

Fördelar	Nackdelar

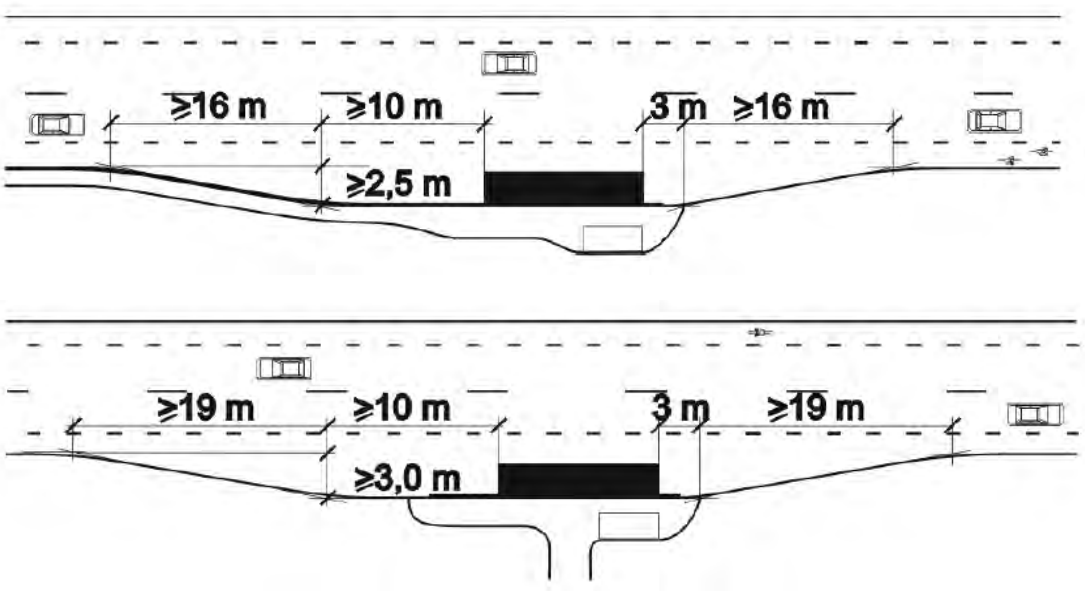
Låg kostnad för anläggning och drift.	Då gående korsar gatan i anslutning till stillastående buss kan detta innebära fara för gående.
God komfort för resenärer då dessa inte utsätts för någon större sidoförskjutning.	Viss trafikfara i samband med omkörning av stillastående buss (gäller främst vid smal vägren).
Bussen kan lätt angöra med alla dörrar nära intill kantstödet.	

Rekommendationer

Vägrenshållplats kan användas främst på relativt lågtrafikerade tvåfältsvägar med liten busstrafik. Hållplatstypen bör alltid vara försedd med plattform för att passagerare ska kunna vänta tryggt och för bekväm på- och avstigning. Vid lågt nyttjande av hållplats på landsbygd kan kortare plattform anläggas. Långa stopptider kan motivera fickhållplats.

Fickhållplats

Fickhållplats ligger skild från vägen eller gatan och är vanlig på landsbygd. Fickans bredd väljs med hänsyn till gatubredd/vägbredd och andra lokala förhållanden. Vid annan bredd än tre meter påverkas även in- och utfartssträckornas längd och bussen kan få svårt att angöra hållplatsen. Smal vägren motiverar längre infartssträcka. I landsbygdsmiljö kan infartssträckan förlängas för att få en mjukare körning, se tabell 18 för rekommenderade in- och utkörningssträckor.



Figur 59. Fickhållplats och dess utformning, överst är för VR 50–70 och nederst VR 80–100 (TRV 2015:087).

Tabell 18. In- och utkörningssträckor vid fickhållplats.

Fickans djup (m)	Inkörningssträcka (m)	Utkörningssträcka (m)
3	16	10
2,75	14,5	9
2,5	13	8
2	10,5	6,5
1,6	9	5,5
1,5	8	5

Tabell 19. Fördelar och nackdelar med en fickhållplats.

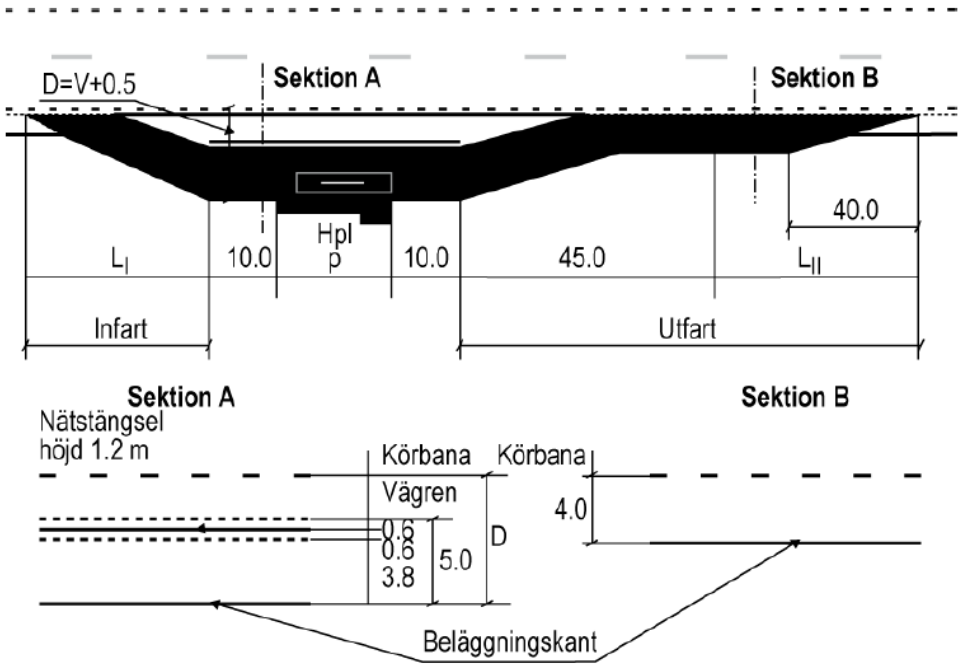
Fördelar	Nackdelar
Då bussen står vid hållplats blockeras inte annan trafik.	Obekvämt körsätt för att komma till plattform. Den dubbla sidoförskjutningen är särskilt obehaglig för passagerare som rest sig för att gå av.
Relativt god säkerhet och komfort för väntande bussresenärer i landsbygdsmiljö.	Kräver stort utrymme och en placering långt ifrån korsning.
	Vid utfart med boggibuss kan bussens bakdel svepa in över plattformen.

Rekommendationer

Fickhållplats används på tvåfältsvägar på landsbygd. Vid fickhållplats på mötesfri landsväg ska möjlighet för gående finnas att korsa vägen i två steg via spärrområde. Vid ombyggnad till mötesfri landsväg med 90 km/h ska accelerationsfält övervägas vid utfart från fickhållplats till ett körfält. När mer än 10 bussar per dygn stannar vid hållplatsen ska accelerationsfält alltid anläggas. Vid 2–10 bussar per dygn ska accelerationsfält anläggas vid en dimensionerande trafik (ÅDT-DIM) av ≥ 8 000 fordon per dygn. Vid endast en stannande buss per dygn ska accelerationsfält anläggas vid ≥ 10 000 fordon per dygn. Accelerationsfält ska i princip utföras som för avskild hållplats. Ovanstående gäller vid ombyggnad till mötesfri landsväg och utfart från fickhållplats till ett körfält. Vid nybyggnation är kraven högre.

Avskild hållplats

Avskild hållplats är avskärmad från vägbanan med staket, refug, grönremsa eller nivåskillnad Inbromsning sker i huvudsak på infarten och acceleration i huvudsak på utfarten.



VR (km/h)	L_I (m)	L_{II} (m)	Total längd (m)
70	55	0	120+p
80	70	30	160+p
90	85	60	210+p
100	100	85	270+p
110	115	110	340+p

Om mer än en buss samtidigt trafikerar hållplatsen ökas bredden D till v + 7.6 m. Infartens längd behålls och utspetsningen blir då tvärare. Längden på utfartens utspetsning ökas till 55.0 m.

Figur 60. Avskild hållplats och dess utformning (TRV 2012:180).

Tabell 20. Fördelar och nackdelar med avskild hållplats.

Fördelar	Nackdelar
God säkerhet och komfort för väntande passagerare.	Planskild gång- och cykelförbindelse ger lätt till långa gångavstånd för bussresenärer, med risk för att dessa genar på ett trafikfarligt sätt.
Ger skälig säkerhet och komfort också för barn i skolåldern.	Ofta mycket hög kostnad.
Inbromsning sker i huvudsak på infarten och acceleration i huvudsak på utfarten.	Stor sidoförskjutning i hög hastighet medför risk för bussresenärer som rest sig för att gå av.

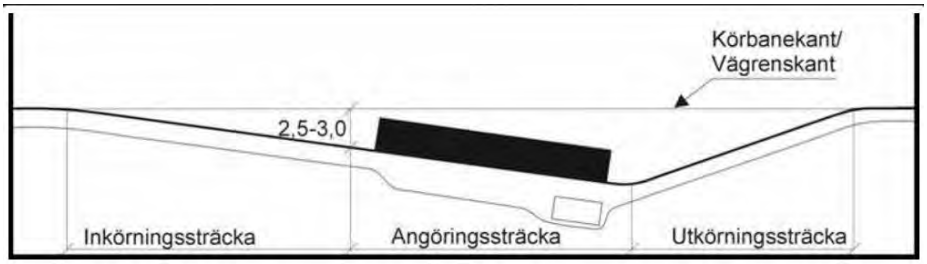
Rekommendationer

Avskild hållplats ska alltid väljas på motorväg och mötesfri motortrafikled och kräver då planskild gång- och cykelförbindelse. Avskild hållplats kan med fördel också användas på mötesfri landsväg och på tvåfältsvägar där barn använder hållplatsen i stor utsträckning. Det krävs att planskild gång- och cykelväg i anslutning till avskild busshållplats utformas med stor omsorg. Gång- och cykelvägen, särskilt själva korsningen, ska vara attraktiv. Det ska inte vara lockande att gena över körbanan. Ofta erfordras att man kompletterar med staket.

Sned fickhållplats

Sned fickhållplats kan i första hand vara ett alternativ till fickhållplats. De huvudsakliga fördelarna är att angöring sker lätt vilket möjliggör kantstöd högre än 17 cm. Vidare att gående, som på ett olämpligt sätt korsar gatan/vägen framför bussen, lättare upptäcks av den passerande trafiken. Enkelsidig förskjutning gör att obehaget för passagerare som rest sig för att stiga av begränsas.

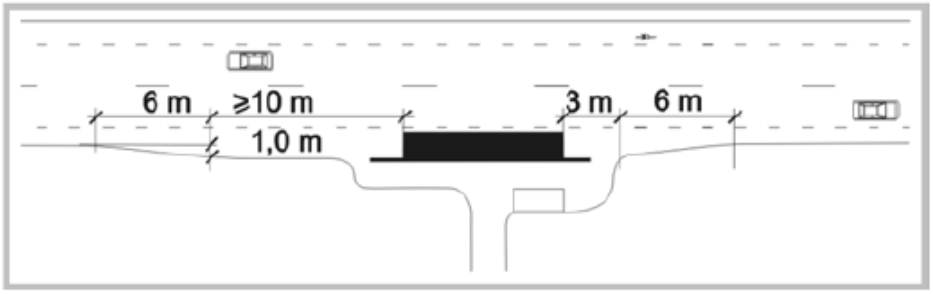
Till nackdelarna hör att hållplatsdjupet blir stort och att det krävs större uppmärksamhet av bussföraren vid utkörning. Hållplatstypen är relativt lite prövad.



Figur 61. Utformning av sned fickhållplats (VV 2004:80).

Liten fickhållplats

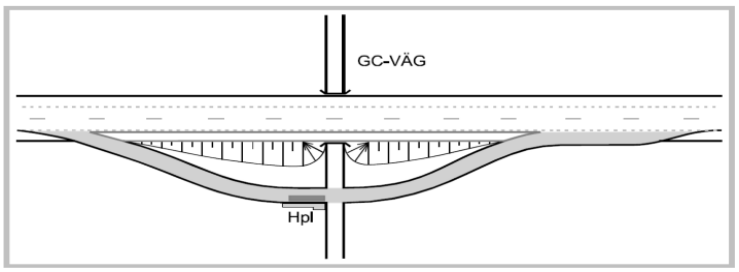
Vägrenshållplats eller körbanehållplats i landsbygdsmiljö medför att stillastående buss på ett oönskat sätt försämrar framkomligheten för motorfordon, cyklister m.fl. För att öka framkomligheten för övrig trafik och förbättra trafiksäkerheten kan i vissa fall liten fickhållplats väljas. Då förbättras också förhållandena för väntande bussresenärer.



Figur 62. Utformning för liten fickhållplats (VV 2004:80).

Alternativ utformning av avskild hållplats

Vid planskild gång- och cykelväg kan hållplatsen förläggas i anslutning till gång- och cykelvägen. Risken för trafikfarlig passage av vägen reduceras väsentligt eller elimineras helt.



Figur 63. Alternativ utformning av avskild hållplats (VV 2004:80).

Tillfällig hållplats

När det gäller tillfälliga hållplatser är god information och tydlighet en nödvändighet. Resenärerna ska i god tid få veta när och var hållplatsen kommer att flyttas och vägvisningen från den ordinarie till den tillfälliga hållplatsen måste vara genomtänkt. Viktigt att tänka på är trafiksäkerheten då det kan uppstå nya konfliktpunkter mellan resenärer till den tillfälliga hållplatsen och övrig trafik. Beroende på hur länge den tillfälliga hållplatsen ska gälla så ställs olika krav på den permanenta infrastrukturen, vid en kortare period kan kraven minskas, det räcker i många fall med en hållplatsstolpe och bra information. Ska hållplatsen gälla för en längre period och om det är många påstigande så är kraven på utrustningen större. Detta ska utredas från fall till fall, däremot ställs alltid samma krav på säkerheten. Se exempel på en flyttbar plattform som med fördel kan användas vid en tillfällig hållplats i figur 65.

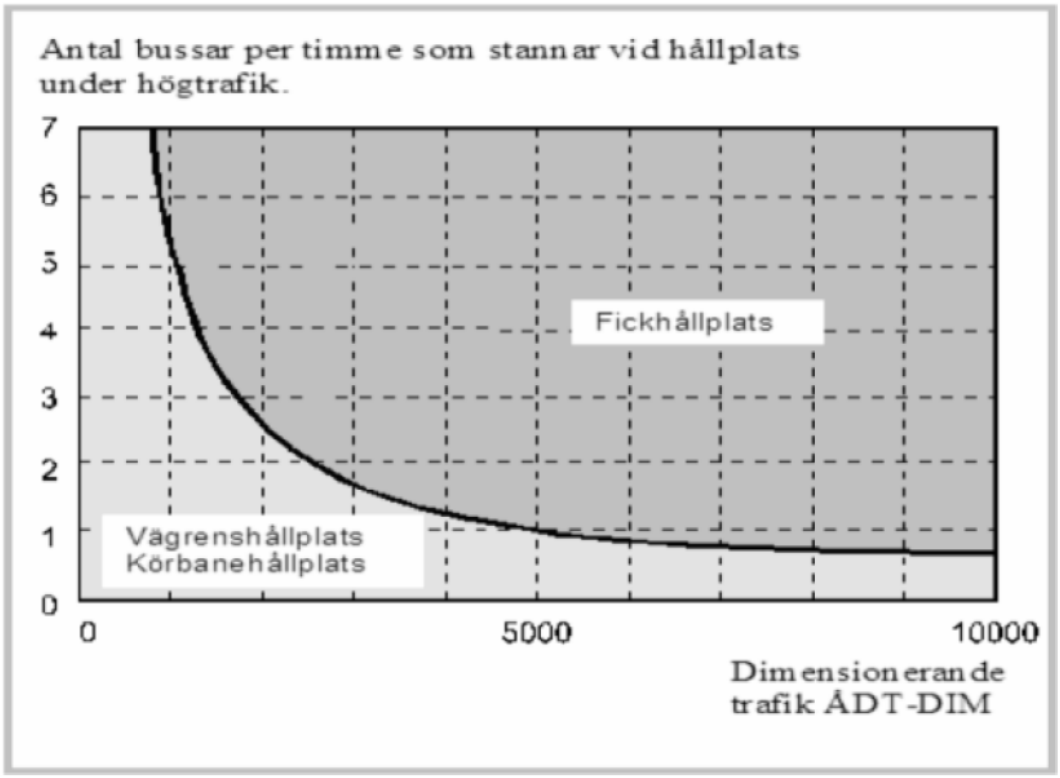
Figur 64. Exempel på hur en flyttbar plattform kan se ut (VV TR 70A 2005:1726).

Rekommenderad hållplatstyp i landsbygdsmiljö

På landsbygd, och särskilt på vägar av hög klass, ställs höga krav på motorfordonens trafiksäkerhet och framkomlighet och på att dessa ska vara tämligen ostörda av att bussar kör in till eller ut från busshållplatser.

- På motorväg och mötesfri motortrafikled ska avskild hållplats användas, och det ska finnas planskildhet för gående och cyklister till och från hållplats.
- På mötesfri landsväg (räckesförsedd eller bred mittremsa) ska normalt fickhållplats användas, dock kan även avskild hållplats användas i vissa fall.

Hållplatstyp på tvåfältsvägar är beroende av biltrafikflöde och antal stannande bussar, men också av referenshastighet, sikt, gång- och cykeltrafik, vägrensbredd, hållplatsplacering m.m. Nedanstående figur har den begränsningen att den bara behandlar trafikflöde och antal stannande bussar varför den bara kan användas som vägledning.



Figur 65. Hållplatstyp på tvåfältsvägar utifrån trafikflöde och stannande bussar.

Vid hållplatsplacering intill exempelvis ett övergångsställe eller en plankorsning kan krav på överskådlighet och trafiksäkerhet motivera fickhållplats vid lägre trafikflöden och antal stannande bussar än de som anges i figur 66. Detsamma gäller vid referenshastighet högre än 70 km/h. När vägren saknas kan fickhållplats bli aktuell i större utsträckning än vad som framgår av figur 66. Där barn i yngre åldrar använder hållplatsen i stor omfattning ska hållplatsen ligga skild från körbanan. Hållplats som används för att reglera avgångstid ska alltid vara skild från körbanan. I tabell 21 framgår om hållplatsen ska förses med ficka eller ej. Tabellen är kopplad till klassificeringssystemet utifrån trafikmängd och vägstandard.

Tabell 21. Trafikmängd på vägen samt vägstandard.

Fordonshastighet km/tim	**Trafik-mängd**	**Mötesfri landsväg**			**Vägbredd i meter**			
	(ÅDT*)	**2+2**	**2+1****	**1+1**	**>13**	**9–12,9**	**7,5–8,9**	**<7,5**
110	Alla							
90	>1500							
	<1500							
	>5000							
70	1500–5000							
	<1500							
	>5000							

50	1500–5000								
	<1500								

**Årsmedeldygnstrafik i antal fordon (trafikflöde).*

***Vid enkel körbana förlängs fickan med ett accelerationsfält för bussen framåt.*

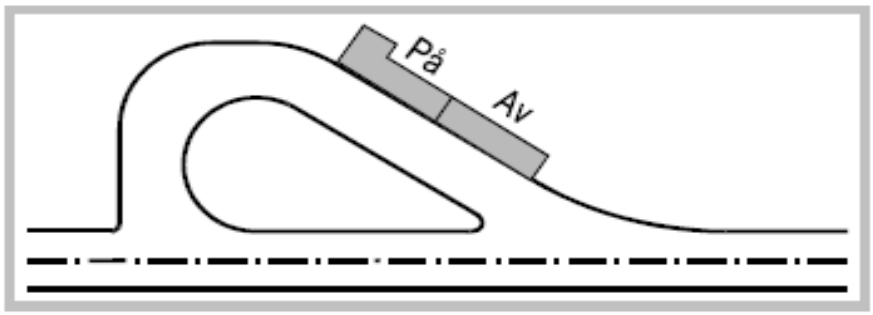
Hållplatsutförande som ficka med hög kantsten

Hållplatsutförande enbart hög kantsten

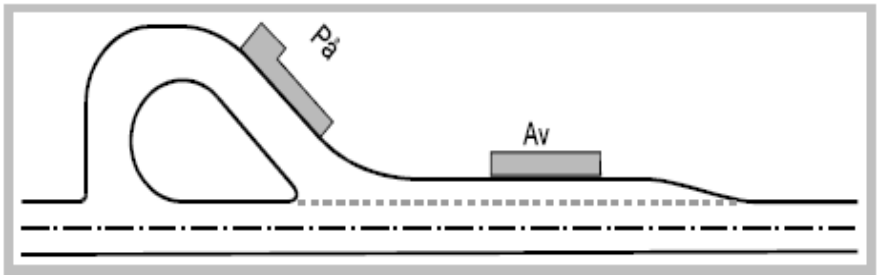
Hållplatsutförande med enkel plattform eller helt utan plattform kan övervägas där antalet resande är mycket litet.

Vändslingor för buss

Vid till exempel ändhållplatser behöver bussen ha möjlighet att vända. Vändplatser ska i regel ligga till höger om gatan/vägen i den ankommande bussens körriktning. Detta för att, av trafiksäkerhetsskäl, undvika vänstersväng från gatan. Vid reglerhållplatser kan busschaufförен behöva en paus och resenärerna måste då visa hänsyn och vänta med att stiga på bussen.

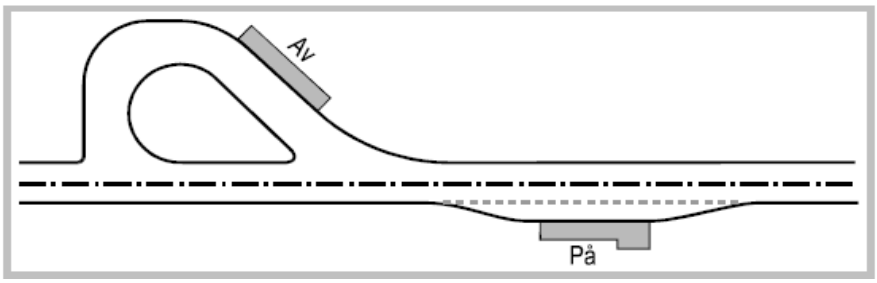


Figur 66. Utformning av vändslinga med enkel hållplats (TRV 2015:087).



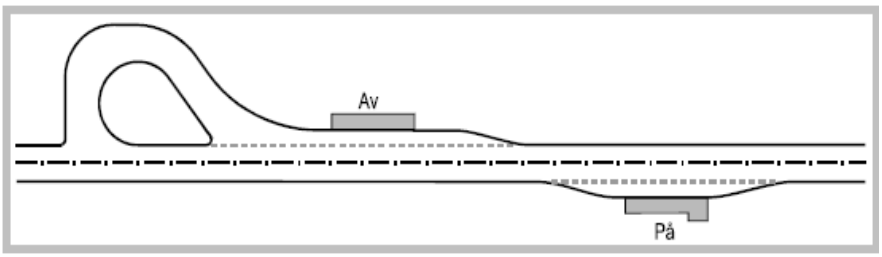
Figur 67. Utformning av vändslinga med dubbel hållplats (TRV 2015:087).

Vändplats i vänsterläge kan vara motiverat av utrymmesskäl eller om en övervägande del av bebyggelsen, eller till exempel en skola, ligger på den sidan. Färre resenärer måste då korsa gatan. Det kan också vara lämpligt att placera påstigningshållplatsen på andra sidan gatan, se figur 69.



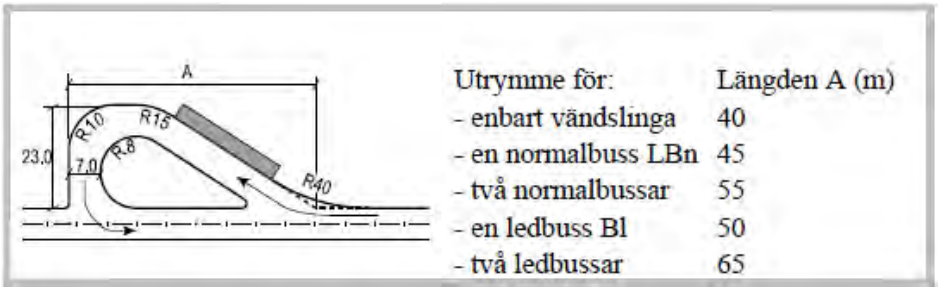
Figur 68. Utformning av vändslinga med av- och påstigningsplats på ömse sidor om vägen (TRV 2015:087).

När vissa busslinjer passerar vändplatsen så ska hållplatsen läggas före slingan, se figur 70.



Figur 69. Utformning då vissa linjer passerar vändslinga för buss (TRV 2015:087).

Slingan i figur 71 är dimensionerad för körspårsradie 10 meter. För vändslinga i vänsterläge ökas längden med fem meter.



Utrymme för:	Längden A (m)
- enbart vändslinga	40
- en normalbuss LBn	45
- två normalbussar	55
- en ledbuss Bl	50
- två ledbussar	65

Figur 70. Måttsättning av vändslinga för buss (TRV 2015:087).

Siktlängder in mot hållplatser

Generellt ska busstrafikerade gator utformas så att bussföraren har så god sikt att föraren vid körning i referenshastighet kan stanna eller väja för hinder utan att resenärerna skadas eller utsätts för obehag. Tabell 22 nedan ger god standard för siktsträckor in mot hållplatser. Dessa mått bygger på körning i referenshastighet, att bussförarens ögonhöjd är 2,05, att bussretardation vid inbromsning är 1,5 m/s^2 och att förarens reaktionstid är 2,0 sekunder under normal bussdrift.

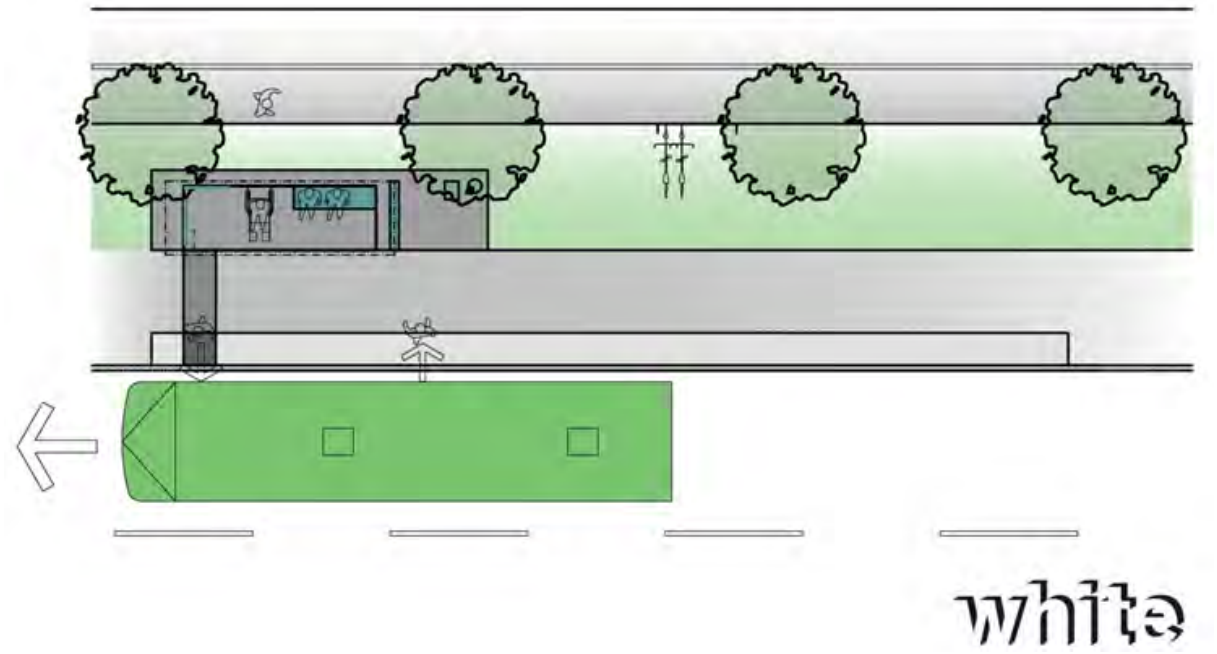
Tabell 22. Minsta siktlängd för bussförare in mot hållplatser (TRV 2012:179).

Referenshastighet (Km/h)	Siktlängd, framåtsikt (m)
30	40
40	60
60	120
80	200
90	245

2.4.2 Utformning av plattform

Utformningen och byggandet av plattformen ansvarar den berörda väghållaren för.

Figur 71. Perspektivskiss på hållplatsen.



Figur 72. Planskiss på hållplatsen.

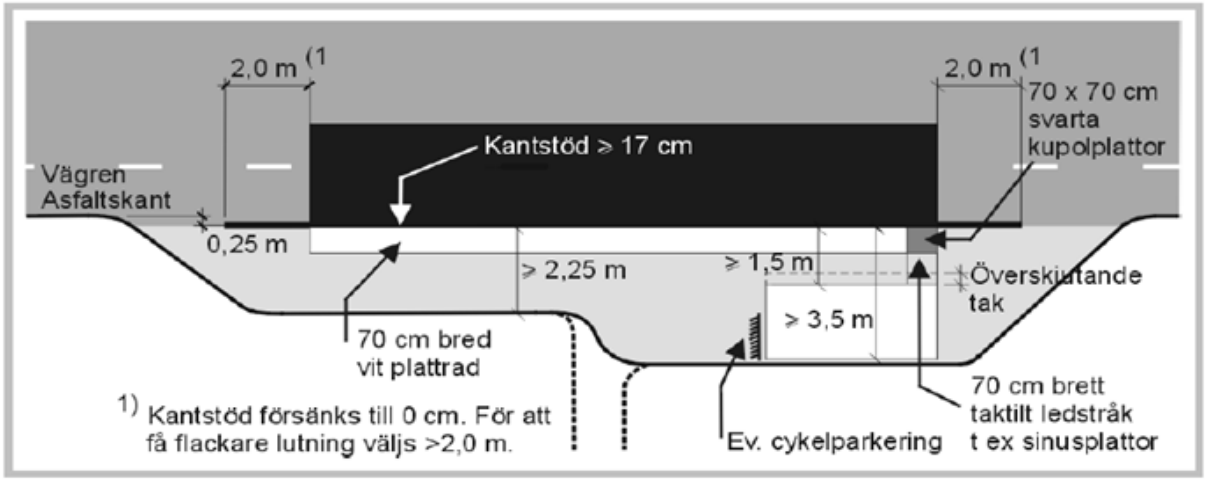
2.4.3 Plattform

Plattformen ska ha en plan, hård och jämn yta, samt tillräcklig storlek med hänsyn till det antal bussar och resenärer som använder hållplatsen. Plattformen ska ha en bredd på minst 1,5 meter så att det är möjligt att ta sig fram med rullstol, rollator eller barnvagn. Nivåskillnaden mellan bussens golv och plattformens nivå ska minimeras för att hjälpa personer med rörelsehinder och särskilt de som använder rullstol eller rollator. Följande råd om plattformens utformning kommer från VGU.

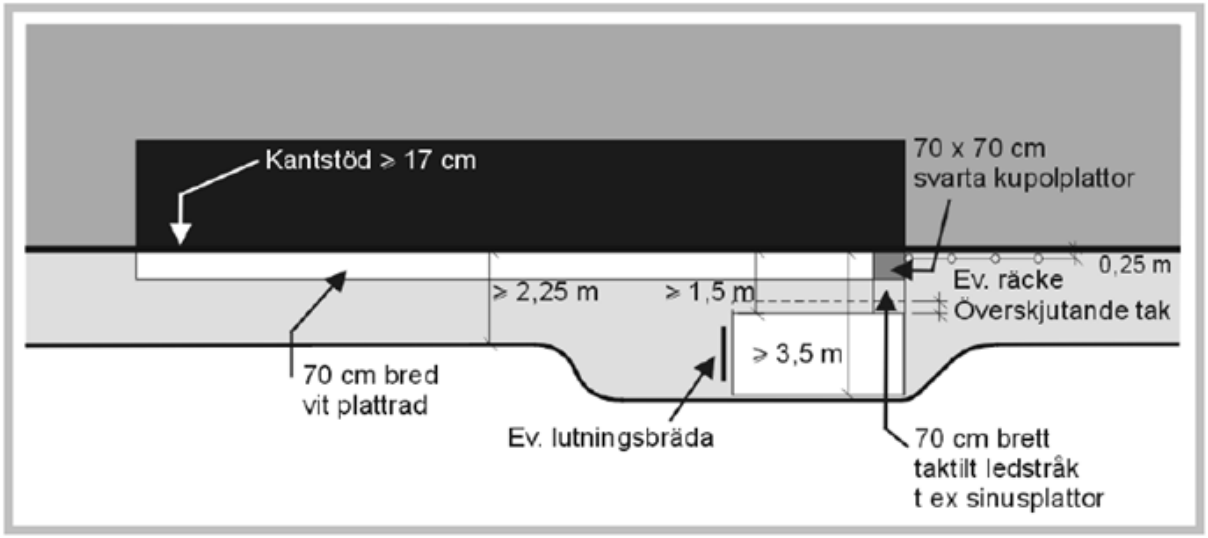
Tabell 23. Tillgänglighetsanpassning av plattform.

Hårdgjord yta	Betong
Kantsten	≥ 17 cm, slät och avfasad
Taktila stråk	Längd beror på plattformslängd* 50–70 cm brett
Vit kantmarkering	Längd beror på plattformslängd* Vita plattor eller vit massa 10–40 cm brett

*Minst 20 meter per läge



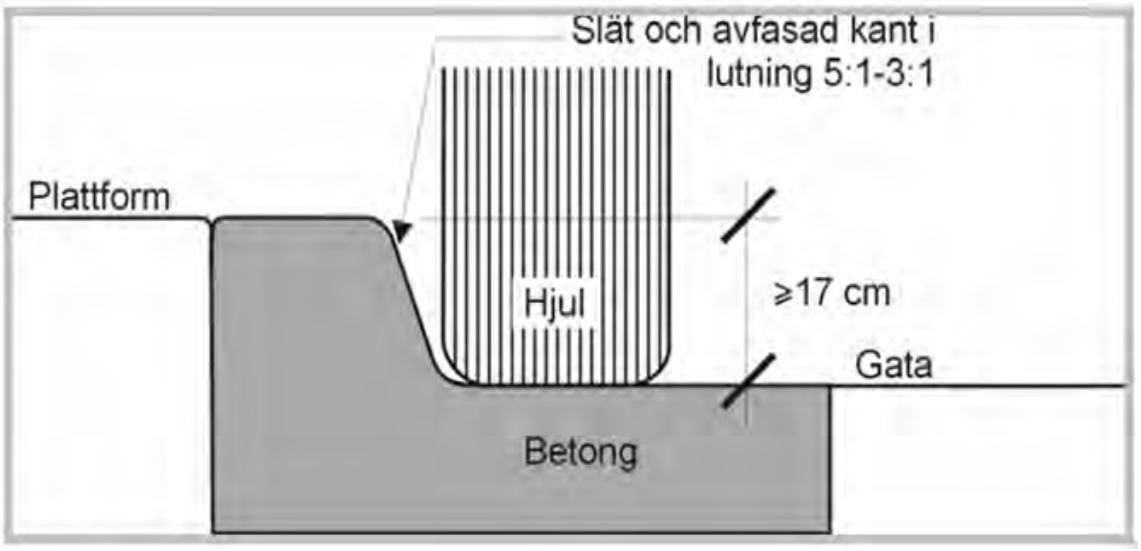
Figur 73. Normal utformning av plattform utan genomgående kantstöd.



Figur 74. Normal utformning av plattform med genomgående kantstöd.

Plattformen ska vara minst 17 cm högre än körbanan, det möjliggör att överhänget på en vanlig buss kan komma in över plattformen utan att skadas. Bussar med nigning kommer ner till ungefär 22 cm över mark. För de hållplatstyper som medför att bussen alltid angör hållplatsen utan att bussens överhäng går in över själva plattformen kan plattformen ibland göras något högre än 17 cm om bussarnas dörröppningskonstruktion medger detta, dock högst 22 cm. Vid 22 cm plattformshöjd blir det ingen eller liten skillnad mellan plattformen och bussens golv vid nigning. Brantare lutning än 1:20 bör undvikas i anslutning till plattform.

Plattformen ska ha ett kantstöd mot gatan som möjliggör att bussen kan stanna med alla dörrar nära intill plattformen utan att kaross och däck skadas. Kantstöd och anslutande köryta bör därför vara av prefabricerad betong och utformas enligt figur 77 nedan.



Figur 75. Utformning av kantstöd.

Om granitkantsten används vid plattform ska kantstenen vara slät och avfasad. Den ökade risken för ojämna sättningar kan innebära att en lägre plattform än 17 cm måste väljas.

Plattformens kant närmast kantstödet ska utföras med en vit kantremsa ungefär 70 cm bred och med kontrasterande ljushet, till exempel två rader med vita plattor vilka ofta är 35 x 35 cm.

Plattformens och väderskyddets viktiga delar ska utformas så att man får stor kontrastverkan för att människor med nedsatt syn ska få hjälp att orientera sig på hållplatsen. Det ska finnas taktila ledstråk i kontrasterande ljushet mot omgivningen vilka hjälpen blinda och synsvaga att hitta hållplatsens väderskydd och bussens instegsdörr. Bussarna ska stanna intill det taktila stråken och inte vid stolpen för att underlätta för synskadade att ta sig på bussen.

Nivåskillnaden mellan bussens golv och plattformens nivå ska minimeras för att hjälpa personer med rörelsehinder och särskilt de som använder rullstol eller rollator.

Bussar kommer i ökad utsträckning att vara försedda med ramp för att kunna ta ombord rullstolar. I utfällt läge erfordras för rampen cirka en meter från bussen. En rullstol behöver ett utrymme på plattformen av cirka 1,0 x 1,4 meter, och manövreringsutrymme för rullstol kräver därutöver ungefär 1,5 x 1,5 meter. För att någorlunda bekvämt kunna manövrera en rullstol krävs en plattformsbredd om 3,5 meter vid påstigningsdörr och vid främre avstigningsdörr. Plattformsbredd mindre än 2,25 meter ger normalt inte möjlighet att ta ombord rullstol och ska därför undvikas.

För maskinell snöröjning mellan väderskydd och kantsten eller räcke krävs normalt 2,25 meter bredd.

Plattformens längd avgörs av vilken busstyp hållplatsen dimensioneras för och om fler än en buss ska kunna nyttja hållplatsen samtidigt. Vid mycket litet utnyttjande i till exempel glesbygd kan plattformens längd begränsas. Det ska dock alltid vara möjligt för bussresenärer att gå på och av via plattform, se bilaga för typritning av plattform. Antal bussar och rådande förhållanden avgör hur

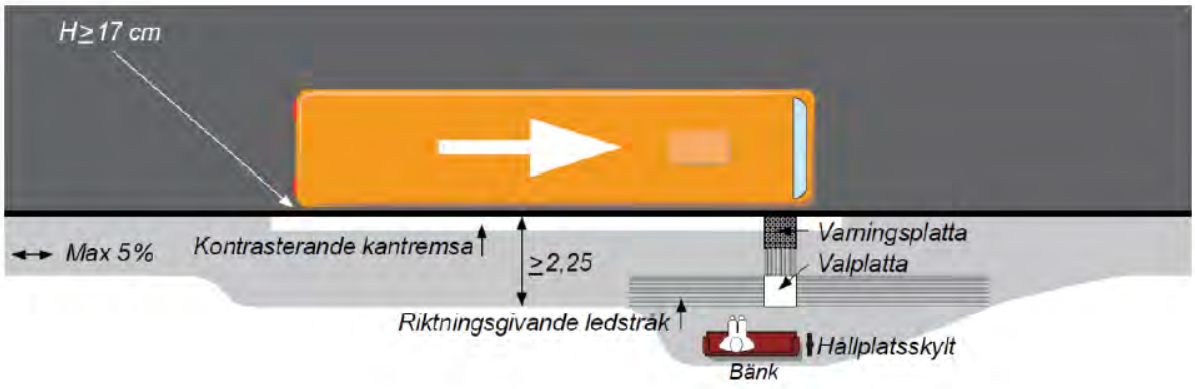
plattformen utformas. Följande fyra typer av plattformar finns att välja beroende på antalet påstigande på hållplatsen.

Plattform för busshållplats typ 1

Figur 76. En skiss på plattform typ 1 (TRV 2015:086).

- Ska användas på hållplatser med fler än 10 påstigande per dygn.
- Plattform med full längd (kontrollera trafikeringsbehov).
- Plattformsbredd ≥ 3,5 meter och ≥ 2,8 meter hinderfritt mått från plattformskant.
- Plattformshöjd ≥ 17.
- Kontrasterande kantremsa, normalt vita plattor eller vit massa, 10–40 cm bred.
- Taktilt och visuellt ledstråk utmed hela plattformslängden, 50–70 cm brett.
- Taktilt och visuellt ledstråk vid påstigningspunkt, 50–70 cm brett.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hårdgjord yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplats.
- De standardväderskydd i trä som används på landsbygd är 3,4 meter breda och 1,87 meter djupa (se bilaga standardväderskydd trä).

Plattform typ 2

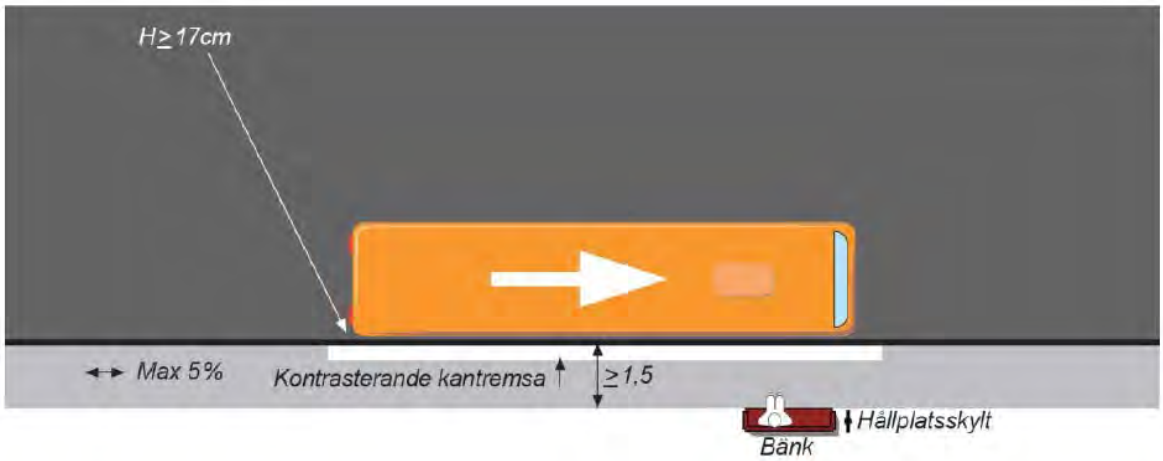


Figur 77. En skiss på plattform typ 2 (TRV 2015:086).

- Ska användas på hållplatser med mindre än 10 påstigande per dygn, eller där väderskydd inte ryms.

- Plattform med full längd (kontrollera trafikeringsbehov).
- Plattformsbredd ska vara ≥ 2,25 meter, på prioriterat vägnät ska plattformsbredden vara ≥ 2,8 meter för att möjliggöra ombord- och avstigning med hjälp av bussens ramp.
- Plattformshöjd ≥ 17 cm.
- Kontrasterande kantremsa, normalt vita plattor eller vit massa, 10–40 cm bred.
- Taktilt och visuellt ledstråk utmed hela plattformslängden, 50–70 cm brett.
- Taktilt och visuellt ledstråk vid påstigningspunkt, 50–70 cm brett.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hård yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplats.

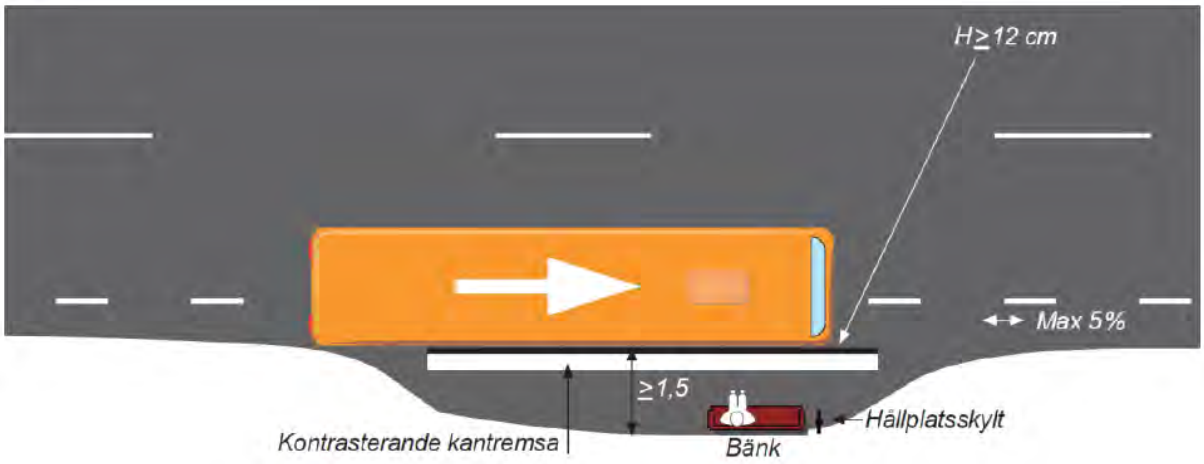
Plattform typ 3



Figur 78. En skiss på plattform typ 3 (TRV 2015:086).

- Ska användas på hållplatser med mindre än 10 påstigande per dygn.
- Plattform med full längd (kontrollera trafikeringsbehov).
- Plattformsbredd ≥ 1,5 meter.
- Plattformshöjd ≥ 17 cm.
- Kontrasterande kantremsa, normalt vita plattor eller vit massa, 10–40 cm bred.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hårdgjord yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplatsen.

Plattform typ 4



Figur 79. En skiss på plattform typ 4 (TRV 2015:086).

- Ska användas vid hållplatser med mindre än 10 påstigande per dygn där inte möjlighet finns för plattform med full längd.
- Plattformsbredd ≥ 1,5 meter.
- Plattformshöjd ≥ 17 cm
- Kontrasterande kantremsa, normalt vita plattor eller vit massa, 10–40 cm bred.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hårdgjord yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplatsen.

2.5 Tillgänglighet

En hållplats ska vara tillgänglig för alla, varje resenär ska kunna nå viktiga målpunkter såsom bostad, arbete, studier och fritidsaktiviteter. Olika resenärer har olika behov, exempelvis personer med funktionsnedsättning och äldre har ofta behov av information om specifika förhållanden som är kopplade till den egna funktionsförmågan. Detta kan vara om det finns hiss, högtalarinformation, hörselslinga eller personlig service. Under följande kapitel redogörs för vad vi på Kollektivtrafikförvaltningen UL menar med en fullt tillgänglig hållplats.

POST	EGENSKAP
PLATTFORM	Minst 2,25 meter bred.
	Smalaste *passagen* minst 1,5 meter.
	Vändmått 2 meter cirkel.
	Längd 20 meter (per läge).
	Kantsten som är minst 170 och högst 220 mm högre än körbana.
	Vit kontrasterande kantremsa, normalt vita plattor eller vit massa, 100–400 mm bred.
	Taktilt och visuellt ledstråk utmed plattformslängden, 50–70 cm brett.
	Taktilt och visuellt ledstråk mellan väderskyddets främre vägg (då väderskydd finns) eller bänk sett i bussens färdriktning och platsen för påstigning. Den platsen ska utgöras av svarta varningsplattor 70x70 cm.
	Eventuella riktningsändringar på ledstråket ska markeras med valyta på cirka 1x1 meter.
	Lutning maximalt 2 % både sidled och längsled (1:50).
	Jämn beläggning.

	Rak kantsten så att bussen kan angöra hållplatsen.
	Fri från hinder.
	Åtskild från cykelbana och körbana.
VÄDERSKYDD (OM DET FINNS)	Glasytor ska vara varningsmarkerade med två remsor på 900 mm respektive 1100 mm höjd (ögonhöjd för sittande och stående).
	Vara placerat så att minst 1,5 meter finns mellan väderskydd och kantsten.
	Väderskyddet ska placeras och utformas på ett sådant sätt att det är enkelt för bussföraren att se om det finns väntande resenärer i väderskyddet.
	Ytbehovet per person kan antas vara mellan 0,5 till 0,8 kvadratmeter vid bedömning av väderskyddsdimensioner.
SITTBÄNK	Ska ha ryggstöd.
	Ska ha en sitthöjd på 450–500 mm.
	Ska ha 3 stycken armstöd placerade 70 cm ovan mark.
	Vid sidan om sittbänken ska det finnas plats för rullstol.
FASTA HINDER	Föremål som skjuter ut mer än 150 mm på lägre höjd än 2100 mm ska kontrastmarkeras och vara taktilt markerat.
BELYSNING	Ska ha sådan kvalitet att tidtabeller och annan information lätt kan läsas, och så att personer kan uppfatta teckenspråk och läsa på läppar.
	Ljusstyrkan ska vara större än 10 lux.
	Får inte vara bländande.
SKYLTAR/INFORMATION	Det ska finnas nödvändiga informationsskyltar uppsatta så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga lättare kan använda hållplatsen.
	Digital information ska vara läsbar på 10-15 meter för en person med normalsyn.
	Topptavlans underkant ska sitta cirka 2,5 meter över mark och vara riktad mot trafiken.
	Om tidtabellskasett finns ska dess underkant sitta 1,2 meter över mark och i linje med gatan.
	Hållplatsstolpe med reflex ska placeras 1,5 meter efter väderskyddet i bussens riktning om väderskydd finns, annars vid påstigningsplats.
	De bör kompletteras med bokstäver i upphöjd relief och/eller punktskrift.
	Tydliga och välkända symboler.
	Akustisk information i form av prator på hållplatsen som läser upp realtidsinformation ska placeras på stolpe där realtidsinformationen finns.
	Yttre hållplatsutrop på bussarna.
	Skyltning ska vara väl belyst.

	Information om hållplatsens namn och läge samt destination.
	Det ska finnas information om var resenären vänder sig för upplysning och störningsinformation.
RAMP (OM DET FINNS)	Lutning på maximalt 5 % (1:20).
	Minst 1,5 meter bred.
	Utjämna nivåskillnader till 0-nivå.
	Inte överstiga 10 meter i längd.
	Nivåskillnad ska inte överbygga 0,5 meter utan vilplan.
	Ha ett minst 40 mm högt avåkningsskydd om det finns höjdskillnader mot omgivningen.
	Jämn och halkfri yta.
TRAPP (OM DET FINNS)	Rak med fler än två trappsteg.
	Samma trappstegshöjd för alla trappsteg, cirka 150 mm.
	Trappstegsdjup på minst 300 mm.
	Inga utskjutande trappnosar.
	Vilplan ska finnas om det är fler än 11–15 trappsteg eller lyfthöjd på 5 meter.
	Kontrastmarkering minst 0,4 enligt NCS (national color system) i början och slutet av varje trapplopp.
	Trappsteg ska vara jämna och halkfria.
LEDSTÄNGER (OM TRAPP ELLER RAMP FINNS)	Ska finnas på båda sidor om ramp eller trapp.
	Fortsätta 300 mm förbi första och sista trappsteg.
	Kontrastmarkerat gentemot omgivande ytor, minst 0,4 enligt NCS.
	Placerade på höjden 700 och 900 mm.
	Fortsätta längs vilplanet utan avbrott.
	Utformas ergonomiskt – vara greppvänliga.
PAPPERSKORG (OM DET FINNS)	Papperskorgen ska placeras innan väderskyddet i bussens riktning, i bakkant med väderskyddet och cirka 1,5 – 2 meter ifrån för att försvåra klättring på väderskydd.
	De ska tömmas regelbundet.
	Ska inte försvåra framkomligheten för rullstol eller barnvagn samt av- och påstigande resenärer.
ÖVRIGT	Hållplatser ska vara fria från starkt doftande växter.
	Växter och buskage vid hållplatsen ska underhållas så att de inte försämrar insynen till hållplatsen.
	Hållplatser ska vara fria från hinder.
	Askkoppar får inte sättas upp inom hållplatsområdet.
	Vid reglerhållplatser ska det finnas förartoalett.
	Om det finns behov så ska det finnas lutningbräda.

	Om tidningslåda finns får denna inte placeras så att den hindrar framkomligheten på hållplatsen.
GÅNGBANA	Det ska finnas taktilt ledstråk till närmaste gångbana.
CYKELPARKERING	Får inte hindra framkomligheten vid hållplatsen.
	Ska ha tillräckligt många platser.
	Ska förses med tak och ha möjlighet att låsa fast cyklar.
	Placeras i anslutning till befintlig belysning.

Väderskydd

Möjligheten att skydda sig mot exempelvis regn och blåst på en hållplats värderas högt och cirka 10 eller fler påstigande per vardagsmedeldygn motiverar kostnaden för ett väderskydd på landsbygd. Av andra skäl kan väderskydd vara aktuellt även vid lägre resandetal. Om väderskydd redan finns på en hållplats så ska det, oavsett hur många resande, stå kvar. På landsbygd används träväderskydd som standard, se bilaga för exempel på väderskydd som UL använder.

För att effektivisera både investerings- och underhållskostnader rekommenderar Kollektivtrafikförvaltningen UL standardmodeller för väderskydd i länet, ritningar på de standardväderskydd vi använder finns som bilaga. De ska vara uppbyggda på ett sådant sätt att de kan anpassas till hållplatser med varierande resandemängd och storlekar.

Sittbänk

Bänk ska finnas på alla hållplatser och den ska placeras i linje med påstigningsdörren på bussen. Om väderskydd finns så ska bänken placeras i det bortre hörnet sett i bussens färdriktning. Bussen ska stanna med påstigningsdörren mitt för den sittplats som då finns närmast det nämnda hörnet. Sitter man på den nämnda platsen behöver man därför bara gå rakt fram för att komma till bussens påstigningsdörr. Det är lättast för bussföraren att se om det finns någon i väderskyddet om man sitter på den nämnda platsen. Dessa riktlinjer gäller för nyetableringar av väderskydd och bänkar.

Belysning

På landsbygd finns ingen möjlighet till belysning i träväderskydden. Vid statligt vägområde är det inte tillåtet att koppla el till träväderskydden. Vid kommunalt vägområde finns möjligheten att koppla till befintlig gatuel och detta sker i samråd med berörd kommun. Vad gäller gatubelysning är det upp till väghållaren.

Information

Hållplatsområdet ska ge en känsla av ordning och orienterbarhet genom vägvisning. Vägvisning behövs till bland annat bilangöring, parkering och hållplatsläge. Vägvisningen ska vara tillgänglig, tydlig, lätt att läsa och förståelig.

Gestaltning

Estetik och grönska bidrar till att hållplatser är både funktionella och attraktiva miljöer. Av säkerhetsskäl är det viktigt att undvika att skapa potentiella dolda områden med växter, därför är låga buskar och träd att föredra. Väghållaren ansvarar för skötsel av växter och buskage.

Reklam och reklamtavlor

Reklam kan förekomma på vissa hållplatser. Dessa väderskydd är avtalade mellan väghållaren och företaget. Reklam på Kollektivtrafikförvaltningen UL:s egna väderskydd är inte tillåten. Reklamplatser ska inte hindra trafikfunktioner vid hållplatsen och ska inte sättas upp på väderskyddet så att det hindrar bussföraren att se väntande resenärer. Kollektivtrafikförvaltningen UL ansvarar inte för de väderskydd som har reklam.

Bilparkering och bilangöring

Samverkan mellan privatbil, taxi och busstrafiken förbättras genom att det finns parkerings- och angöringsmöjligheter i anslutning till hållplatser och stationer där det finns behov. För hållplatser och stationer med regional busstrafik ökar behovet och värdet av samverkan med biltrafik. Parkeringen ska bestå av ett antal p-platser för funktionshindrade- och nedsatta. Användning av pendlarparkering kan öka med hjälp av satsningar på kundmiljö, utrustning och funktionella lösningar. När det finns behov av taxiresor ska en taxiplats förläggas och skyltas upp nära hållplatserna. Det pågår nu ett arbete hos Region Uppsala att ta fram utformningsprinciper för pendlarparkeringar.

Cykelparkering och cykeltrafik förbi hållplatsen

Samverkan mellan cykeltrafik och busstrafik förbättras genom att det finns cykelvägar samt parkeringsmöjligheter i anslutning till hållplatser. Cykeltrafiken stöder kollektivtrafiken genom att utvidga täckningsområdet för kollektivtrafikens hållplatser. Vid behov ska cykelparkering finnas i anslutning till busshållplatsen. Behovet av parkering ska bedömas för varje hållplats och är normalt störst vid skolskjutshållplatser och där pendeltrafik förekommer.

När cykelbana saknas på gata med 60/40 km/h ska den om möjligt dras bakom väderskyddet. I de fall cykelbana måste dras mellan väderskyddet och bussen ska åtgärder vidtas som främjar ett gott samspel mellan bussresenärer och cyklister. Åtgärderna ska vara av sådant slag att cyklisterna uppmärksammas på bussresenärerna samt att det bidrar till att cyklisterna får en lägre hastighet. En konkret åtgärd kan vara att smalna av cykelbanan i höjd med hållplatsen. Cykelbanans avsmalning ska utföras så att avstigande resenärer får mer plats. En annan konkret åtgärd kan vara att göra gångbanan i ett material som associerar gående, i första hand ljusgrå plattor, och cykelbanan i ett material som associerar till cyklande, i första hand rödbrun asfalt.

På gata med 40 km/h finns eller eftersträvas låg fart och ett gott samspel mellan bilist och cyklist. Normalt färdas därför cyklisterna i körbanan. Det innebär att när buss står vid hållplats måste cyklisterna antingen vänta bakom stillastående buss eller passera utanför. Där gång- och cykelförbindelse korsar 40-gata kan timglashållplats med vägkudde eller platågupp vara en effektiv åtgärd för att hastighetssäkra där behovet är särskilt stort.

3. Drift och underhåll

Kollektivtrafikförvaltningen UL ansvarar för att inventera samtliga hållplatser i Uppsala län. Denna inventering genomförs kontinuerligt under året i syfte att se till att all utrustning är i gott skick. Vid behov av renovering av exempelvis ett väderskydd utför Kollektivtrafikförvaltningen UL enklare renovering såsom målning eller byte av tak, och vid större renovering ansvarar Hållplatsservice för arbetet.

Vid sabotage

Vid exempelvis klotter eller annan typ av sabotage ansvarar Kollektivtrafikförvaltningen UL för att åtgärda detta så snabbt som möjligt. Om ett väderskydd exempelvis har blivit påkört är det viktigt att detta åtgärdas snabbt då det kan handla om glas eller annat material som kan utsätta folk för fara, det kan även handla om att det är trafikfarligt. Väderskyddet ska ersättas. Ansvarig väghållare ansvarar för att avlägsna exempelvis glaskross från platsen.

Städning av hållplats

Ansvarig väghållare har uppgift att städa på hållplatsen, Kollektivtrafikförvaltningen UL ansvarar för att städa i väderskyddet samt tvätt av väderskydd. Väghållaren ansvarar även för att tömma eventuella papperskorgar om inget har avtalats.

Övrigt underhåll

Väghållaren ansvarar för snöröjning och sandning av hållplats.

Vid olycka

Alla typer av olyckor ska polisanmälas. Om olycka sker på hållplatsen, att någon gör sig illa på utrustningen, så är det Kollektivtrafikförvaltningen UL tillsammans med väghållare som är ansvariga. Om en trafikolycka sker och en bilist kör in i väderskyddet så är bilisten själv ansvarig.

Bilagor

Bussar

Vid utformning och byggnation av busstrafikens infrastruktur är det viktigt att definiera bussfordon som representerar en sammanställning av kritiska dimensioner från de bussfordon som för närvarande är i drift i länet. Hänsyn behöver också tas för eventuella nya typer av fordon som kan komma att tas i drift. Kontakt ska alltid tas med Kollektivtrafikförvaltningen UL för uppgift om vilken typ av buss som är lämplig i det aktuella fallet. Nedan uppräknade busstyper är de mest vanliga i UL:s busstrafik och det är dessa gatorna ska dimensioneras för så att framkomligheten för busstrafiken säkerställs.

Tabell 24. Förteckning över de vanligaste busstyperna.

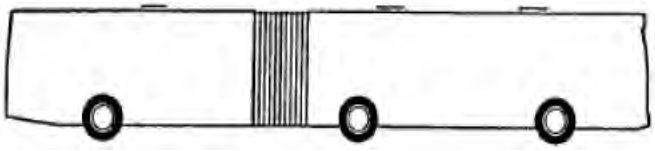
	Normalbuss	**Ledbuss**	**Boggibuss**	**Dubbeldäckare**	**Dubbelled-buss**	**Kortbuss***
Höjd [m]	3,4	3,4	3,4	4,3	3,4	2,6–3,3
Bredd [m] + backspeglar	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,5
Längd [m]	12,0	18,0–18,75	13,7 – 14,5	14,7	24,0	8,0 – 10,5
Minsta yttre vändradie [m]	12,0	12,0–12,2	13,5	13,5	12,5	9,5 – 10,0
Axelavstånd [m]	5,9	5,11 & 6,77 (18m buss) 5,88 & 6,77 (18,75m buss)	6,4+1,5 (13,7m buss) 7+1,4 (14,5m buss)	7,0	7,0	4,4 - 6,0
Spårvidd [m]	1,8 fram & 1,2 bak	1,8 fram & 1,2 bak	2,1 fram & 1,3 bak	2,1 fram & 1,3 bak	XXX	
Axeltryck [ton]	7,25 fram & 13 bak	7,25 fram, 11,5 mitt & 13 bak	6,7 fram, boggitryck 13,4–14,2 bak	19,0	XXX	

* Kortbuss finns i olika modeller och storlekar varför de angivna måtten endast utgör riktvärden.

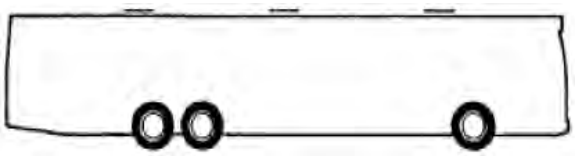
Minsta vändradie utgör ett tekniskt mått för respektive buss möjligheter att vända men utgör inte något mått på behov av utrymme för vändslinga (detta redovisas under avsnitt om vändslingor).

Normalbuss

Ledbuss



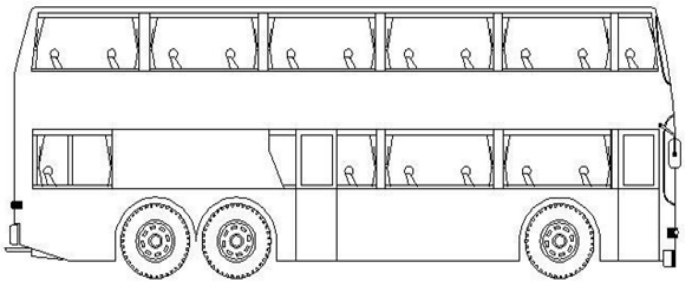
Boggibuss



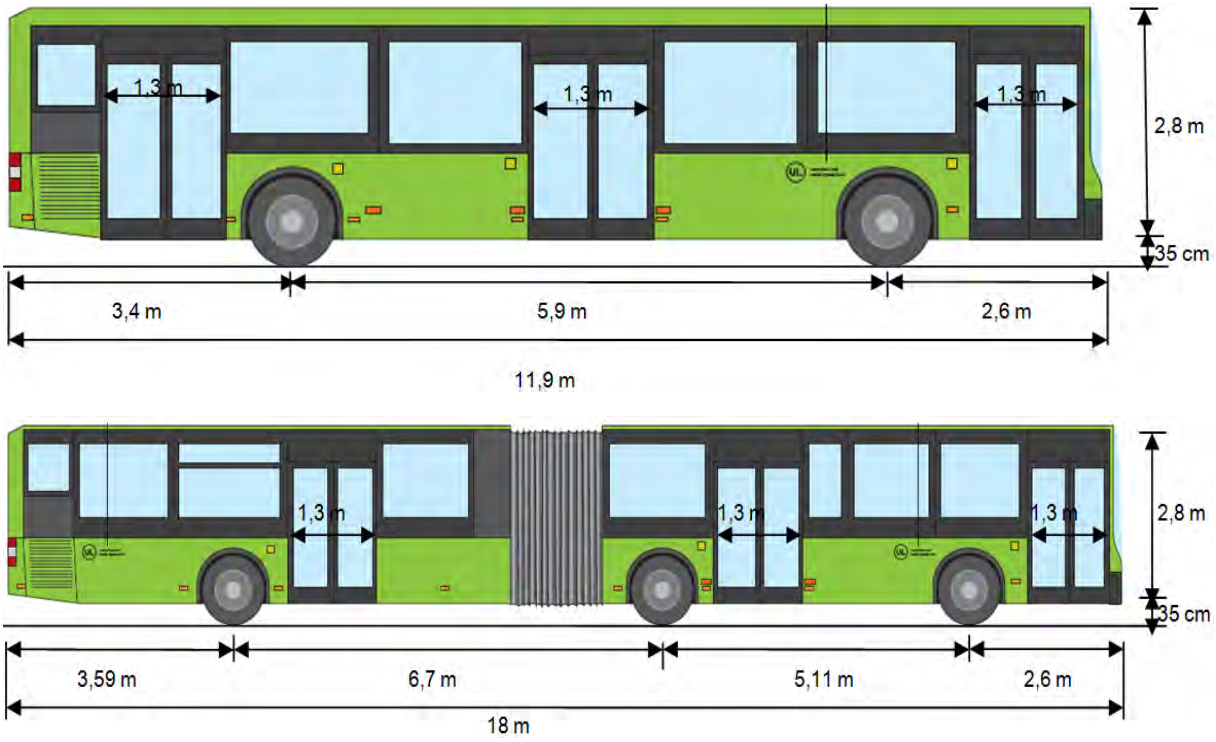
Dubbelledbuss

Kortbuss

Dubbeldäckare



Figur 89 redovisar ungefärliga mått på dörrarnas placering, vilka kan variera i placering och antal.

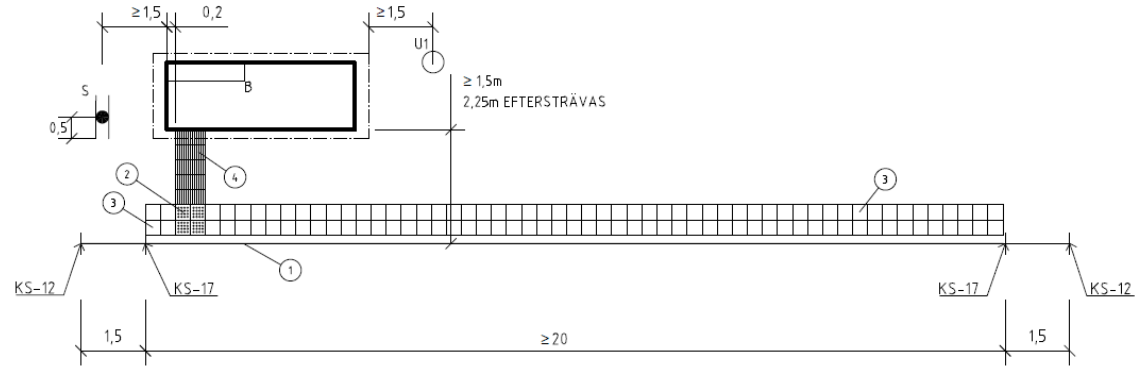


Figur 80. Avstånd mellan dörrar på normal- och ledbuss, alternativ med en eller två framdörrar.

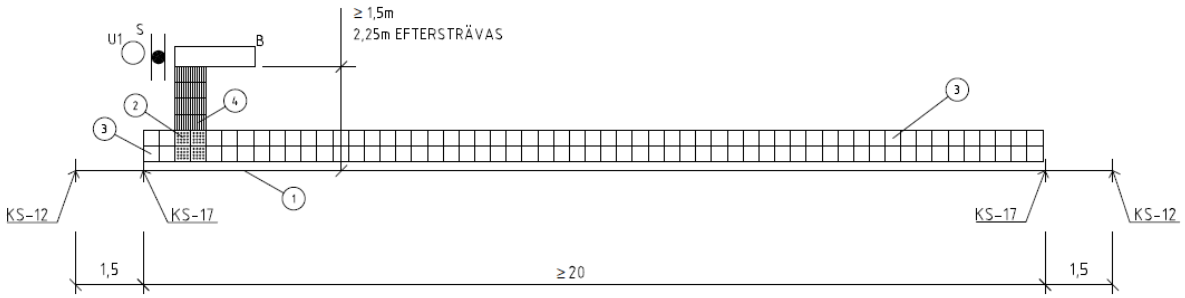
Typritningar för plattform

Följande typritningar har tagits fram av Uppsala kommun i samråd med Kollektivtrafikförvaltningen UL (180504). Plattformens längslutning anpassas efter gatan. Tvärlutning på 1-2 % eftersträvas. Papperskorg (U1) och bänk enligt riktlinjer för Uppsala stadsmiljö. Eventuell cykelbana leds bakom plattformen. Ledstråk med konstgjorda ledytor ska ha en ljushetskontrast 0,4 NCS mot omgivande beläggning.

VÄDERSKYDD PLACERAT VID PÅSTIGNINGSPLATS

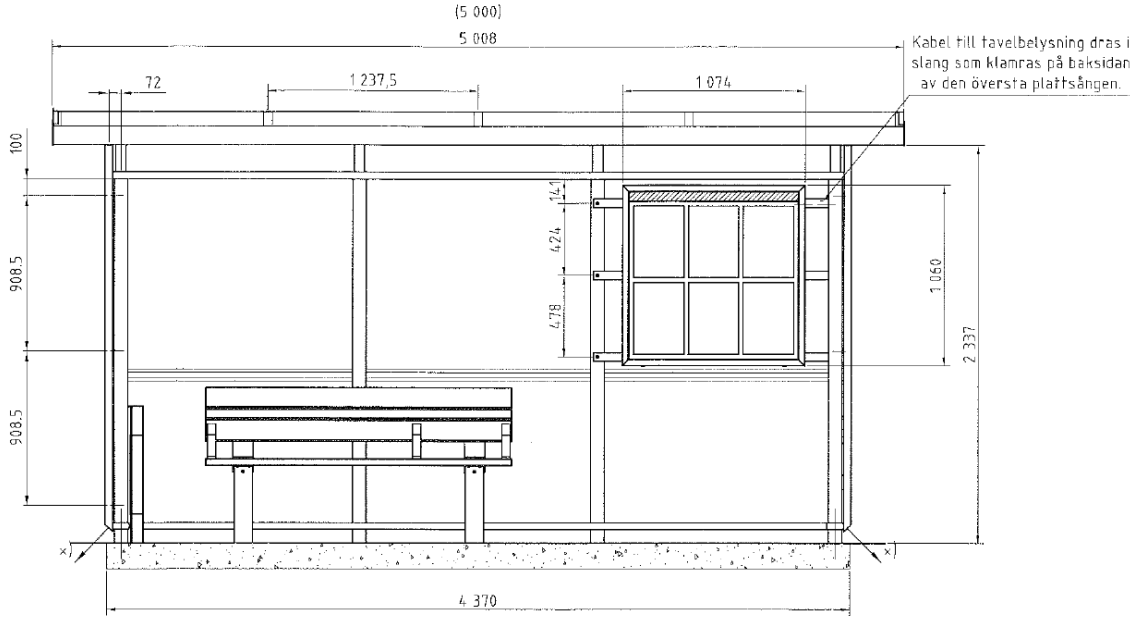


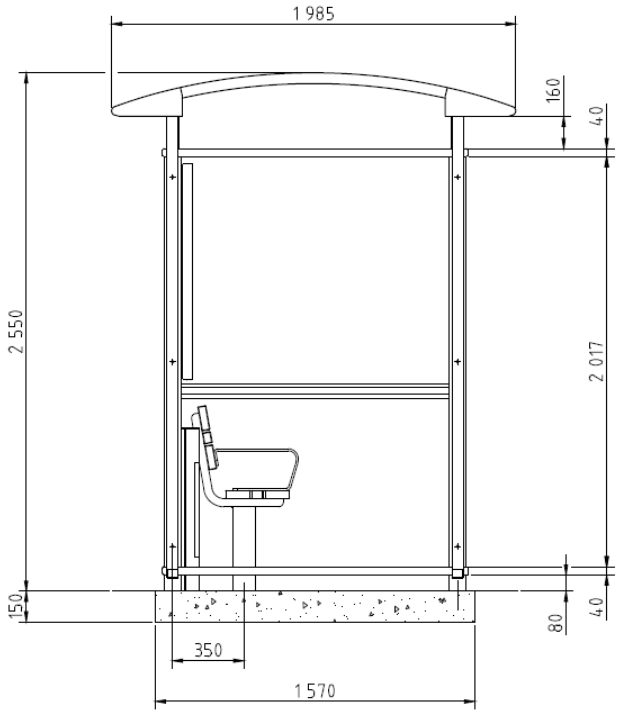
UTAN VÄDERSKYDD



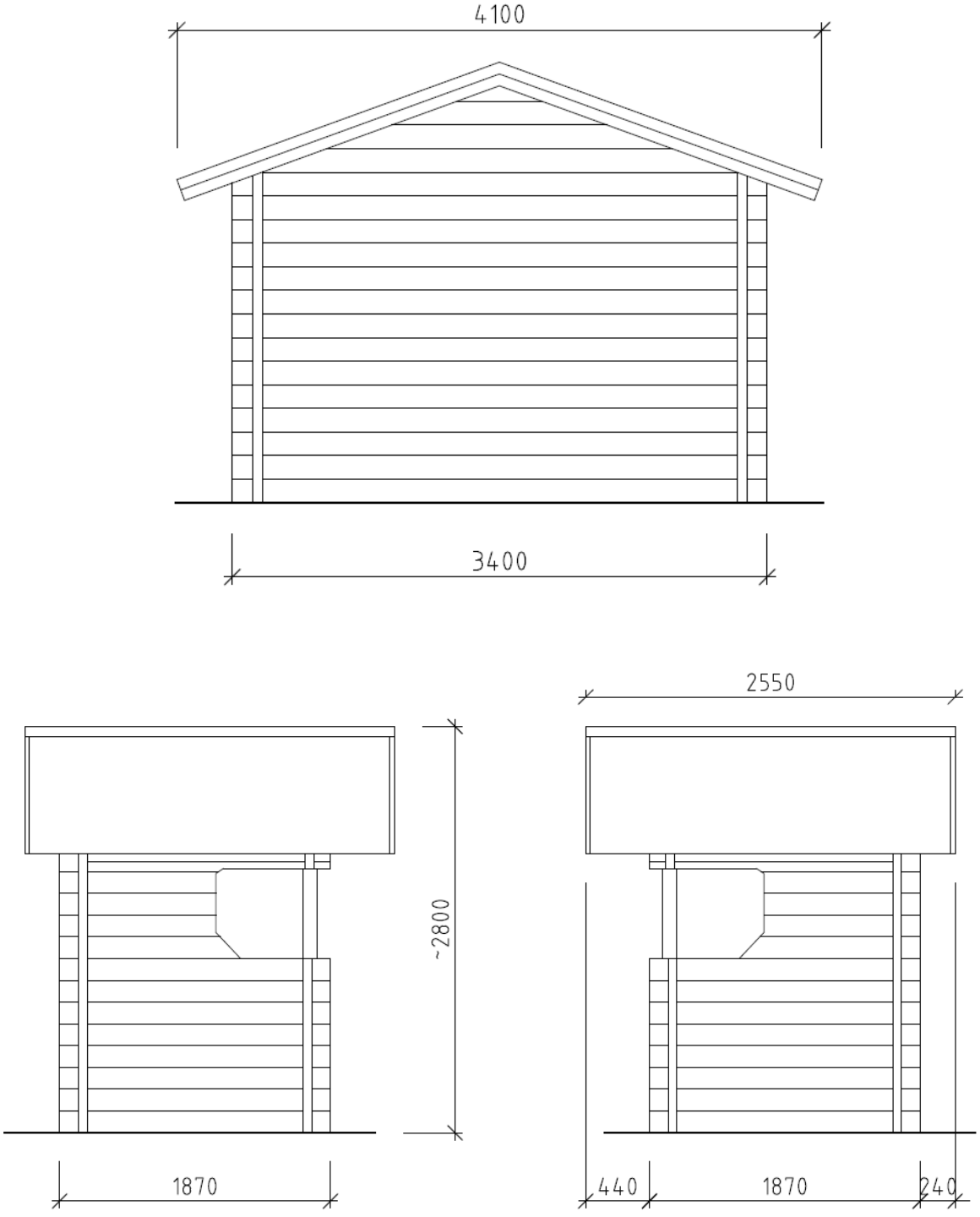
U1 – papperskorg
S – fundament för hållplatsstolpe
B – bänk
1 – hållplatskantstöd
2 – betongplattor, kupol svarta, fyra stycken
3 – betongplattor, släta vita, två rader
4 – betongplattor, sinus kulör, se anvisning
5 – betongplattor, släta vita, två rader

Standardväderskydd - glas





Standardväderskydd – trä



Prioriterade stråk

Följande bytespunkter (se tabell 25) är de som i första hand vara fullt tillgängliga för alla resenärer i Uppsala län. Samtliga stadsbusslinjer i Uppsala samt tätortstrafiken i Enköping, Bålsta och Knivsta ska även de vara fullt tillgängliga för personer mer funktionsnedsättning.

Tabell 25. Bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga.

Uppsala stad	**Uppsala kommun, övriga**	**Östhammars kommun**
Akademiska sjukhuset	Almunge skola	Östhammars busstation
Business park	Järlåsa station	Gimo bussterminal
Ekonomikum	Skyttorp station	Alunda bussterminal
Björkgatan	Storvreta station	Österbybruk bussterminal
Flogsta	Vattholma station	**Tierps kommun**
Gränby centrum	Vänge kyrka	Tierp station
Klostergatan	**Håbo kommun**	Skärplinge bussterminal
Gottsunda centrum	Bålsta station	Mehedeby station
Kungshögarna	**Enköpings kommun**	Tobo station
Resecentrum	Enköpings lasarett	Örbyhus station
Rickomberga	Enköpings station	**Heby kommun**
Science park	Gustaf Adolfs plan	Heby torg
Skolgatan	Örsundsbro centrum	Heby station
Stenhagen	**Älvkarleby kommun**	Östervåla busstation
Stora torget	Skutskär centrum	Morgongåva station
Ulleråker	Skutskär station	**Knivsta kommun**
Ultuna	Älvkarleby station	Knivsta station
Vaksala torg	Marma station	Knivsta AR-terminalen

Följande stråk är med i länstransportplanen som prioriterade stråk:

Väg 288 Gimo-Börstil

Väg 55 Enköping-Litslena samt Örsundsbro-Kvarnbolund

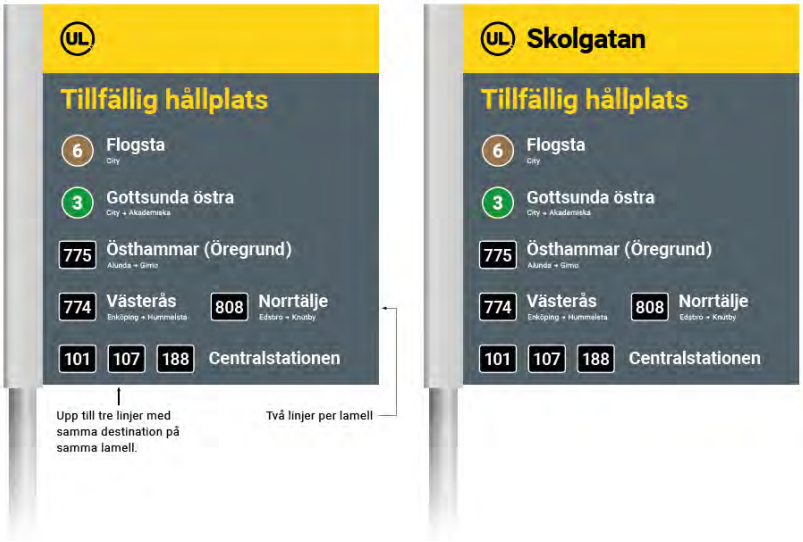
Sträckan Uppsala-Enköping-Västerås är det starkaste kollektivtrafikstråket i Uppsala län som inte har spårburen kollektivtrafik. Förutsättningar för kollektivtrafiken och dess konkurrenskraft gentemot bilen ska särskilt uppmärksammas. Även möjligheten för oskyddade trafikanter att färdas på ett säkert sätt till och från hållplatser.

Uppsala-Björklinge, upprustning av hållplatser.

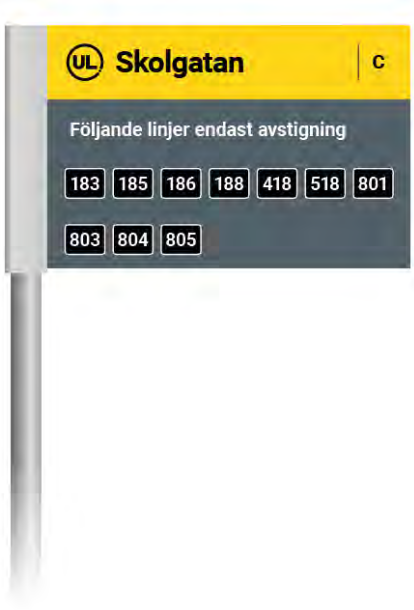
Skyltar

Följande figurer är exempel på skisser för våra vanligaste skyltar i Uppsala.

Figur 81. Exempelskiss för standardskylt.



Figur 82. Exempelskiss för en skylt på en tillfällig hållplats.



Figur 83. Exempelskiss för en specialskylt.

SVENSK FASTIGHETSFÖRMEDLING

Köpekontrakt

Säljare	Östhammars Kommun Box 66, 74221 Östhammar Telefon: +46173-86000	212000-0290	1/1-del
Köpare	Cruuz AB Ektorpsvägen 11, 131 45 Nacka	556823-5880	

Köpeobjekt

Fastigheten Östhammar Braxenbol 1:128 med adressen Gimovägen 5, 74250 Hargshamn I det följande kallad fastigheten.

Överlåtelseförklaring

Säljaren överlåter härmed fastigheten till köparen.

Köpeskilling

Överlåtelsen sker mot en överenskommen köpeskilling av

FEM HUNDRA TUSEN KRONOR 500 000 SEK

Tillträdesdag

2018-11-01, eller annat datum enligt överenskommelse.

§1 Betalning av köpeskilling

Köparen betalar köpeskillingen till säljaren på följande sätt:

1. Betalar handpenning senast den 2018-09-18 genom insättning på;

fastighetsmäklarens klientmedelskonto Nordea 1813 - 1700976. Handpenningen ska i enlighet med villkoren i bifogat depositionsavtal omhändertas och förvaltas av fastighetsmäklaren med anledning av i detta köpekontrakt intaget villkor. 50 000 SEK

2. Betalar kontant på tillträdesdagen 450 000 SEK

Total summa köpeskilling: 500 000 SEK

På tillträdesdagen ska likvidavräkning upprättas.

§2 Inget villkor om finansiering

Parterna är medvetna om möjligheten att ta in ett villkor i köpekontraktet att detta köp kan återgå om köparen inte ordnat sin finansiering av köpet senast en viss dag, exempelvis genom upptagande av lån och/eller försäljning av sin nuvarande bostad.

Köparen har godtagit att inte ta in ett sådant villkor. Köparen är medveten om att köpet därför inte kan återgå, även om köparen inte har sin finansiering klar på tillträdesdagen, och att utebliven betalning kan medföra att säljaren kan häva köpet och kräva skadestånd.

§3 Inteckningar och pantbrev

Säljaren garanterar att fastigheten på tillträdesdagen är intecknad till 0 kr.

fastigheten på tillträdesdagen inte är pantsatt.

§4 Rättigheter och belastningar

Säljaren garanterar att

Branschgemensamt SF new Copyright © 2018 Mäklarsamfundet System i Sverige AB

L.R Karlsson Affärsbyrå AB
Drottninggatan 8
742 31 ÖSTHAMMAR
Org.nr 556587-9037

Bankgiro 802-0935

Telefon 0173-425 40
F-skattebevis nr F-556587-9037
Momsreg.nr VAT-556587-9037

fastigheten endast belastas eller har förmån av följande servitut, nyttjanderätter, ledningsrätter, utmätnings- eller kvarstadsanteckningar:
0382im-04/16829.1 (Avtalsservitut: In-och utfartsväg - Se beskrivning)
04/16829 (Avtalsrättighet In- och utfartsväg)

§5 Fastighetens skick

Fastigheten överlåts i det skick den är på kontraktsdagen om inte annat överenskommits.

Parterna har tagit del av Svensk Fastighetsförmedlings skriftliga juridiska information om bostadsaffären.

§6 Ansvar för skada

Skadas eller försämras fastigheten mellan kontraktsdagen och tillträdesdagen ansvarar säljaren för skadan eller försämringen om den beror på säljarens vanvård, på att säljaren orsakar denna eller om den beror på olyckshändelse som ingen av parterna kunnat råda över. Köparen får dock räkna med normalt slitage.

Ansvaret övergår på köparen från och med den avtalade tillträdesdagen, även om köparen vid den tidpunkten på grund av köparens dröjsmål inte tillträder fastigheten.

Säljaren garanterar att fastigheten fram till tillträdesdagen är fullvärdesförsäkrad.

§7 Äganderättens övergång samt fördelning av intäkter och kostnader

Parterna är överens om att äganderätten till fastigheten övergår på köparen på tillträdesdagen.

Intäkter och kostnader (inklusive driftskostnader och övriga kostnader) hänförliga till fastigheten för tiden före tillträdesdagen svarar säljaren för medan köparen svarar för intäkter och kostnader som uppkommer från och med tillträdesdagen.

Avräkning av intäkter och kostnader ska ske på tillträdesdagen och justeras mellan parterna.

Vad avser kommunal fastighetsavgift/fastighetsskatt är parterna införstådda med att betalningsskyldigheten belastar den av dem som är ägare av fastigheten den 1 januari respektive år. Parterna är överens om att avräkning och fördelning av fastighetsavgiften/fastighetsskatten ska ske parterna emellan på tillträdesdagen på sätt som angivits ovan.

§8 Myndighets beslut, rådighetsinskränkning, anslutningsavgifter

Om inget annat anges i detta kontrakt med bilagor garanterar säljaren, att på fastigheten belöpande
- gatukostnadsersättning
- el-anslutningsavgifter
- VA-anslutningsavgifter

erlagts, om sådan ersättningsskyldighet inträtt.
Säljaren garanterar även att annat åläggande från miljö- och hälsoskyddsnämnd eller annan myndighet inte föreligger än vad som angivits i detta kontrakt.

§9 Lagfarts- och lånekostnader

Köparen ska betala alla lagfarts- och inteckningskostnader i anledning av köparens förvärv. Kostnader vid lösen av säljarens lån, som inte ska övertas av köparen, ska betalas av säljaren.

Branschgemensamt SF new Copyright © 2018 Mäklarsamfundet System i Sverige AB

L.R Karlsson Affärsbyrå AB
Drottninggatan 8
742 31 ÖSTHAMMAR
Org.nr 556587-9037

Bankgiro 802-0935

Telefon 0173-425 40
F-skattebevis nr F-556587-9037
Momsreg.nr VAT-556587-9037

§10 Kontraktsbrott

Skulle någon part inte fullgöra sina skyldigheter enligt detta kontrakt, har motparten rätt till skälig ersättning för sin skada.

Är kontraktsbrottet av väsentlig betydelse för part har denne dessutom rätt att häva köpet. Omedelbar hävningsrätt föreligger inte om köparen är privatperson och kan hänvisa till sådana extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

Vid köparens kontraktsbrott, som leder till hävning av köpet, ska ersättning i första hand regleras ur betald handpenning. Överstiger säljarens skada handpenningen ska köparen snarast betala mellanskillnaden. Är säljarens skada mindre än handpenningen ska säljaren snarast återbetala mellanskillnaden till köparen. Vid köparens kontraktsbrott ska ersättningen till säljaren även innefatta säljarens kostnad för mäklarprovision i samband med försäljningen av fastigheten.

§11 Energideklaration

Det finns en energideklaration avseende byggnaden på fastigheten som upprättats för mindre än 10 år sedan. Kopia av energideklarationen ska uppvisas för köparen ska överlämnas i samband med tillträdet av fastigheten.

§12 Städning och kvarglömd egendom

Säljaren är ansvarig för att bostadsbyggnaden senast på tillträdesdagen är utrymd vad gäller säljarens ägendom. Övrig byggnad ska också vara utrymda på säljarens egendom och tomten ska vara avstädad.

Senast på tillträdesdagen ska säljaren även ha tagit bort all lös egendom som inte ingår i köpet.

Fullgör säljaren inte denna skyldighet, har köparen - om parterna inte har avtalat annat - rätt att efter tillträdet göra sig av med egendomen på säljarens bekostnad alternativt överta egendomen.

Innan köparen har rätt att göra sig av med eller överta egendomen enligt ovan, ska köparen först skriftligen uppmana säljaren att senast inom tio kalenderdagar hämta egendomen. I uppmaningen ska köparen kort beskriva vilken egendom som avses.

§13 Överlämnande av handlingar samt nycklar

Sedan köpeskilling betalats enligt de i 1 § angivna villkoren, ska säljaren till köparen överlämna bevittnat kvitterat köpebrev avseende fastigheten och övriga handlingar som behövs för att köparen ska få lagfart. Säljaren ska även till köparen överlämna de nycklar säljaren har samt aktuellt utdrag ur fastighetsregistret, gällande tomtkarta om sådan finns och andra handlingar rörande fastigheten, vilka är av betydelse för köparen som ägare av denna.

§14 Pantförskrivning

Om det krävs för köparens finansiering av köpet, förbinder sig säljaren att på köparens bekostnad ansöka om nya inteckningar och hjälpa till vid köparens pantförskrivning av pantbrev avseende fastigheten innan köparen beviljats lagfart.

§15 Besiktning med sakkunnig person

Köparen har rätt att genom en sakkunnig person låta besiktiga fastigheten efter köpet. Köpet ska återgå om köparen efter genomförd besiktning, senast 2018-09-17, begär att köpet ska återgå.

Begäran om återgång ska framställas skriftligen till mäklaren inom ovan angiven tid.

Om köpet återgår ska betald handpenning återbetalas till köparen utan skadeståndsskyldighet för någon av parterna.

Branschgemensamt SF new Copyright © 2018 Mäklarsamfundet System i Sverige AB

L.R Karlsson Affärsbyrå AB
Drottninggatan 8
742 31 ÖSTHAMMAR
Org.nr 556587-9037

Bankgiro 802-0935

Telefon 0173-425 40
F-skattebevis nr F-556587-9037
Momsreg.nr VAT-556587-9037

§16 Kommunstyrelsens godkännande

Detta köp förutsätter att Östhammars kommunstyrelse på sitt möte 2018-10-09 godkänner köpet och att beslutet sedan vinner laga kraft innan tillträdesdagen, i annat fall återgår köpet och betald handpenning återbetalas.

§17 Skriftliga meddelanden

Skriftliga meddelanden med anledning av detta kontrakt ska ske genom personligt överlämnande/överlämnande genom bud, brev, rekommenderat brev, e-post eller telefax till den adress eller det telefaxnr som angetts för motparten på kontraktets första sida samt med kännedomskopia till ansvarig mäklare.

Meddelande ska anses ha kommit mottagaren tillhanda:

a) om avlämnats personligen/bud: vid överlämnandet;

b) om avsänt med brev: vid mottagandet;

c) om avsänt med e-post: vid avsändande;

d) om avsänt med telefax: vid avsändande,

e) om avsänt med rekommenderat brev: tre arbetsdagar efter avlämnande för postbefordran.

Utväxling av kontraktet

Detta kontrakt är upprättat i tre likalydande exemplar, varav vilka säljare och köpare tagit var sitt och det tredje exemplaret utgör fastighetsmäklarens arkivexemplar.

Säljarens underskrift

För Östhammars Kommun
Östhammar 2018-09-

_____

Helen Åsbrink Jakob Spangenberg

Köparens underskrift

För Cruuz AB
Nacka 2018-09-11

[redacted]

Information om hur Svensk Fastighetsförmedling hanterar personuppgifter hittar du på https://www.svenskfast.se/om-oss/integritetspolicy/

Bilagor

Objektsbeskrivning

Branschgemensamt SF new Copyright © 2018 Mäklarsamfundet System i Sverige AB

L.R Karlsson Affärsbyrå AB
Drottninggatan 8
742 31 ÖSTHAMMAR
Org.nr 556587-9037

Bankgiro 802-0935

Telefon 0173-425 40
F-skattebevis nr F-556587-9037
Momsreg.nr VAT-556587-9037

SVENSK FASTIGHETSFÖRMEDLING

Köpekontrakt

Säljare	Östhammars Kommun Box 66, 74221 Östhammar Telefon: +46173-86000	212000-0290	1/1-del
Köpare	Cruuz AB Ektorpsvägen 11, 131 45 Nacka	556823-5880	
Köpeobjekt	Fastigheten Östhammar Braxenbol 1:129 med adressen Gimovägen 6A, 74250 Hargshamn I det följande kallad fastigheten.		
Överlåtelseförklaring	Säljaren överlåter härmed fastigheten till köparen.		
Köpeskilling	Överlåtelsen sker mot en överenskommen köpeskilling av SJU HUNDRA TUSEN KRONOR		700 000 SEK
Tillträdesdag	2018-11-01, eller annat datum enligt överenskommelse.		
§1 Betalning av köpeskilling	Köparen betalar köpeskillingen till säljaren på följande sätt:		
	1. Betalar handpenning senast den 2018-09-18 genom insättning på;		
	fastighetsmäklarens klientmedelskonto Nordea 1813 - 1700976. Handpenningen ska i enlighet med villkoren i bifogat depositionsavtal omhändertas och förvaltas av fastighetsmäklaren med anledning av i detta köpekontrakt intaget villkor.		70 000 SEK
	2. Betalar kontant på tillträdesdagen		630 000 SEK
	Total summa köpeskilling:		700 000 SEK
	På tillträdesdagen ska likvidavräkning upprättas.		
§2 Inget villkor om finansiering	Parterna är medvetna om möjligheten att ta in ett villkor i köpekontraktet att detta köp kan återgå om köparen inte ordnat sin finansiering av köpet senast en viss dag, exempelvis genom upptagande av lån och/eller försäljning av sin nuvarande bostad.		
	Köparen har godtagit att inte ta in ett sådant villkor. Köparen är medveten om att köpet därför inte kan återgå, även om köparen inte har sin finansiering klar på tillträdesdagen, och att utebliven betalning kan medföra att säljaren kan häva köpet och kräva skadestånd.		
§3 Inteckningar och pantbrev	Säljaren garanterar att fastigheten på tillträdesdagen är intecknad till 0 kr		
	fastigheten på tillträdesdagen inte är pantsatt.		
§4 Rättigheter och belastningar	Säljaren garanterar att		

Branschgemensamt SF new Copyright © 2018 Mäklarsamfundet System i Sverige AB

L.R Karlsson Affärsbyrå AB
Drottninggatan 8
742 31 ÖSTHAMMAR
Org.nr 556587-9037

Bankgiro 802-0935

Telefon 0173-425 40
F-skattebevis nr F-556587-9037
Momsreg.nr VAT-556587-9037

fastigheten inte belastas av servitut, nyttjanderätter, ledningsrätter, utmätnings- eller kvarstadsanteckningar.

§5 Fastighetens skick

Fastigheten överlåts i det skick den är på kontraktsdagen om inte annat överenskommits.

Parterna har tagit del av Svensk Fastighetsförmedlings skriftliga juridiska information om bostadsaffären.

§6 Ansvar för skada

Skadas eller försämras fastigheten mellan kontraktsdagen och tillträdesdagen ansvarar säljaren för skadan eller försämringen om den beror på säljarens vanvård, på att säljaren orsakar denna eller om den beror på olyckshändelse som ingen av parterna kunnat råda över. Köparen får dock räkna med normalt slitage.

Ansvaret övergår på köparen från och med den avtalade tillträdesdagen, även om köparen vid den tidpunkten på grund av köparens dröjsmål inte tillträder fastigheten.

Säljaren garanterar att fastigheten fram till tillträdesdagen är fullvärdesförsäkrad.

§7 Äganderättens övergång samt fördelning av intäkter och kostnader

Parterna är överens om att äganderätten till fastigheten övergår på köparen på tillträdesdagen.

Intäkter och kostnader (inklusive driftskostnader och övriga kostnader) hänförliga till fastigheten för tiden före tillträdesdagen svarar säljaren för medan köparen svarar för intäkter och kostnader som uppkommer från och med tillträdesdagen.

Avräkning av intäkter och kostnader ska ske på tillträdesdagen och justeras mellan parterna.

Vad avser kommunal fastighetsavgift/fastighetsskatt är parterna införstådda med att betalningsskyldigheten belastar den av dem som är ägare av fastigheten den 1 januari respektive år. Parterna är överens om att avräkning och fördelning av fastighetsavgiften/fastighetsskatten ska ske parterna emellan på tillträdesdagen på sätt som angivits ovan.

§8 Myndighets beslut, rådighetsinskränkning, anslutningsavgifter

Om inget annat anges i detta kontrakt med bilagor garanterar säljaren, att på fastigheten belöpande

- gatukostnadsersättning
- el-anslutningsavgifter
- VA-anslutningsavgifter

erlagts, om sådan ersättningsskyldighet inträtt.

Säljaren garanterar även att annat åläggande från miljö- och hälsoskyddsnämnd eller annan myndighet inte föreligger än vad som angivits i detta kontrakt.

§9 Lagfarts- och lånekostnader

Köparen ska betala alla lagfarts- och inteckningskostnader i anledning av köparens förvärv. Kostnader vid lösen av säljarens lån, som inte ska övertas av köparen, ska betalas av säljaren.

Branschgemensamt SF new Copyright © 2018 Mäklarsamfundet System i Sverige AB

L.R Karlsson Affärsbyrå AB
Drottninggatan 8
742 31 ÖSTHAMMAR
Org.nr 556587-9037

Bankgiro 802-0935

Telefon 0173-425 40
F-skattebevis nr F-556587-9037
Momsreg.nr VAT-556587-9037

§10 Kontraktsbrott

Skulle någon part inte fullgöra sina skyldigheter enligt detta kontrakt, har motparten rätt till skälig ersättning för sin skada.

Är kontraktsbrottet av väsentlig betydelse för part har denne dessutom rätt att häva köpet. Omedelbar hävningsrätt föreligger inte om köparen är privatperson och kan hänvisa till sådana extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

Vid köparens kontraktsbrott, som leder till hävning av köpet, ska ersättning i första hand regleras ur betald handpenning. Överstiger säljarens skada handpenningen ska köparen snarast betala mellanskillnaden. Är säljarens skada mindre än handpenningen ska säljaren snarast återbetala mellanskillnaden till köparen. Vid köparens kontraktsbrott ska ersättningen till säljaren även innefatta säljarens kostnad för mäklarprovision i samband med försäljningen av fastigheten.

§11 Energideklaration

Det finns en energideklaration avseende byggnaden på fastigheten som upprättats för mindre än 10 år sedan. Kopia av energideklarationen ska uppvisas för köparen och ska överlämnas vid tillträdet.

§12 Städning och kvarglömd egendom

Säljaren är ansvarig för att bostadsbyggnaden senast på tillträdesdagen är utrymd vad gäller säljarens egendom . Tomten ska vara avstädad.

Senast på tillträdesdagen ska säljaren även ha tagit bort all lös egendom som inte ingår i köpet.

Fullgör säljaren inte denna skyldighet, har köparen - om parterna inte har avtalat annat - rätt att efter tillträdet göra sig av med egendomen på säljarens bekostnad alternativt överta egendomen.

Innan köparen har rätt att göra sig av med eller överta egendomen enligt ovan, ska köparen först skriftligen uppmana säljaren att senast inom tio kalenderdagar hämta egendomen. I uppmaningen ska köparen kort beskriva vilken egendom som avses.

§13 Överlämnande av handlingar samt nycklar

Sedan köpeskilling betalats enligt de i 1 § angivna villkoren, ska säljaren till köparen överlämna bevittnat kvitterat köpebrev avseende fastigheten och övriga handlingar som behövs för att köparen ska få lagfart. Säljaren ska även till köparen överlämna de nycklar säljaren har samt aktuellt utdrag ur fastighetsregistret, gällande tomtkarta om sådan finns och andra handlingar rörande fastigheten, vilka är av betydelse för köparen som ägare av denna.

§14 Pantförskrivning

Om det krävs för köparens finansiering av köpet, förbinder sig säljaren att på köparens bekostnad ansöka om nya inteckningar och hjälpa till vid köparens pantförskrivning av pantbrev avseende fastigheten innan köparen beviljats lagfart.

§15 Besiktning med sakkunnig person

Köparen har rätt att genom en sakkunnig person låta besiktiga fastigheten efter köpet. Köpet ska återgå om köparen efter genomförd besiktning, senast 2018-09-17 begär att köpet ska återgå.

Begäran om återgång ska framställas skriftligen till mäklaren inom ovan angiven tid.

Om köpet återgår ska betald handpenning återbetalas till köparen utan skadeståndsskyldighet för någon av parterna.

Branschgemensamt SF new Copyright © 2018 Mäklarsamfundet System i Sverige AB

L.R Karlsson Affärsbyrå AB
Drottninggatan 8
742 31 ÖSTHAMMAR
Org.nr 556587-9037

Bankgiro 802-0935

Telefon 0173-425 40
F-skattebevis nr F-556587-9037
Momsreg.nr VAT-556587-9037

§16 Kommunstyrelsens godkännande

Detta köp förutsätter att Östhammars kommunstyrelse på sitt möte 2018-10-09 godkänner köpet och att beslutet sedan vinner laga kraft innan tillträdesdagen, i annat fall återgår köpet och betald handpenningen återbetalas.

§17 Skriftliga meddelanden

Skriftliga meddelanden med anledning av detta kontrakt ska ske genom personligt överlämnande/överlämnande genom bud, brev, rekommenderat brev, e-post eller telefax till den adress eller det telefaxnr som angetts för motparten på kontraktets första sida samt med kännedomskopia till ansvarig mäklare.

Meddelande ska anses ha kommit mottagaren tillhanda:

a) om avlämnats personligen/bud: vid överlämnandet;

b) om avsänt med brev: vid mottagandet;

c) om avsänt med e-post: vid avsändande;

d) om avsänt med telefax: vid avsändande,

e) om avsänt med rekommenderat brev: tre arbetsdagar efter avlämnande för postbefordran.

Utväxling av kontraktet

Detta kontrakt är upprättat i tre likalydande exemplar, varav vilka säljare och köpare tagit var sitt och det tredje exemplaret utgör fastighetsmäklarens arkivexemplar.

Säljarens underskrift

För Östhammars Kommun
Östhammar 2018-09-

_____

Helen Åsbrink Jakob Spangenberg

Köparens underskrift

För Cruuz AB
Nacka 2018-09-11

[redacted]

Information om hur Svensk Fastighetsförmedling hanterar personuppgifter hittar du på https://www.svenskfast.se/om-oss/integritetspolicy/

Bilagor

Objektsbeskrivning

Branschgemensamt SF new Copyright © 2018 Mäklarsamfundet System i Sverige AB

L.R Karlsson Affärsbyrå AB
Drottninggatan 8
742 31 ÖSTHAMMAR
Org.nr 556587-9037

Bankgiro 802-0935

Telefon 0173-425 40
F-skattebevis nr F-556587-9037
Momsreg.nr VAT-556587-9037

Policy för social hållbarhet

Ett socialt hållbart samhälle är ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa, utan orättfärdiga skillnader. Det är ett samhälle med hög tolerans där människors lika värde står i centrum, vilket kräver att människor känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen. Social hållbarhet är av avgörande betydelse för det demokratiska samhället och är helt nödvändig ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Ett socialt hållbart samhälle tål påfrestningar, är anpassningsbart och förändringsbenäget (resilient). (SKL/Folkhälsomyndigheten)
För att kunna arbeta effektivt för social hållbarhet har vi enats kring att lyfta ett antal gemensamma utgångspunkter. I vårt handlande ska vi främja och värna goda villkor för:

➢ *Ungas utbildning, uppväxt och välbefinnande*

Östhammars kommun ska skapa förutsättningar för alla barn och unga att fullgöra grundskola och gymnasieskola med godkända betyg.

Vi ska också värna trygga, goda och jämlika uppväxtvillkor genom såväl säkra närmiljöer och kvalitativa välfärdstjänster som tillgång till inkluderande mötesplatser, det professionella kulturlivet och brett utbud av fritidssysselsättningar.

➢ *Trygghet, hälsa och välfärdstjänster*

Östhammars kommun ska värna den trygghet som merparten av invånarna upplever. Alla ska känna sig trygga i den miljö de befinner sig: hemmet, bostadsområdet, skolan, arbetet, kollektivtrafiken samt offentliga inne- och utemiljöer.

De välfärdstjänster kommunen levererar ska vara rättssäkra, jämlika, trygga och personliga. Vi ska erbjuda *likvärdig* tillgång till service i alla livsskeden, utifrån behov och oavsett människors resurser.

Östhammars kommun ska arbeta för att utjämna skillnader i hälsa genom att prioritera förebyggande och hälsofrämjande insatser för de grupper och individer med störst behov.

➢ *Arbete och inkomst*

Östhammars kommun ska värna och främja en differentierad arbetsmarknad, med möjlighet för såväl stora som små företag att etablera sig som attraktiva arbetsgivare och arbetsplatser.

Östhammars kommuns vision på arbetsmarknadsområdet är: en god arbetsmarknad där såväl arbetsgivarnas behov av kompetensförsörjning som arbetstagarnas eventuella behov av stöd inför och under anställningen tillgodoses.

Postadress
Box 66
Fakturaadress
Box 106
742 21 Östhammar

Besöksadress/Reg.office
Stångörsgatan 10
742 21Östhammar
www.osthammar.se

Telefon
Nat 0173-860 00
Int +46 173 860 00
E-post
kommunen@osthammar.se

Telefax
Nat 0173-175 37
Int +46 173 175 37

Organisationsnummer
212000-0290
V.A.T. No
SE212000029001

Bankgiro
233-1361

Alla invånare ska ses som en tillgång på den lokala och regionala arbetsmarknaden. En nära samverkan med Arbetsförmedlingen och näringslivet är en förutsättning för en välfungerande arbetsmarknad.

➢ Inkludering och sociala relationer

Östhammars kommun ska vara ett öppet och tolerant samhälle som präglas av mångfald med lika rättigheter, möjligheter och skyldigheter för alla. Alla invånare i Östhammars kommun ska ges goda förutsättningar att delta på lika villkor i samhällslivet.

I samverkan med det lokala civilsamhället, näringslivet, *kulturlivet* och berörda myndigheter verkar vi för inkludering av alla kommuninvånare. Mötesplatser mellan nya och etablerade invånare ska främjas och aktiviteter ska samplaneras med berörda målgrupper i inkluderande processer.

➢ Delaktighet och inflytande

Östhammars kommun ska främja delaktighet genom att skapa möjligheter till aktivt demokratiskt deltagande. Vi ska värna öppenhet för olika åsikter och lägga särskilt fokus på att uppmuntra engagemang i de grupper som idag är delaktiga i lägre utsträckning. Dialog ska föras via flera olika kanaler för att inkludera så många som möjligt.

➢ Jämställdhet och likabehandling

Östhammars kommun ska bidra till alla individer får samma möjligheter och makt att forma sina egna liv. De som kommer i kontakt med kommunen ska behandlas likvärdigt oavsett kön. Fokus ska ligga på jämställdhetsintegrering utifrån antagen strategi och värdigt bemötande.

Vi ska också arbeta succesivt för att öka våra kunskaper om samtliga diskrimineringsgrunder för att möjliggöra ett mer riktat likabehandlingsarbete i våra verksamheter, *utöver* det som sker inom den egna organisationen i rollen som arbetsgivare.

➢ Fysisk planering och tillgänglig service

Östhammars kommun ska utgå från en hållbar långsiktig fysisk planering med god beredskap och särskilt fokus på funktionalitet, jämlikhet och genomtänkt gestaltning.

Serviceorterna (Alunda, Gimo, Öregrund, Österbybruk och Östhammar) ska bindas samman med väl fungerande infrastruktur för att tillsammans upprätthålla ett brett serviceutbud för kommunen som helhet. Goda kommunikationer är en förutsättning för att även småorter och landsbygden ska kunna ta del av basutbudet på en serviceort.

Vi ska arbeta för att skapa en medveten fysisk planering med ett blandat bostadsbestånd, hälsosamma miljöer i och i närheten till bostäder samt tillgängliga natur- och rekreationsområden. En genomtänkt gestaltning som tar hänsyn till och stärker kommunens höga natur- och kulturmiljövärden är avgörande för hållbar fysisk planering.

Policy för likabehandling och mångfald på jobbet

Östhammars kommun är öppen för och välkomnar olikheter som en styrka och tillgång. Vi lär av våra misstag och utmanar på ett engagerat sätt invanda mönster för att utvecklas. Vi tar fasta på att vi är varandras arbetsmiljö och ansvarar var och en för våra handlingar. Tillsammans utgör vi en mångfald som berikar och lyfter vår verksamhet.

Östhammars kommun accepterar inte diskriminering eller trakasserier som har samband med någon av diskrimineringsgrunderna och inte heller sexuella trakasserier. Det gäller mellan medarbetare, mellan chef/arbetsgivarrepresentant och medarbetare samt gentemot arbetssökande, praktikanter eller någon som på annat sätt hyrs eller lånas in för att arbeta. Alla former av kränkande särbehandling eller mobbning är oacceptabla. Om någon ändå drabbas ska vi erbjuda stöd och agera skyndsamt. Den som anmäler eller deltar i en utredning ska kunna göra det utan att behöva oroa sig för negativa konsekvenser (repressalier).

Vi ska främja lika rättigheter och möjligheter oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder. Vi vill uppfattas som transparenta och våra villkor, rättigheter och utvecklingsmöjligheter ska tåla granskning.

Östhammars kommuns övergripande målsättning är att motverka diskriminering och främja lika rättigheter som en naturlig och integrerad del i all vår verksamhet, liksom arbetet för att motverka kränkande särbehandling. I kommunens *Riktlinje för likabehandling och mångfald på jobbet* beskrivs hur detta arbete går till.

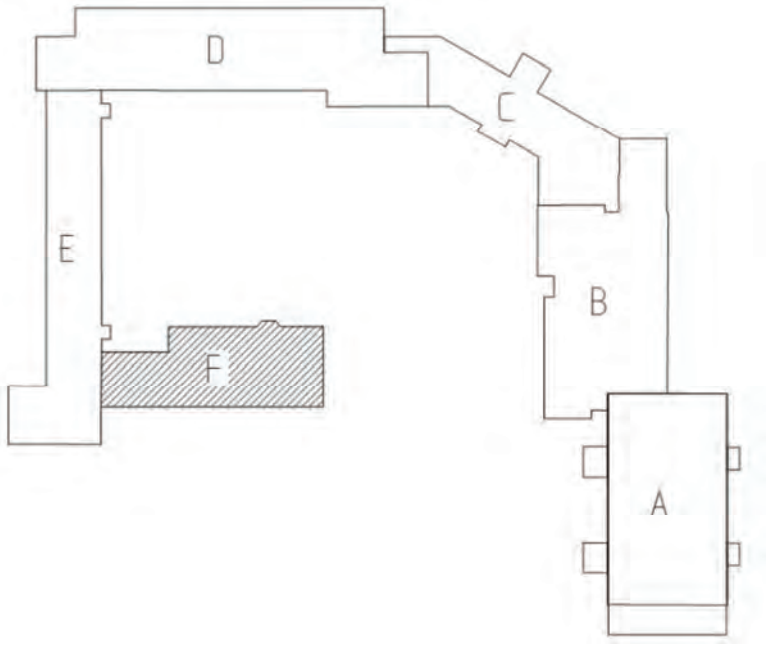
Alla arbetsplatser och ledningsgrupper på alla nivåer ska arbeta aktivt för att nå en jämnare könsfördelning. Vi eftersträvar blandade arbetsplatser.

För att lyckas med vårt uppdrag måste Östhammars kommun uppfattas som en hållbar arbetsgivare där alla medarbetare har och ska tillförsäkras lika värde. Det ska återspeglas i vår vardag så att alla medarbetare känner sig trygga och delaktiga. Arbetsplatser som präglas av likabehandling och mångfald är attraktiva att söka sig till och utvecklas tillsammans med.

Policyn bygger på diskrimineringslagen samt Arbetsmiljöverkets förskrifter om organisatorisk och social arbetsmiljö. Den har sin förankring i Östhammars kommuns gemensamma värdegrund; öppenhet, engagemang, ansvar och tillsammans.

ÖSTHAMMARS KOMMUN
– EN DEL AV ROSLAGEN

Tekniska kontoret
Johanna Yngve



Ritning över Österbyskolan, byggnad F markerad

UTBYGGNATION AV ÖSTERBYSKOLAN, BYGGNAD F

FÖRSTUDIE

POSTADRESS
Box 66
Fakturaadress
Box 106
742 21 Östhammar

BESÖKSADRESS
Stångörsgatan 10
742 21 Östhammar

TELEFON
+46 (0) 173 860 00
E-POST
kommunen@osthammar.se
www.osthammar.se

ORG.NUMMER
212000–0290
V.A.T. NO
SE212000029001

BANKGIRO
233–1361

1. BAKGRUND

Elevantalet i Österbybruk ökar vilket har lett till att Österbyskolans nuvarande lokaler blivit för trånga, se prognos för antal elever per ort, bilaga 1. Det akuta lokalbehovet har fr.o.m. hösten 2018 lösts med hjälp av en temporär skolpaviljong innehållandes fem klassrum med tillhörande grupprum samt personalutrymmen. Paviljongen har beviljats temporärt bygglov under två år (fram till sommaren 2020). Temporära bygglov kan beviljas som längst för en period om 15 år, varefter marken behöver återställas till ursprungligt skick. Då paviljongen strider mot gällande detaljplan är det inte möjligt att få ett permanent bygglov utan att ändra detaljplanen.

För att lösa platsbristen vid Österbyskolan permanent fattades det, på barn- och utbildningsnämndens sammanträde 2017-06-15, beslut om att anpassa Österbyskolans lokaler så att ytterligare 100 skolplatser skulle kunna skapas (dnr BUN-2017-063).

Som en följd av barn- och utbildningsnämndens beslut om att anpassa skolans lokaler för ytterligare skolplatser fattades det, under hösten 2017, beslut om att flytta folk- och skolbiblioteket från Österbyskolan, byggnad F, till Österby Gamla skola. Flytten är planerad till november-december 2018.

På barn- och utbildningsnämndens sammanträde 2018-05-17 fattades beslut om utbyggnation av ytterligare 50 platser på Österbyskolan, dvs. en utbyggnation av totalt 150 platser jämfört mot dagens (från 350 platser till 500 platser) (BUN-2018-066).

Under våren 2018 har en konstruktionsutredning genomförts av bibliotekets nuvarande lokaler i byggnad F. Detta för att ta reda på möjligheterna att bygga på huset med ytterligare en våning. Lokalen som idag brukas som bibliotek rymmer ca 75 skolplatser, dvs. tre klassrum med tillhörande kapprum, exklusive personalytor.

Under ombyggnationen och renoveringen av Österbyskolan 2012-2014 gjordes inga stora ingrepp på byggnad F varför en statusbesiktning av byggnaden genomförts under sommaren 2018.

2. LOKALBEHOV

2.1 FÖRUTSÄTTNINGAR

I denna bedömning av lokalbehov har utgångspunkten varit att högstadiet flyttar till den nya skoldelen. Utrymmen som beskrivs i denna behovsanalys är därför anpassade för dessa årskurser. Vidare utgår bedömningen från en utbyggnation i ett alternativt två plan.

2.2 ORGANISATION

Behovsanalysen har genomförts av barn- och utbildningsförvaltningen tillsammans med tekniska kontoret där deltagande varit verksamhetskontroller, rektor, biträndande rektor samt byggprojektledare.

Via rektor och biträndande rektor har information och synpunkter förmedlats mellan analysgruppen och verksamheten, som, under förstudieskedet, varit organiserade i fokusgrupper där behovet av de nya lokalerna diskuterats. Under hela processen har de fackliga organisationerna fått information om det arbete som pågår.

2.3 LOKALBEHOV

Utbyggnationen ska inrymma två-parallelligt högstadium, dvs. totalt sex klasser med tre klasser i varje hemviste (ca 75 elever) inklusive tillhörande personalutrymmen och teknikutrymmen. Om utbyggnationen utformas som en tvåvåningsbyggnad placeras en hemvist på vardera plan. Till byggnad F ska det finnas en huvudentré. Ytskikt väljs för att matcha övriga skolan. I sydliga och västliga lägen utrustas fönster med automatiska markiser.

Hemvisten ska bestå av följande utrymmen:

- Tre större rum/klassrum
- Tre grupprum
- Uppehållsrum/studieyta (integrerat med kapprum)
- Kapprum med plats för elevskåp (integrerat med uppehållsrum/studieyta)
- WC samt RWC med duschmöjlighet
- Personalutrymme med plats för åtta arbetsplatser (totalt i utbyggnationen ska det rymmas 16 arbetsplatser i två personalutrymmen), samtalsrum samt personalskåp
- Personal WC

Övriga utrymmen som kommer att behövas är:

- Gemensamt förråd för verksamheten
- Förråd
- Kopieringsrum i anslutning till förråd
- Teknikrum/fläktrum
- Städutrymme med golvbrun, minst 7 kvm
- Vid utbyggnation i två våningar: trapphus inkl. hiss
- Större samlingsrum där två klasser kan vistas samtidigt (detta behöver inte vara ett eget rum utan kan vara exempelvis två klassrum med skjutvägg emellan)

Om utbyggnationen utförs i två plan ska anslutning till intilliggande byggnad ske via trapphuset mellan de båda våningsplanen i byggnad F. Vidare ska fokus ligga på att skapa en så korridorsfri planlösning som möjligt.

I följande avsnitt beskrivs de olika utrymmena och de olika rumssambanden närmare.

2.3.1 HEMVISTE

I utbyggnationen ska det finnas **två hemvisten** bestående av följande utrymmen:

KLASSRUM
Antal: 3

Utformning: Klassrummen ska möjliggöra olika inlärningssätt. Det ska gå att samla hela klassen och ha genomgång framför exempelvis en skärm eller whiteboard. Det ska också gå att välja att jobba enskilt eller i grupp utan att störa varandra under samma lektion. (dvs. det ska gå att möblera rum i rummet). Inga invändiga fönster mot utrymmen utanför klassrummet.

Placering: I anslutning till uppehållsrum/studieyta

Fast inredning: Mindre ateljédiskbänk (120cm rostfri diskbänk med ho, under- och överskåp) lika befintliga klassrum på skolan.
Uttag för projektor i tak. Vägg där whiteboard kan placeras med eluttag för möjlighet att koppla in tv/smart-board. Elluttag placeras också så att elever kan ladda sina datorer.

Personantal: För att kunna utnyttja rummen optimalt dimensioneras de för 35 personer.

GRUPPRUM
Antal: 3

Utformning: Med ingång från uppehållsrum/studieyta ska det finnas grupprum där man kan gå undan och arbeta, endera enskilt eller i grupp, utan att störa eller störas av de som befinner sig i angränsande utrymmen.

Placering: Ingång från studieyta/uppehållsrum

Fast inredning: -

Personantal: Två större rum för 8 personer och ett mindre för 5 personer.

STUDIEYTA/UPPEHÅLLSRUM
Antal: 1

Utformning: Yta som kan fungera både som uppehållsrum under raster men också som studieyta vid tillexempel grupparbeten.

Placering: Centralt i byggnaden integrerat med kapprum samt i anslutning till personalrum och toaletter. Det ska vara lätt för personalen att få en god överblick över utrymmet.

Fast inredning: -

Personantal: 35

KAPPRUM
Antal: 1

Utformning: Kapprummen utrustas med skåp för förvaring av både kläder och undervisningsmaterial. Skåpen bör placeras i anslutning till uppehållsrum/studieyta och personalutrymme för att möjliggöra god överblick för personalen.

Placering: Integrerat med studieyta/uppehållsrum anslutning till studieyta/uppehållsrum samt i anslutning till personalrum och toaletter.

Fast inredning: Elevskåp där det utöver plats för att förvara ytterkläder samt skolmaterial också finns plats att förvara skor.

Personantal: ingen stadigvarande vistelseyta

TOALETTER
Personal-WC: 1st
Elev-WC: enligt standard, 5 st, varav RWC 1 st

Placering: WC/RWC placeras i anslutning till kapprum och studieyta/uppehållsrum och personalrum. Placeringen ska vara så att den är något avskild men ändå så att det går att få en överblick över dem för personalen. Personal-WC placeras i anslutning till personalrum.

Fast inredning: enligt standard, RWC utrustas med dusch

Personantal: ingen stadigvarande vistelseyta

PERSONALUTRYMME/ARBETSRUM
Antal: 1

Utformning: Utformas med plats för åtta arbetsplatser.

Placering: Placeras i anslutning till studieyta/uppehållsrum, kapprum och personaltoalett

Fast inredning: Mindre diskbänk, 120 cm med underskåp, möjlighet att brygga kaffe

Personantal: 8 st

2.3.2 ÖVRIGA UTRYMMEN

FÖRRÅD
Antal: 1

Utformning: Förråd för förvaring av utbildningsmaterial (böcker, pennor, sudd, block etc.).

Placering: I anslutning till kopiatorrum, i anslutning till trapphus/övergång till övriga skolbyggnaden

Personantal: ingen stadigvarande vistelseyta.

KOPIERINGSRUM
Antal: 1

Utformning: Kopieringsrum med plats för att placera stor kopiator samt tillbehör (kopieringspapper etc.).

Placering: I anslutning till trapphus/övergång till övriga skolbyggnaden och till förrådet

Personantal: ingen stadigvarande vistelseyta.

TEKNIKRUM/FLÄKTRUM
Utrymme med plats för ventilationsaggregat för byggnaden.

STÄDUTRYMME
Antal: 1

Utformning: Minst 7 kvm stort.

Placering: Om utbyggnation sker i två plan ska städutrymmet vara beläget på våning 2.

Fast inredning: Golvbrunn för möjlighet att tömma skurmaskin. Utslagsho.

Personantal: ingen stadigvarande vistelseyta

TRAPPHUS INKL. HISS
Antal: 1

Utformning: I anslutning till entré till byggnad F med plats för tillgänglighetsanpassad hiss.

Placering: I anslutning till byggnad F:s entré. Det ska gå att ta sig från trapphuset vidare till angränsande byggnader. I samband med entré och trapphus ska tillgänglighetsanpassad hiss vara placerad.

Fast inredning: Trappa och hiss

Personantal: ingen stadigvarande vistelseyta

SAMLINGSRUM
Antal: 1

Utformning: Utrymme där det är möjligt att samla två klasser och ha genomgång samtidigt. Utrymmet kan vara exempelvis två klassrum med en vikvägg eller liknande.

Personantal: motsvarande två klasser

3. PÅVERKAN PÅ ÖVRIGA LOKALER PÅ SKOLAN

Följande utrymmen kommer att påverkas i den övriga skolan:

3.1 TEXTILSLÖJD

Idag är textilslöjden belägen i byggnad F. I samband med ombyggnationen kommer syslöjden behöva flytta temporärt till skolpaviljong och därefter till annat klassrum i angränsande byggnad. Detta klassrum kommer att behöva anpassas med ytterligare eluttag.

3.2 MATSAL

MATUTLÄMNING
Matsalen har idag en dåligt anpassad matutlämning där flödena inte fungerar med nuvarande elevantal. I samband med att skolans elevantal kommer att öka från 350 till 500 kommer matutlämningen behöva byggas om. Uppskattningsvis kommer 25-30 sittplatser i matsalen att försvinna till följd av detta.

SITTPLATSER
Antalet sittplatser i dagens matsal är 200 st. Byggs matutlämningen om kommer antalet sittplatser minska till 175 vilket innebär att tre separata sittningar kommer att behövas för att alla elever ska kunna äta. I det korta perspektivet kommer det vara möjligt med tre sittningar, men på sikt kan det komma att bli ett problem, framförallt för lågstadiet som består av fyra årskurser (F-3). Då årskurser kommer att behöva brytas (dvs. alla som går i samma årskurs kommer inte att kunna äta samtidigt) försvåras samläsning mellan de olika klasserna. Bullernivåerna upplevs idag som höga i matsalen. Ljuddämpande åtgärder kommer att behövas, exempelvis genom byte till bättre akustikplattor i taket samt genom ljudabsorbenter på väggar.

TILLAGNINGSKÖK
Tillagningsköket är idag något trångt. Kökets storlek är tillräcklig för att laga mat till skolans elever även efter utbyggnationen av skolan, men förutsättningarna för att fungera som tillagningskök för andra verksamheter kommer att bli begränsad. Idag lagas bland annat mat till delar av Österbybruks förskolor i Österbyskolans kök. Om köket framledes ska kunna användas som tillagningskök behöver varumottagningen, renseriet och köket byggas ut för att få plats med fler skåp och maskiner.

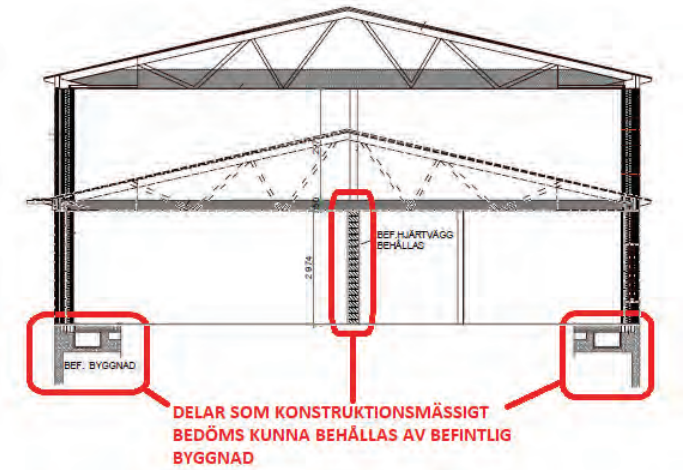
VARUMOTTAGNING
Nuvarande varumottagning till köket är inte säkert ur trafiksynpunkt. Så som angöringen är utformad idag backar lastbilar nedför en backe med skymd sikt. Nedfarten/uppfarten till varumottagningen används också som genväg från skolan till ICA av både vuxna och barn. Ett sätt att lösa problematiken skulle kunna vara att öppna upp en ny nedfart till varumottagningen där nuvarande cykelställ är placerat och leda upp trafiken via nuvarande nedfart/uppfart. Siktproblemen skulle dock, trots denna åtgärd, delvis kvarstå. Nya cykelställ behöver också placeras ut.

3.3 SKOLGÅRD
Österbyskolan har idag en fin skolgård som gjordes i ordning i samband med att skolan renoverades 2012-2014. Denna behöver dock anpassas för det ökade elevantalet (nuvarande elevantal 350, nytt elevantal 500).

4. UTREDNINGAR AV BEFINTLIG BYGGNAD F

4.1 KONSTRUKTIONSUTREDNING – HUR SER MÖJLIGHETERNA ATT BYGGA PÅ EN VÅNING UT?
Konstruktionsutredningen visar att möjligheterna att bygga ut byggnad F uppåt är begränsad. Ytterväggarnas konstruktion håller inte för en våning till vilket innebär att dessa måste rivas. Kvar av den gamla byggnaden blir då grundkonstruktion samt hjärtvägg, se bilaga 2 för typsektion. Enligt konstruktör bör det bli billigare att riva även hjärtväggen vilket i så fall innebär att endast krypgrunden bevaras. Åtgärder kommer emellertid vara nödvändiga i grundkonstruktion på grund av fuktproblem, läs mer under rubriken 2.2 Statusbesiktning nedan.

Kostnad för att bygga på en våning bedöms av konstruktör till ca 17 200 000 kr. Åtgärder av brister i grund enligt statusbesiktning, projekteringskostnader samt byggherrekostnader ingår inte i summan ovan.



Skiss – streckade delar rivs, grund och hjärtvägg kan behållas.

4.2 STATUSBESIKTNING

Under juni 2018 genomfördes en statusbesiktning av Österbyskolans byggnad F, se bilaga 3. Övergripande sammanfattning av rapporten fördelat per byggdel:

Grund
Resultatet av statusbesiktningen påvisar fuktproblem i krypgrund som fått till följd att luftkvaliteten bedöms som elak. Armeringskorrosion har uppstått i grundkonstruktionen.

Takkonstruktion
I takplåten förekommer korrosionsskador och bristfällande tätning mot takluckor där fukt har möjlighet att tränga in.
I vinden är isoleringen delvis nedtrampad. Landgångar saknas vilket gör ytan otillgänglig för besiktning. Tryckimpregnerat virke förekommer i konstruktionen.

Ytterväggar och grundkonstruktion
Med största sannolikhet är konstruktionen utförd med impregnerat virke, vilket bl.a. har återfunnits i hammarband i hjärtväggen. Impregnerat virke kan utsöndra lukter som påminner om mikrobiell lukt/mögellukt. Konstruktionen behöver därför sanneras från detta virke.

Övrigt
Ventilationsaggregat behöver bytas, el behöver moderniseras.

5. FORTSATT PROJEKTERING OCH BYGGNATION

5.1 FÖRSLAG TILL FORTSÄTTNING

Baserat på lokalbehov (se avsnitt 2) och status på byggnad F (se avsnitt 4) föreslås att Österbyskolans hus F rivs och ersätts med en ny byggnad i två våningar för Österbyskolans högstadium samt att matutlämningen i matsalen anpassas för det ökade elevantalet (se avsnitt 3). Syslöjden flyttar till intilliggande byggnad. Genom föreslagen placering, se nedan, kommer skolgården att bli större vilket är nödvändigt då elevantalet ökar med ca 40 %

Den nya byggnaden beräknas bli ca 1200 kvm stor.
Ytorna beräknas disponeras enligt följande:
Pedagogiska ytor: 750 kvm
Personalytor: 100 kvm
Tekniska ytor: 50 kvm
Övriga ytor: 300 kvm

Tänkt placering:

Tänkt placering av ny byggnad

Beräknad projektkostnad 30 000 000 kr (21 667 kr/kvm)

Fördelat enligt följande:

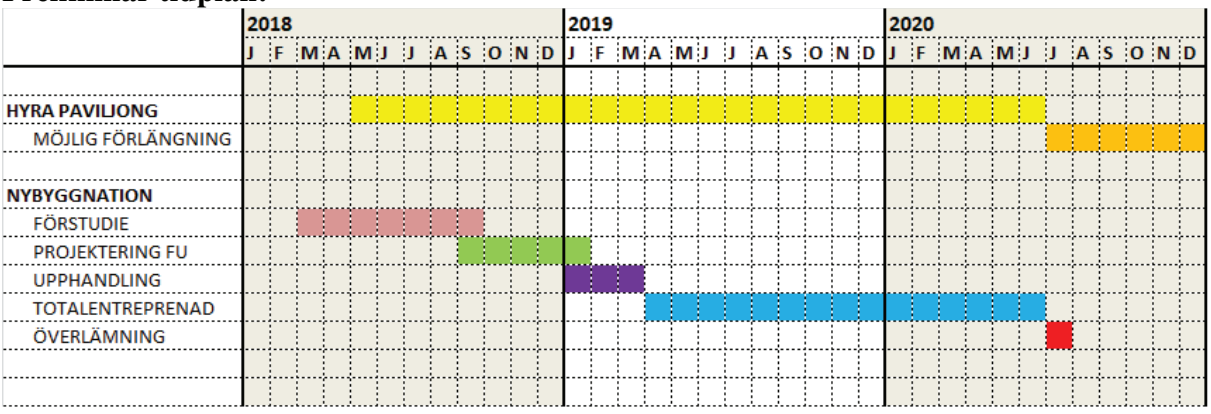
Förstudie	*300 000*
Projektering	*700 000*
Rivning	*1 000 000*
Byggnation	*22 000 000*
Byggherrekostnad	*3 000 000*
Risk (10%)	*3 000 000*

Beräknad hyreskostnad 2 302 273 kr/år

Hyreskostnaden är baserad på en avskrivningstid om 33år, internränta 1,75%, Driftkostnad 750 kr/kvm.

Påverkan på Barn- och utbildningsnämndens budget se bilaga 4

Preliminär tidplan:



5.2 ALTERNATIVA FÖRSLAG TILL FORTSÄTTNING

Alternativ 1

Åtgärd: Bygga ut byggnad i en våning, bevara gamla byggnaden. Sanera och åtgärda fuktproblem i grund på byggnad.
Projektkostnad: ca 30 000 000 kr baserat på totalrenovering i enlighet med statusbesiktning samt utbyggnation av 700kvm
Hyreskostnad: 2 302 273 kr
Påverkan på Barn- och utbildningsnämndens budget: se bilaga 4

Alternativ 2

Åtgärd: Bygga ut i två våningar med samma placering av byggnad som idag. Breddning av byggnad för att få plats med två klassrum bredvid varandra.
Projektkostnad: 35 000 000 kr
Hyreskostnad: 2 535 985 kr
Påverkan på Barn- och utbildningsnämndens budget: se bilaga 4

6. BILAGOR

Bilaga 1 – Prognos över antalet barn/elever per ort/skola tom 2040
Bilaga 2 – Principsektion påbyggnad av en våning på byggnad F
Bilaga 3 – Konditionsbesiktning inför beslut om ombyggnad
Bilaga 4 – Påverkan på Barn- och utbildningsnämndens budget

ÖSTHAMMARS KOMMUN – EN DEL AV ROSLAGEN

Senast uppdaterad: 2018-08-15

Tillväxt Östhammar	1,00	Tillväxt Alunda	1,00
Tillväxt Öregrund	1,00	Tillväxt Österby	1,00
Tillväxt Gimo	1,00		

Prognos över antalet barn/elever per ort/skola tom 2040

Antal folkbokförda per år

Uppskatt antal födda (genoms. senaste 5 år + ev tillväxt)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Östhammar	52	53	55	59	49	54	59	59	49	68	49	46	53	61	56	56	51	53	59	60	43	53	53	53	53	53
Snesslinge	1	5	9	6	10	3	8	4	8	6	12	10	7	6	3	10	6	11	5	5	6	7	7	7	7	7
Långalma	2	6	2	3	5	6	4	8	6	6	6	6	6	6	11	8	4	7	8	7	3	6	6	6	6	6
Öregrund	19	13	16	12	11	14	11	13	13	15	17	13	11	18	13	14	18	22	21	14	22	19	19	19	19	19
Gräsö	9	7	8	7	10	5	5	6	6	1	6	6	3	4	3	5	2	5	0	4	0	2	2	2	2	2
Hargshamn	6	3	4	3	3	1	4	0	3	7	4	5	4	4	1	3	3	3	5	3	4	4	4	4	4	4
Valö	6	5	7	4	6	3	5	2	4	6	6	6	6	4	4	8	6	4	5	7	6	6	6	6	6	6
Hökhuvud	5	2	4	4	4	4	2	5	4	5	7	3	5	4	5	7	3	7	4	6	4	5	5	5	5	5
Gimo	48	29	35	29	41	49	47	34	35	37	36	39	25	33	33	37	33	32	37	38	37	35	35	35	35	35
Alunda	40	46	67	44	60	52	39	50	57	63	55	53	48	57	61	53	60	45	65	54	47	54	54	54	54	54
Ekeby	7	8	2	8	5	5	7	1	8	3	9	2	11	11	7	11	4	6	8	8	7	7	7	7	7	7
Österbybruk	42	45	42	31	32	28	31	41	53	34	37	44	31	46	36	47	44	41	54	46	45	46	46	46	46	46
	237	**222**	**251**	**210**	**236**	**224**	**222**	**223**	**246**	**251**	**244**	**233**	**210**	**254**	**233**	**259**	**234**	**236**	**271**	**252**	**224**	**243**	**243**	**243**	**243**	**243**

Röda siffror = År med högt antal folkbokförda (fler än 236 barn, kommunen har fn 1180 barnomsorgsplatser/ 5 år = kommunen har fn kapacitet för 236 födda per år)

Antal 1-5 åringar/ort

Från 2019 ingår ett uppskattat antal födda i prognosen →

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Östhammar (336)	352	352	357	337	342	338	330	325	337	337	337	337	337	337	337	337	337	337	337	337	337	337	337	337	337	337
Öregrund/Gräsö (115)	115	114	115	117	119	113	113	116	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117
Gimo (220)	220	225	234	229	233	236	235	230	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229
Alunda/Ekeby (290/341 fr vt 19)	315	320	314	304	301	311	298	297	304	304	304	304	304	304	304	304	304	304	304	304	304	304	304	304	304	304
Österbybruk (219)	214	222	232	230	232	237	229	229	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230
Summa barn (1180 platser)	**1 216**	**1 233**	**1 252**	**1 217**	**1 226**	**1 234**	**1 206**	**1 198**	**1 217**	**1 217**	**1 217**	**1 217**	**1 217**	**1 217**	**1 217**	**1 217**	**1 217**	**1 217**	**1 217**	**1 217**	**1 217**	**1 217**	**1 217**	**1 217**	**1 217**	**1 217**

Kapacitet per ort inom parentes, inkl dagbarnvårdare och paviljonger. 70 % av Långamla ligger mot Östhammar och 30 % mot Öregrund. Hela hargshamn ligger mot Östhammar. Röda siffror indikerar fler barn än kapacitet på orten

Antal elever per grundskola

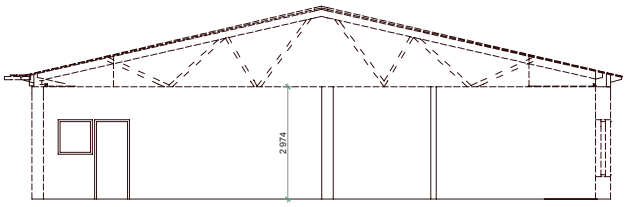
Från 2024 ingår ett uppskattat antal födda i prognosen →

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Frösåkersskolan (450, 600 fr 2020)	254	254	259	259	268	462	467	458	452	459	470	466	461	455	458	447	441	438	451	451	451	451	451	451	451	451
Edsskolan (250)	284	284	290	297	287	155	156	156	151	149	145	140	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148
Kristinelundsskolan (150)	153	154	153	156	149	86	88	89	86	86	84	81	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85
Snesslinge skola (75)	26	26	20	20	19	23	24	20	20	17	18	19	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Öregrunds skola (170)	128	133	133	135	139	143	148	154	154	160	160	164	156	156	159	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Gräsö skola (100)	14	17	14	14	13	14	11	10	8	6	8	6	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Vallon-Vretaskolan (300/410)	209	210	202	306	288	292	289	289	281	274	285	294	302	296	301	304	303	298	296	296	296	296	296	296	296	296
Hammarskolan (225)	142	154	161	183	188	189	197	196	202	205	204	199	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198
Vreta skolan (110)	146	138	128	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Olandsskolan (525+60= 585)	555	563	568	566	591	596	603	602	589	594	597	592	585	582	578	588	576	575	582	582	582	582	582	582	582	582
Ekeby skola (100)	25	33	31	40	33	28	29	26	29	30	28	27	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
Österbyskolan (350, 450 fr 2020)	362	377	381	400	413	413	414	426	434	436	451	451	461	460	462	467	459	459	460	460	460	460	460	460	460	460
Skola i annan kommun/friskolor	55	55	55	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80
Summa grsk-elever (2955 pl i egen vht)	**2354**	**2398**	**2395**	**2375**	**2387**	**2400**	**2425**	**2426**	**2406**	**2416**	**2450**	**2439**	**2450**	**2434**	**2443**	**2451**	**2423**	**2415**	**2434**	**2434**	**2434**	**2434**	**2434**	**2434**	**2434**	**2434**

Kapacitet per skola inom parentes. Röda siffror indikerar fler elever än kapacitet på skolan

Elevantal för höstterminen varje år, prognosen bygger på antalet folkbokförda vid varje tillfälle som prognosen uppdateras
Frösan 7-9 tom 2019 därefter 4-9. 100 % av Östhammar och Snesslinge. 60 % av Långalma 4-6, 100 % av Långalma 7-9. 100 % av Öregrund/Gräsö 7-9
Ed F-6 t om 2019 därefter F-3. 60 % av Östhammarsbarnen, 25 % av Snesslinge (fritt skolval), 60 % av Långalma (fritt skolval)
Kristinelund F-6 t o m 2019 därefter F-3. 40 % av Östhammarsbarnen
Snesslinge F-3. 75 % av barnen, resten söker Ed (fritt skolval)
Öregrund F-6. 100 % av Öregrundsbarnen, 40 % av Långalma, 10 % av Gräsö F-3 (fritt skolval), 100 % av Gräsö 4-6
Gräsö F-3. 90 % av barnen, resten söker Öregrund (fritt skolval)
Vallon 4-9 från ht 18. 100 % av Gimo, Valö, Hargshamn, Hökhuvud
Hammar F-3 fr ht 18. 100 % av Gimo, Valö, Hargshamn, Hökhuvud
Vreta ingår i Vallonskolan fr ht 18
Oland F-9. 100 % av Alunda, 100 % av Ekeby 4-9
Ekeby F-3. 100 % av Ekebybarnen
Österbyskolan F-9. 100 % av barnen

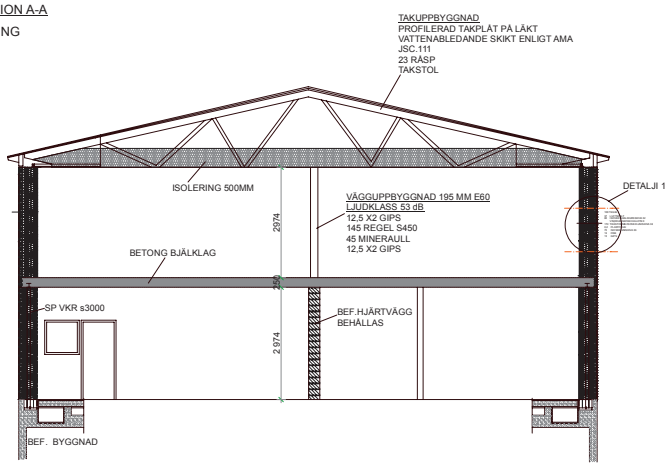
RIVS



BEF. BYGGNAD

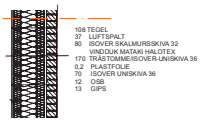
SEKTION A-A

RIVNING



SEKTION A-A

PÅBYGGNAD



DETALJI 1

TEGELVÄGG

SKALA 1:100

0 1 2 5 10

METER

BET	ÄNT	ÄNDRINGEN AVSER	SIGN	DATUM

UTREDNING

ÖSTERBYSKOLAN

ÖSTERBY 1:304, ÖSTHAMMARS KOMMUN

TYRÉNS

TYNGSGATAN 57B
753 23 UPPSALA

TEL 018-56 2 26 00
URL www.tyrens.se

UPPDRAG NR	UTFÖRD AV	HANDLÄGGARE
287474	KAJ RAHIM	PER HAGENGRAN
DATUM	GRANSKAD	
2019-06-14	PER HAGENGRAN	

Sektioner

SKALA	HANDLING
1:50 (A1) 1:100 (A3)	A-40-2-100

C:\BIM\287474\Arkitektur\Arkitektur_detalj 2019-06-13.rvt

18U1670

Konditionsbesiktning inför beslut om ombyggnad

Österbyskolan, hus F

Bjerking AB Strandbodgatan 1, Uppsala. Hornsgatan 174, Stockholm. Växel 010-211 80 00. bjerking.se

Österbyskolan, hus F

Uppdragsnamn
Östhammar konditionsbesiktning
Östhammar
Stångörsgatan 10

Uppdragsgivare
Östhammars kommun
Johanna Yngve

Vår handläggare
Daniel Jansson
Telefon 010-211 81 10
daniel.jansson@bjerking.se
Granskad av Magnus Olof-Ors

Datum
2018-08-15
Senast rev.datum
-

Bakgrund

Uppdrag

Österbyskolan är i behov av ökade lokalytor på grund av ett ökat elevunderlag. En eventuell tillbyggnad av skolan för 150 elever utreds och denna rapport är en del av beslutsunderlag inför eventuell ombyggnad av Hus F till undervisningslokaler.

Uppdraget består av en konditionsbesiktning av befintlig byggnad för att undersöka nödvändiga underhållsåtgärder under de närmaste åren samt kostnadsuppskattning för ombyggnad utifrån byggnadens nuvarande storlek och byggnadshöjd.

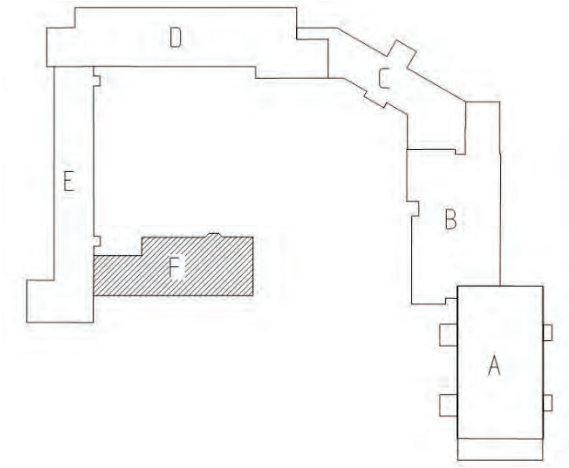
Platsbesök och okulär besiktning utfördes 2018-07-02 av Daniel Jansson, Magnus Olof Ors, Urban Nordström samt Patrik Sundelius, Bjerking AB. Vid besiktningen närvarande även representanter från Östhammars kommun: Johanna Yngve, Fredrik Nyman och Thomas Tidstrand.

Denna rapport grundar sig på okulärbesiktning av byggnaden på ut och insida, samt stickprovsmässig kontroll och fuktmätning.

Byggnad

Hus F är enplansbyggnad på krypgrund med fasad av tegel och sadeltak belagd med plåt, byggnaden är sammanbyggd med hus E via länkbyggnad.

För närvarande rymmer hus F i huvudsak bibliotek och undervisningslokal för textilslöjd. Biblioteket kommer under 2018 flytta till nya lokaler.



Underlag

Handlingar i projektserver ProjectCompanion, muntliga uppgifter från vaktmästare, teknisk förvaltare och entreprenören Sh bygg. Konstruktionsritningar har inte varit tillgängliga.

Historik

Österbyskolan byggdes i slutet av 1960-talet och har sedan dess byggts om och till vid flera tillfällen, nu senast 2013-14 av Sh bygg. Hus F byggdes om till bibliotek cirka 1990 då bland annat burspråket tillkom mot skolgården. Vid renoveringen 2013-14 så bestod utvändiga arbeten av omdränering av grunden och fasadarbeten, invändigt så iordningställdes textilsalen och ett pentry.

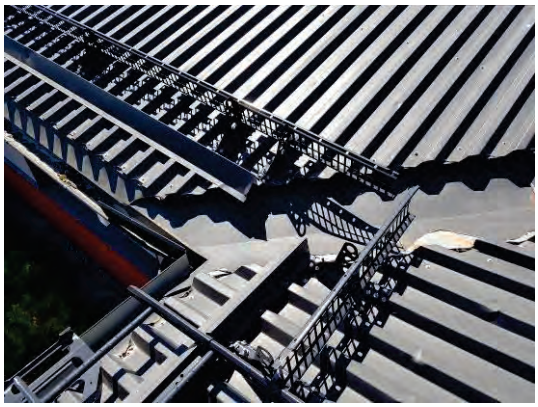
Nuläge

Vid platsbesök konstaterades att byggnadens underhållsbehov till största del hänger samman med krypgrunden. Genomförd omdränering/grundisolering tycks ha inneburit att krypgrunden är torrare än tidigare men marken är i den aktuella delen fuktig och luftkvaliteten bedöms som elak. Ångspärr saknas och marken har luktsmittats. Skador i betongkonstruktionen finns på flertal ställen orsakade av rostangrepp på ytlig armering.

Till vänster; översiktsbild krypgrund. Till höger; rostande armering.

Sockel, fasad, fönster, dörrar och avvattningssystemet bedöms vara i gott skick och utan behov av nära förestående åtgärder.

Yttertaket är endast okulärt besiktigad. Takytskiktet består av svart korrugerad plåt. Färgflagningar och mindre rostangrepp kunde ses på taket. Det finns brister på tätning mot takluckor och risk föreligger för att vatten tränger ner i byggnaden.

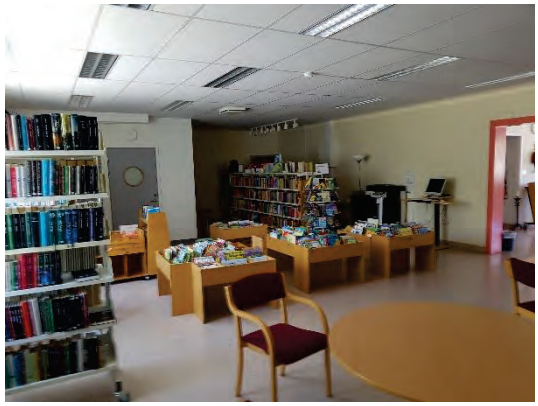


Till vänster; översiktsbild tak. Till höger; färgflagning i ränndal och mindre rostangrepp i plåt.

Vinden nås endast via utvändiga takluckor med bristfällig låsanordning. Landgångar saknas på vinden vilket gör att den är svår att besiktiga och eventuella läckage blir svåra att upptäcka. Isoleringen på vinden är delvis nedtrampad. Tryckimpregnerat virke förekommer i takkonstruktionen.

Till vänster; nedtrampad isolering på vinden. Till höger; tryckimpregnerat virke vid taknock.

Invändiga ytskikt är i gott skick och utan behov av nära förestående åtgärder med nuvarande användning av lokalerna.



Till vänster och höger: översiktsbild bibliotek.

Riskkonstruktioner i byggnaden

Krypgrund betraktas idag som känd riskkonstruktion. Det är en känslig konstruktion ur fuktsynpunkt bland annat beroende på årstidsvariationer i temperatur och fuktbelastning från mark. Under de perioder då lufttemperaturen utomhus är högre än i kryputrymmet, kommer varm fuktig luft in i ett kallare utrymme och höjer då den relativa luftfuktigheten i krypgrundsutrymmet.

Erfarenhetsmässigt har det visat sig att när virke som är behandlat med kemiskt träskyddsmedel blir angripet av mikrobiell påväxt ofta så luktar det starkare än virke som ej är behandlat. Klorfenoler framför allt pentaklorfenol har använts för impregnering av trä från mitten av 50-talet och fram till i början av 80-talet. Då virke som är behandlat med klorfenoler påverkas av fukt och mikroorganismer kan det bildas kloranisoler. Dessa ämnen har en kemisk lukt vilket kan påminna om mikrobiell lukt (mögellukt). Detta gör att sanering av dessa ämnen är omständligt och oftast omfattande.

Ny användning

Nedanstående åtgärdsförslag och kostnadsuppskattning utgår från att tre stycken klassrum med tillhörande utrymmen (grupprum mm) inreds i hus F.

Åtgärdsbehov

Bygg

Krypgrund: Bortplockning av material som ligger på marken, marken toppsugs pga luktsmitta. Montering av geotextilduk samt inblåsning av tvättad singel. Marken täcks med plast (ångspärr) med god kvalitet. Viktigt att tänka på att man viker upp plasten mot grundmuren ca 0,4 meter upp. Plasten fästs mot grundmuren med omlottskarvar som tejpas med överlapp för att minska fuktavdunstningen från marken till krypgrunden. Denna lösning är en bra konstruktion för att komma till rätta med fuktproblemen från marken. Montering av sorptionsavfuktare som är anpassad till krypgrunden. Avfuktaren ser till att luftfuktigheten i krypgrunden hålls på en säker nivå. Nackdelen med lösningen är att den är beroende av driftsäkerheten samt att den tekniska installationen kräver underhåll och har en begränsad livslängd.

Bjerking rekommenderar att besiktning bör utföras av övriga krypgrundsutrymmen i Österbyskolan för att undersöka eventuella liknande brister.

Stomme: Enligt muntlig uppgift finns det troligen tryckimpregnerat virke i väggkonstruktionen, vilket bedöms som sannolikt med tanke på byggnadsåret och att tryckimpregnerat virke konstaterats förekomma på vinden ovan hjärtväggen/remstycke vid taknocken. En framtida ombyggnad bör därför säkerställa att tryckimpregnerat virke inte förekommer i syll eller vägg. Före friläggning och för att stödja beslut om åtgärd bör provtagning och kontroll av väggkonstruktionen utföras, dessutom kan en så kallad ’PAH riktad mätning’ utföras. Analysen av provtagningen används även för att fånga upp förekomst av klorfenoler och kloranisoler som påvisas då tryckimpregnerat virke har utsatts för fukt.

Vindsutrymme: Byte av isolering och montering av landgångar samt iordningställande av förbättrat tillträde.

Klimatskal: Översyn av taksäkerhet och takluckor. Målning av plåt (exempelvis ränndalar och rostande detaljer).

Invändigt: Ombyggnad till ny användning för undervisning. Omfattar bland annat hel ytskiktrenovering med rivning av lättväggar och uppförande av nya rumsavskiljande väggar. Nya WC/RWC samt utbyggnad av fläktrum pga ökat kapacitetsbehov.

VVS

Befintligt ventilationsaggregat är ok med nuvarande användning men den framtida användningen av lokalerna kräver att ett nytt, större aggregat installeras.

EL

El- och teleinstallationer i byggnaden är från renovering på 1990-talet samt från senaste renoveringen 2013. Styr- och reglerinstallationer i byggnaden är utbytt vid renoveringen 2013.

Vid fortsatt användning utan att planlösningen förändras krävs inga elarbeten med undantag för säkerställande av att vägguttag matas via jordfelsbrytare.

För att inreda byggnaden med tre stycken klassrum krävs omfattande åtgärder av elanläggningen.

Miljö

Materialinventering ska vara utförd enligt muntlig uppgift men har ej varit tillgänglig vid framtagning av denna rapport.

Kostnadsuppskattning

Kalkylen avser upprustning av befintlig byggnad till modern standard med ny utformning som undervisningslokaler. Kalkylen innehåller bedömda kostnader inklusive byggherrekostnader såsom projektering, byggledning, besiktning mm. Kostnader är angivna i 2018 års prisnivå. Kostnadsuppskattningarna grundas på erfarenhetsmässiga bedömningar, nyckeltal och med stöd av Wikells Sektionsfakta.

Uppskattad projektkostnad för renovering och upprustning till ny användning av hus F: ca **7 000 000 kr** (kostnad är angiven exklusive moms). Fördelning av kostnaderna redovisas i tabell 1 nedan.

Uppskattad BTA för byggnaden är ca 560 m². Kostnaden ger ett nyckeltal för ombyggnaden på **ca 12 800kr/m²** (inklusive byggherrekostnad).

KOSTNADER FÖR RENOVERING/OMBYGGNAD, HUS F		
	Bygg	3 000
	Rör	350
	Luft	1 000
	El	1 300
	Summa	**5 650**
Projekterings-/byggherrekostnader		850
Oförutsett	10 %	650
TOTALSUMMA		**7 150**
Uppskattade kostnader i tusental kronor, exklusive moms		

Tabell 1, kostnadsuppskattning Hus F.

Skulle provtagning och friläggning konstatera att sanering av väggkonstruktionen från tryckimpregnerat virke inte är nödvändig skulle totalsumman ovan minska med ca 0,5-1 mnkr.

Observera att konditionsbesiktning byggnaden inte har utförts inom detta uppdrag. Dessutom har inte något lokalprogram tagits fram och någon projektering har ännu inte utförts varför kostnaderna blir mycket grova uppskattningar.

ÖSTHAMMARS KOMMUN
– EN DEL AV ROSLAGEN

Barn- och utbildningskontoret

Datum
2018-08-14

Sid
1 (1)

Ökade hyreskostnader i samband med utbyggnation av Österbyskolan

Bakgrund

Barn- och utbildningsnämnden fattade 2018-05-17 beslut om att ytterligare 150 elevplatser behöver skapas i Österbyskolan. Tekniska kontoret har utrett frågan och föreslår en om- eller utbyggnation till en kostnad om 30 - 35 mkr.

Begäran om utökad budgetram

Utbyggnationen beräknas ge en hyresökning om 2,3 - 2,5 mkr.

Barn- och utbildningsnämnden kommer i sin flerårsbudget för 2020-2022 att begära utökad budgetram för att klara hyresökningen som utbyggnationen innebär. Flerårsbudgeten kommer, enligt nu gällande tidsplan, att presenteras i september 2018.

Sara Ersund
Ekonom

Yttrande angående remisspromemoria över Statens skolverks och Statistiska centralbyråns möjligheter att behandla känsliga personuppgifter i vissa skolformer respektive deltagande i folkhögskolan m.m.

Förslag till beslut

Barn och utbildningsnämnden föreslås besluta
att Barn och utbildningsnämnden i Östhammars kommun har inget att invända.

Sammanfattning

Regeringskansliet har remiterat promemorian över Statens skolverks och Statiska centralbyråns möjlighet att behandla känsliga personuppgifter i vissa skolformer respektive deltagande i folkhögskolan m.m. för yttrande från Östhammars kommun senast 31 oktober. Remissen har överlämnats till Barn och utbildningsnämnden som underlag inför kommunstyrelsens yttrande. Kommunstyrelsen önskar yttrande från Barn och utbildningsförvaltningen senast 2018-09-24.

Promemorian har utarbetats inom Regeringskansliet(Utbildningsdepartementet). I promemorian lämnas förslag till ändringar i förordningen (2001:100) om den officiella statistiken. Syftet är att ge Statens skolverk och Statistiska centralbyrån(SCB) möjlighet att behandla vissa känsliga personuppgifter om elever i vissa skolformer respektive deltagande i folkhögskolan för framställning av statistik över berörda utbildningsformer.

Det föreslås att Skolverket ska få behandla känsliga personuppgifter som avser hälsa för elever inom skolformerna grundsärskola, specialskola, gymnasiesärskola och särskild utbildning för vuxna.

Det föreslås vidare att SCB ska få behandla känsliga personuppgifter som rör enskilda individers hälsotillstånd för framställning av officiell statistik över folkhögskolan.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2019.

Inom Östhammars kommuns Barn och utbildningsförvaltning har olika tjänstemän med bl.a. ansvar för särskola samt för att ta fram statistik, tagit del av remisspromemorian och har inget att invända. Någon folkhögskola finns inte i Östhammars kommun.

Handläggare:
Anders Ahlström

Datum:
2018-08-15

Diarienummer:

Kommunstyrelsen, Östhammars kommun

Underlag beträffande motion, dnr KS-2018-180-1

Följande underlag lämnas beträffande den motion som Ingemar Adén, Lokalpartiet BoA, inlämnat till Östhammars kommun.

Beträffande frågeställningen i motionen

Fråga. Vad har räddningsnämnden tagit för beslut gällande bemanningen på Östhammars brandstation, när 2 människor har omkommit i en brand i Östhammars tätort 2017.

Räddningsnämnden har beslutat att ambitionsnivån för bemanningen av Östhammars brandstation ska vara ett brandbefäl och fyra brandmän i beredskap dygnet runt, ytterligare ett brandbefäl och två brandmän dagtid vardagar samt ett brandbefäl nivå 2. Dagtidsresursen om tre personer kan nyttjas i hela brandförsvarets område.

Nämnden fattar beslut beträffande dimensionering av räddningstjänst baserat på den riskanalys som ligger till grund för handlingsprogrammet för förebyggande verksamhet och räddningstjänst (omfattande bland annat invånarantal och olycksstatistik) samt underlag beträffande körtider inom och mellan de olika brandstationernas primära utryckningsområden.

Bemanningen bedöms vara väl tilltagen utifrån beslutsunderlagen. Bedömningen är gjord ur ett lokalt perspektiv men även ur ett helhetsperspektiv. Att beskriva räddningstjänstens förmåga utifrån en enskild brandstation ger inte en bild av systemets samlade förmåga. Bemanningen av Östhammars brandstation bidrar bland annat till att ett antal materieldepåer underhålls på orter där brandförsvaret inte har brandstationer. Ett brandbefäl nivå 2 innebär en bättre arbetsmiljö för våra brandbefäl på deltidsbrandstationerna i området vid större eller mer komplexa insatser.

Som jämförelse kan noteras att bemanningen som idag finns på Östhammars brandstation överstiger den som finns på orterna Almunge, Björklinge, Gimo, Storvreta, Söderfors och Österbybruk.

Postadress: Uppsala kommun, Brandförsvaret, 753 75 Uppsala
Besöksadress: Viktoriaanläggningen, Almungevägen 33 • Telefon: 018-727 30 00 • Fax: 018-727 30 19
E-post: brandforsvaret@uppsala.se
www.uppsala.se

Uppföljning av räddningsinsatser genomförs alltid. Dödsbränder är naturligtvis alltid tragiska och ett av räddningsnämndens högst prioriterade områden att arbeta med, såväl förebyggande som avhjälpande. Det är dock ett område med många och komplexa komponenter som gör att det inte alltid går att dra säkra slutsatser om hur räddningstjänstens förmåga hade inverkat på den enskilda händelsen.

Beträffande kostnadsjämförelsen i motionen

När brandstationen var bemannad dygnet runt, var årskostnaden på 16 miljoner, ju har vi en ”obemannad” brandstation för en kostnad på 22 miljoner.

Förutom en årlig kompensation med index, för att behålla den ambitionsnivå som fanns när samarbetet inleddes, togs vid inledandet av samarbetet beslut om att höja kommunbidraget med cirka 18 %, utspritt över de första tre åren. För de pengarna genomfördes en mycket stor satsning på kompetens-höjning av personalen i tidigare Räddningstjänsten Norduppland samt en rejäl ökning av standarden på såväl fordonsflottan som räddningsutrustning och skyddsutrustningen.

Det nuvarande kommunbidraget omfattar även hyreskostnader för brandstationerna. De kostnaderna låg tidigare i respektive kommun och syntes då inte som en kostnad för dåvarande räddningstjänst-förbund.

Vidare ökar hyreskostnaderna vid nybyggnation av brandstationer, som exempelvis i Gimo. Det förut-sätter dock att avtal om detta tecknas mellan kommunerna.

Beträffande påståendet om ”... en ”obemannad” brandstation...” bör det sägas att våra deltidsbrand-stationer är en fantastisk samhällsresurs och våra medarbetare som bemannar dessa både har ett genuint engagemang och gör bra räddningsinsatser. Kostnaden som motionen refererar till är en del av samarbetets totala kostnader för 17 brandstationer, fem räddningsvärn, materieldepåer samt en del av Sveriges största räddningscentral.

Västmanlandsbranden 2014, och även årets större bränder, visar tydligt på vikten av goda samarbeten beträffande räddningstjänst. Genom att samarbetet mellan Tierp, Uppsala och Östhammars kommuner har ett starkt brandförsvar skapats. Brandförsvaret samarbetar gränslöst med samtliga omkring-liggande räddningstjänster och direkt med sex andra räddningstjänster om larm och ledning. Det skapar förmåga att hantera större och komplexa händelser, såväl inom eget område som andras områden.

Beträffande kravet i motionen

Lokalpartiet BoA kräver att Östhammars brandstation bemannas hela dygnet och att samtliga resurser återgår till Östhammars brandstation.

Brandstationen i Östhammar är idag bemannad dygnet runt med två brandbefäl och fyra brandmän. Under dagtid i veckorna tillkommer ytterligare ett brandbefäl och minst två brandmän.

Kravet saknar faktabaserat stöd från riskanalys och körtidsanalyser. Dagens bemanning bedöms erbjuda ett tillfredställande och likvärdigt skydd mot olyckor.

I tjänsten, dag som ovan

Anders Ahlström, brandchef

Östhammars kommun
Kommunfullmäktige

MOTION.

ÖSTHAMMARS KOMMUN
Kommunstyrelsen
2018 -03- 12
Dnr
Dpl

Datum; 2018-03-27
Partinamn; Lokalpartiet BoA
Frågeställare; Ingemar Adén
Frågan ställs till; Margareta Widén Berggren

Fråga.

Vad har räddningsnämnden tagit för beslut gällande bemanningen på Östhammars brandstation, när 2 människor har omkommit i en brand i Östhammars tätort 2017.

Kommentar och utvärdering av branden i Ullrikesberg, Insatsen gick bra !!?

Synpunkter.
Det räcker inte med en resurs, som ska åka från Östhammars brandstation inom 90 sek., en resurs som inte har verktyg för att komma in i släckområdet, **för att rädda liv,**
Branden på Marinvägen, tog det 16-17 minuter innan brandbilen var på plats.
Om brandstationen hade varit bemannad, hade brandbilen med personal varit på plats inom 3 minuter.
Branden i Öregrund är också ett exempel på tid och resurser.

När brandstationen var bemannad dygnet runt, var årskostnaden på 16 miljoner, nu har vi en "obemannad" brandstation för en kostnad på 22 miljoner.

Vi ska vara väldigt klara med, att det inte är fel på brandpersonalens arbeten.

DET ÄR ETT ORGANISATIONSFEL INOM RÄDDNINGSTJÄNSTEN, SOM STYRS AV RÄDDNINGSNÄMNDEN.

Lokalpartiet BoA kräver att Östhammars Brandstation bemannas hela dygnet och att samtliga resurser återgår till Östhammars Brandstation.

Östhammar 2018-03-09

Ingemar Adén
Lokalpartiet BoA

Årsredovisning för räkenskapsåret 2017

Styrelsen och verkställande direktören avger följande årsredovisning.

Innehåll	Sida
Förvaltningsberättelse	2
Resultaträkning	9
Balansräkning	10
Förändring av eget kapital	12
Kassaflödesanalys	13
Noter	14

Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i tusental kronor.
Uppgifter inom parentes avser föregående år.

Förvaltningsberättelse 2017

VD har ordet

Ett händelserikt år

Året 2017 har präglats av förnyelsearbete såväl inom den administrativa organisationen som inom det operativa arbetet på fältet. Nyproduktion av hyresbostäder har tagit fart och ett 50-tal nya "Hem att längta till" har påbörjats. Investeringsvolymen har nått en historisk hög nivå, cirka 100 miljoner kronor.

Utveckling av fastighetsbeståndet

Under året påbörjades 23 hyreslägenheter i Alunda samt 17 lägenheter i Gimo. Projektering och upphandling av 6 stycken vindslägenheter i Österbybruk med byggstart våren 2018 har också påbörjats. Sammanlagt har statligt investeringsstöd för nyproduktion av hyresbostäder på närmare 20 miljoner kronor beviljats Stiftelsen Östhammarshem.

Två handelslokaler på Dannemoravägen 8 har byggts om till två bostadslägenheter med 2 rum och kök. En affärslokal vid Vallonvägen, Österbybruks torg, har delats upp i och tagits i bruk för tre mindre lokaler för tjänsteföretag.
En villafastighet strategiskt belägen intill Mästersmeden i Österbybruk har förvärvats.

Detaljplanearbetet för projektet "Sjöblick" i Östhammar pågår och samråd har skett med efterföljande bearbetning inför granskningsskedet.

Solgården i Östhammar har tjänstgjort som kommunens tillfälliga bostäder för ensamkommande flyktingbarn.

Teknik- och miljöinsatser

Åtgärder på grund av radonförekomst har färdigställts i Eknäsområdet, Österbybruk. Omställning av uppvärmningssystem till bergvärme har inletts på gruppbostäderna vid Edsvägen och Kanikebol och ny värme- och ventilationsanläggning har installerats på Prästgatan i Östhammar också den med bergvärmeteknik. Ventilations- och stamrenovering med åtföljande takombyggnad har skett på fastigheterna vid Köpmangatan 10-14 i Gimo.

Företagets -"trimning" och ekonomisk utveckling

Ett arbete att effektivisera och optimera uthyrningsprocessen har utförts med mycket gott resultat. Vakansgraden har därigenom sjunkit och vid årsskiftet var samtliga bostadslägenheter uthyrda. Översyn av organisationen och arbetsprocesserna har genomförts med målet: "En arbetsplats att längta till"! En liknande genomlysning av förvaltningsprocessen har på påbörjats med målsättning att med fastighetsförvaltningens egna medarbetare i högre grad utföra reparationsarbeten och därmed minska beställda arbetsinsatser av externa entreprenörer.
Fyra nya medarbetare har rekryterats under året, som ersättning för de som tidigare år lämnat sin anställning.

Det ekonomiska läget

År 2017 har kännetecknats av en stabil och positiv utveckling.
Lånekostnaderna under 2017 har vid omsättning av gamla lån kunnat minskas ytterligare bland annat på grund av det extremt låga ränteläget.

Kreditinstitutet Kommuninvest har beviljat "Gröna lån" med en liten räntesubvention som grundar sig på Östhammarshems miljöinriktade byggprojekt. De gröna lånen utgör nu ca 23 % av låneportföljen.

Tack till alla medarbetare

Jag vill tacka alla medarbetare för hängivet engagemang och värdefulla arbetsinsatser som bidragit till årets goda resultat.

Januari 2018

Anders Erixon

VD Östhammarshem

Information om verksamheten

Stiftelsen Östhammarshem har enligt sina stadgar till uppgift att förvärva fastigheter för att därpå uppföra och förvalta bostadshus med tillhörande affärslägenheter och kollektiva anordningar.

Flerårsjämförelse

Bolagets ekonomiska utveckling i sammandrag.

		2017	2016	2015	2014
Nettoomsättning	tkr	155 696	153 198	154 400	147 684
Resultat efter finansiella poster	tkr	26 738	33 426	30 221	27 170
Rörelsemarginal	%	21,6	26,6	25,9	27,6
Avkastning på eget kapital	%	18,7	27,2	31,6	35,6
Balansomslutning	tkr	802 795	718 813	706 693	661 644
Soliditet	%	17,8	17,1	13,5	11,5
Antal anställda	st	17	20	19	18

Nyckeltalsdefinitioner framgår av not 1

Väsentliga händelser under året

Nybyggnad av hyresbostäder har under året påbörjats med 23 hyreslägenheter i Alunda samt 17 lägenheter i Gimo med beviljat statligt investeringsstöd på närmare 20 miljoner kronor. Projektering och upphandling av 6 st. vindslägenheter i Österbybruk med byggstart våren 2018 har även beviljats investeringsstöd.
Radonåtgärderna i etapp II på Eknäsområdet har avslutats.
En översyn av organisationen och arbetsprocesserna har genomförts med målet: "En arbetsplats att längta till"!
Uthyrningsprocessen har trimmats med bland annat minskade vakanskostnader som resultat. Fyra nya medarbetare har rekryterats som ersättare för tidigare avgångar.

Framtida utveckling och risker

Finansiering

Företagets förfallna lån har kunnat omsättas till historiskt låga räntenivåer. Några lån har till och med negativ ränta. Nuvarande räntenivåer med negativ styrränta kan i framtiden förväntas medföra ökade lånekostnader.
För att minimera denna risk arbetar företaget aktivt med att säkerställa finansiell beredskap genom att sprida låneförfallen jämnt över tiden och fördelningen av rörlig respektive fast ränta. Kreditinstitutet Kommuninvest har kunnat beviljat s.k. Gröna lån med räntesubvention på grund av Östhammarshems miljöinriktade projekt.

Operationell risk
Företaget är certifierat enligt kvalitetsledningssystemet ISO 9000:2015 samt miljöledningssystemet ISO 1400:2015. Uppföljning görs löpande i syfte att förbättra och förstärka företagets olika arbetsprocesser. Det återkommande externa och interna revisionsarbetet är ett viktigt verktyg för att kartlägga bland annat operationella risker.

Vid sidan av hög medvetenhet i organisationen om dessa risker, finns det policyer och instruktioner gällande hur verksamheten ska bedrivas. Dessa policyer och instruktioner omfattar bland annat system- och personalrelaterade frågor samt administrativa processer.

En viktig aspekt i detta sammanhang är företagets strävan att upprätthålla hög professionalism, god etik, god arbetsmiljö och gott arbetsklimat. Dessa ambitioner tillsammans med strikta policyer och fungerande kontrollrutiner minskar de operationella riskerna.

Strategisk risk

Risker i anslutning till affärsomgivningen
Östhammarshem äger och förvaltar en stor andel av hyresbostäderna inom Östhammars kommun. För närvarande pågår en politisk debatt i Sverige gällande förutsättningarna för olika upplåtelseformer där hyresrätten i flera avseende har varit missgynnad. Statliga investeringsstöd till nybyggnad av hyresbostäder har under året preciserats och legat till grund för Östhammarshems produktion av 23 lgh i Alunda och 17 lgh i Gimo. Byggkostnadsutvecklingen, statliga stimulansåtgärder och beskattningsregler är bland faktorerna som påverkar framtida möjligheter till nyproduktion av hyresrätter. Den heta byggmarknaden i Uppsala påverkar möjligheterna och intresset från byggentreprenörerna att åta sig uppdrag i regionens mer perifera delar.

Lokala marknads- och kundrisker
Företagets intäkter är beroende av uthyrningsgraden som under 2017 varit rekordhög. Bostadsefterfrågan och hyresbetalningsförmågan står i direkt förhållande till den lokala arbetsmarknaden i Östhammars kommun. Väg 288:as upprustning och därmed förkortade pendlingstider möjliggör även en efterfrågan från Uppsalas bostadssökande.

Konkurrenssituations- och prisrisk
En ökad produktion av bostadsrätts-, hyresrättslägenheter och villor inom kommunen påverkar efterfrågan av hyreslägenheter hos Östhammarshem.
Kostnaderna för nyproducerade hyreslägenheter är höga och svåra att få täckning för genom högre hyresnivåer. Fasta kostnader för drift och underhåll av hela bostadsbeståndet ökar och täcks inte av de med hyresgästföreningen förhandlade hyreshöjningar.

Ägarförhållande
Företaget drivs i form av Stiftelse.

Styrelse
Företaget är stiftat av Östhammars kommun och kommunfullmäktige har utsett följande ledamöter för perioden 2015-2018.

Ordinarie ledamöter	Suppleanter
Örjan Mattsson, ordf. (s)	Paul Sandberg (s)
Allan Kruukka, vice ordf. (m)	Yvonne Bertilsdotter-Wahlbeck (mp)
Bertil Alm (c)	Nina Iversen (c)
Inge Gustavsson (c)	Roine Johansson (c)
Mikael Myhrberg (sd)	Linn Myhrberg (sd)
Ingvar Skönstrand (s)	Ida Adolfsson (s)
Margareta Widen-Berggren (s)	Lisa Norén (s)

Revisorer
Räkenskaper och förvaltning har granskats av auktoriserad revisor Daniel Öberg, Ernst & Young AB Uppsala samt av kommunfullmäktige utsedda förtroende-mannarevisorerna Ebbe Bernsell (ersattes 26 september av Dick Ahlström) och Gunnar Rydvall.

Verkställande Direktör
Anders Erixon

Anslutning
Företaget är anslutet till Sveriges Allmännyttiga Bostadsföretag (SABO) och Fastighetsbranschens Arbetsgivarorganisation (Fastigo) samt Husbyggnadsvaror (HBV).

Bostadsmarknad
Under 2017 var i genomsnitt alla bostadslägenheter i beståndet uthyrda. Vid årsskiftet 2017/2018 var alla lägenheter uthyrda. Omflyttning har skett i 14 % av bostadslägenheterna.
Kvarboenderabatt lämnas till hyresgäster med boendetider mer än 10 år i samma lägenhet. Rabatt utgår med 20 % på en månadshyra. För boendetid mer än 20 år lämnas ytterligare rabatt med 500 kr/år.

Förvärv / Försäljningar
En villafastighet har förvärvats i Österbybruk.

Kapitalhantering
Under året har 145 miljoner kr av lånestocken (26%) omsatts.

Hyresförhandlingar
Vid hyresförhandlingar i december 2017 avtalades om en hyresökning på 0,79 % för år 2018.

Medel till hyresgästföreningen
Förhandlingsersättningen är 12 kr/lägenhet och ingår i förhandlingsordningen. 100 000 kronor har ytterligare anslagits för bo-inflytandeverksamhet. Till Hyresgästföreningen har för 2017 utbetalats 248 968 kr i förhandlingsersättning och för bo-inflytandefrågor 29 407 kr.

Underhåll bostadslägenheter
Periodiska underhållsåtgärder har utförts enligt plan. Det innebär att överenskomna underhålls intervaller har följts.
Målning och tapetsering utförs vart 12:e år, byte av golvbeläggning efter behov samt byte av vitvaror vart 17:e år.

Kvalitet
Östhammarshem är kvalificerat av RISE, Research Institutes of Sweden, enligt SS – EN ISO 9001:2015 samt miljöcertifierat enligt SS – EN ISO 14001:2015.

Ekonomi

Resultaträkning
Årets omsättning har ökat med 1 712 tkr till 155 696 tkr.

Antalet outhyrda objekt har medfört ett hyresbortfall på totalt -765 tkr (-1 478 tkr).

Hyresbortfallet på bostäder är 0,15 % (0,5%).

Förutom det direkta hyresbortfallet tillkommer rabatter och hyresreduktioner på -823 tkr (-767 tkr).

Rörelsens underhållskostnader har ökat med 9 283 tkr.

Räntekostnaderna har minskat med 638 tkr.

Den genomsnittliga skuldräntan har under året varit 1,16% (1,46%).

Avskrivningarna uppgår till -23 143 tkr (-21 866 tkr).

Under året har byggnader avskrivits med ca 2 % av anskaffningsvärdet.

Det redovisade resultatet uppgår till 13 397 tkr (+23 381 tkr).

Balansräkning
Balansomslutningen har ökat med 83 982 tkr.

Förslag till vinstdisposition
Till styrelsens förfogande står följande vinstmedel:

Balanserad vinst		98 651 622
Årets vinst		13 397 240
	Kronor	112 048 862

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att

I ny räkning överförs		112 048 862
	Kronor	112 048 862

RESULTATRÄKNING	Not	2017	2016
RÖRELSENS INTÄKTER			
Hyresintäkter	2	154 824	153 198
Rabatter/reduktioner	3	-823	-767
Övriga intäkter	4	1 695	1 554
Summa intäkter		**155 696**	**153 984**
RÖRELSENS KOSTNADER			
Underhållskostnader	5	-36 648	-27 365
Driftkostnader	6,7,8	-60 490	-61 959
Fastighetsavgift		-1 805	-1 868
Summa kostnader		**-98 943**	**-91 193**
RÖRELSERESULTAT FÖRE AVSKRIVNINGAR		**56 753**	**62 792**
Avskrivningar		-23 143	-21 866
RÖRELSERESULTAT EFTER AVSKRIVNINGAR		**33 610**	**40 926**
FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER			
Utdelning aktier och andelar		2	2
Finansiella intäkter		100	109
Finansiella kostnader	9	-6 973	-7 611
Summa finansiella kostnader och intäkter		**-6 872**	**-7 500**
RESULTAT EFTER FINANSNETTO		**26 738**	**33 426**
Bokslutsdispositioner		-5 500	-5 847
Uppskjuten skatt	10	-4 161	-339
Skatt på årets resultat	11	-3 680	-3 859
ÅRETS RESULTAT		**13 397**	**23 381**

BALANSRÄKNING	Not	2017-12-31	2016-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader	13	628 000	606 209
Mark	14	21 829	21 260
Markanläggningar	15	84 973	74 874
Maskiner, inventarier och fordon	16	1 702	1 226
Pågående byggnadsproduktion	17	59 847	12 545
Summa materiella anläggningstillgångar		**796 351**	**716 114**
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier och andelar	18	294	294
Summa finansiella anläggningstillgångar		**294**	**294**
Omsättningstillgångar			
Hyresfordringar		287	223
Kundfordringar		1 492	539
Övriga fordringar		3 068	629
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	19	1 303	1 013
Likvida medel		1	1
Summa omsättningstillgångar		**6 150**	**2 405**
SUMMA TILLGÅNGAR		**802 795**	**718 813**

SKULDER OCH EGET KAPITAL	Not	2017-12-31	2016-12-31
Eget kapital			
Grundfond		4 306	4 306
Uppskrivningsfond			
Reservfond		17 500	17 501
Balanserat resultat		98 652	73 232
Årets resultat		13 397	23 381
Summa eget kapital		**133 855**	**118 420**
Obeskattade reserver	20		
Periodiseringsfond		11 347	5 847
Summa obeskattade reserver		**11 347**	**5 847**
Avsättningar			
Uppskjutenskatt	10	34 105	29 944
Summa avsättningar		**34 105**	**29 944**
Långfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	21	540 450	416 450
Summa långfristiga skulder		**540 450**	**416 450**
Kortfristiga skulder			
Checkräkningskredit	22	25 939	18 112
Kortfristiga del av skulder till kreditinstitut	21	20 500	105 000
Förskottsbetalda hyror		4 949	5 510
Leverantörsskulder		21 746	10 734
Aktuella skatteskulder		6 146	3 396
Övriga kortfristiga skulder		289	261
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	23	3 469	5 139
Summa kortfristiga skulder		**83 039**	**148 152**
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL		**802 795**	**718 813**

Förändring i eget kapital

	Grund-fond	Reserv-fond	Uppskrivnings-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Summa eget kapital
Eget kapital 2016-12-31	**4 306**	**17 500**	**59 651**	**13 580**	**23 381**	**118 419**
Omföring fg års resultat				23 381	-23 381	
Ombokning uppskrivningsfond			-59 651	59 651		
Justering balanserat resultat				2 039		
Årets resultat					13 397	13 397
Eget kapital 2017-12-31	**4 306**	**17 500**	**0**	**98 652**	**13 397**	**133 855**

KASSAFLÖDESANALYS	2017	2016
Den löpande verksamheten		
Rörelseresultat före finansiella poster	33 610	40 926
Avskrivningar och nedskrivningar	23 143	21 866
Erhållen ränta	100	111
Erlagd ränta	-6 973	-7 768
Beräknad inkomstskatt	-3 680	-3 859
Medel från verksamhet före förändring av rörelsekapital	**46 200**	**51 276**
Förändring i rörelsekapital		
Ökning (-)/minskning(+) varulager	0	82
Ökning (-)/minskning(+) fordringar	-3 932	-315
Ökning (+)/minskning(-) leverantörsskuld	11 012	-4 066
Ökning (+)/minskning(-) övriga kortfristiga skulder	7 941	-11 580
KASSAFLÖDE FRÅN DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN	**61 221**	**35 397**
Investeringsverksamheten		
Aktier och andelar		-1
Investering i materiella anläggningstillgångar	-994	-979
Investering i byggnader och mark	-37 679	-22 210
Pågående nyproduktion	-47 302	-8 365
Investering i markanläggningar	-15 361	-2 879
Avyttring av materiella anläggningstillgångar	615	-
KASSAFLÖDE FRÅN INVESTERINGS VERKSAMHETEN	**-100 721**	**-34 434**
Finansieringsverksamheten		
Upptagna lån	40 000	-
Amortering av skuld	-500	-963
KASSAFLÖDE FRÅN FINANSIERINGS VERKSAMHETEN	**39 500**	**-963**
Årets kassaflöde	**0**	**0**
Likvida medel vid årets början	**1**	**1**
LIKVIDA MEDEL VID ÅRETS SLUT	**1**	**1**

Noter

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Årsredovisningen har upprättats enligt årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Års- och koncernredovisning (K3).
Redovisningsprinciperna är oförändrade i jämförelse med föregående år.

Intäkter
Hyresintäkter intäktsredovisas i den perioden uthyrningen avser.

Inkomstskatter
Aktuella skatter värderas utifrån de skattesatser och skatteregler som gäller på balansdagen.
Uppskjutna skatter värderas utifrån de skattesatser och skatteregler som är beslutade före balansdagen.
Uppskjuten skattefordran avseende underskottsavdrag eller andra framtida skattemässiga avdrag redovisas i den utsträckning det är sannolikt att avdraget kan avräknas mot överskott vid framtida beskattning.
Fordringar och skulder nettoredovisas endast när det finns en legal rätt till kvittning.
Aktuell skatt, liksom förändring i uppskjuten skatt, redovisas i resultaträkningen om inte skatten är hänförlig till en händelse eller transaktion som redovisas direkt i eget kapital.
Skatteeffekter av poster som redovisas direkt mot eget kapital, redovisas mot eget kapital.

Materiella anläggningstillgångar
Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med avskrivningar
I anskaffningsvärdet ingår utgifter som direkt kan hänföras till förvärvet av tillgången.
När en komponent i en anläggningstillgång byts ut, utrangeras eventuell kvarvarande del av den gamla komponenten och den nya komponentens anskaffningsvärde aktiveras.
Tillkommande utgifter som avser tillgångar som inte delas upp i komponenter läggs till anskaffningsvärdet om de beräknas ge företaget framtida ekonomiska fördelar, till den del tillgångens prestanda ökar i förhållande till tillgångens värde vid anskaffningstidpunkten.
Utgifter för löpande reparationer och underhåll redovisas som kostnader.
Realisationsvinst respektive realisationsförlust vid avyttring av en anläggningstillgång redovisas som Övriga rörelseintäkt respektive Övrig rörelsekostnad.
Materiella anläggningstillgångar skrivs av systematiskt över tillgångens bedömda nyttjandeperiod. När tillgångens avskrivningsbara belopp fastställs, beaktas i förekommande fall tillgångens restvärde. Bolagets mark har obegränsad nyttjandeperiod och skrivs inte av. Linjär avskrivningsmetod används för övriga typer av materiella tillgångar.
Följande avskrivningstider tillämpas:

Stommar	80 år
Elinstallationer	40 år
Värme	20 år
Ventilation	25 år
Ytskikt mm	15 år
Markanläggningar	5-20 år
Maskiner och inventarier	3-10 år

Inga låneutgifter aktiveras.

Nedskrivningar av materiella anläggningstillgångar
När det finns en indikation på att en tillgångs värde minskat, görs en prövning av nedskrivningsbehov. Har tillgången ett återvinningsvärde som är lägre än det redovisade värdet, skrivs den ner till återvinningsvärdet. Vid bedömning av nedskrivningsbehov grupperas tillgångarna på de lägsta nivåer där det finns separata identifierbara kassaflöden (kassagenererade enheter). För tillgångar som tidigare skrivits ner görs per varje balansdag en prövning av om återföring bör göras.
I resultaträkningen redovisas nedskrivningar och återföringar av nedskrivningar i posten av- och nedskrivningar av materiella anläggningstillgångar.

Korrigering av tidigare år
Korrigering av avskrivning av uppskrivningar har gjorts då de bokats på felaktigt konto 1119 istället för 1129. Dessa har även bokats som bokslutsdisposition 2014-2016, dvs de har blivit dubbelt avskrivna i tre år. Beloppet 2 039 tkr har därför korrigerats mot balanserad vinst/förlust. I 2016 års årsredovisning togs uppskrivningsfonden felaktigt upp i noten för Eget kapital, trots att denna nyttjades under 2007. Detta har korrigerats i årets årsredovisning.

Leasingavtal
Leasingavtal där företaget är leasingtagare redovisas som operationell (hyresavtal), oavsett om avtalen är finansiella eller operationella. Leasingavgiften redovisas som en kostnad linjärt över leasingperioden.

Finansiella instrument
Finansiella instrument redovisas i enlighet med reglerna i K3 kapitel 11, vilket innebär att värdering sker utifrån anskaffningsvärde.
Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar kundfordringar och övriga fordringar, leverantörsskulder och låneskulder. Instrumenten redovisas i balansräkningen när Stiftelsen Osthammarshem blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor. Finansiella tillgångar tas bort från balansräkningen när rätten att erhålla kassaflöden från instrumentet har löpt ut elleröverförts och stiftelsen har överfört i stort sett alla risker och förmåner som är förknippade medäganderätten. Finansiella skulder tas bort från balansräkningen när förpliktelserna har reglerats ellerpå annat sätt upphört.

Kundfordringar och övriga fordringar
Fordringar redovisas som omsättningstillgångar med undantag för poster med förfallodag mer än 12 månader efter balansdagen, vilka klassificeras som anläggningstillgångar. Fordringar tas upp till det belopp som förväntas bli inbetalt efter avdrag för individuellt bedömda osäkra fordringar.

Låneskulder och leverantörsskulder
Låneskulder och leverantörsskulder redovisas initialt till anskaffningsvärde efter avdrag för transaktionskostnader. Skiljer sig det redovisade beloppet från det belopp som ska återbetalas vid förfallotidpunkten periodiseras mellanskillnaden som räntekostnad över lånets löptid med hjälp avinstrumentets effektivränta. Härigenom överensstämmer vid förfallotidpunkten det redovisadebeloppet och det belopp som ska återbetalas.

Ersättningar till anställda
Kortfristiga ersättningar: Kortfristiga ersättningar i stiftelsen utgörs av lön, sociala avgifter, betald semester och betald sjukfrånvaro. Kortfristiga ersättningar redovisas som en kostnad och en skulddå det finns en legal eller informell förpliktelse att betala ut en ersättning.

Ersättningar efter avslutad anställning: I Stiftelsen Östhammarshem förekommer enbart förmånsbestämda pensionsplaner. De förmånsbestämda pensionsplaner i enlighet med K3:s förenklingsregler, vilket innebär att pensionspremier betalas och dessa planer redovisas som avgiftsbestämda planer.

Kassaflödesanalys
Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medfört in- eller utbetalningar. Som likvida medel klassificerar stiftelsen, förutom kassamedel, disponibla tillgodohavanden hos banker och andra kreditinstitut.

Nyckeltalsdefinitioner

Soliditet
Eget kapital och obeskattade reserver (med avdrag för uppskjuten skatt) i förhållande till balansomslutningen.

Rörelsemarginal
Rörelseresultat i förhållande till summa intäkter.

Avkastning på eget kapital
Resultat efter finansiella poster i förhållande till eget kapital och obeskattade reserver (med avdrag för uppskjuten skatt).

Not 2 Hyresintäkter

	2017	2016
Hyresintäkter, brutto		
Bostäder	118 346	117 438
Lokaler	34 825	34 833
Garage	1 625	1 620
Motorvärmare	792	785
Summa hyresintäkter	**155 588**	**154 676**

Hyresbortfall, brutto	**2017**	**2016**
Bostäder	-175	-610
Lokaler	-29	-336
Garage	-246	-237
Motorvärmare	-314	-296
Summa hyresbortfall	**-765**	**-1 478**

Hyresbortfall i %	**2017**	**2016**
Bostäder	0	-1
Lokaler	0	-1
Garage	-15	-15
Motorvärmare	-40	-38
Andel hyresbortfall	**0**	**-1**

Hyresintäkter, netto	**2017**	**2016**
Bostäder	118 171	116 828
Lokaler	34 796	34 497
Garage	1 379	1 383
Motorvärmare	478	489
Summa hyresintäkter,netto	**154 824**	**153 198**

Not 3 Rabatter / Hyresreduktioner	2017	2016
Kvarboenderabatt	-444	-408
Hyresreduktioner	-379	-359
Summa rabatter	**-823**	**-767**

Not 4 Övriga intäkter	2017	2016
Ersättning från hyresgäster	827	499
Realisationsvinst, maskiner	0	63
Övriga intäkter	868	992
Summa övriga intäkter	**1 695**	**1 554**

Not 5 Underhållskostnader	2017	2016
Planerat underhåll	-13 191	-10 630
Löpande underhåll/rep.	-23 457	-16 735
Summa underhållskostnader	**-36 648**	**-27 365**

Not 6 Driftkostnader	2017	2016
Tillval, lgh.	-27	-44
Material o köpta tj. fastighetsskötsel	-9 310	-11 373
Vattenförbrukning	-6 508	-6 285
Elanvändning	-8 575	-5 801
Elanvändning, outhyrda lägenheter	-14	-64
Uppvärmning	-10 592	-13 381
Sophantering	-3 208	-3 659
Sotning, OVK, OKK.	-1 682	-183
Transportmedel, driftkostnader	-506	-835
Uttagsskatt, förvaltningspersonal	-800	-703
Försäkringar mm	-2 254	-1 900
Personalkostnader	-9 546	-10 016
Lokalhyror	-1 196	-1 196
Marknadsföring	-374	-426
Styrelse och revison	-646	-428
Hyresförluster	-112	-91
Fakturaförluster	-82	-10
Övriga adm. Kostnader	-4 778	-5 300
Medel till hyresgästföreningen	-278	-264
Summa driftskostnader	**-60 490**	**-61 959**

Ersättning till revisorerna uppgår till	**-450**	**-225**

Not 7 Operationella leasingavtal

	2017	2016
Leasingavtal där företaget är leasetagare		
Kostnadsförda leasingavtal avseende operationella leasingavtal	227	143
Företaget har leasingavtal avseende: personbil, scanner, kaffemaskin, kopiator och frankeringsmaskin		
Leasingavtal där företaget är leasegivare		
Lokaler:		
Ska betalas inom 1år	452	671
Ska betalas inom 1-5 år	21 418	27 549
Ska betalas senare än 5 år	13 268	4 283
	35 138	32 503

Hyresavtal avseende bostäder och garage ingås normalt tillvidare där hyresgästen har möjlighetet att säga upp avtalet med 3 månaders uppsägningstid

	2 017	2 016
Antal kontrakt Bostäder	1 606	1 844
Kontraktsvärde	112 322	115 084
Antal kontrakt Garage och P-platser	568	604
Kontraktsvärde	2 331	1 841

Not 8 Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

	2017	2016
Medelantalet anställda		
Män	11	12
Kvinnor	6	5
Totalt	**17**	**17**

Löner, ersättningar, sociala avgifter och pensionskostnader		
Löner och ersättningar till styrelsen och verkställande direktören	1 160	1 231
Löner och ersättningar till övriga anställda	5 864	5 756
	7 024	**6 987**
Pensionskostnader för styrelse och verkställande direktören	8	152
Pensionskostnader för övriga anställda	320	473
Sociala avgifter enligt lag och avtal	2 109	2 281
Totalt	**9 461**	**9 893**

Avgångsvederlag
Verkställande direktören har en uppsägningstid på 3 månader ifall uppsägningen är från bolagets sida. Väljer verkställande direktören att avsluta sin anställning är uppsägningstide 3 månader.

Könsfördelning bland ledande befattningshavare (%)		
Andel kvinnor i styrelsen	43	43
Andel män i styrelse	57	57
Andel kvinnor bland övriga ledande befattningshavare	40	40
Andel män bland övriga ledande befattningshavare	60	60

Not 9 Finansiella kostnader

	2017	2016
Räntor på lev.skuld	-2	-1
Räntor på fastighets- och underhållslån	-5 831	-6 562
Borgensavgift	-1 122	-1 048
Kostnadsränta för skatter och avgifter	-18	
Summa räntekostnader	**-6 973**	**-7 611**

Not 10 Uppskjuten skatt	2017	2016
Oavskrivet ansk värde byggnader enligt redovisningen	644 451	610 398
Oavskrivet ansk värde byggnader skattemässigt	489 430	474 291
Skillnad bokf.m och skattemässiga avskr	155 021	136 107
Uppskjuten skatt (22%) UB	**34 105**	**29 944**
Uppskjuten skatt IB	29 944	29 604
Arets uppskjutna skatt	**4 161**	**339**

Not 11 Skatt på årets resultat	2017	2016
Aktuell skatt	-3 680	-3 859
Förändring av uppsjuten skatt avseende temporära skillnader	-4 161	-339
Summa redovisad skatt	**-7 841**	**-4 198**
Avstämning av effektiv skattesats		
Redovisat resultat före skatt	**21 238**	**27 579**
Skatt på redovisat resultat enligt gällande skattesats (22%)	-4 672	-6 067
Skatteeffekt av:		
Bokföringsmässiga avskrivningar på byggnad	-3 821	-3 633
Justering av skatt från tidigare år	-4 161	-339
Avdragsgilla kostnader avs reparation och unc	1 378	906
Ovriga ej avdragsgilla kostnader	-18	-10
Skattemässiga avskrivingar på byggnader	3 455	3 467
Ränteintäkt periodiseringsfond 2016	-3	
Underskottsavdrag vars värde inte tas upp	0	1 478
Redovisad skattekostnad	**-7 841**	**-4 198**
Effektiv skattesats (%)	-36,9	-15,2

Not 12 Vinstdisposition

	2017	2016
Årets resultat, kronor	**13 397 240**	**23 381 162**
Överförs i ny räkning		

Not 13 Byggnader

	2017	2016
Ingående anskaffningsvärden	847 508	830 154
Inköp	2 017	1 248
Försäljningar och avyttringar	-	-
Omklassificeringar	35 092	16 107
Utgående anskaffningsvärden	**884 617**	**847 508**
Uppskrivning av fastigheter	68 272	68 272
Nedskrivning av fastigheter	-62 219	-62 219
Utgående ackumulerade anskaffningsväde	**890 670**	**853 561**
Ingående avskrivningar	-247 353	-230 155
Försäljningar och utrangeringar	-	-
Ombokning mot balanserad vinst/förlust pga tidigare dubbel avskrivning	2 049	
Årets avskrivningar	-17 367	-17 198
Utgående ackumulerade avskrivningar	**-262 671**	**-247 353**
Utgående restvärde enligt plan	**628 000**	**606 209**

Not 14 Mark

	2017	2016
Bebyggd mark	20 982	16 126
Obebyggd tomtmark	278	278
Inköp	569	4 856
Försäljningar och utrangeringar	-	-
Summa mark	**21 829**	**21 260**

Not 15 Markanläggningar

	2017	2016
Ingående anskaffningsvärden	106 563	103 684
Omklassificeringar	15 361	2 879
Utgående ackumulerade anskaffningsvärde	**121 924**	**106 563**
Ingående avskrivning	-31 689	-26 562
Årets avskrivningar	-5 262	-5 127
Utgående ackumulerade avskrivningar	**-36 951**	**-31 689**
Utgående restvärde enligt plan	**84 973**	**74 874**

Uppgifter om fastigheter

Redovisat värde	734 802	702 343
Marknadsvärde	1 363 300	1 363 300
Taxeringsvärde	603 514	603 514

Den externa marknadsvärderingen gjordes under år 2015 och ledningen har gjort den bedömningen att detta marknadsvärde minst motsvarar det verkliga marknadsvärdet även år 2017.

Not 16 Maskiner, inventarier och fordon

	2017	2016
Ingående anskaffningsvärden	3 506	3 148
Inköp	994	979
Försäljningar och utrangeringar	-615	-621
Utgående ackumulerade anskaffningsvärde	**3 885**	**3 506**
Ingående avskrivningar	-2 280	-2 677
Försäljningar och utrangeringar	612	621
Årets avskrivningar	-515	-224
Utgående ackumulerade avskrivningar	**-2 183**	**-2 280**
Utgående restvärde enligt plan	**1 702**	**1 226**

Not 17 Pågående byggnadsproduktion

	2017	2016
Ingående nedlagda kostnader	12 545	4 181
Under året nedlagda kostnader	97 755	24 472
Under året genomförda omfördelningar	-50 453	-16 107
Utgående nedlagda kostnader	**59 847**	**12 545**

Not 18 Aktier och andelar

	2017	2016
Husbyggnadsvaror (HBV)		
1 andel	40	40
Innestående medel i HBV	254	254
Summa aktier o andelar	**294**	**294**

Not 19 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2017	2016
Förutbetalda försäkringspremier	992	886
Övriga förutbetalda kostnader	310	127
Summa förutbetald kostnader och Upplupna intäkter	**1 303**	**1 013**

Not 20 Obeskattade reserver

	2017	2016
Periodiseringsfond 2016	5 847	5 847
Periodiseringsfond 2017	5 500	
(25% av 22 000 tkr justerat resultat)		
Summa obeskattade reserver	**11 347**	**5 847**

Not 21 Långfristiga skulder

	2017	2016
Förfaller inom 1 år efter balansdagen Skulder till kreditinstitut	20 500	105 000
Förfaller inom 1-5 år efter balansdagen Skulder till kreditinstitut	540 450	416 450
Förfaller senare än 5 år efter balansdagen Skulder till kreditinstitut	0	0
	560 950	**521 450**

Not 22 Checkräkningskredit

	2017	2016
Beviljad kredit	50 000	50 000
Utnyttjad kredit	25 939	18 112

Sedan juli 1997 utnyttjas en kredit, med en kreditlimit på 50 mkr, där huvudkontot ägs av Östhammars Kommun.

Not 23 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2017	2016
Upplupna löner	103	61
Upplupna semesterlöner	1 011	1 043
Upplupna sociala avgifter	188	133
Upplupna räntekostnader	654	982
Övriga upplupna kostnader	1 514	2 921
	3 469	**5 139**

Not 24 Eventualförpliktelser

	2017	2016
Fastigo	132	132

Not 25 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut

Inga väsentliga händelser har skett efter räkenskapsårets slut.

Gimo 2018-03-12

Örjan Mattsson
Ordförande

Allan Kruukka
Vice ordförande

Bertil Alm

Inge Gustafsson

Ingvar Skönstrand

Margareta Widén-Berggren

Mikael Myhrberg

Anders Erixon
VD

Vår revisionsberättelse har lämnats 2018-03-21

Daniel Öberg
Auktoriserad revisor

Dick Ahlström
Förtroendemannarevisor

Gunnar Rydvall
Förtroendemannarevisor

Revisionsberättelse

Till styrelsen i Stiftelsen Östhammarshem org.nr 814400-3111.

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Stiftelsen östhammarshem för år 2017-01-01 - 2017-12-31.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av stiftelsens finansiella ställning per den 31 december 2017 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards an Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till stiftelsen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av stiftelsens förmåga att fortsätta verksamheten. Den upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera stiftelsen, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund Iårsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden, Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på fel, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av Intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av stiftelsens interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar,
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om stiftelsens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att en stiftelse inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen och verkställande direktören om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de betydande brister i den interna kontrollen som vi Identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalande

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av Stiftelsen Östhammarshem för år 2017.

Enligt vår uppfattning har styrelseledamöterna eller verkställande direktören inte handlat i strid med stiftelselagen, stiftelseförordnandet eller årsredovisningslagen.

Grund för uttalande

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till stiftelsen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vårt uttalande.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt stiftelselagen och stiftelseförordnandet.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot stiftelsen.
- på något annat sätt handlat i strid med stiftelselagen, stiftelseförordnandet eller årsredovisningslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot stiftelsen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för stiftelsens situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande.

Uppsala den 21/3 2018

Ernst & Young AB

Daniel Öberg
Auktoriserad revisor

Dick Ahlström
Förtroendemannarevisor

Gunnar Rydvall
Förtroendemannarevisor

ÖSTHAMMARS KOMMUN
Kommunstyrelsen
2018 -04- 25
Dnr:
Dpl:

Lekmannarevisor i Stiftelsen Östhammarshem
814400-3111

Östhammar den 25 april 2018

Till årsstämman i Stiftelsen Östhammarshem
Organisationsnummer 814400-3111

Till fullmäktige i Östhammars kommun

Granskningsrapport för år 2017

Vi, av fullmäktige i Östhammars kommun utsedda förtroendevalda revisorer, har granskat Stiftelsen Östhammarshems verksamhet.

Styrelse och VD ansvarar för att verksamheten bedrivs i enlighet med stiftelselagen och kommunallagens krav och god revisionssed för att i rimlig grad försäkra oss om att stiftelsens verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt att den interna kontrollen är tillräcklig.

Utsedda förtroendevalda revisorer ansvarar för att granska verksamhet och intern kontroll samt prövar om verksamheten bedrivits enligt fullmäktiges uppdrag och mål samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge en rimlig grund för bedömning och prövning.

Vi bedömer att stiftelsen skötts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt att den interna kontrollen varit tillräcklig. Någon grund för anmärkning mot styrelsens eller verkställande direktörens förvaltning föreligger därmed inte.

Östhammar dag som ovan

Gunnar Rydvall

Dick Ahlström

§ 233

Delårsbokslut och verksamhetsuppföljning

Överförmyndarnämnden beslutar

att lägga delårsbokslutet och verksamhetsuppföljningen till handlingarna

Föredragande
Ida Hellrup

Bakgrund

Delårsbokslutet för augusti visar ett överskott på 4,2 miljoner kronor för den gemensamma nämnden. Prognosen för helåret 2018 är ett överskott om 1,5 miljoner kronor för den gemensamma nämnden.

I samband med delårsbokslut för augusti 2018 skall kommunövergripande inriktningsmål och uppdrag samt nämndspecifika mål från verksamhetsplanen följas upp. När det gäller kommunövergripande inriktningsmål och uppdrag följer det värdkommunen Uppsalas.

Motivering

Den ekonomiska redovisningen biläggs beslutet.

En uppföljning har skett av både de kommunövergripande inriktningsmålen och de nämndspecifika målen från verksamhetsplanen. Uppföljningen biläggs detta beslut.

Delges: Kommunledningskontoret i samtliga samverkande kommuner

012 315 - © *Copyright* SKL Kommentus 15-04

Verksamhetsplan 2018

Fas: *Uppföljning per augusti Verksamhetsplan 2018* ***Rapportperiod:*** *2018-08-31*
Organisation: *5500 - Överförmyndarnämnden (ÖFN)*

INLEDNING

ANSVARSOMRÅDE

Nämndens uppdrag

OMVÄRLD, FÖRUTSÄTTNINGAR OCH RISKER

POLITISK PLATTFORM

KOMMUNFULLMÄKTIGES INRIKTNINGSMÅL

Inriktningsmål 1: Uppsala kommun ska ha en jämställd och hållbar ekonomi

Bedömning

Helt uppfyllt

Kommentar:

Nämnden gör ett positivt resultat.

Senaste kommentar (2018-08-31):

Nämnden gör ett positivt resultat.

NÄMNDMÅL

Den gemensamma
överförmyndarnämnden ska ha en jämställd och hållbar ekonomi

Bedömning

Helt uppfyllt

Senaste kommentar (2018-08-31):

Nämnden har en ekonomi i balans och prognosen är ett överskott. Prognosen för överskottet är att överskottet blir något högre än prognosen i mars.

ÅTGÄRDER

Ägarsamråd och månadsuppföljningar

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2018-08-31):

Ägarsamråd har ägt rum vid ett tillfälle där nämndens övergripande mål och ekonomi har diskuterats med kommunstyrelseordförande i länet. Ekonomin har redovisats och diskuterats i samband med varje nämndsammanträde.

Säkerställa att kvinnor och män behandlas lika i myndighetsutövningen

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2018-08-31):

Medarbetarna på förvaltningen har deltagit i en utbildning om jämställdhet med föreläsare från företaget Jämställt. Föreläsningen har anordnats av jämställdhetsintegreringsgruppen i syfte att öka kunskapen om jämställdhet på arbetsplatsen

Åtgärder

Status

Färdig

Senaste kommentar (2018-08-31):

Medarbetarna på förvaltningen har deltagit i en utbildning om jämställdhet med föreläsare från Jämställt.se. Föreläsningen har anordnats av jämställdhetsintegreringsgruppen i syfte att öka kunskapen om jämställdhet på arbetsplatsen.

Granskningar av årsräkningar ska vara påbörjade senast den 1 september 2018

Bedömning

Helt uppfyllt

Senaste kommentar (2018-08-31):

Alla årsräkningar var påbörjade innan den 1 september. Av nämndens drygt 2300 årsräkningar var den största andelen årsräkningar färdiggranskade till den sista augusti. Ett 70-tal årsräkningar var inte färdiggranskade men var samtliga påbörjade.

ÅTGÄRDER

Införande av teambaserat arbetssätt

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2018-08-31):

Det teambaserade arbetssättet har införts och teamen kommer att utvärderas med en GDQ-mätning under september. GDQ står för Group Development Questionnaire och mäter hur väl de olika teamen fungerar. GDQ-mätningen kommer återkopplas till respektive team av medarbetare från HR som är certifierade i GDQ. Varje team kommer ta fram en handlingsplan utifrån resultatet och få hjälp med olika verktyg att arbeta vidare med.

Inriktningsmål 7: Uppsala ska invånare leva ett oberoende liv och få stöd, vård och omsorg utifrån sina behov

Bedömning

Delvis uppfyllt

Kommentar:

Nämnden tillhandahåller gode män och förvaltare till de som har behov av hjälp med att bevaka sin rätt, förvalta sin egendom och sörja för sin person. En ställföreträdare är för nämndens målgrupp en möjlighet att leva ett oberoende liv med rätt insatser och stöd. Nämndens svårigheter med att rekrytera i de svåraste uppdragen gör dock att en del medborgare får vänta alldeles för länge med att få en ställföreträdare. Nämnden har inte har lyckats rekrytera nya ställföreträdare i enlighet med satta mål. Däremot har nämnden ett mycket positivt resultat när det gäller att rekrytera ställföreträdare i befintliga uppdrag. I de svåraste uppdragen har nämnden skickat förfrågningar om åtaganden till ställföreträdare i 240 ärenden, vilket är mycket positivt.

Senaste kommentar (2018-08-31):

Nämnden tillhandahåller gode män och förvaltare till de som har behov av hjälp med att bevaka sin rätt, förvalta sin egendom och sörja för sin person. En ställföreträdare är för nämndens målgrupp en möjlighet att leva ett oberoende liv med rätt insatser och stöd. Nämndens svårigheter med att rekrytera i de svåraste uppdragen gör dock att en del medborgare får vänta alldeles för länge med att få en ställföreträdare. Nämnden har inte har lyckats rekrytera nya ställföreträdare i enlighet med satta mål. Däremot har nämnden ett mycket positivt resultat när det gäller att rekrytera ställföreträdare i befintliga uppdrag. I de svåraste uppdragen har nämnden skickat förfrågningar om åtaganden till ställföreträdare i 240 ärenden, vilket är mycket positivt.

NÄMNDMÅL

Den gemensamma överförmyndarnämnden ska ha tillräckligt med ställföreträdare

Bedömning

Delvis uppfyllt

Senaste kommentar (2018-08-31):

Vid utgången av augusti 2018 hade 26 nya ställföreträdare rekryterats, vilket kan jämföras med 76 stycken vid motsvarande period 2017. Målet är att 80 stycken ska rekryteras under 2018.

Det förbereds för fler rekryteringsinsatser under hösten men det är problematiskt att förvaltningen med samma rekryteringsinsatser som under våren 2017 rekryterat så mycket färre nya ställföreträdare under våren 2018. Det har under lång tid varit svårt att få nyrekryterade ställföreträdare att ta sitt första uppdrag. Förvaltningen har infört ett nytt arbetssätt med rekrytering av nya ställföreträdare i team. Det har gjort att flera nya uppdrag och uppdrag när ställföreträdaren vill bytas ut har kunnat tillsättas under våren 2018.

ÅTGÄRDER

Informationsinsatser och utbildning

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2018-08-31):

Överförmyndarnämnden har genomfört informationsinsatser i kringkommunerna och har genomfört sex informationsinsatser i Uppsala innevarande år. Hittills i år har 26 nya ställföreträdare rekryterats, vilket är färre än förra året då 76 nya rekryterades. Trots detta har en ökning gällande rekrytering av ställföreträdare i aktiva ärenden skett, vilket är mycket positivt jämfört med förra året.

Omvärldsbevakning av alternativa vägar till rekrytering för de svåraste uppdragen

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2018-08-31):

Kommunjuristerna har efter utredning kommit fram till att förvaltarenheter inte är tillåtet med nuvarande lagstiftning. Förvaltningen har inlett sin utredning kring professionella ställföreträdare genom att skicka en enkät till andra överförmyndare kring deras arbetssätt där svaren håller på att sammanställas.

Fortsätta arbeta efter det system där nyligen godkända ställföreträdare erbjuds enklare uppdrag för att få in dem i verksamheten

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2018-08-31):

Nämnden har fortsatt arbetet med att erbjuda nya ställföreträdare enklare uppdrag.

Den gemensamma överförmyndarnämndens servicenivåer ska upprätthållas

Bedömning

I hög grad uppfyllt

Senaste kommentar (2018-08-31):

Stickprover görs av flera av servicenivåerna i samband med uppföljning av interkontrollplanen. I de allra flesta fall håller nämnden sina beslutade servicenivåer.

ÅTGÄRDER

Bevakning av att servicenivåerna upprätthålls

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2018-08-31):

Indikatorerna för att servicenivåerna upprätthålls följs upp i internkontrollen. Internkontrollen för kvartal 2 har resulterat i ett par mindre anmärkningar som ska åtgärdas med förändrade rutiner. I de flesta fall håller nämnden handläggningstiderna.

Rekrytering av ställföreträdare

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2018-08-31):

Målet att enskilda ska få ställföreträdare inom 90 dagar följs upp i internkontrollen. Det är fortfarande svårt att rekrytera ställföreträdare i de svåraste ärendena. Förvaltningen har infört nya rutiner kring rekrytering med ett teambaserat ansvar, vilket har haft positiv effekt. I de fall då den långa handläggningstiden inte beror på svårigheter med att rekrytera en ställföreträdare, beror det ofta på att utredning i form av läkarintyg eller social utredning inväntas.

Analys av varför fler kvinnor än män klagar på sina ställföreträdare

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2018-08-31):

Nämnden har påbörjat en analys av varför fler kvinnor än män klagar på sina ställföreträdare. I början av året rapporterade medarbetarna på förvaltningen in uppgifter gällande huvudmännens

ekonomi i samband med granskningen i ett första steg för att säkerställa att kvinnor och män får samma möjligheter till inflytande.

KOMMUNFULLMÄKTIGES UPPDRAG

7.2 Öka möjligheten till inflytande och egenmakt så att stöd och insatser bättre motsvarar behoven (ÄLN, OSN, SCN och ÖFN)

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2018-08-31):

För att detta skall kunna uppfyllas är rekrytering väldigt viktigt så att det finns ett brett urval av ställföreträdare med olika kompetenser att matcha mot de medborgare som behöver hjälp.

ÅTGÄRDER

Rekrytering
av ställföreträdare

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2018-08-31):

Förvaltningen försöker att matcha huvudmännen med ställföreträdare så långt det är möjligt.

Huvudmannens (dvs. den som har rätt till ställföreträdare) önskemål avseende vilken ställföreträdare han eller hon önskar ska tillgodoses i högre grad.

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2018-08-31):

Förvaltningen försöker så långt det är möjligt att infria huvudmännens önskemål om ställföreträdare. Det är svårast att tillmötesgå detta i ärenden då huvudmännen ställer krav på språkkunskaper hos ställföreträdaren. Under hösten kommer en riktad kampanj göras mot personer som är flerspråkiga och är intresserade av att bli ställföreträdare.

Inriktningsmål 9: Uppsala kommuns medarbetare ska ha bra arbetsvillkor och kan med hög kompetens möta Uppsala

Bedömning

Delvis uppfyllt

Kommentar:

Förvaltningen har fortsatt arbeta teambaserat enligt Susans Wheelans modell med effektiva team. En viktig del i arbetet har varit att enas om vision, uppdrag och mål.

Senaste kommentar (2018-08-31):

Förvaltningen har fortsatt arbeta teambaserat enligt Susans Wheelans modell med effektiva team. En viktig del i arbetet har varit att enas om vision, uppdrag och mål.

NÄMNDMÅL

Den gemensamma överförmyndarnämndens medarbetare ska ha bra arbetsvillkor och kan med hög kompetens möta Uppsala

Bedömning

Delvis uppfyllt

Senaste kommentar (2018-08-31):

2018 har förvaltningen fortsatt att arbeta med det teambaserade arbetssättet, förtydliganden av mål och uppdrag samt arbetsmiljöfrågor.

NÄMNDINDIKATORER

Titel	Kön	Utfall	Mål 2018	Utfall 2018-apr	Bedömning
Korttidssjukfrånvaro	Alla				Inget värde angivet

Senaste kommentar (2018-08-31):
Sjukfrånvaron 2016 visar ovanligt låga sjuktal. Siffrorna för 2017 är låga och ligger klart under kommunens genomsnitt. Juli 2018 visar en för nämnden hög sjukfrånvaro på 6,4%. Däri ingår en långtidsfrånvaro på 2,6%. Augusti månads siffror finns ännu inte sammanställda.

Hållbart medarbetarengagemang (HME), totalindex.	Alla				Inget värde angivet

Senaste kommentar (2018-08-31):
HME totalindex har minskat för 2018 (HME 59) jfr med 2017(HME 71). Förvaltningen är inne i en förändringsprocess som syftar till att uppnå bättre ledning, styrning och arbetsmiljö och tidpunkten för mätningen har infallit när förändringen var i ett känsligt skede. Förvaltningen har även per den 1 januari övertagit tre administratörer/registratorer från Stadsarkivet.

Andel avslutade arbetsskador och tillbud i förhållande till antal anmälda.	Alla				Inget värde angivet

Senaste kommentar (2018-08-31):
Det finns inga rapporterade tillbud och arbetsskador i KIA för perioden.

ÅTGÄRDER

Ge överförmyndarförvaltningen i uppdrag att ytterligare främja ett hälsofrämjande arbetsliv där alla medarbetare mår bra, växer och utvecklas tillsammans.

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2018-08-31):

Förvaltningen har inrättat en arbetsmiljögrupp och försöker på olika sätt arbeta mer strukturerat med arbetsmiljöfrågor ex genom att utveckla feedbackkulturen på förvaltningen.

Arkivering och dokumenthantering ska ske i enlighet med överförmyndarnämndens arkivplan

Bedömning

I hög grad uppfyllt

Senaste kommentar (2018-08-31):

Arkivering och dokumentering har skett i enlighet med överförmyndarnämndens arkivplan.

En större del av den gemensamma överförmyndarnämndens ärenden ska hanteras i e-förvaltning

Bedömning

Delvis uppfyllt

Senaste kommentar (2018-08-31):

Intensifierat arbetet med IT för att hitta ett verksamhetssystem som kan ersätta förvaltningens omoderna verksamhetssystem Wärna.

ÅTGÄRDER

Uppdatering av förvaltningens hemsida

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2018-08-31):

Arbetet är påbörjat med den översyn som gjorts av webbredaktionen av alla kommunens webbsidor. Förvaltningen kommer behöva fortsätta arbeta med webben och det behov som gode män och förvaltare har av stöd via hemsidan. Under hösten kommer förvaltningen arbeta med förbättringar av hemsidan.

KOMMUNFULLMÄKTIGES UPPDRAG

9.5 Intensifiera arbetet med att åtgärda strukturella löneskillnader på grund av kön

Status

Färdig

Senaste kommentar (2018-08-31):

En analys har gjorts med stöd av HR-chef och inga strukturella löneskillnader på grund av kön har kunnat påvisas. Om det kommer annat material som stöd för att göra analysen kan detta behöva aktualiseras igen.

9.1 Intensifiera arbetet med att skapa attraktiva villkor för nuvarande och kommande bristyrken

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2018-08-31):

2018 har förvaltningen fortsatt att arbeta med förtydliganden av mål och uppdrag samt arbetsmiljöfrågor vilket är viktigt vid rekrytering och för att behålla kompetent personal.

9.8 I ökad utsträckning agera för en inkluderande arbetsmarknad

Status

Färdig

Senaste kommentar (2018-08-31):

Förvaltningen har tagit emot en extratjänst.

UPPDRAG VID SIDAN AV VERKSAMHETSPLANEN

Bilagor för rapportering till kommunstyrelsen

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2018-04-30):

Bifogar analys av ekonomiskt utfall och resultatruta.

KVARVARANDE RIKTAD SATSNING: Fortsätta arbetet med att hitta nya vägar att rekrytera gode män och förvaltare som startades under 2015.

Status

Färdig

Senaste kommentar (2017-12-31):

Arbetet med rekrytering pågår och är kommenterat under de olika rekryteringsaktiviteterna ovan.

att uppdra åt samtliga nämnder och bolagsstyrelser att under 2018 arbeta fram egna ledningsplaner inför och vid allvarliga störningar i enlighet med rutin för detta

Status

Ej påbörjad

Särskilda frågor om Landsbygdsprogrammet

Status

Ej påbörjad

Titel	Ansvarig	Startdatum	Slutdatum	Status	Färdiggrad
Hur möjliggör nämnden/bolagsstyrelsen för bostads- och verksamhetsutveckling på landsbygden?	Christoffer Nilsson (christoffer.nilsson)	2018-01-01	2018-09-20	Ej påbörjad	0%
Senaste kommentar (2018-08-31): Ingår inte i den gemensamma överförmyndarnämndens uppdrag.					
Hur verkar nämnden/bolagsstyrelsen för en stärkt näringslivsutveckling i kommunens landsbygder?	Christoffer Nilsson (christoffer.nilsson)	2018-01-01	2018-09-20	Ej påbörjad	0%
Senaste kommentar (2018-08-31): Ingår inte i den gemensamma överförmyndarnämndens uppdrag.					
Hur gör nämnden/bolagsstyrelsen för att bibehålla och utveckla servicefunktioner i	Christoffer Nilsson (christoffer.nilsson)	2018-01-01	2018-09-20	Ej påbörjad	0%

kommunens landsbygder?					

Senaste kommentar (2018-08-31):
Ingår inte i den gemensamma överförmyndarnämndens uppdrag.

Hur gör nämnden/bolagsstyrelsen för att stötta lokalt engagemang i kommunens landsbygder?	Christoffer Nilsson (christoffer.nilsson)	2018-01-01	2018-09-20	Ej påbörjad	0%

Senaste kommentar (2018-08-31):
Ingår inte i den gemensamma överförmyndarnämndens uppdrag.

Särskilda frågor om programmet för Uppsala kommuns arbetsmarknadspolitik

Status
Ej påbörjad

Titel	Ansvarig	Startdatum	Slutdatum	Status	Färdiggrad
Bidrar nämnden/bolagsstyrelsen till att uppfylla målen i programmet för Uppsala kommuns arbetsmarknadspolitik? Om ja, beskriv hur.	Christoffer Nilsson (christoffer.nilsson)	2018-01-01	2018-09-20	Ej påbörjad	0%

Program och handlingsplan för full delaktighet

Status
Påbörjad

Senaste kommentar (2018-08-31):

Förvaltningen har arbetat med delaktighetsslinga i samarbete med brukarorganisationerna. Direktör träffar regelbundet brukarorganisationerna för utbyte.

Titel	Ansvarig	Startdatum	Slutdatum	Status	Färdiggrad
På vilket sätt genomsyrar jämställdhet åtgärder (som rör program för full delaktighet) i er verksamhetsplan/affärsplan? (1) Inom vilka åtgärder (som rör program för full delaktighet) har ni arbetat mest med jämställdhet? Beskriv, om möjligt, vilka resultat ni ser. (2) Inom vilka åtgärder (som rör program för full delaktighet) ser ni ett behov av att arbeta mer med jämställdhet?	Christoffer Nilsson (christoffer.nilsson)	2018-01-01	2018-09-20	Påbörjad	0%

Senaste kommentar (2018-08-31):
Nämnden har påbörjat en analys av varför fler kvinnor än män klagar på sina ställföreträdare. I början av året rapporterade medarbetarna på förvaltningen in uppgifter gällande huvudmännens ekonomi i samband med granskningen i ett första steg för att säkerställa att kvinnor och män får samma möjligheter till inflytande.

Åtgärden "En konsekvensanalys kring tillgänglighet och delaktighet i samhället för personer med funktionsnedsättning ska göras och dokumenteras i underlagen inför politiska beslut." gäller samtliga nämnder och bolagsstyrelser. Innefattar era konsekvensanalyser jämställdhet? Om ja bifoga exempel.	Christoffer Nilsson (christoffer.nilsson)	2018-01-01	2018-09-20	Ej påbörjad	0%

Senaste kommentar (2018-08-31):
Nämnden fattar framförallt beslut i individärenden där lagstiftningen inte ger utrymme för flera olika handlingsalternativ.

Överförmyndarnämnden - delårsbokslut augusti 2018

Gemensam nämnd

ÖVERFÖRMYNDARNÄMNDEN	Resultat		Avvikelse från Gemensam budget		
Belopp i miljoner kronor	Gemensam budget 2018	Helårsprognos 201808	Helårsprognos 201808	Periodens utfall 201801-201808	Periodens utfall 201701-201708
Nämnden totalt	0,0	1,5	1,5	4,2	5,2
Politisk verksamhet (1)	5,4	2,8	-2,6	-1,3	0,1
Flyktingmottagande (61)	-5,4	-1,3	4,1	5,5	5,1
Övriga verksamheter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

	Budget 2018	Helårsprognos 201808	Periodens utfall 201801-201808	Periodens utfall 201701-201708
Nettoinvesteringar	0,0	0,4	0,4	0,0

	Egen del	Förbundet	Prognosspann	
Resultatrisk	1,0	1,0	0,5	2,5

Nämnden är en gemensam nämnd som har en gemensam budget, prognos och utfall. Precis som den gemensamma nämnden har sitt resultat och sina avvikelser mot budget och prognos så har varje ingående kommun på motsvarande sätt sin egen budget och avvikelse. I slutet av denna analys redovisas de ingående kommunernas del av resultatet.

Nämnden har en budget och augustiprognos på drygt 41 miljoner kronor. Resultatet är budgeterat till noll kronor (se kolumn *Gemensam budget*). Helårsprognos augusti har ett positivt resultat på 1,5 miljoner kronor (se rubrik *Resultat* och kolumn *Helårsprognos).* Då är samtliga gemensamma kostnader, alla kommunernas bidrag till den gemensamma budgeten och av Migrationsverket avslagna återsökningar från år 2017 medräknade. Den positiva avvikelse från nollresultatet i budget för helårsprognosen på 1,5 miljoner kronor jämförs i ovan tabell med *Periodens utfall 201801-201808* som avviker positivt från budget med 4,2 miljoner kronor och med fjolårets, 2017, positiva avvikelse på 5,2 miljoner kronor (se kolumn *Periodens utfall 101701-201708).* Periodens positiva utfall har förutom verksamhetsorsaker även med förändringen i semesterlöneskulden som låg nu efter sommarsemestrarna.

Politisk verksamhet

Politisk verksamhet består av Övriga ställföreträdare (ej gode män för ensamkommande), kanslikostnader och smärre gemensamma kostnader för den gemensamma nämnden. Alla kommunernas budgetbidrag ligger dessutom i sin helhet på politisk verksamhet.

Utfallet per augusti avviker negativt från budget med 1,3 miljoner. Samma period under fjolåret visar en positiv avvikelse med 0,1 miljoner kronor. Avvikelsen för helårsprognosen är dock negativt med 2,6 miljoner kronor. Kansliets har fått ett underskott på grund av en höjning på knappt en miljon kronor på årsbasis av de gemensamma kostnaderna efter att budgeten antogs. I budgeten för detta år ligger 2 606 ärenden för Övriga ställföreträdare.

Ärendena för övriga ställföreträdare förblir rätt så konstanta över tiden. Vid augusti månads utgång hade nämnden t.ex. sju ärenden ytterligare än i budget, nämligen totalt 2 613. Ett underskott på 0,5 miljoner kronor för augusti månad beror alltså nästan helt och hållet på en kostnadsavvikelse. Den är ett resultat av bristande information vid utökningen av den gemensamma nämnden. För låga andel har antagits i budgeten för de arvoden och ersättningar som ställföreträdarna tar ut.

Flyktingmottagande

Verksamheten flyktingmottagandet består av gode män för ensamkommande barn och vissa kanslikostnader.

Migrationsverkets övergick vid årsskiftet från återsökning av faktiska direkt kostnader för ensamkommande till utbetalning av en engångsschablon vid anvisning av asylsökande och en annan engångsschablon när uppehållstillstånd ges. Detta har medfört att nämnden inte längre återsöker kostnader för gode män för ensamkommande. Varje samarbetskommun bevakar själv att de schablonutbetalningar och extra medel från Migrationsverket som ges till hemkommunerna även delvis tillfaller den egna överförmyndarnämnden.

Av fjolårets återsökningar som lämnades in vid årsskiftet så har Migrationsverket avslagit en halv miljon kronor. Detta hade ofta sin grund i att den ensamkommande uppskrivits i ålder utan att nämnden informerats. Vissa avslag har dock åter inskickats efter komplettering. Dessa väntar nu på handläggning.

Nämnden visar per augusti en positiv avvikelse mot budget med 5,5 miljoner att jämföra med helårsprognosen 4,1 miljoner kronor.

Ersättningar till uppdragstagare ligger lägre än budget beroende på den snabba nedgången i antal ärenden för ensamkommande barn. För augusti månad har antalet ärenden minskat med 523 mot budget. Nettominskningen sker framför allt från asylsökande (505 ärenden) medans en mindre nettominskning med 18 ärenden för ensamkommande med uppehållstillstånd kan noteras. Denna minskning av antal ärenden medför en positiv volymavvikelse jämfört med budget. Den är för månad augusti t.ex. hela 1,1 miljoner kronor. Kostnadsavvikelsen är väsentligt mindre, men även den är positiv.

Fördelning av preliminärt under/överskott i gemensam nämnd

Denna månad visar den gemensamma överförmyndarnämnden ett ackumulerat överskott på 4,2 miljoner och i helårsprognosen ett överskott på 1,5 miljoner. Nedan tabell visar en preliminär fördelning av resultatet på de samverkande kommunerna.

Gemensam budget 2018			Fördelning över/underskott mot budget	
			per augusti	Helårsprognos
	tkr	*Procent*	*tkr*	*TSEK*
Enköping	4 897	11,9	502,7	180,1
Heby	2 181	5,3	223,9	80,2
Håbo	2 346	5,7	240,8	86,3
Knivsta	1 358	3,3	139,4	49,9
Tierp	2 346	5,7	240,8	86,3
Uppsala	24 484	59,5	2 513,6	900,4
Älvkarleby	1 070	2,6	109,8	39,3
Östhammar	2 469	6,0	253,5	90,8
	41 151	100,0	4 224,5	1 513,3

Investeringar

Investeringen består av skärmar och belysning för de trångbodda arbetsplatserna på Fyrisborg.

Risker och osäkerhet

Osäkerheten ligger fortfarande i antalet ärenden som är aktuella för ensamkommande barn resten av året. Hittills har antalet minskat väsentligt snabbare än nämnden hade orsak att anta både i budgeten och marsprognosen. Detta ger en positiv avvikelse i resultatet. En annan osäkerhet är hur mycket Migrationsverket kommer att godkänna av de komplettering som nämnden gjort till avslagna återsökningar från år 2017. Det skulle också öka den positiva avvikelsen i resultatet.

Uppsala kommun

ÖVERFÖRMYNDARNÄMNDEN	Nettokostnad		Avvikelse från KF-budget		
	KF-budget	Helårsprognos	Helårsprognos	Periodens utfall	Periodens utfall
Belopp i miljoner kronor	2018	201808	201808	201801-201808	201701-201708
Nämnden totalt	24,5	22,7	1,8	3,5	-15,9
Politisk verksamhet (1)	6,2	13,0	-6,8	0,6	-1,3
Flyktingmottagande (61)	18,2	9,6	8,6	2,9	-14,6
Övriga verksamheter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

	KF-budget	Helårsprognos	Periodens utfall	Periodens utfall
	2018	201808	201801-201808	201701-201708
Nettoinvesteringar	0,0	0,4	0,4	0,0

	Försämrad	Förbättrad	Prognos-osäker
Resultatrisk	1,0	1,0	0,8	2,8

I analysen för Uppsala kommun ligger i botten det gemensamma resultatet och analysen ovan. Därtill kommer de intäkts- och kostnadsposter som endast gäller denna kommun. Det är reglerande av under/överskott gentemot de andra kommunerna, kostnaderna för Uppsalapolitikerna och bidrag från Migrationsverket. Dessa bidrag fördelas internt inom kommunen och en del tillfaller Uppsala kommuns del av den gemensamma nämnden.

Det finns två saker att komma ihåg vid analysen av Uppsala kommuns del av den gemensamma nämnden:
1. Det första är att resultatrutan till denna analys visar nettokostnader, inte resultat som rutan för den gemensamma nämnden. Verksamhetens nettokostnader är alla kostnads- och intäktsposter förutom kommunbidraget från Uppsala kommun, och finansposter. Det för med sig att en positiv avvikelse mot budget.
2. Det andra är att liksom övriga kommuner står Uppsala kommun för sina egna politikers arvoden och övriga kostnader. Dessa kostnader ligger med i denna redovisning. För denna budgetpost har Uppsalas överförmyndarnämnd tilldelats kommunbidrag på noll kronor från Uppsala kommun. Därför är nettokostnaderna i denna analys 24,5 miljoner kronor (se kolumn KF-budget ovan) lika med Uppsalas del av den gemensamma budgeten (se tabellen ovan med *Fördelning av preliminärt under/överskott i gemensam nämnd*).

Nettokostnaderna i helårsprognosen uppgår till 22,7 miljoner kronor (se *Nettokostnad* kolumn *Helårsprognos Prognos 201808*) jämfört med budgeterat 24,5 miljoner kronor. Helårsprognosen avviker därmed positivt från budgeten med 1,8 miljoner kronor. Periodens utfall har en likaledes positiv avvikelse mot budget, nämligen på 3,5 miljoner att jämföra med motsvarande period år 2017 med en negativ avvikelse på 15,9 miljoner.

Politisk verksamhet

Här ligger Uppsalapolitikerna med en kostnadspost på 0,2 miljoner kronor i budget och helårsprognosen. Helårsprognosens nettokostnader uppgår till 13,0 miljoner kronor jämfört med budgeterat 9,6 miljoner kronor. Den är därmed 6,8 miljoner kronor högre än budget. Periodens utfall avviker positivt med 0,6 miljoner kronor gentemot budget. Ifjol var motsvarande avvikelse negativ med 1,3 miljoner kronor. För ytterligare förklaring av

avvikelsen, än de nollbudgeterade Uppsalapolitikerna, se *Politisk verksamhet* ovan under *Gemensam nämnd*.

Flyktingmottagande

På denna verksamhet ligger, förutom de nämndgemensamma posterna, för Uppsala kommuns räkning, reglerande av under/överskott gentemot de andra kommunerna och bidrag från Migrationsverket.

Helårsprognosens nettokostnader uppgår till 9,6 miljoner kronor jämfört med budgeterat 18,2 miljoner kronor. Nettokostnaderna är därmed 8,6 miljoner kronor lägre än budget. Periodens utfall avviker positivt med 2,9 miljoner kronor gentemot budget. Ifjol var motsvarande avvikelse negativ med 14,6 miljoner kronor. Detta eftersom reglerna för återsökning av statsbidrag ändrades efter att budgeten för 2017 redan var lagd.

Överskottet i prognosen som betalas tillbaka till de andra kommunerna är på 0,6 miljoner kronor (se tabell Fördelning av preliminärt under/överskott i gemensam nämnd ovan). Den största posten på denna verksamhet är ett tillfälligt statsbidrag på 0,8 miljoner kronor. Ytterligare tillfälliga bidrag förväntas inte från Migrationsverket. Därtill kommer del av en engångsschablon fråm Migrationsverket vid anvisning av asylsökande till Uppsala kommun (45% av SEK 52 000/asylsökande). Det finns också en engångsschablon när ett ensamkommande barn får uppehållstillstånd på SEK 30 000. Någon intern överenskommelse om fördelningen av uppehållsschablonen har ännu inte kommit till stånd.

För analys av den avgörande orsaken till att nettokostnaderna har sjunkit så drastiskt se *Flyktingmottagande* under *Gemensam nämnd* ovan.

Investeringar

Se ovan under *Gemensam nämnd*.

Risker och osäkerhet

Det är osäkert om Social- och Överförmyndarnämnderna enas om fördelningen av de utbetalda uppehållsschablonen innan årets slut. Det skulle ge en ännu lägre nettokostnad.