

HANDIKAPPRÅDET**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Sammanträdesdatum: 2015-05-12


Plats och tid: Bergius, Stationsgatan 12
Kl. 09.00-12.00

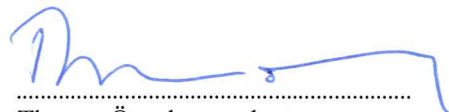
Beslutande: Fredrik Larsson HSO v.ordf. Bo Wedin HSO
Stig Rådahl (M) OSN Eva Christiernin (S) OSN
Astrid Mäkitalo HSO Hans Richter HSO
Mikael Eriksson (C) IFN Bo Östen Svensson HSO
Lars Tufvesson (M) PBN Tara Mokhtari HSO
Anna Manell (FP), KS tom §6 Birgitta Anér, HSO
Björn Christiernin (S) AMN


Övriga deltagare: Tomas Odin, OMF
Thomas Österberg, KLK
Ingrid Lembke von Scheele SBF § 3
Josefine Åhrman, SBF, § 4

Justeringens plats och tid: Stationsgatan 12, 2015-05-19 kl 16:00

Paragrafer: 1-10

Underskrifter: 
.....
Fredrik Larsson, vice ordförande


.....
Thomas Österberg, sekreterare


.....
Eva Christiernin, justerande

2015-05-12**§ 1****Öppnande av mötet**

Mötet öppnades och rådsledamöterna presenterade sig.

§ 1. 1**Val av justerare****Handikapprådet beslutar**

att utse Eva Christiernin att jämte ordföranden justera dagens protokoll, och

att datum för justering fastställs till den 19 maj kl 16.00 på Stationsgatan 12.

§ 1.2**Fastställande av föredragningslista**

Handikapprådet beslutar

att godkänna föredragningslistan.

§ 1.3**Föregående mötesprotokoll 20141205**

Protokollet godkänns och läggs till handlingarna.

§ 2**Verksamhetsberättelse 2014**

Thomas Österberg föredrog verksamhetsberättelsen för 2014 års verksamhet i handikapprådet.(bilaga)

Handikapprådet beslutar

att godkänna verksamhetsberättelsen för 2014.

§ 3**Övergångsställen**

Ingrid Lembke von Scheele, stadsbyggnadsförvaltningen, berättade om den översyn av övergångsställen som sker i kommunen. Huvudskälet för översynen är att få ner antalet olyckor och göra övergångarna säkrare. Ett antal åtgärder genomförs. Hastighetsanpassning genom att sänka hastigheten till 40 km/h på ett flertal platser. Ett antal övergångsställen byggs om till gångpassager där övergångsställen inte fyller sin funktion. Övergångsställen är markerade med vita streck och bilar är skyldiga att stanna. Gångpassager har inga vita streck och bilar är inte skyldiga att stanna. Övergångsställen ska tillgängliggöras och belysas. När det gäller utformningen av tillgängliga övergångsställen så är det SRFs ståndpunkt att det är bättre att ha den nedfasade delen närmare korsningen än tvärtom. En dialog om förändringarna har skett med SRF. Önskemål framfördes att kommunen även tar kontakt med FUB och NHR om detta, HSO förmedlar kontaktpersoner. (bilaga)



2015-05-12

§ 4**Färdtjänst**

Josefine Åhrman från färdtjänstenheten berättade att det är mycket nytt sedan januari 2015. Nytt regelverk, nya egenavgifter och trafikcentralen sköts i egen regi. En rad problem har funnits. Problemen med omvägstiden har åtgärdats genom att tiden har justerats ned. Servicenivån på arbetsresor har förbättrats. GSN har öppnat upp för att ledsagare ska kunna åka med om färdtjänstresenären är berättigad till det enligt SoL eller LSS. Då sker ingen omprövning av denna bedömning.

Mycket kritik har funnits om knappvalen. Detta är nu förändrat. Numera är det enda som är kvar rörande knappval att färdtjänsttagaren knappar in personnummer alternativt att vänta kvar. Resegarantin innebär att kunden får tillbaka egenavgiften. Det ska vara inte mer än 20 minuters omräkningstid annars har kunden rätt att få tillbaka egenavgiften. Det är den enda ersättning kunden kan få. Färdtjänstenheten har startat fler olika referensgrupper för att se vad som går att förbättra. Finns en grupp för brukare som använder färdtjänst och en grupp för de som företräder organisationerna. Färdtjänstenheten har också en grupp för träffar med taxibolagen. Väntetiden innan telefonsvar ligger nu på 90 sekunders väntetid, vilket är lågt i relation till andra färdtjänstcentraler.

Samåkning sker i 25% av resorna. Det är lågt jämfört med andra kommuner. Ensamåkning kräver myndighetsbeslut då behovsprövning sker.

Uppföljning är viktigt. Har förändringen lönat sig ekonomiskt? Är det rätt antal bilar till kunderna? Det ryktas att antalet färdtjänstresor har halverats, är det så och vad beror det på i så fall? Färdtjänsten utvärderas ständigt. Det stämmer att resorna har minskat, men inte med 50%. Orsaken till detta utreds. En orsak är att många resor har varit sjukresor och därför överförs till landstinget vilket medför en minskning. En nöjdhetsindex håller på att tas fram.

§ 5**Verksamhetsplan 2015**

Ingen verksamhetsplan för 2015 är framtagen. I ordförandes frånvaro avvaktade rådet med denna fråga. En diskussion om funktionshindrade personers möjligheter att vara med i det demokratiska samtalet inleddes utifrån Stig Rådahls funderingar.

§ 6**HSO inspel**

Fredrik Larsson berättade att HSO tappade mycket information då ombudsmannen gick i pension. Mycket information var beroende av hans kontaktnät. Diskussion sker med kommunstyrelsen om HSOs bekymmersamma ekonomiska situation. I stort är det ideella krafter som driver HSO nu. HSO har varit med och reviderat riktlinjerna för de kommunala hjälpmedlen. HSO är aktiva i den socialpsykiatriska satsningen PRIO. Ekolsnäs har drivits som AB, men HSO ska försöka ändra driftsform till ideell förening. Ekolsnäs går att boka och kommer att drivas vidare inom HSO. Ett sommarcafé finns också.

§ 7**Funktionshinderpolitiskt program**

Thomas Österberg, berättade om omsorgsnämndens uppdrag att ta fram ett funktionshinderpolitiskt program.

Funktionshindringsfrågorna är en fråga för alla, inte enbart för omsorgsnämnden.



F 3

2015-05-12

HSO kommer att bjudas in till hearingen samt som remissinstans. Programmet bygger i mångt och mycket på det arbete som rådet tidigare bedrev och överlämnade till NHO. Dokumentet "full delaktighet" byggde på FNs konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning vilket även ligger till grund för detta nya dokument. Planen är att programmet ska antas av kommunfullmäktige under slutet av året. Alla nämnder kommer att få programmet på remiss och få en inbjudan till en hearing. Samtliga politiska partier har fått/kommer få enskild information om processen med att ta fram programmet.

§ 8

Tillgänglighetsinventering av flerbostadshus

Thomas Österberg, berättade att Boverket beviljat Uppsala kommun medel för att inventera tillgängligheten i flerbostadsbeståndet i kommunen. Det handlar om tillgängligheten i allmänna utrymmen såsom trapphus, entré, parkering, vägen till huset och tvättstugor etc. För inventeringen används inventeringsverktyg TIBB- tillgänglighetsinventering i befintligt bostadsbestånd. Projektet handlar om att få en bild av hur läget är i flerbostadshusen, inga åtgärder görs. Projektet som pågår under mars-maj görs i Uppsala hems bestånd i Eriksberg vilket är det som hinns med beroende på de medel som beviljats.

§ 9 Nästa möte samt 2015 års datum

Inga mötestider är klara för 2015. Det är troligt att första sammanträdet för hösten äger rum någon gång i slutet av augusti eller i början av september.

Rådet gav arbetsutskottet i uppdrag att bestämma datum för höstens möten.

§10 Avslutning

Ordförande tackade för aktivt deltagande och avslutade sammanträdet kl 12.00.



F14

VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2014

Kommunala handikapprådets verksamhet

Under år 2014 har Kommunala handikapprådet (KHR) haft fyra sammanträden. Utöver detta har en temadag hållits under temat: Brukarinflytande – möjligheter och svårigheter. Rådet består av 15 ledamöter varav 5 är tillsatta av handikapporganisationerna (administrerat av HSO) och 10 av kommunfullmäktige. HSO har dessutom 5 ersättningsplatser som också kallas till rådsmötena. I Kommunala handikapprådets föreskrifter finns rådets uppgifter beskrivna. Nedan beskrivs vad som skett under året inom respektive område.

Delaktighet i kommunen verksamhet

Under år 2014 har kommunala handikapprådet behandlat följande punkter vid sammanträdena:

- Första hjälpen vid psykisk ohälsa
- Redovisning av hörselsituationen vid vård- omsorgsboenden.
- Rehabiliteringsersättningen och nivåhöjning
- Program för södra åstråkets utveckling
- Färdtjänst och förändringar i riktlinjer och ny trafikcentral i egen regi
- Innerstadsstrategin
- Hela livet perspektivet, barn med funktionsnedsättning
- Förslaget till program "Full delaktighet"
- Information om arbetet med att ta fram nya LSS-riktlinjer
- Strategisk kompetensförsörjningsplan vid kontoret för hälsa, vård och omsorg
- LOV i särskilt boende
- Innobe-Innolife projektet
- Information angående projektansökan om tillgänglighetsinventering av flerbostadshus
- Tillgänglig idrott och idrottsutövande
- Tillgängliga lekplatser
- Tillgängliga parker
- Omorganisationen av den politiska organisationen och tjänstemannaorganisationen

Temadagen

Kommunala handikapprådet arrangerar årligen en temadag som ska vara en del i kommunens arbete med handikappfrågor. Under 2014 anordnades en halvdagskonferens där politiker och tjänstemän från kommunen bjöds in. Fokus på konferensen var Brukarinflytande och de möjligheter och de svårigheter som detta innebär. Föreläsningarna hölls av brukarrepresentanter och hade följande utgångspunkter: Brukarinflytande utifrån verksamhetsnivå, medinflytande som kvalitetssäkring samt 20-år med LSS-brukarinflytande på individnivå.

Arbetet i rådet har präglats av en god stämning och en vilja att bidra till att lyfta funktionshinderfrågorna i den kommunala organisationen.

Ordförande Mohamad Hassan
Uppsala 2015-02-13

Övergångsställen och cykelpassager



Ingrid Lembke von Schéele

Trafikplanerare på
stadsbyggnadsförvaltningen



www.uppsala.se

Stadsbyggnadsförvaltningen

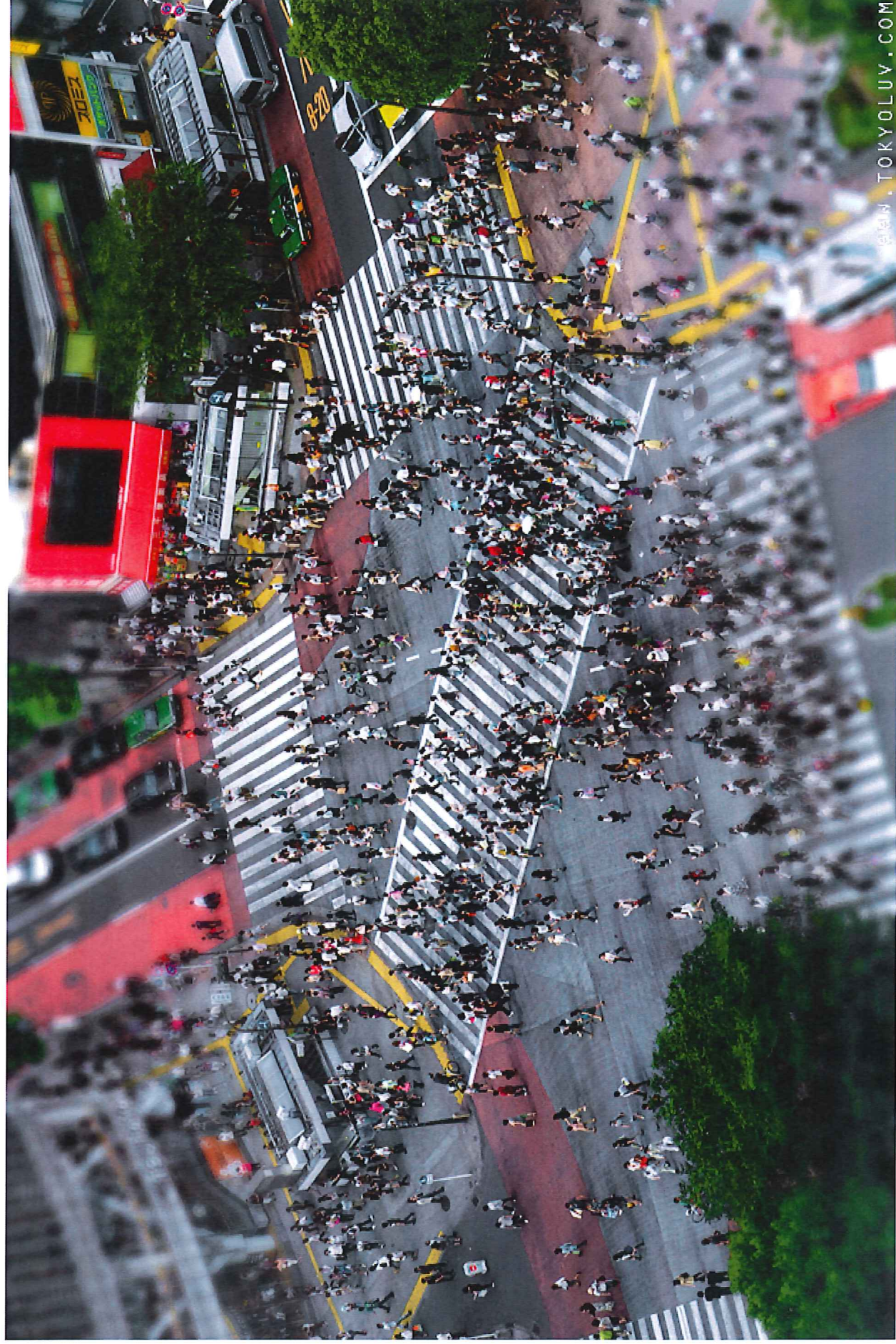
Varför är jag här?



www.uppsala.se

Stadsbyggnadsförvaltningen


Gåendes framkomlighet – inte säkerhet



Nollvisionen



Målet med allt trafiksäkerhetsarbete är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. I ”Tillsammans för Nollvisionen” arbetar vi alla- kommuner, företag, organisationer och myndigheter- gemensamt för att nå dessa mål.




Etappmålet för trafiksäkerhet är att max 220 personer omkommer i vägtrafikolyckor 2020. Det finns också ett mål om att antalet allvarligt skadade ska minska med en fjärdedel under samma period.

För att säkerställa att målet uppnås ska utvecklingen på ett antal prioriterade områden, indikatorer, följas löpande. Några av dessa indikatorer rör, mer än andra, det kommunala trafiksäkerhetsarbetet.

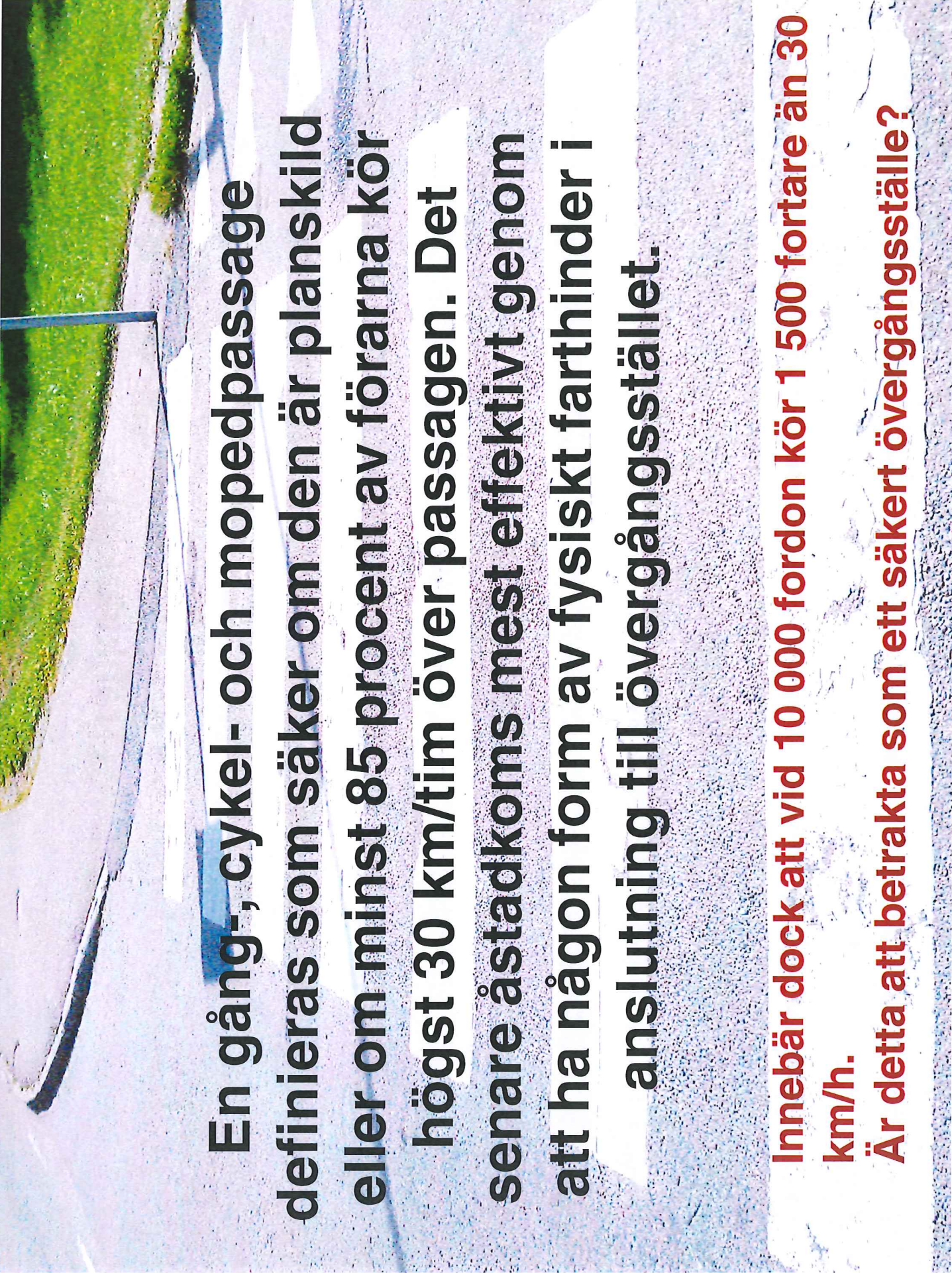
Dessa är

- säkra gcm-passager i tätort → Pågående
- hastighetsefterlevnad, kommunalt vägnät → Pågående
- underhåll av gc-vägar → Fortlöpande drift
- hjälmanvändning, cykelt hjälm → Under planering
- hjälmanvändning, mopedhjälm



50 % av alla gång-, cykel- och mopedpassager ska vara hastighetssäkrade till år 2020 (kommunens mål)

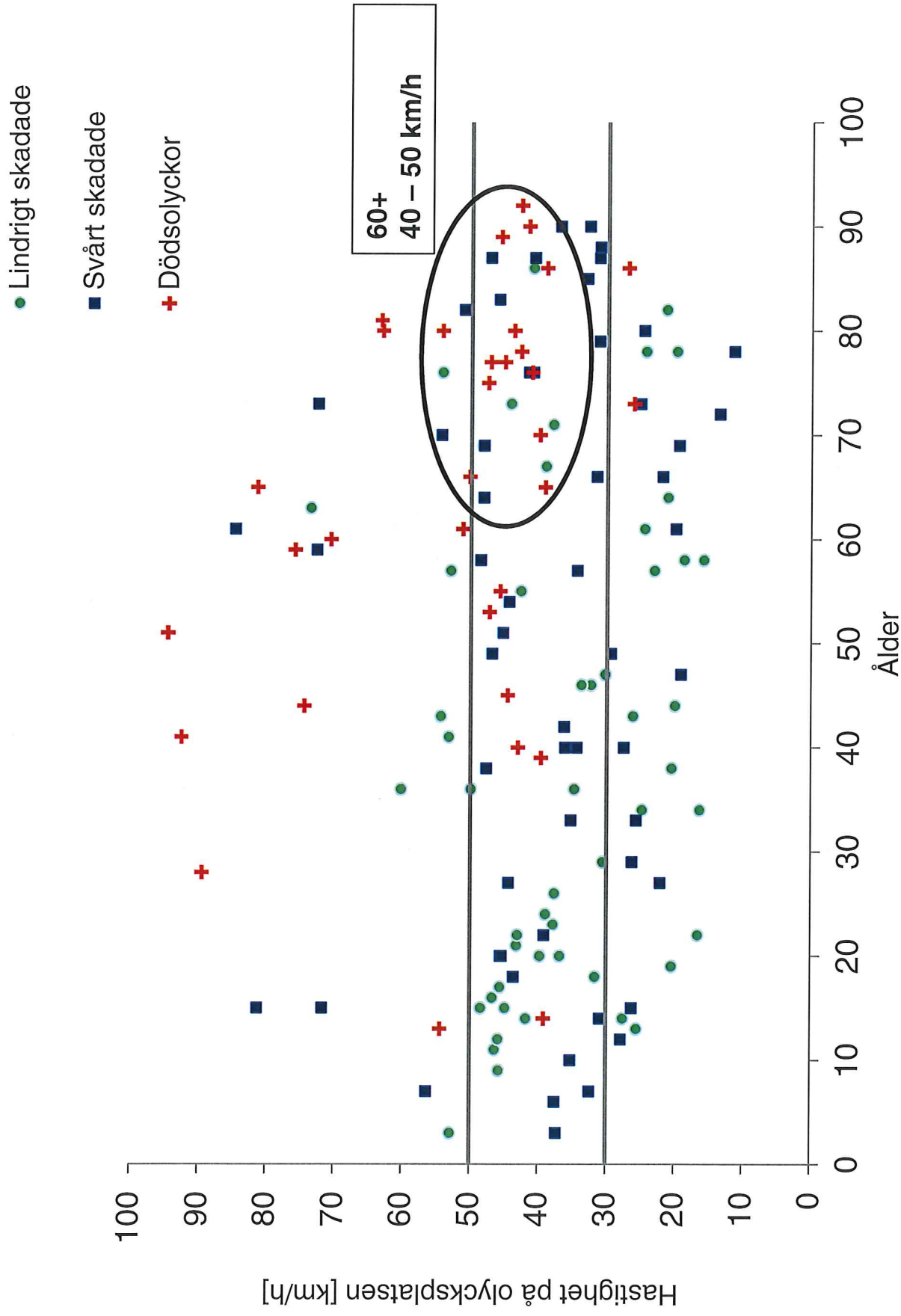
Genom att hastighetssäkra en gcm- passage reduceras antalet mycket allvarligt skadade med nästan 80 procent för cyklister och fotgängare (Trafikverket)



En gång-, cykel- och mopedpassage definieras som säker om den är planskild eller om minst 85 procent av förarna kör högst 30 km/tim över passagen. Det senare åstadkoms mest effektivt genom att ha någon form av fysiskt farthinder i anslutning till övergångsstället.

Innebär dock att vid 10 000 fordon kör 1 500 fortare än 30 km/h.

Är detta att betrakta som ett säkert övergångsställe?

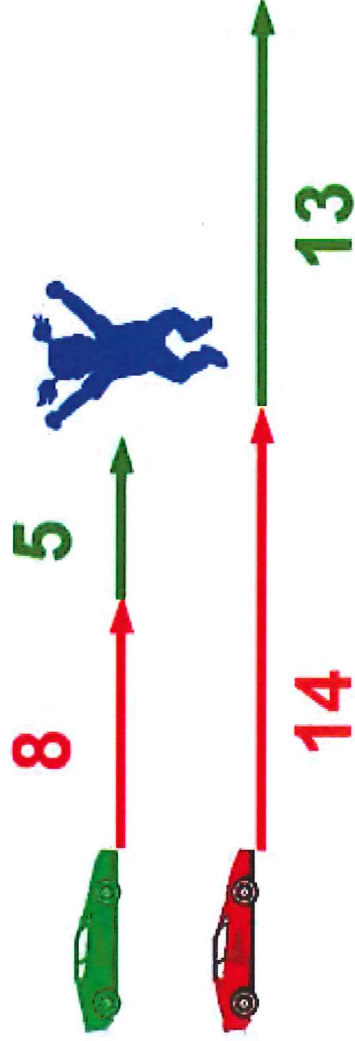


Skadeutfall för fotgängarolyckor beroende på fotgängares ålder och hastighet på olycksplatsen (Gudjonsson, 2011).

R + B = S

Stoppträckor vid 30 resp 50 (torr asfalt)

Stoppträckan från 30 rymmer inom reaktionssträckan för 50!



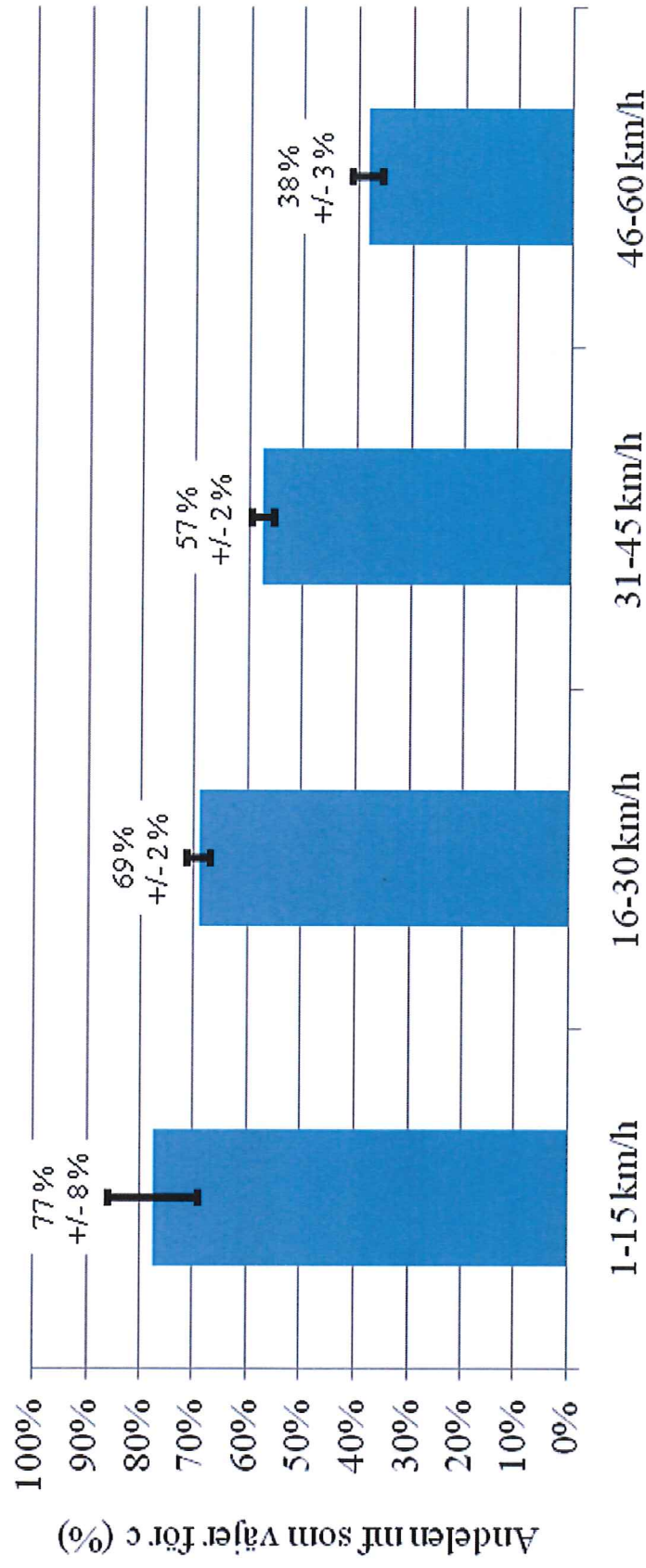
Kunskapen om krockvårdskurvan och stoppträckor är två viktiga argument för att övergångsställen alltid bör hastighetssäkras och framför allt på sträckor med hastighetsbegränsning över 30 km/tim eller där acceptansen för 30 km/tim uppmäts till att vara låg.

Övergångsställena skall tillgänglighetsanpassas

Bilförarens benägenhet att ge företräde till cyklister är starkt hastighetsberoende. Vid 30 km/tim interagerar bilister med cyklister på jämnare villkor, 70 % av bilisterna ger företräde vid 30 km/h och under. Det finns ingen väjningsplikt för bilförare vid cykelpassage, men vid låga hastigheter uppstår det spontant. Detta samspel försämras vid högre hastigheter.



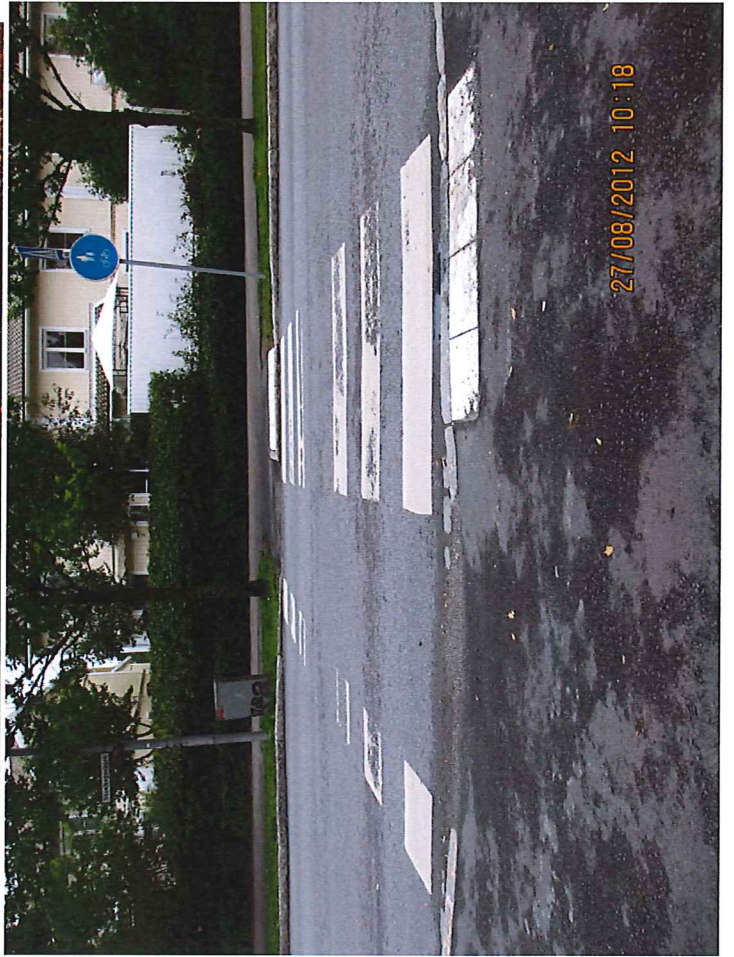
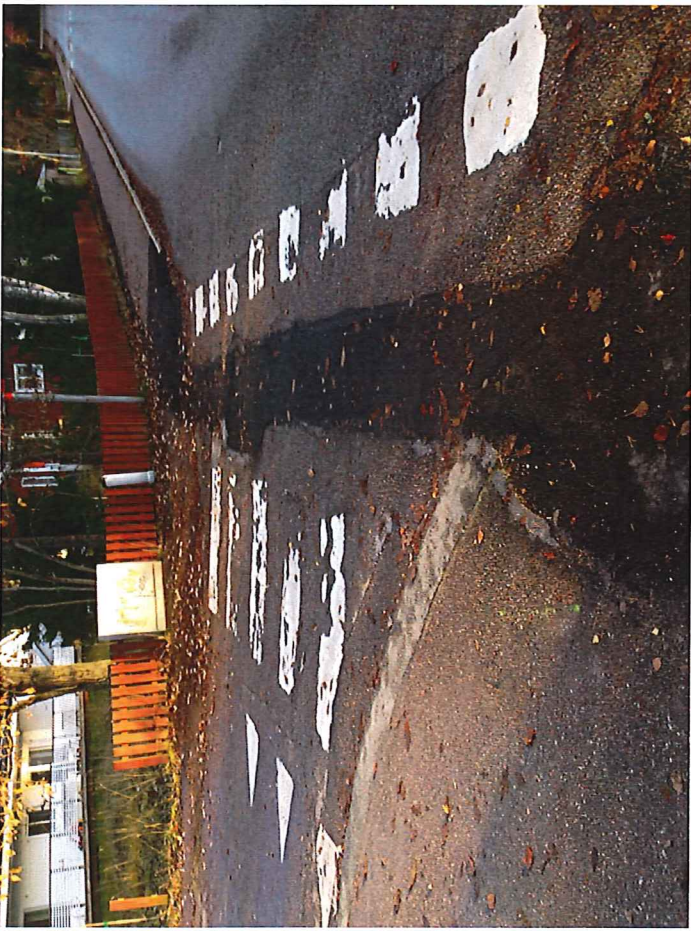
Andelen motorfordonsförare som lämnar företräde för cyklande med avseende på motorfordonets hastighet före interaktion. 95% konfidensintervall.



Motorfordonets genomsnittliga hastighet före interaktion

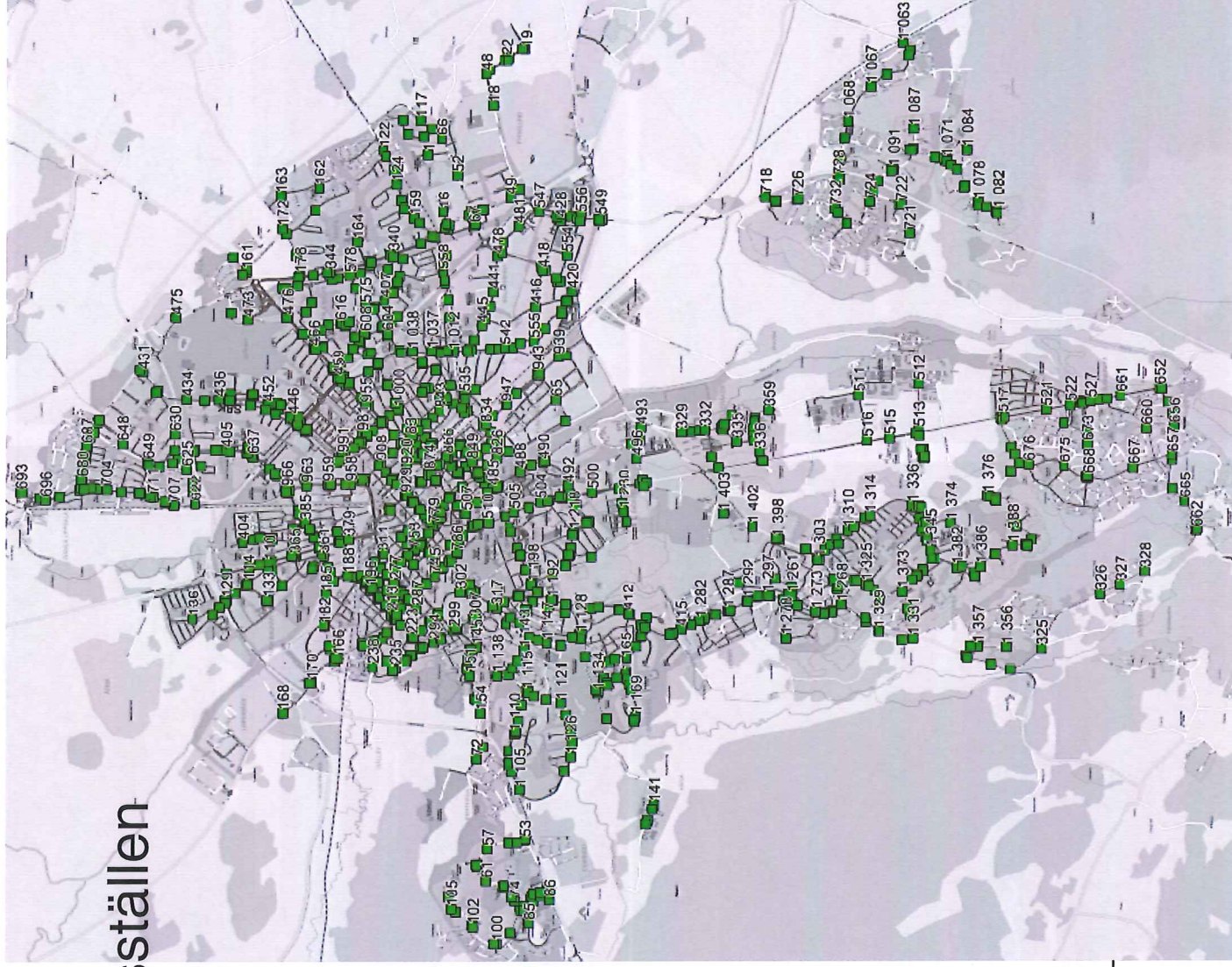
INVENTERING ÖVERGÅNGSSTÄLLEN OCH CYKELPASSAGER

- 37 parameterar vid varje övergångsställe/cykelpassage
- Foton över varje plats
- Levande dokument
- Allt finns i GIS



Övergångsställen i Uppsala

1408 st



www.uppsala.se



Tidplan

2012-2014	Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni
Inventering						
	Kartmaterial					
	Planering					
	Analys Storvreta					
		Möte polis	Möte räddn.tj, ambulans, UL	Analys Svartbäcken		
		Möte SRF			Info Handikapp- rådet	Tillgänglighets -promenad SRF
		Beställning analys & projektering				
			Informations- möte Storvreta	Träff Storvreta		
					Beställning bygg	
			Analys enligt säkra skolvägar			
	Ajourhållning av databas					



Åtgärder

Ta bort de som inte fyller sin funktion - gångpassage.

Hastighetssäkra de som bedöms som osäkra.

- Gupp
- Avsmalning
- Busskudde

Tillgänglighetsanpassa och belysning





Frågor?

