

Fråga om införande av bommar vid infarterna till Guldboda

En genomgång av förutsättningar, för- och nackdelar från GTFF:s och Vägsamfällighetsföreningens arbetsgrupp.

En ny arbetsgrupp med representanter från bom-motionärer och styrelserna har med utgångspunkt i bom-motionen till årsstämman 2020 och materialet inlämnat av en tidigare arbetsgrupp 2015, arbetat vidare med bomfrågan. Utan att ta ställning för eller emot går vi i rapporten igenom förutsättningarna för, och några eventuella effekter av, att införa bommar vid de två infarterna till GTFF:s område. Utifrån underlaget kommer en diskussion och omröstning ske vid årsstämmorna för GTFF och GSF den 31 augusti 2021.

Oavsett vad besluter blir är det förstås av största vikt att vi behåller och utvecklar Guldbodas goda grannsamverkan!

Sammanfattning av arbetsgruppens arbete och bedömningar

Till årsstämman 2020 angav en bom-motion olika skäl att förse föreningens infarter med bommar såsom att de kan bidra till större trygghet och färre stölder i området, att de kan dämpa den externa biltrafiken och minska slitage och nedskräpning av Örsand och Guldbodasjön. Utgångspunkten var att både samhället och vårt område har förändrats och att det medfört ökad otrygghet och upplevd risk för stölder.

Arbetsgruppen konstaterar efter undersökningar att de bomlösningar som erbjuds på marknaden ger god teknisk tillgänglighet för fastighetsägare, gäster och andra som behöver tillträde som t.ex. räddningstjänst. Flera olika företag erbjuder utvecklade tekniska lösningar. Kostnaden för installation av bommar beräknas till ungefär 300 000 kr inklusive el och andra kringkostnader. Ett mer detaljerat ekonomiskt underlag har lämnats över till Vägföreningens och GTFF:s styrelser.

Årlig kostnad för serviceavtal, reparationer och el uppskattas till ca. 20 000 kr men kan vara något högre de första två åren eftersom det enligt uppgift ofta sker fler påkörningar när bommar är nyinstallerade. Till detta kan också läggas den förlorade intäkt i form av årliga statsbidrag som Vägföreningen inte längre har möjlighet att söka med bommar. Sådana kan uppskattas till mellan 30 000 och 40 000 kr men innebär också krav på viss standard på vägarna och relativt stor arbetsinsats i samband med ansökan.

Arbetsgruppen har uppdaterat tidigare framtaget underlag med följande:

- Förslag på placering av bommar, funktion, anslutning mm
- Aktualiserad kostnadsberäkning, offerter för bommar och anslutning el, underhåll mm.
- Förslag på fördelning av löpande ansvar och arbete mellan GTFF och Vägsamfälligheten, inklusive behov av framtida arbetsgrupper och ersatt arbete från medlemmar
- Arbetsgruppen har tagit del av enskilda medlemmars synpunkter på och invändningar mot införande av bommar

Om extrastämman beslutar att bommar ska införas anser arbetsgruppen att det bör göras enligt förslag nedan

Ansvar för installation och för de kostnader som uppkommer tas gemensamt av de två föreningarna GTFF och Vägsamfälligheten. Båda föreningarna har enligt vad som redovisades vid årsstämmorna 2020 inestående medel som kan användas, vilket innebär att ingen extradebitering bör vara nödvändig. Om stämman röstar för bommar bör styrelserna därför få i uppdrag att gemensamt genomföra installationen av bommar med följande funktionalitet:

- En snabböppnande vägbom vid respektive infart. Det bör övervägas om bommarna ska öppnas automatiskt genom slinga i marken vid utfart vilket ökar enkelheten vid utfart men minskar säkerheten.
- Bommarna medger access på flera olika sätt beroende på vad styrelserna bestämmer vid olika tidpunkter. Fastigheterna kan tilldelas en eller flera olika koder, kodbrickor (där ytterligare brickor kan erhållas mot en depositionsavgift) eller ges möjlighet att öppna bommarna med hjälp av registrerade mobiltelefonnummer (vilket ger möjlighet att öppna bommarna på distans). Arbetsgruppen föreslår att flera sätt att öppna bommarna finns inbyggda vid installation så att styrelserna har möjlighet att prova sig fram till bästa kombination av öppningsmöjlighet. Olika lösningar kräver t.ex. olika mycket administrativa insatser från styrelserna.
- Access för personer som inte är fastighetsägare men behöver komma in regelbundet som t.ex. posten eller entreprenörer med längre arbeten på området, sker på samma sätt som för fastighetsägare, dvs. med särskilda koder eller kodbrickor i första hand.
- Access för personer som behöver komma in tillfälligt som t.ex. enskildas gäster eller hantverkare kan ske via koder eller telefonsamtal beroende på vilken lösning som väljs.
- Räddningstjänsten tar sig in på olika sätt. Polisen vill ha egen kod. En dekal klistras på bommen om att sådan kod finns för polis och ambulans. Enligt polisen används systemet också av ambulanser. Brandkåren däremot vill endera ha en s.k. brandnyckel eller så kör man sönder bommen vid utryckning. Eftersom brandnyckel är enkel och billig att köpa för vem som helst föreslår arbetsgruppen inte att sådan installeras (se nedan om reparation av bom).
- Service- och reparationsavtal är inräknat i den årliga kostnaden och firmorna erbjuder avtal om reparation inom fem arbetsdagar. Bommen kan ha reservbatteri men också programmeras för automatiskt ställas upp vid ett längre strömavbrott. Bommen kan också öppnas manuellt med särskild nyckel vid problem.

För att systemen ska kunna fungera krävs administration av koder, kodbrickorna och/eller telefonnummer. Brickor och telefonnummer ska registerföras efter skriftligt medgivande/godkännande enligt GDPR. Det krävs också en backup-funktion om systemet fallerar (se nedan). Om bommar införs föreslår arbetsgruppen att Vägsamfälligheten får i uppdrag att ansvara för frågor som hänger ihop med den tekniska funktionaliteten av bommarna som t.ex. serviceavtal, reparationer och ev. behov av ny utrustning och att GTFF får i uppdrag att sköta administrativa uppgifter som t.ex. utlämning och spärning av kodbrickor.

Betraktelse av olika möjliga konsekvenser som arbetsgruppen uppmärksammat om bommar införs enligt ovan

Access till området för olika intressenter

Det system arbetsgruppen föreslår ger enligt samstämmiga uppgifter goda möjligheter för öppning både för fastighetsägare och regelbundna besökare utifrån som posten och SRV, och för sådana som enstaka gånger måste kunna komma in snabbt (Räddningstjänst). Det kräver att vi delar med oss och administrerar koder och/eller kodbrickor till vissa regelbundna besökare och koder för räddningstjänsten.

Eventuella problem/nackdelar med det föreslagna systemet:

- Krångligare för fastighetsägare att komma in på området med bil om man t.ex. glömt sin bricka eller kod.
- Risk för svårigheter om man kommer på udda tid eller under lågsäsong och systemet trasslar. Svårigheten mildras dock genom att området kan nås via två olika infarter.
- Något krångligare för fastigheter som delas av flera familjer eller stora familjer.
- In- och utfart för personer med behov av färdtjänst måste arrangeras på ett nytt sätt.
- Spontana besök av vänner kan försvåras något.
- Systemet innebär ett ytterligare åtagande för GTFF och Vägsamfällighetsföreningen också på längre sikt.

Säkerhet för att motverka upplevd otrygghet, inbrott och stölder m.m.

Bommar försvårar för obehöriga med bil att ta sig in i och ut ur området vilket bör minska slitage, nedskräpning och andra störningar. Genom att färre obehöriga kan ta sig in minskar också felparkeringar på privata infarter och områden med P-förbud. Bommar kan därmed också avskräcka oseriösa besökare inklusive rekognoscering inför stöld. Bommar bör därmed försvåra vissa stölder och inbrott. Bommar medför inte att vi kan hindra gående eller cyklande att utnyttja allemansrätten.

Eventuella problem/nackdelar med det föreslagna systemet:

- Guldboda har många fastigheter varav en andel byter ägare varje år. Koder och kodbrickor kan spridas/tappas och falla i orätta händer. Allt detta medför behov av en administration för att byta koder, distribuera och spärra brickor och telefonnummer.
- Kontrollen av obehöriga vid bomöppning kan eventuellt skapa incidenter och hotfulla situationer om de obehöriga följer efter i samband med inpassering.
- Om brandlås installeras, eller funktion för att manuellt öppna bommen utan särskilt lås/nyckel då systemet krånglar, minskar säkerheten eftersom brandnycklar är lätta att köpa för vem som helst på nätet. En avvägning måste därför göras mellan säkerhet och enkelhet.

Kostnader för bommar på kort och lång sikt

Kostnaderna initialt ca 300 000 kr för anläggning och inköp bör rymmas inom de behållningar som i dag finns inom Vägsamfälligheten och GTFF. Detta inkluderar framdragen el till båda infarterna i enlighet med arbetsgruppens förslag till placering av bommar. Inga

extradebiteringar bör därmed behövas initialt. Det ska finns utrymme för fundament. Eventuella nya vändplaner eller breddning av vägen utanför bommen är inte något som arbetsgruppen uppfattar som nödvändigt utan bör bli en senare fråga för Vägföreningen att bestämma.

Eventuella problem/nackdelar med det föreslagna systemet:

Även om kostnader för installation är kända och reparationskostnader enligt uppgift normalt inte ska uppgå till mer än ca. 2–5 000 kr då bommen körts sönder, kan förstås kostnader för reparationer och nyanskaffningar medföra behov av höjda föreningsavgifter på medellång sikt.

Med bommar förlorar vi möjlighet att få statliga bidrag för vägarna på mellan 30 och 40 000 kr per år. Dessa medel är dock villkorade av en viss vägstandard och administrativt betungande att söka.

Skötsel och löpande underhåll

Enligt uppgift från bl.a. andra tomtägarföreningar på Lisö är skötseln enkel även utan serviceavtal. Bomgruppen föreslår ändå att serviceavtal sluts med leverantören. Det handlar om smörjning och se till så att djur etc. inte tar sig in i elektroniken.

Eventuella problem/nackdelar med det föreslagna systemet:

En bom kan saboteras vilket kan riskera tillgängligheten och funktionaliteten, men då området har två infarter minskas risken för att fastighetsägare inte kan komma in.

Arbetsgruppen anser att en fastboende bör få i uppgift och ersättas för att ha den särskilda nyckel som kan ställa upp bommen om systemet helt slutar att fungera, liksom att kontakta serviceföretaget då något inte fungerar som det ska eller gått sönder.

BEFINTLIGT:

- Fastighetsgräns, enl. Hitta.se
- - - Luftledningar el

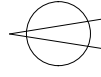
1. Skylt. Guldboda N
2. Söphus
3. Skylt. Max 30 km/tim
4. Skyltar: P-förbud, 4t, Ej tung trafik
5. Gammal stolpe
6. Skylt: Varning för guppig väg.
7. Skyddsräcke
8. Elstolpe

NYTT:

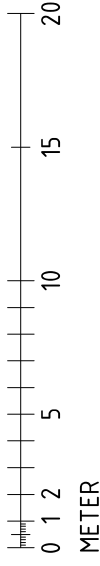
- A. Nedgrävd elförsörjning ca 20 löpmeter
- B. Bom typ Rapid enligt offert
- C. Hinder för förbikörning m bil

BESKRIVNING:

Bom med ca 3 meters längd placeras på föreningens mark utanför infarter till fastigheter och väg runt Guldbodasjön. Bommen placeras så att gående och cyklister får en fri passage om ca 1 meter.



SKALA 1:200 vid utskrift i A3



BEFINTLIGT:

- Luftledningar el
- 3. Skyltar: P-förbud, Max 30 km/tim
- 4. Uppställning sopcontainer
- 5. Elstolpe

NYTT:

- A. Nedgrävd elförsörjning ca 20 löpmeter
- B. Bom typ Rapid enligt offert
- C. Hinder för förbikörning m bil

BESKRIVNING:

Bom med ca 4 meters längd placeras på föreningens mark utanför infarter till fastigheter och väg runt Guldbodasjön. Bommen placeras så att gående och cyklister får en fri passage om ca 1 meter.



SKALA 1:200 vid utskrift i A3

