

Vinterväghållning

- ur ett tillgänglighetsperspektiv



LUNDS
UNIVERSITET

Lunds Tekniska Högskola

LTH Ingenjörshögskolan vid Campus Helsingborg
Trafik och väg

Examensarbete:
Nicole Mendoza
Alexandra Lundqvist

© Copyright Nicole Mendoza & Alexandra Lundqvist

LTH Ingenjörshögskolan vid Campus Helsingborg
Lunds universitet
Box 882
251 08 Helsingborg

LTH School of Engineering
Lund University
Box 882
SE-251 08 Helsingborg
Sweden

Tryckt i Sverige
Media-Tryck
Biblioteksdirektionen
Lunds universitet
Lund 2014

Sammanfattning

Examensarbetet behandlar Sveriges kommuners vinterväghållningsarbete och dess organisation. Arbetet handlar även om tillgängligheten för dem med funktionsnedsättning och kommunernas arbete med att tillgodose tillgängligheten så att den når en acceptabel nivå under vinterhalvåret.

Syftet med rapporten är att klargöra hur kommunerna sköter sitt vinterväghållningsarbete och hur mycket hänsyn som tas till människor med olika typer av funktionsnedsättningar och deras behov under vintermånaderna. Syftet är även att ta reda på hur kommunernas arbete under vintern kan upphandlas, organiseras och effektiviseras annorlunda för att uppnå ett bättre resultat, samt hur tillgängligheten på vintern tillgodoses.

Arbetet grundar sig på litteraturstudier och intervjuer med kommuner angående deras vinterorganisation samt intervjuer med olika intresseorganisationer inom tillgänglighetsområdet. Hur tillgängligheten tillgodoses under vintermånaderna är främst grundad på intervjustudierna som utförts då litteratur om ämnet saknas.

Det som uppdagats i arbetet är att kommunernas upphandling och kravställning ofta är bristande. Arbetet som utförs idag lämnar inga, eller ytterst få, möjligheter för grupper med funktionsnedsättningar att kunna ta del av samhället under de månader som präglas av is och snö. Det behövs tydliga kravställningar för att uppnå en acceptabel nivå när det gäller snöröjningen, framförallt för att tillgodose samtliga grupper mest basala behov.

Att som kommun skylla på dålig ekonomi och omöjligheten att tillgodose samtliga grupper behov i samhället under vintermånaderna är inte en godtagbar ursäkt. Det är respektive kommuns eget ansvar att lämna ett rimligt budgetförslag på snöröjningsarbetet, och för att tillgängligheten ska tillgodoses bör tillgänglighetsarbetet specificeras i budgetförslaget. Dagens teknik gör det även möjligt att rent praktiskt snöröja för samtliga grupper i samhället. Det krävs dock kunskap och engagemang för att uppnå ett acceptabelt resultat. Den bristande kunskapen om tillgängligheten och funktionsnedsattas behov, både från beställare och utförare, bidrar till stora svårigheter under arbetet med vinterväghållningen. Krav på tillgänglighetsutbildning bör därför ses som en självklarhet från kommunens sida vid upphandling av entreprenad.

Nyckelord: Vinterväghållning, tillgänglighet

Abstract

This thesis processes the Swedish local authorities' work regarding winter maintenance and its organization. This thesis is also about accessibility for those with functional disabilities and the local authorities' efforts to provide an acceptable level of the accessibility during winter.

The report aims to clarify how the local authorities carry out their work with regard to winter maintenance and how much consideration they give to people with different types of functional disabilities and needs during winter. The aim is also to look at how the local authorities' work during winter can be procured, more organized and more efficient, to achieve better results. How accessibility during winter can be provided is also addressed and explained in this report.

The work is based on literature studies and interviews with the local authorities (municipals) regarding their winter organization, but also with associations within the field of accessibility. The result of how satisfying the accessibility is during winter is mostly rooted in the interviews due to lack of reports within the subject area.

What is brought to light in this report is that the local authorities' negotiation and obligations are often inadequately fulfilled. The work performed today leaves no, or very few, opportunities for people with functional disabilities to be a part of society during the months characterized by ice and snow. There is a need for direct requirements to achieve an acceptable level of snow removal, especially to satisfy all groups most basic needs.

Blaming the poor economy as well as the impossibilities to satisfy all groups most basic needs to be able to be a part of the society is not an acceptable excuse. It is up to each municipality to make a reasonable budget for snow removal. To achieve an acceptable level of accessibility, this should be specified in the budget. Today's technology makes it possible to do the winter maintenance work to fit the entire society and its needs. However, this requires knowledge and dedication, and the lack of knowledge about the accessibility and the needs of those with functional disabilities are contributing to significant difficulties. Requirements for accessibility training should therefore be seen as a matter of routine by the local authorities in the process of the winter maintenance work.

Keywords: Winter maintenance, accessibility

Förord

När vi för första gången kom i kontakt med ordet tillgänglighet genom vår utbildning fick vi oss en tankeställare. Att tillgängligheten var så varierande för olika befolkningsgrupper, och att de människor som lever med funktionsnedsättning har speciella krav, är något man innerst inne kanske alltid vetat om men aldrig riktigt reflekterat över tidigare. När vi drygt ett år senare kom i kontakt med vinterväghållningen och snöns och halkans förvärrande effekt på de ytor och hjälpmedel som är avsedda för personer med funktionsnedsättning, var det för oss ett självklart val att ägna vårt examensarbete åt detta.

Vårt intresse för drift och underhåll samt vår moraliska synpunkt att alla människor är lika mycket värda flätas genom detta arbete ihop. Alla människor ska ha möjlighet att röra sig fritt samt kunna delta i samhällets alla aktiviteter, oavsett förutsättningar.

Vi lever på 2000-talet, och det är dags att byta ut alla halvhjärtade försök till ökad tillgänglighet och istället ta reda på vad som bör förbättras och hur. Vi har i dagens samhälle både kunskapen, tekniken och människorna. Det är bara viljan som saknas.

Med detta examensarbete hoppas vi kunna öka kunskapen om olika arbetssätt, samt förändra tankesätt och inställning så att vinterväghållningsarbetet kan utföras på ett optimalt sätt för alla grupper, oavsett hur vi tar oss fram.

Vi vill tacka Helsingborgs stad, Malmö stad, Landskrona stad och Trelleborgs kommun för att Ni tagit er tid att träffa oss. Ett stort tack även till Synskadades Riksförbund (SRF) i Malmö och till Föreningen Idrott för Handikappade (FIFH) i Malmö för deras tid och hjälp till detta arbetet. Tack till Agneta Ståhl och Mai Almén som delat med sig av sin enorma ämneskunskap och som genom sitt engagemang i tillgänglighetsfrågor lett in oss på rätt väg. Vi vill också tacka Tyréns och vår handledare Per Johansson som visat intresse och hjälpt oss under hela arbetet samt gett oss fria tyglar och bra feedback. Ett speciellt tack även till vår examinator, Ebrahim Parhamifar, som under vårt examensarbete, men även under hela vår studietid, varit till stor hjälp. Du har agerat kunskapsbank, bollplank och framförallt har Du varit stöttande och peppande under dessa tre åren. Vi är otroligt glada över att Du tog dig an rollen som vår examinator. Utan Dig hade detta arbete och framförallt vår examen inte varit möjlig.

Innehållsförteckning

1 Inledning	1
1.1 Bakgrund	1
1.1.1 Vinterväghållning	1
1.1.2 Tillgänglighet.....	2
1.1.2.1 Lagstiftning	3
1.1.2.2 Hjälpmedel för synskadade	4
1.2 Syfte och frågeställningar	6
1.3 Avgränsningar	6
1.4 Metod	6
1.4.1 Litteraturstudier	6
1.4.2 Intervjuer	6
2 Kommunernas vinterväghållning	8
2.1 Ansvarsområden	9
2.2 Organisation	10
2.2.1 Egen regi.....	11
2.3 Styrdokument	12
2.3.1 Startkriterier	13
3 Vinterväghållningens inverkan på samhället	15
3.1 Vinterväghållningens inverkan på kollektivtrafiken	15
3.2 Vinterväghållningens inverkan på de oskyddade trafikanterna	16
3.2.1 Övergångsställen	17
4 Kommunernas tillgänglighetsarbete under vintern	20
4.1 Uppvärmade ytor	23
5 Samhällets syn på tillgängligheten	25
6 Politik, regler och krav	27
6.1 Människors krav och förutsättningar	27
7 Konflikter	29
7.1 Medborgardialog	29
7.2 Individer emellan	29
7.3 Individer och samhället	30
7.3.1 Kunskapen om tillgänglighet.....	30
8 Slutsats och reflektion	32
8.1 Problem med vinterväghållning	32
8.2 Problem med tillgänglighet	33
8.3 Sammanfattningsvis	36
8.3.1 Vidareutveckling av arbetet.....	37

9 Källförteckning	38
9.1 Litteraturkällor.....	38
9.2 Elektroniska källor	39
9.2 Bildkällor.....	39
10 Bilagor	41
10.1 Frågeställningar	41
10.1.1 Kommuner.....	41
10.1.2 Synskadades Riksförbund, Malmö (SRF)	42
10.1.3 Föreningen Idrott för Handikappade, Malmö (FIFH)	43
10.2 Sammanställning intervjuer.....	44
10.2.1 Kommuner.....	44
10.2.1.1 Malmö stad	44
10.2.1.2 Helsingborgs stad	45
10.2.1.3 Landskrona stad	46
10.2.1.4 Trelleborgs kommun	47
10.2.2 Synskadades Riksförbund, Malmö (SRF)	48
10.2.3 Föreningen Idrott för Handikappade, Malmö (FIFH)	49

1 Inledning

1.1 Bakgrund

1.1.1 Vinterväghållning

Alla länder vars vintermånader präglas av is och snö är i behov av en fungerande vinterväghållning. I Sverige ansvarar Trafikverket för vinterväghållningen av det statliga vägnätet, kommunerna ansvarar för det kommunala vägnätet och fastighetsägarna ansvarar i vissa fall för vinterväghållningen av gångbanorna och trottoarerna utanför sina fastigheter. Det privata vägnätet ansvarar respektive privatperson för (VTI 737, 2011).

Grunden för olika vinterväghållningsåtgärder är att ta bort snö och is för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för trafikanterna. Begreppet vinterväghållning kan sedan delas in i två grupper: *snöröjning* samt *kemisk/mekanisk halkbekämpning* (VTI 737, 2011).

Snöröjning kan delas in i olika aktiviteter där den vanligaste är plogning. Plogning är näst efter tillplattning den ursprungliga formen av vinterväghållning. Målet med plogningen är att få bort snö från vägbanan genom att flytta snön åt sidan. En plog fungerar genom att ett skär lossar snön från vägbanan. Snön lyfts sedan in i plogen och transporteras i sidled för att slutligen hamna utanför vägbanan (VTI 902.2000, 2001). Utvecklingen av plogar pågår hela tiden och idag utrustas de bland annat med förplogar, sidoplogar, blad som river eller hyvlar snö eller is samt halkbekämpningsbehållare/-spridare (VTI 737, 2001).

Halkbekämpningens mål är att förhindra att halka uppstår eller att höja friktionen på underlaget. Mekanisk halkbekämpning innebär att man applicerar ett material på underlaget, oftast sand eller grus. Kemisk halkbekämpning sker genom att man sprider ut ett material som reagerar med snön eller isen och på så sätt sänker fryspunkten. Natriumklorid, salt, är det dominerande halkbekämpningsmedlet i Sverige (VTI 902.2000, 2001).



Bild 1. Snöröjning samt halkbekämpning (Trafikverket, 2010)

1.1.2 Tillgänglighet

Tillgänglighet är ett ofta använt ord i planeringssammanhang och har därför fått olika betydelser beroende på i vilket sammanhang ordet används. Inom trafikplanering används oftast ordet med betydelsen ”hur lätt det är att nå till olika platser”. Tillgänglighet definieras ur ett individperspektiv som mötet mellan individens funktionella kapacitet och den fysiska miljöns krav eller utformning. Tillgänglighet utgår från normer och riktlinjer och är objektivt. För att kunna bestämma om något är tillgängligt måste det finnas kunskap om både personen i fråga och miljön. Personkomponenten ska utgöra så homogena grupper som möjligt och kunskap om miljökomponenten skaffas genom inventeringar av den fysiska miljön. Inventeringarna sker genom formulär där miljöhinder bedöms och registreras (Holmberg m.fl, 2009).

Tillgänglighet går hand i hand med begreppet användbarhet. Användbarhet definieras som (Almén, Iwarsson, Petzäll, Ståhl; i Iwarsson och Ståhl, 2003) ”att individen ska kunna ta sig till/från och kunna använda, dvs. förflytta sig, vistas i och bruka den fysiska miljön på samma villkor som andra”. Begreppet är på så sätt subjektivt och beskriver människors egna bedömningar av i vilken mån önskade aktiviteter kan utföras i en given miljö. Användbarheten kan dock för en och samma individ variera ur ett tidsrums perspektiv eller av rådande fysisk kapacitet i en tillgänglig miljö. Ett exempel kan vara att ett hinder längs vägen kan klaras av, men vid många olika hinder längs resans gång kan de tillsammans bli oöverstigliga. En miljö kan alltså vara tillgänglig utan att vara användbar. En miljöns användbarhet bedöms genom att skaffa sig kunskap på individnivå. Viktigt att ha i åtanke är att ett utrymme i byggnader som allmänheten äger tillträde till ska utformas så att man kan besöka dem om man sitter i rullstol och man ska kunna orientera sig om man har nedsatt syn (Holmberg m.fl, 2009).

En miljöns tillgänglighet kan inte uttryckas i generella termer då begreppet tillgänglighet är relativt. Man måste ständigt ta hänsyn till vem miljön är tillgänglig för och hur personkomponenten definieras utifrån funktionsnedsättningen. Det måste även finnas en tydlig beskrivning på hur funktionsnedsättningen påverkar personens funktionella förmåga samt vilka svårigheter en icke-anpassad miljö påverkar personen med de olika funktionella begränsningarna. Almén och Ståhl har år 2002 sammanställt en sådan beskrivning som används i Sveriges Kommuner och Landstings handbok ”Tillgänglig Stad” och av Boverket i olika sammanhang (Holmberg m.fl, 2009). Beskrivningen innehåller följande 12 punkter:

1. *Rullstolsburen; har funktion i armar, händer och i en del av bål och/eller ben*
2. *Rullstolsburen; viss nedsatt funktion i armar och händer och i en del av bål och/eller ben och har ofta balansproblem*
3. *Rullstolsburen; nedsatt funktion i armar och bål och ben och har påtagliga balansproblem*
4. *Rörelsenedsättning; nedsatt funktion i ben och/eller höfter och/eller rygg, har ofta balansproblem*
5. *Rörelsenedsättning; nedsatt funktion i armar och/eller hand, begränsad räckvidd, kortvuxen*
6. *Rörelsenedsättning; nedsatt ork och balansproblem*
7. *Synnedsättning; kan orientera med del av synen, balansproblem*
8. *Synnedsättning; kan orientera med hjälp av teknikkäpp (lång vit käpp)/ledarhund, balansproblem*
9. *Hörselnedsättning; gravt hörselskadad eller döv*
10. *Kognitiv funktionsnedsättning; utvecklingsstörning*
11. *Kognitiv funktionsnedsättning; förvärvad hjärnskada*
12. *Kognitiv funktionsnedsättning; autism och autismliknande tillstånd*

(Boverket, 2009)

1.1.2.1 Lagstiftning

År 2000 beslutade riksdagen om en nationell handlingsplan för handikappolitiken som beskriver prioriterade åtgärder för att förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning i samhället. Då arbetet med att uppfylla tillgänglighetsmålet gick för långsamt beslutade regeringen den 4 oktober 2007 att tillsätta en statssekreterargrupp som fick i uppdrag att påskynda arbetet och ta fram en strategi för hur målen i handlingsplanen ska nås fram till år 2010 inom tre områden:

- *enkelt avhjälpna hinder*
- *tillgänglig kollektivtrafik*
- *tillgänglig statsförvaltning*

Strategin som togs fram var i samråd mellan regeringen och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL, 2008).

För att kunna göra byggnader och allmänna platser tillgängliga och användbara för personer med rörelse- eller orienteringsnedsättningar finns det tillämpningsföreskrifter som Boverket gett ut. Syftet med dessa föreskrifter är att så många som möjligt ska kunna delta i samhället på lika villkor. BFS 2011:5 ALM 2 innehåller föreskrifter som gäller när en allmän plats nyanläggs eller när ett område för andra anläggningar än byggnader nyanläggs. BFS 2013:9 HIN 3 innehåller föreskrifter som gäller tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Föreskrifterna omfattar befintliga publika lokaler dit allmänheten har tillträde samt allmänna platser (Boverket, 2013).

1.1.2.2 Hjälpmedel för synskadade

För att personer med synnedsättning ska kunna orientera sig lättare finns det ledstråk. Anlagda ledstråk består av olika taktila plattor som ska kunna uppfattas och kännas med hjälp av en teknikkäpp. Sinusplattor används som ledytor, kupolplattor används som varningsytor och släta plattor användas som valytor. Det finns även naturliga ledstråk som till exempel fasader, trottoarkanter och gräskanter (Malmöstad, 2014).

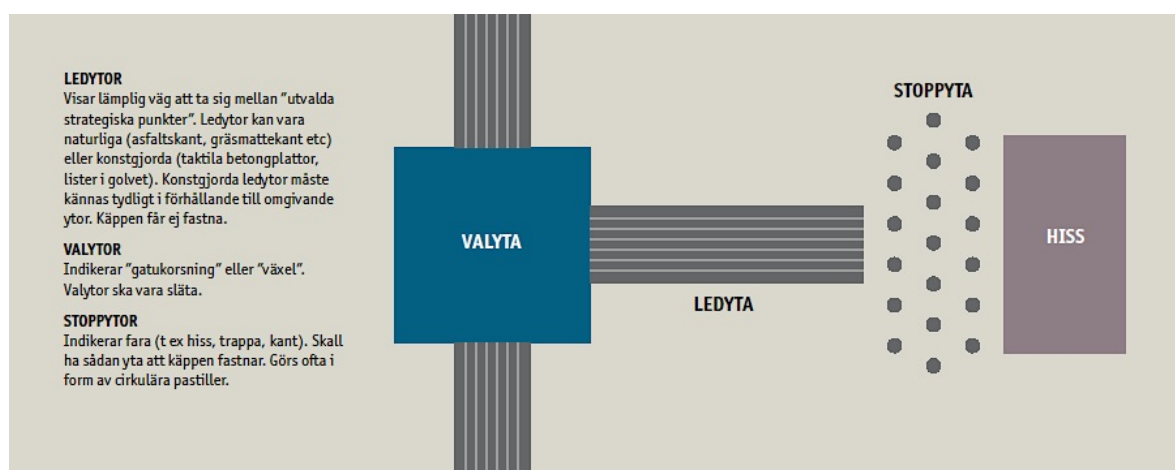


Bild 2. Beskrivning av de olika ytorna på ett ledstråk (Tarkett, 2014).



Bild 3. Kupolplattor, sinusplattor och släta plattor vid en busshållplats (Starka, 2014).

För att personer med synnedsättning ska kunna orientera sig vid övergångsställen finns det pollare med vägvisare. Vägvisaren visar vilken sida av pollaren man ska gå på och vilken riktning samt hur många körfält och refuger som ska korsas (Malmö stad, 2014).



Bild 4. Pollare vid övergångsställe (Veksø, 2014).



Bild 5. Vägvisare på pollare (Malmöstad, 2014).

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med rapporten är att klargöra hur kommunerna sköter sitt vinterväghållningsarbete och hur mycket hänsyn som under vintertid tas till människor med olika typer av funktionsnedsättningar och behov. Hur kan kommunernas arbete under vintern upphandlas, organiseras och effektiviseras för ett bättre resultat? Och hur kan tillgängligheten på vintern tillgodoses ur olika samhällsperspektiv och vid olika situationer?

1.3 Avgränsningar

Avgränsningar vid val och omfattning av metoden, framförallt när det gäller intervjustudien, har gjorts. Endast fyra kommuner har intervjuats och det är främst deras vinterorganisation och arbete under vintermånaderna som speglas i rapporten. Innehållet i rapporten, och beskrivningen av kommunernas vinterväghållning, representerar därför inte samtliga av Sveriges kommuners arbete.

När det gäller tillgänglighetsaspekten i rapporten har inte enskilda funktionsnedsättningar och grupper behandlats. Rapporten behandlar främst rullstolsburna, synnedsetta och äldre med funktionsnedsättningar ur ett generellt perspektiv och täcker alltså inte samtliga av de tolv grupper som behandlas i Boverkets certifieringsregler.

1.4 Metod

1.4.1 Litteraturstudier

Metoden för arbetet har delvis varit litteraturstudier. Litteraturen behandlar främst vinterväghållning, både allmänt och specifikt om det kommunala arbetet.

1.4.2 Intervjuer

De kommuner som intervjuats är Helsingborg, Malmö, Landskrona och Trelleborg. Det är framförallt deras tankar och vinterväghållningsarbete som åsyftas i denna rapport. Kommunerna har valts efter deras varierande befolkningsmängd för att få ett så realistiskt resultat som möjligt. Studierna har gjorts under våren 2014.

När det gäller tillgängligheten har Synskadades Riksförbund (SRF) och Föreningen Idrott för Handikappade (FIFH) stått för den informativa delen om hur vinterväghållningen upplevs för dem med funktionsnedsättning. Intervjuerna har uteslutande varit grunden för tillgänglighetsaspekten i arbetet då det finns ytterst lite litteratur om detta ämne. Vintern i år har inte

möjliggjort inventeringar av kommunernas arbete. De problem som är beskrivna i rapporten är alltså det kommunerna uppfattat och uttryckt som problem, samt vad intresseorganisationerna uttryckt sig om under intervjuerna. Dessa har sedan vägts mot varandra för att få en så rättvis och realistisk bild som möjligt av de rådande förhållandena under vintermånaderna. Frågeställningarna och resultaten av intervjuerna är sammanställda som bilagor.

2 Kommunernas vinterväghållning

Vinterväghållningen är en av gatukontorens mest uppmärksammade arbetsuppgifter. Den kommunala vinterväghållningen karaktäriseras av svårigheterna att tillfredsställa behoven de olika trafikantgrupperna har inom en kort tidsperiod. Arbetet försvåras ytterligare då vintern är väldigt varierande och oförutsägbar. Den geografiska storleken, befolkningsmängden, det lokala klimatet, vägnätets utformning samt den kommunala strukturen och tillgången till nödvändiga resurser, såsom fordon och utrustning, är alla exempel på faktorer som gör varje kommun unik (Arell & Hårdstedt, 2003).

Under vinterhalvåret gör halkolyckorna avtryck i statistiken, oavsett om det gäller bilister, cyklister eller gångtrafikanter. När den första halkan kommer varierar kraftigt beroende på var i Sverige man befinner sig, och för många kommer den som en överraskning. Det finns tre grundorsaker till att en väg blir hal:

- *nederbörd i form av snö eller underkyllt regn*
- *nederbörd på frusen vägbana*
- *frostutfällning, som sker då daggpunkten i luften är högre än temperaturen på vägytan och vägytans temperatur är under 0 grader*

(SKL, 2014)

Snöhalka uppstår när snö lägger sig på vägbanan och bidrar till att däcken får sämre fäste. Generellt ger torr snö och en lägre temperatur bättre väglag än blöt snö vid temperaturer runt noll grader eftersom den blöta snön lätt packas ihop. Ishalka uppstår när vatten fryser till is på vägbanan. Detta kan ske på många olika sätt, och denna typ av halka är ofta väldigt förrädisk då den klara isen är svår att se på vägbanorna. En viktig sak att tänka på är att det är temperaturen på underlaget och inte temperaturen i luften som avgör om vattnet fryser till is eller inte. Ishalka kan alltså uppstå trots att det är plusgrader i luften. I väderprognoserna i medierna beskrivs temperaturerna på två meters höjd, vilket skiljer sig radikalt från yttemperaturerna på marken. Den sista typen av halka, frosthalka, uppstår då fukt i luften bildar vattendroppar som sedan fryser till på vägbanan. Frosthalka uppstår främst vid sjunkande yttemperaturer under klara nätter och tidigt på morgonen, då det är som kallast (SKL, 2014).

Huvudproblemet inom vinterväghållningen är att utföra rätt åtgärd vid rätt tidpunkt utifrån ovan nämnda situationer (VTI 902.2000, 2001). Kvaliteten beror på hur den kommunala verksamheten ser ut och hur avvägningen mellan insatta medel och uppnådda resultat görs. Respektive kommun behöver en tillräckligt stor beredskapsorganisation för att snabbt och effektivt kunna utföra snöröjnings- och halkbekämpningsaktiviteterna samtidigt som rimligheten av insatstiderna måste bedömas. Storleken på området samt

kvalitetsnivån för det utförda arbetet är andra viktiga faktorer som även de ska bedömas. För att kunna sätta in rätt medel och rätt åtgärd låter man alltså snöfallet eller yttemperaturen på vägen avgöra. Trafikverkets väderinformationssystem VViS, som består av cirka 775 stycken mätstationer och bland annat mäter vägbanornas yttemperaturer, är till stor hjälp för kommunerna då de väljer åtgärder (SKL, 2014).

2.1 Ansvarsområden

Vinterväghållningen i Sverige finansieras med skattemedel. Vinterväghållningen är kostsam för kommunen och vintrar med mycket snö gör att budgetanslagen för vinterväghållningen ibland inte räcker för att tillgodose de krav och önskemål som finns från allmänheten. För att hushålla med skattemedlen kan respektive kommun ställa krav på att fastighetsägarna sköter vinterväghållningen på gångbanorna och trottoarerna fram till fastighetsgränsen. Kommunerna skickar ut föreskrifter till de berörda fastighetsägarna där det står vad som gäller. Om fastighetsägaren sedan inte sköter uppgiften kan kommunen vitesförelägga fastighetsägaren som då tvingas ersätta kommunen för de extra kostnader som uppstått för kommunens del. Detta gäller dock inte för alla kommuner då det finns kommuner som tagit på sig ansvaret att röja även fastighetsägarnas del. Ett exempel på detta är Staffanstorps kommun, som ansvarar för all snöröjning, även på gångbanorna (SKL, 2014).

Regelverket för det kommunala väghållningsansvaret finns i flera lagar. I ett rättsfall från Malung slog Högsta domstolen fast att en fastighetsägare inte var skyldig att föra bort snö på gångbanan som kommunen fört vid plogning av vägbanan. Denna princip anses gälla fortfarande. Problemet är ofta att insatstiderna för kommunen att öppna upp snövallar vid infarter är långa. Kommunen följer sin prioriteringsordning där det finns platser som är viktigare att snabbt snöröja av säkerhetsskäl. Detta bidrar till att fastighetsägarna, trots lagarna, själva måste öppna upp vallarna då de behöver åtkomst till gångbanorna och körförbindelserna vallarna stoppar (SKL, 2014).

Kommunala väghållare bör ha en löpande dialog med de berörda fastighetsägarna. Inte minst för att försöka undvika snövallar genom en mer samordnad snöröjning, men även för att kunna hålla en enhetlig standard. På flera ställen i tätorterna kan gångbanorna se ut som lapptäcken, där en del fastighetsägare snöröjt och halkbekämpat och andra inte. Kommunerna skickar med jämna mellanrum ut information till de berörda fastighetsägarna om vilka krav och ansvarsregler som gäller för vinterväghållningen. Effekten av denna information är dock inte alltid tillräcklig och den ojämna standarden ställer till stora problem för de oskyddade trafikanterna då de hela tiden stöter

på nya hinder och väldigt varierande underlag. Som fotgängare tar man ofta för givet att hela gångbanan ska vara snöröjd och hålla samma standard, risken att bli överraskad av ishalka är därför stor. De stora variationerna mellan fastighetsgränserna gör det även omöjligt för dem som färdas med hjälp av rullator eller rullstol att ta sig fram (Intervjustudie).

2.2 Organisation

Inom kommunerna finns ofta en intern beställare. Det innebär att det är en nämnd som planerar och sätter upp en budget för arbetet som ska bli utfört. Förvaltningen inom kommunen har sedan antingen en egen utförande avdelning eller anställer privata företag som underleverantörer. Den satta budgeten för varje beställning är ett schablonvärde som är baserat på ett antal tidigare vintrars kostnader (Wiklund & Malmberg, 2012). Det är svårt att förutspå de exakta kostnaderna för vinterväghållningen då vintrarna varierar från år till år. Budgeten är aldrig så tilltagen att det kan bli överskott efter en snäll och ”grön” vinter. Denna underbudgetering kan leda, efter en vinter med stora vinterväghållningskostnader, till dålig gatudrift under de resterande månaderna. Man hänvisar den låga budgeteringen till att det jämnar ut sig i den stora driftbudgeten, men med risken att man inte kan avhjälpa fel och genomföra planerat driftunderhåll under de resterande månaderna känns argumentet inte relevant. Budgeten bör ses över inför varje vinter och hänsyn bör tas till de senaste årens utfall. Vinterväghållningen är en nödvändighet i ett modernt och välfungerande samhälle. Vinterväghållningen bör därför ses som en självständig och högt prioriterad verksamhet istället för en del av den allmänna gatudriften. Detta gäller för både ekonomin och organisationen (SKL, 2014).

En del kommuner väljer även att dela upp ansvarsområdena mellan entreprenörer och egen regi. Ett exempel är Trelleborgs kommun som lämnar över ansvaret för gatunätet till entreprenör och sedan själv ansvarar för cykelvägarna. Ovan nämnda exempel på upphandlingsformer gäller främst för de centrala delarna i kommunen, för intilliggande byar och landsvägar i utkanten av tätorterna har de flesta kommuner anlitat underentreprenörer, ofta bönder som under vintern utrustar sina traktorer med plogar och ansvarar för att hålla landsvägarna framkomliga (Intervjustudie).

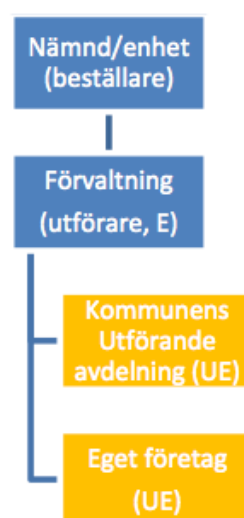


Bild 6. Organisation, kommunal snöröjning (Wiklund & Malmberg, 2012)

2.2.1 Egen regi

Oberoende av hur vintrarna varierar från år till år finns det en stor andel fasta kostnader. Maskiner, personal och resurser finns alltid i beredskap att rycka ut vid behov under vintermånaderna. Denna fasta kostnad uppgår i grova drag till 25-30 procent av den totala kostnaden för vinterväghållningen och finns oberoende om utförandet ligger i egen regi eller är upphandlat på entreprenad. Viktigt att tänka på är att det inte alltid är lönsamt med entreprenörer trots att de flesta kommuner idag har valt att upphandla hela eller en del av vinterväghållningen på entreprenad. I dagsläget då priserna är pressade och utbudet av entreprenörer är stort är det lätt att upphandla allt på entreprenörer. Det finns dock anledning att fundera över vad som kan utföras i egen regi och vad som kan upphandlas. Maskinentreprenader och kompetenta förare är dyrt att upphandla medan enklare skötsel med hög andel handarbete kostnadsmissigt är lägre idag än det någonsin varit (SKL, 2014).

Landskrona kommun har valt att inte upphandla vinterväghållningen på entreprenad i tätorten och har därför eget ansvar för sin vinterorganisation. På grund av detta finns möjlighet för kommunen att utnyttja de fasta maskin- och fordonskostnaderna både under barmarks- och vinterförhållanden. Maskinparken byggs om och utrustas efter rådande säsong. Även personalens arbetsuppgifter varierar efter rådande säsong. Då all personal redan finns tillgänglig bidrar detta till effektivare samordning och fördelning av arbetsuppgifterna. Ofta är det parkenheten i Landskrona, som under barmarksförhållanden ansvarar för skötsel av parker, som vintertid ansvarar för den manuella snöröjningen (Intervjustudie).

Det är inte ekonomiskt försvarbart att låta enheter gå sysslolösa under vintermånaderna, och goda möjligheter att utnyttja någon av de befintliga enheterna inom kommunen, för exempelvis manuell snöröjning, finns. Viktigt att tillägga är även att kommuner med egen regi inte är en vinstdrivande verksamhet (Intervjustudie).

Manuell snöröjning är exempel på arbete som sällan eller aldrig upphandlas på entreprenad. Priset är styrande och extra personal för manuella arbetsuppgifter ses som ett onödigt och för dyrt alternativ. Vid upphandling specificeras oftast inte själva arbetsuppgifterna eller en fördelning mellan maskinellt och manuellt arbete. Funktionskraven från kommunen är ofta det enda styrande när det gäller det arbete som ska utföras, entreprenören väljer sedan själv hur de kraven ska nås. Resultatet är att maskinellt arbete, nästan uteslutande, används (Intervjustudie).



Bild 7. Manuell snöröjning (Metro, 2011).

De flesta kommuner har prioriteringsordningar som främst avser stora gator och cykelvägar. Övergångsställen, gångbanor och andra allmänna områden där det ofta finns tillgänglighetsanpassningar prioriteras sist. Det maskinella arbetet är ofta avgörande för prioriteringsordningen och det manuella arbetet sker efter det maskinella, detta då det inte finns obegränsad tillgång till personal, och för att det framförallt är tidskrävande med manuellt arbete. Den egna regionen och Landskronas sätt att fördela arbetet på under vintern bidrar till att snöröjningsarbetet på de olika stråken kan ske oberoende av varandra. Regionen ger alltså goda samordningsmöjligheter. Även arbetsstoppar vid barmark undviks. Anledningen till detta är att personalen, utöver snöröjningen, även har andra arbetsuppgifter inom kommunen och istället kan ägna sig åt annat driftarbete då barmarksförhållanden råder (Intervjustudie).

Det kan alltså vara lönsamt att driva verksamheten i egen regi och sedan vid behov hyra in personal eller anlita entreprenörer för de enklare arbetsuppgifterna. En kombination av gott ledarskap och helt eller delvis egen regi bidrar till mer engagerade medarbetare där kunskapen om kommunens driftarbete är större då alla, eller stora delar av, medarbetarna arbetar i kommunen året om. En större kunskap om kommunen och dess arbete ger en högre kvalitet på det utförda arbetet, likaså bidrar ett engagemang till en god stämning och en strävan efter ett gott resultat (Intervjustudie).

2.3 Styrdokument

Vid upphandlingen av vinterväghållningen ställs avtalsvillkor upp. Dessa villkor definierar bland annat områdesavgränsningar, startkriterier, utförandetiden samt instruktioner om hur utförandet ska gå till (Wiklund & Malmberg, 2012). Vilken nivå utförandet ska ligga på bestäms av de krav

politikerna och invånarna har i respektive kommun. Kommunernas helhetssyn på vinterväghållningen och de ställda kraven bör dokumenteras skriftligt. I de skriftliga dokumenten kan man bland annat ange:

- *Vilka trafikytor som ska prioriteras*
- *Vilka kriterier som gäller för de olika åtgärderna och när arbetet ska starta*
- *Hur allmänheten ska informeras och vart man vänder sig med klagomål och synpunkter*

(Arell & Hårdstedt, 2003)

Generellt är avtalsvillkoren mer omfattande och heltäckande ju större kommunen är (Wiklund & Malmberg, 2012). Det är respektive kommuns ansvar att tillgodose de krav på bland annat framkomlighet och trafiksäkerhet som kan ställas på platsen. Ansvaret gäller för de allmänna platser som kommunen är huvudman för enligt plan- och bygglagen. Vid snöröjning och halkbekämpning av gångbanor kan kommunen, som tidigare nämnts, i vissa avseenden lägga över ansvaret på de berörda fastighetsägarna (SKL, 2010).

De flesta regler som avser vinterväghållningen är uppbyggda kring åtgärdskrav. Detta innebär att en viss åtgärd ska utföras när ett visst förhållande råder. I Sverige är reglerna numera uppbyggda av funktionskrav. Istället för att reglera vilka åtgärder som ska utföras i detalj ställer man med hjälp av funktionskrav istället krav som kan härledas till den funktion man eftersträvar för de olika ytorna. Detta betyder att krav ställs på till exempel maximalt tillåtet snödjup på cykelbanorna. Funktionskraven gör det enklare för beställaren att ha större kontroll över de utförda åtgärderna. De ger även entreprenören möjligheter att utveckla mer effektiva metoder för vinterväghållningen samt ger kommunerna en möjlighet att stödja sitt utförda arbete (Intervjustudie).

2.3.1 Startkriterier

Snöröjningen och halkbekämpningen samt prioriteringsordningen på de olika stråken skiljer sig åt från kommun till kommun. De flesta kommuners prioriteringsordning går att hitta på respektive hemsida. Stråken är generellt indelade i olika klasser. Helsingborgs kommun använder sig till exempel av ett bokstavssystem, där A-stråk och ibland även A+-stråk är de som är högprioriterade. Det är ofta högtrafikerade gator och cykelstråk, till och från centralstationer och andra pendlingsstråk, som är högprioriterade. Även riktlinjerna för snöröjningen och halkbekämpningen på de olika stråken varierar. Helsingborg har tagit ett beslut om att deras A+-cykelbanor ska vara svarta, och alltså snö- och isfria 365 dagar om året. De olika riktlinjerna avser oftast hur mycket snö det får lov att ligga innan det ska åtgärdas samt perioder för snöröjningsberedskap (Intervjustudie).

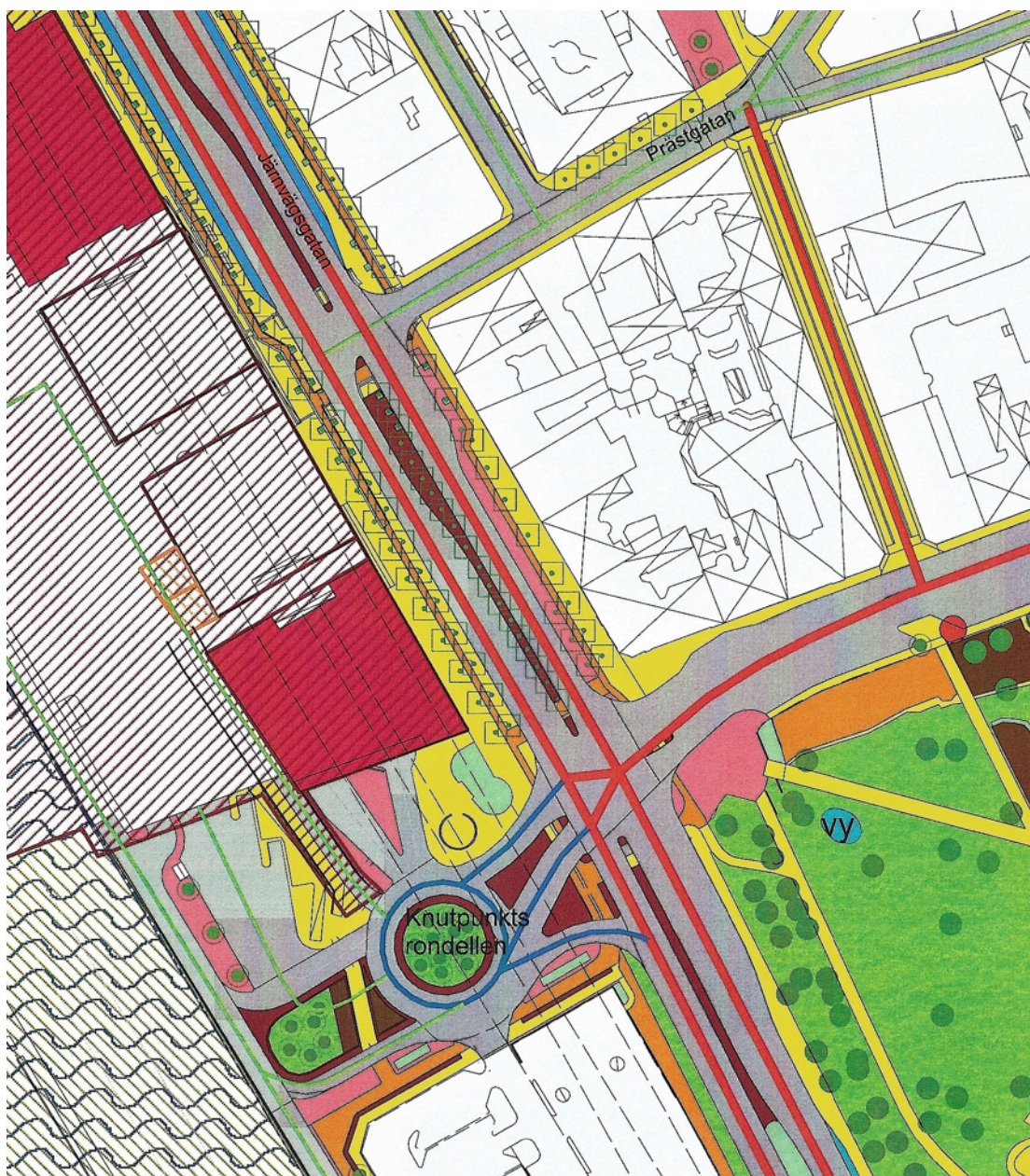


Bild 8. Prioriteringsstråk i Helsingborg. Rött stråk: Prio A. Blått stråk: Prio B. Grönt stråk: Prio C. (Helsingborgs stad, 2014)

Startkriterierna för snöröjningen medför ofta problem trots att de är definierade i avtalsvillkoren. Anledningen är att snö är ett väderfenomen som kan ha många olika egenskaper, och i dagsläget är startkriterierna enbart definierade utifrån mängden fallen snö. Tung blötsnö som riskerar att frysa fast kräver oftast snabbare snöröjning än nyfallen snö. Ett ihållande snöfall skiljer sig även från ett avstannat snöfall. De bristande startkriterierna lämnar ett stort tolkningsutrymme och sannolikheten att det uppfattas olika av beställare och utförare är stor, vilket kan leda till missförstånd (Wiklund & Malmberg, 2012).

3 Vinterväghållningens inverkan på samhället

Vinterväghållningens största aktiviteter, snöröjning och halkbekämpning, är väldigt synliga, speciellt då de inte fungerar. Det är väldigt uppenbart och tydligt när snöröjningen och halkbekämpningen utförts samt när arbetet är bristande eller har uteblivit helt. Allmänheten är ofta medveten om hur snöröjning och halkbekämpning utförs. Under och efter ett snöfall har de flesta overseende med den sämre framkomligheten då folk förstår att det tar tid att röja undan. Några dagar efter snöfall stiger dock förväntningarna på snöröjningen och irritation uppstår då det är undermåligt snöröjt. Det är viktigt att ge allmänheten tydlig information om prioriteringsstråken och vem det är som utför arbetet. Tydlig information och en fungerande medborgardialog ger allmänheten möjlighet att komma med konstruktiv kritik till utföraren istället för att vända sig till väghållaren eller politikerna (Arell & Hårdstedt, 2003). Att dokumentera och följa upp allmänhetens klagomål kan i vissa fall även leda till en större inblick i hur vinterväghållningen fungerar på ett specifikt ställe. Många klagomål angående en specifik plats kan till exempel ge kommunen en möjlighet att se över det utförda arbetet och kanske på sikt förbättra det eller sätta in en extra åtgärd på den berörda platsen (Intervjustudie).

3.1 Vinterväghållningens inverkan på kollektivtrafiken

Alla medborgare och alla de olika sektorerna i samhället och näringslivet berörs av vinterväghållningen. All kommunal planering och underhåll av infrastruktur ska ha ett medborgarperspektiv och säkerställa jämlikhet så att alla kommuninvånare kan ta sig mellan punkt A och B. I ett ”hela resanperspektiv” ingår möjligheterna att säkert och tryggt kunna passera övergångsställen. För att detta överhuvudtaget ska vara möjligt krävs det att det ställs krav (Wiklund & Malmberg, 2012). När det gäller ”hela resanperspektivet” ska man ha i åtanke att bil inte alltid är ett alternativt färdmedel (Intervjustudie).

Kollektivtrafiken är för många det huvudsakliga färd sättet där pendlingsmöjligheter, exempelvis till och från arbetet, möjliggörs. Den är därför en viktig del i många människors liv och ger möjlighet för samtliga att röra sig fritt i samhället (Intervjustudie).

På vintern bidrar en undermålig snöröjning till sämre möjligheter att bruka kollektivtrafiken. För att möjliggöra det kollektiva åkandet året om krävs ett aktivt arbete och framförallt ett samarbete med kollektivtrafiken under vintermånaderna. Malmö stad har ett nära samarbete med Skånetrafiken, och

ett stort informationsflöde mellan de båda aktörerna gör det möjligt för kommunens vinterorganisation att hålla passager för bussarna framkomliga. Även tåg- och busstationer underhålls effektivt då vinterväglag råder. Extrainsatta åtgärder finns i beredskap under samtliga av vintermånaderna för att kommuninvånarna ska erbjudas samma pendlingsmöjligheter alla månader om året, oavsett rådande väderlek (Intervjustudie).

Genom att koncentrera sig på att säkerställa snöröjningen av busshållplatser samt vägen till och från hållplatserna ökar möjligheterna att färdas med kollektivtrafiken, även under vintertid. ”Hela resan-perspektivet” ställer även krav på att snöröjningen ska hålla en jämn standard där överraskande kvalitetsskillnader undviks, detta för att kunna transportera sig gående eller med hjälp av rullator och rullstol fram till busshållplatserna. Viktigt att tänka på är även att en liten trampad vall av snö och is kan vara oöverstiglig för någon med funktionshinder. Även bänkar som finns uppställda ska gå att sitta på, individer med behov av en sittbänk vid hållplatsen sommartid har samma behov av bänken vintertid (Intervjustudie).

I Malmö har utgångspunkterna för snöröjningen blivit satta i kollektivtrafikens knutpunkter. Centralstationen, Södervärn och Värnhem är alla exempel på knutpunkter som flertalet av kommunens busslinjer anknyter till. Vid dessa punkter startar alltså kommunens snöröjningsaktiviteter. Detta bidrar till att flertalet av kommunens invånare påverkas positivt då det vid knutpunkterna är väldigt mycket folk i rörelse, framförallt på morgonen och under rusningstiderna (Intervjustudie).

3.2 Vinterväghållningens inverkan på de oskyddade trafikanterna

De oskyddade trafikanterna, speciellt äldre och de med funktionsnedsättning, har ett större behov av en fungerande vinterväghållning i tätorten än vad bilisterna har. I Sverige är den vanligaste typen av olycka som drabbar gående och cyklister singelolyckor, det vill säga olyckor där till exempel en gående snubblar och faller eller där någon kör omkull med cykeln, ofta med benbrott som följd. Den typiska olyckan sker på morgonen då snöröjningen och halkbekämpningen startat sent eller inte alls. Under vintermånaderna ökar skadorna bland de oskyddade trafikanterna med 25 procent. Det inträffar tre till fyra gånger fler skador under vintern än under sommaren och ungefär hälften av alla fotgängarskador räknat på ett år inträffar på is- eller snöväglag. Mörkerantalet för antalet olyckor antas dock vara stort när det gäller skador som orsakats av bristande väghållning. Kostnaden för dessa skador kostar troligen samhället mer än vad vinterväghållningen gör (VTI 705, 2011).

Andelen halkolyckor på gång- och cykelvägarna är större än om man jämför med halkolyckorna som sker på en vägsträcka. En bidragande faktor till detta kan vara att is/snö, grus och vått underlag är mer frekvent förekommande på gång- och cykelvägar än på vägsträckor, vilket är en följd av att vägnätet prioriteras före gång- och cykelvägarna. Kommunerna ansvarar, som tidigare nämnts, för cykelvägarna och i vissa kommuner kan fastighetsägarna ansvara för gångbanorna. Idag är det omkring hälften av Sveriges kommuner som har ensamt ansvar för gångbanorna, och i resterande kommuner ligger ansvaret hos fastighetsägarna. När kommunen plogar skjuts ofta snö upp på gångbanorna vilket medför att snövallar bildas. Dessa vallar får sedan fastighetsägarna vid behov ta bort vilket ofta ställer till problem då de inte har tillräckligt med utrustning för att åtgärda detta. Det är inte heller rimligt att låta fastighetsägarna ta bort vallar som uppstått efter kommunens snöröjningsaktiviteter (Intervjustudie).

3.2.1 Övergångsställen

Övergångsställen har en avgörande betydelse när det gäller framkomligheten för de oskyddade trafikanterna eftersom övergångsställena gör det möjligt att korsa gatorna. Dessa interaktionspunkter mellan fordon och de oskyddade trafikanterna är inte bara en viktig del i framkomligheten utan har även en betydande del i trafiksäkerheten, tillgängligheten och strävan efter nollvisionen (Intervjustudie).

I flera av kommunerna reflekteras det inte över varför det inte går att ha högt ställda funktionskrav på övergångsställena under vinterhalvåret. Svårigheten att säkerställa tillgängligheten och bibehålla övergångsställenas funktion ignoreras ofta. Kraven på vinterväghållningen syftar främst på att säkerställa framkomligheten längs hela stråk och inte specifika platser, som till exempel övergångsställen. Detta ger kommunerna möjlighet att stödja sitt bristande arbete på dessa specifika platser, år efter år. Ett annat argument kommunerna gärna använder sig av är att det är för resurskrävande att snöröja övergångsställena då dessa oftast kräver handskottning samt sopning och ishackning för hand. Detta är dock inte ett godtagbart argument idag då handarbete är relativt billigt att upphandla på exempelvis entreprenad. Dagens teknik gör det även möjligt att utrusta fordonsparken med stålborstar som effektivt kan sopa bort snö och is från gångbanorna och över hela övergångsställena. Möjligheten att vrida plogbladen på plogbilarna bidrar också till att en snöröjning tätt intill signalljus och pollare, utan inblandat handarbete, går att utföra (Intervjustudie).



Bild 9. Snöröjningsmaskin utrustad med borste (Niska, 2011).

De smala passagerna mellan signalljus med tryckknappar, pollare och andra hinder försvårar ibland möjligheten att snöröja maskinellt då alla maskiner inte kommer fram. För att kunna uppnå en acceptabel snöröjning även på de övergångsställen där signalljus och dylikt är tätt placerade är maskinparken viktig. Idag finns det mindre fordon som kan utrustas med plogblad och borstar, som kommer emellan signalljus vid övergångsställen. Det är upp till varje kommun att ställa tydliga krav för att snöröjningsarbetet ska gå att utföra. Vid brist på fordon som klarar av arbetet vid övergångsställen och andra trånga passager får man istället använda sig av manuellt arbete för att tillfredsställa de oskyddade trafikanternas möjligheter att korsa vägarna. Vid manuellt arbete är det viktigt med information till arbetarna om att manuell snöröjning ska utföras på de platser där maskinerna inte kommer fram (Intervjustudie).

Problemen med snöröjningen vid övergångsställena uppmärksammas oftast av allmänheten när det inte går att komma åt tryckknapparna. Allmänheten har oftast ingen eller liten kunskap om vad pollare och annan taktill yta används till och klagomål om snöröjningen runt tillgänglighetsanpassningarna görs väldigt sällan. Ett antagande är dock att pollarna är otillgängliga då tryckknapparna på signalljusen är det, har det inte snöröjts tillräckligt nära signalljusen har det inte heller snöröjts tillräckligt nära pollarna. Genom att ställa tydliga krav på antingen maskinparken eller på manuell snöröjning vid övergångsställen hade snöröjningen nått ett betydligt bättre resultat.

I Helsingborg ligger ansvaret för snöröjningen på entreprenad. De snöröjer övergångsställen och tillgänglighetsstråk när de själv anser sig ha tid. Detta sker i praktiken när alla andra stråk är snöröjda och när det råder bra väglag, det vill säga när det inte snöar. Ett bättre resultat hade varit möjligt att uppnå om Helsingborgs stad, som är beställare av arbetet, istället ställt tydliga funktionskrav på övergångsställena och inte gett utföraren möjligheten att själv avgöra om det finns tid eller ej att utföra arbetet. Konkurrensen idag gör det lättare för kommunerna att ställa tydliga krav och ändå kunna upphandla arbetet effektivt och till ett bra pris. Det finns därför ingen anledning att slarva med funktionskraven eller lämna utrymme för entreprenören att själv välja om arbetet ska utföras eller ej (Intervjustudie).

Ett annat exempel är att använda sig av en enhet som endast ägnar sig åt manuell snöröjning av övergångsställen. I Landskrona stad som har egen regi, ansvarar deras parkenhet för snöröjningen på vintern. De är alltså inte beroende av någon prioriteringsindelning och kan göra sitt arbete samtidigt som de andra stråken blir åtgärdade med de maskinella resurserna (Intervjustudie).

4 Kommunernas tillgänglighetsarbete under vintern

Tabellen nedan visar en sammanställning av Malmö stad, Helsingborgs stad, Landskrona stad och Trelleborgs kommuns syn på tillgänglighet och hur de arbetar med att säkerställa tillgängligheten under vintermånaderna. Det är endast i Landskrona som snöröjning av tillgänglighetsstråk sker oberoende av all annan prioritering (Intervjustudie).

Tabell 1. Kommuners tillgänglighetsarbete.

Malmö	Helsingborg	Landskrona	Trelleborg
Tillgänglighetsstråk snöröjs för hand och prioriteras efter busshållplatser. Sker på vardagar. Förarutbildning sker för nya förare under september och oktober. Det sker även en repetition i januari. Här ingår viss utbildning i tillgänglighet.	Tillgänglighetsstråk prioriteras sist. Entreprenör bestämmer när de anser sig ha tid med detta. Görs genom handarbete som börjar i centrum och fortsätter ut. Maskinförare får viss utbildning i tillgänglighet. Dock pågår ständig dialog mellan kommun och entreprenör om detta.	Kommunens parkenhet ansvarar för all snöröjning av tillgänglighetsstråk. Arbetet görs för hand och påbörjas direkt efter behov (dock inte på helger). Maskinförare får ingen direkt utbildning i tillgänglighet.	Inga speciella åtgärder för tillgänglighetsanpassade ytor görs. Eventuellt röjs dessa ytor efter busshållplatser i mån av tid. Dock är saltet viktigt för att få bort snö och is från de taktila ytorna. Kommunen ställer inga krav på tillgänglighetsutbildningar, det är upp till entreprenören om de vill utbilda förarna.

En del grupper har specialbehov när det gäller vinterväghållningen. För att kommunerna ska kunna utföra ett acceptabelt tillgänglighetsarbete under vintern krävs först och främst kunskap om tillgänglighet och de behov människor med funktionsnedsättning har. Gemensamma utbildningsinsatser för medarbetarna är en bra start till ett tillgänglighetsarbete. Genom utbildning undviks de enklare missarna och arbetarna får en större förståelse för svårigheterna de med funktionsnedsättning tampas med varje dag (Intervjustudie).

När ordet tillgänglighet nämns hänvisar de flesta kommuner till att de endast kan ta hänsyn till majoriteten av kommuninvånarna. De menar att det inte är rimligt att ställa högre krav på tillgänglighetsytorna då de med funktionsnedsättning är en för liten grupp för att stor hänsyn ska kunna tas till deras behov. Det var endast i Landskrona kommun det fanns möjlighet att få extern hjälp då man uttalat sig om ett större behov av tillgänglighet på grund av en funktionsnedsättning. Att erbjuda extern hjälp borde vara en enkel och mindre kostsam åtgärd som bidrar till större möjlighet för de grupper med

funktionsnedsättning att röra sig friare och delvis eller helt utan hjälp även under vintern. Äldre människor med funktionsnedsättning är exempel på en grupp som i Landskrona uttalat sig om extern hjälp. Hjälp fås då ofta i form av snöröjning fram till fastighetsgränsen. Hjälp att snöröja fram till soptunnor vid sophämtningstillfällena eller snöröjning fram till ytterdörren är ytterligare exempel på extern hjälp människor med funktionsnedsättning kan vara i behov av att få (Intervjustudie).



Bild 10. Fredrik Granath skottar snö utanför sina föräldrars hus (DN, 2011).

Iakttagelser som gjorts tidigare vintrar visar tydligt att de flesta kommuner inte har ett aktivt tillgänglighetsarbete under vintermånaderna då de helt enkelt väljer att inte ta hänsyn till grupper med extra behov. Detta trots den strängare lagstiftningen som kommit på senare år och trots målet att Sverige skulle vara tillgängligt år 2010. De med funktionsnedsättning får alltså ingen möjlighet att ta del av sina rättigheter under vinterhalvåret (Intervjustudie).

Kommunen kan idag ploga en bred körbana där biltrafiken blandas med de oskyddade trafikanterna. Detta är acceptabelt så länge trafiksäkerheten och framkomligheten för de oskyddade trafikanterna är tillfredsställande. Frågan är vem som avgör om det är en acceptabel trafiksäkerhet och framkomlighet. Hur trafiksäkert är det när de oskyddade trafikanterna blandas med bilister, då väglaget ofta kan vara förrädiskt och halt? Möjligheterna att bromsa är mindre och olycksrisken är betydligt högre under vintern, även utan blandtrafik och breda körfält (Intervjustudie).

Under vintermånaderna har kommunerna stora problem med snöupplag och framförallt den kostnad som uppstår då snö behöver fraktas bort. Vid normala vinterförhållanden plogas körbanor och snön samlas på de angränsande ytorna, ofta gångbanorna. Den upplogade snön kan som tidigare nämnts vara problematisk för den ansvariga fastighetsägaren att ta bort och ofta ligger snövallarna därför kvar. Gångbanorna idag är ofta utrustade med taktila ytor och information samt tydliga kanter för att de med synnedsättning ska ha en chans att ta del av samhället. För rullstolsburna finns ramper och avfasningar för att de ska kunna ta sig fram. Snöupplagringen på gångbanorna och de ibland framplogade breda körfälten tar bort alla de tillgänglighetsanpassningar som finns på gångbanorna idag. Framförallt tillfredsställs inte trafiksäkerheten och framkomligheten för dem med funktionsnedsättning då de tvingas ut bland bilisterna, ofta på halt och ojämnt underlag. Alla grundläggande krav en människa med funktionsnedsättning har och deras förutsättningar att ta sig fram försvinner. Så frågan kvarstår: vem avgör vad som är acceptabel vinterväghållning? (Intervjustudie).



Bild 11. Snövallar kan skapa stora tillgänglighetsproblem (Helsingborgs Dagblad, 2013).

Vägbanan gränsar ibland till en cykelbana som i sin tur gränsar till en gångbana. Då kommunen ofta har ansvaret för både vägbana och cykelbana plogas dessa. Problemet med snöupplagring på gångbanan kvarstår, men ses i dessa fall oftast inte som ett problem då cykelbanorna är framkomliga och kan nyttjas även av gående. För dem med synnedsättning eller för dem som är rullstolsburna skapar detta en rädsla och en känsla av otrygghet. Rädslan för att bli påkörd av en passerande cyklist är stor, framförallt för dem med synnedsättning. Som passerande cyklist är det svårt att hinna uppfatta teknikkäppen, som även har i uppgift att uppmärksamma allmänheten om synnedsättningen personen i fråga har. Det är inte ett lika stort orosmoment för dem som färdas med rullstol eller rullator då deras funktionsnedsättning enklare uppmärksammas av passerande cyklister och ger därför cyklisten i fråga en beredskap och möjlighet att anpassa sin fart (Intervjustudie).



Bild 12. Snöröjd cykelbana, inte snöröjd gångbana (Malmö-Lund på cykel, 2010).

4.1 Uppvärmda ytor

En åtgärd för att undvika den noggranna och aningen tidskrävande snöröjningen av taktila ytor och annan tillgänglighetsanpassning, exempelvis vid övergångsställen, är att använda sig av uppvärmda ytor. Tidigare var detta en kostsam åtgärd, men dagens teknik gör det möjligt att hålla nere kostnaderna då returvärme från fjärrvärme går att använda till uppvärmning av ytor. Idag finns även lösningar som bygger på liten energiåtgång då man till exempel kan installera tidrelä och temperaturkännare, vilket innebär att uppvärmning endast behöver ske då väderförhållandena kräver det. Idag använder sig bland andra Linköping, Luleå, Umeå och Västerås av uppvärmda ytor. Det kan antingen tillämpas på större områden, såsom torg, gågator eller hela gångbanor. Det går även att endast värma upp mindre ytor, exempelvis entréer, hållplatser, taktila ytor, ramper och trappsteg (Swedesafe, 2014).



Bild 13. Uppvärmad gångbana (Almén, 2014).

5 Samhällets syn på tillgängligheten

Merparten av den samhällsservice vi omfattas av ansvarar kommunerna för. Hur de kommunala verksamheterna bedrivs påverkar alla och får en stor betydelse i vardagen, särskilt för personer med funktionsnedsättning. En fysiskt tillgänglig miljö är en förutsättning för delaktighet och ett grundläggande krav för att många personer med funktionsnedsättning ska kunna ta del av sina rättigheter. För att uppnå en fysisk tillgänglighet krävs en tydlig styrning och ställda krav samt kunniga och engagerade människor som driver frågan. Majoriteten av kommunerna blundar för tillgänglighetsaspekten och ställer oftast inte några krav på tillgänglighetsutbildningar hos de anställda eller hos de anlitate underentreprenörerna (Intervjustudie).

Nyanläggningar idag har oftast någon form av tillgänglighetsanpassning. I någon mån har man tagit hänsyn till ledstråk, ledytor och rullstolsramper. Ett stort problem är dock att det i slutändan är viktigare med estetik än att göra det möjligt för alla grupper att ta del av samhället. Vid nybyggnation eller ombyggnation idag rådfrågas ofta organisationer för funktionsnedsatta. Rådfrågningen sker dock endast i startskedet av ett projekt, i det slutliga resultatet har ofta de önskemål intresseorganisationerna framfört ignorerats eller prioriterats bort (Intervjustudie).

Det är inte bara tillgängligheten som har låg prioritet vid nybyggnation, utan även drift- och underhållsarbetet. Stolpar, möblering, pollare och annan taktill information bör placeras så att drift- och underhållsarbetet går att utföra maskinellt i största möjliga mån (Intervjustudie).



Bild 14. Ej snöröjd pollare vid övergångsställe, dessutom felvänd riktningvisare (Grönvall, 2004).

Det största problemet när det gäller tillgängligheten i dagens samhälle, trots beslut från regeringen och föreskriften HIN, är uteslutande det som anlagts för några år sedan. Där finns ofta inte någon tillgänglighetsanpassning, och om det finns är den undermålig. De delar av tätorterna som saknar tillgänglighetsanpassningar bidrar till att nyanläggningarna inte kan brukas oavsett hur bra de är. Avsaknaden av tillgänglighetsanpassningarna på en del ställen kan liknas vid en återvändsgränd för exempelvis en person med synnedsättning. De taktila ytor personen i fråga följer kan efter en bit upphöra då man passerar gränsen mellan en nybyggd och en äldre byggnation i tätorten. Som synnedsatt är orienteringsförmågan dålig och utan ledstråk kan man inte ta sig fram eller bilda sig en uppfattning om var man befinner sig någonstans. För att uppnå en jämnare standard på tätortens tillgänglighetsanpassningar bör de ses ur ett helhetsperspektiv. Det behövs alltså först och främst en enhetlig tillgänglighetsanpassning runt hela tätorten, och detta borde vara högt prioriterat. Nyanläggningarnas tillgänglighetsanpassningar fyller idag inte någon funktion då personer med funktionsnedsättningar inte kan bruka dem (Intervjustudie).

6 Politik, regler och krav

En för alla tillgänglig miljö är ett jämlikhetskrav och en viktig demokratifråga. Alla människor är fria och har ett lika värde och rättigheter. Förbättrad tillgänglighet ökar förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att arbeta, studera och klara av det vardagliga livet på ett självständigt sätt. Tillgänglighet är en nödvändighet och en självklarhet och kan inte ses som en fråga om välvilja från samhället. Den kunskap som finns idag samt den snabba teknikutvecklingen bidrar till stora möjligheter att göra tillgänglighetsanpassningar både enkla och billiga (SKL, 2008).

Den viktigaste och minst kostsamma prioriteringen som kan göras när det gäller tillgängligheten i samhället är att göra det rätt från början. Åtgärder som vidtas efter det att byggnationen är färdig blir oftast sämre och är kostsamma. Kraven när man bygger nytt eller när man bygger om är att all byggnation ska vara tillgänglig och användbar för personer med rörelse- eller orienteringsnedsättningar. Gator, torg, tomter och till exempel badplatser ska även de kunna brukas av alla. Dessa krav finns i plan- och bygglagen (Boverket, 2013).

Som tidigare nämnts beslutade riksdagen år 2000 om en nationell handlingsplan för handikappolitiken. Arbetet gick för långsamt och regeringen beslutade år 2007 att tillsätta en statssekreterargrupp som fick i uppdrag att påskynda arbetet och ta fram en strategi för hur målen i handlingsplanen ska nås. Ett nytt årtal, 2010, sattes. Då skulle samtliga mål i handlingsplanen vara nådda. Idag redovisar de strategiska myndigheterna varje år hur de arbetar med sina delmål för genomförandet av funktionshinderpolitiken. Målen är alltså fortfarande inte nådda. I maj 2013 lämnade Handisam sin andra lägesbeskrivning, som visade att det fortfarande finns för många hinder och att den bristande tillgängligheten är stor. Människor med funktionsnedsättning har fortfarande sämre villkor för delaktighet i samhället. Lägesbeskrivningen visade att utvecklingen fortfarande går för långsamt fram och trots att den nya lagstiftningen infördes för flera år sedan återstår många enkelt avhjälpta hinder som ska åtgärdas. Insatserna för att delmålen och inriktningsmålen ska bli verklighet behöver förbättras radikalt (Boverket, 2013).

6.1 Människors krav och förutsättningar

De funktionshindrade utgörs av en grupp individer med väldigt skiftande förmågor. Alla människor har samma behov i grund och botten. Behov av att vara självständiga, resa, arbeta och träffa vänner är exempel på detta. En funktionsnedsättning innefattar ett stort antal olika funktionshinder. Funktionsnedsättningarna kan bero på fysiska skador eller intellektuella

skador och sjukdomar som kan påverka antingen rörelseförmågan, synen, hörseln eller den mentala hälsan. Detta kan uppstå under en viss tid i livet och vara av övergående natur eller så kan de vara bestående. De med funktionsnedsättning klarar oftast att ta sig fram trots vissa svårigheter. Det är först när omgivningens och omvärldens krav blir för stora som den med funktionshinder blir *handikappad* (Grönvall, 2004).



Figur 2.2 Definition av *handikapp*. Omgivningen styr om den funktionshindrade personen blir handikappad eller ej. (Teckning: Jens Rydén ©)

Bild 15. Definition av handikapp. Omgivningen styr om den funktionshindrade personen blir handikappad eller ej. Teckning: Jens Rydén (Grönvall 2004).

7 Konflikter

Alla individer har varierande behov, vilket ofta ger upphov till konflikter. Kommunernas olika verksamheter, inte minst vinterväghållningen, utsätter kommunerna för stora utmaningar varje år. En utveckling av styrsystem där medborgardialogen ingår kan ge en god förutsättning för ökad förståelse från medborgarna i framtiden. Framförallt ger en fungerande medborgardialog möjlighet för allmänheten att förstå och sätta sig in i kommunernas arbete, men även ett ökat engagemang och ökad förståelse för de prioriteringar av resurser som ofta sker (Hansson, 2012).

7.1 Medborgardialog

Genom en fungerande medborgardialog kan de värderingar som råder bland invånarna flätas samman med de faktakunskaper som tjänstemän inom kommunerna tar fram inför ett visst beslut. Några kommuner, bland andra Malmö stad, har tagit fram principer för medborgardialog. Dialogen baseras på principer, exempelvis vid förslag på åtgärd som direkt rör invånarna i Malmö. Då ska alltid en medborgardialog övervägas och ställning tas till nyttan och syftet med en sådan dialog. Om beslutet tas att en medborgardialog bör involveras i ett beslut ska exempelvis invånarna i denna process som minsta nivå ha rätten att bli hörda. Andra viktiga principer som slagits fast är att medborgarna i Malmö kommun alltid ska informeras om ändringar som görs samt på vilket sätt det är möjligt för dem att påverka, samt hur deras åsikter och synpunkter behandlas. Resultatet av dialogen ska sedan återkopplas till de medborgare som deltagit (Hansson, 2011).

Som nämnts ökar allmänhetens förståelse och engagemang för kommunens arbete och verksamheter vid en fungerande medborgardialog. Genom att fastställa tydliga principer och använda sig av medborgardialogen som en naturlig del av arbetsprocessen för ett projekt kan konflikter undvikas. Detta då konflikter mellan kommun och allmänheten ofta uppstår när man som enskild individ i en kommun känner sig åsidosatt och där ens synpunkter ofta ignoreras eller glöms bort (Intervjustudie).

7.2 Individer emellan

Ur tillgänglighetsperspektiv vill de med synnedsättning ha tydliga kanter och ledstråk med ojämn yta som lätt går att känna med hjälp av käpp. Detta strider mot de önskemål rullstolsburna har på utemiljön då de vill ha minimalt med kanter och så jämnt underlag som möjligt. Ett annat exempel är bänkar som ger människor med ett visst tillgänglighetsbehov möjlighet att sätta sig ner och vila. Bänkarna kan sedan i sin tur leda till att en med synnedsättning går in i

bänken eller hindrar en rullstolsburen att komma fram. Dock upplevs de olika tillgänglighetsanpassningarna och de konflikter de skapar mellan de olika grupperna som ett litet problem då de med funktionsnedsättning ofta har kunskap och större förståelse för varandras varierande förutsättningar och behov (Intervjustudie).

När det gäller vinterväghållningen anses pollare, som ger de med synnedsättning en extra möjlighet att orientera sig och korsa vägen, endast stå i vägen när det gäller drift och underhåll. För att snöröjningen ska gå att genomföra maskinellt kan det ibland krävas att pollarna tas upp för att plogen ska komma fram. Det har då hänt att dessa efter snöröjningen placeras åt fel håll, vilket skapar en fara för dem som använder sig av pollarna och förlitar sig på att de fungerar. Kunskap om pollarnas funktion och vikt hade enkelt kunnat förebygga denna typ av allvarliga fel (Intervjustudie).

En rad konflikter finns mellan utformning för tillgänglighet kontra drift och underhåll. Som nämnts kan pollare ibland vara ett hinder för effektiv snöröjning och sopning. Men även cykelställ, bänkar och soptunnor utgör hinder för en effektiv snöröjning. All möblering av gatumiljöerna medför att snöröjning och renhållning i större utsträckning måste ske med speciella, något mindre maskiner eller utföras manuellt, vilket är resurskrävande och tar längre tid. Enklare skötsel och snöröjning för hand är dock idag kostnadsmässigt lägre än maskinellt arbete. Avvägningen mellan tid och pengar måste alltså göras (Intervjustudie).

7.3 Individer och samhället

En av de största konflikterna inom tillgängligheten är det bristande engagemanget från politiker och myndigheter. Trots lagstiftning går arbetet med tillgänglighetsanpassningar långsamt och omärkbart framåt. Argumentationen, beslutsfattandet samt viljan att genomföra det arbete som krävs för en tillgänglig miljö försvåras av det bristande engagemanget. Som icke-funktionshindrad individ behöver man inte tänka på tillgängligheten och kan utan problem ta sig fram i samhället. En vag lagstiftning är därför lätt att borste ifrån, speciellt när bristen på tillgänglighet är så stor att målen känns omöjliga att nå (Intervjustudie).

7.3.1 Kunskapen om tillgänglighet

Inte heller kunskapsuppbyggnaden är tillräckligt stor och systematisk för att tillgängligheten i samhället ska uppnå en acceptabel nivå. Gemensamma utbildningsinsatser både lokalt och regionalt med möjlighet till vidareutbildning är ett bra sätt att starta eller underhålla ett gott samarbete mellan planerare, projektörer och utförare, både vid driftarbete och

nybyggnation. Större kunskap vid framförallt nybyggnation bidrar även till en bättre samhällsstruktur som lättare kan fungera optimalt ur både tillgänglighets-, framkomlighets- och trafiksäkerhetsperspektiv. Konflikterna mellan de olika trafikperspektiven samt de resterande samhällskraven kräver kunskap och engagemang (Intervjustudie).

8 Slutsats och reflektion

8.1 Problem med vinterväghållning

Vinterväghållningen är en av de mest uppmärksammade av kommunernas arbetsuppgifter. Som tidigare nämnts karaktäriseras den kommunala vinterväghållningen av svårigheterna att tillfredsställa de varierande behoven trafikantgrupperna i samhället har, inom en kort tidsperiod. Arbetet försvåras ytterligare då vintern är väldigt varierande och oförutsägbar. Den geografiska storleken, befolkningmängden, det lokala klimatet, vägnätets utformning samt den kommunala strukturen och tillgången till fordon och utrustning är alla exempel på faktorer som gör varje kommun unik.

Alla medborgare och alla de olika sektorerna i samhället och näringslivet berörs av vinterväghållningen. En av nyckelfaktorerna när det gäller trafiksäkra transporter vintertid är just god vinterväghållning och snöröjning. För att en god vinterväghållning ska vara möjlig att uppnå krävs kunskap om den stora arbetsinsats som faktiskt krävs. Det krävs kunskap om det praktiska vinterväghållningsarbetet, vilka plogar som ska användas, samt var och hur de ska användas. Det krävs även tydliga riktlinjer och funktionskrav på vilket resultat som ska uppnås med de olika åtgärderna.

Hur kommunerna väljer att upphandla arbetet under vintermånaderna är varierande och upp till varje kommun och respektive budget. Viktigt vid upphandlingen är kunskapen om hur mycket personal som behövs vid samtliga tänkbara scenarion. Att ha en god framförhållning och beredskap för de varierande och oförutsägbara vintrarna bidrar till färre överraskningsmoment under säsongens gång. Vidare krävs en god samordning och struktur på arbetet med vinterväghållningen. Det är många olika parter som är delaktiga i arbetet, och det är av stor vikt att det ständiga informationsflödet når alla delaktiga. Även fördelningen av arbetet runt om i kommunerna behöver vara tydligt strukturerad och samordnad. Alla maskinister och manuella utförare ska veta var arbetet ska utföras och hur det ska utföras. Även inkallande av extra personal utöver dem som ingår i den ordinarie vinterorganisationen måste ske på ett strukturerat och samordnat sätt för att ett så effektivt och godtyckligt resultat som möjligt ska uppnås. I Malmö stad finns personal i ständig beredskap under vintermånaderna och som vid behov kallas ut för att till exempel snöröja Malmö central. Vid ihållande snöfall kan den extrainsatta personalstyrkan behöva rotera runt centralen på samma stråk. Detta för att kunna uppnå resenärernas krav på framkomlighet och för att säkerställa deras säkerhet.

De flesta regler som avser vinterväghållningen är uppbyggda kring åtgärdskrav. Detta innebär att en viss åtgärd ska utföras när ett visst

förhållande råder. I Sverige är reglerna numera uppbyggda av funktionskrav. Istället för att reglera vilka åtgärder som ska utföras i detalj ställer man med hjälp av funktionskrav istället krav som kan härledas till den funktion man eftersträvar för de olika ytorna. Detta betyder att krav ställs på till exempel maximalt tillåtet snödjup på cykelbanorna.

8.2 Problem med tillgänglighet

När ordet tillgänglighet nämns i samma mening som vinterväghållning säger kommunerna att det saknas pengar för att tillgodose kraven på acceptabel tillgänglighet under vintern, men även att det saknas resurser och möjlighet att utföra arbetet så att tillgängligheten tillgodoses. Detta är obefogat då det är upp till ledningen på beställarsidan att specificera vad den önskade budgeten ska gå till. Det tänkta tillgänglighetsarbetet kan specificeras i budgeten och ger på så sätt politikerna en möjlighet att vara tillmötesgående. Utan en specificering i budgetförslaget kan inte politikerna veta hur kommunen tänkt fördela sitt arbete under vintern.

Vidare är kravställningen mellan beställare och utförare av största vikt. För att ett optimalt resultat ska uppnås med hjälp av funktionskraven krävs tydliga formuleringar. Formuleringen får inte lämna utrymme för misstolkningar eller möjlighet för respektive utförare att tolka på olika sätt. Generellt är avtalsvillkoren och de ställda kraven mer omfattande och heltäckande ju större kommunen är. Misstolkningar är därför mer förekommande i mindre kommuner där krav och avtal ofta görs muntligt. Ett stort och betydande problem, som ofta uppstår vid otydliga krav, är möjligheten för föraren att själv avgöra vikten av att ett specifikt krav tillgodoses. Det kan till exempel handla om manuellt arbete vid en tillgänglighetsanpassning, där föraren får möjlighet att personligen avgöra om denne anser sig ha tid och möjlighet att gå ur sin maskin och utföra det, ofta mer tidskrävande, manuella arbetet. En individ med funktionsnedsättning påverkas negativt av detta då det framförallt är det manuella arbetet som ofta förbises, och funktionskravet på tillgänglighetsanpassningarna uppnås därför inte. Än en gång är det upp till kommunen, alltså beställaren, att sätta nivån på kraven och omöjliggöra förarnas valmöjligheter. Säger kraven att ett övergångsställe ska vara snöröjt och halkbekämpat ska detta uppnås oavsett om föraren tvingas lämna fordonet eller inte. Kommunernas argument att det inte är möjligt att få förarna att lämna sitt fordon på grund av tidsbrist och trötthet är inte acceptabel, det är endast upp till kommunen, kraven och upphandlingen.

För att öka förståelsen för de grupper som har ett behov av tillgänglighetsanpassningarna runt om i samhället, och vikten av att funktionskraven på dessa tillgodoses, borde utförarna få en

tillgänglighetsutbildning. För de kommuner som upphandlat vinterväghållningen på entreprenad borde krav på tillgänglighetsutbildning ställas. Även för de kommuner som sköter vinterväghållningen i egen regi bör utbildningar hållas. I Malmö kommun ställs det krav på att alla nya fordonsförare, innan varje säsong, genomgår en utbildning där tillgänglighet ingår. I de mindre kommunerna är det dock inte vanligt förekommande.

Som behandlats tidigare i rapporten finns det stora variationer mellan kommunerna när det gäller upphandlingen av entreprenörer. I de kommuner där man valt att inte använda sig av utomstående entreprenörer sköts arbetet i kommunen istället genom egen regi. I Landskrona ger den egna regin möjlighet till ökad samordning där prioriteringen för vinterväghållningen inte påverkar hela arbetet och dess fördelning. De som arbetar med vinterväghållningen i Landskrona arbetar under sommarmånaderna med andra uppgifter. Parkenheten, som under sommaren ansvarar för skötsel och renhållning av kommunens parker, ansvarar vintertid för den manuella snöröjningen på till exempel övergångsställen och busshållplatser. Det är även parkenheten i Landskrona som vintertid ansvarar för att snöröja tillgänglighet Anpassningarna. Oberoende av hur kommunernas övriga upphandling ser ut borde en enkel och relativt billig åtgärd för ökad tillgänglighet vara att upphandla en enhet som endast ägnar sig åt manuellt arbete. En optimal snöröjning på övergångsställen och busshållplatser främjar inte endast grupper med funktionsnedsättning. Trafiksäkerheten för samtliga oskyddade trafikanter ökar och kollektivt åkande främjas. Vidare finns möjlighet till extern hjälp att få i Landskrona stad. Om samtliga kommuner upphandlade en enhet för manuellt arbete kan enheten även ägna sig åt att hjälpa personer med funktionsnedsättning och som under vintermånaderna önskar extra hjälp med snöröjningen vid sin fastighet, exempelvis till och från sin port.

Det är respektive kommuns ansvar att tillgodose de krav på bland annat framkomlighet och trafiksäkerhet som kan ställas på platser runt om i kommunen. Vid snöröjning och halkbekämpning av gångbanor kan kommunen i vissa avseenden lägga över ansvaret på de berörda fastighetsägarna. Runt om i kommunerna är det idag dålig eller nästan obefintlig kommunikation mellan kommun och fastighetsägare. En dialog borde eftersträvas då ansvaret för vinterväghållningen i någon mening delas mellan dem. Konflikter uppstår då kommunerna ofta låter upplagad snö ligga på fastighetsägarnas område, och fastighetsägarna avsägar sig därför sitt ansvar att tillgodose kravet på exempelvis gångbanan. Som nämnts har kommunerna rätt att vitesförelägga de berörda fastighetsägarna om deras arbete inte håller en godtagbar nivå. Kommunerna har dock fullt upp med arbetet inom sina egna ansvarsområden, och kontroll av fastighetsägarnas

arbete sker sällan eller aldrig. För att undvika den varierande kvaliteten mellan de områden kommunerna ansvarar för och de områden fastighetsägarna ansvarar för hade allt ansvar kunnat läggas över på kommunen. I Sverige finns det idag kommuner som åtagit sig fastighetsägarnas ansvar. Resultatet blir jämnare och framförallt påverkas de oskyddade trafikanterna positivt.

Om majoriteten av kommunerna i Sverige skulle åta sig fastighetsägarnas ansvar och snöröja även deras områden skulle det tillkommande administrativa arbetet bli för betydande och arbetsamt för en del kommuner. För att ett optimalt resultat ska uppnås krävs det även att samtliga fastighetsägare överlämnar sitt ansvarsområde oavsett om det tillkommer en extra kostnad eller inte. Det är framförallt inne i centrum som resultatet för snöröjningen behöver förbättras. Om kommunerna åtagit sig fastighetsägarnas ansvar endast inne i centrum hade en relativt stor förbättring varit möjlig. Frågan är dock var man drar gränsen för vad som är centrum.

I många kommuner prioriteras cykelstråk och i Helsingborgs kommun har särskilda krav angående snöröjningen på cykelvägarna ställts. Ibland ligger gångbanorna nära cykelvägarna och snöröjs därför på grund av det. Ofta lämnas dock gångbanorna orörda och plogvallar uppstår istället och påverkar gångbanans funktion negativt. Vid ihållande snöfall används även gångbanorna som snöupplagringsplats runt om i tätorterna. Trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna försämras markant av detta och tillgänglighetsanpassningarna som oftast finns på gångbanorna förlorar helt sin funktion.

Merparten av den samhällsservice vi omfattas av ansvarar kommunerna för. Hur de kommunala verksamheterna bedrivs påverkar alla och får en stor betydelse i vardagen, särskilt för personer med funktionsnedsättning. En fysiskt tillgänglig miljö är en förutsättning för delaktighet och ett grundläggande krav för att många personer med funktionsnedsättning ska kunna ta del av sina rättigheter.

Den allmänna kunskapen om tillgängligheten är idag dålig, både från privatpersoner och från politiker och myndigheter. Den undermåliga kunskapsuppbyggnaden omöjliggör för samhället att nå upp till en acceptabel nivå när det gäller tillgänglighet. En medborgardialog mellan personer med funktionsnedsättningar och planerare och utförare hade bidragit till minskade konflikter och ökad ömsesidig förståelse. I en del nybyggnationsprojekt i dag sker en medborgardialog, ofta endast i startskedet av projektet. En uppföljning av dialogen uteblir sedan och ofta känner de berörda medborgarna sig ignorerade. Deras synpunkter har ofta blivit åsidosatta till förmån för

estetiken. Frågan är om en medborgardialog med funktionsnedsatta sker endast för syns skull.

Medborgardialog eller annat samarbete mellan exempelvis kommun och intresseföreningar är bra. Det är dock viktigt att komma överens om var man ska börja, samt hur man ska börja. Det är inte möjligt att åtgärda allt på en gång. Det är viktigt att vara tillmötesgående och som intresseorganisation vara realistisk och komma med önskemål som känns möjliga att möta som kommun. En bra början är att exempelvis önska dörröppnare, då detta är en enkel åtgärd som hjälper samtliga grupper i samhället.

I samhället idag finns stora problem med tillgänglighetsanpassningarna, och möjligheten för människor med speciella behov att ta sig runt på ett självständigt sätt är minimal. När det gäller de taktila stråken runt om i tätorterna är det främsta problemet att de inte är sammanhängande och konsekventa. Ur vinterväghållningsperspektiv ställer detta till stora problem då det försvårar arbetet att tillgodose de taktila ytornas användbarhet. Att samordna och reglera ett snöröjningsarbete på taktila ytor som endast förekommer på en del ställen i tätorten blir en svår uppgift. När det gäller arbetarnas engagemang påverkas detta negativt då de taktila ytorna inte går att använda oavsett hur bra de är snöröjda och halkbekämpade. Går det inte att använda dem när barmarksförhållanden råder är det svårt att hitta motivation till tidskrävande manuellt snöröjningsarbete vintertid som i de flesta avseenden är meningslöst. Det kan även ses som ekonomiskt oförsvarbart att ”slösa” resurser på stråk som inte går att använda.

8.3 Sammanfattningsvis

Vinterväghållning är ett stort och omfattande problem för alla delaktiga i samhället. Det är ett ständigt återkommande problem där de oförutsägbara väderförhållandena gör det omöjligt att i förväg veta hur arbetet kommer att utföras och fördelas.

Lagtexter inom området ska följas, men trots detta är det viktigt och givande att lyssna och lära av de människor som lever med funktionshinder. Kunskap om deras problem och möjligheter kan bidra till en ökad förståelse och en möjlighet att tillsammans arbeta för en tillgodosedd tillgänglighet.

I många hänseenden kan kommunerna inte ta hänsyn till samtliga medborgares varierande behov. Men att under flera månader vintertid åsidosätta en del gruppers mest basala behov är fel då man omöjliggör deras vardag. Man bortser från människors lika värde och deras möjligheter att leva

ett självständigt och värdigt liv i ett samhälle som är tänkt att kunna delas av alla, oavsett ålder, kön och förutsättningar.

”Människor föds jämlika men också olika” - Erich Fromm.

8.3.1 Vidareutveckling av arbetet

Det här examensarbetet är det första som behandlar vinterväghållning ur ett tillgänglighetsperspektiv. Arbetet handlar främst om de fyra intervjuade kommunerna, som alla ligger i Skåne. Detta bidrar till en något skev uppfattning om kommunernas arbete då det finns stora variationer runt om i landet, både när det gäller väderlek och kommunernas syn på tillgängligheten. För att få en bättre bild av kommunernas tillgänglighetsarbete bör därför fler kommuner undersökas och intervjuas.

Vidare har ingen hänsyn tagits till varje enskild funktionsnedsättning gjorts. För att få en tydlig och sanningsenlig uppfattning om hur svårt det faktiskt är vintertid för dem med olika funktionsnedsättningar bör samtliga grupper undersökas.

Ett annat förslag på vidareutveckling av ämnet tillgänglighet under vinterhalvåret hade varit en ekonomisk vinkel på det hela: hur mycket kostar egentligen alla olyckor och skador de oskyddade trafikanterna råkar ut för under vintermånaderna? Det är även av intresse att se hur mycket färdtjänsten ökar och kostar samhället på grund av att den bristande vinterväghållningen omöjliggör andra typer av färdstätt för en del individer i samhället.

Detta är bara några få exempel på en vidareutveckling av ämnet. Det finns väldigt många infallsvinklar då ämnet tillgänglighet är enormt omfattande och viktigt. Det är dags att börja tänka på tillgängligheten 365 dagar om året då en människas liv, oavsett funktionsnedsättning, inte ska behöva pausas eller påverkas negativt på grund av undermålig snöröjning.

9 Källförteckning

9.1 Litteraturkällor

Arell, C & Hårdstedt, B (2003) Titta det snöar – åtta goda råd för kommunal vinterväghållning. Svenska kommunförbundet, Stockholm.

Arvidsson, A (2011) Tekniker och metoder för mer energieffektiv vinterväghållning, 737. VTI Linköping.

Boverket (2009) Certifieringsregler för fristående sakkunniga kontrollanter av tillgänglighet – konsekvensutredning. Karlskrona.

Grönvall, O (2004) Tillgänglighet i trafikmiljön – intressekonflikter som barriär? Institutionen för teknik och samhälle, Lunds Universitet.

Hansson, L (2011) Medborgardialog som del i styrprocessen. Sveriges Kommuner och Landsting, Stockholm.

Hansson, L (2012) Utveckla principer för medborgardialog. Sveriges Kommuner och Landsting, Stockholm.

Holmberg m.fl. (2009) Tillgänglighet, trygghet och andra subjektiva aspekter. I Hydén C. (red) Trafiken i den hållbara staden. Studentlitteratur, Lund.

Ljungberg, M (2001) Vinterväghållning och expertsystem – en kunskapsöversikt, 902.2000. VTI, Linköping.

SKL (2014) Vitt på svart – om kommunal vinterväghållning. Sveriges Kommuner och Landsting, Stockholm.

SKL & Regeringskansliet (2008) Enkelt avhjälpt – Strategi för genomförande av tillgänglighetsmålen i nationella handlingsplanen för handikappspolitiken, S2008.035. Sveriges Kommuner och Landsting, Västerås.

Trafikverket (2011) Drift- och underhållsproblem vid trafiksäkerhets- och tillgänglighetsutformning, publikation 2011:053. Trafikverket, Sverige.

Wiklund, E & Malmberg, O (2012) Vinterväghållning vid övergångsställen – en kartläggning över kommuners sätt att hantera övergångsställen, TRV 2011/13434A. Sweco, Stockholm.

Öberg, G (2011) Skadade fotgängare – fokus på drift och underhåll vid analys av sjukvårdsregistrerade skadade i STRADA, 705. VTI Linköping.

9.2 Elektroniska källor

Boverket (senast uppdaterad 2013). *Tillgänglig och användbar byggd miljö*. (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.boverket.se/Tillganglighet/Tillganglig-och-anvandbar-byggd-miljo/>. (2014-04-04).

Malmöstad (2014) *Projektering – tillgänglighet*. (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.projektering.nu/tillg%C3%A4nglighet.html>. (2014-05-18).

Swedesafe (2014) *Applikationer*. (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.swedesafe.se/applikationer.htm>. (2014-05-18).

9.2 Bildkällor

Almén, M (2014) Uppvärmd gångbana. Från intervju med Mai Almén 14-05-16.

Dagens nyheter (2011) *Snön hindrar honom från att leva normalt*. (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.dn.se/nyheter/sverige/snou-hindrar-honom-fran-att-leva-normalt/>. (2014-05-14).

Grönvall, O (2004) Tillgänglighet i trafikmiljön – intressekonflikter som barriär? Institutionen för teknik och samhälle, Lunds Universitet.

Helsingborgs Dagblad (2013) *Bättre snöröjning med rullstolstest*. (Elektronisk) Tillgänglig: <http://hd.se/inrikes/2013/10/14/battre-snorojning-med/>. (2014-05-14).

Helsingborgs stad (2014) Prioriteringsstråk vägar. Underlag för vinterväghållning. Från intervju med Per Persson 14-03-12.

Malmö-Lund på cykel (2010) *Sätta cykeln på vintern? Inte i Malmö i varje fall*. (Elektronisk) Tillgänglig: <http://malmolundpacykel.blogspot.se/2010/11/satta-cykeln-pa-vintern-inte-i-malmo-i.html>. (2014-05-14).

Malmö stad (2014) *Projektering – tillgänglighet*. (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.projektering.nu/tillg%C3%A4nglighet.html>. (2014-05-18).

Metro (2011) *Nu startar jour för snöröjning*. (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.metro.se/skane/nu-startar-jour-for-snorojning/EVHkkc!2sQeF4Z8TGDUc/>. (2014-05-14).

Niska, A (2011) *Cykelvägars standard – En kunskapssammanställning med fokus på drift och underhåll*, 726. VTI, Linköping.

Starka (2014) *Plattor*. (Elektronisk) Tillgänglig:
<http://www.starka.se/produktomrade/?id=2>. (2014-05-18).

Tarkett (2014). *Taktila och visuella ledstråk*. (Elektronisk) Tillgänglig:
<http://proffs.tarkett.se/content/taktila-och-visuella-ledstr%C3%A5k>. (2014-05-18).

Trafikverket (2010) *Störningar i Stockholmstrafiken 2009*, publikation 2010:060. Trafikverket, Sverige.

Veksø (2014) *Classic Malmö Taktil*. (Elektronisk) Tillgänglig:
<http://www.veksøe.com/3/showproduct.asp?ID=8195>. (2014-05-18).

Wiklund, E & Malmberg, O (2012) *Vinterväghållning vid övergångsställen – en kartläggning över kommuners sätt att hantera övergångsställen*, TRV 2011/13434A. Sweco, Stockholm.

10 Bilagor

10.1 Frågeställningar

10.1.1 Kommuner

Malmö stad: Erik Larsson & Marcus Johannesson (Kommunteknik)

Helsingborgs stad: Per Persson & Andreas Hall

Landskrona stad: Tony Brné & Britt-Marie Persson

Trelleborgs kommun: Mats Lawesson & Lilian Müller

- Hur är er organisation uppbyggd?
 - Underentreprenörer?
 - Hur ser avtalen ut?
 - Finns det några startkriterier för snöröjning? Specifikt snödjup mm?
 - Har ni någon bestämd minimalbredd på plogad yta?
 - Maximal åtgärds tid?
- Hur prioriteras snöröjningen i er kommun? Olika prioriteringsområden/stråk?
- Vad använder ni för halkbekämpningsmetoder?
- Genomförs kontroller av snöröjningen från beställarsidan? Hur?
- Görs det inventeringar när vintersäsongen är över?
- Har ni någon kontakt med de berörda fastighetsägarna?
- Finns det en egen budget för vinterväghållning eller ingår den i övrig drift och underhåll?
- När ni arbetar med vinterväghållning, tas det hänsyn till tillgängligheten?
- Finns det någon tillgänglighetsplan? Om det finns en tillgänglighetsplan, hur säkerställs det att tillgänglighetsanpassningar fungerar även vintertid?
- Har de som utför snöröjningen någon utbildning i tillgänglighet? Vet de vad de olika taktiska ytorna används till?
- Hur prioriteras de tillgänglighetsanpassade ytorna?
- Har ni någon sträcka där ni har extra insatta åtgärder till följd av att en funktionshindrad människa uttalat sig?
- Hur prioriteras busshållplatser och övergångsställen?
- Vilka ytor på busshållplatser och övergångsställen ansvarar kommunen för? Vad ansvarar sedan fastighetsägaren för?
- Är det resurser, kunskap eller bristande maskiner som saknas för att få tillgänglighetsanpassade ytor bättre snöröjda?
- Har ni fått in klagomål från allmänheten på bristfällig snöröjning? Hur går ni till väga vid klagomål?
- Vad upplever ni är de största problemen med vinterväghållning?

10.1.2 Synskadades Riksförbund, Malmö (SRF)

Ewa Magnusson

- Berätta lite om er organisation.
- Hur tycker ni att nuvarande tillgänglighetsanpassning fungerar i samhället idag? (Taktila ytor, pollare och naturliga ledstråk.)
- Är det vissa platser som är bättre än andra? (Tex mitt inne i centrum.)
- Vad och var är dålig snöröjning störst problem?
- Får ni in många klagomål om platser som inte är tillräckligt anpassade?
- Vad händer om folk lämnar klagomål till er? Går ni vidare med detta då?
- Medverkar ni i byggprojekt och nybyggnationer? Görs någon tillgänglighetsinventering när bygget är klart?
- Vad tycker ni är en bra lösning med tanke på att synskadade vill ha en kant och rullstolsburna måste ha en ramp? Har ni mycket kontakt med andra människor med funktionsnedsättning?
- Har ni något samarbete med kommuner och fastighetsägare?
- Anser ni att de taktila plattorna fungerar bra?
- Är det många synskadade som faktiskt använder sig av de taktila plattorna eller använder de sig mest av naturliga ledstråk?
- Har ni något förslag på eventuella nya metoder som skulle fungera bättre än de taktila ytorna i framtiden? Kanske elektroniska ledstråk?
- Problemen vintertid, upplevs de som så pass otrygga och jobbiga att de med synnedsättning hellre stannar hemma?
- Har ni något förslag hur man skulle kunna snöröja taktila ytor på ett bättre sätt?
- Det är fastighetsägarna som ansvarar för snöröjningen på trottoaren, och kommunen som ansvarar för övergångsställena. Märks det någon skillnad? Bättre/sämre när fastighetsägarna har snöröjt?
- Finns det någon mindre åtgärd som ni gärna hade sett kommunerna göra som hade underlättat mycket för er? Tex bättre snöröjning nere i centrum och kanske vid busshållplatserna så att man lättare kan röra sig till och från arbete osv?
- Är det många med synnedsättning som råkar ut för olyckor vintertid? Var sker detta oftast då? Görs det något åt det?

10.1.3 Föreningen Idrott för Handikappade, Malmö (FIFH)

Mathias Simonsson & Rasmus Tillgren

- Berätta lite om er organisation.
- Hur tycker ni att nuvarande tillgänglighetsanpassning fungerar i samhället idag? (Ramper, lutningar mm.)
- Är det vissa platser som är bättre än andra? (Till exempel mitt inne i centrum.)
- Vad och var är dålig snöröjning störst problem?
- Vilka är era erfarenheter av kollektivtrafik (tåg och buss)?
- Stöter ni på problem med tillgänglighetsanpassning för synskadade, som till exempel sinusplattor och kanter?
- Hur fungerar det att ta sig fram på övergångsställen och trottoarer?
- Upplever ni någon skillnad på snöröjningen på gång- och cykelbanor?
- Hur upplever ni att halkbekämpning på ramper fungerar? Is?
- Upplever ni skillnad mellan halkbekämpning på ramper vid övergångsställen och ramper på trottoarer?
- Det är fastighetsägarna som ansvarar för snöröjningen på trottoaren och kommunen som ansvarar för övergångsställena. Märks det någon skillnad? Bättre/sämre när fastighetsägarna har snöröjt?
- Händer det fler olyckor vintertid? Vanligaste olyckan? Var är olycksrisken högst?
- Har ni några förslag på enklare åtgärder som hade förbättrat framkomlighet under vintern?

10.2 Sammanställning intervjuer

10.2.1 Kommuner

10.2.1.1 Malmö stad

Befolkningsmängd	313 000
Organisation	Beställarorganisation. Entreprenörer Kommunteknik och Svevia.
Prioriteringsindelning	1. Vägar för viktiga samhällsfunktioner, som räddningstjänst, polis, sjukhus och hamnområden, huvudvägnätet för cykelbanor, vägar med mycket trafik under vissa perioder (t.ex. pendlartrafik) eller under hela dygnet, vägar som används av kollektivtrafiken, infartsvägar till större områden, t.ex. industriområden och köpcenter. 2. Större bostadsgator eller gator med mindre trafik. 3. Övriga allmänna ytor med relativt lite trafik, t.ex. villagator. Här prioriteras vägar fram till äldreboende, skolor, förskolor och för att möjliggöra sophämtning. (Denna prioritering körs vardagar mellan kl. 7 och 16.)
Halkbekämpningsmetoder	Använder nästan uteslutande salt. På gång- och cykelbanor används singel tillsammans med salt. På villagator används krossat grus vid snöfall. I ytterområden används saltlösning. I övriga fall används befuktat salt.
Maskinpark	Kommunens egna arbetare tillhandahålls med maskiner. Entreprenörer står för sina egna maskiner. Kommunen står för salt (och ev. kisel).
Speciella satsningar	
Inventeringar	Beläggnings- och skadeinventeringar görs på våren (april) i slutet av vintersäsongen.
Tillgänglighetssyn	Tillgänglighetsstråk snöröjs för hand och prioriteras efter busshållplatser. Sker på vardagar. Förarutbildning sker för nya förare under september och oktober. Det sker även en repetition i januari. Här ingår viss utbildning i tillgänglighet.
Kontakt med fastighetsägare	Ingen kontroll av fastighetsägarnas snöröjning. Information till fastighetsägare finns på hemsidan.
Upplevda problem	Vägar byggs med för små mått vilket gör det svårt för maskinerna att komma till. Snö fyker över vägarna efter att de snöröjt.
Klagomålsåtgärd	Vid klagomål görs en felanmälan. Felanmälan skickas sedan vidare till berörd enhet som undersöker om snöröjningen är undermålig. Om så är fallet åtgärdas problemet så fort det går.
Övrig information	Stort informationsflöde under vintertid till allmänheten via hemsidor.

10.2.1.2 Helsingborgs stad

Befolkningsmängd	133 000
Organisation	Beställarorganisation. Entreprenör Peab.
Prioriteringsindelning	1. Genomfartsleder och huvudgator, huvudvägnätet för gång- och cykelbanor. 2. Körbanor på industriområden, uppsamlingsgator (gata som samlar upp trafiken från ett bostadsområdes lokalgator och leder den till större huvudgator), gång- och cykelvägar i anslutning till park. 3. Övriga allmänna ytor med relativt lite trafik, till exempel villagator.
Halkbekämpningsmetoder	Använder sig oftast av saltlösning. Torrsalt och grus används undantagsvis och/eller vid extrema väderförhållanden.
Maskinpark	Entreprenör står för maskiner. Kommunen står för utrustning samt salt (och ev. grus).
Speciella satsningar	Satsning på cykelvägar. Målet är att ha "svarta banor" 365 dagar om året.
Inventeringar	Beläggnings- och skadeinventeringar görs på våren i slutet av vintersäsongen.
Tillgänglighetssyn	Tillgänglighetsstråk prioriteras sist. Entreprenörerna bestämmer när de anser sig ha tid med detta. Görs genom handarbete som börjar i centrum och fortsätter ut. Maskinförare får viss utbildning i tillgänglighet. Dock pågår ständig dialog mellan kommun och entreprenör om detta.
Kontakt med fastighetsägare	"Ständig kontakt" med fastighetsägare. Skickar ut information ang. snöröjning via ex. medierna. Ständiga konflikter. Kommunen står för salt/grusblandning till fastighetsägare. Information till fastighetsägare finns på hemsidan.
Upplevda problem	Brist på kommunikation mellan olika förare, svårt att hitta lämpliga ställen att lägga undanplöjd snö, framkomlighets- tillgänglighets- och miljömål krockar med varandra, budgeten för intervåghållning räcker sällan till.
Klagomålsåtgärd	Vid klagomål görs inspektioner för att avgöra om snöröjningen är undermålig. Om så är fallet åtgärdas problemet direkt. Vid återupprepade klagomål kan eventuellt prioriteringsområdena justeras.
Övrig information	

10.2.1.3 Landskrona stad

Befolkning	43 000
Organisation	Utförandeorganisation. Har endast underentreprenör till mindre omkringliggande byar.
Prioriteringsindelning	A. Infartsgator, bussgator, gator till industrier mm och viktiga cykelstråk har högsta prioritet. Snöröjning sker vid snödjup > 5 cm med start inom max 6 timmar. B. Övriga större gator och cykelstråk. Snöröjning sker vid snödjup > 10 cm med start inom max 10 timmar. C. Villagator har lägst prioritet. Snöröjning sker här när A och B har röjts färdigt.
Halkbekämpningsmetoder	Använder sig av torrsalt vid snö och saltlösning vid halka i tätorten och av saltblandat grus i byarna.
Maskinpark	Kommunen står för maskiner, utrustning samt salt och grus.
Speciella satsningar	
Inventeringar	Beläggnings- och skadeinventeringar görs på våren i slutet av vintersäsongen.
Tillgänglighetssyn	Kommunens parkenhet ansvarar för all snöröjning av tillgänglighetsstråk. Arbetet görs för hand och påbörjas direkt efter behov (dock inte på helger). Maskinförare får ingen direkt utbildning i tillgänglighet.
Kontakt med fastighetsägare	Liten kontakt. Informationsblad till fastighetsägare skickas ut i början av vintersäsongen. (Kommunen anser att snöröjningen sköts bäst i centrum eftersom det inte är privatpersoner som är fastighetsägare där.)
Upplevda problem	Budgeten för vinterväghållning räcker sällan till.
Klagomålsåtgärd	Vid klagomål görs inspektioner för att avgöra om snöröjningen är undermålig. Om så är fallet åtgärdas problemet direkt.
Övrig information	

10.2.1.4 Trelleborgs kommun

Befolkning	43 000
Organisation	Beställarorganisation. Entreprenör NCC.
Prioriteringsindelning	Huvudstråk prioriteras först. (Ingen ytterligare information på hemsidan.)
Halkbekämpningsmetoder	Använder sig av saltlösning på större vägar, torrsalt på cykelbanor och grus på övriga ytor.
Maskinpark	Entreprenören står för samtliga maskiner, salt och grus.
Speciella satsningar	
Inventeringar	Beläggnings- och skadeinventeringar görs på våren i slutet av vintersäsongen.
Tillgänglighetssyn	Inga speciella åtgärder för tillgänglighetsanpassade ytor görs. Eventuellt röjs dessa ytor efter busshållplatser i mån av tid. Dock är saltet viktigt för att få bort snö och is från de taktila ytorna. Kommunen ställer inga krav på tillgänglighetsutbildningar, det är upp till entreprenörerna om de vill utbilda förarna.
Kontakt med fastighetsägare	Ingen kontakt med fastighetsägare. Eventuellt skickas information ut till berörda fastighetsägare. Information till fastighetsägare finns på hemsidan.
Upplevda problem	Resurser saknas och budgeten för vinterväghållning räcker sällan till. Stort problem när halkan består.
Klagomålsåtgärd	Vid klagomål görs inspektioner för att avgöra om snöröjningen är undermålig. Om så är fallet åtgärdas problemet direkt.
Övrig information	Bristfällig information på hemsidan.

10.2.2 Synskadades Riksförbund, Malmö (SRF)

Strävan

Ett självständigt liv. Man vill kunna klara sig så bra som möjligt utan hjälp. Man vill känna sig självständig och oberoende.

Prioritering

SRF anser att viktigast för att synskadade ska kunna känna självständighet och kunna ta sig fram själva är att tillgänglighetsanpassade ytor är enhetliga och konsekventa.

Upplevda problem

- Snöröjning prioriteras på cykelbanor. Rädsla för att ta sig ut på cykelbanorna då cyklister inte tar hänsyn till synskadade eller ser att de bär teknikkäpp.
- Ledstråken är inte sammanhängande. Även om de fungerar på vissa ställen i centrum tar de helt plötsligt slut, och det går inte att lokalisera sig.
- Tillgänglighetsanpassning är inte konsekvent i till exempel olika städer. Mycket tid måste läggas på att undersöka hur det ser ut.
- Dålig kommunikation mellan dem som planerar tillgänglighetsanpassningen i städerna och dem som till exempel lägger plattorna eller monterar upp pollare. Okunskap.
- SRF får vid vissa byggprojekt vara med i förstadiet och ge åsikter. Dock följs inte dessa upp och oftast tas det ändå inte hänsyn till åsikterna. Mer för syns skull för företagen?
- På vintern är snövallar, dåligt snöröjda övergångsställen och busshållplatser ett stort problem.
- Synskadade måste ta hjälp av färdtjänst och ledsagare för att våga sig ut på vintern.
- Kommunen ändrar på målet "Tillgänglig stad". Synskadade känner sig åsidosatta.

Samarbete och samråd

SRF samarbetar med andra föreningar för människor med funktionsnedsättningar som till exempel DHR. "Tillsammans är man starkare." De deltar även i ett råd för människor med funktionsnedsättningar där även politiker deltar. Detta sker ca fyra gånger per år. Tar upp frågor och förbättringsåtgärder.

10.2.3 Föreningen Idrott för Handikappade, Malmö (FIFH)

Strävan

FIFH vill lära alla sina medlemmar att bli självständiga och duktiga på att manövrera sina rullstolar.

Upplevda problem

- Gatsten gör det svårt för rullstolsburna att ta sig fram då ytan är ojämn. FIFH menar på att ingen grupp i samhället vill ha gatsten.
- Att ta sig till och från bussen. Oftast är det inte själva resan som är problemet då de flesta bussar är tillgänglighetsanpassade.
- Feldimensionerade ramper. Ibland är de för korta och för branta. Ofta är det även ett glapp mellan ramp och asfalt.
- Skiftande kvalitet på snöröjning utförd av fastighetsägare. Ofta värst vid hyresfastigheter.
- Dyrt med handikappanpassade bilar. Bidragen räcker inte långt.
- Grus som används som halkbekämpning gör det svårt för rullstolen att få grepp.
- Snövallar.
- Stockholmsmodellen vid alla övergångsställen. Konsekvent.
- Införa fler ramper, automatiska dörröppnare och platta och jämna ytor på offentliga platser. Främjar även andra grupper i samhället, till exempel äldre, barn och människor med barnvagn eller väskor.
- Uppvärmda ytor i de centrala delarna av staden, till exempel på gågator.
- Hjälp med snöröjning utanför privata fastigheter.

Åtgärder