



**LUNDS**  
UNIVERSITET

## *För vem skottar vi?*

Ett normkritiskt perspektiv på snöröjning

Emmy Helmersson

Kandidatprogram i samhällsplanering – urban och regional utveckling

SGEL36, Examensarbete Vårterminen 2022

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

Handledare: Johan Miörner

## Abstract

The norm critical perspective aims to make visible the norms that influence the planning of snow removal in Sweden. Norms are everywhere around us and can only be challenged if first they are made visible. As previous research has focused on the technical implications of snow removal this essay aims to bridge the gap between the technical and the social aspects of snow removal. By conducting a case study of two Swedish municipalities through semi-structured interviews this essay presents social norms and how they are reflected in the planning and prioritization of snow removal. The material collected from the interviews have been compared with material from the websites of the municipalities and have thereafter been analyzed through the norm critical perspective. The result of the essay presents a variety of norms that are reflected in how municipalities prioritize their snow removal. It is shown that the municipalities challenge some norms but that the majority of the reflected norms are not made visible by the municipalities and are therefore amplified.

*Keywords:* snow removal, norms, norm critical perspective, case study, public planning

*Nyckelord:* snöröjning, normer, normkritik, fallstudie, kommunal planering

## Innehållsförteckning

1. Inledning .....	5
1.1 Syfte, frågeställningar och avgränsningar.....	7
2. Tidigare forskning och teoretiskt ramverk.....	8
2.1 Snöröjning.....	8
2.1.1 Jämställd snöröjning .....	10
2.2 Normkritik.....	12
2.3 Teoretiskt ramverk .....	17
3. Metod .....	20
3.1 Insamling av material.....	22
3.2 Analys av material .....	25
4. Snöröjningsprioriteringar i Hässleholm och Umeå.....	28
4.1 Snöröjningsprioriteringar i Hässleholms kommun .....	28
4.1.1 Normkritisk analys av snöröjningsprioriteringar i Hässleholms kommun .....	31
4.2 Snöröjningsprioriteringar i Umeå kommun .....	34
4.2.1 Normkritisk analys av snöröjningsprioriteringar i Umeå kommun .....	39
5. Slutsatser.....	44
5.1 Hur ser snöröjningsprioriteringen ut i de två kommunerna Umeå och Hässleholm? ....	44
5.2 Hur påverkar lokala förutsättningar planeringen av snöröjningsprioriteringen i Umeå respektive Hässleholms kommun?.....	46
5.3 Vilka normer reflekteras i prioriteringen av snöröjning i Umeå och Hässleholms kommun?.....	47
5.4 Hur reflekteras normer i planeringen av snöröjning i de två kommunerna Umeå och Hässleholm?.....	48
5.5 Avslutande reflektion och framtida forskning .....	51
6. Referenser .....	52
7. Bilagor.....	56
7.1 Bilaga 1 - Intervjuguide .....	56

## Figurförteckning

Figur 1: Illustration av principer av vad som reflekteras i prioritering av kommunal snöröjning. ....	19
Tabell 1: Lokala förutsättningar för snöröjning i kommunerna Hässleholm och Umeå	21
Tabell 2: Respondenternas funktion samt datum och varaktighet för intervjuer.....	24
Tabell 3: Kodschema för intervjuer. ....	26
Tabell 4: Startkriterier för snöröjning i Umeå kommun (Umeå kommun 2021b).....	35
Tabell 5: Normer som reflekteras vid snöröjning i Hässleholms och Umeå kommun.....	47
Tabell 6: Hur normer reflekteras vid snöröjning i Hässleholms och Umeå kommun. ....	49

# 1. Inledning

*Midvinternattens köld är hård*

*Endast plogen är vaken*

Varje år snöar det, mer eller mindre på olika platser i Sverige, men att snön förr eller senare faller från himlen och landar på marken är tämligen säkert. Snöröjning är en absolut nödvändighet för många samhällsfunktioner. Ambulans, räddningstjänst och polis är exempel på sådana funktioner som är beroende av tillfredsställande snöröjning för att kunna ta sig fram i samhället. Därutöver tillkommer alla förflyttningar som invånare gör mellan sina hem och arbeten, skolor, mataffär, sjukhus och andra aktiviteter. Om snöröjningen inte fungerar, om människor inte kan förflytta sig till sina arbeten för att arbeta, till sjukhuset för att få vård eller till mataffären för att handla mat, skulle samhället i stort gå i stå. Snöröjning är kort sagt en grundläggande faktor för att människor ska kunna förflytta sig i samhället.

Den vita snön kan lysa upp i vintermörkret och av barnen bli en lekplats med snögubbar, snögrottor och snöbollskrig. Vi kan föreställa oss snö som gnistrar i solens sken och hur det knarrar när vi promenerar, rullar på cykel, rullstol eller bil eller åker spark framåt över den snöbeklädda vägen. Vi kan också föreställa oss att skotta uppfarten, att byta till vinterdäck på bilen och kanske till och med på cykeln. När snön kommer är den något vi måste hantera genom att anpassa våra dagliga rutiner för att vi ska kunna ta oss fram i samhället. Kanske tar det längre tid än vanligt att cykla till jobbet och antagligen måste lite extra tid avsättas i morgonrutinen till att sopa bilen. Snö är däremot inte bara ett skimrande täcke av gnistrande lekmöjligheter; den kan ställa till bekymmer och hinder i framkomligheten och trafiksäkerheten för alla som vill förflytta sig i samhället.

Vad gäller trafiksäkerheten för cyklister och gångtrafikanter under vinterhalvåret spelar snöröjning en väldigt stor roll. En rapport från statens väg- och transportinstitut (VTI) (Niska & Eriksson 2013) visar att hälften av alla singelolyckor bland cyklister som leder till allvarlig skada beror på drift- och underhållsrelaterade orsaker. Av dessa orsaker är halt vägunderlag den allra vanligaste där var femte sådan singelolycka orsakas av snö eller is. Vidare är fallolyckor bland fotgängare i trafikmiljö vanligare bland kvinnor än bland män. Kvinnor råkar ut för 62 % av alla fallolyckor (Schyllander 2014). Snö och halka står för 74 % av alla fallolyckor bland fotgängare i trafikmiljö, vilket kan jämföras med orsaken "trottoarkanten"

som med sina 10 % är den näst vanligaste orsaken till fallolyckor (Ibid.). Förbättringar inom snöröjning och halkbekämpning skulle således kunna leda till en stor minskning i antalet fallolyckor bland framför allt kvinnor, men också bland män.

Allmänna platser avsedda för trafik ligger inom kommunens ansvarsområde att underhålla (SKL 2018) vilket inkluderar undanskaffandet av snö; *snöröjning*. Det nuvarande kunskapsläget om snöröjning är koncentrerat till tekniska angelägenheter som är grundläggande för snöröjningens funktionella genomförande. Det finns i samhällsplanering ett stort behov av att synliggöra slutanvändaren (Grieco 2014) och därför tar den här uppsatsen sin utgångspunkt i detta och ämnar utröna hur två svenska kommuner synliggör normer i prioritering av snöröjning.

Maktutövande i en organisation handlar om att utgå från de i sammanhanget givna normerna, regelverken och lagarna (Lind Pallicki 2010). Sammanhanget i den här uppsatsen är kommunal snöröjning och normerna som reflekteras däri. *Hur* kommuner planerar sin snöröjning och *varför* kommuner prioriterar som de gör är starkt kopplat till vilka normer som de som organisation utgår från i sin maktutövning, och är i stort vad den här uppsatsen ämnar undersöka. Därigenom landar vi osökt i den relevanta frågan *för vem skottar vi?* Den här uppsatsen gör inte anspråk på att presentera ett fulländat svar på den frågan utan är snarare till för att skapa ett utgångsläge för studiet av hur snöröjning påverkar människors framkomlighet. Den här undersökningen utgör endast startgroparna på något som till slut kan, med ett antal kompletterande studier, besvara frågan om vem vi skottar för.

Slutligen konstateras att snöröjning är en absolut nödvändig för mänsklig förflyttning under vintermånaderna; utan snöröjning skulle vi inte kunna ta oss till arbetet, skolan eller mataffären. Snöröjning är således grundläggande för vår framkomlighet under vintern. Utifrån denna bakgrund kommer den här uppsatsen att undersöka hur kommunala snöröjningsstrategier påverkar människors framkomlighet och tillgänglighet utifrån ett normkritiskt perspektiv. Uppsatsens resultat ämnar bidra med en bättre förståelse av kommunala snöröjningsprioriteringar utifrån ett normkritiskt perspektiv som visar hur slutanvändaren (medborgaren) synliggörs i den kommunala planeringen av snöröjning.

## 1.1 Syfte, frågeställningar och avgränsningar

Syftet med undersökningen är att genom en fallstudie av två svenska kommuner analysera hur normer reflekteras i kommunal planering av snöröjning. Syftet med undersökningen avgränsas till att utröna vilka normer som kommunal snöröjning prioriteras utefter baserat på kommunernas lokala kontexter. Eftersom snöröjning är beroende av vädermässiga förhållanden kommer undersökningen att utröna hur lokala förutsättningar påverkar planeringen av kommunal snöröjningsprioritering. Utifrån syftet ämnar undersökningen således utröna hur olika normer reflekteras i den kommunala planeringen av snöröjning baserat på följande huvudsakliga frågeställning;

1. *Hur reflekteras normer i planeringen av snöröjning i de två kommunerna Umeå och Hässleholm?*

Därtill kommer följande underfrågor att besvaras;

2. *Hur ser snöröjningsprioriteringen ut i de två kommunerna Umeå och Hässleholm?*
3. *Hur påverkar lokala förutsättningar planeringen av snöröjningsprioriteringen i Umeå respektive Hässleholms kommun?*
4. *Vilka normer reflekteras i prioriteringen av snöröjning i Umeå och Hässleholms kommun?*

Genom att svara på dessa frågeställningar kommer uppsatsen att bidra med lärdomar om hur kommuner planerar sin snöröjning och hur olika normer samt sina lokala förutsättningar reflekteras i den kommunala planeringen. Frågeställningarna kommer även att ge svar på huruvida kommunerna reflekterar normer genom att inkludera eller exkludera dem i snöröjningsprioriteringen.

Undersökningens ämnesmässiga avgränsningar är att studera snöröjning som process där sträckor ämnade för trafik av olika slag blir snöplogade. Denna process kommer att kopplas till frågor kring *hur* normer reflekteras snarare än *att* eller *varför* normer reflekteras. Vidare avgränsas undersökningen i enlighet med undersökningens syfte till att endast studera kommunal snöröjning. Undersökningens metodologiska avgränsningar kopplat till fallstudien beskrivs i en senare del av uppsatsen.

## 2. Tidigare forskning och teoretiskt ramverk

Följande avsnitt inleds med en inramning om vad den kommunala snöröjningen har för lagar och regelverk att förhålla sig till. Därefter följer en introduktion av tidigare forskning om snöröjning. Vidare beskrivs det normkritiska perspektivet följt av tidigare forskning inom samhällsplanering med normkritiska perspektiv. Slutligen sammanfattas avsnittet med en inramning av undersökningens teoretiska ramverk.

### 2.1 Snöröjning

I Sverige finns både kommunal och statlig snöröjning där Trafikverket har ansvar för att vinterunderhålla de statliga vägarna (Trafikverket 2022). I lag (1998:814) med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning beskrivs kommunens skyldigheter kring vinterväghållning. Sveriges Kommuner och Landsting (SKL 2018) har utifrån lagstiftningen och tidigare rättsfall beskrivit dessa skyldigheter som att det ingår i kommunens ansvar att sköta *“vinterväghållning av gator, vägar, torg, parker och andra allmänna platser som finns upptagna i detaljplan [och stadsplan] med kommunalt huvudmannaskap”* (SKL, s. 35). Det framgår också att skyldigheten blir gällande när platsen har iordningställts för sitt ändamål, och alltså inte så fort planen har antagits, samt att det handlar om allmänna platser utifrån plan- och bygglagen. Dessutom skall platsen vara avsedd för allmän trafik vilket innebär att generell parkmark är exkluderat från kommunens skyldighet att snöröja. Fastighetsägare kan av kommunfullmäktige bli ålagda att ta över viss renhållning och vinterväghållning från kommunen på gångbanor eller övrigt utrymme kring fastigheten som behövs för gångtrafiken (Ibid.).

Lagen beskriver i generella termer vilka skyldigheter kommunen har rörande vinterunderhåll av gator, vägar, torg, parker och andra allmänna platser. Dessa skyldigheter kopplas till att förhindra *“uppkomsten av olägenheter för människors hälsa”* samt att *“de tillgodoser skäligen krav på trevnad, framkomlighet och trafiksäkerhet”* (SKL 2018, s. 36). Däremot beskriver inte lagtexten i detalj vad som krävs för att uppnå ovan nämnda krav. Enligt SKL har därmed kommunerna stort eget utrymme att själva avgöra vad som bör anses som skäligen åtgärder utifrån deras lokala förhållanden samt platsens belägenhet inom samhället. Det är således upp till kommunerna själva att prioritera och koncentrera sina resurser till platser de anser vara mest angelägna, exempelvis tätortens centrala delar (Ibid.).



Tidigare forskning inom området kommunal snöhantering utgår till stor del från perspektiv som är ekonomiska och miljömässiga. I publikationerna *Driftprinciper för snöröjning och halkbekämpning* (Josefsson & Johansson 2014), *Stadens snö: snöns påverkan på miljö, ekonomi och välbefinnande i våra tätorter* (Viklander & Malmqvist 1998) och *Snow removal routing problems: theory and application* (Razmara 2004) presenteras och redogörs för tekniska problem och lösningar kring snöröjning samt den "smutsiga" snöns påverkan på naturen. Med andra ord; sådant som är mycket grundläggande för snöröjandets funktionella genomförande.

Forskningsrapporten *Godmorgon det snöar! En studie av kommunal snöhantering och dess påverkan på allmänhetens vardagsliv* (Mannberg, Söderberg & Wihlborg 2004) presenterar utifrån åtta svenska kommuner dels snöhanteringsorganisation och institutionella faktorer som påverkar den, dels hur snö och kommunernas snöhantering påverkar allmänhetens vardagsliv. Det är för denna uppsats syfte främst den senare delen av forskningsrapporten som är av intresse. Författarna utgår från "snöhantering" som begrepp där de inkluderar "borttagande av snö, transporter, deponering och halkbekämpning" (Ibid., s. 5) vilket är en vidare utgångspunkt än den här uppsatsens som avgränsas till hur samhällsnormer reflekteras i kommunala strategier kring snöröjning. Mannberg et al. ser snöhantering som ett socio-tekniskt system där de sociala och tekniska komponenterna är intimt sammanbundna.

Den senare delen i forskningsrapporten (Mannberg et al. 2004), som behandlar snöhanteringspåverkan på allmänhetens vardagsliv, utgår från de sociala aspekterna av snöhantering som system. Deras material består av tidsdagböcker där sex individer från två olika kommuner (Boden och Umeå) fört dagbok under både snöperiod och barmarksperiod. Materialet analyserades utifrån ett tidsgeografiskt ramverk. Resultatet av de sex respondenterna indikerar att det är kyla och halka som innebär restriktioner i deras vardag - snön i sig verkar inte anses vara ett problem för respondenterna. Två respondenter var exempelvis mer fysiskt aktiva under vintern tack vare snöskottning och skidåkning. En respondents sociala liv var även markant större under snöperioden då den spenderade mer tid utomhus med sina barn och med skidåkning. Författarna påpekar dock att deras urval består av hushåll i två norrländska kommuner där människor är vana vid ett ihållande snötäcke under vintern. Därmed, menar författarna, bör det finnas utarbetade rutiner och sammanhang i dessa lokala kontexter eftersom invånarna förväntar sig en "riktig vinter" med snö. Författarna antar att det bör vara annorlunda i sydligare delar av Sverige där snön kan vara mer av en "övertäckning" för invånarna. Slutligen, menar författarna, bidrar snöns kontinuitet

i de norrländska kommunerna till *“mer förutsägbara aktivitetsmönster som i sig kan tolkas som en trygghet för den enskilde”* (Ibid. s. 45) samtidigt som författarna menar att kommunerna ändå kan göra mer för att människor ska erhålla en mer positiv upplevelse av vintern.

Även om rapporten av Mannberg et al. (2004) utgår från ett socialt invånarperspektiv av snöhantering är deras undersökning begränsad i relation till vad den här uppsatsen undersöker. Deras rapport utgår från sex individers tidsdagböcker i kommunerna Boden och Umeå med fokus på hushållens vardagsliv. Jämförbarheten mellan deras undersökning i förhållande till den här undersökningen är därmed begränsad eftersom Mannberg et al. utgår från individernas upplevelse av snö och snöröjning medan den här undersökningen syftar till att förstå den kommunala planeringen av snöröjning och således inte analyserar hur invånare upplever snöröjningen. Däremot bidrar Mannberg et al. med ett spännande perspektiv på hur snöröjning påverkar invånarnas vardag som ramar in betydelsen som snöröjning har för vardagslivet i former av framkomlighet.

### *2.1.1 Jämställd snöröjning*

Sedan år 2010 har Karlskoga kommun arbetat med vad som av SKL kom att kallas *“jämställd snöröjning”* (Karlskoga kommun 2018). I en utvärdering om strategin som kommunen själva gjort går att läsa att deras snöröjning går ut på att gång- och cykelvägar samt busshållplatser ska prioriteras att snöröjas före bilvägarna (Ibid.). Kommunens tidigare prioriteringar beskrivs ha inneburit att ringleder prioriterades att snöröjas först, därefter prioriterades större gator, större arbetsplatser och till sist busshållplatser och gångpassager med mera. Ringlederna snöröjdes under sena nätter när trafiken endast bestod av ett fåtal långträdare. När kommunen under 2010 arbetade med att jämställdhetsutbilda tjänstemän och nämndemän inom samhällsbyggnad skulle snöröjningen komma att belysas ur ett jämställdhetsperspektiv (Ibid.).

Den tidigare snöröjningen i Karlskoga fokuserade på traditionellt manliga domäner vad gäller vilka arbetsplatser som prioriterades samt att biltrafik prioriterades framför cykel- och kollektivtrafik (Karlskoga kommun 2018). Kvinnor beskrivs använda cykel- och kollektivtrafik i större utsträckning än män vilka i stället kör mer bil. Utvärderingen betonar att denna prioritering inte varit medveten från kommunens sida utan snarare *“följde den tradition som gällt sedan årtionden tillbaka, kanske ännu längre”* (Ibid., s. 5). I syfte att

anpassa snöröjningen till att gynna fler invånare och anpassa den till när och var invånarna reste omarbetades därför prioriteringarna. Prioriteringen blev som följer; prio 1 blev att snöröja sträckor till förskolor cirka 06:00 eftersom det är dit föräldrar åker innan jobbet; prio 2 blev att snöröja sträckor till större arbetsplatser cirka 07:00, där även kvinnligt dominerade arbetsplatser som sjukhuset eller kommunala inrättningar ska inkluderas; prio 3 blev att snöröja gång- och cykelvägar till skolorna cirka 08:00, medan skolgårdarna plogas senare. Därefter ska snöröjningen fortsätta med de resterande gatustråken (Ibid.).

Vidare visar utvärderingen av den jämställda snöröjningen (Karlskoga kommun 2018) att invånare anser att det finns problem med snövallar vid övergångsställen och korsningar. Vad gäller en ekonomisk kostnadsjämförelse mellan den gamla och den nya snöröjningsprioriteringen presenterar utvärderingen att *“det är i stort sett omöjligt att dra några slutsatser kring utfallet kopplat till jämställd snöröjning”* (Ibid. s. 13), men det beskrivs ändå att det vid införandet av de nya prioriteringarna år 2010 inte beräknades innebära några merkostnader för kommunen. Till sist kan nämnas att cykelnätet i Karlskoga ofta består av både cykelvägar och villagator, men att eftersom villagatorna har lägre prioritet än cykelvägarna innebär denna struktur en ojämnt fördelad framkomlighet vintertid (Karlskoga kommun 2018). Kommunen ska därför ta fram en cykelplan där snöröjningen ses som en viktig del att inkludera för att *“optimera möjligheten för gång- och cykeltrafikanter att nytta cykelnätet fullt ut”* (Ibid., s. 16).

Utvärderingen beskriver att den jämställda snöröjningen egentligen går bredare än jämställdhet mellan kvinnor och män men att namnet, som kommer från SKL, har hängt med sedan dess och att det inte finns några planer på att byta namn på strategin. Det står att om prioriteringarna följs kommer de att *“gynna alla, barn, äldre, personer med funktionshinder, med flera oavsett om de är tjej eller kille, kvinna eller man”* (Ibid., s. 15). Även om strategin heter *“jämställd snöröjning”* finns indikationer på att den aspirerar på att öka tillgängligheten för så många som möjligt och därför kanske skulle kunna heta *“samhällsnyttig snöröjning”* eller *“optimerad snöröjning”* (Ibid. s. 15). Någon sådan namnändring är dock inte aktuell, men däremot finns en önskan om att bli bättre på att kommunicera vad kommunen inbegriper i begreppet jämställd snöröjning (Ibid.).

Sammanfattningsvis konstateras att snöröjning av allmänna platser avsedda för trafik ligger inom kommunens ansvarsområde att underhålla (SKL 2018). Tidigare forskning inom snöröjning är till stor del inriktad på tekniska aspekter av snöröjandes genomförande

(Josefsson & Johansson 2014; Viklander & Malmqvist 1998; Razmara 2004), även om det finns en rapport som utifrån ett invånarperspektiv utgår från ett antal hushåll och deras beteende kring snö i deras vardag (Mannberg, Söderberg och Wihlborg 2004). Karlskoga kommuns jämställda snöröjning är ett exempel på en prioriteringsordning som ämnar främja framkomlighet och tillgänglighet för så många invånare som möjligt.

## 2.2 Normkritik

I följande avsnitt kommer uppsatsens teoretiska ramverk att presenteras. Ramverket utgår från aktuella teoribildningar om normkritik och normkreativitet både generellt och kopplat till exempel i aktuell samhällsplanering.

Att studera samhällsstrukturer med normkritik som analytisk utgångspunkt innebär att förstå underordning, exklusion och maktstrukturer (Ehrnberger 2017). För att förstå hur olika sociala normer samverkar i olika sammanhang behövs ett intersektionellt perspektiv (Ibid.). Sociala kategorier är enligt det intersektionella perspektivet, likväl som enligt det socialkonstruktivistiska, kontextberoende och ständigt förhandlingsbara. Det intersektionella perspektivet handlar om att konstatera att sociala kategorier förstås i sitt samspel med varandra och att de tillsammans skapar maktordningar där identiteter konstrueras (Henriksson 2014). Det handlar om att utifrån ett intersektionellt perspektiv se hur socialt konstruerade kategorier går samman och hos en individ bildar egna strukturella villkor, exempelvis att en man från arbetarklassen inte bör studeras utifrån de båda kategorierna separerade utan snarare utifrån hans erfarenheter som just en arbetarklassman (Björk & Hedenus 2015). Både sociala normer och sociala kategoriseringar är sociala konstruktioner som bland annat återfinns i diskrimineringsgrunderna genus, ålder, klass, etnicitet och funktionsvariation. Kategorierna kan grunda sig i biologiska skillnader medan betydelsen av dessa skillnader är sociala konstruktioner som skiftar över tid och rum (Närvänen 2009). För undersökningens frågeställningar är det normer om framkomlighet och tillgänglighet som är relevanta att lyfta och som kommer att sammanfattas i undersökningens teoretiska ramverk senare i avsnittet. De sociala normerna handlar om förväntningar på hur individer bör passa in i de givna sociala kategorierna (Ehrnberger 2017). Personer som anses passa in i gällande normer blir bekräftade av sin omgivning medan personer som inte anses passa in riskerar att synliggöras av sin omgivning genom att stereotypiseras eller bestraffas (Ibid.).

Genom intersektionalitet kommer vi även in på makt, maktstrukturer och maktfördelning. Makt är inte något som *är* eller som någon *har*, snarare något som *sker* (Lind Pallicki 2010). Makt är heller inte tillskriven någon eller något specifikt som en egenskap utan makt finns överallt. I en organisation handlar maktutövande om att utgå från de i sammanhanget givna normerna, regelverken och lagarna (Ibid.). De regelverk och lagar som gäller kring snöröjning har presenterats tidigare i uppsatsen. Vad gäller 'de i sammanhanget givna normerna', där sammanhanget är kommunal snöröjning, är det just detta som är kärnan i uppsatsen. Kommuner har makt att planera snöröjning på sådana sätt de finner lämpliga inom ett givet lagligt utrymme (SKL 2018). *Hur* kommuner planerar sin snöröjning och *varför* kommuner prioriterar som de gör är starkt kopplat till vilka normer som de som organisation utgår från i sin maktutövning, och är i stort vad den här uppsatsen ämnar undersöka.

Anita Larsson och Anne Jalakas (2014) skriver bland annat om tidsgeografi utifrån jämställd samhällsplanering. Tidsgeografi handlar om förhållandet mellan rum och tid och utgår från att händelser och fenomen tar tid och äger rum (Rönnlund & Tollefsen 2016). Tidsgeografien har en plats i sammanhanget eftersom samhällsplanering av snöröjning måste ta hänsyn till att människor lever efter tidsmässiga och rumsliga begränsningar när vi förflyttar oss i samhället. Eftersom människor lever efter tidsgeografiska begränsningar är det relevant att inkludera förutsättningar för framkomlighet till det obetalda arbetet i trafikplanering eftersom det ofta är en förutsättning för att människor ska kunna genomföra sitt betalda arbete (Ibid.). Sådana begränsningar påverkar människors förutsättningar att ta sig till och från sitt arbete och i synnerhet att utföra det obetalda arbete som sker utanför arbetstid. Sådant obetalt arbete är ofta en förutsättning för att människor ska kunna genomföra sitt betalda arbete, exempelvis att lämna barn på förskola eller att handla mat, vilka är aktiviteter som kräver en förflyttning i tidsrummet. Larsson och Jalakas (2014) menar att många underskattar mängden tid som går åt till det obetalda arbete som måste ske innan det betalda arbetet.

Margaret Grieco (2014) skriver om socialt hållbar urban mobilitet och tillgänglighet. Hon beskriver att mobilitet handlar om transport och resetjänster medan tillgänglighet handlar om den rumsliga organisationen av anläggningar och tjänster. Grieco menar att planering utifrån vissa normer kan leda till ojämlikhet vad gäller tillgängligheten för särskilda samhällsgrupper. Författaren menar att hög- och medelinkomsttagares perspektiv har premierats i utformningen av transportsystem, medan låginkomsttagare och de bostadsområden där de generellt är bosatta har blivit förbisedda i transportplaneringen.

Planeringstraditionen har länge varit att främja motorburen mobilitet vilket inneburit att gångtrafikanter och icke-motordriven mobilitet har exkluderats. Social hållbarhet kring urban mobilitet, urban transport och urban transportpolitik blir sällan övervägda inom litteratur och är underutvecklade inom samhällsplaneringsmetoder. Slutligen menar Grieco att fokus bör övergå från transport till mobilitet där tillgänglighet är det slutliga målet.

Eftersom utgångspunkten är att makt *görs* och produceras kan vi även förstå hur den urbana normen uppkommer genom relationen mellan stad och landsbygd (Rönblom 2014). Stad och landsbygd finns endast i relation till varandra; de produceras av relationen de har till varandra och ger varandra mening utifrån det. Genom de maktordningar som präglar samhället vidmakthålls vissa positioner på andras bekostnad, där det i det här fallet är stadens position som premieras framför landsbygdens (Rönblom 2014). Däremot handlar det inte om avsiktlig förtryckning och därför handlar den normkritiska analysen inte heller om att skuldbelägga den privilegierade parten. Snarare handlar analysen om ett lärande av hur normerna görs och vidmakthålls för att sedan kunna omskapa och utmana dem (Rönblom 2014). Utifrån detta finner Rönblom att den urbana normen innebär att staden har tolkningsföreträde vilket påverkar hur fördelningen av samhällets gemensamma resurser ser ut mellan stad och landsbygd.

Ett exempel på en norm som påverkat mycket i samhället är den om män, maskulinitet och den manliga kroppen. Caroline Criado Perez (2020) skriver om hur kvinnor och kvinnliga kroppar systematiskt ignoreras i vad hon menar är en värld byggd för män. Criado Perez beskriver mannen och den manliga kroppen som en genomgående norm i samhället. Ett exempel är att kvinnor som sitter i framsätet av en bil som blir påkörd bakifrån har en tre gånger så hög risk att drabbas av whiplashskada jämfört med män (Jonsson, Tingvall, Krafft & Björnstig 2013). Detta beror inte på den kvinnliga kroppen i sig utan snarare på hur bilens krocksystem är utformat. När bilar genomgår krocktest är det krockdockor utformade efter den manliga kroppen som används (Wikberg Nilsson & Jahnke 2018).

Criado Perez (2020) framhåller att normen inom infrastrukturpolitik och trafikplanering generellt har varit att utgå från den manliga kroppen och ett maskulint beteende. Författaren menar att eftersom kvinnor och män har väldigt olika resvanor är det otroligt viktigt att i infrastrukturpolitik och trafikplanering anpassa sig efter detta faktum. Generellt sett reser män i enkla resmönster; de åker till jobbet på morgonen och på kvällen åker de hem igen. Kvinnors resmönster är generellt mer komplicerade än så och Criado Perez kallar dessa

resmönster för ”resekedjor” (Ibid., s. 48), där kvinnor ofta har ansvar för att skjutsa barn till skola eller förskola innan de åker till jobbet och kanske att följa sina åldrande föräldrar på ärenden när de behöver hjälp. Dessutom använder kvinnor och män olika färdmedel där män oftare använder bil och kvinnor oftare använder kollektivtrafik, cykel eller promenerar (Ibid.). Criado Perez skriver att *”antagandet att kortare resor till fots är irrelevanta för infrastrukturpolitik är nästan samma sak som att anse att kvinnor är irrelevanta för infrastrukturpolitik”* (Ibid., s. 53). Att generalisera manliga och kvinnliga resvanor och färdmedel på det här viset upplevs vara väldigt normativt. Däremot är det samtidigt viktigt att synliggöra det systematiska och strukturella i de skillnader som finns mellan manliga och kvinnliga resvanor och färdmedel för att på så vis ge tyngd till den normkritiska analysen. Det är genom att synliggöra normer som de sedermera kan utmanas och omformuleras (Rönblom 2014).

Lena Smidfeldt Rosqvist (2020) presenterar i en rapport från Vinnova att om det finns alternativ till att resa med bil brukar kvinnor i högre grad än män nyttja dessa alternativ. Däremot har yngre kvinnor generellt högre körkortsinnehav och högre utbildning än äldre generationer vilket beräknas jämna ut skillnaderna i bilanvändande mellan kvinnor och män i framtiden (Ibid.). Vidare beskriver författaren att tidigare forskning pekar på att män har starkare band till bilen genom associationen mellan maskulina attribut och ideal inom transport, bilar och transportplanering. Dessutom beskrivs att kvinnor är mer benägna att förändra sina resvanor än vad män är, exempelvis utifrån att ändra beteenden i vardagen för att göra klimatrelaterade insatser. Män kör även bil längre sträckor än vad kvinnor gör (Ibid.). Likaså gör män oftare än kvinnor arbetsrelaterade resor medan kvinnor oftare än män gör resor kopplade till obetalt hem- och hushållsarbete. Anledningen till detta beskrivs vara att män oftare har längre till arbetet eftersom kvinnor både historiskt och i nutid tenderar att röra sig närmare hemmet och barnomsorgen (Rosengren 2018). I Madrid gjordes av en professor i stadsplanering vid Madrids Tekniska universitet en undersökning som visade att det främsta syftet till manligt resande var deras lönearbete medan den främsta anledningen till kvinnligt resande var omsorgsarbete (Criado Perez 2020) vilket ytterligare stärker utgångspunkten om skillnader mellan manliga och kvinnliga resmönster.

Malin Henriksson (2014) redogör för tidigare forskning om bilism och skriver att samhällsplanering sedan efterkrigstiden till stor del har handlat om att bygga städer för bilarnas framkomlighet. Dessutom redogör Henriksson för att planerare under 1950- och 60-

talen var övertygade om bilens suveränitet som transportmedel och att samhällets utformning därmed anpassades efter bilen. Det ökade intresset för bilar var starkt sammankopplat med att öka människors mobilitet vilket möjliggjort att arbetsplatser och bostäder kunnat bli geografiskt fränkopplade varandra. Transportsystemets anpassning till bilismen i kombination med de stora byggprojekten under den här tiden gjorde att det svenska samhället formats med bilens framkomlighet som mall (Ibid.). Eftersom bilism använts som norm inom trafikplanering sedan efterkrigstiden kommer *bilism* i den här uppsatsen att vara en av de normer som undersöks utifrån kommunal snöröjning. Däremot kan en skiftning observeras där cyklar och cyklism mer och mer förespråkas som en klimatsmart lösning på att minska bilanvändandet för att gynna klimatet. Trafikverket (2021) skriver att *“Cykel är en viktig del i ett framtida hållbart transportsystem och bidrar till de transportpolitiska målen med fossilfria transporter och minskat buller. Cykling är ett billigt, miljövänligt, hälsosamt och effektivt transportmedel.”* (Ibid.). Mot bakgrund av detta kommer även cyklism att vara en av de normer som uppsatsen utgår från.

Henriksson (2014) visar i sin avhandling att kommunala planerares föreställningar om hållbart resande bygger på föreställningar om bland annat genus, etnicitet och ekonomiska privilegier, vilka i sin tur utgår från intersektioner av olika sociala kategoriseringar. Utifrån en *“jagmetodologi”* (Ibid., s. 125) visar Henriksson även att planerarna i sina föreställningar om hållbara resor utgår från sina egna erfarenheter. Planerarna själva har barn och Henriksson kan se att planerarna gärna normaliserar barnfamiljens normer och ideal där bilen ses som en nödvändig pusselbid för att få vardagen att gå ihop trots att bilen ur en hållbarhetssynpunkt inte är att föredra. Vidare skriver Henriksson även att den feministiska planeringsteorin utgår från att uppfattningar om kön utgör en central i förståelsen av rum.

*“[p]lanerade rum är laddade av normer och ideal som har med uppfattningar om maskulinitet och femininitet att göra.”* (Henriksson, s. 35).

Katarina Haugen och Ana Gil Solá (2022) presenterar i rapporten *Normkritiska perspektiv: Tillämpningar inom samtida svensk samhällsplanering* en samling projekt och satsningar som under de senaste tio åren har antagit ett normkritiskt perspektiv. I rapporten presenterar de bland annat *“jämställd snöröjning”* i Karlskoga som ett exempel på ett samhällsplaneringsprojekt med utgångspunkt i diskrimineringsgrunden kön. Genom undersökningar och interna dialoger presenteras projektet ha lyssnat in konkreta utmaningar och möjligheter och sedan ha tagit fram nya rutiner inom den befintliga verksamheten för att



lösa dessa. Rebecca Vinthagen och Lina Zavalia (2014) skriver i boken *Normkreativitet* om att omsätta den normkritiska analysen till en praktiserad verklighet. De skriver att

”Om normkritiken, som synliggör normer och dess privilegier, hjälper oss förstå och artikulera vad vi inte vill ha – utgör normkreativiteten ett förhållningssätt och metoder för att undersöka vad vi vill ha i stället.” (Vinthagen & Zavalia, s. 9).

Hur Karlskoga omarbetade snöröjningsprioriteringarna kan ses som ett exempel på normkreativitet.

## 2.3 Teoretiskt ramverk

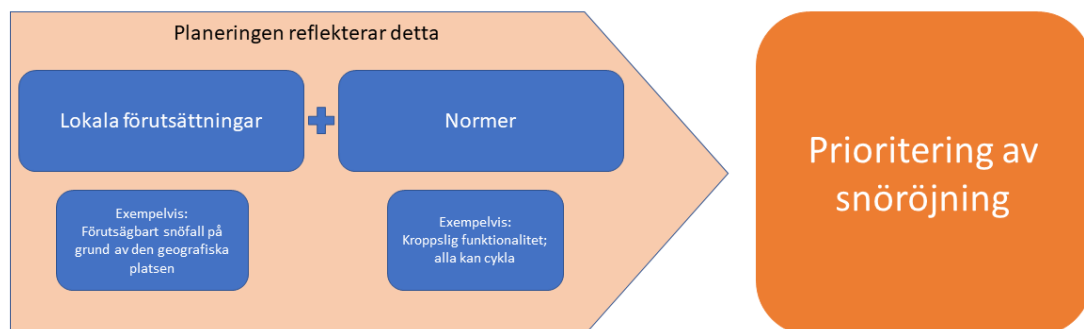
För att återupprepa inledningen till det normkritiska avsnittet så handlar normkritik om att förstå underordning, exklusion och maktstrukturer. Utifrån ett konstruktivistiskt perspektiv kan vi se normer som konstruktioner som leder till just underordning, exklusion och maktstrukturer (Ehrnberger 2017). Det intersektionella perspektivet gör att vi förstår dessa normer i sitt samspel med varandra när de skapar maktordningar och konstruerar identiteter. Utifrån sociala kategorier som *genus, ålder, klass* och *kroppsliga funktioner* konstrueras sociala normer som handlar om förväntningar på hur människor bör passa in i dessa kategorier. Den här uppsatsen utgår från att sådana sociala normer konstrueras, förhandlas och omförhandlas kontinuerligt (Henriksson 2014). Uppsatsen utgår också från ett tidsgeografiskt perspektiv (Rönnlund & Tollefsen 2016) som möjliggör en analys av planeringen av framkomlighet i rummet utifrån det normkritiska ramverket. Uppsatsen tar även utgångspunkt i behovet av att i samhällsplanering av framkomlighet och tillgänglighet synliggöra och integrera slutanvändaren, både den som generellt integreras samt den som vanligen blir exkluderad (Grieco 2014). Den här undersökningen tar således sin utgångspunkt i att hur normer reflekteras är en aspekt som spelar en stor roll i planeringen av kommunal snöröjning. Utifrån den beskrivna teoretiska bakgrunden kommer undersökningen att försöka identifiera de normer som reflekteras i den kommunala planeringen av framkomlighet vid snöröjning. För att göra detta finns det en del normer som undersökningen letar efter i den insamlade empirin samtidigt som ramverket lämnar det öppet att identifiera ytterligare normer som reflekteras i empirin. En förklaring till dessa normer kommer därför att ges här medan en förklaring till *hur* dessa normer eftersöks kommer att presenteras senare i uppsatsen.

Det har i tidigare forskning visats att genus är en social kategori där den *manliga normen* är och har varit väldigt dominerande inom samhällsplanering av olika slag, där särskilt trafikplanering är ett tydligt exempel på där manliga normer har format utförandet (Criado Perez 2020; Wikberg Nilsson & Jahnke 2018; Smidfeldt Rosqvist 2020). Utifrån genus som social kategori ser vi även en *kvinnlig norm* som handlar om att kvinnor tar större ansvar för det obetalda arbetet (Criado Perez 2020) samt att den jämställda snöröjningen i Karlskoga utgår från att kvinnor använder andra transportmedel och har andra resmönster än vad män har (Karlskoga kommun 2018). En annan social kategori som innehåller sociala normer är kroppsliga förutsättningar, det vill säga huruvida en person har en funktionsvariation utifrån vad som anses vara en "normal" kroppslig funktion och hur planeringen reflekterar sådana variationer. Denna sociala kategori kommer att benämnas som *kroppslig funktionalitet*. Ytterligare en social kategori som ingår i undersökningen är *ålder* i dess sociala konstruerade form vilket innebär att betydelsen av att vara en viss ålder är en social konstruktion som alltid är relativ till tidsrummet (Närvänen 2009). Detta leder exempelvis till att innebörden av att kategoriseras som 60+ kan vara olika i olika sammanhang; men att en sådan öppen kategorisering leder till att personen gärna framställs vara mer lik någon som är 90 år än någon som är 55 år (Ibid.) Den sista sociala kategoriseringen som kommer att presenteras är *klass* där klasstillhörighet och ekonomiska förutsättningar utgör grund för maktfördelning mellan människor och därigenom påverkar transportpolitik (Grieco 2014). Undersökningen kommer således att eftersöka planeringsstrategier som utgår från dessa sociala kategorier och koppla detta till normer om framkomlighet vid snöröjning.

Utöver de sociala kategoriseringarna och sociala normer kopplade till dessa kommer undersökningen även att eftersöka normer kopplade till planeringstraditioner i kommuner. Den *urbana normen* anses konstrueras i relation till landsbygden där den urbana normen har tolkningsföreträde utifrån den givna maktstrukturen i samhället (Rönblom 2014). *Bilism* kan både kopplas till planeringstradition (Henriksson 2014) samt att män och maskulinitet hänger ihop med bilanvändning och att män använder bil i större utsträckning än kvinnor (Criado Perez 2020; Rosqvist 2020). Ett andra färdmedel som används som norm inom planering är cykeln vilket, liksom bilen, kan ingå i planeringen av olika anledningar. *Cyklism* kan främjas både i syfte att minska buller, föroreningar eller för att förbättra folkhälsan (Trafikverket 2021). Att planera för *barnfamiljer* anses också vara en norm, eftersom den utgår från förutfattade meningar om hur en barnfamiljs framkomlighetsbehov ser ut och trafikplanering har påvisats utgå från detta (Henriksson 2014). Det finns även en norm inom trafikplanering

som innebär att resor som underlättar *det betalda arbetet* premieras (Larsson & Jalakas 2014).

Uppsatsen tar slutligen hänsyn till att maktutövande utgår från gällande normer och regelverk. I det här fallet sker maktutövandet av kommunala tjänstepersoner som planerar och sköter driften av snöröjningen där de utgår från ett givet regelverk. Eftersom kommunerna har relativt stor frihet att själva avgöra hur regelverket ska uppnås (SKL 2018) utgår den här uppsatsen från att lokala förutsättningar samt hur normer reflekteras i planeringen är avgörande för hur kommunerna lägger upp planeringen av sin snöröjning (figur 1). Detta går således i linje med uppsatsens syfte om att undersöka hur normer reflekteras i kommunal planering av snöröjning.



Figur 1: Illustration av principer av vad som reflekteras i prioritering av kommunal snöröjning.

### 3. Metod

Utifrån boken *Fallstudier: design och genomförande* (Yin 2007), artikeln “Five Misunderstandings About Case-Study Research” (Flyvbjerg 2006) samt *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna* (Denscombe 2018) kommer följande metodkapitel att redogöra för fallstudiens utförande. Undersökningen är en nedifrån-upp och utforskande fallstudie av kommunala snöröjningsprioriteringar. I syfte att definiera analysenheten samt avgränsa insamlingen av data beskrivs i följande avsnitt kommunernas geografiska avgränsning, relevans för ämnet samt fallstudiens tidsgränser (Yin 2007). Fallstudiens totala tidsmässiga avgränsning är 10 veckor under månaderna mars, april och maj under våren 2022 varav de inledande veckorna spenderades med att rama in undersökningens teoretiska och metodologiska ramverk. Fallstudiens geografiska omfång är Umeå kommun och Hässleholms kommun (tabell 1). Undersökningens ämne är normer inom kommunala snöröjningsprioriteringar och vad som i fallstudien kommer att studeras är således planeringen av snöröjning i kommunerna Umeå och Hässleholm utifrån ett normkritiskt perspektiv. Uppsatsen gör inte på något sätt anspråk på att ge en helt komplett bild av alla normer inom kommunal snöröjning i Sverige. Undersökningen ämnar ge en mer fullständig och nyanserad bild av verkligheten genom att återge hur två olika kommuner väljer att prioritera sin snöröjning. Frågeställningar som rör “hur” eller “varför” är särskilt lämpliga att besvara utifrån en fallstudie (Yin 2007) och det är utifrån undersökningens frågeställningar därför lämpligt att fallstudie har valts som metod. Fallstudiens resultat är begränsat till att inte kunna generaliseras till populationer men däremot kan det generaliseras till teoretiska hypoteser (Ibid.).

Två kommuner har valts att ingå i fallstudien; en snörik kommun i norr (Umeå) och en snöfattig kommun i söder (Hässleholm). Kommuner med olika snömängd valdes ut för att ge en mer representativ bild av snöröjning i Sverige utifrån olika lokala förutsättningar i syfte att se hur sådana förutsättningar påverkar normer inom snöröjningsprioriteringar. Umeå kommun har ingått i tidigare undersökningar om vinterväghållning och snöröjning (Gustafsson & Sörensen 2016) där en handlar om fallolyckor kopplat till snöröjning och halkbekämpning (NTF 2021). Umeå kommun valdes därför ut eftersom deras arbete med snöröjning är relativt välstuderat och är därför en relevant kommun för ämnet. Hässleholms kommun är relevant för ämnet eftersom kommunen har tagit emot en del kritik där invånare har varit starkt kritiska till snöröjningen (Dimblad 2021) vilket gjorde det spännande att se

hur normer reflekteras i en kommun som mottagit sådan kritik. De båda kommunerna är väldigt olika varandra både sett till befolkningsmängd och årlig snömängd (tabell 1) men är samtidigt relativt stora till ytan vilket gör det möjligt att studera snöröjning både i tätorter och i kransorter. Därmed antas det att kommunerna har olika av erfarenheter och förutsättningar för att snöröja och att dessa erfarenheter och förutsättningar är unika för just deras kommun. På grund av dessa skillnader kommer de båda fallen inte att utvärderas mot varandra som jämbördiga kommuner utan snarare med deras lokala förutsättningar som utgångspunkt att jämföras för att finna olika perspektiv på hur normer reflekteras i snöröjningen.

Tabell 1: Lokala förutsättningar för snöröjning i kommunerna Hässleholm och Umeå

	<b>Hässleholm</b>	<b>Umeå</b>
Kommunens yta	1270 km <sup>2</sup>	2317 km <sup>2</sup>
Folktäthet	41 invånare/km <sup>2</sup>	56 invånare/km <sup>2</sup>
Andel snö av årsmedelnederbörd (1961–1990)	10–15 %	30–35%
Vinterberedskap	1 november - 31 mars	1 oktober - 1 maj

Källor: Hässleholms kommun (2022); Respondent 2; SMHI 2017.

Utifrån ett intersektionellt perspektiv är det även viktigt att synliggöra min roll och min position i förhållande till vad uppsatsen undersöker (Henriksson 2014; Ehrnberger 2017). Jag undersöker, liksom Henriksson, kommunala företeelser ur ett intersektionellt perspektiv där normer och maktstrukturer utifrån ett konstruktivistiskt perspektiv är en teoretisk utgångspunkt. Utifrån detta konstruktivistiska perspektiv där normer är något som konstant produceras och förhandlas och de normer som utgör grunden analysen av empirin är det motiverat att synliggöra min egen position i relation till dessa normer (Henriksson 2014; Ehrnberger 2017). Jag är en ung kvinna som kommer från en medelklassfamilj. Jag är uppvuxen i Hässleholm och därigenom upplevt snöröjningen i Hässleholms kommun, dock utan att vid de tillfällena fundera något över normkritik. Jag har inga kroppsliga funktionshinder och jag äger ingen bil, oftast förflyttar jag mig med cykel, kollektivtrafik, promenader eller genom att låna någon annans bil då jag har eget körkort. Utifrån min position och personliga förutsättningar finns det risk att jag oavsiktligt förstärker eller bortser från vissa företeelser, även om detta naturligtvis är något jag försöker undvika.

Det är möjligt att den personliga erfarenheten av Hässleholm gör att jag har lättare att förstå och knyta an till vad prioriteringarna av snöröjningen innebär eftersom jag är bekant med den geografiska utformningen av kommunen och därför kan ställa frågor och tolka resultaten därefter. Min ambition är att vara så objektiv som möjligt i analysen av detta samtidigt som jag ser det som en fördel att jag har geografiska förkunskaper Hässleholms kommun. Det intersektionella perspektivet hjälper mig således att förstå min egen position i former av personliga erfarenheter och maktstrukturer i förhållande till det jag undersöker. Att vara medveten om och transparent med min egen objektivitet menar jag ger undersökningen mer validitet eftersom forskning aldrig kan vara fri från inverkan av dess utförare då allt insamlat material måste tolkas och analyseras (Denscombe 2018). Undersökningens omfattning är att studera planeringen av kommunal snöröjning vilket innebär att jag tittar på en verklighet som existerar oberoende av mina förförståelser. Det är dessutom genom ett teoretiskt ramverk om normkritisk samhällsplanering utifrån tidigare forskning som normerna inom den kommunala planeringen kommer att reflekteras vilket därigenom motverkar min subjektivitet.

Fallstudien syftar inte till att finna allmängiltiga universella teorier om normkritisk snöröjning eftersom det inom samhällsvetenskapliga studier är mer lämpligt att studera konkreta kontextberoende fall och att rikta in studien på lärande snarare än hårda fakta (Flyvbjerg 2006). Vidare utgår fallstudien inte från en på förhand teoretiskt baserad hypotes som ska bevisas/motbevisas utan tar sin början i ett intresse för ett specifikt fenomen som sedan beskrivs genom tolkningar utifrån intervjurespondenter (Ibid.).

### 3.1 Insamling av material

För att besvara uppsatsens frågeställningar har material samlats in i samband med fallstudien. Material från både muntliga källor i form av intervjurespondenter och skriftliga källor i form av kommunernas hemsidor utgör grunden för uppsatsen empiri. Material från dessa källor har triangulerats med varandra för att få en mer fullständig bild av kommunernas snöröjningsprinciper (Denscombe 2018). Undersökningens empiri utgörs till största delen av intervjumaterial från semi-strukturerade intervjuer med tjänstepersoner från kommunernas gatukontor. Material från kommunernas hemsidor användes för att få en inledande bild av kommunens snöröjning, som underlag till frågor till intervjuerna samt för att komplettera informationen från intervjuerna. På så vis har material från de båda källtyperna triangulerats för att ge en bättre helhetsbild av den kommunala snöröjningen samt validera fynden. En

inledande ambition var att samla in strategidokument från kommunerna med motiveringar till deras snöröjningsprioriteringar. Några sådana dokument har däremot inte funnits på kommunerna.

Att semi-strukturerade intervjuer valdes beror på att det ger möjligheten att på förhand ställa upp frågor och teman som skulle behandlas under intervjuerna. Detta innebär att intervjuaren kunde vara säker på att de för undersökningen på förhand relevanta frågorna skulle behandlas under intervjun. Samtidigt tillåter semi-strukturerade intervjuer att intervjuaren kunde ställa kompletterande frågor för att följa upp på intressanta svar som erhöles från respondenterna (Denscombe 2018), vilket också gjordes i alla intervjuer.

Intervjuerna genomfördes under vecka 18 i maj år 2022 genom det digitala programmet Zoom. Alla intervjuer genomfördes separat och totalt har tre intervjuer genomförts; en tjänsteperson från Hässleholms kommun och två tjänstepersoner från Umeå kommun (tabell 2). Intervjuerna spelades in genom Zoom och både video- och ljudfilerna kunde således spelas upp i efterhand för att bli transkriberade. Utifrån en forskningsetisk aspekt har intervjurespondenterna blivit ombudda att underteckna ett samtyckesformulär där de samtycker till att medverka i undersökningen genom att ställa upp på en intervju. Samtyckesformuläret innehåller information om undersökningens syfte, vilken roll personen som intervjurespondent har i undersökningen samt att deras deltagande är frivilligt och att de utan att behöva ange någon anledning när som helst kan välja att ta tillbaka sitt samtycke. I samtyckesformuläret specificeras även att det inspelade intervjumaterialet kommer att raderas efter undersökningens färdigställande, särskilt eftersom det innehåller ljud- och videomaterial på respondenterna.

Eftersom det i sammanhanget inte är personen i sig som är intressant utan snarare den information den besitter utifrån sin roll på kommunen är det för uppsatsen inte intressant att namnge respondenterna eller att använda könskodade pronomen. Därför kommer respondenterna att hänvisas till som Respondent 1, 2 och 3. Nummer 1, 2 och 3 står inte för något särskilt utan utgår från i vilken ordning som intervjuerna genomfördes. En översikt över alla intervjuerna ges i tabell 2.

Tabell 2: Respondenternas funktion samt datum och varaktighet för intervjuer

<b>Respondent</b>	<b>Funktion</b>	<b>Datum och varaktighet</b>
Respondent 1	Enhetschef Gata och Park, Hässleholms kommun	2022-05-03, cirka 35 min
Respondent 2	Gatuingenjör med ansvar för vinterväghållning, Umeå kommun	2022-05-04, cirka 30 min
Respondent 3	Trafikplaneringschef, Umeå kommun	2022-05-05, cirka 30 min

Det visade sig under intervjun att Respondent 2 inte kunde svara på frågor som handlade om varför snöröjningsprioriteringarna ser ut som de gör och därför refererade Respondent 2 vidare till Respondent 3 som ansågs kunna mer om de frågorna.

Frågorna som ingår i intervjuguiden (bilaga 1) valdes ut i syfte att besvara uppsatsens frågeställningar och preciserades genom en intervjuguide. Normer var inte ett explicit tema i intervjuguiden eftersom intervjun skulle hållas öppen för respondenterna att återge prioriteringarna med deras egna ord. Intervjuaren ville inte utgå från att kommunen arbetar normkritiskt och undvek därför att ställa explicita frågor om normer. I samtyckesformuläret som respondenterna skrivit på innan intervjuernas genomförande var dock undersökningens normkritiska syfte väldigt tydligt och respondenterna var således väl införstådda med detta. Det var därigenom upp till respondenterna själva att utifrån denna bakgrundsinformation föra in resonemang om normer i intervjun. Efter intervjuernas genomförande har en del information kompletterats via mailkontakt med respondenterna.

I intervjuerna har respondenterna återgivit den information om snöröjning som de innehar. Snöröjning har givetvis funnits i kommunen även innan de intog den här rollen och prioriteringar skulle således kunna vara baserade på ytterligare normer och förutsättningar som respondenterna inte är medvetna om. Det får dock antas att respondenterna är de som är bäst lämpade att svara på frågor om kommunernas snöröjning eftersom ansvaret för dess utförande är deras. Därtill bygger materialet från intervjuerna på muntlig återgivning av information vilket innebär en risk att respondenterna kunnat glömma någon information eller uttryckt sig klumpigt. För att motverka denna risk har efterföljande mailkontakt genomförts där intervjuaren ställt några följdfrågor och respondenterna kunnat göra ytterligare bidrag till deras utsagor i intervjuerna. Utgångspunkten är även att respondenterna talade sanning och svarade på frågorna efter bästa förmåga.



## 3.2 Analys av material

Material som samlas in genom intervjuer är färgat av respondenternas individuella egenskaper och förutsättningar när det kommer till att uttrycka upplevelser och uppfattningar utifrån vad de kan komma ihåg från den aktuella processen (Yin 2007). Det är även därför det är viktigt att i analysen jämföra information från intervjuerna med information från skriftliga källor för att få en mer fullständig bild av ämnet. Material från intervjuer och kommunala hemsidor jämförs även i syfte att ge en ökad träffsäkerhet för resultaten genom att validera fynden vilket även kan kontrollera snedvridning i forskningsmetoden (Denscombe 2018). I det fall att materialet från de olika källorna är divergerande eller motsägande kommer detta att synas genom trianguleringen (Ibid.).

Intervjuerna transkriberades icke-verbatim och fokuserade på de delar av materialet som var av direkt relevans för undersökningen (Denscombe 2018). I uppsatsens teoretiska ramverk preciseras ett antal normer som eftersöks i det insamlade materialet och för att lokalisera hur dessa normer reflekteras har kodningskategorierna skapats utifrån sociala kategorier som ligger till grund för de sociala normerna. Syftet med analysen är att identifiera *hur* normer reflekteras genom att de exkluderas eller inkluderas i prioritering av snöröjning. Syftet med kodningskategorierna är att lokalisera enheter i materialet som besvarar uppsatsens frågeställningar. Normerna som identifieras kommer därför att delas in i tabellen nedan (tabell 3). Inkludering av normer kan ske på två vis; *aktiv* inkludering innebär att kommunen synliggör normens existens i prioritering av snöröjning; *passiv* inkludering innebär att normen synliggörs genom att kommunen arbetar utifrån normen och beskriver detta arbete, men verkar omedvetna om att de arbetar utifrån normen. Exkludering innebär att normen inte har påvisats utgöra grund för prioriteringar av snöröjning.

Tabell 3: Kodschema för intervjuer.

	Normer	Hässleholm		Umeå		Exkluderas	
		Inkluderas	Exkluderas	Inkluderas	Exkluderas		
		Aktivt	Passivt		Aktivt	Passivt	
<b>Social kategori</b>							
<i>Genus</i>							
<i>Ålder</i>							
<i>Klass</i>	Medel- och höginkomsttagare är norm						
<i>Kroppslig funktionalitet</i>							
<b>Planeringsnormer</b>							
	Urban norm						
	Barnfamiljer						
	Bilism						
	Cyklism						
	Betalt arbete						
<i>Annan norm</i>							

Kodningskategorierna har också skapats för att kunna identifiera lokala förutsättningar i kommunerna samt övriga normer som reflekteras i prioriteringen av snöröjningen men som inte har att göra med sociala kategorier. Syftet med att basera kodschemat på sociala kategorier i stället för sociala normer är att det anses vara lättare att först identifiera sociala kategorier och därefter utifrån det normkritiska perspektivet analysera hur respondenterna reflekterar över sina medborgares framkomlighet. Vad gäller normerna bilism och cyklism så kan de som tidigare nämnts motiveras på olika vis. Därför identifierades inledningsvis prioriteringarna som främjar bilism/cyklism och därefter kopplades dessa till ytterligare normer och/eller resonemang.

Möjligheten finns att ytterligare normer kan identifieras än de som specificerats i det teoretiska ramverket och sådana normer kommer i så fall också att inkluderas i analysen. Denna möjlighet finns eftersom det saknas tidigare forskning om normkritik inom snöröjningsprioritering och därför ämnar undersökningen vara öppen för att identifiera alla möjliga normer som reflekteras i prioriteringarna; även de som inte är specificerade i det teoretiska ramverket.

Således handlar det om att utifrån de sociala kategorierna kunna identifiera lokala förutsättningar och normer samt hur de reflekteras i planeringen och samtidigt vara öppen för att identifiera 'nya' normer i syfte att besvara frågeställningarna. Med detta som mål utgår kodningskategorierna från i tidigare forskning beskrivna kategorier och normer samtidigt som det finns utrymme att i materialet kunna identifiera andra normer.

## 4. Snöröjningsprioriteringar i Hässleholm och Umeå

I följande avsnitt kommer det insamlade materialet som är aktuellt för frågeställningarna att presenteras.

### 4.1 Snöröjningsprioriteringar i Hässleholms kommun

Kommunen har vinterberedskap mellan 1 november och 31 mars där de är beredda att påbörja snöröjning vid behov på följande platser; huvudgator, gator med busstrafik, gång- och cykelvägar vid skolor och järnvägsstationer samt under nattetid kommunens förskolor och skolor (Hässleholms kommun 2022). Kommunen har själva ansvar för att ploga större genomfarter, busslinjer samt gång- och cykelvägar (GC-vägar) medan resterande gatunätverk är överlagt på entreprenörer. I kransorterna utgår snöröjningen från samma princip (Respondent 1).

Vidare använder Hässleholms kommun inte snödjup som förutbestämt startkriterium i sin planering av snöröjningen.

*“Det här med snödjup tycker jag man fastnar lite i. I praktiken fungerar liksom inte det”*

(Respondent 1)

I stället framgår att hanteringen av snöfall beror mycket på de förutsättningar som gäller vid tidpunkten för snöfallet. Hur mycket snö som beräknas komma, temperaturen, eventuell tidigare halkbekämpning och hur länge snöfallet beräknas pågå är faktorer som spelar in i när och var snöröjningen prioriteras. Arbetet med snöröjning är hela tiden ett levande arbete där beslut måste fattas hela tiden (Respondent 1). Om det exempelvis snöar under helgen kommer skolorna att prioriteras på söndag kväll så att det är färdigt till måndag morgon, medan om det snöar under arbetsveckan kommer skolgårdarna att ha en högre prioritet (Ibid.). Ett annat exempel på hur hanteringen av snöfall är ett hela tiden levande arbete är om det exempelvis förväntas komma 8–10 cm snö. Då kan de vänta till snöfallet är färdigt innan de börjar ploga för att på så vis undvika att göra en åtgärd innan den behövs och i stället göra en mer riktad åtgärd när den anses göra mest nytta (Ibid.). Det är även därför de i Hässleholms kommun inte utgår från på förhand bestämda snödjup som startkriterier (Ibid.).

Vintertemperaturen i Hässleholm ligger ofta runt 0 grader vilket gör det besvärligt att hantera snöfall eftersom det är svårt att avgöra om det kommer att vara kallsnö eller blötsnö som

kommer, vilket påverkar förutsättningarna för snöröjningen (Ibid). Respondent 1 pratade ofta om “*extremväder*” som något de mer och mer måste förhålla sig till eftersom det antingen kommer mycket snö eller ingen snö alls. Extremväder i Hässleholm är när det snöar mer än 15 cm på fem timmar (Ibid.). Under vintern 2021–2022 snöade det 30–40 cm under ett dygn på sina ställen i kommunen medan det under vintern 2018 inte snöade alls (Ibid.).

Hässleholms kommun prioriterar GC-vägar framför bilvägar eftersom cyklar är känsligare för snödjup än vad bilar är.

*“Gång- och cykelvägarna tar man tidigare innan man går på gatorna, för där kan man inte ha samma snödjup”* (Respondent 1)

När sedan bilvägarna plogas “*skvätter*” det upp snö på GC-vägarna vilka då måste plogas en andra gång, men detta är något som inte är realistiskt att åtgärda alla gånger (Respondent 1). Både på bilvägar och GC-vägar har kommunen en inbördes prioritering och den generella utgångspunkten för dessa prioriteringar beskrivs utgå från var det är mest trafik och mest människor (Ibid.). De bilvägar som prioriteras först är de som kallas “*genomfarter*” i syfte att öppna upp så att trafiken inte ska stå stilla någonstans (Ibid.). Andra bilvägar som prioriteras är de där busslinjerna går samt större genomfarter i bostadsområden. Även räddningstjänsten nämns som något man vill underlätta framkomligheten för. Angående de prioriterade GC-vägarna så handlar det om att ordna framkomlighet till kollektivtrafik och skolor, där man även tar hänsyn till att ordna framkomlighet till skolor så att elever och lärare kan ta sig dit i tid på morgonen (Ibid.).

Nyligen har kommunens plogmaskiner flyttats till ett område som heter P2 som ligger lite utanför stadens centrum (Respondent 1). För att ploga GC-vägar har kommunen två plogmaskiner. Respondent 1 beskriver att plogmaskinernas utgångsläge är en förutsättning de måste hantera för att kunna skapa så snabba och effektiva rundor där de mest trafikerade sträckorna kan prioriteras. Respondenten säger att de förvisso prioriterar GC-vägar, skolvägar och andra platser där de vet att det är mycket “*folk*”, för att sedan följa upp med att de även har med sig i beräkningen av rutterna var maskinerna utgår från och hur rundan kan köras snabbast. Respondenten beskriver förutsättningen med att ha maskinerna på P2 så här;

*“Men det handlar också om att man har två maskiner som utgår från ett ställe, och hur gör man deras rutt snabbast? Så det är ju inte så att man ‘okej, på Ljungdala har vi ett ställe, där är det jättemycket folk, då lyfter man skäret och så åker man till Ljungdala först fastän man utgår från P2’, liksom vad är snabbast att man tar längs vägen?”*

När det snöar “*väldigt mycket*” prioriteras framkomligheten på vägar och cykelbanor som går till tågstationerna inom både Hässleholm samt kransorterna i kommunen. Vid väldigt mycket snö prioriteras även cykelvägar till skolor, industriområden där de vet att det kommer mycket folk samt Hässleholms centrum för främja handeln.

*“När det snöar väldigt mycket då är det ju prioritet liksom att hålla vägar öppna och cykelbanor och sånt som går till stationerna, det är ju inte bara Hässleholm utan det är ju alla orter.”* (Respondent 1)

Eftersom en av normerna som undersöks är genus där resvägar till både generellt manliga och generellt kvinnliga arbetsplatser är av intresse var en fråga till Respondent 1 om de har anpassat sin snöröjning till att prioritera vissa arbetsplatser, dock utan att intervjuaren nämnde ‘genus’, ‘manligt’ eller ‘kvinntligt’. På frågan om de prioriterar vissa sträckor baserat på större arbetsplatser var svaret;

*“Vi prioriterar industriområden för där börjar de väldigt tidigt. Eller runt sjukhuset”* (Respondent 1).

På frågan om hur stadsplaneringen är anpassad efter snöröjningens förutsättningar framgår det att det skulle kunna bli mycket bättre (Respondent 1). I ett nybyggt bostadsområde är det väldigt svårt att snöröja eftersom gatutrymmet inte är anpassat till plogmaskinerna eller har utformats för snöupplag vid plogning (Ibid.). Detta är något de på enheten för Gata och Park arbetar mycket med - just förståelsen inom förvaltningen för vad drift och underhåll kräver i form av fysisk utformning av stadsrummet. På frågan om varför Respondent 1 tror att det inte tas hänsyn till driftaspekten i stadsplaneringen svarade hen att det nog har att göra med den estetiska utformningen. Med ett skratt sade hen;

*“Man kanske inte kan göra lika fint? Och då kanske man inte prioriterar det”* (Respondent 1)

Ett annat exempel där gatutrymmet inte är anpassat till snöröjning är lokalgator i bostadsområden som slutar i en vändplats där det finns villatomter längst ner vilket gör att det inte finns någonstans att placera den plogade snön (Ibid.). Drift och underhåll är generellt underfinansierat inom kommunen samtidigt som satsningar på nybyggen är lättare att få igenom (Respondent 1). En ytterligare faktor som spelar in i snöröjningen i Hässleholms kommun är att förarna av plogmaskinerna ofta är relativt ovana. Respondent 1 jämför med att förare i Norrland har mycket mer erfarenhet eftersom de där kan behöva ut och köra flera gånger i veckan medan det i Hässleholm kan handla om några veckor om året när det behöver snöröjas.

#### 4.1.1 Normkritisk analys av snöröjningsprioriteringar i Hässleholms kommun

I följande delavsnitt presenteras de normer som reflekteras i det insamlade materialet om Hässleholms kommun. I Hässleholms kommun prioriteras GC-vägar framför bilvägar eftersom bilar lättare tar sig fram i snö än vad gångtrafikanter och cyklister gör (Respondent 1). Denna prioritering innebär att cykling är något som man i Hässleholm vill underlätta, samtidigt som de inkluderar att bilar också ska erhålla tillräcklig framkomlighet. De inbördes prioriteringarna av GC-vägar baseras på några olika saker; stråk till skolor, tågstationer, större arbetsplatser och andra platser där det är många som rör sig. Däremot är det utifrån det insamlade materialet inte möjligt att utröna *varför* cyklism underlättas i Hässleholms kommun. Cyklism kan eftersträvas i syfte att minska buller, föroreningar eller förbättra folkhälsan (Trafikverket 2021) men ingen av dessa anledningar har återfunnits i materialet. Någon explicit koppling mellan cyklism och andra sociala normer har inte heller återfunnits. Utifrån ett normkritiskt perspektiv tolkas därmed de här prioriteringarna utgå från en mer generell norm; *majoritetsnorm*. Prioriteringarna bygger på var det rör sig mycket trafikanter, vilket hänger ihop med det är just tågstationer, skolor och större arbetsplatser som blir prioriterade, och därför utgår Hässleholms kommuns snöröjningsprioriteringar av GC-vägar från var det är högst trafikflöden och därmed var *majoriteten* av trafikanterna rör sig.

Även prioritering av snöröjning av bilvägar utgår från samma resonemang som prioritering av cykelvägar; de bilvägar med störst trafikflöden prioriteras först. Biltrafikanternas framkomlighet är, om än inte riktigt lika prioriterad som cyklisternas, en prioritet i Hässleholms kommun. Det kan här poängteras att det vid snöröjning av bilvägar respektive cykelvägar används olika sorters plogmaskiner och att det enda som därmed gör att cykelvägar prioriteras framför bilvägar är det "*skvätt*" (Respondent 1) som hamnar på cykelvägarna när bilvägarna plogas, samt att bilar har högre tolerans för att kunna ta sig fram i några centimeter snö än vad cyklar har. Således kan det uppfattas som att cykelvägar har högre prioritet än bilvägar, men vid en närmare analys blir det tydligt att denna prioritering snarare syftar till att möjliggöra lika stor framkomlighet för både cyklar och bilar. Därav är cyklism och bilism lika eftersträfvade eftersom de vill ha god framkomlighet för båda.

I Hässleholms kommun finns några lokala förutsättningar som påverkar hur snöröjningen hanteras. Hässleholms kommun har valt att inte utgå från snödjup som startkriterier utan istället valt att helt och hållet utgå från väderprognoser när de avgör vid vilken tid de ska inleda snöröjning. Detta beror på att de antingen får mycket snö, väldigt lite snö eller ingen

snö alls. Detta gör att snöröjningsprioriteringarna uppfattas bero på väderprognosen; om det kommer mer än 10 cm snö så väntar de tills all snö har fallit innan de börjar snöröja. Även om snöröjningen ibland kan vänta ut snöfallet så är prioriteringarna och rutterna desamma när väl snöröjningen inleds. Att Hässleholms kommun har svårt att räkna med snö leder också till att de tenderar att ha mer ovana förare än kommuner längre norrut. Detta innebär att kvalitén på snöröjningen kan variera mellan förarnas erfarenhet. Däremot är förarnas erfarenheter inte något som påverkar hur snöröjningen prioriteras från kommunens sida, utan snarare en faktor som påverkar hur snöröjningen utförs.

En faktor som spelar stor roll för genomförandet av snöröjning är utformningen av det fysiska rummet. I Hässleholm tar stadsbyggnadsförvaltningen mycket lite hänsyn till driften av snöröjning (Respondent 1) när de etablerar nya bostadsområden, vilket i sig kan kopplas till både att det snöar relativt sällan i Hässleholm och att planerare därmed inte naturligt tar snöfall i beaktning vid stadsplanering, men också en mer generell planeringsnorm om att en estetiskt tilltalande stadsbebyggelse inte är förenlig med principerna kring snöröjning.

Dessutom nämns ofta i intervjun att snöröjningen ska vara "effektiv" och "snabb", och att maskinernas placering på P2 måste tas hänsyn till i planeringen av rutterna för plogmaskinerna. Det framgår inte i vilket syfte som snöröjningen eftersträvas vara effektiv och snabb, men det går att anta att den implicita anledningen är att kommunen vill fullfölja sitt uppdrag så fort som möjligt.

Industriområden nämns i intervjun två gånger som särskilt prioriterade; en första gång i samband med vad som prioriteras när det snöar väldigt mycket och en andra gång när Respondent 1 får en direkt fråga huruvida de prioriterar framkomlighet till några större arbetsplatser. Vid det andra tillfället motiveras prioriteringen av industriområden med att där är "*mycket folk*" vilket innebär att kommunen inte analyserat vilka invånare som specifikt gynnas av att just industriområden prioriteras, utan att kommunen återigen utgår från *majoritetsnormen* i sin prioritering. I samband med att industriområden specificeras som en prioriterad arbetsplats kommer även sjukhuset upp som exempel. Däremot nämns sjukhuset mer i förbifarten och som ett tillägg till de redan nämnda industriområdena.

*"Vi prioriterar industriområden för där börjar de väldigt tidigt. Eller runt sjukhuset"* (Respondent 1)

Vi kan därigenom också se att det *betalda arbetet* är en norm som kommunen arbetar utefter när de prioriterar snöröjningen.



Utifrån den *urbana normen* kan vi se att Hässleholms kommun prioriterar både tätorten och kransorterna utifrån samma krav och därmed säger analysen oss att deras prioriteringar inte är färgade av den urbana normen.

Hässleholm är en knutpunkt för tågtrafiken med järnväg mot alla fyra väderstreck och det är många som pendlar med tåg till och från Hässleholm för att komma till arbete och skola. Prioriteringarna till tågstationer, skolor och större arbetsplatser innebär att det är resor till det betalda arbetet, eller till skolor för de som inte har ett arbete, som snöröjningen i Hässleholm syftar till att underlätta. Ur ett planeringsperspektiv exkluderas därmed de samhällsgrupper som inte går i skolan eller som inte arbetar, exempelvis pensionärer eller personer som på grund av kognitiva eller fysiska variationer inte kan eller får arbeta. Även de resor som är nödvändiga för det obetalda arbetet (Larsson & Jalakas 2014) är exkluderat från planeringen av snöröjning i Hässleholms kommun. Framkomlighet till exempelvis mataffärer är en nödvändighet för att människor ska kunna handla mat vilket i sin tur är en förutsättning för att kunna arbeta. I Hässleholms kommun är snöröjning som syftar till att främja framkomlighet till det obetalda arbetet endast inkluderat i förhållande till Hässleholms centrum där de vill "*främja handeln*". I Hässleholms centrum finns dock inga livsmedelsbutiker, utan handeln i centrum präglas av främst klädaffärer och caféer.

Kvinnor och män har olika resmönster (Criado Perez 2020) vilket i Hässleholms kommun inte har inkluderats i planeringen av snöröjning och därför kan vi se att Hässleholms kommun genom att utgå från *majoritetsnormen* för planeringen av snöröjning riskerar att förbise skillnaderna som finns mellan kvinnligt och manligt resande. Eftersom den traditionella normen inom trafikplanering är att utgå från manligt resande (Ibid.) är därmed chansen överhängande stor att det i Hässleholms kommun är manligt resande som är normen inom trafikplaneringen och därmed även inom prioritering av snöröjning.

Således kan en slutsats dras att Hässleholms kommun gärna prioriterar sin snöröjning efter var det rör sig mest människor samt var dessa arbetar/går i skola; en *majoritetsnorm* samt normen om *betalt arbete*. Att olika samhällsgrupper skulle ha olika rörelsemönster eller förutsättningar för framkomlighet är något som inte alls nämns i intervjun. Därmed kan vi se att kommunen prioriterar de sträckor som majoriteten använder och som därmed är normen vilket oundvikligen innebär att de som står utanför normen, de som vid barmark använder andra vägsträckor, som inte bor nära en vid snöröjning prioriterad sträcka eller som inte passar in i hur majoriteten reser, blir exkluderade från planeringen av snöröjning.

Framkomlighet och kroppslig funktion är sammankopplat eftersom den kroppsliga funktionen avgör en människas förutsättningar att transportera sig i samhället. Eftersom Hässleholms kommun saknar resonemang om människor med funktionsvariationer kan vi se att de utgår från den gällande normen om kroppslig funktion och därmed inte synliggör de invånare som har andra förutsättningar för framkomlighet. Ett synliggörande av sociala normer i planering och prioritering av snöröjning är något som saknas i Hässleholms kommun. I intervjun presenteras inga resonemang kring genus, ålder, klass eller funktionsvariation och således heller inga resonemang om normer kopplat till dessa sociala kategorier. Det kan därmed konstateras att de slutanvändare som synliggörs i Hässleholms kommuns prioritering av snöröjning är de som faller inom majoritetens resvanor. Det är i trafikplanering viktigt att synliggöra och integrera både de slutanvändare som vanligen inkluderas samt de som vanligen exkluderas (Grieco 2014) och vi kan se att Hässleholms kommun endast integrerar de slutanvändare som vanligen inkluderas (majoriteten) samtidigt som de förbiser de som vanligen exkluderas (minoriteten).

## 4.2 Snöröjningsprioriteringar i Umeå kommun

Umeå kommuns tekniska nämnd har fastslagit en kvalitetsdeklaration för snöröjningen i kommunen (Umeå kommun 2021a) ur vilken målbilden för kommunens vinterväghållning framgår;

*“[E]n säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjlig samhällsekonomiska kostnader”*  
(Umeå kommun 2021a)

Umeå kommuns prioriteringsordning är uppdelad efter bilvägar å ena sidan och GC-vägar å andra sidan där båda vägtyperna har en inbördes prioriteringsordning uppdelad i två delar; prio 1 och prio 2 (Umeå kommun 2021b). Denna prioriteringsordning beskrivs ha utformats med hänsyn till ”*jämställdhet, miljö och hälsa*” (Umeå kommun 2021a). Startkriterierna för när snöröjning skall inledas är baserade på snödjupet där prio 1 inleds vid det lägre snödjupet (tabell 4). De har för detta även satt upp olika tidsfrister inom vilka de ämnar ha åtgärdat snöröjningen. Umeå har även en tredje prioritering som inte framkommer i kvalitetsdeklarationen, nämligen att de sopsaltar en viss sträcka av GC-nätverket som är prio 1 (Respondent 2 & 3). Detta i syfte att hålla en ännu högre standard på just den här sträckan vilken ligger kring östra centrum och i anslutning till universitets- och sjukhusområdet.

Ambitionen för sträckan som sopsaltas är att hålla den snöfri i så stor utsträckning som möjligt (Ibid.).

Tabell 4: Startkriterier för snöröjning i Umeå kommun (Umeå kommun 2021b).

Prioritering	Plogning påbörjas vid snödjup (cm)	Plogning åtgärdad inom (timmar)
Prioriterade gator, bussgator & huvudgator i centrala staden (Prio 1)	4–10 cm	5 timmar
Lokalgator (bostadsområden) (Prio 2)	6–14 cm	8 timmar (Om plogning sker samtidigt som prioriterade gator ska åtgärd ske inom 10 timmar)
Prioriterat huvudvägnät gång- och cykelvägar samt trottoarer (Prio 1)	3–5 cm (mellan kl. 04:00-19:00) 3–10 cm (mellan kl. 19:00-04:00)	5 timmar
Övriga gång- och cykelvägar samt trottoarer (Prio 2)	5–14 cm	8 timmar (Om plogning sker samtidigt som prioriterade gång- och cykelvägar ska åtgärd ske inom 10 timmar)

I översiktsplanen från 1998 etablerades att Umeå kommun skulle skapa ett sammanhängande huvudvägnät för gång- och cykeltrafik mellan stadsdelarna och centrum (Respondent 3). Arbetet med huvudvägnätet har sedan dess fortgått och har när det kommer till prioritering av snöröjning spelat en avgörande roll eftersom huvudvägnätet har givits högsta prioritet (prio 1) och resterande GC-vägnät har prio 2 (Respondent 3). För att således förstå bakgrunden till de prioriterade GC-vägarna i Umeå krävs en förståelse av resonemanget bakom huvudvägnätets utformning. Den inledande motiveringen från 1998 var att alla stadsdelar i Umeå skulle ha en GC-väg in till centrum samt universitets- och sjukhusområdet (Respondent 3). Vidare syftar huvudvägnätet till att invånare ska ha lättare att resa med hållbara färdmedel i kommunen.

*“[M]an ska ha lätt att göra rätt, är tanken, och att göra rätt är att resa med något av de hållbara färdätten”* (Respondent 3)

GC-vägar leder ofta fram till busshållplatser och de vill därmed främja tillgängligheten även till kollektivtrafik (Respondent 3). Andra platser som tagits i beaktande vid utformning av huvudvägnätet är skolor och större arbetsplatser (Ibid.). Att välja att lägga huvudvägnätet i anslutning till skolor har att göra med att dels föräldrar ska våga låta sina barn gå och cykla till skolan på egen hand för att undvika en ohållbar hämta-lämna-situation utanför skolorna, dels att det ska vara enkelt att ta sig med cykel till både skola och förskola (Ibid.).

*“[V]i vill att man ska prioritera att gå och cykla och åka kollektivt”* (Respondent 3)

Eftersom det på Umeå kommuns hemsida (2021a) fastställs att snöröjningen bland annat ska utgå från jämställdhet ställdes frågan till båda respondenterna om vad “jämställd snöröjning” innebär i Umeå kommun. Den generella bilden av jämställd snöröjning utgår från att kvinnor och män har olika resvanor, där kvinnor i större utsträckning promenerar, cyklar och åker kollektivt medan män i större utsträckning använder bilen (Respondent 2 & 3). De tar avstånd från den traditionella prioriteringen av snöröjning med bilvägnätet som fokus och lägger i stället en högre prioritering på framkomligheten för cykel- och kollektivtrafik (Respondent 2).

*“[J]ämställd snöröjning handlar om att kvinnor går och cyklar och åker kollektivt i större utsträckning än män. Genom att vi snöröjer det vägnätet vid lägre snödjup så prioriterar vi kvinnors framkomlighet. För ofta så blir de ju nedprioriterade, att man snöröjer för männen först, det vill säga bilvägnätet så att de kan fräsa iväg med bilen. Medan kvinnor som kanske lämnar barn på dagis och skola och går och cyklar får kämpa på i snön. Och bilen tar ju sig fram i ett annat snödjup än vad en cykel gör eller när man går. För oss har det varit självklart att vi ska ha ett lägre snödjup som vi snöröjer vid på det prioriterade huvudvägnätet för gång och cykel.”* (Respondent 3)

Kvinnor beskrivs i större utsträckning använda buss och cykel när de åker in till centrum och därför prioriterar Umeå kommun att snöröja busshållplatser, cykelbanor och huvudstråk (Respondent 2). Kvinnor ska även ha möjlighet att med cykel kunna lämna barn på dagis innan de åker till arbetet (Ibid.).

*“Folk... eller det är väl mer kvinnor som tar buss in till stan eller cyklar ner på stan. Alltså för att de ska kunna ta sig till och från buss så krävs det ju att perrongerna är snöröjda, att cykelbanorna och huvudstråken är snöröjda. Det ska ju kunna gå och lämna barn på, innan du far till jobbet, på en cykel, alltså, på ett dagis. Du ska kunna ta dig dit på ett bra sätt.”* (Respondent 2)

Jämställd snöröjning i Umeå kommun handlar inte bara om vilka färdmedel som prioriteras utan också om vilka sträckor som prioriteras. Särskilt vad gäller de större arbetsplatserna har de prioriterat en som är manligt dominerad och en som är kvinnligt dominerad för att på så vis uppnå en mer jämställd snöröjning (Respondent 3).

*“För oss så betyder det [jämställd snöröjning] att vi snöröjer prioriterat till arbetsplatser av olika slag. Till exempel sjukhusområdet, där är det ju många kvinnor som jobbar, men på Volvo är det många män som jobbar, men oavsett så ska det vara prioriterad snöröjning till de stora arbetsplatserna.”* (Respondent 3)

Vi har hittills konstaterat att det är huvudvägnätet som avgör vilka GC-vägar som får prio 1 respektive prio 2 i snöröjningsprioriteringen. För att avgöra vilka sträckor som ska ingå i huvudvägnätet har det bestämts att stadsdelar, större arbetsplatser och skolor ska prioriteras (Respondent 3). En faktor som spelar stor roll i utformningen och underhållet av GC-vägarna i Umeå är hur höga trafikflöden det är på sträckorna (Ibid.). Umeå kommun är måna om att hålla god standard på huvudvägnätet även under barmarksperiod.

*“[Ä]r de dåliga sommartid [gropar och sprickor och liknande] så blir de aldrig bra vintertid”*  
(Respondent 3)

Eftersom kommunen inte har råd att ha alla GC-vägar som prio 1 har de gjort avvägningen att det är de sträckor där det rör sig flest människor som ska prioriteras (Respondent 3). För att avgöra trafikmängden använder kommunen mätare som räknar antalet cyklar som passerar. Även gångtrafiken har de börjat mäta så smått, men tekniken är relativt ny och de har ännu inte hunnit mäta så pass mycket att de har en övergripande bild av gångtrafiken i kommunen (Ibid.). Trafikflödet avgör huruvida någon redan befintlig GC-väg bör omvärderas till att ingå i huvudvägnätet, om det finns GC-vägar på båda sidor om en bilväg avgörs det med hjälp av trafikmängden vilken sida som ska ges prio 1. Trafikmängden avgör även huruvida kvalitén behöver förbättras på en redan befintlig del av huvudvägnätet (Ibid.).

Dessutom har Umeå kommun en målbild om att invånarna i Umeå tätort ska bo inom 200 meter från huvudvägnätet för gång- och cykeltrafik (Respondent 2 & 3). I tätorten bor i nuläget 85 % inom ett sådant avstånd från huvudvägnätet (Respondent 3). I termer av snöröjning så innebär det att människor kan behöva “plumsa” (gå i djup snö) ett par hundra meter mellan bostaden och huvudvägnätet (Respondent 2 & 3).

*“Så att då kanske man får plumsa i snö 200 meter, och sen är man på huvudnätet för gång och cykel och då ska det gå lätt att ta sig fram. Det är vår ambition.”* (Respondent 3)

I kompletterande mailkontakt framgår att det enligt de mätningar som gjorts i kransorterna generellt är färre som cyklar där än i tätorten (Respondent 3). Dessutom är det i tätorten som det bor flest människor och därför ser kommunen störst potential till vintercykling där (Ibid.). Vidare beskrivs det att kransorterna inte har ett lika utbyggt gång- och cykelnätverk eftersom bilgatorna är lågtrafikerade, vilket innebär att cyklister och bilister kan dela på gatututrymmet (Ibid.). Baserat på det låga antalet cyklister i kransorterna och det höga invånarantalet i tätorten har kommunen valt att ge prio 2 till alla GC-vägar i kransorterna (Ibid.).

De bilvägar som ges prio 1 baseras på hur trafikerade de är samt huruvida de är bussgator eller inte (Respondent 2). De vägar som prioriteras är de som är mest trafikerade, exempelvis genomfartsleder samt gator som kollektivtrafiken använder och resterande lokalgator får således prio 2 (Ibid.). Några enstaka bilvägar i kransorterna har också fått prio 1, exempelvis i Sävar som ligger några mil norr om Umeå (Umeå kommun 2021c). När gatorna plogas tas de intilliggande trottoarerna i besittning som snöupplag (Respondent 2). Detta innebär att det ansvar som vanligtvis är ålagd fastighetsägare att underhålla trottoaren utanför fastigheten försvinner så fort kommunen tar trottoaren i besittning för snöupplag och fastighetsägarens ansvar blir istället att bryta igenom den snövall som bildas mellan fastigheten och gatan (Ibid.).

Det blir ofta problem när trottoaren ska snöröjas av den mindre maskinen om trottoaren är för liten - då har snön ingenstans att ta vägen (Respondent 2). Vid framtida konstruktioner av gator önskar därför Respondent 2 att trottoarer görs bredare så att en del kan hållas öppen under vintern samtidigt som det fortfarande finns plats att använda en del som snöupplag. Vad gäller inkludering av driftaspekter kring snöröjning i stadsplaneringen är enheten för Gator och Parker relativt nöjda eftersom de får komma till tals och kan lyfta sina synpunkter när något ska byggas om eller byggas nytt (Respondent 2). Även Respondent 3 talar om vikten vid att ha med sig driftaspekter vid ombyggnationer av gatutrymmet, exempelvis att konstruera bredare trottoarer för att skapa plats till snöupplag. Om de från driftsidan tycker att ett byggförslag behöver omarbetas för att passa deras behov brukar en kompromiss ske (Respondent 2).

*“i alla fall sker en jämkning, beroende på om det är estetiskt tilltalande”* (Respondent 2)

Även om Umeå kommun utgår från förutbestämda startkriterier för snöröjningen måste de som är ansvariga för driftunderhållet av snöröjningen ha lite *“fingertoppskänsla”* beroende på vad väderprognosen säger (Respondent 3). Om det börjar snöa mellan klockan 12 och 14 har kommunen en strategi för snöröjningen som frångår startkriterierna vilken syftar till att människor ska kunna ta sig hela sträckan hem efter jobbet (Respondent 2). De gör då en så kallad *“priostråksplogning”* i syfte att underlätta framkomligheten. Priostråksplogningen innebär att de plogar ett rakt spår ut ur Umeå längs GC-vägarna utan att öppna upp några sidopassager längs vägen (Ibid.). Om de skulle inleda eftermiddagen med att göra en regelrätt plogning av prio 1, vilket har en insatstid på fem timmar, så skulle de inte hinna klart innan människor behöver åka hem från jobben vilket underförstått skulle innebära köbildningar

(Ibid.). Om snöfallet är kraftigt och pågår under en längre tid kan det vara nödvändigt att fortsätta snöröja de prioriterade gatorna och GC-vägarna och därifrån låta prio 2-stråken vänta (Umeå kommun 2021b). Detta innebär att det i sådana lägen kan “*dröja ganska lång tid*” innan de gator och GC-vägar som har prio 2 blir snöröjda (Ibid.).

#### 4.2.1 Normkritisk analys av snöröjningsprioriteringar i Umeå kommun

I följande delavschnitt presenteras de normer som reflekteras i det insamlade materialet om Umeå kommun. Umeå kommun arbetar mycket med att öka framkomligheten för hållbara färdmedel utifrån deras ambition om att det ska vara “*lätt att göra rätt*” (Respondent 3). Det finns ett huvudvägnät för gång- och cykeltrafik som har getts prio 1 i snöröjningen eftersom de i tätorten vill främja framkomligheten för gång- och cykeltrafik även under vintern. Huvudvägnätet ska öka framkomligheten för gång- och cykeltrafik till Umeå centrum, större arbetsplatser, skolor och ambitionen är att alla invånare i tätorten ska bo inom 200 meter från huvudvägnätet. Det är därmed tydligt att Umeå kommun prioriterar *cyklism* i syfte att minska föroreningar (Trafikverket 2021) eftersom de tydligt presenterar cykeln som ett hållbart färdmedel som de vill skapa så bra förutsättningar för som möjligt. Eftersom respondenterna talar väldigt mycket om hållbara färdmedel och att deras ambition är att invånarna hellre ska använda dem i stället för bilen kan vi utifrån det normkritiska perspektivet identifiera en *ekologisk hållbarhetsnorm* som de vill att invånarna ska följa.

Den ekologiska hållbarhetsnormen är vad som i stort har varit anledningen till huvudvägnätets utformning och således även vilka sträckor som fått prio 1 i snöröjningen. Den ekologiska hållbarhetsnormen utmanar den mer traditionella bilnormen, *bilismen*, som länge varit gällande i planeringen (Henriksson 2014). Umeå kommun vill att invånarna ska ha goda förutsättningar att välja bort bilen till förmån för mer hållbara färdmedel och utmanar således bilnormen. Det finns ändå bilvägar uppdelade i prio 1 och prio 2 där vältrafikerade genomfartsleder samt busslinjerna är prioriterade eftersom det är ett hållbart färdmedel. Genom detta inkluderar de ändå normen om bilkörande i prioriteringen av snöröjning eftersom de är måna om att, liksom i GC-nätverket, skapa goda förutsättningar för framkomlighet för majoriteten av biltrafikanterna genom att prioritera de vältrafikerade bilvägarna. Däremot vill de utmana bilnormen och i stället främja hållbart resande med något av de hållbara färdmedlen, men det har att göra med hållbarhet och har i intervjumaterialet inte kunnat tydas ha något att göra med att kvinnliga resvanor också råkar falla in i normen om hållbart resande.

I relation till att *cyklism* motiveras med en *ekologisk hållbarhetsnorm* kan vi se att detta arbete endast är inriktat på Umeå tätort och därmed identifieras en *urban norm*. Det finns inte något huvudvägnät för GC-vägar och inte heller några GC-vägar med prio 1 i kransorterna eftersom kommunen baserar dessa insatser på uppmätta trafikflöden; i kransorterna är det inte tillräckligt många som cyklar för att motivera några sådana insatser (Respondent 3). En anledning till att det inte är tillräckligt många som cyklar i kransorterna skulle kunna vara att de befintliga GC-vägarna inte tillgodoser invånarnas behov av framkomlighet. Respondent 3 säger själv att om GC-vägarna inte är bra sommartid så blir de aldrig bra vintertid, vilket innebär att om underhållet av GC-vägarna i kransorterna inte prioriteras så kommer kvalitén att vara otillräcklig för användarna även vintertid. Detta kan vara en förklaring till varför färre väljer att cykla i kransorterna. Här kan vi tydligt se den *urbana normen* när det kommer till planering av och underhåll av GC-vägar i kransorterna. Det är tätorten Umeå som i sammanhanget premieras (Rönblom 2014) framför de mindre kransorterna och genom vars lins verkligheten presenteras. Det är utifrån intervjumaterialet inte tydligt vilka gränsvärden som gäller vid mätning av trafikflöden, men vi kan ändå se en tydlig jämförelse mellan tätorten och kransorterna, då det sägs att cykeltrafiken inte är tillräckligt hög i kransorterna för att motivera prio 1-klassningar av GC-vägar (Respondent 3). Detta visar att tolkningen av trafikmängden i kransorterna ses genom tätortens 'ögon', med andra ord att det är det urbana som har tolkningsföreträde (Rönblom 2014). Däremot är detta inte en avsiktlig förtryckning av de mindre orterna, utan snarare ett resultat av de maktordningar som präglar samhället (Ibid.) där det urbana utgör normen. På så vis kan vi se att det som inte är urbant, kransorterna, och därmed inte uppfyller normen blir synliggjort och bestraffat (Ehrnberger 2017) genom att inte erhålla likvärdiga satsningar på gång- och cykeltrafik som tätorten. Som följd av detta kan vi också se att prioriteringen av snöröjning i kransorterna utgår från en mer traditionell utgångspunkt inriktad på bilismen (Henriksson 2014).

Arbetet med utformningen och driften av huvudvägnätet bygger på målbilden om hållbart resande, men de riktade åtgärderna på huvudvägnätet bygger på trafikmätningar.

Återkommande i intervjuerna är att det är trafikflöden som påverkar utformningen och driften av huvudvägnätet och genom det normkritiska perspektivet ser vi här en *majoritetsnorm*. Ett annat exempel är att det i kransorterna beskrivs vara för få invånare som cyklar för att ge GC-vägar prio 1 och därmed ses invånarna i kransorterna som minoriteten som exkluderas från majoriteten.



Ambitionen att invånarna i tätorten ska bo inom 200 meter från huvudvägnätet och därför behöva plumsa i snö för att ta sig dit bygger på en norm om att *alla kan* plumsa och därmed exkluderas de som inte ingår i normen om *kroppslig funktionalitet*. Målbilden om att behöva plumsa 200 meter exkluderar medborgare med funktionsvariationer som inte har möjlighet att ta sig fram i djup snö genom att "plumsa". Det exkluderar även tillfälligt skadade personer eller äldre personer som av olika anledningar har begränsad rörelseförmåga eller behöver hjälpmedel som rullstol, kryckor eller rullator vid förflyttningar och som därmed kan uppleva det svårt, eller kanske till och med omöjligt, att plumsa 200 meter för att ta sig till huvudvägnätet. Ambitionen är att när man väl tagit sig till huvudvägnätet ska det vara lätt att ta sig fram (Respondent 2), vilket tolkas innebära både till fots och med cykel. Att plumsa med en cykel eller att leda något annat transportmedel med hjul genom djupare snö, som exempelvis en barnvagn, borde även för en normativt funktionell kropp te sig utmanande. Resonemanget i Umeå kommun utgår således från en norm om att alla kan plumsa 200 meter eftersom respondenterna inte nämnde något om hur kommunen ska tillgodose tillräcklig tillgänglighet för medborgare som av olika anledningar inte ingår i normen om kroppslig funktionalitet.

Det *betalda arbetet* har en tydlig plats i snöröjningsprioriteringarna eftersom större arbetsplatser ingår i utformningen av huvudvägnätet och därmed ligger som prio 1 i snöröjningen. Att föräldrar ska ha god framkomlighet för att kunna lämna sina barn på förskola innan arbetet är något som är väldigt inkluderat i prioriteringarna av snöröjning i Umeå kommun (Respondent 2 & 3), vilket ses som att de synliggör att det obetalda arbetet är en förutsättning för det betalda arbetet (Larsson & Jalakas 2014). Genom detta synliggörs även barnfamiljsnormen där trafikplaneringen anpassas efter behov som finns inom barnfamiljer (Henriksson 2014). I de fall som snöfallet kommer efter kl. 12 är det vanligt att Umeå kommun startar en priostråxplogning (Respondent 2) som innebär att de plogar gång- och cykelvägar ut mot stadsdelarna utan att öppna upp några sidopassager. Syftet med priostråxplogningen är att de ska hinna öppna upp transportsträckorna från centrum ut mot stadsdelarna i tid till att människor ska åka hem från sina jobb på kvällen.

Priostråxplogningen är alltså ett resultat av en anpassning till en lokal förutsättning där snöfallet kommer under eftermiddagen. Denna priostråxplogning innebär ur ett normkritiskt perspektiv att all snöröjning av gång- och cykelvägar under några timmar koncentreras till att öppna upp sträckor mellan arbetsplatser och stadsdelarna och därigenom kan vi se normen om *betalt arbete* som utgångspunkt för prioriteringen. Det finns däremot fler aktiviteter inom

det obetalda arbetet, exempelvis att handla mat (Henriksson 2014), som inte synliggörs i prioriteringarna av snöröjning och som därmed exkluderas som förutsättning för det betalda arbetet.

Normer om *genus* synliggörs i Umeå kommun när de med jämställd snöröjning som bakgrund motiverar vilka större arbetsplatser som prioriteras i snöröjningen; GC-vägar till sjukhuset och Volvo. Kommunen synliggör att det är många män som jobbar på Volvo och att det är många kvinnor som jobbar på sjukhuset och väljer utifrån det att prioritera båda arbetsplatserna i sin snöröjning för att båda könen ska ha lika god framkomlighet till arbetet. Genom att prioritera hållbara färdmedel till både 'manliga' och 'kvinnliga' arbetsplatser ämnar de öka jämställdheten mellan könen när det kommer till tillgänglighet till arbetsplatsen. Huruvida Umeå kommuns "jämställda snöröjning" gynnar 'alla' i enlighet med vad Karlskoga kommun (2018) menar att deras gör ska låtas vara osagt, men utifrån de normer som inkluderas i beskrivningen av Umeås jämställda snöröjning kan vi se att de helt och hållet utgår från normer om *genus*. Karlskoga kommun menar å sin sida att deras jämställda snöröjning gynnar barn, äldre, personer med funktionsvariationer oavsett personernas kön. Sådana resonemang har däremot inte återfunnits i Umeå kommun.

En annan norm om *genus* som synliggörs är vad som betraktas vara manliga respektive kvinnliga resvanor. Båda respondenterna från Umeå talar om att kvinnor och män har olika resvanor där kvinnor beskrivs vara de som i störst utsträckning cyklar, promenerar och åker kollektivt (Respondent 2 & 3) med män oftare använder bil (Respondent 3). I Umeå är detta något som tydligt synliggörs och integreras i planeringen av snöröjning eftersom det är med detta som bakgrund som det anses självklart att startkriteriet för snödjup vid snöröjning av huvudvägnätet är lägre än för bilvägar (Respondent 3). Resonemanget om att kvinnor och män har olika resvanor stämmer in på den verklighet som Criado Perez (2020) presenterar där kvinnor utför en större andel obetalt arbete än vad män gör. Vi kan se att Respondent 2 illustrerar en sådan verklighet och att den jämställda snöröjningen i Umeå kommun ämnar underlätta sådant obetalt arbete.

Genom att synliggöra och integrera normerna om kvinnligt och manligt resande blir normerna även förstärkta. Utifrån intervjumaterialet tolkas det som att Umeå kommun utgår från att män och kvinnor har olika resvanor och att de vill anpassa sig till dessa skillnader. Att män har starkare koppling till bilen (Respondent 3) och att kvinnor tenderar att ha lättare att förändra sina resvanor är saker vi kan se i tidigare forskning (Rosqvist 2020). Genom den

jämställda snöröjningen ämnar Umeå kommun skapa mer jämställda förutsättningar för vad som anses vara mer kvinnliga resvanor vilket i förlängningen innebär att de hållbara färdställen kan motiveras med jämställd snöröjning. Vi kan även här se den *urbana normen* ta plats eftersom det återigen är tätortens män och kvinnor som står i fokus i den jämställda snöröjningen. Snöröjningen i kransorterna tenderar att utgå från en mer traditionell prioritering där bilvägarna har högre prioritet, eller i varje fall att GC-vägarna har lägre prioritet än vad de har i tätorten.

## 5. Slutsatser

I följande avsnitt kommer undersökningens frågeställningar att besvaras utifrån det presenterade materialet. Inledningsvis besvaras de tre underfrågorna vilka därefter kommer att besvara undersökningens huvudfråga om hur normer reflekteras i kommunernas prioritering av snöröjning. Slutligen följer en avslutande reflektion av undersökningens resultat kopplat till ett bredare samhällsperspektiv vilket till sist kopplas samman med idéer till framtida forskning inom ämnet.

### 5.1 Hur ser snöröjningsprioriteringen ut i de två kommunerna Umeå och Hässleholm?

Utifrån lagkrav som innebär att kommunal snöröjning ska tillgodose "*skäliga krav på [...] framkomlighet*" (SKL 2018. s. 36) har Umeå kommun och Hässleholms kommun utformat olika snöröjningsprioriteringar.

Hässleholms kommun strävar efter en snabb och effektiv snöröjning där de utifrån snöplogarnas utgångsplats och de uppsatta prioriteringarna sätter upp så snabba och effektiva rundor som möjligt. I Hässleholms kommun prioriteras gång- och cykelvägarna att snöröjas före bilvägarna eftersom biltrafikanter har lättare att ta sig fram i några centimeters snö än vad gång- och cykeltrafikanter har. Det finns en del platser dit kommunen utan synlig inbördes ordning prioriterar framkomlighet via gång- och cykelvägar; skolor, industriområden, sjukhuset, centrum. Andra sträckor som prioriteras är genomfartsleder vid bostadsområden, busslinjer samt där Räddningstjänsten kör. Vidare verkar en mycket avgörande faktor för Hässleholms kommuns snöröjningsprioriteringar vara mängden trafik som använder sträckorna. Det operativa arbetet med snöröjning är ett levande arbete som alltid anpassas efter de vid tillfället givna förutsättningarna. Det innebär att mängden förväntat snöfall, temperatur och tidigare halkbekämpning är faktorer som spelar in i när, var och hur snöröjningen genomförs.

I Umeå kommun utgår planeringen av snöröjningsprioriteringar, liksom i Hässleholm, från vilka sträckor som är mest trafikerade. De har delat upp sina prioriteringar i bilvägar respektive gång- och cykelvägar med vars två prioriteringskategorier vars startkriterium grundar sig på snödjup. Prio 1 av gång- och cykelvägarna är det huvudvägnät som byggts upp

sedan 1998 vilket syftar till att sammankoppla stadsdelarna med Umeå centrum. På det här stråket finns även en mindre del i de centrala delarna av tätorten som sopsaltas för att hålla en ännu högre standard än övriga prio 1-vägar. Prio 1 av bilvägarna är bussgator samt genomfartsleder vilket avgörs beroende på trafikmängden som rör sig på sträckorna. Även i Umeå kommun beskrevs det att GC-vägar till skolor och större arbetsplatser fått större prioritet, särskilt i utformandet av huvudvägnätet vilket således har gett dessa sträckor en prio 1-klassning vid snöröjning. Att de här platserna fått högre prioritet syftar till att underlätta användandet av cykel som hållbara färdmedel, samt att vid skolor skapa en mer trafiksäker situation där färre föräldrar hämtar och lämnar sina barn precis utanför skolorna. Ytterligare en målbild med huvudvägnätet är att alla invånare i Umeå tätort ska bo inom 200 meter från huvudvägnätet. Under vintern beskrivs det innebära att man bara ska behöva plumsa i snö i 200 meter innan man når en plogad GC-väg. I kransorterna finns däremot inga sådana ambitioner, och där finns även bara GC-stråk som är klassade som prio 2 vilket beskrivs bero på att färre cyklar i de orterna. Vissa bilvägar i kransorterna har dock blivit klassade som prio 1.

Umeå kommun arbetar efter en kvalitetsdeklaration av vinterväghållningen som säger att de har utformat prioriteringsordningen med värdeorden "*jämställdhet, miljö och hälsa*" (Umeå kommun 2021a) som bakgrund. Jämställd snöröjning innebär i Umeå kommun att de synliggör och planerar efter vad som beskrivs vara kvinnliga resmönster med övervägande cykling och kollektivtrafik, samtidigt som de inte ger biltrafiken samma uppmärksamhet vilket beskrivs vara en mer manlig domän. Ett genomgående tema för snöröjningsprioriteringen i Umeå kommun är att underlätta för invånare att välja hållbara färd sätt vilket i sammanhanget syftar till att underhålla gång- och cykelvägar samt bussgator för att dessa färdmedel ska kunna ta sig fram på ett tillfredsställande vis trots vinterväglaget. Detta är dock inte fallet i kransorterna där prioriteringarna tyder på en mer traditionell snöröjning med bilvägar i fokus. Vi kan se att det jämställda och det miljömässiga leder till samma prioritering; gång- och cykelvägar samt bussgator. Den hälsomässiga värdegrunden är inte något som återges i kvalitetsdeklarationen och inte heller något som nämndes i intervjuerna. Till sist påvisas genom intervjuerna att trafikflödet spelar en stor roll i utformningen av huvudvägnätet och således även prioriteringsordningen av snöröjningen.

## 5.2 Hur påverkar lokala förutsättningar planeringen av snöröjningsprioriteringen i Umeå respektive Hässleholms kommun?

Umeå kommun har, till skillnad från Hässleholm, en mer 'pålitlig' vinter där de har mer förutsägbart vinterväder. Detta gör att de utgår från snödjup som startkriterier och har därmed relativt stor rutin på hur och när de ska snöröja. Vid en kort jämförelse mellan de båda kommunerna kan vi se att de har väldigt olika lokala förutsättningar som alla grundar sig i den varierande snömängden som kommunerna erhåller. Detta har påverkat Hässleholms kommuns val att inte utgå från snödjup som startkriterium samtidigt som Umeå kommun har valt att använda det. Därför kan vi se att Umeå kommun har tydliga riktlinjer för när och var de ska snöröja samt hur lång insatstiden för snöröjningen för prio 1 respektive prio 2 förväntas vara. Denna information finns även publicerad på Umeå kommuns hemsida vilket gör det lättillgängligt för allmänheten att ha insyn i vad de kan förvänta sig från kommunens snöröjning. Hässleholms kommun har mer oberäkneligt vinterväder och därför valt att inte ha några startkriterier för snöröjningen. Detta innebär att riktlinjerna och rutinerna för snöröjning ter sig mer vaga än Umeås och dessutom är de mer svårtillgängliga för allmänheten att med lätthet ta del av.

### 5.3 Vilka normer reflekteras i prioriteringen av snöröjning i Umeå och Hässleholms kommun?

Totalt har 16 normer reflekterats i prioriteringen av snöröjning i Umeå och Hässleholms kommun (tabell 5). De normer som presenteras är dels de som undersökningen eftersökt med hjälp av det teoretiska ramverket som bakgrund, dels två normer som identifierats genom intervjuerna under kategorin "annan norm".

Tabell 5: Normer som reflekteras vid snöröjning i Hässleholms och Umeå kommun.

	Normer
<b>Social kategori</b>	
<i>Genus</i>	Kvinnlig resande
	Manligt resande
	Kvinnliga arbetsplatser
	Manliga arbetsplatser
<i>Ålder</i>	
<i>Klass</i>	Medel- och höginkomsttagare är norm
<i>Kroppslig funktionalitet</i>	
	Alla kan plumsa i snö
	Personer beroende av hjälpmedel vid framkomlighet
<b>Planeringsnormer</b>	
	Urban norm
	Barnfamiljer
	Bilism
	Cyklism
	Betalt arbete
	Majoritetsnorm (trafikflöden)
	Hållbarhetsnorm

## 5.4 Hur reflekteras normer i planeringen av snöröjning i de två kommunerna Umeå och Hässleholm?

I analysen av de normer som reflekteras i planeringen av snöröjning i kommunerna Hässleholm och Umeå har 16 normer ingått. För att tydliggöra hur normerna reflekteras har en tabell konstruerats där det framgår huruvida normerna har inkluderats eller exkluderats i prioriteringen av snöröjning (tabell 6). Analysen har visat att normerna kan inkluderas på två olika sätt; aktivt eller passivt. En aktiv inkludering innebär att kommunen synliggör normen i sina resonemang om snöröjningsprioriteringarna. En passiv inkludering innebär att det genom analysen är tydligt att kommunens snöröjningsprioriteringar baseras på normen men utan att kommunen själva synliggör detta. Exkludering innebär att normen inte utgör grund för hur snöröjningsprioriteringarna ser ut. Denna indelning av normerna visar hur kommunerna i sin reflektion av normerna gör och vidmakthåller dem.



Tabell 6: Hur normer reflekteras vid snöröjning i Hässleholms och Umeå kommun.

	Normer	Hässleholm			Umeå		
		Inkluderas		Exkluderas	Inkluderas		Exkluderas
		Aktivt	Passivt		Aktivt	Passivt	
<b>Social kategori</b>							
<i>Genus</i>	Kvinnlig resande		x		x		
	Manligt resande		x		x		
	Kvinnliga arbetsplatser		x		x		
	Manliga arbetsplatser		x		x		
<i>Ålder</i>			x			x	
<i>Klass</i>	Medel- och höginkomsttagare är norm			x			x
<i>Kroppslig funktionalitet</i>			x			x	
	Alla kan plumsa i snö			x		x	
	Personer som är beroende av hjälpmedel vid framkomlighet					x	
<b>Planeringsnormer</b>							
	Urban norm					x	
	Barnfamiljer					x	
	Bilism	x			x		
	Cyklism	x			x		
	Betalt arbete		x			x	
	Majoritetsnorm (trafikflöden)	x			x		
	Hållbarhetsnorm			x	x		

I analysen kan vi se hur normer görs och vidmakthålls samt hur de omskapas och utmanas (Rönblom 2014) i prioriteringar av snöröjning. Målet med den normkritiska analysen är att först synliggöra normer för att därefter kunna utmana dem (Rönblom 2014). I Hässleholms kommun är det få normer som aktivt inkluderas och som därmed inte heller blir utmanade i kommunens prioritering av snöröjning. Jämförelsevis är det i Umeå kommun fler normer som

synliggörs i deras prioritering av snöröjning. Genom den jämställda snöröjningen synliggör Umeå kommun normer om *kvinnliga* och *manliga resvanor* samt *arbetsplatser* och väljer att anpassa sin snöröjning till de skillnader de därigenom har uppmärksammat. Att den jämställda snöröjningen i Umeå skulle synliggöra 'alla' på det vis som Karlskoga kommun (2018) menar att den gör hos dem är enligt den här undersökningen inte påvisat. Umeå talar också mycket om att främja hållbart resande vilket påvisar en *hållbarhetsnorm* vilket utmanar *bilismen* som norm och planeringstradition samtidigt som den förstärker *cyklismen*. De resvanor som förespråkas inom hållbarhetsnormen faller också in i normen om *kvinnligt resande* och därmed kan vi se att Umeå kommun förstärker de båda normerna när de möts intersektionellt.

I relation till detta blir normen om bilism kopplat till normen om manligt resande synliggjord eftersom det inte går i linje med normen om hållbara färdmedel som de vill att invånarna ska uppfylla. Vad detta resultat landar i är att även om Umeå kommun synliggör normer om genus när det kommer till kvinnligt och manligt resande så blir normerna inte *utmanade*. De utgår från att män och kvinnor ofta reser med olika färdmedel och genom att sikta mot hållbarhetsnormen blir de kvinnliga resvanorna förstärkta, särskilt eftersom de aktivt prioriterar kvinnors framkomlighet. Däremot har det i analysen påvisats att även om Umeå kommun synliggör normer om genus så utmanar eller omskapar de inte dem. Detta beror på att planerade rum är *genderiserade* och därigenom laddade av normer som har med maskulinitet och femininitet att göra (Henriksson 2014).

Kategorin *klass* har exkluderats från planeringen i de båda kommunerna eftersom det inte kunnat lokaliseras några resonemang om normen i empirin. Undersökningens utgångspunkt är att normen inom klass är att medel- och höginkomsttagare premieras i utformningen av transportsystem men detta har inte inkluderats i kommunernas prioritering av snöröjning och har i analysen inte påvisats ha någon effekt på densamma.

Vi kan utifrån den här undersökningen se att Hässleholms kommun och Umeå kommun synliggör vissa normer, utmanar vissa normer, förstärker vissa normer och exkluderar vissa normer (tabell 6). Principer och prioriteringar av snöröjning utgår från givna lokala förutsättningar samt givna normer. Dessa normer kan ha sin bakgrund i sociala kategoriseringar av människor eller planeringstraditioner som handlar om hur samhället bör se ut och organiseras.

## 5.5 Avslutande reflektion och framtida forskning

Eftersom normer, tillsammans med lokala förutsättningar, oundvikligen ligger till grund för hur snöröjningsprioriteringar formuleras är ambitionen att kommuner genom den här undersökningen kan utöka sitt lärande om de normer de utgår från i sitt arbete med snöröjning. Snöröjning är som sagt en mycket grundläggande faktor för framkomlighet och är särskilt viktigt för essentiella samhällsfunktioner. Hässleholms kommun nämnde Räddningstjänstens framkomlighet som något de har med sig i sina prioriteringar medan Umeå kommun inte nämnde något alls om blåljuspersonalens framkomlighet. Det är i det normkritiska perspektivet lätt att glömma bort denna mycket viktiga aspekt av snöröjning och därför önskar jag här påminna om det. Utöver detta så visar det normkritiska perspektivet på hur viktigt det är att synliggöra och ifrågasätta de normer som planeringen utgår från. Att ignorera det normkritiska perspektivet innebär att ignorera alla de slutanvändare som inte ingår i normen. Ett exempel på riskerna i vad detta skulle leda till är att upprepa ett citat från ett tidigare avsnitt i uppsatsen;

*”antagandet att kortare resor till fots är irrelevanta för infrastrukturpolitik är nästan samma sak som att anse att kvinnor är irrelevanta för infrastrukturpolitik” (Criado Perez 2020, s. 53)*

Vad det innebär att snöröja normkritiskt är något som den här uppsatsen inte kan svara på. Ett tillfredsställande svar på den frågan kräver utökad forskning som är särskilt fokuserad på ett medborgarperspektiv på snöröjning. Den här undersökningen har fokuserat på vilka normer som planeringen utgår från och för att komplettera detta behöver framtida forskning genom ytterligare fallstudier undersöka 1) hur snöröjningen faktiskt utförs och 2) hur medborgarna upplever att snöröjningen fungerar samt 3) om framkomligheten av den kommunala snöröjningen tillgodoser medborgarna med tillfredsställande tillgänglighet.

Baserat på resultaten från sådana undersökningar är det möjligt att sedan ta ett helhetsgrepp om snöröjningen i Sverige för att till sist kunna besvara frågan; *för vem skottar vi?*

## 6. Referenser

- Björk, S. & Hedenus, A. (2015). Inledning. I Björk, S., Hedenus, A. & Shmulyar Gréen, O. (red.) *Feministiskt tänkande och sociologi: teorier, begrepp och tillämpningar*. Upplaga 1:2. Lund: Studentlitteratur.
- Criado Perez, C. (2020). *Osynliga kvinnor: hur brist på data bygger en värld för män*. Stockholm: Romanus & Selling.
- Denscombe, M. (2018) *Forskningshandboken, för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Upplaga 4. Lund: Studentlitteratur.
- Dimblad, T. (2021). Hässleholmare rasar över snöröjningen: "Bedrövligt". *Norra Skåne*, 14 december, s. 5.
- Ehrnberger, K. (2017). *Tillblivelser: En trasslig berättelse om design som normkritisk praktik*. Doktorsavhandling. Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan.
- Flyvbjerg, B. (2006). Five Misunderstandings About Case-Study Research. *Qualitative Inquiry*, 12 (2), s. 219-245. DOI: 10.1177/1077800405284363.
- Grieco, M. (2014). Social sustainability and urban mobility: shifting to a socially responsible pro-poor perspective. *Social Responsibility Journal*, 11(1), s. 82-97. DOI: 10.1108/SRJ-05-2014-0061
- Gustafsson, S. & Sörensen, G. (2016). *Vinterväghållning för gående - Intervjuer och kartläggning i sju kommuner*. Linköping: VTI.
- Haugen, K. & Gil Solá, A. (2022). *Normkritiska perspektiv: tillämpningar inom samtida svensk samhällsplanering*. Göteborg: RISE. <http://ri.diva-portal.org/smash/get/diva2:1630771/FULLTEXT02.pdf>
- Henriksson, M. (2014). *Att resa rätt är stort, att resa fritt är större: Kommunala planerares föreställningar om hållbara resor*. Doktorsavhandling. Linköping: Linköpings universitet.
- Hässleholms kommun (2022). *Snöskottning och sandning*. <https://www.hassleholm.se/trafik-och-resor/vaghallning-och-snorojning/snoskottning-och-sandning.html> [Hämtad 2022-05-02].

Josefsson, G. & Johansson, C. (2014). *Driftprinciper för snöröjning och halkbekämpning*. Luleå: Luleå tekniska universitet.

Jonsson, B., Tingvall, C., Krafft, M., Björnstig, U. (2013) The risk of whiplash-induced medical impairment in rear-end impacts for males and females in driver seat compared to front passenger seat. *IATSS Research*, 37(1): 8–11.

<http://dx.doi.org/10.1016/j.iatssr.2013.04.001>

Karlskoga kommun (2018). *Uppföljning av jämställd snöröjning: Uppdragsrapport*. Diarienummer: 2018.00211. Karlskoga: Samhällsbyggnadsnämnden, Karlskoga kommun.

Larsson, A., Jalakas, A. (2014). *Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv*. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:833931/FULLTEXT01.pdf>

Lind Pallicki, L. (2010). *Normaliserade föräldrar: en undersökning av Försäkringskassans broschyrer 1974–2007*. Doktorsavhandling. Örebro: Örebro universitet.

Mannberg, M., Söderberg, H. & Wihlborg, E. (2004). *Godmorgon det snöar! En studie av kommunal snöhantering och dess påverkan på allmänhetens vardagsliv*. Forskningsrapport 2004:3. Luleå: Luleå tekniska universitet.

Niska, A. & Eriksson, J. (2013). *Statistik över cyklisters olyckor - Faktaunderlag till gemensam strategi för säker cykling*. VTI rapport 801. Linköping: VTI.

NTF (2021). *Undersökning av gåendes fallolyckor och 20 kommuners snöröjning och halkbekämpning*. NTF rapport 2021:3. Solna: NTF.

Närvänen, A-L. (2009). Ålder, livslopp, åldersordning. *Linköping University Interdisciplinary Studies*, 10, s. 18–29.

Razmara, G. (2004). *Snow removal routing problems: theory and application*. Doktorsavhandling. Linköping: Linköping Universitet.

Rosengren, I. (2018). “Om män reste som kvinnor”, *forskning.se*, 2018-08-08. <https://www.forskning.se/2018/08/08/om-man-reste-som-kvinnor/#> [Hämtad 2020-05-04].

Rönblom, M. (2014). *Ett urbant tolkningsföreträde? En studie av hur landsbygd skapas i nationell policy*. Umeå: Umeå universitet.

Rönnlund, M. & Tollefsen, A. (2016). *Rum: samhällsvetenskapliga perspektiv*. Stockholm: Liber.

Schyllander, J. (2014). *Fotgängarolyckor*. Karlstad: MSB. ISBN: 978-91-7383-481-0.

SKL (2018). *Väghållningens juridik*. ISBN: 978-91-7585-700-8.

SMHI (2017). *Normal andel snö av årsnederbörden, medelvärde 1961-1990*.

<https://www.smhi.se/data/meteorologi/nederbord/normal-andel-sno-av-arsnederborden-medelvarde-1961-1990-1.4172> [Hämtad 2022-05-20].

Smidfeldt Rosengren, L. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. Vinnova rapport VR 2020:05. ISBN: 978-91-985897-2-6.

[https://www.vinnova.se/contentassets/70704ea8651b4b899c9192eb474fcfd/vr20-05rapport\\_jamstalldhet\\_och\\_transportsystemet1.pdf](https://www.vinnova.se/contentassets/70704ea8651b4b899c9192eb474fcfd/vr20-05rapport_jamstalldhet_och_transportsystemet1.pdf) [Hämtad 2020-05-04].

Trafikverket (2021). *Attraktiv, smidig och säker cykling*. <https://bransch.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Attraktiv-smidig-och-saker-cykling/> [Hämtad 2020-05-06].

Trafikverket (2022). *Vinterväghållning*. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/underhall/sa-skotervi-vagar/vintervaghallning/> [Hämtad 2022-05-22].

Umeå kommun (2021a). *Vinterväghållning - Kvalitetsdeklaration*.

<https://www.umea.se/kommunochpolitik/jamforservicekvalitetiverksamheter/kvalitetsdeklarationer/vintervaghallning.4.6749c6431748f66265b17da.html> [Hämtad 2022-05-02].

Umeå kommun (2021b). *Startkriterier för snöröjning*.

<https://www.umea.se/trafikochresor/renhallningochsnorojning/snorojningochsandning/snorojningstartkriterier.4.7d7d901172bb372c5d3774.html> [Hämtad 2022-05-02].

Umeå kommun (2021c). *Plogkarta 2021/2022 Sävar Täfteå*.

[https://www.umea.se/download/18.6bfdf56e17cb51b60f79195/1635361051208/Plogkarta\\_Holmsund\\_Obbola\\_2021\\_10\\_27\\_Hemsidan.pdf](https://www.umea.se/download/18.6bfdf56e17cb51b60f79195/1635361051208/Plogkarta_Holmsund_Obbola_2021_10_27_Hemsidan.pdf) [Hämtad 2022-05-11].

Vinthagen, R. & Zavalía, L. (2014). *Normkreativ*. Stockholm: Premiss

Viklander, M. & Malmqvist, P-A. (1998). *Stadens snö: snöns påverkan på miljö, ekonomi och välbefinnande i våra tätorter*. Stockholm: Svenska kommunförbundet.

Wikberg Nilsson, Å. & Jahnke, M. (2018). Tactics for Norm-Creative Innovation. *She Ji: The Journal of Design, Economics, and Innovation*. 4(4) s. 375–391. doi: 10.1016/j.sheji.2018.11.002

Yin. R. K. (2007). *Fallstudier: design och genomförande*. Upplaga 1:5. Malmö: Liber.

## 7. Bilagor

I följande avsnitt presenteras uppsatsens bilagor.

### 7.1 Bilaga 1 - Intervjuguide

Följande intervjuguide har använts till intervjuer med respondenter från Hässleholms och Umeå kommun. Vissa frågor har ställts specifikt till Hässleholms eller Umeå kommun baserat på förhandsinformation från kommunernas hemsidor.

- Kan du kortfattat beskriva din roll inom Hässleholms/Umeå kommun?
- Hur länge har du haft denna roll?
- Kan du beskriva vilken koppling din roll har till Hässleholms/Umeå kommuns snöröjning?
- Kan du beskriva hur snöröjningen i Hässleholms/Umeå kommun går till, utifrån er prioriteringsordning?
- Snöröjer ni mycket själva, eller anlitar ni entreprenörer? Gör entreprenörerna i så fall sitt jobb?
- Vad är bakgrunden till hur ni har valt att lägga upp er snöröjning? & Hur länge har snöröjningen prioriterats på det här sättet? Varför?
- Hur tänker ni kring hur snöröjning påverkar era invånares mobilitet?
- Utifrån vad ni vet, påverkar snöröjningen några samhällsgrupper särskilt negativt eller särskilt positivt?
- Har ni något perspektiv kring människorna ni snöröjer för, och hur olika deras förutsättningar och rörelsemönster ser ut? (= utgår de från särskilda normer?)
- (Endast Hässleholms kommun) Hässleholm är Skånes största kommun till ytan och ni har en del kransorter, hur ser snöröjningen ut på dessa platser? Utgår de från samma prioriteringar som centrala Hässleholm?
- Snöröjer ni för olika transportfordon? Ex bil eller cykel?



- (Endast Umeå kommun) Vad syftar begreppet “jämställd” till hos er? Jämställdhet mellan vilka samhällsgrupper?
- Vad finns det för förutsättningar att utföra jämställd/normkritisk snöröjning? Ex behöver entreprenörerna vara med på tåget? Behöver ni ha det i åtanke när ni planerar era gator, mark och torg?
- Har ni identifierat någon annan aspekt i samhälls- eller stadsplaneringen som påverkar er snöröjningsmetod? Kanske exempelvis gatuplaneringen av trottoarkanter eller rabatter längs gator som påverkar plogbilarnas framfart? Eller kring cykelplaneringen?
- Hur fungerar snöröjningen utanför staden och stadskärnan?
- Finns det något i er snöröjning som kan förbättras? Hur ser era förutsättningar ut att genomföra sådana förbättringar? Inre och yttre förutsättningar? Ex utbildning bland beställare (ni) och utförare (ni/entreprenörer) eller materiella förutsättningar.
- Något du vill tillägga?