



Gator, vägar, parker och lekplatser

**Nätverket Dacke • Deltagande kommuner:
Aneby, Eksjö, Karlshamn, Ljungby, Mjölby, Nässjö,
Sävsjö och Vetlanda**

2010-03-16

Nätverket är en del av Jämförelseprojektet www.jamforelse.se.
Ett samarbete mellan SKL, RKA och Finansdepartementet

Innehåll

Innehåll.....	2
1 Sammanfattning	4
2 Bakgrund till Jämförelseprojektet	6
2.1 Metod.....	6
2.2 Avgränsning	7
3 Kommunikation med medborgarna.....	8
3.1 Utgångspunkt och beskrivning	8
3.2 Resultat.....	8
3.2.1 Tjänstegarantier	8
3.2.2 Synpunktshantering och medborgardialog.....	9
3.2.3 SCB:s Medborgarenkät	12
3.2.4 Resultat webbgranskning 2010	13
3.3 Reflektioner	14
4 Parkmark	16
4.1 Utgångspunkt och beskrivning	16
4.2 Resultat.....	16
4.2.1 Definitioner av parkmark	16
4.2.2 Anlagd parkmark.....	17
4.2.3 Gräsytor.....	18
4.2.4 Parkunderhåll - kronor per invånare.....	19
4.3 Goda exempel.....	20
4.4 Reflektioner	21
5 Lekplatser	23
5.1 Utgångspunkt och beskrivning	23
5.2 Resultat - jämförelser	24
5.2.1 Lekplatsers attraktionskraft	24
5.2.2 Tillbudsrapportering/felanmälan	24
5.2.3 Utveckling	24
5.2.4 Kostnader	25
5.2.5 Olika syn på skolors och förskolors lekplatser.....	26
5.3 Reflektioner	27
6 Gator och vägar samt gång- och cykelvägar	29
6.1 Utgångspunkt och beskrivning	29
6.2 Resultat.....	29
6.2.1 Total drift- och underhållskostnad per invånare (exkl. belysning och kapitalkostnader)	29
6.2.2 Total drift- och underhållskostnad per kvadratmeter (exkl. belysning och kapitalkostnader)	31
6.2.3 Förnysetakt, beläggning av gator och vägar.....	31
6.2.4 Snöröjning och halkbekämpning.....	32
6.3 Reflektioner	32
7 Enskilda vägar	34
7.1 Utgångspunkt och beskrivning	34
7.1.1 Sverige som helhet	34
7.1.2 Kommunalt intresse.....	35
7.2 Resultat.....	35
7.2.1 Kommunala riktlinjer	35

7.2.2	Volym.....	36
7.2.3	Kommunala kostnader.....	37
7.3	Reflektioner	39
8	Belysning.....	40
8.1	Utgångspunkt och beskrivning.....	40
8.2	Resultat.....	40
8.2.1	Jämförelse av kvalitet - och serviceaspekter av belysningen.....	40
8.2.2	Jämförelse av kostnader för belysningen	42
8.3	Reflektioner	44
9	Organisationen idag och i framtiden	45
9.1	Utgångspunkt och beskrivning.....	45
9.2	Resultat.....	45
9.3	Reflektioner	47

1 Sammanfattning

Nätverket Dacke har i sin femte rapport haft uppdraget från sin styrgrupp att jämföra kommunernas arbete med gator, vägar och parker ur ett medborgarperspektiv. I denna rapport har Aneby, Eksjö, Karlshamn, Ljungby, Mjölby, Nässjö, Sävsjö och Vetlanda deltagit.

Rapporten omfattar parker, lekplatser, gator och vägar, enskilda vägar samt belysning. Den innehåller också en jämförelse av hur kommunerna kommunicerar med medborgarna i frågor som rör gator och parker samt en beskrivning av organisationen av gatu- och parkverksamheten

Nätverket har jämfört hur kommunerna kommunicerar med medborgarna och redovisar hur kommunerna arbetar med tjänstegarantier, synpunktshantering och andra kanaler för medborgardialog. Alla kommuner i Dacke-nätverket har någon typ av tjänstegarantier inom området gator och parker. Snöröjning är det vanligaste området, till exempel vilka vägar man snöröjer först och vid vilket snödjup. Vetlandas nya kvalitetsdeklarationer är de mest heltäckande av alla och täcker in hela gatu- och parkverksamheten. När det gäller hantering av medborgarnas synpunkter om gator och parker är Ljungby och Vetlanda nätverkets goda exempel. Ljungby kommun erbjuder en mycket användarvänlig e-tjänst på kommunens webbplats för den som vill göra felanmälan. Alla nätverkskommuner utom Eksjö och Sävsjö har genomfört trygghetsvandringar de senaste åren för att upptäcka och åtgärda platser som upplevs som otrygga eller bedöms vara osäkra, i direkt dialog med dem som bor eller verkar i området. Nätverket har även genomfört en granskning av vilken information om gator och vägar som är lätt att hitta på kommunernas webbplatser. Det är anmärkningsvärt att servicedeklarationer eller motsvarande är så svåra att hitta hos de flesta, med tanke att hemsidan är en vanlig informationskanal för detta.

Dackenätverket är ett av de första jämförelsenätverk som undersöker parkverksamhet och har i huvudsak studerat volymer och ytor samt kostnader för parkmark. Arbetet har till stora delar bestått i att tolka och definiera volymer och kostnader. Nätverket har inte nått ända fram när det gäller att fastställa jämförbara kostnader för drift och underhåll. Måtten som redovisas i rapporten ska därför ses som ett underlag för att gå vidare med jämförelsearbetet.

Lekplatser har jämförts utifrån standarder, kostnad för drift och underhåll samt tillgänglighetsaspekten. Nätverkets reflektioner kring resultaten visar hur svårt det är att göra jämförelser mellan kommuner. Både formell organisation och syn på allmänhetens tillgång till olika lekplatser varierar, liksom hur den ekonomiska redovisningen sker. Utvecklingen generellt verkar vara att antalet lekplatser minskar. Det kan konstateras att kommunerna satsar på skolors och förskolors lekplatser men att man på vissa håll inte vill att dessa ska vara tillgängliga för allmänheten efter skoltid. Nätverket ställer sig frågan om det är god ekonomisk hushållning?

Gator och vägar har ingått i studien, vilket visade sig vara ett mycket svårt område att jämföra. Olika tradition av att mäta och bristen på tydliga nationella definitioner gör jämförelsetalen osäkra. Nätverket rekommenderar kommunerna att delta i SKL:s enkät om väghållning för att därigenom förbättra verksamhetsstatistiken.

Området enskilda vägar varierar stort mellan kommunerna, både avseende ambitions- och kostnadsnivåer. Nätverket har undersökt hur stora bidrag kommunen ger till väghållare utöver Vägverkets bidrag. Sävsjö och Karlshamns kommuner satsar mest och sköter själva allt

underhåll på enskilda vägar. Sävsjö kommun är även den mest generösa kommunen om man tittar på kostnad per invånare vilket visar att man prioriterar landsbygden inom kommunen. Mjölby och Aneby är de kommuner som har minst generös hållning i bidragsnivåerna.

Gatubelysningen har jämförts utifrån tre aspekter; miljö, trygghet och kostnad. Det visade sig att Ljungby har kommit längst i arbetet med att byta till energisnåla ljuspunkter (98 procent), vilket också visade sig generera den lägsta driftskostnaden. Vetlanda har 32 procent energisnåla ljuspunkter. Ljungby och Eksjö är de kommunerna som tillämpar släckning nattetid, vilket också visade sig genom att energiåtgången per ljuspunkt var lägst i dessa kommuner. Nätverkets reflektion var att det vore intressant att undersöka hur medborgarna upplever detta ur trygghetssynpunkt?

Slutligen redovisade nätverkets kommuner organisationsformerna för gatu- och parkverksamheten. Det framkom stora likheter. Alla kommuner har en relativt traditionell organisation med en beställarfunktion samt ett utförande i egen regi, antingen i förvaltning eller kommunalt bolag. Organisationsfrågan är dock relativt ”het” i kommunerna och flera kommuner utreder eller planerar för ett ökat inslag av privat utförande. Nätverket vill skicka med att det finns behov av att förbättra planeringen och uppföljningen av den befintliga verksamheten inför en eventuell upphandling.

2 Bakgrund till Jämförelseprojektet

Nätverket Dacke är ett av tjugotvå nätverk som ingår i det nationella jämförelseprojektet. De kommuner som deltar i nätverket är Aneby, Eksjö, Karlshamn, Ljungby, Mjölby, Nässjö, Sävsjö och Vetlanda.

Tillsammans finns det cirka 173 600 invånare i dessa kommuner. Nätverket Dacke har i sin femte rapport haft uppdraget från sin styrgrupp att jämföra kommunernas arbete med gator och parker.

Jämförelseprojektets primära syfte är att ta fram effektiva arbetsmodeller där jämförelser i olika nätverk leder till praktiska förbättringar i verksamheterna. Inriktningen är att försöka finna sambandet mellan kostnader och kvalitet. Det är också en uttalad ambition att skapa en arbetskultur där kontinuerliga jämförelser blir ett bestående inslag i kommunernas arbete med att förbättra sina verksamheter. För att lyckas med detta bygger projektets arbetsmetod på kommunernas egen kraft och uppfinningsrikedom.

Jämförelseprojektets intention är att nätverket årligen återkommer med en rapport utifrån dessa och andra utvecklade kvalitets- och resultatmått.

Syftet med rapporten är att ur ett brukar- och medborgarperspektiv ge underlag och tips för att förbättra kvaliteten i de deltagande kommunernas verksamheter. I samband med detta ska man kunna bedöma kvaliteten på arbetet i den egna kommunen i förhållande till insatta medel, och kunna jämföra vad som görs i andra kommuner. Goda exempel ska lyftas fram och vara en inspirationskälla för andra kommuner.

För att lyckas har ett par riktlinjer för det genomförda arbetet varit vägledande:

- Vi ska undvika att ta fram en ny sifferskog. Ett par enkla och mer eller mindre ”givna” mått ska ges uppmärksamhet.
- Vi ska ta fram kvalitetsmått utifrån i första hand ett kommunlednings- eller medborgarperspektiv, inte professionens perspektiv.
- Fokus ska vara att hitta de goda exemplen. Dessa exempel ska lyftas fram och andra kommuner ska ges tillfälle att plocka idéer till den egna verksamheten.
- Sambandet mellan kostnader/resurser och kvalitet ska belysas. Syftet är att se om det finns ett direkt samband mellan höga kostnader och hög kvalitet.
- Förklaringar till skillnader överlämnas till respektive kommun att analysera.
- Det är omöjligt att ta fram en helt ”sann” och heltäckande bild av verksamhetens kvalitet med ett par mått. Måtten ska ses som indikatorer på att det finns skillnader i kvalitet. Dessa skillnader kan sedan ges olika förklaringar.

2.1 Metod

Uppdraget från styrgruppen för jämförelsenätverket Dacke var att studera verksamhetsområdet gator och parker. För att göra det har nätverket använt sig både av officiell statistik och av kommunernas egna uppgifter. Verksamhetsansvariga inom gator och parker har ingått i projektgruppen och bistått med värdefull sakkunskap. I rapporten ingår

också en webbplatsundersökning. Den har genomförts av en person utanför projektgruppen som får representera allmänhetens "ögon" på information om gator och vägar på kommunernas webbplatser. Metoden beskrivs mer i detalj i kapitel 3.

Området gator och parker har ingen tradition av gemensamma uppföljningsmått kopplat till effektivitet och kvalitet. En förklaring kan vara att verksamhetsområdet inte är styrt av lagstiftningen utan det är mycket upp till varje kommun att bestämma kvalitet och kvantitet på gator och parker. Därför saknas även utarbetade nationella definitioner. Nätverket har således fått lägga mycket tid på att diskutera definitioner: Vad menar vi med parkmark? Vad ingår i vinterväghållning etc.?

2.2 Avgränsning

Nätverket har valt att avgränsa rapporten till att omfatta parker, lekplatser, gator och vägar, enskilda vägar samt belysning. Fritidsanläggningar och badplatser, som i vissa kommuner är en del av parkverksamhetens skötselområde, ingår inte. Gång- och cykelvägar ingår i avsnittet om gator och vägar när det gäller kostnader, i övrigt har vi inte studerat området närmare.

Vi har även valt att studera hur kommunerna kommunicerar med medborgarna i frågor som rör gator och parker. Det handlar om information från kommunen till medborgarna men också om olika former av dialog med medborgarna för att fånga upp synpunkter, behov och önskemål.

Få medborgare bryr sig om hur kommunen har valt att organisera sin verksamhet men för att få en förståelse för rapportens resultat har vi ändå valt att beskriva kommunernas olika organisation av gatu- och parkverksamheten.

Aneby kommun har inte haft möjlighet att lämna uppgifter förutom för enskilda vägar, på grund av personella och organisatoriska förändringar. Aneby har dock deltagit i webbplatsundersökningen och i beskrivningen av organisationen.

3 Kommunikation med medborgarna

3.1 Utgångspunkt och beskrivning

Skötsel och underhåll av gator och parker är något som engagerar och intresserar medborgarna mycket. Det kan handla om felanmälan när gatubelysningen är trasig, klagomål på att cykelvägen är oplogad eller synpunkter på en mörk gångtunnel. Skötseln av kommunens gator och parker är mer eller mindre beroende av att medborgarna hör av sig och talar om vad som behöver åtgärdas eftersom kommunen omöjligt kan kontrollera att allt är funktionellt, säkert och fungerande överallt hela tiden.

I det här kapitlet beskriver vi hur kommunerna i Dacke-nätverket arbetar med kommunikationen med medborgarna inom gatu- och parkområdet. Hur tar kommunen emot synpunkter och klagomål? Vi beskriver också hur man på andra sätt för dialog med medborgarna kring frågor som rör gator och parker. Det kan vara möten, medborgarförslag, trygghetsvandringar eller liknande verktyg för att få reda på vad allmänheten tycker.

De flesta kommuner har någon typ av kvalitetsgarantier för gatu- och parkområdet och kommunicerar också dessa till medborgarna så att allmänheten vet vad de kan förvänta sig när det gäller underhåll och skötsel.

Statistiska Centralbyrån (SCB) genomför på uppdrag av kommuner Medborgarenkäten som undersöker hur nöjda medborgarna är med kommunens verksamheter, bland annat gång- och cykelvägar samt gator och vägar. Några av kommuner i Dacke-nätverket har genomfört Medborgarenkäten under de senaste åren och det resultatet presenteras också i kapitlet.

Sveriges Kommuner och Landsting genomförde en undersökning våren 2009 av samtliga svenska kommuners webbplatser, inklusive information om gator och vägar. Fler av Dacke-nätverkets kommuner har sedan den undersökningen gjordes arbetat om sina webbplatser. Därför har nätverket låtit göra en ny undersökning av informationsgivningen av gator och vägar på webben.

3.2 Resultat

3.2.1 Tjänstegarantier

SKL definierar tjänstegarantier som ett sätt att tydliggöra kommunens tjänster för medborgarna. Utgångspunkten är att medborgarna har rätt att få veta vad de kan förvänta sig av de tjänster som kommunen har ansvar för att utföra. De har också rätt att få veta vad de inte kan förvänta sig. Tjänstegarantier kallas i vissa kommuner för servicedeklarationer eller kvalitetsdeklarationer.

Tjänstegarantier finns hos alla – snöröjning vanligast

Alla kommuner i Dacke-nätverket har någon typ av tjänstegarantier inom området gator och parker, framför allt när det gäller snöröjning. Vetlanda har precis tagit fram sina kvalitetsdeklarationer och arbetet med att utveckla detta pågår fortfarande. Ett tiotal deklarationer har tagits fram inom kommunen som pilotfall.

Alla kommuner utom Sävsjö har tjänstegarantier för snöröjning, till exempel vilka vägar man snöröjer först och vid vilket snödjup. Eksjö, Karlshamn och Mjölby har endast kvalitetsgarantier om snöröjning.

Ljungby har förutom snöröjning även tjänstegarantier när det gäller att åtgärda akuta skador på vägar och gång- och cykelvägar. Nässjö har även garantier om sopning av sand på våren. Vetlandas nya kvalitetsdeklarationer är de mest heltäckande av alla och täcker in hela gatu- och parkverksamheten: lagning av vägbeläggning, snöröjning (prioriteringsordning), sopning av gator och vägar, lagning av skadade trafikskyltar, gräsklippning, tömning av papperskorgar och hundlatrin, besiktning av lekplatser samt lagning av trasiga lekredskap.

Sävsjö har tjänstegarantier när det gäller belysning och lekplatser. De innebär att i samband med felanmälan av gårdslampor ska anmälaren få bekräftelse på vilken åtgärd som kommer att ske. Om bekräftelsen inte kommer till anmälaren inom en vecka ska glödlampa eller relä bytas inom 10 dagar efter en ny anmälan. Kommunen garanterar också att lekplatser säkerhetsbesiktigas två gånger per år. Den senaste besiktningen offentliggörs på lekplatsen.

Information om tjänstegarantier till medborgarna

Det vanligaste sättet att kommunicera tjänstegarantierna till medborgarna är via annonser i dagspress och kommunens webbplats. Eksjö, Mjölby och Karlshamn informerar även i någon typ av utskick till hushållen, i form av en kommuntidning eller informationsblad. Sävsjö har, förutom information på hemsidan, valt den mer annorlunda formen vykort för att sprida information om tjänstegarantierna.

Vetlandas omfattande servicedeklarationer finns på kommunens hemsida men de har ännu inte marknadsförts aktivt ut till medborgarna eftersom de fortfarande är under utveckling.

Uppföljning av tjänstegarantier

Eksjö, Ljungby, Mjölby och Nässjö svarar nej på frågan om tjänstegarantierna följs upp. I Sävsjö är det ansvarig tjänsteman som gör en uppföljning och i Karlshamn sker viss uppföljning i samband med bokslutet.

I Vetlanda håller man för närvarande på att arbeta fram rutiner för uppföljning. Tills detta är klart används det befintliga synpunktshanteringsprogrammet som uppföljningsverktyg.

Andra utfästelser än tjänstegarantier

Sävsjö kommun har även en annan typ av utfästelser som rör gator och parker i form av en avsiktsförklaring inom trafiksäkerhetsområdet. Den handlar om trafiksäkerhetsåtgärder, ljussättning för ökad trygghet samt bidrag till gårdsbelysning. Avsiktsförklaringen har antagits av kommunfullmäktige 2008 och kommuniceras till medborgarna bland annat på kommunens hemsida.

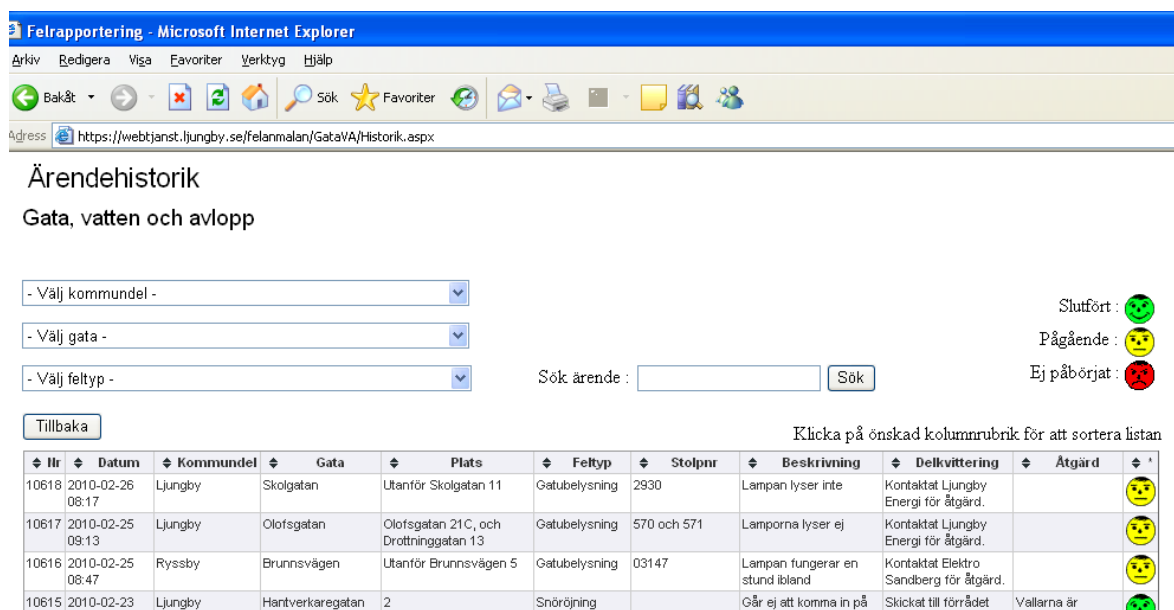
3.2.2 Synpunktshantering och medborgardialog

Gator och parker är något som engagerar kommuninvånare i alla kommuner. Att allmänheten hör av sig till kommunen när något är trasigt, farligt eller skadat fyller en viktig funktion för drift och underhåll av gator och parker. Samtidigt använder sig nätverkskommunerna även av andra verktyg för att ta reda på vad medborgarna tycker om gatu- och parkverksamheten.

Synpunktshantering

Ljungby och Vetlanda är nätverkets goda exempel när det gäller synpunktshantering. De har synpunktshanteringssystem till hjälp för att hantera klagomål, felanmälan och synpunkter från medborgarna. Övriga kommuner har en mer traditionell synpunktshantering via post, telefon och e-post.

Ljungby kommun erbjuder möjlighet till felanmälan via kommunens webbplats som en form av e-tjänst. Webbsidan är mycket användarvänlig och ger möjlighet för den som har lämnat en felanmälan att följa sitt ärende bland annat med hjälp av symboler för hur långt ärendet har kommit i hanteringen, se bild nedan. Det går även att söka på tidigare felanmälan efter kommundel, gata och feltyp.



Ärendehistorik

Gata, vatten och avlopp

- Välj kommundel -

- Välj gata -

- Välj feltyp -

Sök ärende :

Slutfört : 😊
Pågående : 😐
Ej påbörjat : 😞

Klicka på önskad kolumnrubrik för att sortera listan

Id	Datum	Kommundel	Gata	Plats	Feltyp	Stolpnr	Beskrivning	Delkvittering	Åtgärd	
10618	2010-02-26 08:17	Ljungby	Skolgatan	Utanför Skolgatan 11	Gatubelysning	2930	Lampan lyser inte	Kontaktat Ljungby Energi för åtgärd.		😐
10617	2010-02-25 09:13	Ljungby	Olofsgatan	Olofsgatan 21C, och Drottninggatan 13	Gatubelysning	570 och 571	Lamporna lyser ej	Kontaktat Ljungby Energi för åtgärd.		😐
10616	2010-02-25 08:47	Ryssby	Brunnsvägen	Utanför Brunnsvägen 5	Gatubelysning	03147	Lampan fungerar en stund ibland	Kontaktat Elektro Sandberg för åtgärd.		😐
10615	2010-02-23	Ljungby	Hantverkaregatan	2	Snöröjning		Går ej att komma in på	Skickat till förrådet	Vallarna är	😊

Bild 1. Ljungby kommuns synpunktshantering på webben.

Vetlandas synpunktshanteringsprogram heter Synpunkt Vetlanda där medborgarna per post eller direkt på webben kan anmäla sina synpunkter. Synpunkt Vetlanda omfattar synpunkter på kommunens alla verksamheter, inte bara gator och parker. Synpunktslämnaren utlovas bekräftelse med besked om handläggare inom två arbetsdagar och svar på hantering av sakfrågan utlovas inom tio arbetsdagar. En gång per kvartal ska nämnderna följa upp Synpunkt Vetlanda och en gång per år sammanställs utfallet för hela kommunen och redovisas för kommunfullmäktige.

I Karlshamn finns det möjlighet att lämna klagomål eller synpunkter via kommunens hemsida inom varje delområde. Det går också bra att ringa och telefonnummer finns på hemsidan. Akutåtgärder vidtas omgående; telefon och e-post besvaras inom 24 timmar.

Mjölby kommun har en kommungemensam rutin för synpunktshantering, men alla förvaltningar följer den inte. Synpunkter kan lämnas via hemsida, e-post direkt till berörda förvaltningar, brev och muntliga kontakter. I rutinen för synpunktshantering finns det angivet hur synpunkterna ska återkopplas, men detta följs inte överallt. Ett omtag sker under 2010, det är på gång att ta fram ett system för synpunkter via e-tjänst.

I Nässjö kommun kan allmänheten ringa eller mejla till Medborgarkontoret, till tekniska serviceförvaltningen eller till utföraren Nässjö Affärsverk. Inkomna skrivelser, telefonsamtal

och e-post granskas av respektive avdelning för eventuell åtgärd. Svar skickas tillbaka till medborgarna om en fråga eller synpunkt kommer in skriftligen. Personalen på Medborgarkontoret som får mycket synpunkter framförallt per telefon, har fått instruktioner om vilka ärenden som ska till beställaren och vilka som ska till utföraren.

I Sävsjö kommun tar respektive tjänsteman hand om klagomål och synpunkter som kommer in. Besiktningar av lekplatser görs två gånger per år och på varje lekplats kan man avläsa när senaste besiktning skett. Anmälningar om trasiga lekredskap mellan besiktningarna belönas med en entrébiljett för familjen på Familjebadet. Sävsjö är den enda bland nätverkskommunerna som erbjuder någon form av belöning eller kompensation till den som påkallar en brist.

Andra former av medborgardialog

Synpunktshantering är en form av medborgardialog men det finns också andra former som många gånger inte är begränsade till just verksamhetsområdena gator och parker. Olika former av dialog mellan medborgare och politiker förekommer i alla kommuner, exempelvis samråd, öppna sammanträden och medborgarförslag. Tabellen nedan är en sammanställning av de typer av medborgardialog, förutom synpunktshantering, som förekommer i Dacke-nätverket. Samråd är inte med eftersom alla kommuner är skyldiga att ha dem.

Tabell 1. Olika former av medborgardialog inom gatu- och parkområdet.

	Eksjö	Karlskrona	Ljungby	Mjölby	Nässjö	Sävsjö	Vetlanda
Medborgarförslag eller liknande	X	X	X	X	X	X	X
Allmänhetens frågestund	X	X			X	X	X
Trygghetsvandringar		X	X	X	X		X
Medborgarenkäten (SCB)	X	X		X	X		
Andra enkätundersökningar			X	X		X	X
Öppna nämndssammanträden med ansvarig nämnd			X		X	X	
Andra möten där allmänhetens bjuds in		X				X	
Möjlighet till dialog med tjänstemän och förtroendevalda via hemsidan	X	X	X	X	X	X	X

Ett exempel på dialog med förtroendevalda är Nässjö så kallade Politikerdialogen där medborgare kan ställa frågor via ett webbformulär till de representanter som partierna i fullmäktige har utsett bland sina förtroendevalda. Svaren publiceras på hemsidan och kan även skickas till den som har frågat via e-post.

Trygghetsvandringar

Trygghetsvandringar är en metod för att upptäcka och åtgärda platser som upplevs som otrygga eller bedöms vara osäkra. Ett syfte med att genomföra en trygghetsvandring kan vara att stärka tryggheten så att fler vill och vågar röra sig i sitt närområde. Men trygghetsvandringarna handlar inte bara om trygghet och säkerhet, det är också ett demokratiskt instrument för att förmedla medborgarnas åsikter till beslutsfattare. De som vistas och verkar i närområdet deltar, ofta tillsammans med representanter från kommunen, polisen och organisationer eller föreningar (t.ex. föreningar för ungdomar, äldre eller handikappade).

Alla nätverkskommuner utom Eksjö och Sävsjö har genomfört trygghetsvandringar de senaste åren. Projektgruppen ställde frågan om hur kommunerna använder resultatet av

trygghetsvandringarna i förbättringsarbetet. Mjölby kommun tycker att trygghetsvandringar är ett bra sätt att fånga upp synpunkter på ur ett trygghetsperspektiv. På politiskt initiativ har man genomfört tre trygghetsvandringar under 2009. 2010 fortsätter man i fler områden innan det blir aktuellt att gå tillbaka till områden som redan besökts. En arbetsgrupp med representanter från Bostadsbolaget, Hyresgästföreningen, Polisen, Räddningstjänst, Kommunens brottsförebyggande råd och Tekniska kontoret kommer överens om vilket område och vilken promenadsträckning som är aktuell. Därefter bjuds de boende i området in till vandring, ungefär 20 boende brukar delta. Träffen inleds med information om kommunens trygghetsarbete, om felanmälan och brandsäkerhet samt vikten av att anmäla brott. Därefter genomförs vandringen. Synpunkterna handlar till stor del om buskage, brist på belysning, klotter, skräp och trafikfrågor. Åtgärderna som följer blir således röjning av buskage, komplettering av belysning och motsvarande, i huvudsak med driftsmedel. Resultatet har blivit fler belysningspunkter och tätare belysning på flera platser. I dagsläget görs ingen uppföljning av dessa åtgärder.

I Nässjö kommun genomfördes trygghetsvandringar i Nässjö centrum hösten 2009. Synpunkterna registreras och används i utvecklingsarbetet efter att tekniska serviceförvaltningen har utrett vad som behöver göras och vad som ska prioriteras av det som kom fram under trygghetsvandringen.

Vetlanda använder trygghetsvandringar vid ny- eller ombyggnation av gator och vägar för att fånga upp behov av ändringar. Kommunen vill utöka detta arbete och har under hösten 2009 ansökt om projektfinansiering från Boverket för ändamålet.

Även Karlshamns kommun beaktar de synpunkter som kommer fram under trygghetsvandringarna när det gäller belysning, buskage, beläggningar m.m.

3.2.3 SCB:s Medborgarenkät

Medborgarenkäten genomförs av SCB på uppdrag av kommuner och är en enkätundersökning där man ställer frågor till medborgarna om hur nöjda de är med sin kommun. Gator och vägar samt gång- och cykelvägar är två verksamhetsområden som ingår. Eksjö, Karlshamn, Ljungby, Mjölby och Nässjö har genomfört Medborgarenkäten någon gång under perioden 2007-2009.

Tabellen nedan visar resultatet mätt i NMI, nöjd-medborgar-index för gator och vägar respektive gång- och cykelvägar. NMI mäter hur nöjda medborgarna är med den verksamhet som kommunen erbjuder på en skala mellan 0 och 100.

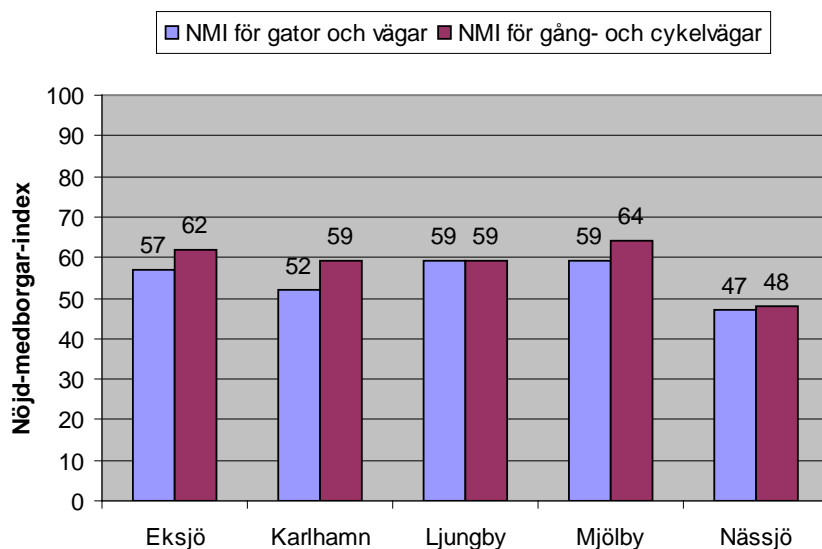


Diagram 1. Resultat SCB:s Medborgarenkät, nöjd-medborgar-index 0-100.

I alla kommuner utom Ljungby är medborgarna mer nöjda med gång- och cykelvägarna än med gator och vägar. Nässjö ligger betydligt lägre än övriga kommuner i båda kategorierna.

3.2.4 Resultat webbgranskning 2010

2008 genomförde SKL en stor webbgranskning av alla kommuners webbplatser i hela Sverige. Det resultatet presenterades våren 2009. Eftersom flera av nätverkskommunerna har arbetat om sina webbplatser efter granskningen ville nätverket ha ett mer aktuellt resultat. Därför fick en praktikant på Mjölby kommun i uppdrag att granska nätverkskommunernas webbplatser med hjälp av samma metod och frågor som SKL använde sig av. Undersökningen genomfördes i februari 2010. Resultatet ska ses som en ögonblicksbild av hur en person upplever informationen just då.

Inom området gator och vägar finns nio frågor som man ska hitta svaret på. Om svar inte hittats inom 2 minuter har det noterats som att svaret inte finns. Om det trots undersökningen skulle finnas så är det troligen så svårt att hitta att det inte kommer att hittas av medborgaren. Detta ska tas som en indikation på att funktionaliteten bör ses över. Grön färg betyder att svaret på frågan finns och ger tre poäng, gul färg att det delvis finns och ger ett poäng och röd färg att svaret saknas vilket ger noll poäng. Tolkningen av ”delvis finns” är generös – finns något nämnt så får man ett gult svar. Därefter ges en procentuell andel svar på frågorna inom verksamhetsområdet.

Tabell 2. Dackennätverkets webbgranskning februari 2010. Två minuter per fråga:
Grön= svaret finns, gul= svaret finns delvis, röd= svar saknas.

Samhällsbyggnad - Gator & vägar webb 2010 (9 frågor)	Finns det information om vem som ansvarar för olika vägar och gator.	Finns det information om hur man felanmäler	Finns det information om snöröjning och vägunderhåll.	Finns det information om hur ofta gator och vägar städas?	Finns det information om aktuella trafikstörningar.	Finns det information om parkeringsfrågor, var man kan parkera, vad det kostar etc.	Finns det kartor över gång- och cykelvägar?	Finns det information om Servicedeklaration/motsvarande för verksamheten	Finns det information om hur och till vem man kan framföra synpunkter och klagomål.	Summa (Max=27)	Andel (%) av maxpoäng
Karlshamn	3	3	3	0	1	0	0	0	0	10	37
Ljungby	3	3	3	0	3	1	0	0	1	14	52
Mjölby	3	3	3	0	1	3	3	0	3	19	70
Vetlanda	3	3	3	0	1	3	3	3	3	22	81
Aneby	1	1	3	0	0	0	0	0	1	6	22
Eksjö	1	1	3	0	0	3	0	0	3	11	41
Nässjö	3	1	3	1	0	3	0	0	3	14	52
Sävsjö	3	3	3	1	0	0	0	3	1	14	52

Vetlanda och Mjölby kommuns webbplatser fick överlägset högst maxpoäng med 81 respektive 70 procent av maxpoäng. Lägst har Karlshamn med 37 procent.

Alla kommuner har lättillgänglig information om snöröjning och underhåll enligt undersökningen. Även information om vem som ansvarar för olika gator och vägar är lätt att hitta i de flesta kommuner. Det är anmärkningsvärt att servicedeklarationer eller motsvarande är så svåra att hitta hos de flesta, med tanke att hemsidan är en vanlig informationskanal för detta. Även information om aktuella trafikstörningar finns inte eller finns bara delvis i alla kommuner utom Ljungby. Kanske är det mer ett stortstadsproblem där trafikstörningar kan få stora effekter?

Sävsjö kommun påpekar när det gäller frågan om det finns information om parkeringsfrågor, var man skall parkera, vad det kostar etc. att informationen saknas på grund av att Sävsjö inte tar ut några parkeringsavgifter. Lite samma sak är det med kartor över gång- och cykelvägar eftersom det är något som inte alla kommuner har ens i pappersformat. Resultatet "svar saknas" kan med andra ord dels betyda att informationen finns på webbplatsen men är svår att hitta snabbt, dels att informationen inte finns överhuvudtaget av olika anledningar.

3.3 Reflektioner

Inom området tjänstegarantier finns det en stor utvecklingspotential hos nätverkskommunerna. Vetlanda är på gång med mer omfattande tjänstegarantier/servicedeklarationer. Nätverket ser en viss problematik med själva namnet "tjänstegarantier" eftersom det kan uppfattas av allmänheten som att kommunen verkligen lämnar en garanti, och att de därmed kan förvänta sig någon form av kompensation om garantin inte uppfylls. När det gäller uppföljningen av tjänstegarantierna finns också en hel del att utveckla.

Vetlanda och Ljungby är de kommuner som sticker ut när det gäller synpunktshandling. Man kan tycka att det är förvånande att inte fler kommuner i nätverket har ett system eller program för att hantera synpunkter från medborgarna på ett mer systematiskt sätt. Det underlättar externt genom att det blir lättare för medborgaren att följa sitt ärende, som i Ljungbys fall. Även internt förenklar en systematisk ärendehantering genom att det blir lättare att hålla koll på ärenden och felanmälan, föra statistik över dem och följa upp dem. Det mer traditionella

systemet är också betydligt mer beroende av att rätt fråga hamnar hos rätt tjänsteman och inte kommer bort på vägen.

Sävsjö är ensam om att belöna den som felanmäler. Kanske handlar det om vilket synsätt man har på medborgarnas synpunkter – tycker man att medborgarna mest gnäller och klagar hela tiden eller ser man allmänhetens synpunkter som ett viktigt verktyg för att hålla hög kvalitet på verksamheten? Brist på resurser i verksamheten kan bidra till att medborgarnas klagomål blir en negativ faktor för den som tar emot och förväntas åtgärda dem.

För medborgarna ska det vara enkelt att komma i kontakt både med den som beställer och den som utför skötsel och underhåll av gator och parker. Vissa synpunkter och önskemål hör ju hemma på beställarsidan, andra på utförarsidan och ingen kan förvänta sig att allmänheten ska veta skillnaden. Det krävs därför att kommunikationskanalerna mellan de båda sidorna är samordnade för att inte krångla till det när en medborgare söker kontakt. Finns de olika rollerna i samma organisation är detta oftast inte något stort problem. Om utföraren däremot finns utanför kommunorganisationen, kanske t.o.m. med flera utförare inom samma verksamhetsområde, är utmaningen lite större.

Samma sak gäller även information till medborgarna på kommunens webbplats. Även om ett kommunalt bolag (med egen webbplats) är utförare ska det vara enkelt och smidigt att hitta information på kommunens webbsidor.

Erfarenheterna av trygghetsvandringarna tolkar vi som positiva för de kommuner som har genomfört dem. Det är en metod som inbjuder till dialog och konkreta diskussioner samtidigt som ansvariga tjänstemän och politiker kan få nya perspektiv på hur närmiljön uppfattas av dem som vistas där. Det skulle vara intressant att följa upp de åtgärder som vidtagits efter en trygghetsvandring har genomförts – har åtgärderna bidragit till ökad trygghet och säkerhet?

Medborgarundersökningens resultat visar att medborgarna är mer nöjda med gång- och cykelvägar än med gator och vägar. I Ljungby har de båda verksamhetsområdena dock fått samma NMI. Nässjö är den kommun som sticker ut med lägst NMI. En kommuns resultat inom ett visst verksamhetsområde ska dock ställas i relation till övriga NMI-resultat i den kommunen, inte jämföras med övriga kommuners NMI.

4 Parkmark

4.1 Utgångspunkt och beskrivning

Parkmark är en plats för avkoppling, lärande, upplevelser, lek och rekreation. En tillgång för människor, djur och den biologiska mångfalden. Parker och grönytor har ett stort värde för invånarna och har också blivit ett allt vanligare sätt för kommuner att höja sin attraktivitet. Mer än 80 procent av befolkningen i landet bor i tätort och vi har samtidigt god tillgång till grönområden, parker eller natur bara genom en promenad från bostaden.

Dackenätverket har undersökt hur kommunernas parkverksamhet bedrivs. Vi har i huvudsak studerat volymer och ytor samt kostnader för parkmark. Dackenätverket är ett av de första jämförelsenätverk som undersöker parkverksamhet. Arbetet har därför till stora delar bestått i att tolka och definiera volymer och kostnader. Nätverket Måttbandets rapport *Drift av kommunala gator och parker* har tagit fram definitioner vilket är ett arbete som bör fortsätta av fler nätverk.

Nätverket har undersökt möjligheterna att jämföra verksamhetens kostnader med invånarnas upplevelser av parker, men det har inte kunnat genomföras under den korta tid rapporten tagits fram.

4.2 Resultat

4.2.1 Definitioner av parkmark

Nätverket har avgränsat parkmark till områden där det bedrivs skötsel minst en gång per år. Grönytor vid vägområde har exkluderats. Begreppet parkmark kan dock ha olika uttryck och någon vedertagen definition har inte nätverket kunnat luta sig emot. Istället beskrivs de olika delarna inom parkmarken nedan.

Prydnadsparken har välansade gräsmattor, anlagda gångar med sittbänkar, pampiga träd, buskage och blomsterrabatter. Här finns ofta offentlig utsmyckning i form av konstverk gärna kopplat till eller i anslutning av vatten. Bra belysning finns för att ge trygghet när mörkret faller på. Prydnadsparken är den mest kostsamma delen av parkverksamheten.

I bostadsområden finns parkmark för att ge skydd mellan bostäder men också för att ge utrymme för lek och rekreation, klippta områden med lekplatser och bollplaner. Parkmark är också de grönområden som ligger som skydd mellan bebyggelse och vägar, men som samtidigt har betydelse för barns lek och som promenadområde.

Naturpark är en bit skog eller hagmark som sparats och blivit park. Sly röjs med jämna intervaller, här kan finnas ängsytor som slås en gång om året, men inte klippta gräsytor. Naturparken kan också innehålla kulturhistoriska platser med t.ex. gravkullar. Naturmark/naturpark sköts med mycket små skötselinsatser men kan ändå vara ”parkmark” enligt detaljplanebestämmelserna.

Nätverket har inte nått ända fram när det gäller att fastställa jämförbara kostnader för drift och underhåll. Måtten som redovisas i rapporten ska därför ses som ett underlag för att gå vidare

med jämförelsearbetet. Ett skäl är att de uppmätta ytorna inte alltid är aktuella. Några kommuner har med precision kartlagt och mätt in de arealer som ingår i verksamhetens åtagande men hos några är mängduppgifterna endast uppskattade, vilket självklart också påverkar måtten nedan.

4.2.2 Anlagd parkmark

Nätverket har sammanställt total anlagd parkmark i kommunerna. Eftersom definitionerna för parkmark är otydliga är kommunernas lämnade uppgifter för ytor osäkra. Dackenätverket är det första nätverket som redovisar volymmått på parkmark.

Tabell 3. Yta anlagd parkmark (m²)

	Eksjö	Karlshamn	Ljungby	Mjölby	Nässjö	Sävsjö	Vetlanda
Gräsytor	483 000	900 747	1 113 560	973 100	600 877	420 000	1 527 500
Rabatter	8 840	57 350	10 388	14 163	43 193	100 000	11 880
Naturmark	1 014 700	2 306 300	717 927	1 254 250	1 437 500	1 170 000	840 000
Totalt	1 506 540	3 264 397	1 841 875	2 241 513	2 081 570	1 690 000	2 379 380

Ytorna för gräs och naturmark varierar, vilket kan bero på hur man klassar ytorna. Karlshamn, Nässjö och Sävsjö har stora ytor med rabatter. Sävsjö har medvetet satsat på perenna växter i gatu- och boendemiljöer. Karlshamn har stora ytor naturmark, trots att kommunen den till totalytan är minst bland jämförelsekommunerna. Uppgifter om naturmark har i möjligaste mån exkluderats i nedanstående nyckeltal, eftersom driftkostnaderna till övervägande delar härrör till gräsytor och rabatter.

Måttet nedan anger anlagda parkmarksyta exklusive naturmark per invånare, vilket naturligtvis är beroende av hur stor kommunen är, hur stor glesbygd och skog kommunen har samt antal tätorter. Det ger dock en indikation på invånarnas tillgång till anlagda parker i kommunen. Måttet säger självklart inte något om hur attraktiva parkerna är.

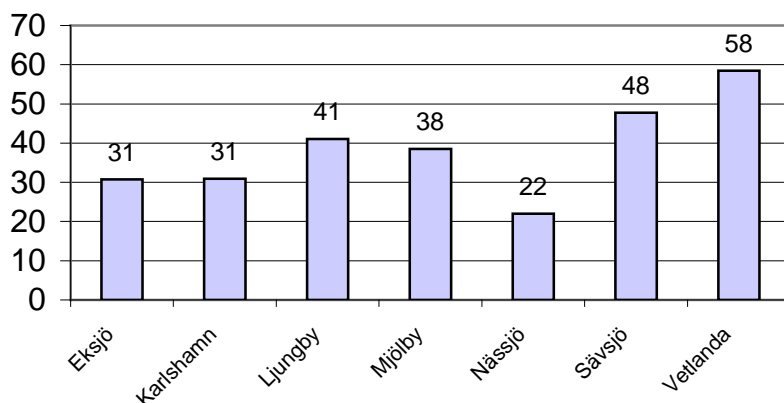


Diagram 2. Areal anlagd park m² per invånare

Diagrammet ovan visar att Vetlanda har mer än dubbelt så stor yta parkmark per invånare än flera andra kommuner. Det säger självklart inte något om attraktiviteten på parkerna. Vetlanda och Sävsjö har den största ytan parkmark per invånare, vilket är noterbart eftersom Vetlanda till ytan är mer än dubbelt så stor än Sävsjö. Sävsjö har som sagt profilerat sin parkverksamhet. Nässjö har minst yta. Måttet är svårtolkat eftersom kommunerna är olika stora. Nätverket har diskuterat i termer av att ställa parkmarksytorna i relation mot någon referenspunkt, t.ex. kommunareal, tätortsgrad, andel invånare i tätort etc. Nedanstående tabell anger kommunernas landareal.

Tabell 4. Kommunernas landareal i kvadratkilometer.

	Eksjö	Karlshamn	Ljungby	Mjölby	Nässjö	Sävsjö	Vetlanda
Landareal (2008) kvkm	804	491	1 758	549	935	683	1 510

4.2.3 Gräsytor

Nedan redovisas fördelningen av gräsytor på prydnadsgräsmattor, bruksgräs/måttning och slaghackning/äng. Ungefärliga skötselprogram för de olika grönyterna är följande:

Prydnadsgräsmatta	1-2 gånger/vecka
Bruksgräsmatta / måttning	1-3 gånger/månad
Slaghackning / äng	2-3 gånger/år

Generellt kan man säga att skötseln av prydnadsgräsmattor innebär en dubbelt så stor kostnadsnivå som bruksgräsmattor. Jämförbart med slaghackning är prydnadsgräset 4-5 gånger så kostnadskrävande. Diagrammen visar hur gräsyterna fördelas på de olika skötselnivåerna. (Sävsjö har inte kunnat särredovisa gräsyterna.)

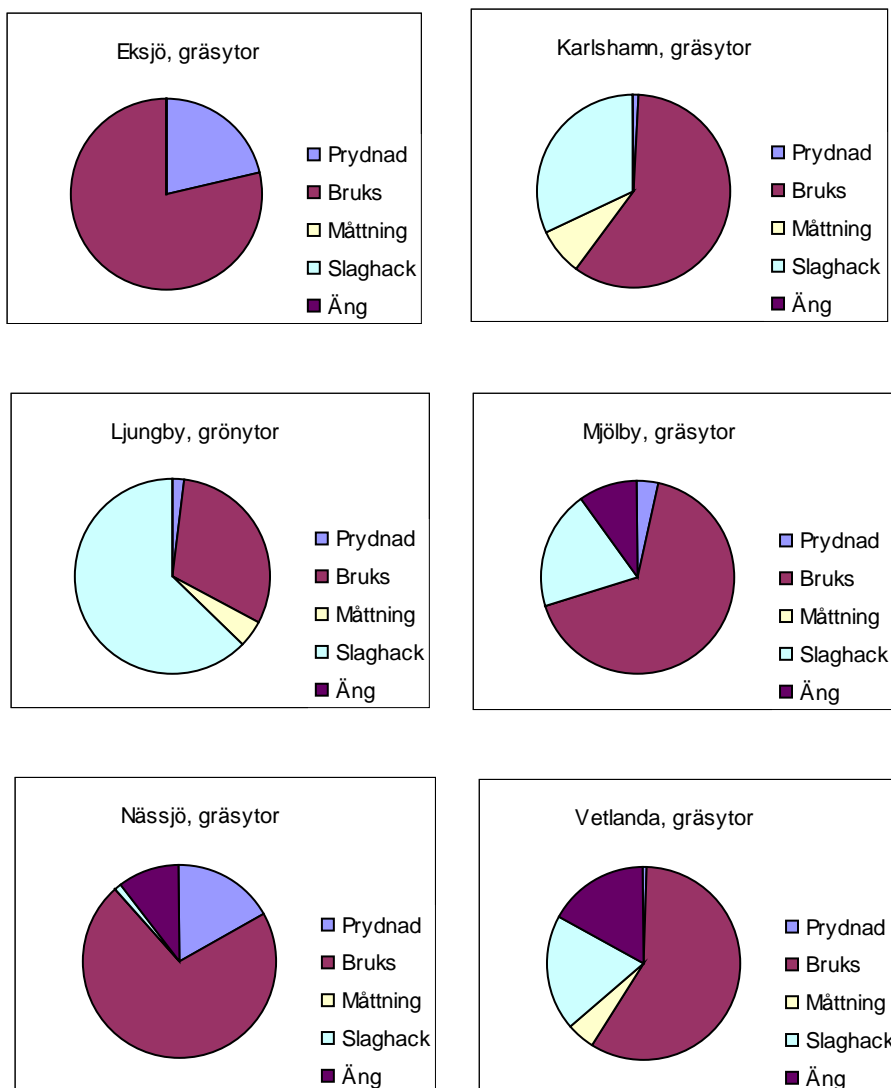


Diagram 3. Fördelning på olika skötselnivåer för gräsytor.

Diagrammen visar en relativt samstämmig bild. Gräsytorna består i de flesta kommunerna till mellan 75 procent av bruksgräsmatta, som sköts 1-2 gånger i månaden. Ljungby har relativt övriga kommuner en stor andel slaghackning/äng som sköts mer sällan. Eksjö och Nässjö har en stor andel prydnadsgräsmatta som sköts 1-2 gånger per vecka. Nässjö har den största andelen prydnadsgräsmatta och en mycket liten andel slaghackning, som sköts 1-2 gånger per år.

Diagrammen väcker direkt frågan; vad betyder skillnaderna för kostnadsnivån? Nätverket har inte kunnat se samband mellan ytor och kostnader, vilket delvis kan bero på att uppgifterna behöver verifieras ytterligare.

Eftersom budgetanslagen till parkverksamhet varit begränsad i flera kommuner vore det intressant att se hur grönytorna var ett antal år tillbaka i tiden, men sådana data finns ej tillgängliga.

4.2.4 Parkunderhåll - kronor per invånare

Nätverket har lagt ned stor arbetsinsats för att fastställa definitioner för kostnader av parkmark. Eftersom organisation, arbetssätt och beräkningsunderlag skiljer sig har vi inte nått ända fram. Det finns flera osäkerheter i kostnadsdefinitionerna. Flera kommuner har inte aktuell statistik för ytor, i vissa kommuner har det varit svårt att särskilja kostnader för badplatser, naturmark etc. Nätverket har dock jämfört de kostnadsredovisningar som lämnats av i rapporten med de kostnader som redovisats i räkenskapsammandraget (kommunernas bokslut 2008). Med något mindre undantag stämmer kostnadsnivåerna kommunerna emellan. Kostnadsmåttet bör dock tolkas med försiktighet och ses som en vägledning för fortsatt arbete.

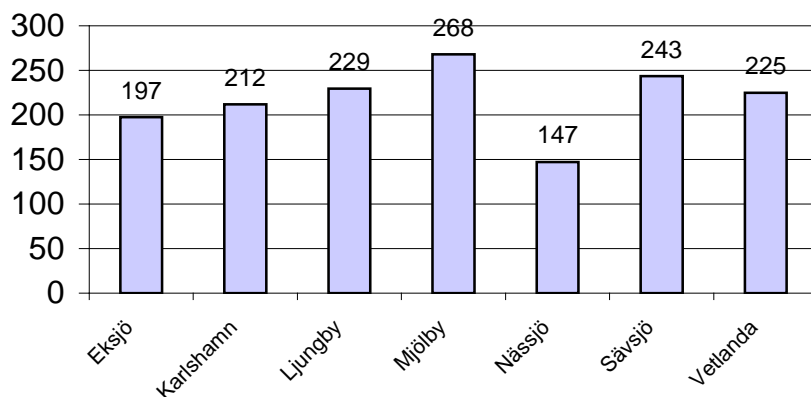


Diagram 4. Parkunderhåll kr/invånare

Måttet anger kommunernas kostnadsnivå fördelat per invånare, vilket ger en viss indikation på hur kommunen prioriterar parkskötseln. Mjölby har högst kostnad per invånare. Det är noterbart att Nässjö har lägst kostnad per invånare och samtidigt den minsta ytan parkmark per invånare. Det vore intressant att undersöka detta närmare för att eventuellt kunna analysera samband mellan ytor, kvalitet och kostnader.

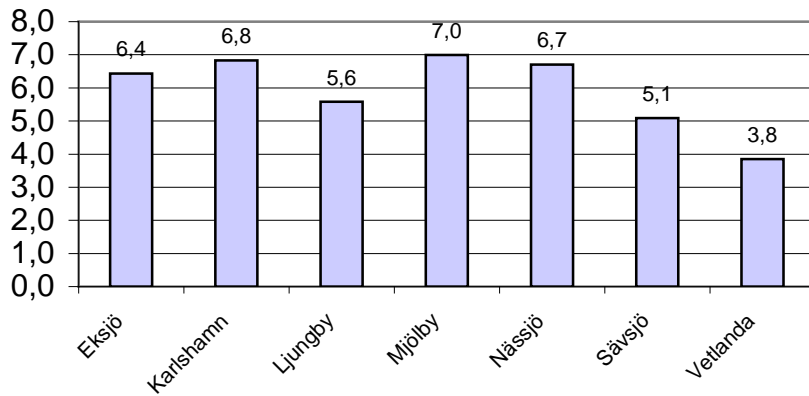


Diagram 5. Parkunderhåll kr/m² anlagd parkyta, exkl. naturmark

Vetlanda har lägst kostnad per anlagd kvadratmeter parkmark medan Mjölby har högst kostnad, följt av Karlshamn och Nässjö. Detta mått är egentligen det mest relevanta eftersom verksamhetens kostnader ställs emot de ytor som ingår i skötseln.

4.3 Goda exempel

Av nätverkskommunerna är det Karlshamn och Sävsjö som profilerar och marknadsför sig som ”parkstäder”. Nedan ges några exempel från dessa kommuner.

Karlshamns Rosengård

Karlshamns kommuns främsta finpark kallas för Rosengården och ligger i anslutning till Vägga gymnasieskola. Där finner du bland annat ett rosarium, vackra utplanteringsväxter och flera skulpturer.



Bild 2. Karlshamns rosengård.

Sävsjö Trädgård

Sävsjö kommun har en hög ambition att utveckla en tradition som trädgårdskommun. Planteringarna i gatumiljön är ett kännetecken för Sävsjö och något som skiljer sig från många andra kommuner i landet.



Bild 3. Perenner i gatumiljö i Sävsjö.

I samband med stora infrastrukturprojekt planterades mycket perenner i anslutning till tunnlar och viadukter. Istället för att plantera gräs som kräver mycket skötsel, skapades planteringar med många perenner tätt planterade. Idag är Sävsjö trädgård ett begrepp som är känt i hela Sverige och detta beror till stor del på mycket engagerat arbete från stadsträdgårdsmästaren och hans team.

4.4 Reflektioner

En slutsats nätverket drar efter att ha jämfört parkmark är att det finns behov av att förbättra verksamhetsstatistiken. För att kunna svara upp mot frågor verksamhetens effektivitet behöver kommunerna arbeta fram databaser med volymuppgifter så att möjligheterna att få fram bättre jämförelser ökar. Vissa kommuner har kartlagt och mätt in de arealer som ingår i verksamhetens åtagande, men hos andra kommuner är mängduppgifterna uppskattade. Hur kan bättre underlag skapas för kostnadsjämförelser?

Osäkerheterna gör att nätverket avstår ifrån att dra slutsatser mellan kvalitet och kostnadsnivåer. Materialet väcker ändå frågan hur kommunerna prioriterar parkverksamheten? Ett bättre underlag över kostnader och kvalitet ger ett bättre underlag för politiska prioriteringar i kommunerna. Parkverksamheterna har som många andra verksamheter utsatts för budgetneddragningar de senaste åren vilket har medfört att samma ytor ska skötas till en mindre peng. Det har i flera kommuner medfört att man koncentrerat skötsel till färre platser och minskat skötseln på exempelvis ytterområden. Men är det inte politiken som ska ange prioriteringar? På vilka grunder görs dessa prioriteringar idag?

Självklart vore det intressant för såväl kommunledning som invånare att sedan ställa dessa kostnader mot upplevelsen av parkerna i kommunerna. Här har medborgarundersökningar och enkäter ett stort värde.

En erfarenhet i jämförelsearbetet är att i de kommuner där kommunala bolag utför drift och underhåll i parker har den detaljerade uppföljningen av exempelvis parkytor försämrats. Det är något nätverket har uppmärksammat. I kommuner där det genomförts offentliga upphandlingar har förfrågningsunderlagen innehållit detaljerade uppgifter på ytor och skötselnivåer.

Nätverket har noterat att flera kommuner saknar stadsarkitekt eller stadsträdgårdsmästare det kan vara svårt att bibehålla planerarkompetens i kommunen. Planerarkompetens är självklart viktig för utvecklingen och inte minst för att bedriva en effektiv verksamhet och ha en långsiktig övergripande planering.

Vissa kommuner vittnar om att sponsring blivit vanligare. Initiativ från privata aktörer och organisationer bekostar en parkmiljö eller en lekplats. Däremot kan det innebära att kommunen på kort sikt får ett större åtagande för att sköta drift och underhåll.

Slutligen vill nätverket ge en reflektion kring begreppet anlagd parkmark. En annan utgångspunkt skulle kunna vara begreppet *bostadsnära natur* (Boverket, 2007) som inrymmer betydligt mer. Förutom parker inkluderas även kolonilottsområden, tätortsnära skog, beteslandskap och natur- och kulturlandskap. I forskningen har 300 meter visat sig vara ett gränsvärde för hur långt man är beredd att gå till ett grönområde för att man ska använda det ofta. Genom geostatistiska undersökningar är en 300-meters-gräns möjligt att ha med i den fysiska planeringen.

Bostadsnära natur omfattar tre aspekter som alltid bör följa med i den fysiska planeringen:

- Tillgång – den faktiska resursen som bostadsnära natur utgör
- Nåbarhet – den faktiska och upplevda tillgängligheten till denna natur
- Kvalitet – den bostadsnära naturens storlek, innehåll och värden.

Att jämföra utifrån dessa tre aspekter vore en riktig utmaning!

5 Lekplatser



5.1 Utgångspunkt och beskrivning

”Alla barn har rätt till lek i en stimulerande, trygg och lämplig miljö, vilket FN:s konvention om barnets rättigheter understryker. Samhällets olika organ ska känna ansvar för olycksfallsförebyggande arbete samt möjliggöra aktivt deltagande i samhället för **alla** barn.”
Utdrag ur Regler i Sverige för lekplatser och lekredskap, (Boverket, Konsumentverket, Sveriges Kommuner och Landsting).

Regler finns i Plan- och bygglagen och i Produktsäkerhetslagen. Gemensamma Europa-standarder började gälla 1999 och reviderades 2008. Kommunens byggnadsnämnd är tillsynsmyndighet för säkerhet och tillgänglighet på lekplatser i kommunen, med stöd av plan- och bygglagen.

I kommunerna är det oftast parkverksamheten som ansvarar för de allmänna lekplatserna. Förskolor och skolor, fastighetsbolag m.fl., ansvarar ofta för lekplatser på skolor och förskolor. Initialt planerade nätverket att jämföra samtliga lekplatser. Den tänkta definitionen på lekplats var då en yta med lekredskap där kommunen har besiktningansvar, inklusive förskolor och skolgårdars lekplatser där allmänheten har tillgång. Att ta med lekplatser vid skolor och förskolor visade sig senare vara svårt eftersom ansvar, organisation och ekonomisk redovisning för dessa lekplatser skiljer sig mycket åt i de olika kommunerna. Därför omfattar jämförelsetalen endast de ”allmänna” lekplatserna.

Nätverket har inte haft möjlighet att mäta aktiviteten på lekplatserna. Några uppgifter från medborgarundersökningar eller dylikt har vi inte funnit för att få ett mått för nöjdheten med lekplatser. Sett ur ett medborgarperspektiv hade detta varit önskvärt.

Lekplatser är väsentliga för att skapa en god livsmiljö och attrahera barnfamiljer. De har ett stort värde för invånarna och kan bidra till förnyring i kommunerna genom att göra kommunen mer attraktiv för inflyttare som har barn.

5.2 Resultat - jämförelser

Tabell 5. Antal barn 0-12 år, antal lekplatser och kostnader för drift 2008 och 2009.

Kommun	Antal barn 0-12 år 2009	Antal lekplatser exkl förskolor, skolor	varav med EU-standard	Kostnad drift av lekplatser 2008	Kostnad drift av lekplatser 2009
Eksjö	2 116	48	44	526 000 ca*	600 000 ca*
Karlshamn	3 909	56	56	1 379 000	1 608 000
Ljungby	3 706	57	51	550 000	575 000
Mjölby	3 658	54	54	483 000	635 000
Nässjö	4 126	52	52	640 000	690 000
Sävsjö	1 566	29	29	212 000	171 000
Vetlanda	3 691	69	75%; övr ny sand	1 565 000	1 709 000

* uppskattad kostnad

5.2.1 Lekplatsers attraktionskraft

De faktorer som avgör om en lekplats är attraktiv tycks genomgående vara närheten för barnfamiljer, nyligen ombyggda lekplatser med nya lekredskap och många lekredskap med anpassning för olika åldrar.

Sävsjö har en naturlekplats, vilken är den mest populära lekplatsen i kommunen. Den är placerad i en naturlig miljö och lätt åtkomlig. Stadsparken i Nässjö centrum har mycket och modern lekutrustning och vintertid finns där även en liten konstfrusen isbana för mindre barn. I Vetlanda finns hinderbanor i centralorten med rör, stockar och stubbar. Man har också en naturpark i en av de mindre orterna.

5.2.2 Tillbudsrapportering/felanmälan

Samtliga kommuner åtgärdar felanmälningar direkt genom reparation eller avstängning/borttagande av redskap. I Sävsjö rapporterar vårdcentralen, liksom skolsköterska olyckstillbud till följd av lekplatsolycka. Parkavdelningen får del av denna statistik.

Drift och tillsyn av lekplatser sker minst en gång per vecka i samtliga kommuner och sköts av parkenhet/intern utförarenhet. Alla kommuner låter utföra besiktning av lekplatserna en gång per år, Sävsjö gör det dock två gånger per år.

5.2.3 Utveckling

Många kommuner har minskat antalet lekplatser i samband med ombyggnader och EU-anpassning. I Karlshamn har antalet lekplatser minskat från 63 till 56 stycken under den senaste tioårsperioden. I Sävsjö finns ett nämndsbeslut på vilka lekplatser som man skall satsa vidare på och vilka lekplatser som man skall avveckla. I beslutet har man tagit hänsyn till geografiska faktorer. De lekplatser som blir kvar skall bli mer attraktiva. Man både satsar och avvecklar med andra ord.

I Ljungby har man i ett par äldre bostadsområden minskat antalet lekplatser men samtidigt gjort kvarvarande mer attraktiva. I nya villaområden har nya lekplatser tillkommit. Målsättningen är att det i planlagt område skall finnas lekplatser inom 300 meter, utan att korsa barriär. Finns det flera lekplatser i samma område satsar man på en och lägger ned de övriga. Arbete pågår för att alla lekplatser skall uppfylla EU-standarden. Vid renovering och nyanläggning bygger man för att få det tillgängligt för alla barn.

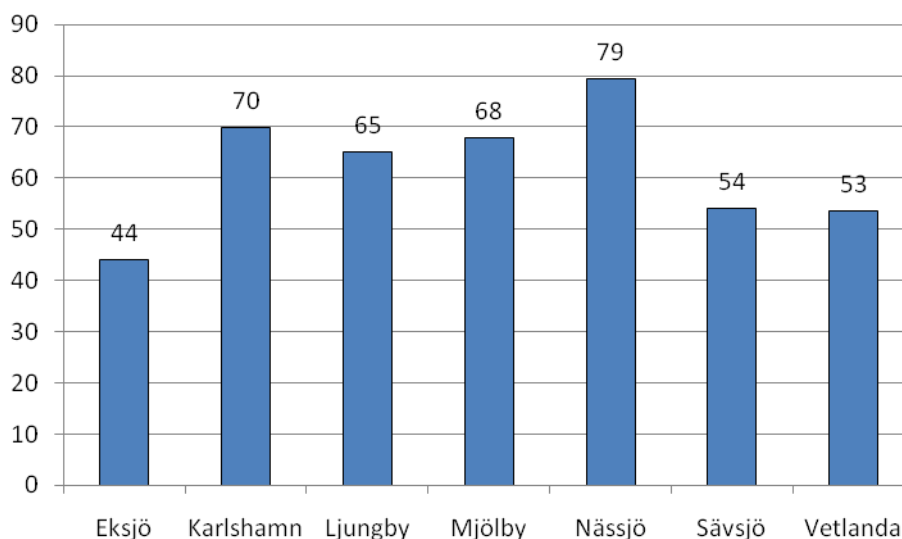


Diagram 6. Antal barn per lekplats

5.2.4 Kostnader

Kostnaderna för att driva lekplatser varierar stort mellan kommunerna. I Karlshamn ligger kostnaden per lekplats högst och är nära fem gånger så hög som i Sävsjö.

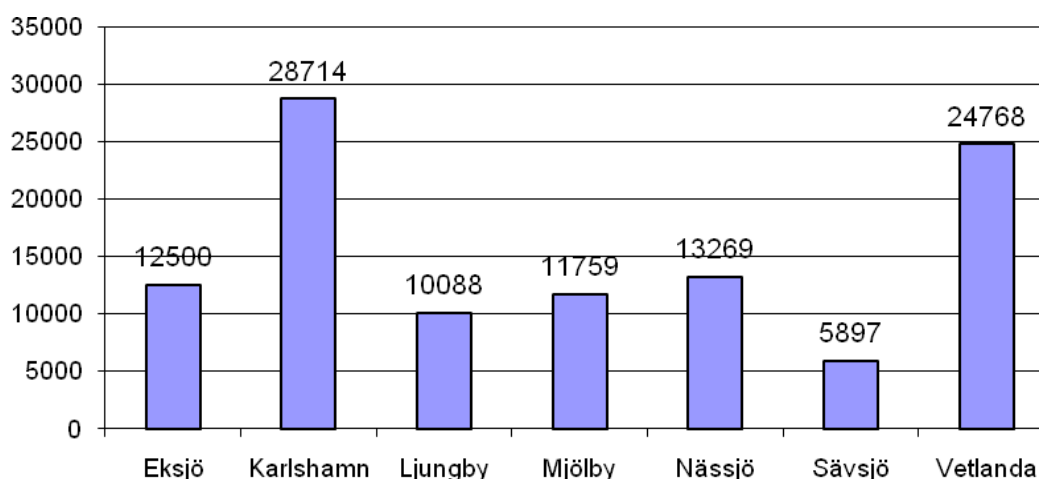


Diagram 7. Genomsnittlig driftskostnad (kr) per allmän lekplats.

Om man jämför hur mycket de olika kommunerna satsar per barn för lekplatserna blir bilden annorlunda. Vetlanda följer av Karlshamn har då de högsta kostnaderna medan Sävsjö också här har lägsta kostnad.

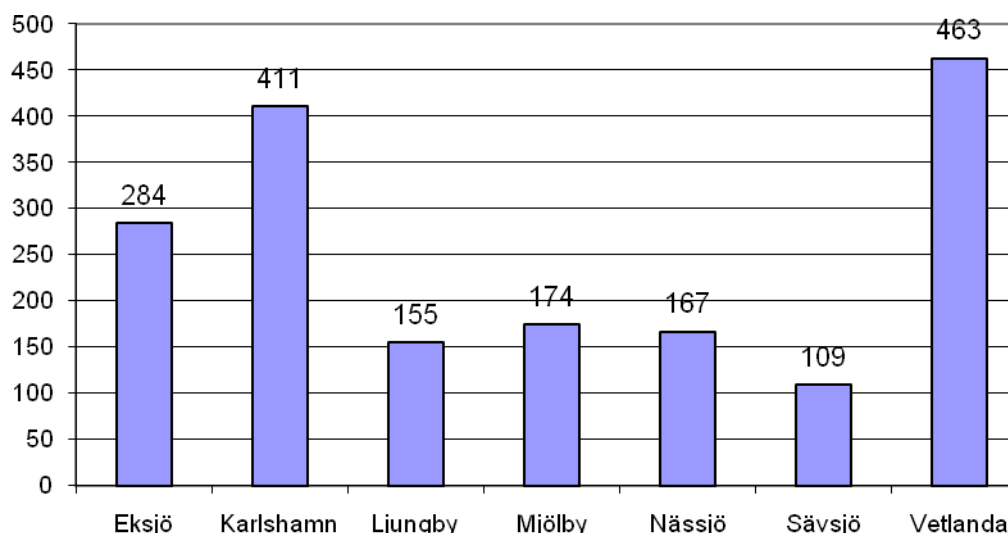


Diagram 8. Genomsnittlig driftskostnad (kr) per barn för allmänna lekplatser.

Kostnaderna hänför sig till 2009 och ska inkludera kapitaltjänstkostnader samt OH-kostnader för verksamheten. De stora skillnaderna i kostnad indikerar att kommunerna budgeterar och redovisar på olika sätt.

5.2.5 Olika syn på skolors och förskolors lekplatser

Det finns olika uppfattningar i kommunerna om tillgänglighet och framförhållning. Enligt Produktsäkerhetslagen (PSL) ska varor och tjänster som tillhandahålls konsumenter vara säkra och får inte orsaka skada på person. Lagen gäller även för varor som tillhandahålls i offentlig miljö som exempelvis lekredskap. Livslängden på lekredskap är lång men oavsett tillverkningsår ska de redskap som tillhandahålls idag uppfylla dagens krav på säkerhet.

Ansvarig för säkerheten på lekplatsen och lekredskapen är fastighetsägaren. Tillverkare och återförsäljare av lekredskap har också ansvar enligt PSL för att de produkter som de tillhandahåller är säkra.

Enligt skadestatistik¹ inträffar varje år i Sverige uppskattningsvis 19 000 olyckor på lekplatser och skolgårdar, bland barn i åldrarna 0-17 år, som är så allvarliga att man behöver uppsöka en akutmottagning. Av dessa olycksfall sker 64 procent på skolgårdar (inklusive lekplatser på skolgårdar) och 36 procent på andra lekplatser. Det är fler pojkar än flickor som skadar sig på både lekplatser och skolgårdar. Flest skador drabbar barn i åldrarna 7-9 år. På lekplatser utanför skolgårdar drabbas mest barn i åldrarna 3-5 år och på skolgårdar barn i åldrarna 10-12 år.

Oavsett om det är skolgård, förskola, villaområde eller bostadsrättsförening har allmänheten alltid tillgång till lekplatsen. Man ska ha gjort lekplatsen otillgänglig genom att inhägna, skylta etc för att kunna hävda att allmänheten inte har tillgång. Inte ens då är det klargjort om det är godkänt att göra så, det finns få rättsfall.

En diskussion har förts i nätverket om hur kommunerna ser på att allmänheten använder lekplatser vid skolor när skolan eller förskolan är stängd. Projektledarna ställde frågan till ansvariga chefer i respektive kommuner:

¹ Svenska data från IDB; EU:s system för bevakning av hem- och fritidsolycksfall

Karlshamn anger att utbildningsförvaltningen utgår från att förskolan/skolan inte är allmänt område när verksamheten är igång, vilket innebär att man kan neka obehöriga tillträde till tomten och lekredskapen. Tydligast är detta på förskolorna där det finns staket, grindar och även i något fall skylt med att förskolans tomt inte är allmänt område. Viss tveksamhet råder vad gäller tolkningen av allmänt område efter verksamhetens slut. Skolornas och förskolornas lekredskap nyttjas av allmänheten i större eller mindre omfattning under helgerna eller efter verksamhetens slut. Parkenheten ansvarar för säkerhet och skötsel på de ”allmänna” lekplatserna, medan fastighetsenheten har ansvaret på skolor och förskolor.

Ljungby anger att de olika lekplatserna brukas av aktuell verksamhet under skoltid/öppetid. Därefter är de tillgängliga för allmänheten.

Mjölby anger att skolor inte är allmän platsmark utan fastighetsmark och därför ska inte dessa lekplatser användas/slitas på efter skoltid. Men det är inte låsta grindar så barn leker ändå...

Nässjö anger att kommunens synsätt i praktiken är att lekplatser på skolor och förskolor bör vara tillgängliga för allmänheten. Några staket eller låsta grindar finns inte. Vid någon skola har man byggt medvetet byggt ”näridrottsplats” och i planeringen ingår att detta på sikt ska ske vid fler enheter. Ansvarsfrågan är man medveten om såväl inom barn- och utbildningsverksamheten som inom parkverksamheten. Den ansvariga för parkverksamheten på utförarsidan anser dock att man inte kan använda lekplatserna inom skol- och förskoleområden utanför verksamhetstid men tycker samtidigt att det är upp till fastighetsägaren att bestämma vad som gäller

Sävsjö anger genom tekniska chefen att grundskolornas lekplatser är öppna för allmänheten. Man ser dessa som allmänna lekplatser. När det gäller förskolan ser man dessa som en stängd lekplats eftersom de är inhägnade. De har dock inte så höga stängsel, så det är därför möjligt att även leka där på tider då förskolan inte har verksamhet.

Vetlanda anger genom sin tekniska förvaltning att alla lekplatser är tillgängliga för allmänheten efter verksamhetstid. Någon speciell skyltning eller information finns inte. Ansvaret ligger på fastighetsägaren för skolorna och på gatuchefen för de övriga lekplatserna.

5.3 Reflektioner

Nätverkets reflektioner kring resultaten visar hur svårt det är att göra jämförelser mellan kommuner. Både formell organisation och syn på allmänhetens tillgång till olika enheter varierar, liksom hur den ekonomiska redovisningen sker.

I andra avseenden finner man likheter. Utvecklingen synes generellt vara att antalet lekplatser minskar samtidigt som man bygger om, bygger nya och rustar upp vissa gamla lekplatser. Ljungby har ett ambitiöst mål att det i planlagt område skall finnas lekplatser inom 300 meter.

Anpassningen till EU-standarderna har kommit långt i kommunerna. Eksjö, Ljungby och Vetlanda har något kvar att åtgärda.

Är lekplatserna handikappanpassade i olika avseenden? (Mycket idéer och information finns på Hjälpmedelsinstitutets hemsida, hi.se – Välkommen till lekplatsen.)

I plan- och bygglagen (1987:10), finns generella krav på tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

Boverkets föreskrifter om enkelt avhjälpna hinder (BFS 2003:19 HIN) innehåller krav på att tillgängligheten på befintliga lekplatser ska förbättras:

”Brister som gör det svårt för barn med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att alls använda lekplatsen samt brister som gör det svårt för föräldrar med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att vistas på lekplatsen tillsammans med sina barn, bör åtgärdas.”

Konsumentverket genomförde under sommaren 2008 en marknadskontroll av lekredskap på 29 lekplatser i fem kommuner. Alla besiktiga lekplatser hade säkerhetsbrister. 24 av lekplatserna hade så allvarliga brister att Konsumentverket krävde omedelbara åtgärder av fastighetsägarna. Konsumentverket genomförde också en tillgänglighetsinventering som visade att många lekplatser har brister i tillgängligheten. Ofta beror det på att underlaget gör det svårt att ta sig fram till lekredskapen och att det är svårt att orientera sig på lekplatsen. De allra flesta lekredskap är dessutom utformade för barn som har fullgod rörelseförmåga och syn.

Några frågeställningar som nätverket finner intressanta är:

- Ingår lekplatser i kommunens strategi i att attrahera fler barnfamiljer?
- Hur roliga är lekplatserna?
- Hur säkra är lekplatserna?
- Olika perspektiv på lekplatserna
 - för föräldrarna: parkering, toaletter, servering/kiosk, regnskydd, inhägnat etc.
 - för barnen: rolighet/lekvärde, spännande och fantasifulla lekredskap
 - för funktionshindrade barn/vuxna: tillgänglighet såväl till lekplatsen som till olika redskap, lämpliga inhägnader, skyltar och disposition som underlättar orientering

Dacke-nätverket har inte undersökt hur roliga lekplatserna är för barnen. Mjölby, Karlshamn och Vetlanda informerar på sina hemsidor om lekplatser och att man där kan ha roligt. På Vetlandas hemsida står det också att de lekplatser som ligger i anslutning till kommunens skolor och förskolor är öppna för allmänheten när skoldagen är slut. Nässjö har en kort information om ansvaret för lekplatser på sin hemsida men inga bilder eller annan information. Eksjö, Ljungby och Sävsjö framhåller inte alls lekplatserna på sina hemsidor. En möjlighet att undersöka detta vore genom intervju-/enkätundersökning eller att man mäter besöksfrekvens.

Avslutningsvis kan konstateras att kommunerna lägger ner en hel del pengar på skolans och förskolors lekplatser men att man inte vill att dessa ska vara tillgängliga för allmänheten. Synen på detta varierar dock mellan kommunerna. Nätverket ställer sig frågan om det är god ekonomisk hushållning att anlägga fina lekutrustningar på skolgårdar utan att allmänheten har tillgång till dessa efter skoltid?

6 Gator och vägar samt gång- och cykelvägar

6.1 Utgångspunkt och beskrivning

Att hålla ett gatunät som är säkert, tryggt och tillgängligt för alla är en viktig uppgift för kommunerna. Staten, kommunerna och enskilda svarar för landets väghållning. Sveriges vägnät består av ca 9 850 mil statliga vägar, 4 100 mil kommunala gator och vägar och ca 43 000 mil enskilda vägar. En stor andel av de enskilda vägarna är skogsbilvägar som i många fall inte är öppna för allmän motorfordonstrafik.

Kommunerna svarar alltså för en betydande del av vägnätet. De totala kostnaderna för kommunernas väghållning uppgick 2007 till ca 6 miljarder kronor. De tre största posterna i kommunernas kostnader för väghållningen utgörs av vinterväghållningen (28 %), gatubelysningen (25 %) och beläggningsunderhåll (20 %) (Uppgift från SKL, 2005).

God väghållning krävs för att upprätthålla en hög trafiksäkerhet och en god tillgänglighet för alla. För oskyddade trafikanter i synnerhet är bra beläggningsunderhåll och omsorgsfull vinterväghållning grundbultar i trafiksäkerheten, eftersom många olyckor orsakas av brister i just dessa delar av vägars skötsel.

Utgångspunkten för nätverket var att jämföra gator och vägar ur flera perspektiv; både avseende kostnader och kvalitet. Nätverkets arbete har dock till stora delar bestått i att ta fram basdata och tolka definitioner av volymer och kostnadsbegrepp. I det här kapitlet behandlas kommunernas ytor av gator och vägar och kostnaden för drift och underhåll. Enskilda vägar och belysning behandlas för sig i nästkommande kapitel. Kommunens kostnader bör självklart ställas emot den upplevda kvaliteten, vilket tyvärr inte kunnat beskrivas i det här avsnittet.

6.2 Resultat

Redovisningen av kostnader för underhåll och drift av kommunala gator, vägar samt belysning är i många kommuner otydliga. Kommunerna har olika sätt att följa upp och redovisa kostnader för t ex beläggningsunderhåll, vilket flera andra jämförelsenätverk vittnar om. Dackennätverket har haft problem att samla in data över volymer, såsom ytor för olika vägtyper. Dessa mått bör därför beläggas med en ”varningstriangel”.

6.2.1 Total drift- och underhållskostnad per invånare (exkl. belysning och kapitalkostnader)

Nätverket har sammanställt totala drift- och underhållskostnader för kommunala gator och vägar. Även ytorna av kommunala gator och vägar (kvadratmeter) har tagits fram. I ytorna ingår även gång- och cykelväg. För Karlshamn och Sävsjö ingår även enskilda vägar där kommuner har övertagit underhållsansvaret. Det gör att det kommunala ansvaret för vägnätet är större relativt andra kommuner och därmed påverkas jämförelsemåtten. Det är dock denna yta som de kommande jämförelsemåtten baseras på, se tabell nedan.

Tabell 6. Antal kvadratmeter kommunala gator och vägar där kommunen har underhållsansvaret

	Eksjö	Karlshamn	Ljungby	Mjölby	Nässjö	Sävsjö	Vetlanda
Kommunala gator och GC-vägar	920 000	3 645 400	1 694 278	1 432 252	2 284 800	1 058 000	1 264 000

Gatunätet påverkas av en rad faktorer så ovanstående uppgift säger inte så mycket. Det är dock denna yta som de kommande jämförelsemåtten baseras på.

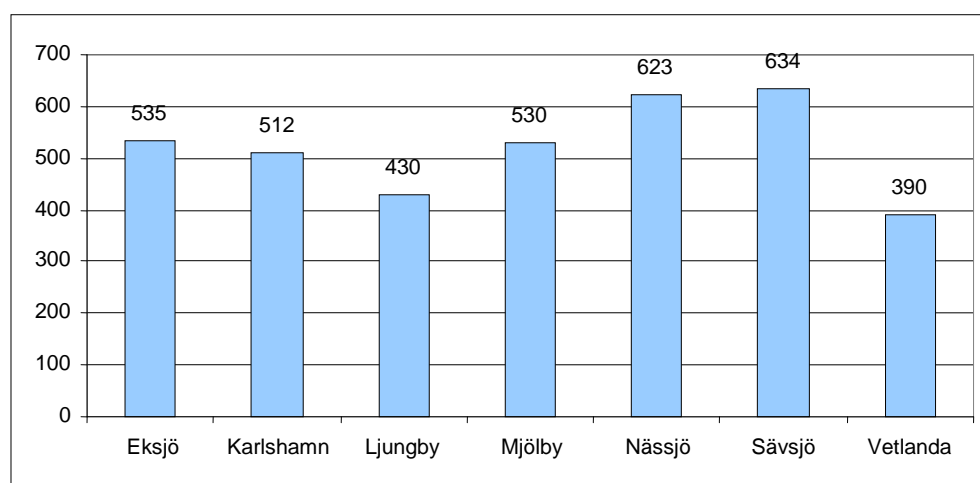


Diagram 9. Total drift- och underhållskostnad per invånare (exkl. belysning och kapitalkostnader)

Kostnadsnivån varierar mellan Vetlandas 390 kronor per invånare och Sävsjös 634 kronor per invånare. Sävsjö har tagit över ansvaret för flera enskilda vägar, vilket medför högre driftskostnader relativt antal invånare i kommunen. Vetlanda har haft ett mycket lågt anslag för beläggningsunderhåll under 2009 vilket kan förklara den låga kostnadsnivån.

Nätverket har inte gått djupare i analyserna, utan vill snarare att redovisningarna väcker frågor. Hur effektiva är kommunerna i drift och underhåll av gatunätet? Hur prioriterar kommunernas i underhåll och investeringstakt?

6.2.2 Total drift- och underhållskostnad per kvadratmeter (exkl. belysning och kapitalkostnader)

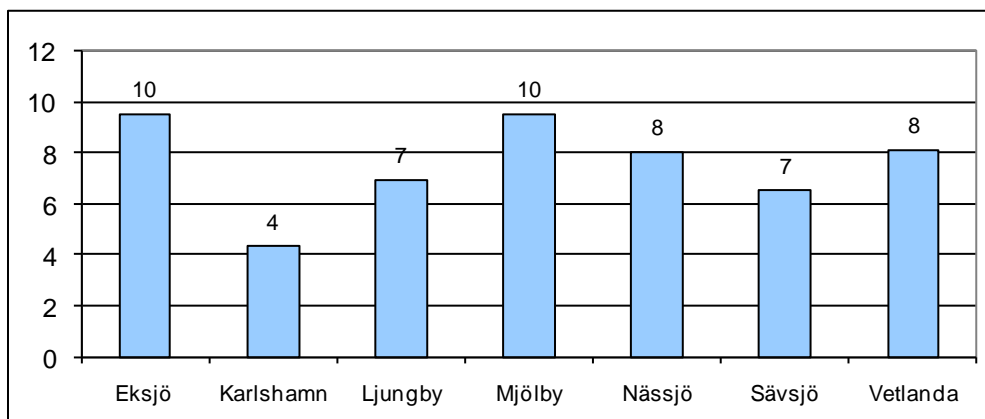


Diagram 10. Total drift- och underhållskostnad per kvadratmeter (exkl. belysning och kapitalkostnader)

Bilden blir något annorlunda då samma kostnad fördelas på antal kvadratmeter. Eksjö och Mjölby har högst drift- och underhållskostnad per kvadratmeter, medan Karlshamn har i särklass lägst. Vad beror detta på? Karlshamn har övertagit många enskilda vägar vilket gör att det kommunala ansvaret för gator och vägar är stort, vilket i sin tur kan påverka underhållskostnaden per kvadratmeter. Det ger större ytor väg att fördela underhållsanslagen på. Detta gäller också Sävsjö. Även detta mått väcker frågor; Vilken nivå på underhållet är rimlig? Kan egentligen kvaliteten variera så mycket mellan kommuner som är geografiskt närliggande och ungefärligen lika stora?

För att analysera detta noggrannare krävs bättre underlag och gemensamma definitioner.

6.2.3 Förnyelsetakt, beläggning av gator och vägar

Nätverket har tagit fram uppgifter om det planerade underhållet av gator och vägar. Ett mått för att mäta omsättningshastigheten på asfalt är förnyelsetakten, dvs. hur lång tid det skulle ta att förnya all beläggning. Alla kommuner tar fram detta årligen, men vid jämförelserna framkom att definitionerna varierar. Ett riktvärde för livslängden är 20-35 år beroende hur gatan trafikeras. I de uppgifter nätverket tagit fram ligger ingen kommun inom det riktvärdet. Några kommuner har mycket låg nivå på underhållet vilket gör att man angivit en förnyelsetakt på mellan 150-200 år. Orsakerna är stora besparingskrav, vilket på sikt självklart leder till kapitalförstöring. En gemensam definition på förnyelsetakten krävs för att göra jämförelser.

För att jämföra förnyelsetakten av gatuunderhållet krävs egentligen uppgifter för flera år eftersom nybeläggningen kan variera stort mellan åren. Exempelvis Vetlanda hade stora besparingskrav 2009 vilket påverkade beläggningsunderhållet under 2009. Nässjö kommun lyckades uppnå sitt mål på 40 års förnyelsetakt 2009 på grund av att kommunstyrelsen avsatte extra pengar i budgeten 2009 för just detta ändamål.

Noterbart är att alla kommuner förutom Vetlanda har en taxa för återställning av kommunala gatunätet som tas ut av fjärrvärme- och bredbandsföretag när dessa gräver ner rör/fiber i kommunala gatunätet. Kommunerna får därigenom täckning för att kunna bibehålla värdet av gator och vägar.

6.2.4 Snöröjning och halkbekämpning

Snöröjning och halkbekämpning är en fråga som har stort intresse hos medborgarna. Kommunerna vittnar om att medborgarna har många synpunkter och frågor rörande snöröjning. Nätverket har därför ställt frågor hur snöröjningen hanteras, vilka prioriteringar som görs etc.

Tabell 7. Kriterier för snöröjning

Kriterier för snöröjning	Eksjö	Karlshamn	Ljungby	Mjölby	Nässjö	Sävsjö	Vetlanda
Gator och vägar	5 cm	10 cm	10 cm	7 cm	8-10 cm lössnö el 4-5 cm blötsnö	6-8 cm	7 cm
Gång- och cykelvägar	3 cm	3 cm	5 cm	5 cm	8-10 cm lössnö el 4-5 cm blötsnö	6-8 cm	4 cm

Det kan noteras att gång- och cykelvägar är prioriterade. Kommunernas kriterier för snöröjningen varierar mellan 4-10 cm. Det bör betonas att ovanstående kriterier är riktvärden och väderleken kan självklart göra att snöröjning görs tidigare än dessa kriterier. Det har inte minst vintern 2010 visat där samtliga kommuners anslag för snöröjning har överskridits. Vad ligger bakom prioriteringarna? Vilket värde har kriterierna i kommunikationen med invånarna? Är det ens angeläget att kommunicera kriterier med medborgarna? Erfarenheterna av vintern 2009/2010 visar att vid extrem väderlek råder andra prioriteringsordningar.

Kommunernas hemsida är en viktig informationskälla för att sprida information om hur snöröjningen sköts. Alla kommuner utom Sävsjö har tjänstegarantier för snöröjning, till exempel vilka vägar man snöröjer först och vid vilket snödjup. Eksjö, Karlshamn och Mjölby har endast kvalitetsgarantier om snöröjning (prioritetsordning). I kapitel 3.2 finns det mer att läsa om tjänstegarantier.

I Vetlanda sker halkbekämpning endast med sand. Eksjö anger också att halkbekämpning sker med sand men saltning sker endast i undantagsfall, då på huvudgator. I Mjölby och Sävsjö saltas huvud- och bussgator förebyggande. I övrigt sker sandning. Nässjö använder salt vid passande väderlek, annars används bergkross 2-4 mm. Ljungby har saltinblandad sand på huvudgator.

6.3 Reflektioner

Kostnads- och volymmått i nätverkets kommuner har varit mycket svåra att ta fram. Det gör att vi mer eller mindre "sätter varningstriangel" för alla jämförelsemått! Dackenätverket har arbetat med fem olika rapporter och det har nog sällan varit så komplicerat som inom gator och vägar. Det är ett arbete som SKL drivit under decennier men som trots det inte fått tillräckligt genomslag. Det är uppenbart att det finns mycket att göra för att systematisera data och enas om kostnadsdefinitioner som är allmängiltiga.

Att några kommuner har övertagit ansvaret för enskild väg är också en komponent som försvårar jämförelser. Nätverket Måttbandet har bidragit med definitioner och det finns därför bättre möjligheter att arbeta vidare. Nätverket ser därför denna rapport som en start.

SKL går ut med en ny enkät om gator och vägar under 2010 som 80 kommuner frivilligt anmält sig till att besvara. Dackenätverkets kommuner ingår inte bland de 80 men det finns

möjlighet att delta i den enkäten för att kunna jämföra verksamheten. Nätverket ser det som angeläget att kommunerna jobbar vidare med att systematisera verksamhetsstatistiken framöver.

7 Enskilda vägar

7.1 Utgångspunkt och beskrivning

Utgångspunkten för nätverket för området enskilda vägar har varit att undersöka hur generösa kommunerna är, dvs. vilka skillnader i riktlinjer och kostnader man har inom kommunerna för enskilda vägar. Med enskilda vägar avses statsbidragsberättigade enskilda vägar med en längd på minst 1 km.

Med ett högre kommunalt bidrag menar nätverket att medborgarnas kvalitet ökar då detta möjliggör bättre tillgång till landsbygden i kommunen. Med detta följer självklart en högre kommunal kostnad.

Vidare analyseras kommunernas totala omfattning enskilda vägar (i längd) för att ge en bild av vägnätets utbredning.

7.1.1 Sverige som helhet

Statsbidrag ges till ca 76 000 km enskilda vägar i Sverige. Sammanlagt är det ca 23 000 väghållare som ansvarar för dem.²

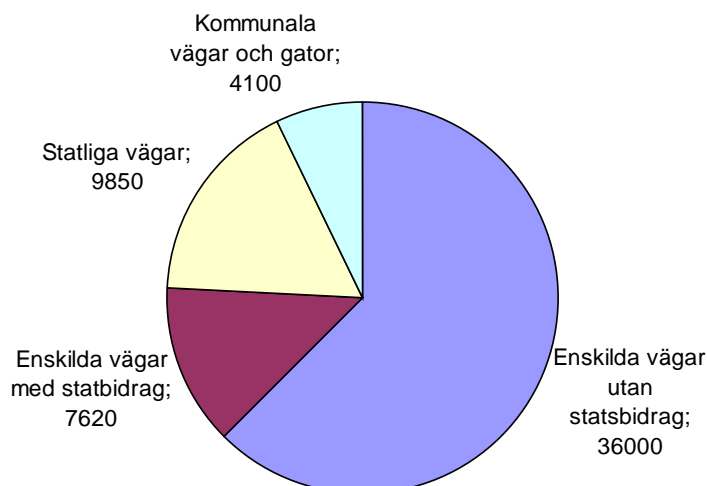


Diagram 11. Sveriges väglängder i mil

Det finns olika slags vägar som markägare kan få statligt bidrag för drift och underhåll av. Procentangivelse anger Vägverkets bidragsnivåer för statligt bidrag för årlig drift (2009).

- | | |
|---|-----|
| A. Väg för fast boende inom landsbygdsområde: utfart eller vägslinga | 60% |
| B. Väg för fast boende inom bebyggelseområde där vägen fungerar som uppsamlingsväg eller utfartsväg | 35% |
| C. Väg för genomfart för andra än dem som bor utmed eller har del i vägen | 80% |
| D. Väg för det rörliga friluftslivet | 60% |
| E. Väg för normalt minst 25 fritidshus | 35% |
| F. Väg för näringslivet | 60% |
| G. Väg för näringslivet | 60% |

² Vägverket

Det politiska syftet från staten med att ge dessa bidrag till enskilda vägar är att stödja de transportpolitiska målen;

- Skapa ett transportsystem som tillgodoser medborgarnas och näringslivets behov.
- Skapa förutsättningar för att transportsystemet utformas med en hög transportkvalitet.
- Skapa förutsättningar för att transportsystemet utformas med krav på god och hälsosam livsmiljö för alla.
- Skapa ett transportsystem som utformas för att undvika allvarliga olyckor.
- Underlätta tillgängligheten till transportsystemet.

Allt detta för att ge förutsättningar för underlättat boende i glesbygd, underlättade vägtransporter i områden där kostnaden annars skulle hämma utvecklingen i näringslivet. För att ge allmänheten tillgång till områden för rekreations- och fritidsaktiviteter, trafiksäkerhet och miljöintressen beaktas och tas tillvara osv. Statsbidraget är alltså en ersättning för att vägen ska hållas öppen för allmänheten.

7.1.2 Kommunalt intresse

De statliga bidragen till enskild väghållning 2008 var 891 miljoner kronor³ och de kommunala bidragen 2005 var ca 400 miljoner kronor⁴, dels i pengar och dels i form av skötsel. Kommunernas engagemang i enskild väghållning är alltså omfattande och delaktigheten är dessutom frivillig. När det då inte finns lagar eller regler som styr synsätt och strategier för enskilda kommuners tillvägagångssätt blir resultatet ett stort antal olika lösningar.

7.2 Resultat

7.2.1 Kommunala riktlinjer

Riktlinjerna skiljer sig en del mellan kommunerna inom nätverket, däremot är det ingen kommun som inte bidrar alls till enskilda vägar. Det är främst i ersättningsnivåerna för driftskostnader som kommunerna ersätter, som man kan se skillnader. Dessa spänner mellan 10-40 procent av den totalkostnaden som Vägverket godkänt för drift och underhåll på vägen.

³ Riksförbundet Enskilda vägar

⁴ SKL Publikation, Kommunernas engagemang i enskild väghållning 2007

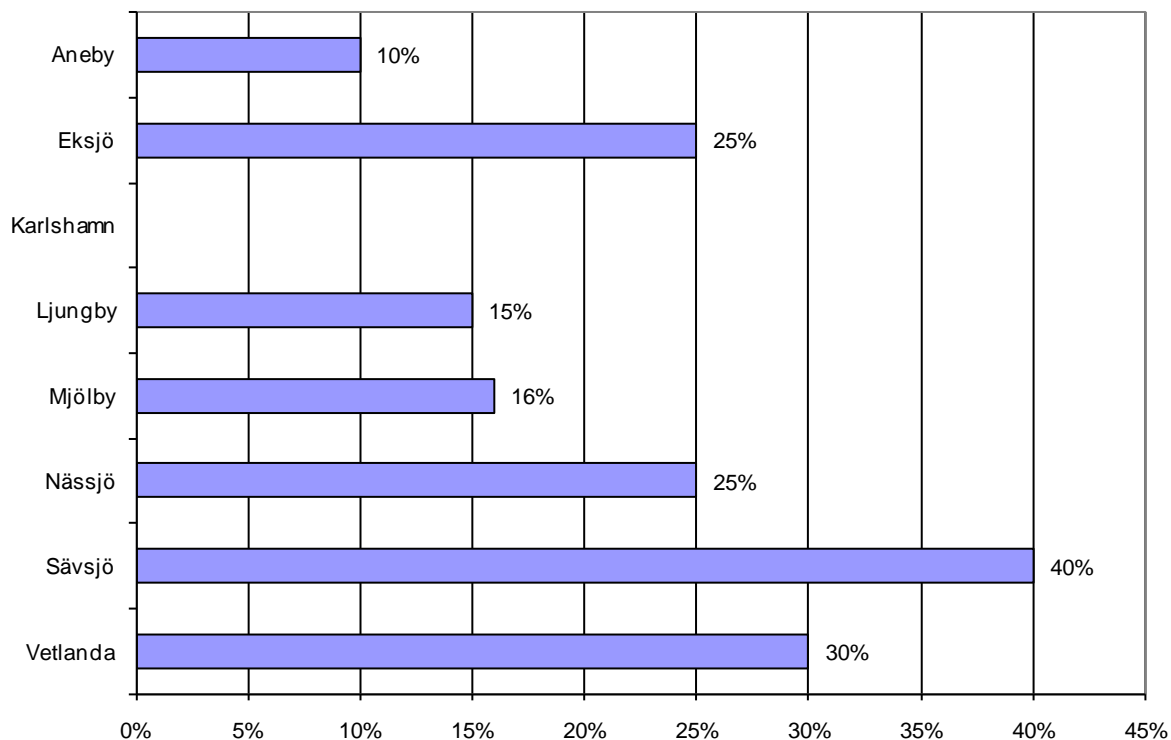


Diagram 12. Kommunernas procentuella ersättningsnivå för drift av enskilda vägar

Så kallade utfartsvägar som har en längd på under 1 km och permanent boende ger de flesta kommuner kommunalt bidrag till även om dessa inte är berättigade till statligt stöd. Skillnader finns mellan kommunerna både vad gäller minsta bidragsberättigade väglängd och även hur stort bidrag per löpmeter väg som betalas ut. Aneby ersätter alla utfartsvägar oavsett längd. Övriga kommuner kräver en minsta längd på mellan 100-500 meter för att få rätt till bidrag för utfartsväg.

Ett fåtal av kommunerna ger även bidrag till särskild drift, som avser åtgärder utanför normal drift. Aneby ger 10 procent i bidrag utifrån Vägverkets godkända totalkostnad medan Vetlanda och Sävsjö ersätter hela kostnaden som kvarstår efter statsbidrag. Nässjö kommun har valt att ge särskilt bidrag utifrån tillgängliga budgetmedel där de som söker bidrag får ställa sig i kö.

Karlshamn har valt att ta över drift och underhållsansvaret för alla kommunens enskilda vägar och har därför ingen bidragsnivå angiven. Sävsjö kommun har tagit över driften på de flesta av de enskilda vägarna men ett fåtal enskilda vägar sköts fortfarande i egen regi och de får 40 procent i bidrag för årlig drift. Kommunerna själva får i dessa fall statsbidragsersättningen på de vägar som de ansvarar för driften av.

7.2.2 Volym

Väglängden i Ljungby, Nässjö och Vetlanda kommun är mellan 550-755 km för enskild väg medan övriga kommuner ligger mellan spannet 301-413 km väg. Tabellen nedan visar längd på statsbidragsberättigade vägar inom kommunerna respektive längd på samtliga vägar som får kommunalt bidrag.

Tabell 8. Kilometer väg som erhåller kommunalt bidrag (2009)

	Aneby	Eksjö	Karlshamn	Ljungby	Mjölby	Nässjö	Sävsjö	Vetlanda
Statsbidragsberättigade vägar	357	413	301	755	381	550	303	690
Samtliga vägar som får kommunalt bidrag	371	446	301	817	394	650	380	835

7.2.3 Kommunala kostnader

Inom nätverket varierar den kommunala kostnaden för enskilda vägar markant. Karlshamn redovisar högst kostnad på ca 3 200 000 kronor (2009).

Aneby har lägst redovisad kostnad på ca 428 000 kronor.

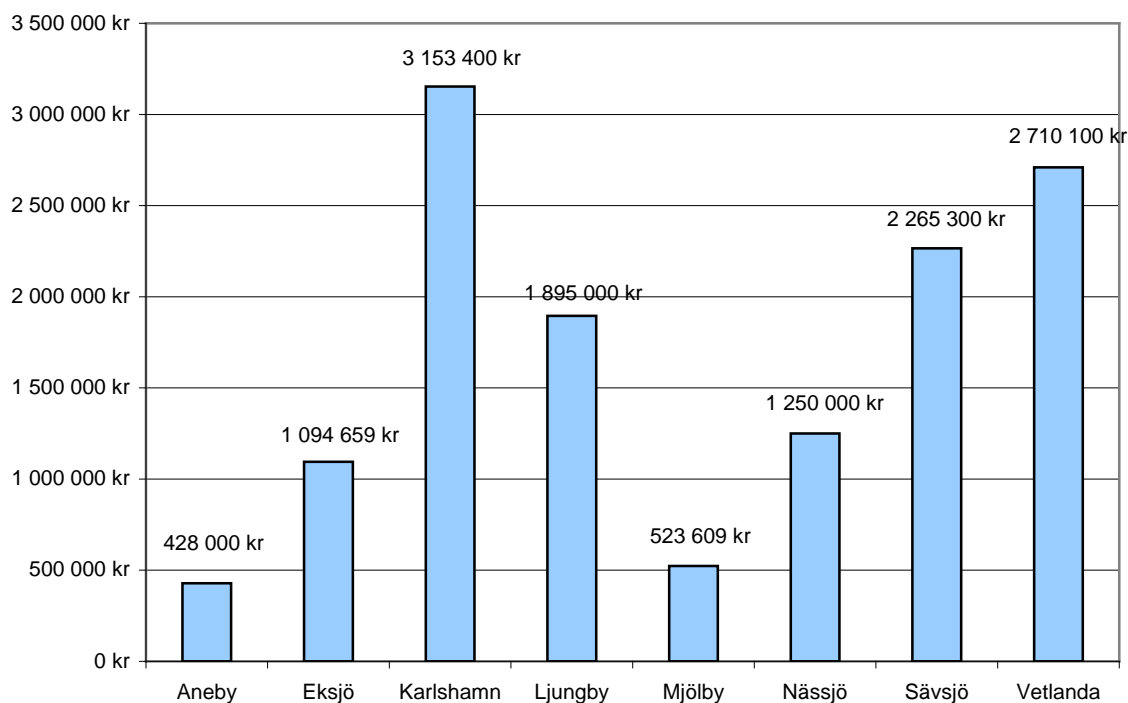


Diagram 13. Kommunal kostnad för enskilda väg, inkl. statsbidrag i förekommande fall (2009)⁵

Om man jämför kostnaden i kommunen per kilometer enskild väg som får bidrag har Karlshamn den överlägset högsta kostnaden. Sävsjö kommun som ligger närmast under i jämförelsen har endast en kostnad på 5961kr/km enskild väg, och Aneby kommun som har lägst totalkostnad hamnar även i botten vid denna jämförelse av kostnad per kilometer väg. Att Karlshamn och Sävsjö kommun ligger högst speglar deras riktlinjer med övertagen skötsel av kommunens enskilda vägar.

⁵ Vetlanda kommuns kostnad är korrigerad ner med 528 000 kronor då detta avser ett specifikt vägprojekt som inte ger en rättvisande bild över kommunens kostnadsnivå. Sävsjö kommuns kostnad är korrigerad upp 500 000 kronor då man satsade 500 000 kronor mindre 2009 än ett normalår.

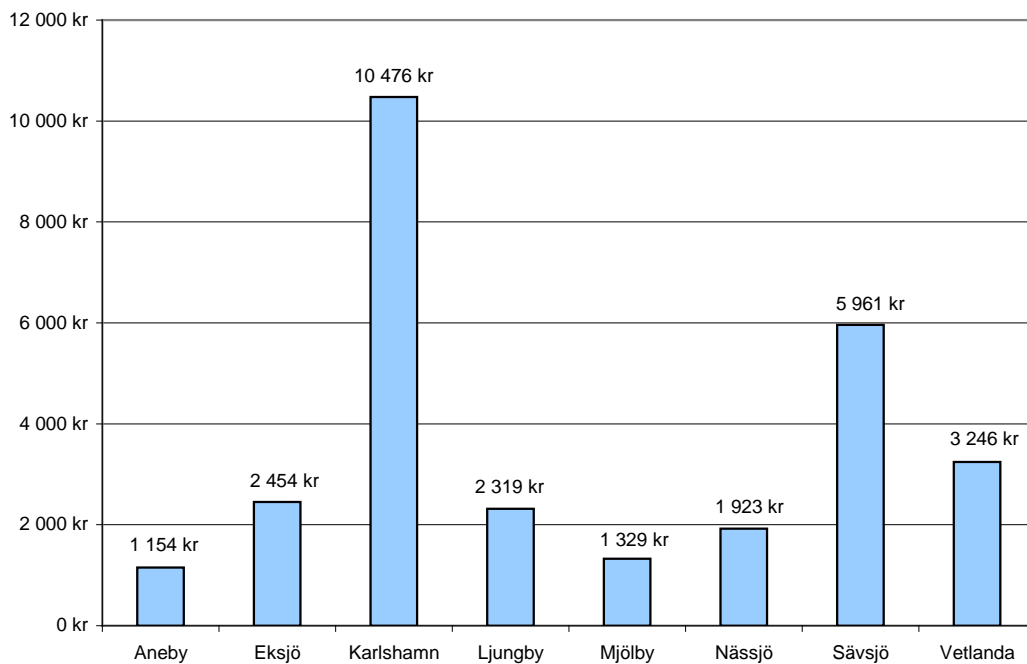


Diagram 14. Kommunal kostnad per kilometer enskild väg som får bidrag (2009)

Om man tittar på satsad kommunal krona per invånare ser man att Sävsjö ligger högst. Mjölby har en låg notering på endast 20 kronor per invånare.

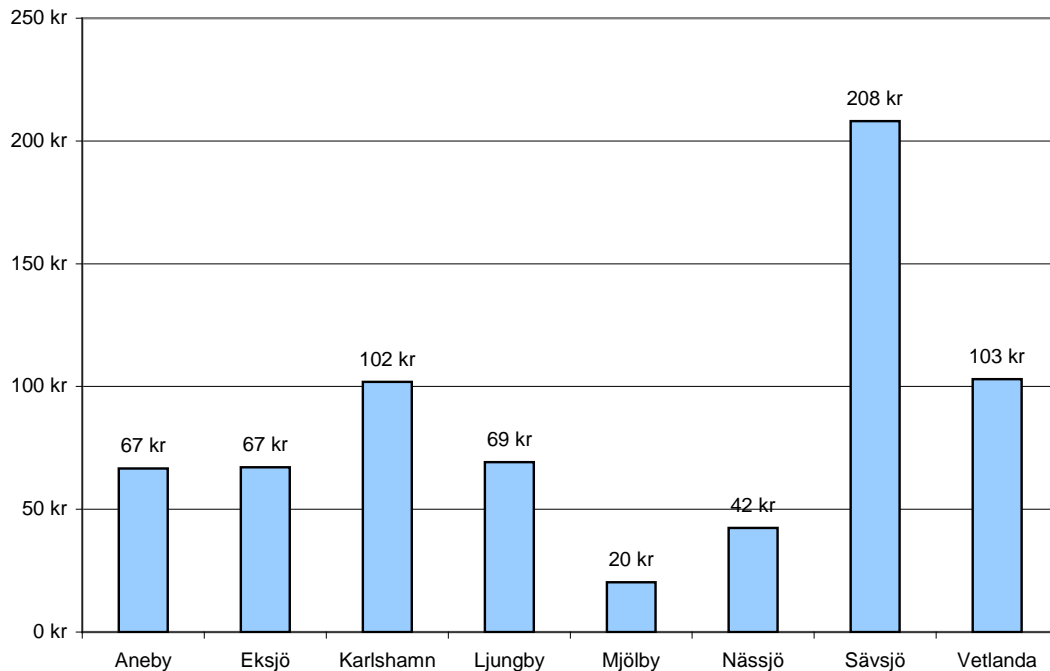


Diagram 15. Kommunalt satsad krona på enskilda vägar per invånare

7.3 Reflektioner

Högt utbetalda bidrag bör ge kommuninvånarna en hög kvalitet och valmöjlighet att bosätta sig på landsbygden, främja friluftslivet och gynna transporter inom kommunen.

Sävsjö och Karlshamns kommuner satsar mest och sköter själva allt underhåll på enskilda vägar. Detta borde bidra till en ännu högre kvalitet för enskilda medborgare som helt avlastas från både ekonomiskt och praktiskt ansvar. En ytterligare fördel är att man utnyttjar kommunens kapacitet och kunnande, vilket ger storskalfördelar och får på så sätt ner kostnaderna. Sävsjö kommun är även den mest generösa kommunen om man tittar på kostnad per invånare och detta pekar på att man satsar väldigt mycket på landsbygden inom kommunen. Mjölby och Aneby är de kommuner som har minst generös hållning i bidragsnivåerna.

En frågeställning kvarstår - vad händer i budgetneddragningar och lågkonjunkturer? Hur påverkar det kommunernas bidragsnivåer? Förutom Aneby som 2008 höjde sin ersättning från 8 procent till 10 procent så anger ingen kommun att förändringar har genomförts på detta område de senaste 5-10 åren. Detta är noterbart med tanke på pågående lågkonjunktur. Sävsjö kommun anger att mindre pengar fanns i budget 2009 än tidigare år men att detta var en engångsföreteelse och nivån är tillbaka som tidigare för 2010. Samtliga kommuner inom nätverket förefaller alltså prioritera detta område i budgetsammanhang.

En annan aspekt på detta är hur fluktuerande denna post ändå blir i kommunerna eftersom bidraget grundas på en procentuell ersättningsnivå. Om Vägverket har större resurser att ge statsbidrag påverkar detta även kommunerna som har bundit upp sig mot dessa bidragsnivåer.

8 Belysning

8.1 Utgångspunkt och beskrivning

Nätverkets definition på belysning i den här rapporten är belysning av gator, gång- och cykelvägar samt parker.

Några viktiga utgångspunkter för nätverket har varit att kunna jämföra skillnader i kvaliteter och kostnader för belysning mellan nätverkskommunerna. Med kvalitet avses här hur ljusen tänds och släcks under dygnet, med också om det finns trygghetsbelysning och belysning ur ett handikapperspektiv. En annan viktig analyserad kvalitet är om belysningen är miljövänlig det vill säga energisnål (kvicksilverfri och max 70W). De flesta av kommunerna har bytt eller har en utbytesplan för de gamla kvicksilverlamporna till förmån för natriumlampor. Ny teknik som LED-lampor skulle ge en än bättre energieffektivitet, men tekniken har ännu inte fullt ut slagit igenom i landets kommuner. Många kommuner har också gjort redan betydande investeringar i natriumlampetekniken.

8.2 Resultat

8.2.1 Jämförelse av kvalitet - och serviceaspekter av belysningen

Miljöaspekter

Ur miljösynpunkt är det intressant att analysera såväl typ av belysning som den samlade energiförbrukningen per belysningspunkt (ljuspunkt). Stora skillnader redovisas mellan nätverkskommunerna där framför allt Ljungby, Eksjö och Sävsjö kommuner har en hög andel energisnåla ljuspunkter. I synnerhet Ljungby kommun imponerar med sin höga andel (98,7 procent), medan Vetlanda kommun har väsentligt mindre andel (32,3 procent).

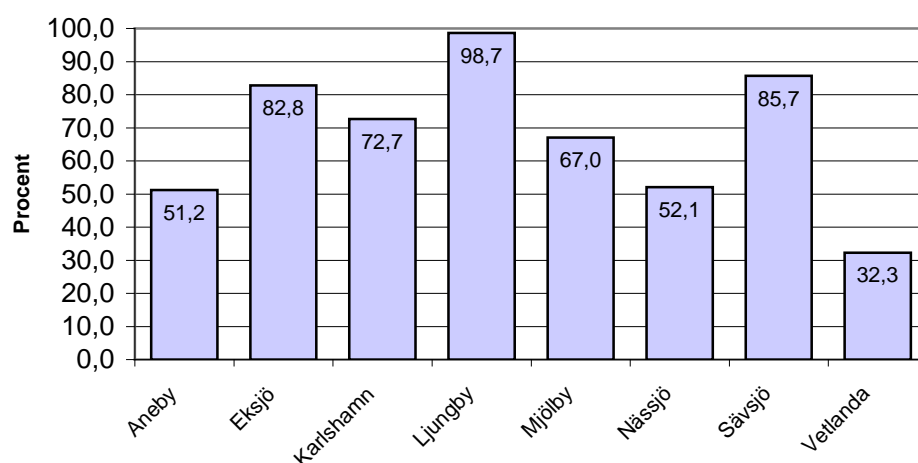


Diagram 16. Andel energisnåla ljuspunkter 2008/2009 i procent.

Det samlade effektuttaget per ljuspunkt och den därmed sammanhängande energiförbrukningen varierar mellan nätverkskommunerna. Karlshamn och Nässjö kommuner

har ett effektuttag på 100 W per belysningspunkt, Vetlanda 140 W medan Ljungby kommun har satsat på ett mycket lågt effektuttag på 55 W per belysningspunkt. Effektuttaget slår sannolikt igenom på den samlade energiförbrukningen hos nätverkskommunerna även om variationer förekommer vid vilka tidpunkter ljuspunkterna är tända.

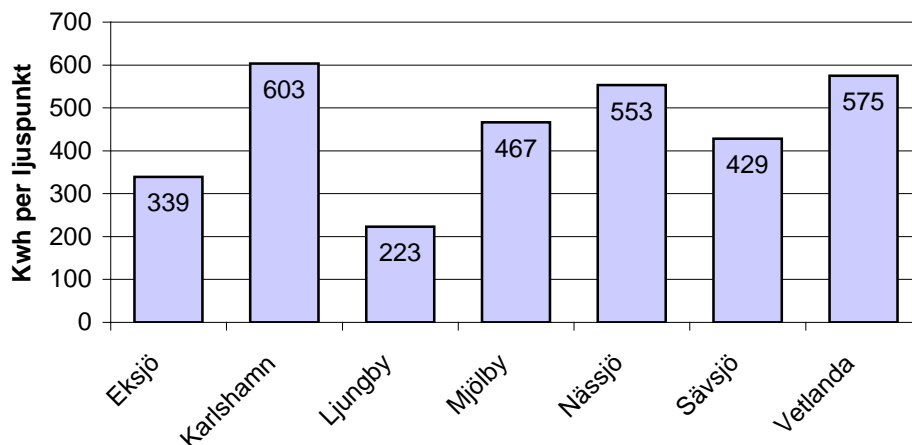


Diagram 17. Energiåtgång kWh per ljuspunkt (2008/2009)

Av diagrammet framgår att Ljungby och Eksjö kommuner har en relativt låg energiförbrukning relativt de övriga kommunerna. En förklaring till dessa kommuners relativt låga energiförbrukning är att närmare 37 procent av centralortens 3 800 ljuspunkter i Eksjö kommun släcks nattetid. I Ljungby kommun släcks två av tre lampor nattetid. I övriga nätverkskommuner är samtliga ljuspunkter tända nattetid.

I flertalet av kommunerna styrs tändningen - och släckningen av ljuset med ljus- eller skymningsreläer och ibland i kombination med tidur, men som nämnts ovan i Eksjö kommun sker partiell släckning av villaområden i central orten och i Ljungby kommun är det nattsläckning måndag-fredag klockan 00-05, och lördag-söndag klockan 01-06.

Aspekter på trygghet, trivsel och tillgänglighet

Ur trygghetssynpunkt upplevs belysningen som en viktig faktor. Nässjö kommun anger att trygghetsbelysningen har högsta prioritet. I Nässjö kommun ökar man belysningen vid bland annat gångtunnlar och vid vissa speciella platser som torg och parker. Vid dessa platser övergår man till mer vitt ljus. Till grund för Nässjö belysningsstrategi i denna del ligger så kallade trygghetsvandringar. Utöver detta utförs tre gånger per år, något man kallar tändrundor där man åker runt och kontrollerar om belysningen är hel.

För att öka tryggheten vid exempelvis övergångsställen förstärks belysningen vid dessa ställen i Eksjö och Vetlanda kommuner. I Ljungby kommun anordnas trygghetsbelysning enligt belysningsplan vid förnyelse eller nybyggnad. I Sävsjö saknas trygghetsbelysning. I Mjölby kommun finns några trivselbelysningar på ett fåtal ställen.

Endast Ljungby kommun arbetar på ett systematiskt sätt med belysning ur ett handikappersperspektiv. Detta sker genom samarbete med kommunens Handikappråd. I Vetlanda kommun görs överväganden med hänsyn till de handikappades situation i samband med

”Tillgänglig” stad - åtgärder som innefattar bland annat ökad belysning vid entréer. För övriga kommuner är den vanligaste åtgärden att förstärka belysningen vid övergångsställen.

För att snabbt åtgärda fel som har skett på gatubelysningen i Ljungby kommun har varje lyktstolpe/ljuspunkt som kommunen ansvarar för försetts med ett nummer som står på stolpen. När fel upptäcks kan vem som helst anmäla felet antingen på telefon eller på webben och genom att ange lyktnumret, kan felet snabbt lokaliseras och avhjälpas.

8.2.2 Jämförelse av kostnader för belysningen

Kostnader per ljuspunkt

Med den totala driftskostnaden här avses energikostnaden (inkl nätavgifter mm) samt övrig driftskostnad inkluderande kostnaderna för trafikskada och vandalisering.

Nätverkskommunerna uppvisar stora variationer avseende den totala driftskostnaden per ljuspunkt. Högst kostnad visar Karlshamns kommun, därefter Vetlanda och Sävsjö kommuner. Lägst har Ljungby kommun. Karlshamn och Eksjö kommuner har relativt höga övriga driftskostnader. Intressant att notera är att Ljungby kommun med hög andel energisnåla lampor också har en låg totalkostnad per ljuspunkt. Även Eksjö kommun har en hög andel energisnåla ljuspunkter och en relativt låg energiförbrukning per ljuspunkt, men där en del av energibesparingens effekter äts upp av höga övriga driftskostnader.

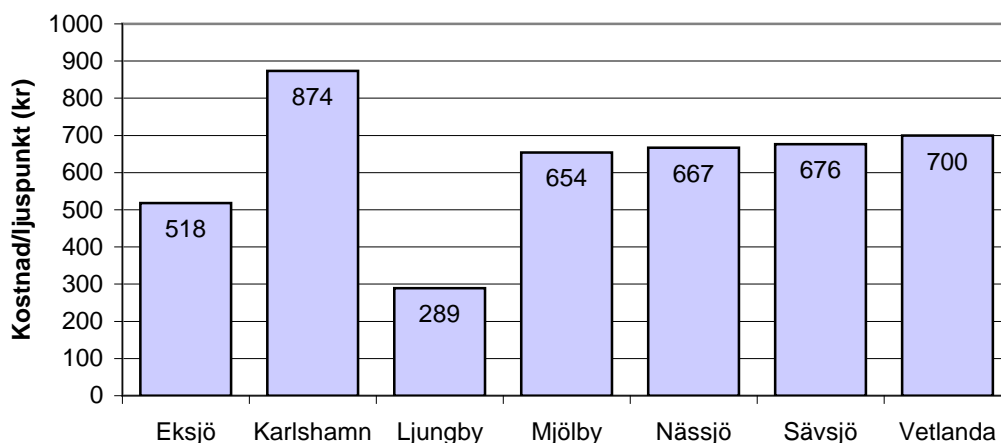


Diagram 18. Total kostnad per ljuspunkt 2008/09 (exklusive kapitalkostnad), kr

I Vetlanda och Mjölby kommun uppgår kostnaden för trafikskador och vandalisering på ljuspunkter till mellan 10-14 procent av de övriga driftkostnaderna. För övriga kommuner är inte denna post inte alltid särredovisad i rapporten.

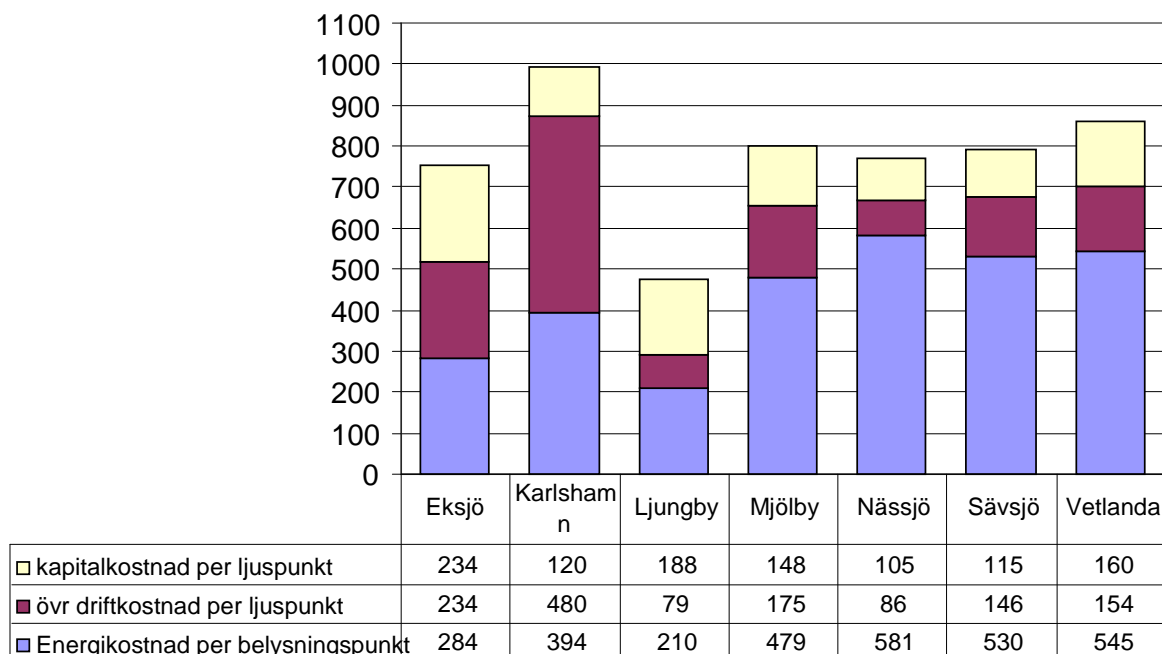


Diagram 19. Kostnader per ljuspunkt fördelade på energikostnad, övriga driftkostnader samt kapitalkostnader (2009), kr/ljuspunkt

Högst totalkostnad per ljuspunkt om även kapitalkostnaderna räknas med har Karlshamns kommun med 994 kr/ljuspunkt och Ljungby kommun lägst med 289 kr/ljuspunkt. Övriga kommuner i nätverket har en spridning mellan 752-860 kr/ljuspunkt

Om den totala kostnaden för gatubelysningen relateras till per invånare intar Ljungby en särställning bland nätverkskommunerna med en kostnad 133 kr/invånare. Övriga kommuner ligger i intervallet 213-290 kr/invånare (kapitalkostnaden inräknad).

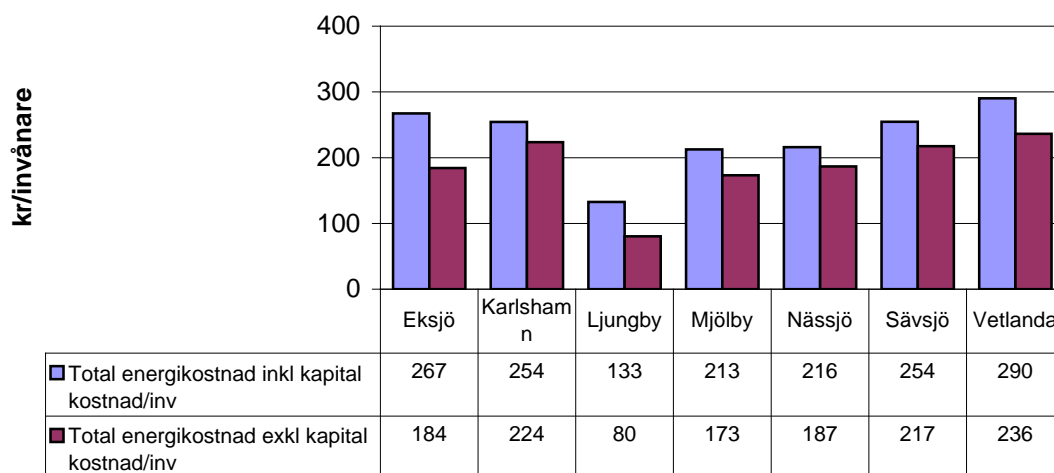


Diagram 20. Gatubelysning - kostnad per invånare 2009, kr/invånare

8.3 Reflektioner

Ljungby kommun har en hög andel energisnåla ljuspunkter i kombination med en låg total kostnad per ljuspunkt och en släckningsstrategi som avviker från övriga kommuner. Ur kostnads- och energisynpunkt är detta naturligtvis bra, men hur påverkar detta medborgarnas känsla av trygghet? Intressant med Ljungby är också att de har ett systematiskt arbete för att underlätta de handikappades situation.

Flera av kommunerna har sedan år tillbaka haft en utbytes- och investeringsplan för kvicksilverlampor till natriumlampor. Med tanke på att ny teknik med LED-ljus kommer att innebära ytterligare energieffektiviseringar är en intressant fråga om pågående utbytesplaner kommer att innefatta den nya tekniken eller om man väljer att hålla fast vid natriumlamporna ännu många år.

9 Organisationen idag och i framtiden

9.1 Utgångspunkt och beskrivning

För medborgarnas del är det av ringa intresse hur kommunen har valt att organisera sin verksamhet. Bara parken är välkött, gatans potthål lagas i rimlig tid och cykelvägen belyst så spelar det mindre roll vem som gör det eller vem som talar om att det ska göras. Ändå tycker nätverket att det är relevant att även beskriva kommunernas olika organisation av gatu- och parkverksamheten i rapporten. Det ger dels en bild av hur verksamheten bedrivs, dels väcker det flera intressanta frågor som vi tar upp under avsnittet 9.3 Reflektioner.

9.2 Resultat

Flera av nätverkskommuner har förändrat organisationen de senaste åren. Den största skillnaden mellan kommunerna handlar om utförarfunktionen men även var beställaransvaret finns varierar, som tabellen här nedanför visar. Aneby, Eksjö och Nässjö är de kommuner som använder kommunala bolag som utförare.

Tabell 9. Organisation för beställaransvar och utförarfunktion

	Beställaransvar		Utförarfunktion	
	Kommunstyrelsen	Egen nämnd	Kommunal förvaltning	Kommunalt bolag
Gator och vägar	Aneby	Karlshamn	Karlshamn	Aneby
	Eksjö	Nässjö	Ljungby	Eksjö
	Ljungby	Sävsjö	Mjölby	Nässjö
	Mjölby	Vetlanda	Sävsjö	
		Vetlanda		
Parker	Aneby	Karlshamn	Eksjö	Aneby
	Eksjö	Nässjö	Karlshamn	Nässjö
	Ljungby	Sävsjö	Ljungby	
	Mjölby	Vetlanda	Mjölby	
		Sävsjö		
		Vetlanda		

Verkligheten ser dock inte så schematisk ut när det gäller utförarfunktionen utan här förekommer flera olika varianter. Nedan beskrivs nätverkskommunernas organisation mer i detalj.

Aneby

Aneby har en förvaltning under kommunstyrelsen och inga verksamhetsnämnder. År 2002 lades all gatu- och parkverksamhet ut på ett kommunalt bolag Aneby Miljö & Vatten AB. Vid organisationsförändringen flyttades all kompetens till bolaget, men under 2009 har en beställarfunktion lagts tillbaka i förvaltningsorganisationen som Teknisk chef under

Kommunserviceavdelningen. Bolaget utför all gata och parkverksamhet i egen regi. Större investeringar upphandlas på entreprenad.

Eksjö

Sedan 2005 har Eksjö kommun en enda förvaltning under kommunstyrelsen. Det finns alltså inga verksamhetsnämnder, endast en tillstånds- och myndighetsnämnd. Här är beställarfunktionen inte samma för gator som för parker. Samhällsbyggnadssektorn har en beställarfunktion för gatuverksamheten med Eksjö Energi AB som utförare. Eksjö Energi AB upphandlar i sin tur nästan all verksamhet på entreprenad. Parkverksamheten har Sociala sektorn som beställare och utförare är den sektorns enhet för Hälsa, Integration och Arbete (HIA). Mer avancerade tjänster köps in på entreprenad.

Karlshamn

Karlshamn har en Teknisk- och fritidsnämnd med en samhällsbyggnadsförvaltning som ansvarar för gatu-, park- och fritidsanläggningsverksamheten. All verksamhet utförs i egen regi, medan större arbeten köps på entreprenad.

Ljungby

Ljungby har ett tekniskt utskott under kommunstyrelsen. Förvaltningsorganisationen är traditionell med en gatu- och parkavdelning där verksamhet utförs i egen regi. Man utför även arbete på uppdrag av kommunala bolag. Större arbeten upphandlas på entreprenad.

Mjölby

Mjölby har ett tekniskt kontor direkt under kommunstyrelsen, med ansvar för bland annat gatu- och parkverksamheten. Kommunen tillämpar beställar- och utförarmodellen internt i kommunen inom det tekniska verksamhetsområdet (det enda området där modellen tillämpas). Tekniska kontoret har en beställarfunktion och beställer verksamhet främst från en intern utförarorganisation, Service- och entreprenadkontoret (kost, lokalvård, fastighet, gatu- och parkverksamhet).

Nässjö

Nässjö har en traditionell förvaltningsorganisation med en teknisk servicenämnd och en teknisk serviceförvaltning som inrymmer samhällsbyggnad, kost, lokalvård och fastigheter. Förvaltningen har en beställarfunktion och beställer all gatu- och parkverksamhet av det kommunala bolaget Nässjö Affärsverk AB. Nässjö Affärsverk utför all verksamhet i egen regi och tar i vissa fall in underentreprenörer.

Sävsjö

Sävsjö har en teknisk nämnd och en teknisk förvaltning där gatu- och parkverksamheten ingår. Från och med 2011 ersätts tekniska nämnden med ett tekniskt utskott under kommunstyrelsen. Stora delar av gatuverksamheten utförs av entreprenörer (ramavtal). Inom gatuverksamheten uppdrag ingår också ca 30 mil enskild väg som frivillig väghållare och större delarna inom verksamheten enskild väg utförs av entreprenörer. Nuvarande organisation bygger på att ansvaret för gatu- respektive parkverksamheten är separerat. Det har varit en framgång både för skapandet av *Sävsjös trädgård* och för utvecklingen av entreprenörsandan.

Vetlanda

Vetlanda har en traditionell förvaltningsorganisation med en teknisk nämnd under kommunfullmäktige. I den tekniska förvaltningen ingår bland annat gatuverksamheten. På

gatuavdelningen sköts den största delen i egen regi, dock upphandlas mer speciella tjänster på entreprenad, exempelvis asfaltbeläggning och snöröjning. Gatuverksamheten utför även uppdrag åt de kommunala bolagen, efter vunnit upphandling. Parkenheten är organisatoriskt inordnad under gatuavdelningen. Parkverksamheten sköts helt i egen regi, och för cirka tre år sedan investerades i ett nytt växthus för att kunna dra upp egna planteringar.

9.3 Reflektioner

Driften av gata och parkverksamheten är kanske ett av de områden inom den kommunala verksamhetsfären där konkurrensutsättning och bolagisering hittills varit mest förekommande. Diskussioner pågår också i flera av de deltagande kommunerna om att lägga ut mer på entreprenad och/eller konkurrensutsätta hela verksamheterna.

En reflektion nätverket har gjort i det här sammanhanget är att när ansvar för drift läggs utanför den egna organisationen i en annan juridisk person, oavsett om den är kommunalt ägd eller inte, borde detta innebära förändringar i formerna för kontroll, styrning, uppföljning och kommunikation. Argumenten för förändringar i organisationsform bygger mycket på att det ska leda till kostnadseffektiviseringar i själva utförardelen, men hur påverkas den kommunala organisatoriska effektiviteten i form av kontroll, styrning och kommunikation? Hur säkerställs att kraven på kvalitet uppfylls när kedjan från beställare till verklig utförare tenderar att bli ganska lång? Hur sker och fungerar återkopplingen och uppföljning? Vilka erfarenheter finns kring detta? Är det någon kommun som har utvärderat sin organisation ur detta perspektiv?

Den strategiska planerings- och beställarkompetensen är viktig oavsett organisation men utifrån ovanstående kanske den är än mer viktig i beställar-utförar-organisationer där drift och skötsel är helt skild från den kommunala organisationen. Ofta är den här kompetensen bunden till en person som så att säga "har allt i huvudet". Sårbarheten kan därför vara ganska stor om den här kompetensen rationaliseras bort eller att den försvinner på annat sätt.

När organisationen förändras och verksamhet läggs ut på en extern utförare krävs det att kommunen i form av beställare både definierar vad som ingår i verksamhetsområdet och bestämmer vilken kvalitet man vill ha på skötsel och underhåll. Görs detta grundligt, kan det få positiva effekter för uppföljning och styrning eftersom det mer eller mindre tvingar kommunen att skaffa sig kontroll över utgångsläget och diskutera ambitionsnivån, något som många kanske tidigare inte har behövt göra eftersom kunskapen och rutinerna mer eller mindre har suttit i väggarna.