

Fallolyckor på snö och is

Kunskapsöversikt 2013



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning

DEL 1: Forskningsläget

Sammanfattning	s.3
1. Fallolyckor – en ny gren av trafikforskningen	s.3
2. Fallolyckor utomhus sker främst på vintern	s.4
3. Kvinnor och äldre mer skadedrabbade	s.5
4. Rädsla att halka – en begränsning i fotgängarens vardag	s.6
5. Två fältstudier om fallolyckor på snö och is	s.6
6. Ansvar och åtgärder	s.7
7. Halka – en dyr affär för samhället	s.7
8. Rangordning av fotgängarsäkerhet i kommuner	s.8

DEL 2: Råd till fotgängare

1. Metodhjälp: påverka vinterväghållarna	s.9
2. Individens eget ansvar – god hjälp inom räckhåll	s.10

KÄLLFÖRTECKNING	s.13
-----------------	------

BILAGA:

Intervjuguide för möte med kommuner och fastighetsägare	s.15
---	------

INLEDNING

NTF genomför under 2013/2014 projektet *Äldre gåendes halk- och fallolyckor* med bidrag från Trafikverket (Bidrag till ideella organisationer, Trafikverket). En del av projektet är att sammanställa en kunskapsöversikt om fallolyckor på snö och is, halkskydd och bra vinterskor samt vad man kan göra för att påverka vinterväghållarna att prioritera snöröjning och halkbekämpning för fotgängare. Kunskapsöversikten kan användas av äldreorganisationernas trafikombud för fördjupad kunskap inom området samt i dialogen med projektets medverkande kommuner och fastighetsägare.

Utifrån kunskapsöversikten sammanställs en powerpointpresentation, som trafikombuden ska använda när de informerar medlemmarna i sina lokalföreningar. Kunskapsöversikten ligger även till grund för en enkel informationsfolder som ska tas fram och delas ut i äldreorganisationerna.

DEL 1: FORSKNINGSLÄGET

Sammanfattning

Fallolyckor är ett relativt nytt fält inom trafiksäkerhetsarbetet och trafikforskningen. Fotgängare är dock den mest utsatta trafikantkategorin, inte minst på grund av fallolyckor. Fallolyckorna utomhus sker till övervägande del på halt underlag och äldre och kvinnor är överrepresenterade i olycksstatistiken. Vidare finns det stora variationer mellan kommunerna, där vissa kommuner har inga eller få rapporterade olyckor medan andra har upp emot 40 rapporterade olyckor á 10 000 invånare under vinterperioden. Samhällets kostnader för fallolyckor på snö och is är minst dubbelt så stor som kostnaden för vinterväghållningen. Det finns sannolikt goda möjligheter till en samhällsekonomisk besparing genom att i ökad omfattning förebygga fallolyckor på snö och is. En svårighet i det förebyggande arbetet är emellertid att vinterväghållningskostnader och annan halkprevention i huvudsak belastar kommuner och fastighetsägare och skadekostnaden i huvudsak belastar landsting och regioner.

1. Fallolyckor – en ny gren av trafikforskningen

Fotgängare är den trafikantgrupp som är mest utsatt för skador (VTI, 2011:705, s17; VTI, 2012:735 s.5). Men då fallolyckor inte klassas som trafikolycka i den officiella statistiken har detta varit förbiset i trafiksäkerhetsforskningen (Tyrens, 2013). Bilen har därtill varit en kraftfull norm i samhällsplaneringen under senare delen av 1900-talet, så även i av trafiksäkerhetsarbetet. Men i takt med att trafiksäkerhetsarbetet resulterat i allt färre dödade så har fokus flyttats till

olyckor med allvarliga skador, där ibland singelolyckor bland fotgängare och cyklister.

Den reella omfattningen av fallskadeproblematiken är ännu ett outforskat område. Eftersom det saknas heltäckande statistik inom området så är mörkertalet stort. Polisens rapportering av fotgängarolyckor är bristfällig och statistik och analyser om fallolyckor baseras idag på data från sjukvården. Men inte heller denna statistik är komplett eftersom inte alla drabbade söker akut sjukhusvård och alla sjukhus inte rapporterar fallolyckor. År 2010 var dock 84 % av landets sjukhus med akutmottagningar anslutna till STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) (MSB, 2010-4284) och fler har anslutit sedan dess. Trots det stora mörkertalet så är det möjligt att se vissa trender, till exempel att trafikolyckor går ner medan fallolyckor ligger kvar på en fortsatt hög nivå (Tyrens, 2013). Den förbättrade tillgången till statistik över fallolyckor har även medfört ökad kunskap om fallolyckornas kostnad och fördelning över landet. Vad som orsakar olyckorna behöver dock belysas ytterligare. Rapportering av vårdpersonal ger endast korta kommentarer, så som att personen halkade, snubblade, gick på is, eller liknande. Fördjupad kunskap om utformning, väglag och den drabbades eget beteende är viktigt eftersom olika åtgärder behövs beroende på vad som orsakat olyckan. (Tyrens, 2013)

Fallolyckor i trafikmiljön ingår inte i nuvarande etappmål inom trafiksäkerhetsarbetet, det vill säga att halvera antal omkomna och att antalet allvarligt skadade ska ha minskat med en fjärdedel mellan 2007-2020. Trafikverket (2012:124, s.50-51) diskuterar att det finns starka skäl för kommunerna att fastställa lokala mål för att minska antalet döda eller allvarligt skadade till följd av fallolyckor i trafikmiljön, eftersom olyckorna i huvudsak sker inom kommunernas gatunät. Samtidigt kan det vara önskvärt med en uttalad nationell ambition eftersom fallolyckorna är ett omfattande folkhälsoproblem.

2. Fallolyckor utomhus sker främst på vintern

Mer än hälften, 60 procent, av fotgängarnas fallolyckor inträffade på snö och is under 2011 (Spolander, 2012, s.10) och snö och is är den enskilt främsta orsaken till fallolyckor (Tyrens, 2003 s.7). Skadorna är till största del ett singelolycksproblem, det vill säga att något fordon ej varit inblandat i olyckan (SKL, 2010, s.13; VTI, 2012:705, s17). Fallolyckor är, generellt, en av de främsta skademekanismerna bakom allvarliga olyckor och dödsolyckor och män är överrepresenterade i statistiken (Schyllander, 2013 s.14). När det gäller *fotgängares* fallolyckor som sker *på snö och is* råder dock andra förhållanden. Här är istället kvinnor överrepresenterade och statistiken mindre tydlig. Till exempel påtalar Trafikverket (2012:124, s.51) att det saknas tillförlitlig statistik för dödsolyckor i trafikmiljön eftersom dödsorsaksregistret har brister vad gäller uppgifter om platsen för olyckan och bestämning av om det varit en fallolycka eller ej. Trafikverket har därvid gjort en skattning att antalet döda till följd av fallolyckor i trafikmiljön uppgår till cirka 100-300 per år, baserat på hur

fallolyckor generellt är fördelat på olika platser (bostaden kontra transportområden) (s.51).

Även fallolyckor på snö och is som klassas som lindriga eller måttliga är ett mycket stort bekymmer för samhället och individen. Under 2010 skadades 27 000 personer i singelolyckor på is och snö till den grad att de uppsökte en akutmottagning. 17 % av dem fick läggas in för fortsatt vård. Totalt ledde det till cirka 27 000 vårddygn under året (MSB, 2013). De skador som fotgängare drabbas av på halt underlag behöver i genomsnitt betydligt längre vårdtid än när det inte varit halt (VTI, 2010:705 s.11). Så mycket som drygt en tredjedel av dem som blivit inlagda på sjukhus har smärta eller nedsatt rörlighet ett år efter olyckan (Tyréns, 2013). När äldre drabbas av en fallolycka innebär det dessutom ofta en livslång funktionsnedsättning – man lyckas inte komma tillbaka till den funktionsförmåga som man hade före fallolyckan. En olycka som i statistiken är klassad som lindrig betyder således många gånger permanent sämre livskvalité för den enskilde senioren.

Forskningen kan idag inte ge någon tydlig bild av hur variationer i snöriktighet påverkar olycksfrekvensen. Endast en undersökning har gjorts där om, i ett län. Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB) genomförde en studie år 2010 som visade på en ökad förekomst av fotgängarolyckor i trafikmiljö den mycket snörika vintern 2009/2010 i Skåne län, jämfört med åren innan.

3. Kvinnor och äldre är mer skadedrabbade

Kvinnor skadas dubbelt så ofta som män i fallolyckor på is och snö och äldre står för en stor andel av de allvarligaste olyckorna (VTI, 2011:705 s.5,29). Kvinnors/flickors överrepresentation i olycksstatistiken startar redan från åldern 10-19 år och upphör i ålderskategorin 80+, då männen blir överrepresenterade (MSB, 2013). Oavsett kön så är dock yngre åldrar mindre skadedrabbade än medelålders och äldre, en överrepresentation i statistiken startar från åldersspannet 40-49 år. En av orsakerna till äldres överrepresentation är den ökade benskörhet som kommer med åren och där kvinnor drabbas något hårdare än män (Spolander, 2003, s.24). Andra orsaker till kvinnors överrepresentation i statistiken diskuteras inte i aktuell forskning, exempelvis huruvida kvinnor generellt sett använder skor som är mindre lämpade för vinterväglag eller avstår från halkskydd. Men vidare konstateras att kvinnor skadar sig oftare i transportområden (vägar, trottoarer, gångvägar etc.) medan män skadar sig oftare i bostadsområdet, garageuppfarter och parkeringsplatser. Den vanligaste skadan av en halkolycka är frakturer, där efter blodutgjutning och vrickning. Kvinnor får i något högre grad än män frakturer och män i något högre grad blodutgjutning än kvinnor. (MSB, 2013)

4. Rädsla att halka – en begränsning i fotgängarens vardag

Risken för halka vintertid gör att många äldre väljer att stanna hemma. Att kunna gå ut utan rädsla för att halka är viktig ur flera perspektiv. Fotgängare står för hållbara transporter då det är energieffektivt och inte släpper ut avgaser eller bullrar. Att våga röra sig ute är även en folkhälsofråga då promenader utgör en stor del av vardagsmotionen för många människor (SKL, 2010). Dessutom är mobiliteten en folkhälsofråga; en nödvändig förutsättning för att kunna delta i samhällslivet. I synnerhet äldres inkludering i samhället hämmas vid rädsla för att halka och att behöva söka sjukhusvård. Vardagliga sysslor så som att handla eller besöka posten försvåras och sociala kontakter blir lidande, med en ökad kostnad för samhället till följd. En i stället främjad funktionsförmåga med möjlighet att utföra ärenden gör att den äldres behov av stöd från samhälle och anhöriga minskar. Äldres oberoende och livskvalitet stärks och samhällets omsorgskostnader minskar således med ökad mobilitet. (Spolander, 2003)

5. Två fältstudier om fallolyckor på snö och is

Två fältstudier har gjorts om fallolyckor på snö och is, Tyréns rapport från 2013 samt en VTI studie från 1996. VTI:s fältstudie visade bland annat att fläckvis sämre beläggning på en i övrigt halkfri yta är farligare än en yta som endast har halt underlag eftersom man går mer försiktigt när man tror att det är halt. Barmark på vintern kan innehålla enstaka fläckar med halka och olycksstatistiken visar just att barmark på vintern är dubbelt så olycksdrabbad som barmark på sommaren. Denna studie redovisade också en jämförelse mellan olika material och fann att plattor och asfalt är lika säkra ur fotgängarsynpunkt (Tyréns, 2013).

Tyréns studie, som finansierats av Trafikverkets skyltfond, applicerade den svenska konflikttekniken på fotgängares fallolyckor. Konfliktmetoden innebär att studera situationer med "nästan olyckor" på halt underlag och ett urval gjordes med två kommuner, Göteborg och Umeå. Som komplement genomfördes även intervjuer med sju personer som råkat ut för en fallolycka på is och snö de senaste tre åren. Tyréns slutsatser var bland annat att risken för halka ibland undervärderas av i synnerhet yngre fotgängare och att äldre är mer försiktiga, framför allt i lutning. Samtidigt kan det vara svårt för alla åldersgrupper att upptäcka fara när is göms under snön. Tyréns konstaterar att halkbekämpning bör ske där människor de facto väljer att gå, inte bara längs med planerade gångstråk. Få väljer att gå en omväg för att slippa halka om det finns en genväg som är isig, med undantag för vissa äldre som hellre tar omvägen. Observationerna visade också att flera personer halkade till på exakt samma ställe med isfläckar. Punktinsatser av dessa fläckar skulle kunna förebygga olyckor. (Tyréns, 2013, s.44)

6. Ansvar och åtgärder

Ansvar för den kommunala vinterväghållningen regleras i SPF 1998:814. I vissa avseenden kan kommunen lägga över ansvaret för snöröjning och halkbekämpning av gångbanor på fastighetsägare (SKL, 2010 s.38). Kommunen är ensamt ansvarig för gåytorna i ungefär hälften av landets kommuner (SKL, 2009, s.112). Men även om ansvaret läggs på fastighetsägarna har kommunen ett tillsynsansvar och möjlighet att utdöma vite om vinterhållningen inte sköts. Den som skadas på grund av bristande halkbekämpning kan också resa skadeståndskrav (Trafikverket, 2012:124, s.51).

Ett tillfredsställande vinterunderhåll av olika transportområden är fundamentet i kommunernas halkbekämpning (se exempel på standardnormer i bilagd intervjuguide.) Gångstråk behöver hållas fria från snö och is men även löv, sand och grus som kan bli kvar efter vintern. Ett fullgott vinterunderhåll hänger delvis samman med väghållningen under resten av året och ett allmänt underhåll av gång- och cykelstråk så att håligheter och onödiga kanter undviks. Gångstråk bör också planeras för att undvika branta lutningar och ej heller ha för långa sträckor i lutning (Svensson, 2004). God belysning, gratis utdelning av halkskydd till seniorer och dialog med fotgängare om halkrisk och vikten av att använda rätt typ av skor är andra exempel på förebyggande åtgärder.

7. Halka – en dyr affär för samhället

När olyckan är framme kostar det i form av sjukhusvård, eventuella inkomstbortfall och kanske extra hjälp i hemmet för äldre. Utöver att en fallolycka kan innebära en lång konvalescens och bekymmer för den enskilde så är halkolyckorna således en dyr affär för samhället. Kostnaderna för fallolyckor kommer dessutom sannolikt att öka i framtiden då äldre är överrepresenterade i olycksstatistiken och gruppen äldre blir allt större (Tyrens, 2013).

En strukturell svårighet för preventionsarbetet är emellertid att vinterväghållningskostnader och annan halkprevention i huvudsak belastar kommuner och skadekostnaden belastar landsting och regioner. I vilken utsträckning som kommunerna likväl drabbas, i form av till exempel ökad hemtjänst och färdtjänst för äldre, är inte belyst i aktuell forskning.

VTI rapporten (2012:735) *Skadade fotgängare. Kostnad för fotgängarskador jämfört med vinterväghållningskostnader* av Gudrun Öberg och Annika K Arvidsson jämför kommunernas kostnad för vinterväghållning med antalet skadade fotgängare som rapporterats till STRADA. Rapporten konstaterar att kostnaden för skadade fotgängare är större än vinterväghållningskostnaden. Hur mycket större skadekostnaden är i förhållande till vinterväghållningen är svårt att fastslå av flera skäl. Dels har inte alla kommuner nedbruten ekonomisk analys som skiljer gångbanor och trottoarer från annan vinterväghållning, dels

rapporterar inte alla landsting regelbundet till STRADA. Dessutom söker inte alla vård vid sjukhusen utan vänder sig till sin vårdcentral, i synnerhet i de fall då sjukhusen ligger avlägset från olyckan. VTI:s slutsats utifrån tillgänglig statistik är att "jämfört med den totala vinterväghållningskostnaden i kommuner där kommunen vinterväg håller gångytor så är skadekostnaden minst dubbelt så stor" (Öberg & Arvidsson, 2012:735, s.5). Men då den totala samhällskostnaden är högre och vinterväghållningskostnaderna specifikt för gångbanor i vissa fall är lägre än rapporterat, så är skillnaden sannolikt en underskattning. Det finns också variationer mellan kommunerna. Av de kommuner som ingick i underlaget så är skadekostnaden ungefär två gånger högre i de flesta av kommunerna (s.24). Studien kan inte påvisa om det finns någon skillnad i antalet skadade fotgängare beroende på om det är kommun eller fastighetsägare som står för vinterväghållningen (s.5).

Öberg & Arvidsson (2012:735. s.25) har med denna rapport inte belyst *hur stor* besparing samhället kan göra, men menar att det vore samhällsekonomiskt lönsamt att satsa mer på vinterväghållning för fotgängare.

8. Rangordning av fotgängarsäkerhet i kommuner

Föreningen FOT har gjort en studie av fotgängarsäkerheten i svenska kommuner (Spolander, 2012). Studien tar upp både gående som skadats i fotgängarolyckor och i fallolyckor. 52 av landets 290 kommuner är dock inte med i studien eftersom flera sjukhus ännu inte hade hunnit ansluta sig till STRADA när studien genomfördes. Av de som rapporterats till STRADA 2011 hade 10 708 skadats i fallolyckor och 1971 i kollisionsoolyckor. De flesta fallolyckorna är lindriga, till skillnad från kollisionsoolyckorna som också innebär dödsfall. Halt väglag förkom i 60 % av fallolyckorna. (s.10)

Spännvidden mellan kommunerna är mycket stor med variation mellan inga olyckor och 40 olyckor per 10 000 invånare. Medelvärdet ligger runt 10-11 olyckor per 10 000 invånare. Glesbefolkade kommuner (lägre än genomsnittsbefolkningstätheten) uppvisar lägre fallolycksfrekvenser i genomsnitt än medelbefolkade och tätbefolkade kommuner. Det finns ett relativt stort antal kommuner utan fallolyckor bland de glesbefolkade kommunerna. Åsele, Alvesta, Storuman och Dorotea är några exempel. Kommuner som ligger på medelvärdet om 10-11 olyckor per 10 000 invånare är bland annat Göteborg, Nynäshamn, Falkenberg och Järfälla. Toppnoteringen med 40 olyckor per 10 000 invånare har Skellefteå, följt av Nyköping och Bjurholm. (s.13-15)

DEL 2: RÅD TILL FOTGÄNGARE

1. Metodhjälp: påverka vinterväghållarna

Äldreorganisationerna kan bidra till ökad halkbekämpning genom att påverka vinterväghållarna. Exempel på tre vanliga påverkansmetoder som föreningarna kan arbeta med är:

- a) direkt dialog
- b) opinionsbildning i media
- c) opinionsbildning via sociala medier

Direkt dialog

Ta en kontakt med ansvarig politiker och/eller tjänsteman samt med den eller de fastighetsägare som ansvarar för de ytor som utgör en ökad halkrisk. Bjud in till ett dialogmöte med syftet att gemensamt identifiera områden som kan förbättras inom halkbekämpningen. Kunskapsöversikten kan gärna distribueras inför mötet till kommunens/fastighetsägarens representanter för att skapa en gemensam förståelse av problemen. Powerpointpresentation kan i valda delar eller i sin helhet visas på mötet, beroende på vilket fokus som upplevs som mest angeläget. Vissa kommuner/fastighetsägare har kommit längre i sin halkprevention än andra och kommer naturligtvis också att fylla på med kunskap under mötet.

Titta gärna före mötet på FOT:s rangordning av fotgängarsäkerheten i kommuner och se om er kommun finns representerad i statistiken (se källförteckningen). I vissa kommuner är fallolycksstatistiken betydligt högre respektive lägre än för genomsnittet, vilket kan vara intressant att lyfta fram. I kommuner med särskilt eftersatt halkbekämpning kan det vara värdefullt om ansvarig politiker, ansvarig tjänsteman och flera fastighetsägare träffas samtidigt med äldreorganisationen. När alla parter är samlade ökar chansen att kunna identifiera var problemen finns och hur man med gemensamma krafter kan driva arbetet vidare.

Frågor som äldreorganisationen kan ställa under mötet är till exempel:

- Vilka riktlinjer finns för halkbekämpning och vilka medel avsätts?
- Vilka insatser för halkbekämpning är viktigast?
- Vad vill man satsa mer på i framtiden?

En frågeguide med förslag på mer specificerade frågor medföljer som bilaga till kunskapsöversikten. Här finns även exempel på vinterväghållningsrekommendationer från SKL:s *Åtgärds katalog för säker trafik i tätort* och SKL:s *GCM-handbok*.

Under mötet är det viktigt att dokumentera allas synpunkter samt försöka konkretisera förslag på någon eller några åtgärder som är rimligt att kommunen och/eller fastighetsägaren bidrar med. Finns det någon särskild isfläck längs ett gångstråk som behöver punktinsatser? Finns det behov av varningsskyltar vid en viss trappa? Finns det en genväg som inte halkbekämpas idag men där ändå många väljer att gå?

Om alla parter är överens om vad som kan åtgärdas, bestäm ett datum för uppföljning, per telefon eller vid en träff. Om parterna inte är överens, försök att få till stånd en ny träff för fortsatt dialog. Fundera på om det är rimligt att ändra angreppssätt till nästa gång – var kärvar samsynen? Har alla en realistisk bild av målen? Är rätt personer representerade på mötet? Oavsett hur dialogen fortlöper – glöm inte att tacka parterna för att de tagit sig tid att träffas.

Både kommunen och fastighetsägare kan erbjudas projektets informationsfolder i en pdf att skriva ut, som de sedan kan distribuera till kommuninvånare och boende.

Opinionsbildning i media och sociala medier

Ett komplement till dialogmöten är att försöka påverka den allmänna opinionen genom att skriva insändare eller debattartiklar. Mallförslag går att få från NTF. Det finns även en möjlighet att påverka mot mer riktade målgrupper via sociala medier. Många kommuner och fastighetsägare har idag exempelvis Facebook med möjlighet för invånare/boende att väcka frågeställningar, ladda upp infomaterial, med mera.

2. Individens eget ansvar – god hjälp inom räckhåll

Oberoende av kommuners och fastighetsägares ansvar för halkbekämpning så har den enskilde naturligtvis intresse av att själv bidra till att undvika halka och ett eventuellt sjukhusbesök. God hjälp finns inom räckhåll i form av halkskydd, rätt vinterskor och broddar till gångstavarna eller käppen. Halkskydd kan köpas på apotek, sportaffärer, stormarknader etc. Priserna varierar mellan cirka 70 kr till några hundralappar.

Genom anslag från Trafikverkets Skyltfond så har det under 2013 tagits fram en andra generationens halkskydd som är så kallat dynamiska skydd. Det innebär att de kan användas på flera typer av underlag – snö och is, barmark och inomhus. Andra typer av halkskydd kan inte användas inomhus då de istället blir hala och förstör golven. Dessa skydd måste tas av innan man går in i till exempel en butik. Saknas en sittplats i entrén till din butik så föreslå för butiken att införa detta – möjligen kan det öka inflödet av kunder till butiken. Gåstavar ger ett bra stöd när man går för den som inte använder käpp. Byt bara ut gummitassen mot isbrodd vintertid. Gåstavar kan köpas i exempelvis sportaffärer. (MSB, 2012)

Checklista inför köp av halkskydd

1. Är halkskyddet CE-märkt? Märkningen garanterar att produktion uppfyller vissa säkerhetskrav.
2. Passar halkskyddet till dina vinterskor?
3. Är det ett dynamiskt, andra generationens, halkskydd (Twicegrip), som anpassar sig till underlaget och därför fungerar på såväl is och snö som barmark och inomhus?
4. Är skyddet bekvämt att ta av och på?
5. Får det plats i fickan eller väskan om du behöver ta av det tillfälligt?
6. Kan skyddet sitta kvar när du kör bil?

Ett helfotsskydd ger den bästa säkerheten på snö och is. Om det inte är ett dynamiskt halkskydd kan ett helfotsskydd ge en ökad halkrisk på barmark. Klarar inte helfotsskyddet flera underlag så kan ett halvt skydd vara bättre. Ett hälskydd ger bättre skydd än ett framfotsskydd, men ett nättare framfotsskydd är bättre än inget skydd alls. Hälskyddet är att föredra eftersom det är när man sätter ner hälen som risken för halka är som störst.

Som halkskydd för kryckkäppar finns två alternativ – pigg eller krona. Båda varianterna har för- och nackdelar. Piggen kan slitas så att den blir trubbig och glider på is eller packad snö. Därför är det viktigt att kontrollera att piggen är vass och byta ut den om den blivit trubbig. Kryckkäpp med pigg finns med reglage på handtaget så att piggen kan fällas ut och in. Tänk på att en utfälld pigg utgör en halkrisk på till exempel ett marmorgolv. Kronan kan fyllas med snö, vilket kan leda till att man halkar. Det gäller att regelbundet kontrollera kronan och krasa ur snö vid behov. Om man glömmer kronan i utfällt läge kan man i likhet med piggen riskera att halka inomhus.

Läs mer på ntf.se/konsument

Vinterskor

Vanliga vinterskor kan skydda bra mot halkan, förutsatt att sulan ger en bra friktion. Man ska inte välja skor efter mönstret i sulan – ett stort mönster ger inte automatiskt bättre grepp på halt underlag. Gummiinblandningen i sulan måste också erbjuda en bra friktion på halt underlag (Berggård, 2013). Materialets halkegenskaper kan dessutom förändras vid olika temperaturer. När man köper vinterskor bör man därför fråga om hur sulan fungerar vid halt underlag vintertid. Trafikverket och Luleå tekniska universitet arbetar med att utveckla testmetoder för vinterskors egenskaper vid halt underlag och ta fram en svensk standard (www.ltu.se/ltu/media/news/Svensk-standard-for-halkskydd-till-skor-1.99315).

För den som inte vill ha avtagbara skydd så finns det specialskor med inbyggda skydd som fälls ut vid behov. Dessa skor är ganska dyra och kostar runt 1200-1300 kr, men med fördelen att man slipper ta av och på skyddet. Ett annat alternativ är skor med dubbar som fungerar på flera underlag. Dubbarna fjädrar ut på hala underlag och trycks in på hårda underlag. Priset för dessa är ca 1000 kr. (<http://www.testfakta.se/incoming/article84049.ece>)

Lämna klackarna hemma

Oavsett vintertid eller sommartid så kan det vara idé att se över vad som finns hemma på skohyllan. Fotsulan är en viktig avkännare i balanssystemet. Det är därför att föredra att ha skor som ger foten en rättvisande bild av hur vi befinner oss i förhållande till marken. Känner du dig osäker, byt ut de höga klackarna och träskorna mot något fotriktigt och bekvämt. (Tidningen Apoteket 2/2008)

Stärk musklerna och öva balansen

Halkskydd kan tyvärr aldrig helt kompensera för dålig balans och yrsel som kan drabba äldre. Därför är det viktigt att regelbundet träna muskler och balans, som är en färskvara. Äldre hamnar lätt i en ond cirkel där rädslan för att falla gör att man rör sig mindre och mindre och då får ännu sämre balans. Vissa risker är således nödvändiga att utsätta sig för – att röra på sig är det enda sättet att träna upp sin förmåga. Det är aldrig för sent att börja och resultaten kommer fort på en otränad kropp. Yrsel och balansproblem behöver dock inte bero på naturliga åldersförändringar eller för lite träning, utan kan bero på sjukdomar och skador. Är du osäker – uppsök läkare. (Tidningen Apoteket 2/2008)

KÄLLFÖRTECKNING

Berggård, Glenn (2013) *Egenskaper för vinterskor och halkskydd. Förstudie*. Luleå tekniska universitet. Institutionen för samhällsbyggnad och naturresurser.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) Diarienum 2010-4284 *Perioder med stora snömängder vintern 2009/2010 Redovisning av regeringsuppdrag att analysera och utvärdera hur krisberedskapen fungerat under perioder med stora snömängder vintern 2010*

https://www.msb.se/Upload/Forebyggande/Samhallsviktig_verksamhet/0199_10_Rapport_stora_snomangder_vinter_2010.pdf

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) FAKTA 2013-02-07. *Halkolyckor*.

<http://ida.msb.se/dokument/infoblad/Halkolyckor.pdf>

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) (2012) *Säkerhet i vardagen. Tips och råd på äldre dar!*

<https://www.msb.se/sv/Produkter--tjanster/Publikationer/Publikationer-fran-MSB/Sakerhet-i-vardagen---Tips-och-rad-pa-aldre-dar/>

Luleå tekniska universitet. Svensk standard för halkskydd till skor

<http://www.ltu.se/ltu/media/news/Svensk-standard-for-halkskydd-till-skor-1.99315>

NTF Konsument

<http://www.ntf.se/konsument/gaende/halkskydd/default.asp?RecID=24869>

<http://www.ntf.se/konsument/gaende/halkskydd/default.asp?RecID=24870>

Schyllander, J (2013) "Skadeutvecklingen i Sverige" i *Skador och skadeprevention – en antologi* Räddningsverket

https://www.msb.se/Upload/Forebyggande/kommunala_hp/Skadeprevention/Skador_och_skadeprevention-en_antologi.pdf

Tidningen Apoteket 2/2008

http://www.apoteket.se/privatpersoner/kundservice/Sidor/hall_igang_ditt_balanssinne.aspx

Testfakta

<http://www.testfakta.se/incoming/article84049.ece>

Spolander, K (2003) *Äldre, mobilitet och nollvision*. Stockholm: NTF

Spolander, K (2012) *Rangordning av fotgängarsäkerheten i svenska kommuner. En studie av variationer och olikheter*. FOT Rapport 2012

http://www.fot.se/documents/FOT_rangordning_kommuner_fotgangarolyckor.pdf

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) och Trafikverket (2010). *GCM – HANDBOK Utformning, drift och underhålla med gång-, cykel-, och mopedtrafik i fokus*

http://www.trafikverket.se/PageFiles/35571/gcm_handbok.pdf

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) (2009). *Åtgärds katalog för säker trafik i tätort*.

Tredje utökade upplagan. Stockholm: SKL Kommentus AB

Svensson, Helena (2004) *Behov i trafikmiljön för äldre personer*. Arbetsmaterial.

Vägverket konsult.

[http://www.trafikverket.se/PageFiles/31198/fakta/3 behov trafikmiljon äldre personer vägverket konsult 04 utkast.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/31198/fakta/3_behov_trafikmiljon_aldre_personer_vagverket_konsult_04_utkast.pdf)

Tyréns (2013) *Fotgängares fallolyckor*. Slutrapport. Trafikverkets Skyltfond.
[http://www.trafikverket.se/PageFiles/140343/rapport fotgangares fallolyckor granskningshandling skyltfonden rev1.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/140343/rapport_fotgangares_fallolyckor_granskningshandling_skyltfonden_rev1.pdf)

Öberg, G (2011) *Skadade fotgängare. Fokus på drift och underhåll vid analys av sjukvårdsregistrerade skadade i STRADA*. VTI Rapport 705
<http://www.vti.se/sv/publikationer/skadade-fotgangare-fokus-pa-drift-och-underhall-vid-analys-av-sjukvardsregistrerade-skadade-i-strada/>

Öberg, G & Arvidsson, K Anna (2012) *Skadade fotgängare – kostnad för fotgängarskador jämfört med vinterväghållningskostnader*. VTI rapport 735, reviderad utgåva
<http://www.vti.se/sv/publikationer/skadade-fotgangare--kostnad-for-fotgangarskador-jamfort-med-vintervaghallningskostnader/>

Bilaga: Intervjuguide för möte med kommuner och fastighetsägare

Intervjuguiden har använts av NTF i mötet med kommuner och fastighetsägare. Avsikten är inte att äldreorganisationerna ska genomföra kompletta intervjuer enligt guiden utan den är bilagd för kännedom. Äldreorganisationerna kan här hitta tips på frågeställningar att själva arbeta vidare med i sina kontakter.

ÄLDRES FALLOLYCKOR PÅ SNÖ OCH IS

FÖRSTA DELEN: Intervjuguide kommun

Kommun:

Person som besvarat enkäten (namn och titel):

E-post och telefon:

1. Är kommunen eller fastighetsägaren ansvarig för gång- och cykelbanor i anslutning till fastigheter? Om fastighetsägaren är ansvarig, hur informeras de om ansvaret/hur följs ansvaret upp? Vem ansvarar i övrigt för vinterväghållningen på gång- och cykelbanor? Utförs vinterväghållningen av kommunen själv eller på entreprenad?
2. Hur mycket snö ska falla på vägarna innan snöröjningen börjar och hur snabbt börjar halkbekämpningen? Finns en sluttid för när gång- och cykelbanor ska vara åtgärdade? Används t.ex standarder från GCM-handboken av SKL och Trafikverket? (bland annat att snödjupet ej bör överstiga 3-5 cm och åtgärder vara klara 6.30 respektive 16.30 på vardagar).
3. Vad används till halkbekämpningen (salt, stenkross, varmsand, markvärme annat)? Varför?
4. Finns statistik över fallolyckor på is och snö i er kommun?
5. Finns det en uppskattning av kommunens kostnader för fallolyckor på snö och is (ex. ökat behov av hemtjänst)? Har kommunen kännedom om hälso- och sjukvårdens kostnader specificerat för olyckor som inträffat i er kommun (akutbesök, vårddyg)?
6. Hur mycket resurser satsas på vinterväghållningen? Finns det en uppskattning av kommunens explicita vinterväghållningskostnad för gång- och cykelbanor?

7. Finns det en uppfattning om hur stor besparing som utökad vinterväghållning på gång- och cykelbanor kan medföra till följd av minskade vårdkostnader (i kommun och/eller landstinget)?
8. Finns en halkbekämpningspolicy, handlingsplan eller motsvarande för att minska fallolyckorna på snö och is? Finns det något lokalt fastställt mål om hur mycket olyckorna ska minska? I vilken omfattning satsas på att minska olyckorna? Beaktas äldres och/eller kvinnors olyckor särskilt?
9. Vilka funktioner i kommunen är involverade i arbetet med att minska fallolyckor på snö och is? Hur? Finns en samordnare eller liknande?
10. Vilka metoder används för att följa upp och utvärdera kommunens insatser idag? Följer man t.ex kontinuerligt upp de upphandlingar som gjorts när det gäller vinterväghållning?
11. Hur upplever kommunen samarbetet med vinterväghållare och fastighetsägare?
12. I kontakten med medborgarna, vilken/vilka frågor relaterat till fallolyckor på is och snö är det som (oftast) kommer upp?
13. Har kommunen bedrivit kampanjer eller annan marknadsföring för att få fler att använda halkskydd? Delar kommunen till exempel ut gratis halkskydd till någon grupp? Andra åtgärder för att belysa individens eget ansvar? Särskilda insatser gentemot äldre?
14. Vilka åtgärder/metoder anser du har varit mest framgångsrika i arbetet med att minska fallolyckor på snö och is? Finns det något inslag som särskilt gynnat äldre fotgängare?
15. Utöver det som redan görs/är planerat, kan ni tänka er andra åtgärder som är viktiga för att minska antalet fallolyckor på snö och is för äldre?

ANDRA DELEN: Intervjuguide fastighetsägare

Fastighetsägare:

Person som besvarat enkäten (namn och titel):

E-post och telefon:

1. Är kommunen eller fastighetsägaren ansvarig för gång- och cykelbanor i anslutning till era fastigheter? Om fastighetsägaren är ansvarig, har kommunen meddelat/följt upp detta ansvar på något sätt? Utförs vinterväghållningen av fastighetsägaren själv eller på entreprenad?

2. Hur mycket snö ska falla på vägarna innan snöröjningen börjar och hur snabbt börjar halkbekämpningen? Finns en sluttid för när gång- och cykelbanor ska vara åtgärdade? Används t.ex standarder från GCM-handboken av SKL och Trafikverket? (bland annat att snödjupet ej bör överstiga 3-5 cm och åtgärder vara klara 6.30 respektive 16.30 på vardagar).
3. Vad används till halkbekämpningen (salt, stenkross, varmsand, markvärme, annat)? Varför?
4. Finns statistik över fallolyckor på snö och is i anslutning till era fastigheter?
5. Finns det en uppskattning av er vinterväghållningskostnad för gång- och cykelbanor?
6. Finns en halkbekämpningspolicy, handlingsplan eller motsvarande för att minska fallolyckor på snö och is i anslutning till era fastigheter? Finns det något lokalt fastställt mål om hur mycket olyckorna ska minska? I vilken omfattning satsas på att minska olyckorna? Beaktas äldres och/eller kvinnors olyckor särskilt?
7. Finns metoder för att följa upp och utvärdera era insatser idag? T.ex följa upp de upphandlingar som gjorts när det gäller vinterväghållning?
8. Hur upplever ni samarbetet med kommunen kring fallolyckor på snö och is (samt vinterväghållare i förkommande fall)?
9. I kontakten med de boende/fotgängare, vilken/vilka frågor relaterat till fallolyckor på is och snö är det som (oftast) kommer upp?
10. Har ni bedrivit kampanjer eller annan marknadsföring för att få fler att använda halkskydd? Andra åtgärder för att belysa individens eget ansvar? Särskilda insatser gentemot äldre?
11. Vilka åtgärder/metoder anser du har varit mest framgångsrika i arbetet med att minska fallolyckorna på snö och is? Finns det något inslag som särskilt gynnat äldre fotgängare?
12. Utöver det som redan görs/är planerat, kan ni tänka er andra åtgärder som är viktiga för att minska antalet fallolyckor på snö och is för äldre?