



Jan Lind
Administrativa avdelningen
Telefon: 08-508 264 71
jan.lind@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2010-05-20

Samverkan inom staden för att långsiktigt förbättra beredskapen för snörika vintrar i Stockholm. Svar på skrivelse

Förslag till beslut

1. Skrivelsen besvaras med exploateringskontorets tjänsteutlåtande.

Krister Schultz

Ann-Charlotte Nilsson

Sammanfattning

Till trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden har i februari 2010 lämnats skrivelser från ledamöter i nämnderna rörande vinterns snöhantering. I skrivelserna efterfrågas platser för landdepåer för snö och en hållbar lösning av snöbortforslingen i staden.

Trafikkontoret och exploateringskontoret, som samverkat vid besvarandet av skrivelserna, föreslår att en ny stadsövergripande inventering genomförs för att få fram möjliga landdeponier för snö. Till skillnad från 2006 års inventering, som innehöll förslag om relativt få och stora deponiplatser, förslås inventeringen nu inriktas på att söka åstadkomma ett system av många deponiplatser av varierande storlekar spridda över i princip hela staden. Inventeringen bör ledas av trafikkontoret och genomföras tillsammans med representanter från alla berörda förvaltningar i staden.



Exploateringskontoret understryker att det kommer att bli mycket svårt att försöka skapa utrymmen för en sådan i Stockholm hittills till stor del främmande, mycket ytkrävande och för stadsbilden förfulande verksamhet. Det kommer att leda till många mål- och markanvändningskonflikter och svåra avvägningar mellan motstridiga intressen. Frågorna om i vilken utsträckning det är befogat och överhuvudtaget går att finna platser för och anordna välfungerande deponier på land för snö och i vilken utsträckning dispens kan erhållas även i framtiden för fortsatt sjötippning av snö, har stor betydelse för stadens framtida tillväxt och visionen om ett Stockholm i världsklass.

Som bakgrund lämnas i ärendet en översiktlig redovisning av den gångna vinterns snösituation, de miljörättsliga förutsättningarna, de utmaningar som drabbat alla berörda och den utvärdering av snöhanteringen som trafikkontoret inlett. En utförlig utvärdering inklusive analys av olika förbättringsmöjligheter kommer att redovisas för trafik- och renhållningsnämnden i maj 2010 samtidigt som skrivelsen från nämndens ledamöter besvaras.

Skrivelserna

Exploateringsnämndens ledamöter Petter Lindfors (m), Gulan Avci (fp), Erik Slottner (kd) och Christer Mellstrand (c) har den 11 februari 2010 lämnat en skrivelse till exploateringsnämnden med rubriken "Samverkan för att hitta platser för tillfällig snödeponi". I skrivelsen anføres följande.

Årets kraftiga snöfall har tydligt illustrerat storstadens sårbarhet. En meter snö har kommit på sex veckor. Att säkerställa framkomligheten för leveranser, kollektivtrafik och räddningstrafik måste prioriteras. Bortforsling av snö från gatorna är i Sverige likställt med avfallshantering och fordrar tillstånd. Staden har inga större landdepåer därför att det varit svårt att hitta platser. Staden har begärt och fått dispens för att dumpa 600 000 kubikmeter snö i sjötippor.

Vinterns situation visar att denna situation inte är hållbar. Enbart i innerstaden har det kommit 2,6 miljoner kubikmeter snö. Stockholmare kan förvänta sig att snön ska forslas bort men på grund av regelverket är denna berättigade önskan svår att uppfylla.

Dispensen för sjötippning går ut i maj 2010. Till dess måste en hållbar lösning för snöbortforslingen i Stockholm utarbetas. I arbetet för att hitta lösningar på snötippningsproblemet krävs att alla berörda förvaltningar i staden medverkar konstruktivt. Exploateringskontoret bör därför i samråd med trafikkontoret intensifiera arbetet för att hitta möjliga platser för landdepåer inom staden.

Vi förväntar oss en återrapportering från exploateringskontoret om arbetets fortskridande på exploateringsnämndens sammanträde i maj.

En i stort sett likalydande skrivelse har den 8 februari 2010 lämnats till trafik- och renhållningsnämnden av dess ledamöter Ulla Hamilton m.fl. (m), Inge-Britt Lundin (fp), Anders Broberg (kd), Mats Lindqvist (mp), Jan Valeskog (s) och Kajsa Stenfelt (v).

Exploateringskontorets synpunkter

Exploateringskontoret och trafikkontoret har samverkat vid besvarandet av skrivelserna från ledamöter i nämnderna. Trafikkontoret kommer att lämna sin redovisning till trafik- och renhållningsnämnden i maj 2010 vilken kommer att inkludera en utförlig uppföljning av den gångna vinterns snöhantering.

Bakgrund

Extrem snösituation vintern 2009-2010

Den senaste vintern är enligt den meteorologiska uppföljning som skett av SMHI den snörikaste sedan mitten på 1980-talet. Kombinationen av kyla och stora snömängder innebar stora påfrestningar för den kollektiva trafiken och påverkade möjligheten att upprätthålla olika samhällsfunktioner. Särskilt i stadskärnorna skapade den plogade snön stora problem genom bristen på utrymme att lagra snön.

Denna vinter innebar stora utmaningar för alla berörda som har att arbeta för och ansvara för att staden ska fungera när det gäller framkomlighet, tillgänglighet, säkerhet och en fungerande kollektivtrafik. Utmaningarna/komplikationerna som kan komma att göra sig gällande även framtida vintrar är av olika slag: 1. Miljö-
rättsligt komplicerat. 2. Svårigheter att hålla beredskap i form av personal och maskinpark. 3. Takskottning från enskilda fastigheter som sker efter stadens renhållning och 4. Parkeringsregler som försvårar vinterväghållning.

De största problemen drabbade den spårbundna kollektivtrafiken. Under en period i februari var det endast busstrafiken som fungerade när såväl T-bana som pendeltågen var inställda. Många människor upplevde försämrad tillgänglighet i olika avseenden och detta gällde särskilt utsatta grupper av människor t.ex. rörelsehindrade. Det är inte förvånande att snöröjningen och hanteringen av snö skapat stort massmedialt och politiskt intresse.

Regeringen har tillsatt landshövdingen i Stockholms län för att analysera den dåliga funktionen för den spårbundna trafiken som uppstod denna vinter, främst under februari, samt föreslå åtgärder.

Trafikkontoret har trots de problem som uppstått uppfattningen att vinterväghållningen i stort har fungerat väl. Senast ett snöfall av motsvarande omfattning ägde rum inträffade i slutet av december 2001 då delar av vägnätet slogs ut och stora störningar uppstod för stockholmarna. Antalet klagomål, under perioden 15 december till 15 januari, var då drygt 10 000 samtal som avsåg bristande snöröjning i staden. Detta ska jämföras med motsvarande period den senaste vintern då ca 1 000 samtal om bristande snöröjning inkom till kommunikationscentralen.

Efter snöfallet i december 2001 utvecklades vintern på ett normalt sätt, det vill säga omväxlande varmt och kallt väder, vilket innebar att snösmältningen pågick i samband med varmperioder. Medeltemperaturerna för januari respektive februari 2002 var – 0,3 grader respektive + 2,0 grader. Temperaturerna januari och februari 2010 blev – 8 grader och – 5,7 grader.

Miljörättsligt komplicerat

Nuvarande strategi för Stockholms vinterväghållning bygger på att väghållaren kan tippa snö från innerstaden i sjötippor, på det sätt som skett i stadens moderna historia. Detta har också varit en grundförutsättning för hela stadsuppbyggnaden under mycket lång tid. I stadens nyexploateringsverksamhet samt översiktsplanering och detaljplanering, då olika konkurrerande markanspråk ska vägas mot varandra, har någon egentlig hänsyn aldrig behövt tas till några behov av att ha tillgång till särskilt reserverade utrymmen för att deponera snö. Detta har särskilt gällt för den tätexploaterade innerstaden. För ytterstadens behov har olika tillgängliga områden mer eller mindre systematiskt utnyttjats för snölagring. Men det är först under de senaste åren som det av miljöjuridiska skäl blivit tal om att inskränka sjötippningsmöjligheterna och istället lagra all snö på land.

Avfallsbegreppet

Sedan början på 2000-talet betraktas snö som plogas ihop och lastas med syfte att transporteras bort, som avfall genom den tolkning som Naturvårdsverket gjort av EG-rätten (direktiv 2006/12/EG, avfallsdirektivet) som införts i 15 kap. 1 § miljöbalken. Avfall definieras där som varje föremål, ämne eller substans som ingår i en avfallskategori och som innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med. Detta innebär att det inte är själva ämnets egenskaper som avgör om det ska betraktas som avfall utan uppsåtet eller avsikten med hanteringen som blir avgörande för klassningen.

Dumpningsbegreppet

Genom 15 kap. 31 § miljöbalken föreskrivs förbud mot att dumpa avfall, vare sig som fast ämne, vätska eller gas. Genom 15 kap 33 § miljöbalken får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer genom beslut i det enskilda fallet medge dispens från 31 § om avfallet kan dumpas utan olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Stadens sjötippningsdispens

Stockholm har sedan 2003 i tre omgångar sökt och erhållit dispens av Naturvårdsverket för att tippa snö i fyra sjötippor belägna vid Värtan, Stadsgården, Blasieholmen samt Kungsholmstorg. Nuvarande dispens som tillåter tippning av 600 000 m³ snö från innerstaden gäller till 1 maj 2010. Följaktligen får snö från ytterstaden eller andra kommuner inte längre tippas på dessa ställen. För att Naturvårdsverkets mängdbegränsning inte ska överskridas är det inte heller tillåtet för andra stockholmsaktörer än stadens snöröjningsentreprenörer att dumpa vid sjötipporna. Aktörer med ansvar för viktiga samhällsfunktioner kan ansöka om tillstånd för att tippa snö från Stockholms innerstad inom ramen för trafikkontorets dispens.

Föregående två vintrar har i princip ingen sjötippning skett eftersom den snö som fallit har smält bort som regnvatten, varför dispensen inte har behövt utnyttjas. Situationen den senaste vintern var, som bekant, helt skild från föregående år.

Utökade dispenser beviljades

På morgonen den 21 december 2009 kontaktades trafikkontoret av Banverket och SL som informerade om att det rikliga snöfallet dagarna innan medfört att upp-plogade snöhögar inom terminalområden, belägna i ytterstaden, kommer att utgöra hinder för att få ut vagnmaterialet i trafik. Det saknades utrymmen inom depåerna vid Älvsjö, Alvik och Vällingby att lagra mer snö. Enligt SMHI:s prognos skulle ytterligare snö falla de närmaste dagarna.

Trafikkontoret bedömde att stora negativa konsekvenser för T-bana och pendeltåg riskerade uppstå, om snön inte kunde tillåtas borttransporteras från aktuella terminalområden och detta måste dessutom ske omedelbart med hänsyn till kommande snöfall. Två möjligheter att undvika ett hotande kaos med inställd T-bana och pendeltåg identifierades. Antingen att hemställa hos Naturvårdsverket om en ändring av dispensen så att även snö från ytterstaden skulle tillåtas kunna tippas i sjötipporna eller överlämna ärendet till länsstyrelsens krisberedskapsmyndighet för att hantera de omfattande driftstörningar som kunde förväntas.

Efter kontakter med Naturvårdsverket inlämnades samma dag en skriftlig ansökan om att även kunna tippa snö från ytterstaden, inom ramen för tidigare medgiven volym 600 000 m³, när viktiga samhällsfunktioner riskerades. Ärendet behandlades på 24 timmar och stadens hemställan godkändes. Redan dagen efter, den 22 december, kunde depåerna för tunnelbana och pendeltåg rensas från snö och denna trafik fungerade väl under jul och nyårshelgen.

Den fortsatta snösituationen fick trafikkontoret att i februari 2010 ansöka om tillstånd att kunna tippa ytterligare 200 000 m³ snö i sjötipparna från både inner- och ytterstaden för att klara viktiga samhällsfunktioner, vilket också beviljades av Naturvårdsverket.

Framtida dispensmöjligheter

Den dispens som tillämpats gällde endast denna vinter och för framtida vintrar är det oklart vad som kommer att hända. Fiskeriverket var i sina remissyttranden över trafikkontorets dispensansökningar kritiskt och efterlyste alternativa lösningar till sjödumpling. Länsstyrelsen ansåg att något alternativ på kort sikt inte fanns till sjötippning men att det är otillfredställande att verksamheten bygger på dispensförfarande. Länsstyrelsen ansåg att staden under de närmaste åren, i enlighet med trafikkontorets ansökan, ska ta fram förslag på tipplatser för lagring av snömängder på max 50 000 m³ för att eliminera behovet av transporter av snö från ytterområdena till innerstaden. Vidare borde alternativa snöhanteringsmetoder utredas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden förordade att dispens gavs till 1 maj 2010, d.v.s. inte fram till 2013 som trafikkontoret ansökt om. Nämnden ansåg detta tillräckligt för trafikkontoret att kunna göra erforderliga utredningar om bl.a. hur en bortforsling med minsta negativa miljöpåverkan totalt kan uppnås genom en kombination av flera mindre deponier/snökyllalager och viss del dumpning i sjön.

Naturvårdsverket framhöll i samband med de senaste besluten om dispens att snö i första hand bör tas omhand på land. Men verket ansåg att det fanns grund för att medge dispens eftersom det inte fanns möjlighet att färdigställa andra miljö-mässigt lämpliga alternativ för att ta hand om innerstadens snö. I dispensbeslutet i oktober 2008 anges att för att Naturvårdsverket ska kunna meddela ytterligare dispenser krävs att trafikkontoret, i samband med en förnyad ansökan, kan redovisa resultat från de utredningar av mindre deponier som kan ta emot snö från ytterstaden och i kombination med återvinning av kyla som ingick i den handlingsplan som bilagts trafikkontorets ansökan. Dispensen medgavs därför

endast, i enlighet med miljö- och hälsoskyddsnämndens uppfattning, för denna vinter.

Tillståndsplikten för deponier

Avfallsbegreppet innebär också att deponering av snö är tillståndspliktig hos miljödomstol eller länsstyrelsens miljöprövningsdelegation. Det kan även bedömas som mellanlagring eller annan behandling av avfall. Annan behandling av avfall definieras i 14 § deponiförordningen såsom ”användning av fysikaliska, termiska, kemiska eller biologiska metoder inklusive sortering, som ändrar avfallets egenskaper så att dess mängd eller farlighet minskas, hanteringen underlättas eller återvinning gynnas”. Rättsläget är både oklart och tvärtolkat men bestämmelserna ska tillämpas eftersom snön i detta fall betraktas som avfall.

Ett tillståndsförfarande är reglerat i miljöbalken kapitel 9 samt flera andra kapitel som styr den formella processen i ett ansökningsärende. Kapitel 2 ”Allmänna hänsynsregler m.m.” beskriver vilka krav som ställs på en verksamhetsutövare och kapitel 6 ”Miljökonsekvensbeskrivningar och annat beslutsunderlag” föreskriver vad som ska ingå i en miljökonsekvensbeskrivning i ansökningsmål, vilket krävs för uppläggning eller motsvarande av snö.

Ansökningsmålen tenderar att bli både tidsmässigt och utredningsmässigt mycket omfattande, dels genom de mycket detaljerade krav som ställs i regelverket, dels genom krav på kompletteringar som regelmässigt ställs från miljömyndigheter och andra remissinstanser. Det är inte ovanligt att tiden för ett tillstånd inklusive överklaganden tar fem år eller mer från projektstart till lagakraftvunnet tillstånd.

Tidigare utredning och beslut om snöhanteringen i Stockholm

Trafikkontoret genomförde under 2006 ett omfattande utredningsarbete som syftade till att belysa tekniska, ekonomiska, juridiska och miljömässiga konsekvenser av olika alternativ och metoder för att uppnå en miljöanpassad vinterväghållning. I utredningen ”Miljöbelastning av snöhantering i Stockholm” undersöktes bl.a. möjligheten att ersätta dåvarande sjötippning med olika landtippningsalternativ för att klara borttransport av snö från innerstaden. Tre alternativ studerades:

- Sjötippning som dittills, alt 1.
- Flera små landtippar + flera små snökylalager, alt 2.
- Två stora landtippar – norr och söder om Stockholm, alt 3.

Alternativ 2 innehöll sex landdeponier för ca 100 000 m³ var, högst 10 km från innerstaden. De områden som hade föreslagits av stadsdelsnämnderna var Farsta,

Högdalen och i anslutning till Bromma flygplats. Vidare föreslogs ett bergrum i Värtan för snökylaproduktion och ytterligare två snökylalager i Älvsjö och Farsta.

Alternativ 3 syftade till att anordna två stora landtippar för vardera ca 300 000 m³ inom 30 km från innerstaden. I söder föreslogs Skrubba ca 15 km från innerstaden. Norr om staden sänkades förslag på plats.

Utredningen remitterades till ett antal nämnder och organisationer. De instanser som hade att aktivt hantera snöbortforsling ansåg att det inte finns något alternativ till sjötippning för att klara framkomlighet, tillgänglighet och en rimlig ekonomi. Även från miljösynpunkt ansåg flera remissinstanser att det inte är förenligt med stadens miljömål att transportera snö från innerstaden till ytterstaden. Stockholm Vatten konstaterade att tippningen inte förväntas ge några mätbara förhöjningar av halterna vare sig i vattnet eller i sedimenten. Några stadsdelsnämnder, exploateringsnämnden och stadsbyggnadskontoret redovisade starka invändningar beträffande möjligheten att utnyttja föreslagna platser i ytterstaden till deponier. Förslaget till snölagring i bergrum i Värtan avvisades på grund av aktuella bostadsplaner och att det inte var ekonomiskt försvarbart. Ekonomiska invändningar framkom även mot att utnyttja snön för fjärrkyla i Älvsjö.

Trafikkontoret bedömde efter remissbehandlingen, i tjänsteutlåtande den 30 oktober 2007, att staden måste ha beredskap för att kunna köra bort som mest ca 600 000 m³ snö från innerstaden för att klara en rimlig framkomlighet och säkerhet vid besvärliga snöförhållanden. Kontoret konstaterade att det i utredningsarbetet inte hade varit möjligt att peka ut lämpliga och invändningsfria områden där lagring av snö på land kan ske. Detta innebar att det då inte fanns något alternativ till dittillsvarande sjötippning för att klara innerstadens behov.

Trafikkontoret ansåg också att den från allmän synpunkt bästa metoden att klara bortforslingen av snö i innerstaden, när behovet uppstår, är sjötippning. Kontoret föreslog därför att sjötipparna i innerstaden behålls, men kompletteras med några mindre landtippar om ca 50 000 m³ var för att ersätta dåvarande transporter från ytterstaden till tipparna i innerstaden. Dessa landtippar skulle om möjligt nyttjas för energiutvinning. Sjötipparna borde endast användas av stadens entreprenörer i innerstaden.

Trafikkontoret föreslog dessutom att staden, utifrån den särskilda juridiska utredning som utförts och bifogats ärendet, bör verka för en översyn av den lagstiftning som skapar osäkerhet, motverkar god miljö och medför onödigt byråkrati genom att snö betraktas som avfall.

Trafik- och renhållningsnämnden beslöt den 18 december 2007 enligt trafikkontorets förslag att godkänna kontorets redovisning och överlämna och återropa kontorets utlåtande till kommunfullmäktige för fastställande. Nämnden gav vidare kontoret i uppdrag att arbeta med vinterväghållningen med den föreslagna inriktningen. Nämnden föreslog dessutom kommunstyrelsen att verka för en översyn av gällande lagstiftning i enlighet med kontorets förslag. Ärendet har ännu inte behandlats av stadens centrala organ.

Utvärdering inledd av den senaste vinterns snöhantering

Under den gångna vintern har enligt trafikkontoret i storleksordningen 800 000 m³ snö tippats i sjötipparna i innerstaden, varav en mindre del (ca 10 %) från yttre områden.

Därutöver har trafikkontoret genom samverkan med stadsdelsförvaltningarna kunnat utnyttja ett tjugotal parkområden, parkeringsplatser eller andra lågt utnyttjade områden belägna i ytterstaden för lagring av snö som behövde köras bort i ytterstaden. Totalt beräknas runt 400 000 m³ snö ha lagts upp på dessa platser. Sannolikt lades lika mycket snö på tillfälliga mindre ytor, där man s.k. högat upp snön med lastmaskin utan lastbilstransporter. Enligt trafikkontoret är det nödvändigt med tippplatser på land för att klara bortforslingen av snö från ytterstaden.

Trafikkontoret har beslutat att genomföra en utvärdering av denna vinters arbetsinsatser samt lämna förslag till förbättringar som kan tillämpas i framtiden. Utvärderingen har inletts genom att bl.a. efterhöra erfarenheter och behov från andra aktörer såsom trafikhuvudmännen och representanter för räddningstjänst med flera som har att ansvara för viktiga samhällsfunktioner.

Trafikkontoret ämnar även redovisa en översyn av parkeringsreglerna för att förbättra möjligheterna till en effektiv vinterväghållning.

Enligt Naturvårdsverkets beslut om sjötippningsdispensen ska provtagningar utföras för att undersöka hur miljön har påverkats. Resultatet av dessa prover kommer att ingå i utvärderingen.

Trafikkontoret avser som nämnts redovisa utvärderingen till trafik- och renhållningsnämnden i maj 2010 samtidigt som skrivelsen från nämndens ledamöter besvaras.

Ny inventering av möjliga landdeponier

Dispensmyndigheten Naturvårdsverket har som nämnts ansett att snö i första hand bör tas omhand på land, men att det fanns grund för att medge sjötippningsdispens när det inte fanns andra miljömässigt lämpliga alternativ för att ta hand om framförallt innerstadens snö. För att kunna meddela ytterligare dispenser har verket krävt att trafikkontoret redovisar utredningar om mindre deponier som kan ta emot snö från ytterstaden och i kombination med återvinning av kyla, enligt trafikkontorets handlingsplan.

Kommunfullmäktige har i budgeten för 2008, 2009 och 2010 gett trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att uppnå ett miljömässigt hållbart omhändertagande av snömassor. I 2010 års budget fick exploateringsnämnden i uppdrag att samarbeta med trafik- och renhållningsnämnden för att uppnå detta mål.

I de nu aktuella skrivelserna från ledamöter i trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden efterfrågas både platser för landdepåer för snö och en hållbar lösning av snöbortforslingen i staden.

Även om Naturvårdsverket inte uttryckligen krävt att all snö i Stockholm i framtiden transporteras till landdeponier, d.v.s. snö från både ytter- och innerstaden, finns mot bakgrund av verkets grundinställning att snö i första hand bör tas omhand på land, anledning att redovisa den totala snövolym som det handlar om.

De senaste årens sjötippningsdispensvolym på 600 000 m³ bygger på vad som bedömdes nödvändigt att hantera för snöbortforsling från innerstaden en normalt kall vinter med erfarenhet av de föregående 20 åren. Praktiska erfarenheter av snötippning på land visar enligt trafikkontoret att det inte är realistiskt att tippa högre än 3-4 meter av säkerhetsskäl. För att härbärgera en snövolym på 600 000 m³ skulle därför krävas ytor motsvarande 30 till 40 fotbollsplaner fördelade på ett antal platser som är lämpliga för ändamålet.

Det totala snödeponibehovet i staden omfattar även de runt 400 000 m³ som tippats på olika platser i ytterstaden och den sannolikt lika stora volym som högsats med lastmaskin i direkt anslutning till gator etc. Vid ett toppbehov som i år kan tillkomma storleksordningen 200 000 m³ från inner- och ytterstaden. Om den volym som högsats direkt vid gatorna inte medräknas blir det alltså en total snövolym på 1 000 000 till 1 200 000 m³ som enligt Naturvårdsverkets grundinställning bör transporteras och deponeras på land. Det handlar alltså om mycket stora markarealer motsvarande sammanlagt runt 50 till 80 fotbollsplaner för hela stadens behov. Som jämförelse kan nämnas att stadens i år största snötipp i

Bällsta, norr om Bällstavägen och Bromma flygplats, innehöll omkring 100 000 m³, dvs. mindre än en tiondel av hela behovet.

Den omfattande utredning som genomfördes och remissbehandlades 2006-2007 visade att det inte finns någon enkel lösning på hur snöbortforslingen i Stockholm ska genomföras. Möjligheterna att finna lämpliga och invändningsfria områden där lagring av snö kan ske på land, har inte ökat sedan trafik- och renhållningsnämnden i december 2007 fattade beslutet om fortsatt sjötippning med vissa tippningsrestriktioner och komplettering med några mindre landtippar. För flera av de områden i ytterstaden som ingick i 2006 års lokaliseringsstudier för landdeponering av snö, har planeringen fortsatt för olika andra användningar av stort samhällsintresse.

Trafik- och renhållningsnämnden efterlyste i sitt yttrande i februari 2009 över stadsbyggnadskontorets förslag till ny översiktsplan, resonemang om lokalisering av ytor för till exempel lagring av snö. Efter samrådet framhöll stadsbyggnadskontoret att ytor för mindre störande verksamheter, som till exempel snöupplag, inte bör reserveras i översiktsplanen, utan prövas i andra sammanhang.

Exploateringskontoret anser alltså, liksom trafikkontoret, att tippning av snö i vatten är den från miljö-, säkerhets-, framkomlighets- och ekonomisk synpunkt minst problematiska lösningen på stadens behov av snöbortforsling från framförallt innerstaden. Flertalet av de 2006 föreslagna alternativa landdeponierna för snö bedömdes inte komma att klara den tillståndsprövning som i så fall måste ske. Utredningen 2006 visade dessutom att de tillskott av vissa förorenande ämnen från halkbekämpningen och från bilarna som det är fråga om är låga och inte innebär någon negativ påverkan på vattenrecipienten.

Trafikkontoret har bedömt att det är utomordentligt svårt eller i praktiken omöjligt att med nuvarande regelverk och förutsättningar hitta och erhålla tillstånd för tillräckligt antal landbelägna platser inom Stockholm stad, där snötippning för att täcka hela behovet av snöbortforsling kan tillgodoses. I innerstaden finns mycket få realistiska möjligheter att hitta deponiplatser. Inom Nationalstadsparken finns i och för sig öppna områden men de formella restriktionerna är svårforcerade. Det är också tveksamt om de förlängda körtiderna för bortforsling av snö från inner- till ytterstaden skulle bli acceptabla med hänsyn till kvalitetskraven för väghållningen. Risk finns att det snabbt skulle kunna bli en ohållbar situation vid större snömängder på kort tid.

Landtippar belägna på längre avstånd från innerstaden utanför Stockholms stad bedöms av trafikkontoret helt orealistiskt eftersom kvaliteten på vinterväghållningen skulle bli helt otillräcklig genom att tiden för en kampanj för bortforsling av snön ökar från nuvarande 8 dagar (om inte nya snöfall sker) till 30 dagar. Detta innebär att framkomlighet och säkerhet inte kommer att fungera i staden överhuvudtaget. Kollektivtrafik och annan kommunikation kommer inte att fungera. Det skulle bli fråga om mycket stora inskränkningar för alla möjligheter till transporter.

Eftersom Naturvårdsverket anser att snö i första hand bör tas omhand på land och, för att kunna meddela ytterligare sjötippningsdispenser, har begärt utredningar om mindre deponier för snö från ytterstaden, anser trafikkontoret och exploateringskontoret att det finns anledning att nu göra en förnyad inventering av tänkbara platser för deponering av snö.

Den inventering av landdeponiplatser för snö som gjordes 2006 byggde bl.a. på förslag som kom in efter en enkät till stadsdelsnämnderna. Det ska också framhållas att tanken då var att få fram förslag på i och för sig flera men ändå relativt få och stora deponiplatser. Samtliga förslag som togs fram mötte starka invändningar från några stadsdelsnämnder, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden.

Ett system av många deponiplatser av varierande storlekar

Till skillnad från 2006 förslås nu inventeringen inriktas på att finna avsevärt många fler platser och egentligen utan någon minimistorlek. Det bör vara lättare att finna ett stort antal mindre platser för tillfällig snöförvaring än att få fram stora deponiplatser. Den gångna vintern har som nämnts ett tjugotal parkområden, parkeringsplatser eller andra lågt utnyttjade områden i ytterstaden utnyttjats för lagring av snö som behövde köras bort i ytterstaden. Om det går att åstadkomma många deponiplatser av varierande storlekar spridda över hela staden och framförallt i ytterstaden torde också finnas bättre förutsättningar att få bred acceptans för ett sådant system av snödeponier.

Inventeringen bör ge besked om i vilken utsträckning det eventuellt kan vara möjligt att ordna deponiplatser i ytterstaden för snö även från innerstaden för att i görligaste mån kunna begränsa sjötippningen. Under den gångna vintern var det som nämnts inte ens möjligt att härbärgera all snö från ytterstaden i ytterstaden utan betydande snömängder från inre ytterstaden fick lov att, enligt stadens utvidgade dispens, köras till innerstadens sjötippar. Enligt trafikkontoret är det, som nämnts, nödvändigt med tipplatser på land för att klara bortforslingen av snö

från ytterstaden. Korta körsträckor är avgörande för att i rimlig tid hinna med bortforslingen.

Den genomförda lägesinventeringen ska även kunna användas för att i eventuella kommande tillståndsansökningar för snödeponier visa att bästa plats valts i enlighet med miljöbalkens krav.

Med ett stadsövergripande system med många tydligt utpekade deponiplatser bör stadens ställningstagande till eventuella förslag om ändrad användning av dessa platser underlättas. Om en deponiplats avses tas bort bör klargöras hur den ska ersättas.

Mål- och markanvändningskonflikter

Exploateringskontoret vill understryka att även om inventeringen inriktas på att finna fler och mindre deponiplatser än 2006, kommer det att bli mycket svårt att hitta lämpliga lägen. Att försöka skapa utrymmen för en sådan i Stockholm hittills till stor del främmande, mycket ytkrävande och för stadsbilden förfulande verksamhet, kommer att leda till många mål- och markanvändningskonflikter och svåra avvägningar mellan motstridiga intressen. Även om det finns viss mark som är väl lämpad för snödeponi kan den marken också vara lämplig för andra angelägna ändamål.

Vid dessa avvägningar handlar det också om att bedöma hur stor vikt som ska läggas vid Naturvårdsverkets och dess remissorgans uppfattning att snö i första hand bör tas omhand på land och risken för att dispens för sjötippning skulle bli begränsad eller inte erhållas i framtiden. Trafik- och renhållningsnämnden förordade som nämnts redan i december 2007 ändrad lagstiftning vilket även exploateringsnämnden ställt sig bakom.

Som exempel på att områden lämpade för snölagring ofta även är attraktiva för andra ändamål kan pekas på den mark i Farsta, mellan Nynäsvägen och Perstorpsvägen vid Ågesta Broväg, som var föreslagen för snödeponi 2006 och som är en bullerstörd, obebyggd och öppen grönyta. Trafikkontoret har avstått från att tippa snö i detta område bl.a. eftersom det vintertid är en uppskattad kälkbacke för traktens barn. Området är nu föreslaget för arbetsplatser i ett av stadsbyggnadsnämnden nyligen upprättat och remissbehandlat programförslag för Larsboda Strand. Direkt öster därom föreslås bostäder. Exploateringsnämnden ansåg i remissvar i januari 2010 att förslaget ligger i linje med översiktsplanen, Vision 2030 och Söderortsprogrammet. För att möjliggöra bostadsbebyggelsen avses Plantagens handelsträdgård flyttas till ett område längre norrut mellan

Tyresövägen, Nynäsvägen och Sköndalsvägen. Exploateringsnämnden beslutade om markanvisning och beställde planändring i januari 2010. Även denna bullerstörda, obebyggda och öppna grönyta var ett av de områden som 2006 var föreslaget för snödeponi.

Ett annat exempel är den plana, öppna och obebyggda ängsmark i Bällsta som hårbärerat den gångna vinterns största snödeponi i Stockholm. Den marken ingår i ett område som nu är föremål för utvecklingsöverväganden i syfte att inrymma idrottsanläggningar, verksamheter och bostäder.

Frågorna om i vilken utsträckning det är befogat och överhuvudtaget går att finna platser för och anordna välfungerande deponier på land för snö och i vilken utsträckning dispens kan erhållas även i framtiden för fortsatt sjötippning av snö, har stor betydelse för stadens framtida tillväxt och visionen om ett Stockholm i världsklass.

Multifunktionella ytor

Trafikkontoret och exploateringskontoret har kontaktat stadsbyggnadskontoret inför den tänkta lägesinventeringen. Stadsbyggnadskontoret framhåller att den nyligen antagna översiktsplanen för Stockholm förordar en tät stadsmiljö där obebyggda ytor används effektivt och multifunktionellt. I takt med att befolkningen ökar kraftigt växer också behovet av att kunna använda den obebyggda marken för rekreation. Det är då enligt stadsbyggnadskontoret inte rimligt att avsätta stora ytor för enbart snölagring vintertid som dessutom troligen endast kommer att behövas vissa år. Det anses önskvärt att de ytor som ska användas för snötippning ska kunna användas till t.ex. spontanidrott, husbilsamping eller tillfälliga upplag under sommarhalvåret och snöfattiga vintrar.

Stadsbyggnadskontoret efterfrågar också en flexibilitet i synen på lämpliga snölagringsytor. Vissa av de ytor som idag kan vara lämpliga kommer troligen att behövas för andra ändamål inom kanske 5-10 år, samtidigt som andra ytor som idag inte är tillgängliga för snöhantering kanske kan bli det senare. Ett exempel är Gamla Årstälänken intill Årstafältet som kunde användas för snötippning i vintras och som i programmet för Årstafältet föreslås omvandlas till en lokalgata.

Inventeringsmetoden m.m.

För att öka möjligheterna att få fram så många lokaliseringsförslag för snödeponier, med flexibel användning, som möjligt över hela staden föreslås att inventeringsarbetet genomförs i form av bl.a. ett antal hearings med representanter från stadsdelsförvaltningarna, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret,

exploateringskontoret och miljöförvaltningen. Eventuellt kan även allmänheten inbjudas att lämna förslag på tänkbara snödeponiplatser.

Exploateringskontoret är berett att medverka i en sådan inventering under trafikkontorets ledning.

Resultatet av inventeringen bör avgöra hur arbetet med fortsatta planerings- och genomförandeinsatser ska bedrivas, t.ex. remissbehandling av inventeringen, förnyad framställning om lagändringar, eventuell miljöprovning av nya snödeponier, behov av planläggningsinsatser, bygglov, behov av och utveckling av system för avvattnings och rening m.m.

Ny dispensansökan

Trafikkontoret och exploateringskontoret bedömer redan nu att inventeringen inte kommer att leda till att deponiplatser på land kan fås fram för hela snötippningsbehovet i staden. Eftersom den tidskrävande inventeringen dessutom sannolikt inte kommer att bli klar förrän tidigast i höst och en ny dispensansökan för nästa vinter behöver lämnas till Naturvårdsverket ganska snart, bör denna ansökan för sjötippning omfatta 600 000 m³ som tidigare år. När inventeringen är klar får bedömas hur omfattande dispensbehovet blir för efterföljande säsonger.

Slut