



TRAFIKKONTORET EXPLOATERINGSKONTORET

2010-11-04
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR T2010-440-01486
DNR E2010-440-00195

Kontaktperson trafikkontoret
Hans Söderström
Stadsmiljö
Telefon: 08-508 261 23
hans.soderstrom@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2010-12-14
Exploateringsnämnden
2011-01-20

Kontaktperson exploateringskontoret
Karl-Johan Dufmats
Projektutveckling
Telefon: 08-50826310
karl-johan.dufmats@stockholm.se

Samverkan inom staden för att finna landdepåer för snö inom ramen för miljövänlig vinterväghållning, lägesrapport

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner denna redovisning och lägesrapport som svar på uppdraget
2. Exploateringsnämnden godkänner denna redovisning och lägesrapport som svar på uppdraget
3. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar lägesrapporten till kommunstyrelsen för beaktande vid fastställande av handlingsprogram för vinterväghållning
4. Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar åt kontoren att arbeta vidare med att hitta en långsiktigt hållbar lösning för snöbortforslingen
5. Exploateringsnämnden uppdrar åt kontoren att arbeta vidare med att hitta en långsiktigt hållbar lösning för snöbortforslingen

Magdalena Bosson
Förvaltningschef, Trafikkontoret

Krister Schultz
Förvaltningschef, Exploateringskontoret

Sammanfattning

Trafikkontoret och exploateringskontoret har i budget för 2010 från kommunfullmäktige och efter särskilda skrivelser från respektive nämnd fått i uppdrag att i samverkan med andra förvaltningar hitta platser för tippning av snö på land. I separata tjänsteutlåtanden som svar på skrivelserna, men i samråd, föreslog kontoren att en ny stadsövergripande inventering genomförs i bred samverkan mellan berörda förvaltningar.

Arbetet har bedrivits i en arbetsgrupp med representanter från exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen under ledning av trafikkontoret. Samtliga stadsdelsförvaltningar i ytterstaden har medverkat i arbetet genom intervjuer och i ett avslutande seminarium. Konsultföretaget Sweco har svarat för intervjuer och sammanställning av faktamaterialet, vilket redovisas i bifogade rapport.

Utgångspunkten för arbetet har varit att hitta ett antal platser i ytterstaden som är så lokaliserade att onödiga och långa transporter kan undvikas. Med hänsyn till stadens starka expansion och utveckling beräknas behoven av snöbortforsling öka i stadens ytterområden.

Platserna har bedömts och graderats utifrån ett antal aspekter och i en fyrgradig skala. Detta har resulterat i en uppdelning och gradering av de olika identifierade platserna i A-platser som bedömts lämpliga och bör kunna utnyttjas denna vinter, B-platser som får utgöra reservplatser vid mycket stora snömängder liknande det som inträffade föregående vinter. Slutligen finns ett antal platser med beteckningen C, där arbetsgruppen bedömer dem i nuläget inte lämpliga att använda som snölager, men som i framtiden kan bli aktuella beroende på ändrade förutsättningar.

Flertalet av de inventerade platserna kommer på grund av pågående planarbete för bostäder och arbetsplatser inte vara tillgängliga för tippning av snö på sikt eller i vissa fall redan inom några år. Om snö i ytterstaden även framgent måste deponeras på land innebär det allt större konflikter med framtida exploateringsambitioner och kan hindra stadens planerade tillväxt enligt Vision 2030. I fråga om möjligheten till sjötippning är det kontorens uppfattning att Sverige i likhet med övriga Europa skall undanta snö från avfallsbegreppet.

Kontoren bör därför ta fram fördjupat underlag som belyser hur markanvändningen på några års och även längre sikt kan kombineras med den nödvändiga

beredskapen för att klara stadens funktioner under vinterförhållanden.
Nedanstående frågeställningar bör studeras vidare

- Undersök möjligheten att använda Mälaren som sjötippplatser för ytterstaden.
- Undersöka möjligheterna att vintertid använda markområden som på lång sikt är avsatta som parker och naturreservat som tippplatser för ytterstaden.
- Undersöka möjligheten att vintertid använda del av Järvafältet för snödeponi.
- Kontoren skall följa utvecklingen internationellt för att om möjligt finna alternativa lösningar.

Bakgrund

I KF:s budget för 2010 uppdrogs åt trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden att samarbeta för att uppnå ett miljömässigt hållbart omhändertagande av snö bland annat genom tillskapande av tippplatser på land. I likalydande skrivelser i februari 2010 från ovanstående nämnder uppdrogs åt kontoren att i samverkan med andra förvaltningar intensifiera arbetet att hitta platser för tippning av snö på land.

I tjänsteutlåtande i juni 2010 till trafik- och renhållningsnämnden respektive exploateringsnämnden som svar på skrivelserna, föreslog kontoren en arbetsmodell där stadens olika aktörer i samverkan ger förslag till ett stort antal platser som kan användas för tippning av snö när detta behov uppstår. I stället för några få mycket stora landupplag, föreslogs att ett stort antal av varierande storlek tas fram för att klara framtida behov av snöbortforsling. Av miljöskäl bör korta transportvägar eftersträvas och ingen snö skulle tillåtas köras in till sjötipparna i innerstaden, vilket tidigare varit nödvändigt.

Kontoren konstaterade att det inte fanns något realistiskt alternativ till att använda de befintliga sjötipparna för att klara innerstadens behov av borttransport av snö. Ett alternativ som innebär att snön från innerstaden måste transporteras till landupplag utanför innerstaden skulle innebära långa transportsträckor med utsläpp av luftföroreningar och bullerproblem som följd och samtidigt medföra försämrad möjlighet att klara framkomlighet och säkerhet. Förfarandet med sjötippning förutsätter dock dispens från naturvårdsverket eftersom snö räknas som avfall enligt svensk tolkning av EU- direktiv.



Naturvårdsverket beslutade i oktober 2010 om fortsatt dispens för sjötippning t.o.m. 1 maj 2013. I motiveringen konstateras att halterna som uppmättes i ytvatten och sediment visar låga värden och understiger aktuella miljökvalitetsnormer. Tippningen av snö från vinterväghållningen medför inte någon olägenhet för människors hälsa eller miljö.

Kontorens förslag innebar i allt väsentligt en komplettering och genomförande av handlingsplanen för miljövänlig vinterväghållning som trafik- och renhållningsnämnden beslutade i februari 2008, samt trafik- och renhållningsnämndens beslut 2010-06-14 i ärendet "Uppföljning och redovisning av vinterväghållningsinsatserna vintern 2009-2010 samt förslag till förbättringar av stadens vinterväghållning".

Nämnderna godkände den föreslagna arbetsmodellen och arbetet har bedrivits i ett intensivt tempo under hösten 2010 för att kunna identifiera platser för snöupplag i ytterstaden som beredskap till vintern 2010-2011.

Genomförande

Arbetet har inneburit intervjuer med teknisk personal inom stadsdelarna samt de tekniska förvaltningarna som med sin lokala kännedom har kunnat lämna förslag till ytor, en sk bred skanning av möjliga områden, som på kort sikt skulle kunna användas till snöupplag. Detta arbete har utförts med hjälp av konsulter som även har svarat för sammanställning och framtagande av underlagsmaterial under arbetets gång. En arbetsgrupp bildades med representanter från exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret under ledning av trafikkontoret. Arbetsgruppens uppgifter har varit att förankra bedömningar inom de egna organisationerna och bidra med expertkunskap för klassningar av föreslagna områden. Varje plats har karaktäriserats och värderats utifrån ett antal aspekter vilka bedömts som viktiga för bedömning av den framtida funktionen och användbarheten av platsen som snöupplag. Arbetsgruppen har också bedömt hur lång tid som föreslagna platser kan disponeras för snö med hänsyn till planerad eller alternativ markanvändning.

Kontorens bedömning är att beredskapen för en sträng vinter i Stockholm innebär ett behov av att forsla bort och lägga upp ca. 350 000 m³ snö totalt i ytterstaden. Det skall framhållas att motsvarande behov av bortforsling i innerstaden är 600 000 m³, vilket enligt handlingsplanen för snö körs till sjötippor i innerstaden. Vidare kan nämnas att föregående vinter kördes 800 000 m³ i innerstaden till sjötipporna och ca 500 000 m³ i ytterstaden lades upp på land.

Dispens för tippningen av snö till sjötippor har erhållits från naturvårdsverket och gäller till 1 maj 2013.

Ett seminarium med samtliga medarbetare som deltagit i arbetet arrangerades i början av november där en samlad bedömning av dittills framkomna resultat presenterades. Efter ytterligare kompletteringar och justeringar med hänsyn till ytterligare och tillkommande fakta kunde en samlad kartläggning och klassificering presenteras i slutet av november. Resultatet av arbetet redovisas i sin helhet i bifogade rapport bilaga 1.

Resultat

I nedanstående tabell 1 framgår samtliga platser som inventerats och klassificeras av arbetsgruppen. De platser som fått klassningen A- platser är sådana som kontoret kommer att utnyttja som snödepå de närmaste åren eller så länge de är disponibla för detta ändamål. A-platserna är dimensionerade för att ta hand om en normalkall vinter motsvarande vintrarna 2002 och 2006, men inte fullt ut att ta hand om mängderna föregående vinter. I tabellen har noterats statusen vad gäller planerad markanvändning och antal år som platsen bedöms kunna användas som snödepå.

De platser som har betecknats som B- platser är sådana som inte kommer att användas i ett första skede och enbart om A- platserna blir fyllda med snö och inte kan ta emot mer. B-platserna är mindre lämpliga och får utgöra en reserv vid mycket stora snömängder.

C- platserna är i nuläget inte användbara för snölagring, utan får utgöra en slags reservplatser för framtiden med syfte att på sikt ersätta A-platser som inte längre är tillgängliga på grund av exploatering, eller annan användning. Dessa platser måste rustas upp, kompletteras eller förändras innan de kan bli aktuella som snödepåer. I vissa fall kommer de att ha exploaterats innan de blivit aktuella för snö.

Tabell 1

Inventerade och klassificerade platser för snölagring på land

Område, klassning	Yta och kapacitet	Tillgänglighet	Bedömd tid
Västerort, A-ylor			
1. Cirkusplatsen, Grimstagatan	11 000 m ² , 28 000 m ³	Markanvisningsansökan är inlämnad	3-5 år
2. Blomsterkungsvägen/Lövestavägen	6 500 m ² , 17 500 m ³	Markanvisning planeras	3-5
3. Spångavägen	11 000 m ² , 28 000 m ³	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
4. Bällstavägen	23 000 m ² +, 65 000 m ³ +	Annan markanvändning planerad	3-5 år
5. Kvarnbacksvägen	3 000 m ² , 8 000 m ³	Annan markanvändning planerad	3-5 år
6. Åkeshovsvägen	4 500 m ² , 12 000 m ³	Annan markanvändning under utredning	3-5 år
7. Finspångsgatan	3 400 m ² , 9 500 m ³	Ingen annan på kort sikt	5+ år
8. Akallälänken	1 700 m ² , 4 500 m ³	Tillgänglig för snö, naturreservat	5+ år
Summa idag	64 100 m ² , 172 500 m ³		
Summa om 3 år	64 100 m ² , 172 500 m ³		
Summa om 5 år	16 100 m ² , 42 000 m ³		

Västerort, B-ylor			
9. N. Kolonnvägen	6 200 m ² , 17 500 m ³	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
10. Småbrukarvägen/Arrendevägen	8 800 m ² , 23 000 m ³	Ingen annan på kort sikt	5+ år
11. Golfbana	7 000 m ² , 18 000 m ³	Annan markanvändning planerad	1 år
12. Maltesholmsbadets P-plats	1 500 m ² , 4 000 m ³	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
Summa idag	23 500 m ² , 62 500 m ³		
Summa om 3 år	16 500 m ² , 44 500 m ³		
Summa om 5 år	16 500 m ² , 44 500 m ³		

Västerort, C-yltor			
13. Bällsta lövtipp	3 000 m ² , 7 500 m ³	Används som lövtipp	5+ år
14. Frodevägen	28 000 m ² , 75 000 m ³	Annan markanvändning planerad	3-5 år
15. Avestagatan	2 300 m ² , 6 000 m ³	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
Summa idag	33 300 m ³ , 88 500 m ³		
Summa om 3 år	33 300 m ² , 88 500 m ³		
Summa om 5 år	5 300 m ² , 13 500 m ³		

Söderort, A-yltor			
16. Vinterviken	8 500 m ² , 22 000 m ³	Tillgänglig för snö	5+ år
17. Slättgårdsvägen/ Bredängsvägen	4 000 m ² , 10 000 m ³	Annan markanvändning planerad	3-5 år
18. Parkering Hägerstensbadet	2 800 m ² , 7 500 m ³	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
19. Årstalänken	16 000 m ² , 45 000 m ³	Detaljplanering pågår	1-3 år
20. Råbyvägen	2 000 m ² , 5 000 m ³	Annan markanvändning planerad	5+ år
21. Rågsvedsvägen	2 200 m ² , 5 500 m ³	Markanvisning planeras	1-3 år
22. Bägerså byväg	4 000 m ² , 10 000 m ³	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
23. Sköndalsvägen	8 500 m ² , 20 000 m ³	Detaljplan finns	1-3 år
24. Flygledargatan	5 000 m ² , 11 000 m ³	Ingen annan användning på kort sikt	3-5 år
25. Ericsson	1 100 m ² , 2 500 m ³	Annan markanvändning planerad	1-3 år
26. Magelungsvägen	8 200 m ² , 21 000 m ³	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
27. Tallkrogsvägen 37/Nynäsv.	2 600 m ² , 6 500 m ³	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
28. Rusthållarvägen x 2	5 300 m ² , 14 000 m ³	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
29. Fryckdalsbacken	800 m ² , 2 200 m ³	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
Summa idag	68 800 m ² , 182 200 m ³		
Summa om 3 år	43 200 m ² , 109 200 m ³		
Summa om 5 år	34 200 m ² , 88 200 m ³		

Söderort, B-tyor			
30. Johanneshovsvägen	2 500 m ² , 6 500 m ³	Annan markanvändning planeras	1-3 år
31. Parkeringen Sättrabadet	1 500 m ² , 4 000 m ³	Tillgänglig för snö, naturreservat	5+ år
32. Bredängs camping	1 800 m ² , 4 500 m ³	Tillgänglig för snö, naturreservat	5+ år
33. Parkering Bredängsbadet	2 000 m ² , 5 000 m ³	Tillgänglig för snö, naturreservat	5+ år
34. Gubbängsfältet	17 000 m ² , 40 000 m ³	Annan markanvändning planerad	3-5 år
35. Bastuhagsvägen	1 500 m ² , 4 500 m ³	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
36. Flatenvägen	500 m ² , 1 300 m ³	Tillgänglig för snö, naturreservat	5+ år
37. Västberga industriområde	7 600 m ² , 20 000 m ³	Annan markanvändning planerad	3-5 år
Summa idag	34 400 m ² , 85 800 m ³		
Summa om 3 år	31 900 m ² , 79 300 m ³		
Summa om 5 år	7 300 m ² , 19 300 m ³		

Söderort, C-tyor			
38. Skärholms gård	1 200 m ² , 3 000 m ³	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
39. Liljeholmshamnen	100 000 m ³	Sjötippen, kräver dispens	5+ år
40. Årstafältet 1	18 000 m ² , 45 000 m ³	Detaljplanering pågår	1-3 år
41. Årstafältet 2	4 200 m ² , 10 000 m ³	Detaljplanering pågår	1-3 år
42. Årstafältet 3	11 000 m ² , 28 000 m ³	Detaljplanering pågår	1-3 år
43. Magelungsvägen	9 300 m ² , 24 000 m ³	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
44. Grossistvägen	13 700, 35 000 m ³	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
45. Fyrskedsvägen	3 200 m ² , 8 000 m ³	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
46. Skarpaby	4 000 m ² , 10 000 m ³	Annan markanvändning planerad	3-5 år
47. Skrubba Malmväg	5 500 m ² , 14 500 m ³	Annan markanvändning planerad	1-3 år
48. Ågesta	11 500 m ² , 30 000 m ³	Annan markanvändning	3-5 år

Broväg/Perstorps vägen		planerad	
49. Högdalen-Örbyleden	20 000 m2, 50 000 m3	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
50. Parkering Essingeleden	2 000 m2, 4 500 m3	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
Summa idag	103 600 m2, 262 000 m3		
Summa om 3 år	64 900 m2, 164 500 m3		
Summa om 5 år	49 400 m2, 124 500 m3		

Sammanställningen visar att i Västerort uppgår A-ytorna till ca. 170 000 m3, B-ytorna ca. 62000 m3 samt C-ytorna till ca. 88 000 m3. Motsvarande siffror för Söderort är A-yltor 180 000 m3, B-yltor 85 000 m3 samt C-yltor 260 000 m3. Volymerna är uppskattade med en bedömd höjd på snöupplaget av 3 meter samt en korrigering för att vissa ytor måste disponeras för in och ut- passage av transporter.

De mängder som klassats som A- ytor beräknas kunna klara att ta hand om en normalkall vinter motsvarande situationen 2002 och 2006, men inte vintern 2009-2010. En sådan vinter kräver att även B-ytorna utnyttjas.

Trafikkontorets och exploateringskontorets synpunkter

Nuvarande handlingsplan

Den nu gällande handlingsplanen för vinterväghållning beslutades av trafik- och renhållningsnämnden i december 2007 med vissa tillägg genom beslut i juni 2010 i ärendet ”Uppföljning och redovisning av vinterväghållningsinsatserna vintern 2009-2010 samt förslag till förbättringar av stadens vinterväghållning”.

Grundprincipen i handlingsplanerna utgår från minimera transportsträckorna för bortkörningen av snö.

De utredningar som utförts under årens lopp visar att snötippningen i sjötippor eller på land inte medför någon negativ miljöpåverkan. Samtliga gränsvärden och normer för risk för negativ miljöbelastning underskrids med stora marginaler. Djupare analyser visar att det är sand och stenmaterial som naturligt innehåller spårämnen i form av olika metaller som analyseras. I stället är det de transporter som måste ske med snön som utgör miljöbelastningen. Snöhanteringen skapar dock ett stadsbildsmässigt och estetiskt problem som måste hanteras på ett förnuftigt sätt. Med hänsyn till miljön är det önskvärt att transporter minimeras.

Detta innebär att innerstadens behov av bortforsling av snö bör ske till de närbelägna sjötippplatserna i innerstaden samt att ytterstadens behov tillsvidare kan tillgodoses genom landbaserade depåer i ytterstaden. Tippningen i de fyra sjötipparna i innerstaden (s.k. dumpning) kräver dispens från naturvårdsverket eftersom snö betraktas som avfall enligt den svenska tolkningen av EU-direktiv. Trafikkontoret har dispens fram till maj 2013 för denna verksamhet.

Den inventering som utförts visar att redan om några år kommer ett stort antal ytor som kan utnyttjas de närmaste vintrarna för snöupplag att vara ianspråktaga för bostäder/ arbetsplatser. Detta innebär att vi i detta ärende inte kan redovisa en långsiktig lösning på vinterväghållningen och bortforslingen av snö. Arbetet måste därför fortsätta med inriktningen att ta fram mer långsiktiga lösningar.

Många anspråk på marken

Stadens framtida tillväxt enligt vision 2030 innebär ytterligare förtätning av tillgänglig mark för bostäder, arbetsplatser och evenemang av olika slag. Den ökande befolkningen medför ett ökat tryck på nya bostäder. Den nyligen antagna Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm ger uttryck för detta bland annat genom att samtliga närförorter från Hammarbyhöjden till Mariehäll markerats som del av den centrala stadens utveckling. En utveckling som staden hoppas skall leda till ett mer hållbart samhälle sett ur både miljömässig, ekonomisk och social synvinkel.

Detta medför ökande behov av att köra ut snön och ökade transporter till snötippplatserna. Tillgången på tillräckliga ytor som kan utnyttjas för att tillfälligt lagra snö i avvaktan på kommande värmeperiod kommer att minska och måste ersättas med en ny strategi för vinterväghållning om framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet skall kunna säkras. Stadens utveckling innebär att det är nödvändigt att redan i program och planarbetet hänsyn tas till möjligheten att klara en fungerande väghållning såväl sommar som vinter.

Dagens problem måste hanteras

Resultatet av arbetet visar att det är möjligt att få fram platser som kan fungera de närmaste åren som snöupplag för ytterstadens behov. Flertal av platserna kommer inte att vara användbara som snödepåer när behovet uppstår på grund av pågående detaljplanering för arbetsplatser och bostäder. Vi konstaterar att de två största depåerna Bällstavägen och Årstälänken är planerade för ändrad markanvändning. Årstafältet är i en fas av detaljplanering för bostäder och arbetsplatser samt parkområden av hög kvalitet, vilket innebär att nuvarande plats är tillgänglig för

snö endast ytterligare 2 till 3 år, men därefter inte kan komma i fråga som snödepå.

Platsen invid Bällstavägen utgör den i särklass största enskilda snödepån för att ta hand om snö från västerort. Området planeras dock för verksamheter som evakueras från Ulvsunda industriområde vilket medför att platsen inom en nära framtid inte längre kommer vara tillgänglig för snö.

Inventeringen visar att övriga platser för snödepåer i västerort är av låg kapacitet för att ta emot snö. De platser som tidigare kunnat utnyttjas t.ex. Johannelundsområdet och Annedal är under bostadsproduktion och har utgått som snödepåer. Dessa två platser tog hand om ca 100 000 m³ snö tidigare år.

Även i söderort kan liknande utveckling som den som ses i västerort konstateras. Årstafältet utgör den enskilt största snölagringen men kommer inte att kunna utnyttjas när bostadsproduktionen startar. Samtidigt vet vi av erfarenhet att söderort ofta drabbas av betydligt större snömängder än övriga delar av staden. Av tabellen framgår att A-ytorna om 5 år endast klarar att lagra 85 000 m³ snö. B-ytorna bidrar med ytterligare 20 000 m³ men den samlade kapaciteten är helt otillräcklig för att klara en acceptabel standard på vinterväghållningen.

Ett möjligt alternativ skulle kunna vara Högdalen-Örbyleden, området 49, invid Örbyleden som disponeras av stadsdelen för närvarande. Området kan på sikt efter vissa markberedningsåtgärder kunna användas som primär upplagsplats för snö ett sk A-område.

Kontoren konstaterar också att en av de viktigaste snödepåerna, den vid Vinterviken, anser stadsdelsnämnden inte bör komma i fråga som snölager. Stadsdelen anser att snötippen ger ett störande intryck för människor som rör sig i området. Kontoren konstaterar att alternativet för denna plats för snölager är transport till någon av innerstadens sjötippor. Vinterviken betjänar snabbspårvägens ytor inom Gröndal samt Liljeholmens kollektivtrafikstation. Snöbortforslingen är därför helt nödvändig för en fungerande kollektivtrafik. Frågan är om snöbortforslingen skall utföras genom transport till Stadsgården ca 18 km t.o.r. eller till Vinterviken 1 km t.o.r. Trafikkontoret anser att Vinterviken skall kunna användas på det sätt som skett tidigare snörika vintrar.

De platser som använts för upplag till snö måste återställas för att möjliggöra flera funktioner under perioder då de inte utnyttjas för snötippning. Exempel på sådan alternativ användning är evenemangsplatser, rekreationsområden av enklare slag

eller ytor för mellanlagring av tekniska material och maskiner för kommunal-teknisk verksamhet. Vid alternativa användningar krävs i vissa fall kvalificerad återställning efter vintern.

Trafikkontorets och exploateringskontorets förslag

En långsiktig lösning krävs.

Av redovisningen framgår att staden klarar de närmaste årens behov av snöupplag, men att det på några års sikt kommer att bli mycket problematiskt att klara snörika vintrar. Detta beroende på dels hur möjligheten att erhålla dispenser för tippningen i sjötippor utvecklar sig dels staden utveckling genom förtätningen av ytterstaden. I fråga om möjligheten till sjötippning är det kontorens uppfattning att Sverige i likhet med övriga Europa skall undanta snö från avfallsbegreppet. Något alternativ till tippning i sjötippor för innerstadens behov finns inte trots omfattande utredningar.

Problemen i ytterstaden kommer dessutom att öka dramatiskt efterhand som allt fler av dagens ytor på sikt riskerar att utgå som snöupplag samtidigt som den täta bebyggelsen medför ökat behov av att snön transporteras bort. Vi konstaterar att det inte kan vara stadens planeringsinriktning att bygga en stad där möjligheterna till samhällsviktiga transporter riskerar att upphöra vintertid och vid stora snömängder. Kontoren bör därför ta fram fördjupat underlag som belyser hur markanvändningen kan kombineras med den nödvändiga beredskapen för att klara stadens funktioner under vinterförhållanden. Nedanstående frågeställningar bör studeras vidare

- Undersök möjligheten att använda Mälaren som sjötippplatser för ytterstaden.
- Undersöka möjligheterna att vintertid använda markområden som på lång sikt är avsatta som parker och naturreservat som tippplatser för ytterstaden.
- Undersöka möjligheten att vintertid använda del av Järvafältet för snödeponi.
- Kontoren skall följa utvecklingen internationellt för att om möjligt finna alternativa lösningar.

Slut