

Bilaga 1 till kommunfullmäktiges protokoll 2013-04-29 § 3

Svar på interpellation (2012:51) av Karin Rågsjö (V) om snö och beredskap

Karin Rågsjö (V) har ställt följande frågor:

1. Hur är läget i Stockholms stad vad gäller beredskapen? Finns det en strategi-plan för hur vi ska möta den här typen av klass 2 varningar?

En klass 2 varning innebär: "Väderutveckling väntas som kan innebära fara för allmänheten, stora materiella skador och stora störningar i viktiga samhällsfunktioner. Allmänheten uppmanas att följa upp ny information på Internet, radio eller TV."

Under perioden 1961-2011 har det bara vid tre tillfällen uppmäts större snödjup i december, 1976 (44cm), 1981 (43 cm), och 2010 (38 cm).

Beredskapen för snö i Stockholms stad är god. Trafikkontoret och dess entreprenörer får löpande information från SMHI som används som planeringsunderlag och har samtidigt löpande kontakt med SL och Trafikverket.

Samtidigt kan man konstatera att framkomligheten och tillgängligheten har varit nedsatt i samband med snöovädret den 5 december och därefter. På vissa platser och under vissa tider har snöröjning inte fungerat tillfredställande och det kommer trafikkontoret att följa upp med sina entreprenörer.

Snöröjningsarbetet under och efter den 5 december prioriterade samhällsviktiga funktioner dvs framkomlighet till exempelvis sjukhus och vård- och omsorgsboenden samt framkomligheten på stadens huvud-/bussgator och trafikleder. Och det är fortsättningsvis så som jag anser att trafikkontoret ska prioritera.

2. Hur kvalitetssäkrar vi stadens arbete med snöröjning och halkbekämpning?

Trafikkontoret har i kontrakten med entreprenörerna kriterier för insatstider, prioriteringar och kvalitetskrav. Verksamheten följs upp genom att kontorets driftledare deltar vid byggmöten med entreprenörerna och genomför löpande besiktningar inom respektive entreprenadområde. Klagomål och synpunkter från medborgarna hanteras av Trafik Stockholm som omedelbart informerar entreprenören om klågomålet.

Vi vet att det var problem i Söderort i områdena Farsta, Skarpnäck, Älvsjö och i vissa delar av Enskede. Det har funnits gator som har missats av entreprenören men det kan också hänga ihop med exempelvis hinder på smala gator exempelvis parkerade bilar som blockerade – dessa gator snöröjdes efter hand med kompletteringsarbete.

Med anledning av detta kallade Trafikkontoret entreprenörerna till ett särskilt möte och de började efter det mötet att använda nya maskiner som de kallat in då de själva hade haft problem med sina underentreprenörer. De utökade även antalet maskiner kraftigt.

Brister i snöröjningen som kan innebära viten och så vidare kommer att regleras i efterhand.

3. Hur ser processen ut från det att en klass 2 varning ges genom ex SMHI om att ett oväder är på väg till dess att kaoset bryter loss?

Vid en klass 2 varning mobiliseras tillgängliga resurser. När det har snöat (på gång- och cykelbanor ca 2-3 cm och på vägbana 5 cm) vidtas snöröjningsåtgärder – men – det går inte att börja ploga snön innan den har fallit.

Att ha en ständig beredskap för ett oväder av klass 2 typ är dock inte ekonomiskt försvarbart. Dessa resurser skulle i så fall handlas upp långt innan vintern och kosta stora pengar i väntan på ett oväder som kanske aldrig kommer.

Vi kan konstatera att infartstrafiken och busstrafiken fungerade inom stadens kommungräns långt in på eftermiddagen den 5 dec. Också utfartstrafiken fungerade hyggligt. Samtidigt ställdes busstrafiken i stort sett hela länet in, pendeltågstrafiken drabbades av dygnslånga stopp liksom fjärrtågstrafiken. Samtidigt stängdes både Bromma och Arlanda flygplatser.

Den aktuella dagen föll så stora mängder snö att man samtidigt med plogning var tvungen att forsla bort snön direkt då det inte längre fanns plats på gatorna i innerstaden. Detta innebär ett logistiskt problem och tar också lång tid och kapacitet i anspråk.

Ulla Hamilton (M)

Stockholm den 23 januari 2013