

Handläggare
Susanne Pettersson
08-508 26 268**Till**
Trafiknämnden
2018-08-30

Om halkolyckor. Svar på skrivelse från Patrik Silverudd (L) och Mikael Valier (KD)

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen om halkolyckor.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefTed Ell
Avdelningschef

Sammanfattning

Patrik Silverudd (L) och Mikael Valier (KD) har inkommit med en skrivelse till trafiknämnden som handlar om halkolyckor, bland annat hur många som inträffar på ett år och hur trafikkontoret arbetar för att minska risken för dessa.

Under vintersäsongen sker tre gånger fler fallolyckor jämfört med under sommarhalvåret. För att förbättra vinterväghållningen för de oskyddade trafikanterna ser kontoret över startkriterierna och färdigställandetiderna för snöröjning och halkbekämpning på gångbanor samt prioriteringsordningen mellan körbana och gångbana i de förfrågningsunderlag som tas fram i samband med nya upphandlingar av gatudriftsentreprenader.

Trafikkontoret kan genom en bättre uppföljning av kontrakten och kontroll av entreprenörerna öka förutsättningarna att vinterväghållningen ska förbättras för gående.

Trafikkontoret
StadsmiljöFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 268
Växel 08-508 27 200
susanne.a.pettersson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Bakgrund

Patrik Silverudd (L) och Mikael Valier (KD) har inkommit med en skrivelse till trafikinämnden den 19 april 2018. I skrivelsen framförs i huvudsak följande: Prioriteringen i snöröjningen och vintersäsongens halka har orsakat en minskad framkomlighet, främst för gående men även halkolyckor som orsakat skador så som benbrott och frakturer. En grundlig undersökning av de konsekvenser som upplägget för snöröjningen har skapat och att det finns en plan inför nästa vinter för hur dessa problem bättre ska bemötas, med målet om att så få skadade som möjligt ska orsakas av snö och halka önskas. Tre frågor ställs till kontoret:

1. Hur många halkolyckor har rapporterats hittills i år?
2. Hur mycket beräknas dessa olyckor kosta, både för sjukvården och i form av inkomstbortfall för drabbade?
3. Vilka åtgärder tänker trafikkontoret vidta för att minska risken för halkolyckor?

Ärendets beredning

Ärendet har beretts på inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret ansvarar för vinterväghållning på stadens gångbanor, cykelbanor, torg och gator. Stadsdelsförvaltningarna ansvarar för vinterväghållning på stadens parkvägar.

Vinterväghållningen som trafikkontoret ansvarar för bygger på 11 upphandlade funktionsentreprenader. Detta innebär att entreprenören ska uppfylla en funktion, som trafikkontoret har en skyldighet att kontrollera. Det är entreprenören som ska se till att de kriterier som står i kontrakten uppfylls, t ex att plogning börjar när kriteriet om antal cm snö som lagt sig på marken är uppfyllt eller att plogningen är klar inom de antal timmar som står i kontrakten.

Det är trafikkontorets uppgift att kontrollera att arbetet blir gjort, enligt kriterierna och med fullgod kvalitet. Kontrakten gäller i 2 år med möjlighet till förlängning i 3 + 2 år. Enligt samtliga kontrakt startar vintersäsongen den 15 oktober varje höst och då ska alla förberedelser inför vintersäsongen vara klara.

Prioriteringsordningen för vinterväghållningen är enligt följande:

1. Trafikleder, som fungerar som stadens pulsådor och är en viktig prioritering för framkomligheten för blåljusmyndigheterna och kollektivtrafiken samt prioriterade cykelstråk

2. Gator med kollektivtrafik inklusive intilliggande gångbanor
3. Större huvudgator och knutpunkter inklusive intilliggande gångbanor
4. Lokalgator inklusive intilliggande gångbanor
5. Villagator

När kriteriet är uppnått om antal centimeter snö som fallit startar plogpådrag samtidigt på alla ovanstående typer av gator. Skillnaden är att färdigställandetiden skiljer sig beroende av vilken typ av gata det är. Detta innebär i praktiken att fler resurser behöver tillsättas på de högre prioriterade typerna av gator och att dessa gator färdigställs snabbare. Det går fortare att snöröja körbanan än gångbanan, främst eftersom framkomligheten för vinterväghållningsmaskinerna är större på körbanan än på gångbanan. Det är olika stora maskiner som används på körbanan och gångbanan. Maskinerna anpassas till den yta de ska ploga eller halkbekämpa.

Försök med nya metoder för halkbekämpning och plogning har gjorts på gångbanorna på Sveavägen, Sankt Eriksgatan och Norr Mälarstrand under vintersäsongen 2017/2018. På Sveavägen har gångbanorna plogats och halkbekämpats med saltlösning i stället för sand/flis. På Sankt Eriksgatan och Norr Mälarstrand har gångbanorna borstats och halkbekämpats med saltlösning i stället för den traditionella metoden med plogning och utläggning av sand/flis. Dessa metoder har visat sig fungerat som bäst vid frosthalka, men har inte varit lika effektiva mot halka när det kommit några centimeter snö.

Statistik gällande halkolyckor

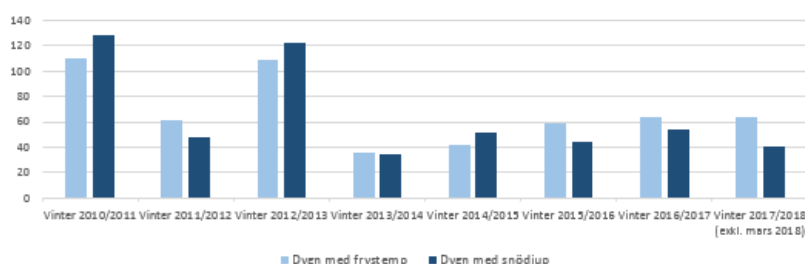
Under vintersäsongen sker tre gånger fler fallolyckor jämfört med under sommarhalvåret. I genomsnitt sker 320 fallolyckor under sommarhalvåret, medan det sker runt 970 fallolyckor under vintersäsongen. Högsta antalet inrapporterade fallolyckor till STRADA för Stockholms stad skedde under vintersäsongerna 2012/2013 samt 2010/2011, vilka också var de två vintersäsonger med flest antal dygn med frysgrader och snödjup.

De senaste tre årens vintrar har legat ungefär i samma nivå snö- och temperaturmässigt.

Dygn med frysgrader samt dygn med snödjup (inte nödvändigtvis samma dygn)

	Vinter 2010/2 011	Vinter 2011/2 012	Vinter 2012/2 013	Vinter 2013/2 014	Vinter 2014/2 015	Vinter 2015/2 016	Vinter 2016/2 017	Vinter 2017/2 018 (exkl. mars)	Totalt
Dygn med frystemp	110	61	109	36	42	59	64	64	545
Dygn med snödjup	128	48	122	35	52	44	54	41	524

Dygn per vintersäsong med snödjup samt frysgrader



Antalet fallolyckor under de senaste tre årens vintrar ligger på ungefär samma nivå, dvs drygt 700 stycken.

Fallolyckor i Stockholm

	2011- 2010	2011- 2012	2012- 2013	2013- 2014	2014- 2015	2015- 2016	2016- 2017	2017- 2018	Totalt	2017- 2018 (exkl. mars)	Totalt (om mars exkl. för säsong 2017-2018)
Vintersäsong	1506	797	1512	686	1147	719	1127	752	8246	646	8140

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totalt
Sommarsäsong	227	256	301	398	339	333	375	323	2552

Ytterligare statistik samt mer information kring statistiken finns i bilaga 2 till detta tjänsteutlåtande.

Samhällsekonomisk analys gällande vinterväghållning

Under vårterminen 2017 gjordes ett examensarbete kring samhällsekonomiska effekter av vinterväghållning för gående i Stockholm. Arbetet gjordes av en student från Linköpings universitet, masterprogrammet i Nationalekonomi och en rapport togs fram. I denna rapport gjordes en kostnad- och nyttoanalys av vinterväghållning och gångtrafikanter singelolyckor i Stockholms stad.

Enligt rapporten är det tydligt att det finns en skillnad mellan de två posterna där kostnaderna för vinterväghållning endast uppgår till hälften av värdet för minskade olyckor.

Figur 4. Samhällsekonomisk lönsamhet, olyckor och vinterväghållning för 2016


Resultatet är i linje med tidigare litteratur på området. Öberg och Arvidsson (2012) undersökte skadade fotgängare och vinterväghållningskostnader och deras resultat visade på att is/snövägslag var samhällets kostnader för skadade fotgängare betydligt mycket högre än kostnaden för vinterväghållningen. Ytterligare information kring kostnader för olyckor finns i rapporten som biläggs detta tjänsteutlåtande, bilaga 3.

Åtgärder trafikkontoret vidtar för att minska risken för halkolyckor

Gångtrafikanterna är en mycket viktig målgrupp för vinterväghållningsarbetet och i arbetet med nya upphandlingar ses texterna över för att tydliggöra prioriteringen av de gående. För att förbättra vinterväghållningen för de oskyddade trafikanterna ser kontoret över startkriterierna och färdigställandetiderna för snöröjning och halkbekämpning på gångbanor samt prioriteringsordningen mellan körbana och gångbana i de förfrågningsunderlag som tas fram i samband med nya upphandlingar av gatudriftsentreprenader. Gångbanorna prioriteras före körbana på vissa utvalda stråk redan i upphandlingen. De prioriterade stråken är frekventerade stråk mot skolor, allmänna kommunikationsmedel och andra vältrafikerade gångstråk.

Trafikkontoret kan genom en bättre uppföljning av kontrakten och kontroll av entreprenörerna öka förutsättningarna att vinterväghållningen ska förbättras för gående. En resurs kommer under året tillsättas för att arbeta som affärsstöd med att utveckla avtalsuppföljningen i de upphandlade kontrakten. För att följa upp kvaliteten i entreprenörernas arbete krävs alltid besiktningar ute på plats och kontrollen har utvecklats under de senare åren. Kontroller utförs vid varje snöfall och stickkontroller görs när det är risk för halka.

Trafikkontoret följer upp entreprenörernas arbete via GPS och arbetar med digitala verktyg i uppföljningsarbetet. Detta har skapat en större överblick och kontroll av entreprenörens arbete för beställaren än innan digitaliseringen. Kontoret utreder möjligheten att tillgängliggöra Open data av GPS-positioneringen för vinterväghållningsfordon i vinterväghållningsarbetet för att göra det publikt. Utredningen fokuserar främst på säkerhetsfrågan då det föreligger hot om våld mot entreprenörer och maskinförare i vinterväghållningsarbetet. Säkerheten måste kunna säkerställas innan utlämnande av data kan ske.

Ytterligare en åtgärd är att följa upp att rätt material och rätt metod för halkbekämpning används vid varje tillfälle och att entreprenören använder möjligheten att förebygga så att halka inte uppstår. De försök som trafikkontoret har gjort bland annat på Sveavägen, Sankt Eriksgatan och Norr Mälarstrand har lett till ökad kunskap både hos beställare och entreprenörer kring vilka metoder som fungerar bäst vid olika tillfällen och väderlek.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelse om halkolyckor.

Slut

Bilagor

1. Skrivelse om halkolyckor från Patrik Silverudd (L) och Mikael Valier (KD)
2. Statistik kring halkolyckor
3. Rapport, Samhällsekonomiska effekter av vinterväghållning för gående i Stockholm