



Rolf Gustafsson
Stadsmiljö
08-508 261 95
Rolf.gustafsson@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2007-11-20

Redovisning av remissbehandling av utredningen ”miljöbedömning av snöhantering i Stockholm” samt beslut om fortsatt inriktning

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner för sin del denna redovisning
2. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar detta utlåtande till kommunfullmäktige för fastställande
3. Trafik- och renhållningsnämnden ger trafikkontoret i uppdrag att arbeta med vinterväghållningen med den inriktning som kontoret föreslår
4. Trafik- och renhållningsnämnden föreslår kommunstyrelsen att verka för en översyn av gällande lagstiftning i enlighet med förslaget i detta utlåtande

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Ted Ell
Avdelningschef

Sammanfattning

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 undersöktes möjligheten att ersätta nuvarande sjötippning med olika landtippningsalternativ för att klara borttransport av snö från innerstaden, samt att nyttja snön som en energiresurs för fjärrkyla.

-
- Bilaga 1: Remissvar, sammanfattning
 - Bilaga 2: Remissvar, särskilda frågor
 - Bilaga 3: Redovisning av lämpliga platser för deponi av snö/ Sbk
 - Bilaga 4: Framtida snöhantering i Stockholm stad/ Juridisk utredning



Resultatet av utredningen redovisades vid Trafiknämndens sammanträde 2006-11-14 i tjänsteutlåtandet "Underlag för miljöbedömning mm för snöhantering och snöbortforsling i Stockholm". Kontoret konstaterade att de redovisade alternativen i varierande grad stod i konflikt med olika mål för miljön, ekonomiska mål eller gällande lagstiftning. Nämnden beslutade, på förslag från kontoret, att remittera utredningen till ett antal nämnder och organisationer.

De svar som inkommit redovisar ett brett spektrum av synpunkter. De instanser som har ett aktivt hantera snöbortforsling, anser att det inte finns något alternativ till nuvarande sjötippning för att klara framkomlighet, tillgänglighet och en rimlig ekonomi. Även från miljösynpunkt anser flera remissinstanser att det inte är förenligt med stadens miljömål att transportera snö från innerstaden till ytterstaden på grund av ökade utsläpp av luftföroreningar och ökat buller samt att Stockholm Vatten konstaterar att tippningen inte förväntas ge några mätbara förhöjningar av halterna vare sig i vattnet eller i sedimenten. Alternativet att transportera snön till deponier belägna i ytterstaden anses dock av vissa instanser vara ett föredra, särskilt om det kombineras med utvinning av fjärrkyla. Några stadsdelsnämnder, Exploateringsnämnden och Stadsbyggnadskontoret har redovisat starka invändningar beträffande möjligheten att utnyttja föreslagna platser i ytterstaden till deponier. Man har också avvisat förslaget till snölagring i berggrum i kv. Antwerpen, Värtan, på grund av aktuella planer på bostadsutveckling i området.

Kontoret bedömer 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. Snö betraktas som avfall i miljölagstiftningen, vilket innebär att uppläggning av snön kräver tillstånd enligt miljöbalken och dumpning i vatten är förbjudet. Kontoret har haft dispens för sina tippplatser i vatten under senare år.

Det har i utredningsarbetet inte varit möjligt att peka ut lämpliga och invändningsfria områden där lagring av snö på land kan ske. Detta innebär att det för närvarande inte finns något alternativ till dagens sjötippning för att klara innerstadens behov.

Kontoret anser att den från allmän synpunkt bästa metoden att klara bortforslingen av snö i innerstaden, när behovet uppstår, är nuvarande metod med sjötippning. Det finns dock anledning att genomföra ett antal åtgärder som medför miljöförbättringar i flera avseenden samt lägre kostnader, framför allt bör sjötipparna endast användas av stadens entreprenörer i innerstaden.

Kontoret föreslår därför att sjötipparna i innerstaden behålls, men kompletteras med några mindre landtippor för att ersätta nuvarande transporter från ytterstaden

till nuvarande tippor i innerstaden. Dessa landtippor skall om möjligt nyttjas för energiutvinning.

Kontoret föreslår vidare att staden bör verka för en översyn av den lagstiftning som i nuläget skapar osäkerhet, motverkar god miljö och medför onödig byråkrati genom att snö betraktas som avfall.

Bakgrund

Vinterväghållningen i Stockholm har varit föremål för många diskussioner och synpunkter under årens lopp. Det är dels en fråga om framkomlighet och säkerhet för gång- cykel och biltrafikanter, kollektivtrafik och varudistribution, dels vad gäller innerstaden hur borttransport och tippning av snön skall ske. I innerstaden saknas tillgång till ytor för att mellanlagra den plogade snön och vid kraftiga snöfall uppstår behov att transportera bort snön för att klara framkomlighet och säkerhet. Snön från innerstaden har sedan flera år tippats vid s.k. sjötippor belägna vid Norr Mälarsstrand, Nybroviken, Stadsgården och Värtan. Införandet av Miljöbalken medförde att snö som borttransporteras definierades som avfall. Detta medför att sjötippning av snön betraktas som dumpning av avfall och är förbjudet enligt miljöbalken. Det alternativ som kan ersätta sjötippor, är landtippning, vilket dock kräver tillstånd enligt miljöbalken för att få utföras. Staden har erhållit dispens från Naturvårdsverket för sjötippning under senare år.

Genom bidrag från miljömiljarden har kontoret under 2006 genomfört ett omfattande utredningsarbete som syftade till att belysa tekniska, ekonomiska, juridiska och miljömässiga konsekvenser av de olika alternativ som kan vara aktuella för att uppnå en miljöanpassad vinterväghållning, främst vad gäller hur bortforslingen av snön skall ske. Ett omfattande undersökningsprogram genomfördes för att belysa miljöbelastningen i vattenområden av tippningen samt en särskild utredning för att klarlägga möjligheten att utnyttja snön som en energiresurs för fjärrkyla. Tänkbara lokaliseringar för framtida landdeponier för snö beskrevs.

Två alternativ innebärande landtippning utvärderades ur flera aspekter och jämfördes med nuvarande snöbortforsling d.v.s sjötippning.

Landtippningsalternativen var dels två stora deponier på vardera 300 000 m³ i Stockholms yttre delar ca 15 km från innerstaden, dels 6 stycken landtippor om vardera 100 000 m³ belägna i halvcentrala områden ca 7 km från innerstaden.

Vid Trafiknämndens sammanträde 2006-11-14 redovisades resultatet av utredningsarbetet i tjänsteutlåtandet "Underlag för miljöbedömning mm för snöhantering och snöbortforsling i Stockholm". Utredningen bestod av en



syntesrapport, 5 bilagor och underlagsmaterial. Allt material finns tillgängligt på stadens hemsida under adress www.stockholm.se/tk/snöhantering

Av utredningen framgick att de två landtippningsalternativen var avsevärt sämre när det gällde utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar som regleras av miljökvalitetsnormer, i jämförelse med nuvarande sjötippning. Även från säkerhets- och tillgänglighetssynpunkt var landtippning sämre liksom från ekonomisk synpunkt. Sjötippningen innebar ett teoretiskt tillskott av ämnen till vattenrecipienten, men någon negativ påverkan på vattenkvaliteten eller sedimenten kunde inte konstateras av undersökningarna. Miljökvalitetsnormen för ytvatten klaras med god marginal, till skillnad från miljökvalitetsnormen för partiklar och kvävedioxid i luft. Utredningen konstaterade att det stora problemet med sjötippning var att snön utgör ett förfulande inslag i känsliga innerstadsmiljöer.

Kontoret konstaterade att det inte finns någon enkel lösning för hur snöbortforslingen skall genomföras i framtiden. De alternativ som studerats står samtliga i varierande grad i konflikt med de olika mål som uppställts för miljön eller ekonomiska mål eller med lagstiftning. Kontoret föreslog att det samlade utredningsmaterialet skulle skickas ut på bred remiss bl.a. till ett stort antal nämnder och organisationer. Kontoret önskade särskilt få synpunkter på följande frågeställningar

1. Fakta i materialet som redovisas
2. Förslag till lokalisering av landdeponier
3. Hur bedöms möjligheten till energiåtervinning.
4. Vilken framtida inriktning bör borttransporten av snö ha.

Trafiknämnden beslutade vid sammanträdet i enlighet med kontorets förslag.

Remissvaren

Orientering

Kontoret har sammanställt remissvaren i sammanfattad form i bilaga 1. Kontoret lämnar kortfattade kommentarer i anslutning till remissvaren. Vissa huvudfrågor som efterlystes i remissutskicket redovisas i bilaga 2 och även här ger kontoret korta kommentarer.

Efter remisstiden slut och med ledning av remissvaren har några särskilt komplicerade frågeställningar utretts ytterligare. Flertalet remissinstanser ansåg att de i utredningen föreslagna platserna för snödeponier var olämpliga av ett flertal skäl. För att närmare se över och identifiera lämpliga platser för tippning av snö har Stadsbyggnadskontoret, på eget initiativ, utfört en fördjupad utredning

angående möjliga lokaliseringar av snötippor på landområden inom staden. Detta utredningsarbete framgår av bilaga 3.

Några remissinstanser bl.a. SLK (Stadsledningskontoret) ansåg att lagstiftningen i detta fall motverkade goda miljölösningar och bör ses över. Advokatfirman Mannheimer och Swartling har på uppdrag från kontoret utfört en analys av det miljörättsliga läget vad gäller deponering och dumpning av snö. Detta arbete framgår av bilaga 4.

Sammanfattning av svaren

Sammanfattningsvis kan sägas att de remissinstanser som arbetar aktivt med snöröjning i innerstaden (stadsdelsnämnder, fastighetsägare och SL) eller har ekonomiskt ansvar för snöröjning, anser att det inte finns något realistiskt alternativ till nuvarande sjötippning för att klara framkomlighet, tillgänglighet och en rimlig ekonomi.

Remissinstanser som inte aktivt hanterar snöbortforsling, anser att snön skall användas som energiresurs för att tillverka fjärrkyla och att detta bör ske vid landbaserade platser i anslutning till energianläggningar. Det framförs från flera instanser att sjötippning inte är en lösning som är långsiktigt hållbar. De föreslagna platserna för snötippning på land bedöms dock av stadsdelsnämnderna som i huvudsak olämpliga, i vart fall de som är belägna inom den egna stadsdelen. Även Exploateringsnämnden liksom stadsbyggnadskontoret anser att föreslagna platser är mer eller mindre olämpliga och inte förenliga med stadens planering. Stadsbyggnadskontorets fördjupade studie av lämpliga platser för deponi av snö visar att det för närvarande inte finns någon plats lämplig för ändamålet, och ytterligare studier bör ske.

Ett flertal av remissinstanserna anser att bergrummet i Värtan bör utredas vidare som snölager och fjärrkyla resurs. Exploateringsnämnden och Östermalm stadsdelsnämnd samt stadsbyggnadskontoret konstaterar dock att en sådan anläggning inte är förenlig med stadens planering av bostäder i området. För att utnyttja snön för fjärrkyla bedöms en anläggning vid Älvsjö vara möjlig att utföra om staden kan finansiera anläggningen. Fortum anser inte att en sådan anläggning är företagsekonomiskt försvarbar.

Beträffande miljökonsekvenserna av de olika alternativen anser många av remissvaren att det är olämpligt att tippa snön i stadens vattenområden. Den enda remissinstans som belyser effekterna i vattnet är Stockholm Vatten som konstaterar att tippningen inte förväntas ge några mätbara förhöjningar av halterna vare sig i vattnet eller i sedimenten. Flertalet remissinstanser pekar på att de



estetiska problemen är tydliga vid sjötippning, men, som skönhetsrådet påpekar, kan även landtippar utgöra ett förfulande inslag. Vägverket, Trafikkontorets avfallsavdelning, SL samt vissa stadsdelsnämnder i innerstaden menar att det inte är rimligt att acceptera en försämrad standard i fråga om framkomlighet och säkerhet vid de olika alternativen.

Analys

Behöver snön köras i väg ?

En miljöanpassad vinterväghållning måste bygga på en realistisk bedömning av behoven av borttransporter av snö. Av kontorets utredning framgår att snötransporterna varierar kraftigt år från år, men det finns en tendens till mindre snömängder som har bortforslats under senare 10-årsperioden, jämfört med situationen på 1960- och 70-talet. Problemet är att staden måste ha en beredskap för att kunna hantera den svåraste snösituationen som rimligen kan förväntas. Kontorets beredskapsplan bygger på det behov som konstaterades vintern 2005-2006 d.v.s. ett faktiskt inträffat snöbortforslingsbehov. Detta behov av snöbortforsling uppgick till 600 000 m³, och är den mängd som miljökonsekvensbedömningen har utgått från. Det är också uppenbart, vilket framgår av statistiken, att under de flesta vintrar är behovet av borttransport väsentligt mindre eller i vissa fall inte sker över huvud taget.

Den prognostiserade klimatförändringen mot ett varmare klimat kan på lite längre sikt innebära att behovet av snötransporter från innerstaden kan minska ytterligare. Samtidigt säger prognoserna att situationer med extrema väder kommer att öka. Sammantaget bedömer kontoret att det för de närmaste 10 åren inte finns underlag att planera för ett minskat behov av snöbortforsling. Det är snarare så att utnyttjandet av innerstadens allmänna platsmark allmänt sett ökar, vilket medför ökat behov av borttransport av snö. Kontoret bedömer därför att beredskapen för snöbortforsling bör läggas på den nivå som förekommit de senaste 10 åren, även om det de flesta vintrar transporteras väsentligt mindre mängder.

Stadens skyldighet

Av såväl utredningsunderlaget som remissvaren framkommer två frågeställningar där tydligt motstående intressen föreligger. Staden är enligt lag skyldig att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet med en aktiv vinterväghållning som för innerstadens del innebär att snön kan bortforslas när detta behov uppstår. Som rikets huvudstad har Stockholm också ett särskilt ansvar att tillse att staden fungerar och är attraktiv även vintertid. En aspekt på vinterväghållningen som sällan uppmärksammas är säkerhets och tillgänglighetsfrågan. Kontoret anser att

möjligheten att säkerställa dessa funktioner kommer att avsevärt försämrats om snötransporterna skulle ske till tippningsplatser i ytterstaden eller t o m i grannkommuner. Med längre transportsträckor skulle snön bli liggande kvar som hinder längre tid med försämrad säkerhet och tillgänglighet som följd.

Genom att snö betraktas som avfall krävs tillstånd för att tippa på land och sjötippning är förbjudet. Detta innebär att det i nuläget, om bortforsling av snön måste ske för att klara lagens krav på framkomlighet, måste detta ske genom dispens från dumpningsförbudet eller genom att tillstånd enligt miljöbalken kan erhållas för landdeponering. Ett tillståndsförfarande enligt miljöbalken är en mycket tidskrävande process och förutsätter att ett antal områden i ytterstaden kan lokaliseras som lämpliga, och med tillräcklig kapacitet för att klara behoven i innerstaden. I denna utredning har inte några sådana platser kunnat pekats ut, vilket innebär att någon tillståndsprövning inte har kunnat inledas. Detta innebär i praktiken att i nuläget är den enda möjligheten att klara dagens lagkrav om framkomlighet och säkerhet genom att erhålla dispens från dumpningsförbudet. Detta gäller samtliga aktörer som har behov att kunna köra bort snö från allmän och privat platsmark.

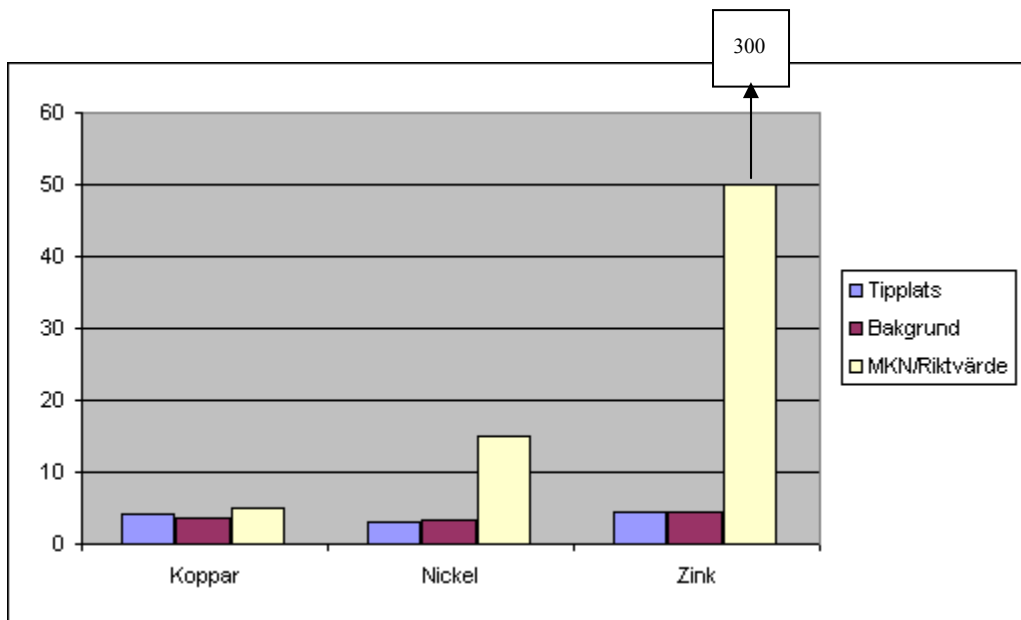
Av den utredning som Mannheimer och Swartling utfört framgår att dumpningsförbudet som införts i svensk miljö rätt är mer långtgående än vad som följer av de internationella konventioner som Sverige är anslutna till och vilka är grunden för införandet i svensk lagstiftning. Samtliga definitioner internationellt förutsätter att dumpningen sker från fartyg eller motsvarande, vilket innebär att utifrån dessa konventioner är stadens snötippning från kaj inte att betrakta som dumpning och därmed inte förbjudet.

Det kan synas märkligt att snö betraktas som avfall enligt miljöbalken. Detta förhållande inträffar dock i och med att det finns behov av eller inträffar en skyldighet för staden att forsla bort snön vid speciella tillfällen. Såsom avfallslagstiftningen är utformad är det just det faktum att det finns en skyldighet eller ett behov av att göra sig av med en produkt eller material som avgör klassificeringen och inte egenskaperna eller farligheten. Mannheimer och Swartling konstaterar att rättsläget är komplicerat och framtiden är osäker med hänsyn till att en översyn av gränsen mellan anmälningspliktig verksamhet och tillståndspliktig verksamhet sker inom regeringen.

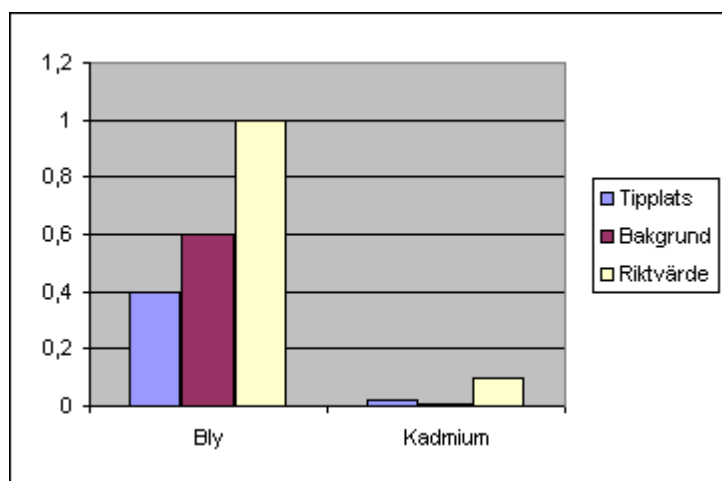
Miljöeffekter

De analyser som utförts i miljöbedömningen pekar entydigt på att den nuvarande hanteringen är den klart mest fördelaktiga från miljö-, effektivitets- och kostnadssynpunkt. Fördelarna jämfört med de andra alternativen är sammanfattningsvis kortare transportsträckor innebärande mindre utsläpp till luft, lägre kostnader, bättre service nivå på halkbekämpningen samt att inga nya

anläggningar behöver etableras. Påverkan på vattenkvaliteten i de vattenområden som utnyttjas påverkas obetydligt enligt utförda undersökningar och beräkningar och miljökvalitetsnormer för ytvatten i Riddarfjärden klaras med god marginal, vilket framgår av följande diagram.



Figur 1 Föroreningar i ytvatten i Riddarfjärden (mikrogram/liter)



Figur 2 Föroreningar i ytvatten i Riddarfjärden (mikrogram/liter)

Som framgår av ovanstående figurer ligger de uppmätta föroreningshalterna för tungmetaller i ytvattnet vid tipplatsen i Riddarfjärden i nivå med de långsiktiga

bakgrundsmedelvärdena för Riddarfjärden och klart under gällande riktvärden eller miljökvalitetsnormer. Det kan också vara intressant att påpeka att föroreningshalterna i Riddarfjärden i allmänhet är högre under sommaren än under snötippningssäsongen på vintern. Halterna av polyaromatiska kolväten (PAH) ligger under detektionsgränsen.

Den omfattande miljöprovtagningen av tipsnön visar att det inte finns någon systematisk skillnad mellan gator med olika trafikklass i innerstaden. Vi har därför analyserat de halkbekämpningsmedel som används i vinterväghållningen. Med detta avses salt, stenkross, grus och kalcium-magnesium-acetat (CMA). Det visar sig att de ämnen som uppmäts i snön även ingår i dessa naturliga material.

Det har också framkommit i utredningen att vissa transporter av snö sker från ytterstaden, eller till och med från andra kommuner in till stadens tipplatser. Detta gäller dels SL och SJ för att klara kollektivtrafikens behov, dels köpcentra i förorter där inte uppläggningsytorna finns tillgängliga. Detta är en konsekvens av att stadens sjötippor för närvarande är den enda lagliga möjligheten att bli av med snö.

På samma sätt som vi anser det olämpligt att transportera ut snön från innerstaden till ytterstaden är det olämpligt att snö körs från ytterområdena eller till och med från andra kommuner in till stadens tipplatser. Det finns därför anledning att se över och inventera behovet av tipplatser i ytterstaden och vilka huvudmän som bör ansvara för detta. En sådan tipplats kan dimensioneras för betydligt mindre snömängder, motsvarande storleksordningen 50 000 m³ vilket kan förbättra förutsättningarna att finna lämpliga platser. Ansvaret för ett sådant arbete bör läggas på de huvudmän som har behov av att kunna transportera bort snön.

Energiresurs

Möjligheten att utnyttja snön som en energiresurs för fjärrkyla har studerats tämligen ingående, främst möjligheten att utnyttja ett tomt bergtrum för olja i kv. Antwerpen, Värtan, för snölager och energiåtervinning för fjärrkyla. Utredningen pekar mot att det är förenat med mycket stora kostnader för att iordningställa bergtrummet samt att ett flertal tekniska osäkerheter har identifierats, vilka behöver utredas ytterligare.

Stadsbyggnadskontoret; Exploateringsnämnden och Östermalm stadsdelsnämnd har framhållit att snölagring i bergtrummet strider mot pågående planering av bostäder i området.

Kontoret anser mot denna bakgrund att det inte är försvarbart att lägga ner ytterligare utredningsresurser på snölager i bergtrummet Värtan. Vi bedömer att



det i prövning av detaljplan eller vid en tillståndsprövning enligt MB, inte komma att bli tillåtet att köra in med lastbilar i det blivande bostadsområdet för att tippa snö. Kostnaderna för ett genomförande står heller inte i rimlig proportion till nyttan.

Däremot bör förutsättningarna att lokalisera kommande landbaserade tippplatser för ytterstadens och andra huvudmäns behov av snöbortforsling, i närhet av anläggningar för fjärrkyla undersökas vidare. Kontoret bedömer att det finns ett stort intresse för detta från huvudmannen Fortums sida. Det är en fråga om vem som skall bära det ekonomiskt ansvaret för investeringen, överenskomma om avtal för driften av anläggningen samt ansvara för en ansökan om tillstånd enligt miljöbalken.

Trafikkontorets förslag

Mot bakgrund av ovanstående analys och för en fungerande huvudstad, anser kontoret att den bortforsling av snö som måste utföras i innerstaden, även i fortsättningen bör ske med bästa möjliga framkomlighet och säkerhet, bästa ekonomi och minsta miljöbelastning, vilket innebär ett fortsatt nyttjande av sjötippor. För att detta skall kunna ske på ett bättre sätt i framtiden föreslår kontoret att vinterväghållningen för de närmaste 10 åren bedrivs med följande inriktning.

- 1. Dagens fyra sjötippor som är i drift skall säkerställas till funktion och kapacitet.*

I det fall markanvändningen vid någon av platserna förändras så att tippning försvåras eller omöjliggörs skall ny plats för snötippning anvisas för trafikkontoret i god tid före kommande vinter.

- 2. Nuvarande restriktioner för tipparna vid Norr Mälarstrand och Nybroviken behålls*

Snötippen vid Norr Mälarstrand får endast användas av stadens entreprenörer och i huvudsak inom Kungsholmen och Vasastaden. Snötippen vid Nybroviken får endast användas av stadens entreprenörer och i huvudsak inom Cityområdet.

- 3. Tipparna vid Stadsgården och Värtahamnen som i dag är öppna för alla aktörer, skall så snart som möjligt stängas för transporter av snö från ytterstaden och omedelbart stängas för transporter från andra kommuner.*

Denna åtgärd innebär att de tippade mängderna snö kommer att minska i stadens vattenområden och innebära minskade transporter. Åtgärden innebär att grannkommunerna måste lösa sina problem med snöupplag för egen del. När det gäller SL och SJ måste staden medverka till att hitta alternativ till nuvarande ordning, för att säkerställa kollektivtrafiken i Stockholm, innan ett förbud införs. Se vidare p.4 nedan.

- 4. Arbetet med att ta fram markområden för landdeponering av snö i stadens ytterområden måste prioriteras, så att samtliga transporter av snö från ytterstaden kan upphöra.*

Kontoret konstaterar att det inte varit möjligt att finna markområden som klarar innerstadens samlade behov som beredskap för snöbortforsling. Vi bedömer att det kan vara enklare att finna mindre områden med kapacitet av ca 50 000 m³ för att klara en beredskap för SL och SJ samt eventuellt centrumanläggningars behov inom staden. Detta arbete bör starta omedelbart och ske i nära samverkan mellan berörda parter. I detta arbete bör även Fortum inbjudas för att ytterligare undersöka förutsättningarna för energiutnyttjande av snön.

- 5. Staden bör verka för en översyn av den lagstiftning som i nuläget skapar osäkerhet, motverkar god miljö och medför onödig byråkrati genom att snö betraktas som avfall.*

Sverige bör tillämpa sig till den konvention som reglerar frågan om dumpning och som man anslutit sig till och inte tillämpa en egen reglering. Detta innebär att det årliga dispensförfarandet kan upphöra och medför att onödig byråkrati kan undvikas utan att någon miljöförsämring uppstår. Alternativet kan vara att i nuvarande lagtext specifikt undanta dumpning av snö om det är angeläget att bevara nuvarande lagtext.

Det faktum att snön behandlas som avfall innebär att en omvittnat komplicerad lagstiftning kommer att tillämpas på hanteringen av snön. I samband med den översyn av avfallsförordningen som pågår bör klassificeringen av snö tas under särskilt övervägande, med syfte att hitta förenklingar som minskar det byråkratiska inslaget. Kontoret anser att kommunstyrelsen bör uppvakta regeringen i denna fråga.

Det finns ett antal alternativ till förändring av regelverket som kan komma i fråga för att åstadkomma en bättre hantering. I bilaga 4 har Mannheimer och Swartling redovisat några förslag som bör utgöra underlag för stadens arbete.

Slut