



**Tid** Torsdagen den 11 juni 2015 kl. 16.00 – 16.35  
**Plats** Stora Kollegiesalen, Stadshuset  
**Justerat** Tisdagen den 23 juni 2015

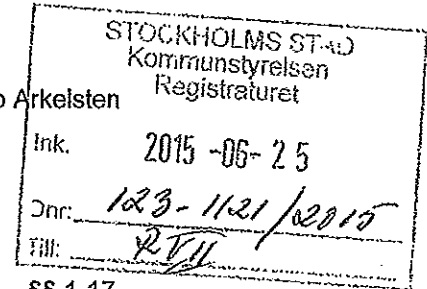
Daniel Helldén

Bo Arkelsten

**Närvarande**

**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden  
Cecilia Brinck (M), vice ordföranden



Jan Valeskog (S)  
Anna Wedenlid (S)  
Bawer Kevir (S)  
Kristina Öberg (S)  
Lorena Delgado (V)  
Bo Arkelsten (M)  
Peter Jönsson (M)  
Eva Ekmeahag (M)  
Patrik Silverudd (FP)  
Karin Ernlund (C)

**Tjänstgörande ersättare:**

Zakarias Zouhir (V) för Lorentz Tovatt (MP)  
Andreas Lundin (M) för Cecilia Brinck §§ 18-19

**Ersättare:**

Martin Engman (S)  
Maja Zachrisson (S)  
Roland Eliasson (S)  
Petra Schagerholm (MP)  
Malin Ericson (FI)  
Andreas Lundin (M) §§ 1-17  
Jonas Lilleberg Eriksson (M)  
Erik Persson (M)  
Jill Eriksson (FP)  
Mikael Valier (KD)

**Tjänstemän:**

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Ted Eil, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-10 samt borgarrådssekreterarna Thomas Karlsson och Karin Kolk.

**§ 18****Strategi för säkerställande av vissa kommunal-  
tekniska ytor**

Dnr T2015-00870

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att uppdra till trafikkontoret att inventera befintliga sandupplag inklusive vilka upplåtelseformer som gäller för dessa.
- 2 Trafiknämnden beslutar att uppdra till trafikkontoret att ta fram förslag till stadsbildsmässig gestaltning av behövliga sandupplag.
- 3 Trafiknämnden beslutar att uppdra till trafikkontoret att inventera befintliga etableringsytor inklusive vilka upplåtelseformer som gäller för dessa.
- 4 Trafiknämnden beslutar att uppdra till trafikkontoret att tillsammans med stadens akademier initiera studier om vilka nya tekniker som skulle kunna tillämpas för omhändertagande av snö.
- 5 Trafiknämnden beslutar att uppdra till trafikkontoret att söka förnyad dispens hos Havs- och vattenmyndigheten för fortsatt sjötippning vid de platser som bedöms lämpliga, i första hand vid Saltsjön.
- 6 Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige antar förslaget till strategi för kommunaltekniska ytor och uppdrar åt berörda nämnder och styrelser att genomföra åtgärder i enlighet med vad som följer av trafikkontorets tjänsteutlåtande.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 6 maj 2015.

**Nämndens behandling av ärendet****Framlagda förslag till beslut**

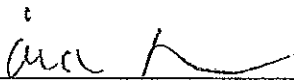
Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Vid protokollet  
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

  
\_\_\_\_\_

2015-05-06

Handläggare  
Mats Bothén  
08-508 260 13

Till  
Trafiknämnden  
2015-06-11

## Strategi för säkerställande av vissa kommunaltekniska ytor

### Förslag till beslut


1. Trafiknämnden beslutar att uppdra till trafikkontoret att inventera befintliga sandupplag inklusive vilka upplåtelseformer som gäller för dessa.
2. Trafiknämnden beslutar att uppdra till trafikkontoret att ta fram förslag till stadsbildsmässig gestaltning av behövliga sandupplag.
3. Trafiknämnden beslutar att uppdra till trafikkontoret att inventera befintliga etableringsytor inklusive vilka upplåtelseformer som gäller för dessa.
4. Trafiknämnden beslutar att uppdra till trafikkontoret att tillsammans med stadens akademier initiera studier om vilka nya tekniker som skulle kunna tillämpas för omhändertagande av snö.
5. Trafiknämnden beslutar att uppdra till trafikkontoret att söka förnyad dispens hos Havs- och vattenmyndigheten för fortsatt sjötippning vid de platser som bedöms lämpliga, i första hand vid Saltsjön.
6. Trafikkontoret föreslår att kommunfullmäktige antar förslaget till strategi för kommunaltekniska ytor och uppdrar åt berörda nämnder och styrelser att genomföra åtgärder i enlighet med vad som följer av detta tjänsteutlåtande.

Trafikkontoret  
Stadsmiljö

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 260 13  
Växel 08-508 272 00  
mats.bothen@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se



Per Anders Hedkvist  
Förvaltningschef



Ted Ell  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Inom kontoret ligger ett stort fokus på att medverka till byggandet av 40 000 bostäder till år 2020. Arbetet ställer stora krav på god planering som innefattar en rad avvägningar för att säkerställa fortsatt attraktivitet, framkomlighet, trygghet och miljöhänsyn. En av många hänsyn som behöver tas handlar om att säkerställa ytor för driften av stadens offentliga rum. Dessa s k kommunaltekniska ytor omfattar platser i stadens olika delar som möjliggör för en effektiv och miljöanpassad sandning, snöröjning (snöupplag/snötippor), lagring av materiel och uppställning av fordon (s k etableringsytor).

I detta ärende redovisas nuläge och förslag till strategier för att säkerställa tillräckliga ytor för dessa behov. Redovisningen är även ett svar på uppdraget till nämnden i stadens budget 2015 vari sägs att "arbetet med att hitta fler etableringsplatser för snö i staden ska intensifieras och det ska finnas en beredskapsplan även för mycket stora snömängder". De konkreta förslagen omfattar insatser som rör såväl trafikkontoret som andra förvaltningar och bolag inom staden.

### **Bakgrund**

Stockholm växer i snabb takt, både vad gäller förtätning i befintliga stadsdelar och nya stadsdelar. Inom kontoret ligger ett stort fokus på att medverka till att målet om byggandet av 40 000 bostäder till år 2020 uppfylls. Att kunna möta upp den stora efterfrågan på bostäder, en väl fungerande och miljöanpassad trafikinfrastruktur liksom andra viktiga funktioner i de olika offentliga rummen, ställer stora krav på god planering och innefattar en rad avvägningar för att säkerställa fortsatt attraktivitet, framkomlighet, trygghet och miljöhänsyn. Kontorets medverkan i tidiga skeden utgör en nyckelfaktor för att väga in drift- och underhållsaspekterna. För en rad frågor krävs härutöver att det löpande arbetet kan finna stöd i mer långsiktiga strategier framtagna i samarbete mellan stadens olika verksamheter. En sådan fråga utgörs av att säkerställa tillgång på vissa typer av s k kommunaltekniska ytor. Med kommunaltekniska ytor avses i detta ärende sådana ytor som krävs för skötseln av stadens offentliga rum i form av sandning, snöröjning (snö-upplag/snötippor) samt lagring av materiel och uppställning av fordon (s k etableringsytor).

I stadens budget för 2015 finns även följande uppdrag till trafiknämnden: "arbetet med att hitta fler etableringsplatser för snö i staden ska intensifieras och det ska finnas en beredskapsplan även för mycket stora snömängder". I nämndens verksamhetsplan för 2015 anges vidare att tillgången på ytor för kommunalteknisk

verksamhet ska säkerställas inom staden liksom att en plan för säkra platser för lagring/hantering av snö ska tas fram.

### **Ärendets beredning**

Inom trafikkontoret har ärendet beretts av stadsmiljöavdelningen.

### **Det växande Stockholm**

Stockholms stads befolkning har ökat mycket kraftigt de senaste åren och inget tyder på att denna utveckling ser ut att brytas under den närmaste framtiden. Samma utveckling kan ses i hela Stockholmsregionen. Fram till år 2022 bedöms antalet invånare i Stockholm stad ha ökat med närmare 130 000 nya stockholmare (jämfört 2012) vilket innebär en genomsnittlig befolkningsökning om ca 13 000 nya stockholmare per år.

Denna attraktivitet ställer stora krav på staden. Redan idag är bostadssituationen ansträngd trots ett, historiskt sett, relativt högt bostadsbyggande. Den politiskt formulerade målsättningen för bostadsbyggandet anger att 140 000 nya bostäder ska byggas under perioden 2010-2030, vilket innebär mer än 6 000 nya bostäder per år och att 40 000 nya bostäder ska byggas fram till år 2020. Det starkt växande Stockholm innebär både förtätningar i befintliga stadsdelar och att helt nya stadsdelar kommer att byggas.

I takt med denna starka befolkningsutveckling följer även andra utmaningar. Transportinfrastrukturen behöver utvecklas och förstärkas, nya skolor och förskolor kommer att behöva tillkomma liksom anläggningar och ytor för sport och rekreation mm. Samtidigt är det viktigt att stadens karaktär genom den uppskattade grön- och blåstrukturen inte går förlorad.

Att kunna möta upp den stora efterfrågan på bostäder, en väl fungerande och miljöanpassad trafikinfrastruktur liksom andra viktiga funktioner i de olika offentliga rummen, ställer stora krav på god planering som innefattar en rad avvägningar för att säkerställa fortsatt attraktivitet, framkomlighet, trygghet och miljöhänsyn.

### **Ärendet**

En av de aspekter som behöver tas hänsyn till i denna starka expansion utgörs av tillgång på kommunaltekniska ytor.

I takt med stadens utveckling där allt fler områden utanför stadens tullar ges en mer innerstadslik karaktär, som i sig accentuerar konkurrensen om marken, växer också behoven av att höja

driftstandarden i dessa mer innerstadslika miljöer. Detta innebär att behov av sandupplag, etableringsytor och snöupplag kommer att öka.

## **Kontorets vinterväghållning**

### Allmänt

Trafikkontoret ansvarar för barmarks- och vinterväghållning på all gatumark inklusive gång- och cykelvägar samt sex parker, bl a Kungsträdgården. Sedan den 1 januari 2015 ansvarar kontoret även för cykelpendlingsnätet på parkmark.

Den samlade ytan som ska skötas uppgår till över 5 miljoner kvadratmeter i innerstaden och ca 13 miljoner kvadratmeter i ytterstaden. I runda tal motsvarar detta ca 10 % av stadens geografiska markyta. Den sammanlagda längden gator och vägar uppgår till ca 370 mil.

Stadens ambitioner avseende framkomlighet året runt är höga. Grovt uttryckt innebär de avtal som tecknats med entreprenörerna, vad gäller vinterväghållningen, att plogning och halkbekämpning ska ske när den samlade snömängden uppgår till 3 centimeter vad avser bussgator, trafikleder liksom gång- och cykelvägar samt trappor med insats inom 2 timmar. Övriga gator inklusive gång- och cykelvägar ska åtgärdas inom 4 timmar samt bostadsgator inom 10 timmar.

När det gäller det högtrafikerade vägnätet och bussgator klaras dessa normalt med plogning och halkbekämpning med salt. Detta innebär att det bara undantagsvis uppstår sådana vallar att det uppstår behov av borttransport av snön.

Motsatta förhållandet gäller för det lågtrafikerade vägnätet – bostadsgator och huvuddelen av gång- och cykelvägarna – eftersom halkbekämpningen av bl a miljöhänsyn här sker med sand och stenkross. Inom dessa ytor måste i princip all snö som inte kan placeras på närliggande ytor transporteras bort.

För ytterstadens del kan nämnas att under den ovanligt snörika vintern 2009/2010 beräknades ca 13 miljoner kubikmeter snö fallit enbart på ytterstaden gator, vägar och torg. För att säkerställa framkomlighet och säkerhet behövde ca 1,5 miljoner kubikmeter transporteras bort.



Som jämförelse kan nämnas att ett Globen rymmer ca 700 000 kubikmeter.



*Omhändertagande av snö i innerstaden*

Vad gäller halkbekämpning kan konstateras att under vintern 2009/2010 spreds ca 90 000 ton sand och stenkross längs stadens gator och vägar. Denna, i och för sig ovanligt stora mängd, motsvarar ca 9 000 fullastade lastbilar. Slår man ut dessa transporter under tre månader innebär det ca 300 lastbilstransporter per dag förutsatt halkbekämpning var tredje dag under vintermånaderna.

En mer normal vinter sprids i storleksordningen 30-40 000 ton sand och stenkross.

Utan att några djupa analyser gjorts kan konstateras att varje extra kilometer lastbilstransport, oavsett om det rör sig om frankörning från etableringsytor, sandhämtning eller snöbortforsling, motsvarar ett utsläpp om ca 0,6 kilo koldioxid.

Av ovanstående framgår att vinterväghållningen kan, beroende på vinterns karaktär, omfatta mycket stora volymer och påtagliga ytbehov som måste lösas på ett kostnadseffektivt, miljömässigt och stadsbildsmässigt sätt.

I det följande redogörs kortfattat för de aktuella kommunaltekniska ytornas art, nuläge och de behov som föreligger.

#### Sandupplag

Sand som används för halkbekämpning lagras vanligast på s k planlager, på lämpliga platser i staden. Planlager har funktionen att



lagra lösa massor såsom sand och jord. Detta kräver robusta konstruktioner för underhållsfri funktion under tid samt för att inte sprida massorna till omkringliggande ytor. Underlaget bör bestå av betong eller asfalt. Ett planlager tar upp en yta på cirka 7 x 6 meter och måste placeras så att fordon kommer åt att lasta och lossa sanden. En viktig aspekt vid placeringen av sandupplagen är svängradier för fordonen samt om dessa måste backa. Det är även en fördel om sanden placeras torrt, t ex under broar.

Behovet av dessa planlager uppgår till ca två stycken per kvadratkilometer med hänsyn tagen till kraven på insatstider och för att minimera transportarbetet med därtill kopplade miljö- och framkomlighetsaspekter, samt att större anläggningar blir både svårare att finna plats för och få att smälta in i stadsmiljön.



*Exempel på ett s k planlager*

Sandupplagen placeras i dagsläget genom att avtalad entreprenör söker markupplåtelse. Detta medför att placeringen av sandupplagen varierar under åren beroende på vilken entreprenör som sköter området.

#### Etableringsplatser

För att driftsätta staden behövs ett antal s k etableringsplatser. Dessa fungerar som uppställningsplats för maskiner – snöröjnings- och sandningsfordon, sopmaskiner m.m. Det finns även behov av plats för mindre mängder underhållsmaterial på dessa ytor. Större materialmängder och mer skrymmande material kan placeras på större lager mer perifert. Etableringsplatserna fungerar även som uppställningsplatser för personalens fordon, inte minst för att klara korta insatstider på obekväma arbetstider samt bör rymma en manskapsbod.

Ytbehovet för dessa platser varierar beroende på hur tätt de kan placeras ut men i genomsnitt behövs plats för 15-20 fordon per stadsdel, vilket innebär ett ytbehov (inkluderat personalfordon, manskapsbod mm) om i storleksordningen 3 500m<sup>2</sup> per stadsdel

(ca en halv fotbollsplan).

#### Snöupplag/snötippor

Snöupplag behövs för att omhänderta snö vid stora snöfall. I dagsläget är det mest gräsytor som används för ändamålet vilket gör att bäringshetsproblem kan uppstå innan tjälen går i jorden. Det bästa är att ytor som ska användas är hårdgjorda med en fungerande vattenavrinning, så att man kan använda dessa även tidigt på säsongen och ha kontroll över uppkommet smältvatten. I princip hanteras den snö som behöver transporteras bort på så sätt att innerstadens behov löses genom sjötippning medan ytterstadens snö läggs på landtippor.

Frageställningarna kring hanteringen av upptagen snö är på intet sätt ny. Vid flera tillfällen har frågan varit uppe till belysning. Sålunda genomförde trafikkontoret 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 landtippor + flera små snökylalager, alt 2.
- Två stora landtippor – norr och söder om Stockholm, alt 3.

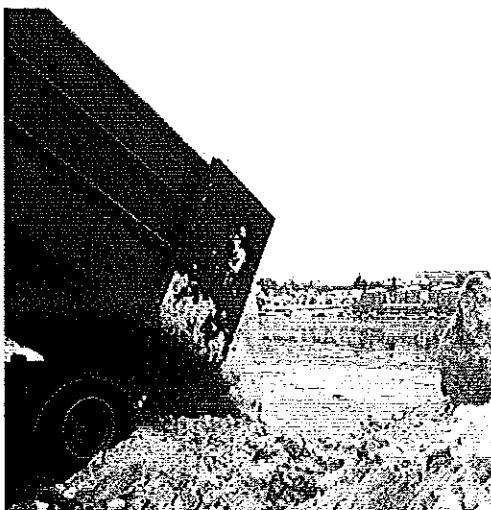
Alternativ 2 innehöll sex landdeponier för ca 100 000 m<sup>3</sup> var, högst 10 km från innerstaden. De områden som hade föreslagits av stadsdelsnämnderna var Farsta, Högdalen och i anslutning till Bromma flygplats. Vidare föreslogs ett bergrum i Värtan för snökyla-produktion och ytterligare två snökyla-lager i Älvsjö och Farsta.

Alternativ 3 syftade till att anordna två stora landtippor för vardera ca 300 000 m<sup>3</sup> inom 30 km från innerstaden. I söder föreslogs Skrubba ca 15 km från innerstaden. Norr om staden saknades 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 även att tippningen inte förväntas ge några mätbara förhöjningar av halterna vare sig i vattnet eller i sedimenten. Detta förhållande har senare bekräftats genom särskilda utredningar. 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 också på grund av aktuella bostadsplaner och att det inte var ekonomiskt försvarbart. Ekonomiska invändningar framkom även mot att utnyttja snön för fjärrkyla i Älvsjö.

Med hänsyn till bristen på mark i innerstaden och miljöaspekterna kopplade till långa transporter har staden beviljats dispens av Havs- och vattenmyndigheten för att tippa snö i fyra sjötippor. Dessa är belägna vid Norr Mälarstrand, Stadsgården, Blasieholmen och Värtahamnen där totalt 800 000 m<sup>3</sup> snö från innerstaden får tippas vilket det motsvarar volymen av ett drygt Globen. Snö från andra entreprenörer än stadens får inte dumpas. Kontoret har erhållit dispens sedan 2003 för denna sjötippning och nuvarande dispens går ut 2016.



*Snötippning vid Norr Mälarstrand* Det är svårt att fastlägga ett generellt ytbehov för snöupplagen. Vissa vintrar är behoven av vädermässiga skäl mindre medan andra vintrar kan innebära att avsevärda mängder snö behöver omhändertas under åtskilliga dagar i följd. Som exempel kan nämnas att om det faller mer än 25 centimeter snö och prognosen visar fortsatt minusgrader måste bortforslingen av snö inledas i innerstaden eftersom det saknas utrymmen för att ta hand om den plogade snön.

I skenet av förutspådda men också svårbedömda klimatförändringar kan inte uteslutas att vi kommer att uppleva ett mer varierat vinterklimat med fler relativt milda vintrar avlösta av mer oväders-

betonade snöintensiva sådana. Naturvårdsverket förutspår t ex att nederbörden kommer öka i större delen av landet under höst, vinter och vår.

Enligt en inventering som konsultföretaget Sweco gjort (2014) på uppdrag av kontoret beräknas snöupplagvolymerna i västerort minska med ca 55 % och i söderort med ca 21 % under den kommande femårsperioden med hänsyn till förväntad nyexploatering. Till denna utveckling ska läggas den minskning som skett fram till idag genom senare års exploateringar.

Vid en uppdatering våren 2015 synes dock minskningen uppgå till hela 52 % för västerort och 70 % för söderort, d v s betydligt mer än halverad kapacitet.

Följande s k A-tytor disponeras för närvarande (2015). Härtill kommer s k B- och C-tytor som inte bedömt som lika lämpliga utifrån kapacitet, avstånd till bostäder, upptagningsområde, buller/vibrationer, trafiksäkerhet, angöring, tillgänglighet och markförvaltning.

#### *Söderort*

Plats	Stadsdel	Kapacitet (m <sup>3</sup> ) f n	Bedömd kapacitet (m <sup>3</sup> ) inom 5 år
Vinterviken	Liljeholmen/ Hägersten	22 000	22 000
Slättgårdsvägen/ Bredängsvägen	Skärholmen	10 000	0
Personnevägen vid P-plats Hägerstensbadet	Liljeholmen/ Hägersten	7 500	7 500
Årstälänken	Enskede/Årsta/ Vantör	45 000	0
Råbyvägen	Enskede/Årsta/ Vantör	5 000	5000
Mägelungsvägen x 2 (Rågsvedsvägen + Bägersta byväg)	Enskede/Årsta/ Vantör	7 300 + 10 000	7 300
Älvsjövägen vid Ericsson	Älvsjö	2 500	0
Magelungsvägen	Farsta	21 000	21 000
Tallkrogsvägen/Nynäsvägen	Farsta	6 500	6 500
Rusthållarvägen x 2	Skarpnäck	14 000	7 000
Fryksdalsbacken	Farsta	2 200	2 200

Lingvägen	Farsta	9 500	9 500
Skrubbakrossen	Skarpnäck	130 000	0
Flygfältsgatan	Skarpnäck	7 500	7 500
Åbyvägen	Enskede/Årsta/ Vantör	5 000	0
Elektravägen	Liljeholmen/ Hägersten	18 000	?
<b>Totalt söderort</b>		<b>323 000</b>	<b>95 500</b>

**Västerort**

Plats	Stadsdel	kapacitet (m <sup>3</sup> ) idag	kapacitet (m <sup>3</sup> ) om fem år
Grimstagatan	Hässelby/ Vällingby	28 000	28 000
Lövstavägen/Kyrkhamnsvägen	Hässelby/ Vällingby	11 000	11 000
Spångavägen	Bromma	28 000	28 000
Bällstavägen	Bromma	65 000	0
Kvarnbacksvägen	Bromma	8 000	8 000
Åkeshovsvägen	Bromma	12 000	0
Finspångsgatan	Spånga/ Tensta	9 500	0
Akallalänken	Kista/ Rinkeby	4 500	4 500
<b>Totalt västerort</b>		<b>166 000</b>	<b>79 500</b>

**Trafikkontorets synpunkter**

Som framgår av ovanstående redovisning kommer en betydande del av de lämpliga platserna att bli indisponibla för snöomhändertagande. Två aspekter förtjänar att nämnas i detta sammanhang. Dels att antalet platser minskar vilket medför brist på plats men även längre transportvägar med åtföljande miljö- och framkomlighetspåverkan, dels att de platser som förutspås försvinna för snöhantering i huvudsak utgör de större platser som för närvarande inte disponeras (bl a Bällstavägen 65 000 kbm som utgör den enda större platsen i hela västerort samt Skrubba som motsvarar 1/3 av hela omhändertagandekapaciteten i söderort).

Frågan om omhändertagandeplatser för snö understryks också genom den osäkerhet som föreligger avseende fortsatt dispens för sjöttippning efter våren 2016.

Nämnas bör även att de målsättningar och ambitioner om mer stadslika miljöer med attraktiva, levande och mångfunktionella gator och torg även i ytterstaden, medför ökade behov av snöbortforsling jämfört de mer traditionella förortsbostadsgatorna. Att så är fallet innebär inte att kontoret har någon annan uppfattning om stadens utveckling utan ska tolkas som underbyggande motiv för en långsiktigt hållbar driftstrategi inom ramarna för förveckligandet av det växande Stockholm.

För innerstaden tillämpas sjötippning enligt de förutsättningar som nämnts ovan. En reservation kan dock lämnas för såväl Blasieholmen som Värtan med hänsyn till planerad och pågående nyexploatering.

### **Strategi för säkerställande av kommunaltekniska ytor**

Nedan redogörs för de strategier som trafikkontoret bedömer som möjliga att arbeta efter för att säkerställa nödvändiga förutsättningar för driften av stadens gator och vägar i det växande Stockholm beaktat kostnadseffektivitet, miljömässighet, säkerhet och stadsbildsmässighet.

För huvuddelen av de strategier som identifierats föreligger, inte minst med hänsyn till frågans kopplingar till stadens markanvändning mm, behov av en nära och insiktsfull samverkan med andra förvaltningar och bolag.

### Sandupplag

Enligt trafikkontorets mening är nuvarande ordning inte långsiktigt trygg eller rationell. De för tillfället avtalade entreprenörerna har att, tillsammans med trafikkontoret, leta de platser som erfordras för sandupplagen. Entreprenörerna har också ansvaret att söka de tillstånd som krävs, vanligtvis upplåtelsestillstånd på allmän platsmark genom polisen. När avtalet löper ut ska en eventuell ny entreprenör genomföra samma process. Kontoret skulle förorda att staden själv identifierar de behövliga platserna utifrån ett mer långsiktigt perspektiv och att platserna sedan upplåts till den för tillfället aktuella entreprenören. Vid ett sådant förfarande skulle också insatser kunna vidtas för att utforma sandupplagen på ett mindre iögonfallande och mer stadsbildsmässigt sätt.

Trafikkontoret föreslår att följande konkreta insatser bör genomföras inom ramarna för den kontorssamverkan som etablerats för att underlätta byggandet av det växande Stockholm.

- Trafikkontoret ges i uppdrag att inventera befintliga sandupplag inklusive vilka upplåtelseformer som gäller för dessa.
- Trafikkontoret ges i uppdrag att ta fram förslag till stadsbildsmässig gestaltning av behövliga sandupplag.
- Trafikkontoret ges i uppdrag att tillsammans med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret och stadsdelsförvaltningarna identifiera de platser som långsiktigt bör avsättas för sandupplag i den befintliga miljö och återkomma till berörda nämnder med förslag till dessas placering inklusive på vilka sätt aktuell mark ska reserveras.
- Exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret ges i uppdrag att tillsammans med trafikkontoret, löpande och på områdesnivå, säkerställa de ytor som krävs för tillkommande sandupplag som följer av den växande staden.

#### Etableringsytor

Behovet av etableringsytor är förknippande med i stort samma problematik som sandupplag men med skillnaden att platserna är färre men med större ytanspråk. I dagsläget hanteras behovet genom olika lösningar. För den lagerhållning av visst materiel som måste finnas disponerar trafikkontoret f n vissa ytor, t ex i Lövsta, medan huvuddelen tillgodoses genom olika typer av markupplåtelser till olika entreprenörer.

Bortsett från sådana ytor som erfordras i samband med specifika exploateringsprojekt anser trafikkontoret att etableringsytorna för entreprenörernas maskiner och utrustning bör lösas på motsvarande sätt som för sandupplag. Detta skapar förutsättningar för såväl långsiktighet som konkurrensneutralitet och underlättar för investeringar, både vad gäller stadsbilmässighet och teknik för bl a motorvärmare och en god arbetsmiljö.

För delar av innerstadens behov skulle delar av bergrummet under Vanadislunden vara synnerligen eftersträfvansvärda med hänsyn till utrymmets strategiska placering och dess naturgivna skydd mot omgivningspåverkan.

Trafikkontoret föreslår att följande konkreta insatser bör genomföras inom ramarna för den kontorssamverkan som etablerats för att underlätta byggandet av det växande Stockholm.

- Trafikkontoret ges i uppdrag att inventera befintliga etableringsytor inklusive vilka upplåtelseformer som gäller för dessa.

- Exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret ges i uppdrag att tillsammans med trafikkontoret och stadsdelsförvaltningarna identifiera de platser som långsiktigt bör avsättas som etableringsytor för den löpande driftens behov i den befintliga miljö och återkomma till berörda nämnder med förslag till dessas placering inklusive på vilka sätt aktuell mark ska reserveras.
- Exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret ges i uppdrag att tillsammans med trafikkontoret, löpande och på områdesnivå, säkerställa de ytor som krävs för tillkommande här aktuella etableringsytor som följer av den växande staden.

#### Snöupplag/snötippor

Trafikkontoret har kontinuerligt följt utvecklingen avseende alternativa metoder för att omhänderta den snö som måste tas bort från gaturummen för att säkerställa säkerhet och framkomlighet. Några nya, ekonomiskt försvarbara, metoder har tyvärr inte uppdagats. I såväl Oslo som Helsingfors finns försöksanläggningar där man på olika sätt smälter ned upptagen och bortforslad snö, bl a genom uppvärmning med hjälp av va-verksamhetens spillvatten. Dessa bedöms dock f n inte, utifrån volym-, effektivitets-, energi- och miljöaspekter, inte utgöra några realistiska alternativ för stadens behov.

Trafikkontoret ser under förutsägbar tid inte att några realistiska alternativ till sjötippning för innerstadens del. Utan att ha några indikationer härom utgår dock kontoret från att fortsatt dispens för sjötippning kommer att lämnas efter 2016. Tippningen utgör visserligen, estetiskt sett, ett oönskat inslag i stadsbilden men utförda provtagningar och undersökningar visar att miljöpåverkan kan bedömas som ringa. I en rapport från 2011 sägs bl a att såväl det vatten som bildas vid snösmältning, som de halter som uppmätts i Riddarfjärden under och efter snötippning, klarar gällande EUs miljökvalitetsnormer för prioriterade ämnen samt att snötippningen inte kan anses medföra någon mätbar påverkan på vattenkvaliteten i Riddarfjärden. Sedimenterande partiklar från tippad snö medverkar inte heller till några ökade koncentrationer av metaller eller organiska föroreningar i Stockholms sediment.

Oavsett dessa klarlägganden anser trafikkontoret att tippning så långt möjligt bör undvikas i Mälaren. Detta med hänsyn till alla de ansträngningar som görs för att avlasta Mälaren från föroreningar och stadsbildsmässiga skäl. I första hand bör istället lägen vid Saltsjön istället sökas.





Trafikkontoret föreslår att följande konkreta insatser bör genomföras inom ramarna för den kontorssamverkan som etablerats för att underlätta byggandet av det växande Stockholm. Förslagen nedan bedöms motsvara de behov som uppkommer under mer normala vintrar. Kontoret anser inte att det vare sig går att motivera eller är realistiskt att reservera och binda upp stora ytor för onormalt stora snömängder. Under vintrar med större mängder snö ser kontoret att extraordinära åtgärder istället bör kunna tillgripas. Detta genom att, efter behov, utnyttja ytor som normalt används för andra ändamål. Sådana ytor kan utgöras av ytextensiva verksamhetsområden, delar av gator med mycket låg trafikintensitet, idrottsplatser mm.

- Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret ges i uppdrag att tillsammans med stadsdelsförvaltningarna identifiera de platser som långsiktigt bör avsättas i söder- respektive västerort som ytor för normalt förekommande snötippning och återkomma till berörda nämnder med förslag till dessas placering inklusive på vilka sätt aktuell mark ska reserveras.
- Exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret ges i uppdrag att tillsammans med trafikkontoret, löpande och på områdesnivå, säkerställa de ytor som krävs för omhändertagande av snö från de tillkommande ytor som följer av den växande staden.
- Stockholms Hamn ges i uppdrag att, tillsammans med trafikkontoret identifiera ersättningsplatser för den sjötippning som hittills bedrivits vid Blasieholmen och Värtan.
- Stockholm Vatten ges i uppdrag att, tillsammans med trafikkontoret, utreda om förutsättningar finns för att omhänderta bortforslad snö i anslutning till Henriksdals avloppsreningsverk.
- Trafikkontoret ges i uppdrag att tillsammans med stadens akademier initiera studier om vilka nya tekniker som skulle kunna tillämpas för omhändertagande av snö.
- Trafikkontoret ges i uppdrag att söka förnyad dispens hos Havs- och vattenmyndigheten för fortsatt sjötippning vid de platser som bedöms lämpliga, i första hand vid Saltsjön.

### Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden dels, för egen del, beslutar uppdra till kontoret att vita en rad åtgärder för säkerställandet av vissa kommunaltekniska ytor, dels föreslår kommunfullmäktige

uppdra åt ett antal av stadens nämnder och styrelser att vida en rad åtgärder av samma skäl, allt enligt nedan.

1. Trafiknämnden beslutar att uppdra till trafikkontoret att inventera befintliga sandupplag inklusive vilka upplåtelseformer som gäller för dessa.
2. Trafiknämnden beslutar att uppdra till trafikkontoret att ta fram förslag till stadsbildsmässig gestaltning av behövliga sandupplag.
3. Trafiknämnden beslutar att uppdra till trafikkontoret att inventera befintliga etableringsytor inklusive vilka upplåtelseformer som gäller för dessa.
4. Trafiknämnden beslutar att uppdra till trafikkontoret att tillsammans med stadens akademier initiera studier om vilka nya tekniker som skulle kunna tillämpas för omhändertagande av snö.
5. Trafiknämnden beslutar att uppdra till trafikkontoret att söka förnyad dispens hos Havs- och vattenmyndigheten för fortsatt sjötippning vid de platser som bedöms lämpliga, i första hand vid Saltsjön.
6. Trafikkontoret föreslår att kommunfullmäktige antar förslaget till strategi för kommunaltekniska ytor och uppdrar åt berörda nämnder och styrelser att genomföra åtgärder i enlighet med vad som följer av detta tjänsteutlåtande.

**Slut**