

**Utlåtande 2015:139 RVII (Dnr 123-1121/2015)**

**Strategi för säkerställande av vissa kommunaltekniska ytor (vinterväghållning, etableringsplatser, snöupplag/snötippor)**

Förslag från trafiknämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Strategi för säkerställande av vissa kommunaltekniska ytor godkänns i enlighet med utlåtandet.
2. Berörda nämnder uppmanas och berörda bolag anmodas, genom Stockholms Stadshus AB, att genomföra de åtgärder som följer av strategin.
3. Trafiknämnden ska i samband med tertialrapport 2 år 2016 tillsammans med exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden samt styrelserna för Stockholms Hamn AB och Stockholm Vatten AB återkomma med en samlad lägesbeskrivning.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

Ärendet

Trafiknämnden har tagit fram ett förslag till strategi för säkerställande av vissa kommunaltekniska ytor (vinterväghållning, etableringsplatser, snöupplag/snötippor).

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt stadsdelsnämnderna i Kungsholmen, Rinkeby-Kista, Skärholmen och Älvsjö. Exploateringskontoret har svarat med ett kontorsyttrande.

*Stadsledningskontoret* anser att den föreslagna strategin innehåller ett övergripande mål som är bra och den accentuerar att samarbetet mellan nämnder med olika ansvarsområden är nödvändigt för att lyckas med att uppnå målet. Sammantaget anser stadsledningskontoret att strategin behöver konkretiseras tillsammans med berörda nämnder och bolag.

*Exploateringskontoret* anger att staden har höga mål för bostadsbyggandet och Stockholm växer i snabb takt både vad gäller förtätning och nya stadsdelar och konkurrensen om tillgänglig mark är stor. Det är nödvändigt att redan i program och planarbetet ta hänsyn till att dessa platser behövs.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* vill understryka vikten av att platser för vinterväghållning och uppläggning av snö säkerställs i den fysiska planeringen. Staden klarar i dagsläget snöröjningen men att flera av nyckelplatserna i ytterstaden för uppläggning av snö eventuellt kommer att avsättas för bebyggelse. Om så sker riskerar staden att inte längre ha beredskap för snö och det kan inträffa redan vintern 2016-2017. Även miljöfrågor direkt kopplade till verksamheten med kommunaltekniska ytor tas upp.

*Stadsbyggnadsnämnden* anser att fungerande vinterväghållning är av stor betydelse för ett levande stadsliv vintertid. Samtidigt är tillgången till mark i Stockholm starkt begränsad. Det är därför positivt att ett förslag till långsiktig strategi för snöhanteringen och ytor för vinterväghållningen tagits fram. Lämpliga ytor bör pekats ut i samarbete mellan de tekniska förvaltningarna och stadsdelsförvaltningarna.

*Kungsholmens stadsdelsnämnd* anser att det är positivt att trafikkontoret tagit fram en strategi för säkerställande av vissa kommunaltekniska ytor. Förvaltningen håller med om att det är viktigt att detta kommer med tidigt i planeringen. Förvaltningen anser att ytorna bör kunna samnyttjas mellan olika förvaltningar i staden och att det är viktigt att stadsdelsförvaltningarna är med i arbetet när platserna för etableringsytorna identifieras.

*Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd* anger att för närvarande finns inga permanenta sandupplag utan endast ett upplag som etableras i november varje år. I stadsdelsområdet finns bara en snötipp. Förvaltningen befarar att denna snötipp försvinner i samband med färdigställandet av Förbifart Stockholm.

*Skärholmens stadsdelsnämnd* välkomnar strategierna för säkerställande av kommunaltekniska ytor. Att reservera ytor för ändamålet ger mer genomtänkta placeringar och möjliggör utformning som både kan underlätta och effektivisera arbetet. Med långsiktig planering kan bättre hänsyn också tas till miljön i närområdet. Förvaltningen ser gärna att skötselbeskrivningar knyts till de valda platserna.

*Älvsjö stadsdelsnämnd* är mycket positiv till att staden tar fram en strategi för kommunaltekniska ytor och stödjer samtliga förslag till åtgärder i strategin. Även stadsdelsförvaltningarnas parkentreprenörer har behov av etableringsytor och mindre sandfickor. Dessa nämns inte i strategin. Rådet för funktionshinderfrågor vill särskilt uppmärksamma staden på behovet att parkeringsplatser för rörelsehindrade hålls fria från snöupplag.

## Mina synpunkter

Att bedriva skötseln av stadens offentliga rum i form av snöröjning och sandning hör till stadens grundläggande ansvar. För att på ett effektivt sätt genomföra dessa uppgifter krävs vissa kommunaltekniska ytor.

Dessa ytor utgörs idag till stor del av mark som under långa tider inte haft något större alternativt användningsområde. I takt med att staden växer och omvandlas har även dessa ytor i allt högre utsträckning kommit att vara aktuella för ny bostadsbebyggelse och annan stadsutveckling. Därmed föreligger ett behov av att dels ersätta de ytor som har försvunnit, dels långsiktigt säkerställa att behovet av ytor kan tillgodoses på ett effektivt och miljövänligt sätt.

Att långsiktigt reservera ytor för ändamålet ger mer genomtänkta placeringar och möjliggör utformning som både kan underlätta och effektivisera arbetet. Det bör samtidigt medföra att ytorna kan planeras och utformas av staden så att de så långt det går passar in i stads- eller landskapsbilden på ett bättre sätt än idag. Med långsiktig planering kan bättre hänsyn också tas till miljön i närområdet. Samtidigt bör metoder och arbetsätt som innebär ett minskat behov av ytor ständigt sökas. Att samarbeta med forskningen och att följa teknikutvecklingen inom området är därför viktigt.

Vinterväghållningen är en av strategins stora utmaningar och en plan för framtidens vinterväghållning är angeläget. Vid rikliga snöfall kan det annars bli stora begränsningar i framkomligheten. Detta kan innebära risker för människors hälsa. Räddningstjänsten, avfallshämtningen, hemtjänsten m.m. skulle kunna komma att hindras. Jag ser att det är av stor vikt att ytor för drift

av snöröjning och halkbekämpning säkerställs. Det är även i detta sammanhang positivt om ny teknik för smältning av snö kan prövas i staden.

Den föreslagna strategin innehåller ett övergripande mål som är bra och den accentuerar att samarbetet mellan nämnder med olika ansvarsområden är nödvändigt för att lyckas med att uppnå målet. Samtliga förslag till åtgärder och uppdrag som trafiknämnden har lagt fram bör genomföras och är prioriterade tidsmässigt.

Jag föreslår att kommunfullmäktige antar strategin och ger berörda nämnder och bolagsstyrelser i uppdrag att genomföra åtgärderna.

## Bilag

*Reservationer m.m.*

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) och borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

En tät stad ställer ökade krav på en effektiv infrastruktur. Infrastrukturhantering för vinterväghållning och snöröjning aktualiseras särskilt i samband med snörika vintrar som innebär svåra utmaningar att hantera stora snömängder. Säkerställande av platser för vinterväghållning blir då särskilt angeläget i den fysiska planeringen för att undvika begränsningar i framkomligheten.

När Stockholm växer kraftigt kommer konflikten mellan förtätning och kommunaltekniska ytor sannolikt att öka. Stockholms stad behöver en långsiktig plan för framtidens vinterväghållning. Ytor för snö måste in i stadens nuvarande planering samtidigt som staden ska intensifiera arbetet med ny teknik i snöhanteringen för att på sikt minska behovet av bullriga och ineffektiva ytor för snödeponering.

Vi välkomnar nämndernas synpunkter om att planera och säkerställa platser för att tippa snö. Gällande regelverk för sjötippning utgår från dispenser vilket blir ett osäkerhetsmoment för stadens trafikplanering samt ett administrativt merarbete för berörda förvaltningar. I och med att alternativ till sjötippning saknas i dagsläget samt att trafiknämndens provtagningar visar på att sjötippningen tillför begränsade mängder föroreningar till miljön anser vi att en långsiktig lösning särskilt ska tas fram gällande sjötippning.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Strategi för säkerställande av vissa kommunaltekniska ytor godkänns i enlighet med utlåtandet.
2. Berörda nämnder uppmanas och berörda bolag anmodas, genom Stockholms Stadshus AB, att genomföra de åtgärder som följer av strategin.
3. Trafiknämnden ska i samband med tertialrapport 2 år 2016 tillsammans med exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden samt styrelserna för Stockholms Hamn AB och Stockholm Vatten AB återkomma med en samlad lägesbeskrivning.

Stockholm den 2 december 2015

På kommunstyrelsens vägnar:  
K A R I N W A N N G Å R D

Daniel Helldén

*Ulrika Gunnarsson*

**Särskilt uttalande** gjordes av Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Johanna Sjö och Lars Jilmstad (alla M), Lotta Edholm (L) och Karin Ernlund (C) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### 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 innerstadslig karaktär, som i sig accentuerar konkurrensen om marken, växer också behoven av att höja driftstandarden i dessa mer innerstadsliga 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.

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 framkörning 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 kvadrat-kilometer 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 sand-upplagen 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.

Frågeställningarna 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 landtippar + flera små snökylalager, alt 2.
- Två stora landtippar – 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 bergtrum i Värtan för snökyla-produktion och ytterligare två snökyla-lager i Älvsjö och Farsta.

Alternativ 3 syftade till att anordna två stora landtippar 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 bergtrum 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.

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 vinter-klimat 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
Magelungsvägen 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>

## Trafiknämnden

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 11 juni 2015 följande.

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.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 6 maj 2015 har i huvudsak följande lydelse.

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 f n 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 sjötippning 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 förvekligandet 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 stadsbilsräddning och teknik för bl a motorvärmare och en god arbetsmiljö.

För delar av innerstadens behov skulle delar av bergummet under Vanadislunden vara synnerligen eftersträvarvärd 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 föreningar 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 föreningar och stadsbildsmässiga skäl. I första hand bör istället lägen vid Saltsjön istället sökas.

Trafikkontoret föreslår att följande konkreta insatser bör genom-föras 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 stadsdels-förvaltningarna 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.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt stadsdelsnämnderna för Kungsholmen, Rinkeby-Kista, Skärholmen och Älvsjö. Exploateringskontoret har svarat med ett kontorsyttrande.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 8 september 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Att bedriva skötseln av stadens offentliga rum i form av snöröjning och sandning hör till stadens grundläggande ansvar. För att på ett effektivt sätt genomföra dessa uppgifter krävs vissa så kallade kommunaltekniska ytor, såsom ytor för sandupplag, snöupplag, snötippor, lagring av material och uppställning av fordon med mera.

Dessa ytor utgörs till stor del av mark som under långa tider inte haft något större alternativt användningsområde. I takt med att staden omvandlas har även dessa ytor i allt högre utsträckning kommit att vara aktuella för bostadsbebyggelse och annan



stadsutveckling. Därmed föreligger ett behov av att dels ersätta de ytor som har försvunnit, dels långsiktigt säkerställa att behovet av ytor kan tillgodoses på ett effektivt och miljövänligt sätt.

Den föreslagna strategin innehåller ett övergripande mål som stadsledningskontoret anser är bra och den accentuerar att samarbetet mellan nämnder med olika ansvarsområden är nödvändigt för att lyckas med att uppnå målet.

Sammantaget anser stadsledningskontoret att strategin behöver konkretiseras tillsammans med berörda nämnder och bolag. Detta bör kunna ske i takt med att aktiviteterna i strategin genomförs. Med anledning av detta föreslår stadsledningskontoret att trafiknämnden tillsammans med berörda nämnder och styrelser återkommer med en samlad lägesbeskrivning under 2016, senast i samband med tertiärrapport 2.

Stadsledningskontoret anser därmed att samtliga förslag till åtgärder och uppdrag som trafiknämnden har lagt fram bör genomföras och är prioriterade tidsmässigt.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige antar strategin och ger berörda nämnder och bolagsstyrelser i uppdrag att genomföra åtgärderna.

## **Exploateringskontoret**

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 22 oktober 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Staden har höga mål för bostadsbyggandet och Stockholm växer i snabb takt både vad gäller förtätning i befintliga stadsdelar och i nya stadsdelar, och konkurrensen om tillgänglig mark är stor. Stadens utveckling innebär att det är nödvändigt att redan i program och planarbetet ta hänsyn till att dessa platser behövs.

Exploateringskontoret deltar tillsammans med övriga berörda förvaltningar regelbundet i arbetet med att inventera och föreslå nya platser för kommunaltekniska verksamheter. Dock krävs inte bara ett arbete för att hitta nya platser utan staden måste också fortsätta att söka nya, mindre ytkrävande lösningar för de kommunaltekniska verksamheterna.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 20 oktober 2015 följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att godkänna och överlämna miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att justera paragrafen omedelbart.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (M) och Sabine Pettersson (FP), *bilaga 1*.

*Ersätтарыtrande* gjordes av Ulrika Hoff (KD), *bilaga 1*.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 6 oktober 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningens uppfattning är att strategin är nödvändig och att trafikkontorets tjänsteutlåtande väl belyser stadens situation avseende vinterväghållning och snöröjning.

#### ***Säkerställande i den fysiska planeringen***

Förvaltningen vill understryka vikten av att platser för vinterväghållning och uppläggning av snö säkerställs i den fysiska planeringen. Genom förvaltningens kontorsamarbete i snöfrågor erfar förvaltningen att staden i dagsläget klarar snöröjningen men att flera av nyckelplatserna i ytterstaden för uppläggning av snö eventuellt kommer att avsättas för bebyggelse. Om så sker riskerar staden att inte längre ha beredskap för snö och det kan inträffa redan vintern 2016-2017.

Även vissa av sjötippningsplatserna som är nödvändiga för att hålla innerstaden framkomlig riskerar att tas i anspråk för byggetableringar.

Om staden inte längre har platser att deponera eller tippa snön kommer det bli nödvändigt att hitta nya lösningar. Staden behöver en plan för framtidens vinterväghållning. Vid rikliga snöfall kan det annars bli stora begränsningar i framkomligheten. Stora begränsningar i framkomligheten innebär uppenbara risker för människors hälsa. Räddningstjänsten, avfallshämtningen, hemtjänsten m.m. kan komma att hindras. Miljöförvaltningen ser därför att det är av stor vikt att ytor för drift av snöröjning och halkbekämpning säkerställs och om möjligt permanentas.

Förvaltningens uppfattning är också att staden, i enlighet med trafikkontorets förslag, bör förfoga över de ytor som behövs för sandupplag, maskiner och utrustning. Det skulle ge en långsiktig lösning och platserna skulle kunna upplåtas till den för tillfället aktuella entreprenören.

#### ***CO<sub>2</sub>-belastning***

Närheten till aktuella kommunaltekniska ytor är väsentlig. Transporterna av snö, sandningssand och sopsand innebär en negativ påverkan på miljön. Ju längre transporter desto mer klimatbelastande och tidskrävande blir arbetet.

Miljöförvaltningen vill understryka trafikkontorets slutsats att varje extra kilometer lastbilstransport, oavsett om det rör sig om framkörning från etableringsytor, sandhämtning eller snöbortforsling, motsvarar ett utsläpp om ca 0,6 kilo koldioxid. De

kommunaltekniska ytor inom staden bör därför finnas nära till hands. Miljöförvaltningen diskuterar ofta grönstruktur men även gråstrukturen är viktig för en fungerande och hållbar stad. Därför är förvaltningen positiv till att ägandeförhållanden för etableringsytor och andra kommunaltekniska ytor inventeras och utreds för att i ett andra steg kunna leda till att de ytor som finns utnyttjas på bästa sätt.

För en minskning av CO2-belastningen är det även av vikt att upphandlingarna av vinterväghållningen långsiktigt styrs mot en växande andel miljöfordon.

### ***Omgivningsstörningar***

Kommunaltekniska ytor riskerar ofta att ge upphov till omgivningsstörningar, framförallt genom buller. Uppläggningsplatser för snö kan också innebära begränsningar i framkomlighet, risk för föroreningar genom avrinning till känsliga recipienter, nerskräpning, skador på naturmark m.m. Genom den kontorssamverkan som finns har trafikkontoret beaktat dessa aspekter. I formen för framtida samverkan bör dessa aspekter även fortsättningsvis beaktas.

Miljöförvaltningen och trafikkontoret har tidigare haft skilda uppfattningar om vilka ytor som är anmälningspliktiga enligt miljöbalken. Miljöprövningsförordningen, 29 kap 2§ anger att *Anmälningsplikt C och verksamhetskod 90.40 gäller för anläggning för mellanlagring av annat avfall än farligt avfall, om den totala avfallsmängden vid något enskilt tillfälle är större än 10 ton.*

Miljöförvaltningen anser att det avfall som följer med snön, i form av grus och skräp, är att betrakta som avfall. Även sopsand betraktar miljöförvaltningen som avfall och den frågan är för närvarande under prövning i mark- och miljödomstolen.

Naturvårdsverket är av uppfattningen att uppläggning av snö är miljöfarlig verksamhet. Dock träffar anmälningsplikten, enligt Naturvårdsverket, endast de platser som är att betrakta som anläggningar iordningställda just för uppläggning av snö eller sopsand. Miljöförvaltningen delar inte fullt Naturvårdsverkets tolkning men ser ingen anledning att bestrida den.

Tillsynen över uppläggningsplatserna för snö är inte avhängig av anmälningsplikt. Informationen mellan förvaltningarna fungerar väl och det finns ett samarbete mellan kontoren för att minimera omgivningsstörningarna.

### ***Sopsand***

Miljöförvaltningen vill påpeka att även omhändertagande av sopsand kräver ytor för mellanlagring och ev. sållning, vilket är en aspekt som saknas i strategin. I dagsläget hamnar stora mängder sopsand på deponi istället för att återvinnas genom sållning, just på grund av att det saknas lämpliga, närbelägna ytor för verksamheten. Hanteringen av sopsanden innebär därför onödiga miljö- och klimatbelastande transporter. Återvinning av sopsand kan dessutom minska behovet av uttag av naturgrus som är en ändlig resurs. Miljöförvaltningen anser därför att strategin även bör adressera denna fråga.

### ***Ny teknik***

Miljöförvaltningen ställer sig mycket positiv till en utveckling av teknik för omändertagande av snö.

En utveckling av ny teknik vore önskvärd bl. a för att skapa förutsättningar för en fortsatt förtätning av ytterstaden.

I det fall Havs- och vattenmyndigheten beslutar att inte ge staden fortsatt dispens för sjötippning kommer ny teknik att vara en nödvändighet.

En ny teknik för smältning av snö kommer sannolikt att prövas i vinter. Det är företaget Snöteknik i Sverige AB som vill försöka utnyttja returvärmerna i fjärrvärmennätet för att smälta snö. Anläggningen är stor som en container och tänkt att separera grus, sand och skräp innan vattnet leds till dagvattennätet.

### ***Sjötippning***

Miljöförvaltningen delar trafikkontorets uppfattning att förnyad dispens gällande sjötippning bör sökas. Alternativ till sjötippningen saknas i dagsläget och trafikkontorets provtagningar har visat att sjötippningen tillför mycket små mängder föroreningar till miljön och att den olägenhet som förekommer framförallt är estetisk. Förvaltningen följer noga aktuell forskning och Havs- och vattenmyndighetens arbete med uppdateringar av statusklassningar och miljökvalitetsnormer för vattenförekomster.

Då det administrativa arbetet med en dispensansökan är omfattande anser förvaltningen att dispens bör sökas för en längre tidsperiod.

För kännedom vill förvaltningen nämna det samarbete Stockholms Hamnar har inlett med Luleå Tekniska Universitet. Projektet kommer att studera föroreningarna i snö och utvärdera åtgärder för sluthantering av snö. Studierna utgår från hittills använda metoder/teknik.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2015 att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 14 september 2015 har i huvudsak följande lydelse.

En väl fungerande vinterväghållning är av stor betydelse för ett levande stadsliv vintertid. Samtidigt är tillgången till mark i Stockholm starkt begränsad. Det är därför positivt att ett förslag till långsiktig strategi för snöhanteringen och ytor för vinterväghållningen tagits fram. Lämpliga ytor bör pekas ut i samarbete mellan de tekniska förvaltningarna och stadsdelsförvaltningarna. Samtidigt bör metoder och arbetsätt som innebär ett minskat behov av ytor ständigt sökas. Att samarbeta med forskningen och att följa teknikutvecklingen inom området är därför viktigt.

## Kungsholmens stadsdelsnämnd

**Kungsholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2015 att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

**Kungsholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 28 augusti 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Enligt förvaltningen är det positivt att trafikkontoret tagit fram en strategi för säkerställande av vissa kommunaltekniska ytor, såsom etableringsytor, sand- och snöupplag. Förvaltningen håller med trafikkontoret om att dessa behov ökar i takt med att staden växer och att det är viktigt att detta kommer med tidigt i planeringen av stadsutvecklingsområden. Förvaltningen anser att ytorna bör kunna samnyttjas mellan olika förvaltningar i staden. Vidare är det viktigt att stadsdelsförvaltningarna är med i arbetet när platserna för etableringsytorna identifieras.

Förvaltningens har ett behov av etableringsytor för parkdriftsentreprenören. Parkdriftsentreprenören för Kungsholmens stadsdelsområde är för närvarande etablerad i Broparken på Stora Essingen.

Etableringsytor för parkverksamheten behöver ha plats för bland annat underhållsmaterial, uppställningsplatser för personalens fordon och samt personalutrymmen. Ur miljösynpunkt är det av betydelse att dessa ytor finns nära drifts- och underhållsområdet så att transportsträckorna kan minimeras.

## Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

**Rinkeby-Kistas stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 29 oktober 2015 följande.

1. Tjänsteutlåtandet utgör svar på remissen
2. Omedelbar justering

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Mia Päärne m.fl. (S) och Demba Bah m.fl. (MP), *bilaga 1*.

**Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 15 oktober 2015 har i huvudsak följande lydelse.

I Rinkeby-Kista stadsdelsområde finns för närvarande inga permanenta *sandupplag* utan endast ett upplag som etableras i november varje år i anslutning till en gångtunnel

under Finlandsgatan. Sandupplaget betjänar hela stadsdelsområdet. Avetablering sker i slutet av april. Om trafiknämndens uppdrag till trafikkontoret innebär flera möjliga sandupplag i stadsdelsområdet välkomnar förvaltningen detta.

Inom nuvarande upphandling av entreprenörer för barmarks- och vinterunderhåll är inte frågan om *etableringsytor* aktuell inom Rinkeby-Kista stadsdelsområde eftersom entreprenörerna förfogar över egna uppställningsplatser.

I stadsdelsområdet finns för närvarande bara en *snötipp* och den ligger utefter Akallalänken. Förvaltningen befarar att denna snötipp försvinner i samband med färdigställandet av Förbifart Stockholm. Om så sker är en ny tippplats i området nödvändig på sikt.

## **Skärholmens stadsdelsnämnd**

**Skärholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2015 att godkänna förvaltningens svar på remissen.

**Skärholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 28 juli 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen välkomnar strategierna för säkerställande av nämnda kommunaltekniska ytor. Att reservera ytor för ändamålet ger mer genomtänkta placeringar och möjliggör utformning som både kan underlätta och effektivisera arbetet. Det bör samtidigt medföra att alla ytor kan planeras och utformas av staden så att de så långt det går passar in i stads- eller landskapsbilden på ett bättre sätt än idag. Med långsiktig planering kan bättre hänsyn också tas till miljön i närområdet. Förvaltningen ser gärna att skötselbeskrivningar knyts till de valda platserna som idag, i alla fall i Skärholmen, kan se nedgångna, skräpiga och misskötta ut. Skärholmens stadsdelsförvaltning ser fram emot att kontaktas för samverkan kring de kommunaltekniska ytorna i området.

Stadsdelsförvaltningen vill också lyfta att det i Skärholmen finns ett behov av att ha upplag för löv inklusive drift av komposteringen från lövupptagning som sker varje höst. Förvaltningen ser att det skulle vara fördelaktigt framförallt ur ett miljöperspektiv. Jorden från komposteringen skulle kunna återanvändas till exempel i skötseln av stadens parker, till stadsodling och kolonilotter. Samverkan med fler förvaltningar för att lösa den driftkostnad som en sådan anläggning skulle medföra vore önskvärt.

## **Älvsjö stadsdelsnämnd**

**Älvsjö stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 24 september följande.

1. Stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Till remissinstansen överlämnas som bilaga även synpunkter från rådet för funktionshinderfrågor.

**Älvsjö stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 2 september 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är mycket positiv till att staden tar fram en strategi för kommunaltekniska ytor och stödjer samtliga förslag till åtgärder i strategin. I flera olika remissvar har förvaltningen tidigare framhållit behovet av dessa ytor, som lätt blir bortglömda vid exploateringar, eller anses kunna flyttas ”någon annanstans”. De anses inte vara något positivt för stadsbilden, men behövs för att driften av staden ska fungera.

Förvaltningen stödjer remissens förslag att frågan om behovet av kommunaltekniska ytor ska komma in i ett tidigt skede vid planeringen av nya bostäder. Denna fråga aktualiserar behovet av områdesprogram. Istället för att i varje exploateringsprojekt titta på behovet av kommunal service och infrastruktur, skulle det vara bättre att staden gör det samlat för ett större område.

Det är positivt att exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret tillsammans med stadsdelsförvaltningarna ska identifiera lämpliga platser för etableringsytor och snötippor. Förvaltningen vill här tillägga att även stadsdelsförvaltningarnas parkentreprenörer har behov av etableringsytor och mindre sandfickor. Dessa nämns inte i strategin, men bör ingå i inventeringen och identifieringen av nya platser. Parkentreprenörens etableringsytor innehåller liknande funktioner som gatudriftsentreprenörens, med tillägget att det finns ett visst behov av mellanlagring av ris och kompostmaterial.

BILAGA till remissvaret från rådet för funktionshinderfrågor 2015-09-17.

Rådet har tagit del av ärendet och vill särskilt uppmärksamma staden på behovet att parkeringsplatser för rörelsehindrade hålls fria från snöupplag.

## Reservationer m.m.

### Miljö- och hälsoskyddsnämnden

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (M) och Sabine Pettersson (FP) enligt följande.

En tät stad ställer ökade krav på en effektiv infrastruktur. Infrastrukturhantering för vinterväghållning och snöröjning aktualiseras särskilt med snörika vintrar som innebär svåra utmaningar att hantera stora snömängder. Vikten av att platser för vinterväghållning säkerställs blir då särskilt angelägen i den fysiska planeringen för att undvika begränsningar i framkomligheten.

Nu när staden ska bygga 140 000 bostäder kommer konflikten mellan förtätning och kommunaltekniska ytor sannolikt att öka. Stockholms stad behöver en långsiktig plan för framtidens vinterväghållning. Ytor för snö måste in i stadens nuvarande planering samtidigt som staden ska intensifiera arbetet med ny teknik i snöhanteringen för att på sikt minska behovet av bullriga och ineffektiva ytor för snödeponering.

Vi välkomnar förvaltningens synpunkter om att planera och säkerställa platser för att tippa snön. Gällande regelverk för sjötippning utgår från dispenser vilket blir ett osäkerhetsmoment för stadens trafikplanering samt ett administrativt merarbete för berörda förvaltningar. Då alternativ till sjötippning saknas i dagsläget samt att trafikkontorets provtagningar visar på att sjötippningen tillför små mängder föroreningar till miljön anser vi att en långsiktig lösning särskilt ska tas fram gällande sjötippning.

Ersätтарыttrande gjordes av Ulrika Hoff (KD) enligt följande

Ulrika Hoff (KD) instämmer i särskilt uttalande från vice ordföranden Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (M) och Sabine Pettersson (FP).

### Rinkeby-Kistas stadsdelsnämnd

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Mia Päärni m.fl. (S) och Demba Bah m.fl. (MP), enligt följande.



När staden planerar för bostäder är olika delar av stadens infrastrukturer under granskning. Ett sådant område är s.k. kommunaltekniska ytor.

För dagen är det för sandupplag och etableringsytor oftast löst genom att entreprenörer erhåller av polisen utfärdade upplåtelsestillstånd på allmän platsmark.

Att utarbeta en strategi för var i staden det kan finnas sandupplag, snöupplag och etableringsytor är angeläget. Behovet av yta är säsongsbundet varför en diskussion om med vilka andra verksamheter de kan kombineras är viktig.

Kraven för sandupplag är att det är en hårdgjord yta, betong eller asfalt. Krav på snöupplag och etableringsytor framgår av remissen.

I stadsdelen Rinkeby-Kista har vi få egna ytor av denna kategori. I remissen tas inte förekomst av motsvarande ytor i det kommunala fastighetsbeståndet upp till behandling. I sammanhanget är kommunens totala resurser i form av mark intressant att studera och se om de, med hänsyn tagen till tillgänglighet och annat, kan ge nya användbara ytor för dessa ändamål.

Om och var i stadsdelen eller i angränsande stadsdelar som dessa ytor kan finnas är en del i utvecklingen av Rinkeby-Kista och en naturlig del av stadens hållbarhetsarbete.