

**Handläggare**  
Susanne Pettersson  
08-508 262 68**Till**  
Trafiknämnden  
2016-05-19

## **Jämställd snöröjning. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige. Lägesrapport**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner kontorets lägesrapport som svar på uppdraget om jämställd snöröjning

Jonas Eliasson  
FörvaltningschefTed Ell  
AvdelningschefSusanne Holm  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Trafikkontoret fick i 2016 års budget i uppdrag att arbeta med jämställd snöröjning.

Trafikkontoret har redan i den ordinarie vinterväghållningen en prioritering som gäller när gator, gångbanor och cykelbanor ska plogas och halkbekämpas. Gångbanor har ett högre startkriterium för vinterväghållningen än körbanor. De gator och gångbanor som klassats som högst prioriterade är där flest människor rör sig, ofta är det bussgator, inklusive gångbana. Eftersom trafikkontoret redan har en fördelaktig prioritering för gångtrafikanter har kontoret därför inom ramen för uppdraget arbetat med att höja kvaliteten för de gående.

**Trafikkontoret**  
StadsmiljöFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 262 68  
Växel 08-508 272 00  
susanne.a.pettersson@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

Kontorets utgångspunkt i arbetet har varit att alla trafikanter är någon gång är gångtrafikanter, antingen på väg till eller från andra färdmedel, eller som rena gångtrafikanter.

Ett försök har gjorts under vintersäsongen med mindre maskiner och en ny metod som innebär att en saltlösning med 20 % salt lagts ut på vissa utvalda gångbanor i innerstaden. Sammanfattningsvis kan sägas att metoden att använda mindre maskiner med plog och saltlake har varit lyckat under höst och vår, när det varit barmark men frosthalka. Metoden har varit mindre lyckad vid snöfall, då har metoden tagit för lång tid, inte kunnat få bort snön från gångbanorna och halka har uppstått.

Ökad kvalitet på vinterväghållningen innebär ökade kostnader. Försöket med jämställd snöröjning har kostat trafikkontoret totalt ca 2 500 000 kr i merkostnad.

## Bakgrund

Trafikkontoret fick i 2016 års budget i uppdrag att arbeta med jämställd snöröjning.

Jämställd snöröjning är ett begrepp som lanserades i samband med att Karlskoga kommun lade om sin prioriteringsordning för snöröjning så att gång- och cykelvägar samt busshållplatser fick högre prioritet än bilvägar. Detta motiverade med bland annat att det är svårare att ta sig fram som gående eller på cykel i tio centimeter snö jämfört med bil. Kopplingen till jämställdhet handlar om att forskningen visar att män kör bil i betydligt större utsträckning än kvinnor som oftare går, cyklar, åker bil som passagerare eller reser med olika kollektiva färdmedel.

Trafikkontoret har redan i den ordinarie vinterväghållningen en prioritering som gäller när gator, gångbanor och cykelbanor ska plogas och halkbekämpas. De gator och gångbanor som klassats som högst prioriterade är där flest människor rör sig, ofta är det bussgator, inklusive gångbanor. När det gäller cykelbanor finns ett särskilt utpekade cykelpendlingsstråk som har högst prioritering när det gäller vinterväghållning för cyklister.

I Stockholms innerstad används flera olika typer av maskiner för vinterväghållningen. Större maskiner för körbanor som plogar och saltar med saltlake, mindre maskiner för cykel och gångbanor som antingen plogar och sandar (gångbanor) eller använder plog eller borste och saltlake (cykelbanor).

Gångbanor har ett lägre startkriterium för vinterväghållningen än körbanor. I innerstaden gäller t ex följande, när det fallit 2 cm snö på gångbanorna startar plogningen på dessa och när det fallit 4 cm snö på körbanorna startar plogningen för fordonstrafiken.

Motsvarande för ytterstaden är 3 cm på gångbanan och 5 cm på körbanan. Skillnaden motiveras främst av antalet människor i rörelse och hur gaturummet ser ut. Detta innebär att gångbanemaskinerna är de som först kommer ut för att ploga och halkbekämpa. Eftersom trafikkontoret redan har en fördelaktig prioritering för gångtrafikanter har kontoret därför arbetat med att höja kvaliteten för de gående i stället för att ändra prioriteringarna.

Trafikkontorets utgångspunkt har i arbetet med jämställd snöröjning varit att alla trafikanter någon gång är gångtrafikanter, på väg till eller från andra färdmedel, eller som rena gångtrafikanter.

Det är kontorets målsättning att alla människor oavsett kön, funktionshinder och ålder ska kunna ta sig fram på stadens gångbanor på ett säkert sätt under alla årstider, oavsett väderlek.

Precis som när det gäller vintercyklingen har vissa vältrafikerade stråk valts ut. Ökad kvalitet på vinterväghållningen innebär ökade kostnader, därför kan metoden och maskinerna inte användas över hela staden. Kostnaden ökade med 39 % för vinterväghållningen på ytan i försöket. I den jämställda snöröjningen har kontoret jobbat för att höja kvaliteten på cykelfältet och gångbanan tillsammans.

Ett försök har gjorts under vintersäsongen 2015/2016 med en ny metod och med nya maskiner på vissa utvalda gångbanor i innerstaden för att förbättra för gångtrafikanterna.

### **Försöket under vintersäsongen 2015/2016**

För att förbättra framkomligheten för gående under vintersäsongen 2015/2016 har ett försök gjorts med nya metoder och maskiner för vinterväghållning på utvalda gångbanor i innerstaden.

I stället för traditionell plogning och sandning har en saltlösning med 20 % salt blandat med vatten lagts ut på utvalda gångbanor med mindre maskiner.

Kontoret har gjort följande iakttagelser i och med dessa försök:

- Entreprenörerna har av produktionstekniska skäl inte kunnat använda metoden med saltlösning på hela gångbanornas

bredd vilket har lett till halka på viss del av gångbanan,  
främst i ytterkant intill kantstenen.



- Vid snöfall eller då vinterväghållningen startat när det redan kommit några centimeter snö har metoden inte fungerat till fullo, halka har uppstått eftersom saltlösningen inte klarat av att smälta tillräckligt mycket snö.



- Det har dessutom tagit för lång tid (12-18 timmar) att få bort snön från gångbanorna med metoden när det snöat större mängder. Snön har hunnit trampas ner av gående innan plogning kunnat ske.
- När metoden använts vid större snöfall och snön inte har hunnit tas bort har gångbaneplattorna blivit mycket hala.
- Under hösten, innan snöfallet kom, då halka uppstod på grund av frostutfällning eller isbildning fungerade metoden på ett bra sätt.
- Kontoret håller tillsammans med entreprenörerna på att analysera vad som kan göras för att förbättra vinterväghållningen för de gående under tiden marken är snötäckt.
- Situationen vid busshållplatserna har inte förbättrats genom denna metod och andra åtgärder behöver prövas för att få till en förbättring under kommande vintrar.



- Vid sand/plogning släpper is/snö fint efter det att gångbanan saltats i förväg (vid frost).
- Uppskattningsvis torde metoden innebära vissa miljövinster då transporterarna blivit färre vid halkbekämpningen, salt behöver inte fyllas på i maskinerna lika ofta som sand. Detta har dock inte räknats på i detta projekt.

Den ena entreprenören har huvudsakligen valsat (sopat) och använt saltlösning. Det har fungerat att valsa gångbanorna, men det har tagit tid. Plog har behövts vid snöfall.

Den andra entreprenören har i huvudsak plogat och använt saltlösning. Belosmaskiner har använts på gångbanor, MultiHog på cykelbanor.

### **Ekonomi**

Försöket med jämställd snöröjning har kostat trafikkontoret totalt ca 2 500 000 kr i merkostnad. Denna vinter har varit mild och inneburit ett 40-tal åtgärdsstillfällen för halka och plogning.

Totalt var det 162 700 kvm gångbana som den jämställda snöröjningen utfördes på. Kostnaderna för den ordinarie vinterväghållningen per kvm är i genomsnitt i innerstaden 39,20 kr, vilket blir 6 377 840 kr för denna yta. Kostnaden för försöket var 15,36 kr/kvm, som blev en merkostnad på 2 500 000 kr. Kostnaden ökade med 39 % för vinterväghållningen på ytan i försöket.

Att det blir dyrare med den jämställda snöröjningen beror i första hand på att nya maskiner behöver köpas in av entreprenörerna, att metoden tar mer tid att utföra än traditionell plogning samt att metoden inte fanns med i upphandlingsskedet.

På sikt, om metoden läggs in från början i förfrågningsunderlaget vid upphandling av vinterväghållning, kommer förmodligen metoden få en lägre merkostnad än idag. Eftersom det i grunden är fråga om en standardhöjning av vinterväghållningen som tar mer tid i anspråk bedömer kontoret emellertid att det blir en merkostnad.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts på trafikkontorets stadsmiljöavdelning.

### **Trafikkontorets synpunkter**

Om en förbättrad vinterväghållning för de gående ska kunna fungera så behöver det finnas utrymme för entreprenörerna att vara flexibel med de olika metoder som kan användas. En ändring i kontrakten behövs som säger att entreprenören får förebygga halka, inte enbart bekämpa den när den uppkommit.

Trafikkontoret behöver lägga in priset för metoden med halkbekämpning med saltlösning i den fasta betalplanen. Vilket betyder att halkbekämpningen ingår i den fasta årsavgiften som kontoret betalar till entreprenören för halkbekämpningen som då, till skillnad mot plogpådragen, inte betalas per gång.

Tillsammans behöver trafikkontoret och entreprenörerna hitta sätt att förbättra vinterväghållningen för de gående i ytterstaden och vid busshållplatser.

För att få en förbättrad vinterväghållning för de gående och samtidigt få ekonomi i arbetet skulle sand behöva läggas ut så sent som möjligt på hösten och tas bort så tidigt som möjligt på våren.

För att kunna utöka försöket under kommande vintersäsong och testa metoden på alla röda gator (de högst prioriterade) behövs ökade medel för den jämställda vinterväghållningen eftersom kostnaden för metoden med plogning och saltlösning på gångbanorna kostar mer än traditionell plogning.

Sammanfattningsvis kan sägas att metoden att använda mindre maskiner med plog och saltlake har varit lyckat under höst och vår, när det varit barmark men frosthalka. Då har gångtrafikanterna haft i stort sett samma väglag som under sommartid. Metoden har varit mindre lyckad vid snöfall, då har metoden tagit för lång tid, inte kunnat få bort snön från gångbanorna och halka har uppstått. När marken är snötäckt behöver trafikkontoret tillsammans med entreprenörerna hitta andra lösningar för att förbättra för de gående.

**Slut**