

Handläggare
Susanne Pettersson
08-508 262 68**Till**
Trafiknämnden
2017-06-15

Vinterväghållningsinsatser vintern 2016-2017. Uppföljning och redovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets uppföljning och redovisning av vinterväghållningsinsatserna vintern 2016-2017 samt förslag till förbättringar av stadens vinterväghållning

Jonas Eliasson
FörvaltningschefTed Ell
Avdelningschef

Sammanfattning

I detta tjänsteutlåtande görs en sammanfattning av arbetet med vinterväghållningen under säsongen 2016/2017. Kontoret gör även en generell beskrivning av de praktiska förutsättningarna för vinterväghållningen i staden, samt en särskild rapportering av hanteringen av snöfallet 8-9 november. Dessutom presenteras de svar kontoret mottagit från stadens stadsdelsförvaltningar angående kontorets rapport av snöfallet den 8-9 november.

Kontoret konstaterar att vintersäsongen 2016/2017 började ovanligt tidigt med ett stort snöfall den 8-9 november. Den samlade mängden snö som kom i Stockholm uppgick till nästan 40 cm djup, och orsakade ett ansträngt trafikläge i hela Stockholmsregionen. Vintersäsongen 2016/2017 i övrigt kan betraktas som normal vad gäller antalet snöfall och mängden snö.

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

Trafikkontoret har vid kontroller noterat brister i vinterväghållningen av gångbanor, både i inner- och ytterstaden. Sandning har inte alltid skett efter plogning och gångbanor har missats att snöröjas i samband med servicetid vilket har påtalats till entreprenörerna. Bristerna har resulterat i avdrag i de ersättningar som betalas ut till entreprenörerna.

Sammantaget har kontoret identifierat följande utvecklingspunkter:

- Utökad samarbete mellan Trafikkontoret och entreprenörer gällande planering och förutsättningar för att nå de mål som finns i kontrakten.
- Vid nya upphandlingar se över skrivningarna i kontrakten för att prioritera oskyddade trafikanter och kollektivtrafikresenärer.
- Utveckling av anpassad maskinutrustning för plogning av gångbanor i samarbete med tillverkare och entreprenörer.
- Ta fram tydlig information om hur resurserna prioriteras vid större snömängder än 20 cm.
- Fortsatt utveckling av kommunikation kring vad som förväntas av medborgaren vid större snöfall, exempelvis att parkeringsregler följs, vikten av vinterdäck, att använda broddar, avstå från resor om möjlighet finns, snöskovel i bilen, vikten av att hjälpa varandra.
- Utveckling av information till medborgare via Trafik Stockholm med hjälp av vinterväghållningsfordonens GPS:er. Trafik Stockholm kan berätta för medborgaren i vilket område fordonet befinner sig just nu och inom vilken tid den beräknas vara på plats. Målsättningen är att utveckla ett webbformat där medborgaren själv kan följa vinterväghållningsarbetet.
- Den regionala samverkan kan förbättras kommunikativt. Tydligare budskap och gemensamma budskap från alla aktörer inom regionen, som minskar resandet, hade påverkat trafiksituationen till det bättre.

Bakgrund

Vintersäsongen 2016/2017 började ovanligt tidigt med ett stort snöfall den 8 – 9 november. Den samlade mängden snö som kom i Stockholm uppgick till nästan 40 cm och orsakade ett ansträngt trafikläge i hela Stockholmsregionen. Under den resterande vintern kom några mindre snöfall där kriterierna för snöröjning uppnåddes och som genererade plogpådrag. Dessa snöfall har dock hållit sig inom vad som kan kallas normala snöfall, dvs. mellan 5 – 15 cm.

I detta tjänsteutlåtande presenteras en sammanfattning av arbetet med vinterväghållningen under säsongen 2016/2017. Dessutom görs

en särskild rapportering av hanteringen kring snöfallet 8-9 november. En rapport av denna händelse har även remitterats till stadens stadsdelsförvaltningar. Remissen samt stadsdelsförvaltningarnas svar bifogas detta ärende.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Synpunkter har inhämtats från stadsdelsförvaltningarna för Södermalm, Norrmalm, Östermalm, Kungsholmen, Spånga-Tensta, Hägersten-Liljeholmen, Hässelby-Vällingby, Skärholmen och Skarpnäck samt från pensionärsrådet för Norrmalm.

Prioriteringar och arbetssätt vid normala snöfall

Vintersäsongen 2016/2017 kan betraktas som normal vad gäller antalet snöfall och mängden snö men med ett undantag, snöfallet den 8-9 november 2016. De snöfall som kommit under vintersäsongen i övrigt har genererat en handfull plogpådrag. Nedan redogör kontoret för de arbetssätt och prioriteringar som gäller vid normala snöfall.

Ett snöfall som genererar 5-15 cm snö räknas som ett normalt snöfall. Snöfall med mängder snö därutöver räknas som stora snöfall. Det är mycket ovanligt att snöfallen i Stockholmsområdet är större än 50 cm, men snöfall som är mellan 15-50 cm kan förekomma med tre-fyra års mellanrum eller tätare.

Vilken typ av snö som faller har betydelse för hur lätt eller svårt det blir för entreprenören att ploga bort den. Exempelvis är 15 cm lätt pudersnö lättare att få undan från gångbanor, cykelbanor och vägar än 15 cm blötsnö.

Plogning i ytterstaden

Det finns ett system för parkering i ytterstaden (PYTT) som gäller från 1 november till 15 maj i de flesta flerbostadshusområden och i flera villaområden. Under den här perioden är parkering tillåten på en sida av gatan sex dagar i veckan. På servicedagen är det parkeringsförbud och alla bilarna förväntas vara borta. Detta system skapar förutsättningar för att kunna ploga och lasta bort snö från gångbanor och gator när det kommer mycket snö.



All grafik: Tomas Öhrling

När det snöat plogas och halkbekämpas gator och gångbanor för att göra dem framkomliga. Parkerade bilar blir inplogade. Sopsaltning alternativt plogning av ett antal pendlingsstråk för cyklister startar tidigt då de maskiner som röjer snö på de prioriterade cykelstråken arbetar på stråken två gånger per dag, varje dag, oavsett väder inom ramen för kontorets cykeljour.



När det slutat snöa börjar arbetet med att öppna upp vallar vid övergångsställen och busshållplatser.



På servicedagen är det parkeringsförbud och alla bilarna ska vara borta. Bilar som står kvar och hindrar snöröjningen kan flyttas. Snövallen plogas upp på ena sidan gatan. Den sidan används sedan som snöupplag hela vintern och plogas inte. Om det bara finns gångbana på ena sidan av gatan så plogas snön till den andra sidan.

Om det finns gångbana på bägge sidor av gatan så plogas snön till den trottoar som saknar belysning, och gående hänvisas till den plogade och sandade gångbanan på andra sidan.

Plogning i innerstaden



När det snöat plogar och halkbekämpar kontorets entreprenör gator och gångbanor för att göra dem framkomliga. Parkerade bilar blir inplogade. Enligt de kriterier som står i kontrakten med entreprenörerna ska det först börja plogas på gångbanorna, när det snöat litet till ska entreprenörerna börja ploga gatorna. På de högst prioriterade gångbanorna ska plogningen vara klar 4 timmar efter påbörjad plogning.

Sopsaltning alternativt plogning av ett antal pendlingsstråk för cyklister startar tidigt.



När det slutat snöa börjar entreprenörerna arbeta med att öppna upp vallar vid övergångsställen och busshållplatser.



På servicenatten/dagen är det parkeringsförbud och alla bilar ska vara borta. Bilar som står kvar och hindrar snöröjningen kan flyttas. Snövallen plogas in till trottoarkanten.



När det har snöat så mycket att trafiken inte kan ta sig fram trots att det snöröjs forslas snön bort. Snö kan också köras bort för att förbereda gatorna inför väntade snöfall eller om snön skapar trafikfara.

Det tar en vecka att gå igenom gatorna enligt systemet ovan eftersom parkeringsreglerna gäller under olika veckodagar inom ett område för att möjlighet till parkering på gator i närområdet ska finnas kvar.

Systemet med servicegator och PYTT-gator (parkeringsregler för ytterstaden), där det är parkeringsförbud en dag eller natt i veckan, underlättar för entreprenörerna att få bort snö som ligger på gator och framför allt på gångbanor. När hela systemet har hunnits igenom, vilket tar sju dagar, och snön forslats bort, blir det en betydligt bättre framkomlighet i staden.

Jämställd snöröjning

Trafikkontoret arbetar med att försöka förbättra vinterväghållningen på flera olika sätt. För att säkerställa en god framkomlighet under vinterhalvåret har trafikkontoret fått i uppdrag att utveckla metoder i syfte att förbättra snöröjningen utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Särskilt fokus ska läggas på snöröjning av gång- och cykelbanor.

Under vintersäsongen 2016/2017 testar trafikkontoret att på ett utvalt antal busshållplatser använda kombinationen plogning och torrsalt för att minska halka vid på- och avstigning. Trafikkontoret tittar även på vilket sätt erfarenheterna från sopsaltaren kan nyttjas på gångbanor och vilken vidareutveckling som krävs eftersom vinterväghållning på gångbanor har andra förutsättningar än på cykelbanor, exempelvis vad gäller gatmöblering, taksnö och parkerade bilar i anslutning till gångbanan. I samarbete med tillverkare och entreprenörer söker kontoret även främja utvecklingen av maskinutrustning som är särskilt anpassad för plogning av gångbanor. Kontoret genomför också test med olika typer av halkbekämpningsmetoder beroende på plats, som torrsalt, befuktat salt, sand/flis och olika typer av saltlösning.

I de förfrågningsunderlag som tas fram i samband med nya upphandlingar av gatudriftsentreprenader ser kontoret över startkriterierna och färdigställandetiderna för snöröjning och halkbekämpning på gångbanor samt prioriteringsordningen mellan körbana och gångbana. Gångbanorna prioriteras före körbanorna på vissa utvalda stråk genom en kortare färdigställandetid redan i upphandlingen, förutom de lägre kriterier för arbetets start som finns idag. De prioriterade stråken är frekventerade stråk mot skolor, allmänna kommunikationsmedel och andra vältrafikerade gångstråk.

Driftkontraktens utformning

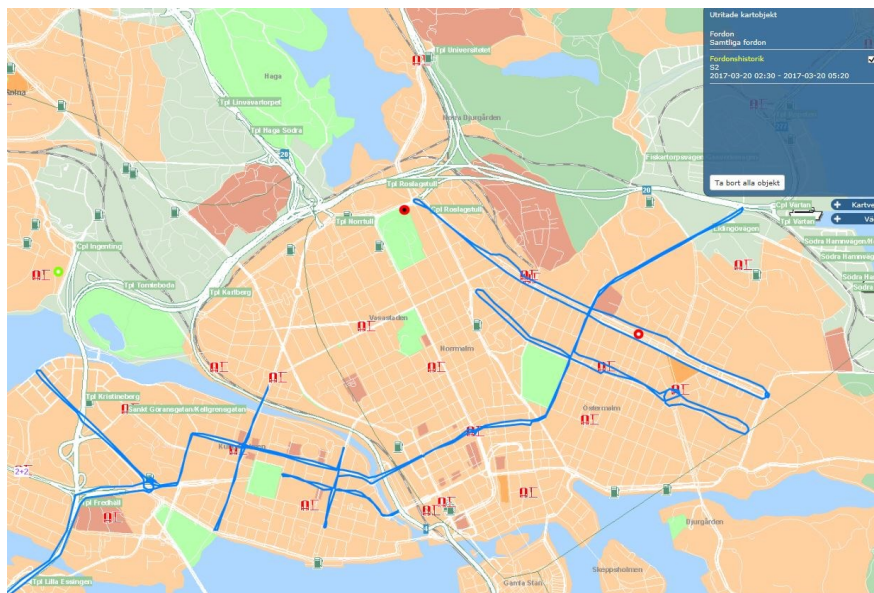
Vinterväghållningen bygger på 11 upphandlade s.k. funktionsentreprenader. Det är entreprenören som ska se till att de kriterier som står i kontrakten uppfylls, t.ex. att plogning börjar när kriteriet om antal cm snö på marken är uppfyllt eller att plogningen är klar inom det antal timmar som står i kontrakten. Som beställare är det trafikkontorets uppgift att kontrollera att detta blir gjort enligt kriterierna och med fullgod kvalitet. Kontrakten gäller i 2 år med möjlighet till förlängning i 3 + 2 år. Enligt samtliga kontrakt startar vintersäsongen den 15 oktober varje höst och då ska alla förberedelser inför vintersäsongen vara klara. Förberedelserna består bland annat av att köpa in halkbekämpningsmaterial, ställa ut sandfickor/planlager och att ställa om maskinerna för vinterväghållning.

Enligt kontrakten ska entreprenörerna börja ploga när det kommit ett visst antal centimeter snö på respektive gång-, cykel- och körbana. Hur många centimeter beror på vilket kontrakt det gäller och det är olika för innerstaden, ytterstaden och trafikleder. Plogningen får ta olika lång tid beroende på klassningen av gatan.

De gator, inklusive gångbanor, som är bussgator och trafikleder har kortast färdigställandetid. Vid plogning ska alltid hela gatans, gångbanans och cykelbanas bredd plogas och det ska alltid halkbekämpas i samband med plogning. Detta är baserat på normala snöfall (mellan 5 – 15 cm), vid extremt stora snöfall kommer entreprenör och beställare överens om en annan tidsram för färdigställande av plogningen beroende på område och lokala förutsättningar.

Kontorets kontroller och uppföljning av entreprenaderna
För att följa upp kvaliteten i entreprenörernas arbete krävs alltid besiktningar ute på plats. Kontoret har utvecklat sina kontroller under de senare åren. Kontroller utförs vid varje snöfall och stickkontroller görs när det är risk för halka. Kontrollerna genomförs på olika sätt.

Arbetet följs upp i kontorets interna ärendehanteringssystem Driftportalen, via GPS-spår från entreprenörernas fordon. Detta har gett kontoret en större överblick och kontroll av entreprenörens arbete än tidigare.



Kontoret genomför även stickprovskontroller bland stadens 3 900 gator och via fotografering på plats. I valet av de gator som kontrolleras spelar bl.a. de felanmälningar som kontoret får in från allmänheten en viktig roll. Kontroller på plats görs vid flera olika tillfällen efter ett snöfall för att följa upp entreprenörernas arbeten och säkerställa att resultaten stämmer överens med kontrakten.

Kontrollerna återkopplas till entreprenören för eventuella åtgärder, både via Driftportalen och via regelbundna möten med entreprenören. Vid ej åtgärdade brister har kontoret möjlighet att hålla inne betalning, alternativt ge viten. Kontoret följer även upp åtgärdade brister på samma sätt.

Inför varje vintersäsong kontrollerar trafikkontoret att rätt antal resurser planeras in, en så kallad resursplan lämnas av entreprenörerna in till områdesansvarig gatudriftsingenjör.

För att få en ökad förståelse för olika människors behov genomförs varje år en insiktsutbildning på trafikkontoret för både beställare och entreprenörer där både teori och praktiska övningar, så som att framföra rullstol och att röra sig i stadsmiljö med bristande synförmåga, ingår.

Trafikkontoret har även som mål att utöka samarbetet med entreprenörerna gällande planering och förutsättningar för att nå målen i kontrakten genom gemensam fortbildning inför varje vintersäsong.

Utlastning av snö

För att säkerställa en acceptabel standard för framkomlighet och säkerhet i både ytterstaden och innerstaden vid stora snöfall måste det finnas möjlighet att transportera bort snö. För innerstaden är det helt nödvändigt att kunna köra snö till närbelägna sjötippor. De nuvarande måste kunna användas även på sikt och om någon tas i anspråk för annan användning måste den ersättas. Gällande snötippning så har staden erhållit dispens från Havs- och vattenmyndigheten för tippning av snö i vatten fram till och med mars 2021. Dispensen är viktig för att kunna hantera stora snöfall och därmed säkerställa samhällsviktiga funktioner.

I en pågående utredning om att hitta kommunaltekniska ytor arbetar kontoret med att hitta långsiktiga lösningar. Investeringar kan komma att behöva göras för att kunna ta hand om den snö som inte kan ligga kvar på vägarna när staden förtätas och ytor som vi idag lägger bortplogad snö på bebyggs.

För ytterstaden ökar behoven av snöbortforsling som en följd av förtätningsarbetet som pågår. Kraven på standard ökar också och tillgången på områden som kan användas till snöupplag måste säkras i fortsättningen. Mellan åren 2013 och 2018 beräknas nära en tredjedel av alla ytor för upplag av snö försvinna i samband med exploateringar. Om framkomligheten ska kunna behållas i staden är

det viktigt att nya upplagsytor för snö skapas när gamla ytor försvinner.

Synpunktshantering

Trafikkontoret uppmuntrar och förenklar för medborgarna att lämna synpunkter på sin närmiljö, bland annat genom att skapa appen Tyck till. De flesta synpunkter som kommer in till trafikkontoret under vinterhalvåret handlar om vinterväghållningen.

En upplevelse som medborgarna haft denna vintersäsong var att gångbanorna blivit plogade för sent, ibland flera dagar efter snöfall, vilket resulterat i isbildning och gångstigar på gångbanor i inner- och ytterstaden. Det har då upplevts som svårt för gående att ta sig fram i staden, och flera medborgare har hört av sig kring skadestånd och ersättning på grund av olyckor. Detta har även resulterat i att det funnits en önskan från medborgare att gångbanor ska prioriteras mer, och/eller att staden ska hitta flera lösningar/metoder att göra gångbanorna framkomliga fortare. Som beskrivits ovan är dock förutsättningarna för snöröjning på smala gångbanor, med skyltfönster eller byggnader på ena sidan och parkering på andra sidan, högst begränsade när det kommer snö som lägger sig på marken. Snöröjning av smala gångbanor kan endast ske med maskin när det är servicetid, en dag eller natt i veckan. Detta gör att det bildas upptrampade gångar till dess att maskinerna kommit till platsen.

Många medborgare hörde även av sig kring den jämställda snöröjningen. Även om innehållet i synpunkterna varierade framkom ett tydligt mönster av att medborgare inte hade fått en klar bild av vad jämställd snöröjning innebär och hur kontoret arbetar med det. Begreppet har under vintern förekommit flitigt i media och det kan konstateras att kontoret misslyckats med att kommunicera ut en tydlig bild av vad jämställd snöröjning faktiskt innebär, något som skapade förvirring och frustration över begreppet bland de medborgare som hörde av sig till kontoret. En slutsats kontoret drar av detta är att kontoret till nästkommande säsong kan förbättra informationen till medborgarna kring begreppet jämställd snöröjning. Gångtrafikanterna är en mycket viktig målgrupp för vinterväghållningsarbetet och i arbetet med nya upphandlingar ses texterna över för att tydliggöra prioriteringen av de gående ytterligare.

Flera cykelpendlare har klagat på att de prioriterade cykelstråken inte har varit farbara på alla sträckor under hela vintersäsongen. Klagomål har inkommit där det bl.a. beskrivs hur stora snöhögar har

legat på cykelbanorna under en längre tid och hindrat framkomligheten. Flera sträckor har även upplevts som moddiga.

Kontoret kan konstatera att det har funnits brister i snöröjningen av cykelbanor på enstaka stråk under vintersäsongen. Bland annat så har snöhögar lagts på fel plats och snöslask har plogats upp på cykelbana vid plogning av intilliggande körbana. Vad gäller de prioriterade cykelstråken fungerade dock vinterväghållningen generellt sett bra. Vinterväghållningsfordonen arbetar på dessa sträckor två gånger per dag och oftare då det har kommit mycket snö. Detta har inneburit att de klagomål som kommit in gällande de prioriterade cykelbanorna har kunnat åtgärdas inom kort efter att anmälan inkommit till kontoret.

Trafikkontoret har även fått in en annan typ av klagomål kring cykelbanor och det är från gående som upplever att det är orättvist att de prioriterade cykelstråken är snöröjda före gångbanorna. Många har skickat in bilder på en igensnöad gångbana och bredvid en cykelbana med barmark. Kontoret har fått fler frågor på hur budgeten är fördelad för cykel kontra gående, och hur staden och kontoret prioriterar mellan dessa.



De prioriterade cykelstråken har en tydlig separat budget och kan ha dedikerade maskiner som regelbundet arbetar på sträckorna, vilket skapar en stor möjlighet för att hålla cykelstråken snö- och halkfria.

Där gång- och cykelbanorna är sammanhängande har båda ytorna snöröjts samtidigt.

Det har inkommit fler synpunkter och klagomål på PYTT-systemet i ytterstaden än tidigare vintrar. Medborgare har allmänna frågor kring hur systemet fungerar men en del frågeställare ifrågasätter också varför kontoret valt just detta system. Trafikkontoret har upplevt att det ofta har saknats förståelse för systemet, utan endast en frustration över att medborgare blir ”inplogade”. Flera medborgare uppmanar kontoret att se över systemet.

Trafikkontoret ser en möjlighet till utveckling av PYTT-systemet och att i framtiden på vissa gator i ytterstaden kunna arbeta mer med servicegator så som i innerstaden. I detta utvecklingsarbete behöver hänsyn tas till kostnader för vinterväghållningen och till plats att lägga bortforslad snö. Dessa platser blir i den växande staden allt färre och behöver ersättas med nya platser.

Medborgare har frågat/begärt ut allmänna handlingar, och vill själva ”granska” de kontrakt trafikkontoret har med entreprenörerna. Kontoret har lämnat ut handlingar till dem som efterfrågat dessa.

Sammantaget kan kontoret se en ökning av synpunkter gällande vinterväghållningen denna vintersäsong jämfört mot föregående år. Mellan 1 oktober 2016 och 1 maj 2017 mottog kontoret totalt 10 640 ärenden om vinterväghållning generellt. Av dessa inkom drygt hälften (5 772 stycken) mellan 7/11-16 och 29/11-16, d.v.s. i samband med det kraftiga snöfallet 8-9 november. De återstående 4 868 ärendena som inkom under perioden kan jämföras med de totalt 1 603 ärenden som inkom motsvarande period föregående år.

Dessa siffror bör även ses i relation till den ökning kontoret kunnat konstatera i det totala antalet synpunkter som kommer in till kontoret. År 2015 fick kontoret in 85 990 ärenden, efterföljande år 100 754 stycken och fram till sista april i år hade kontoret fått in 37 172 ärenden. Sammantaget tyder detta på en generell ökande vilja att lämna synpunkter till kontoret.

Vinterväghållningen den 8-9 november

Den 8-9 november 2016 föll 40 cm snö inom ett dygn. Detta räknas som ett stort snöfall. Snöfallet orsakade ett ansträngt trafikläge i hela Stockholmsregionen, bland annat så behövde Essingeleden stängas av i rusningstrafik vilket aldrig tidigare hänt. Vid stora snöfall prioriteras vinterväghållningen om för att säkerställa framkomligheten för viktiga samhällsfunktioner såsom exempelvis

blåljusmyndigheterna, busstrafiken, leverans av varor till näringsliv, sjukhus, äldreboenden, förskolor och skolor.

Prioriteringsordningen är vid stora snöfall:

1. Bussgator och trafikleder
2. Större huvudgator och knutpunkter
3. Lokalgator
4. Villagator

Trafikkontoret prioriterar också de grupper av människor som av medicinska skäl behöver hjälp med att till exempel öppna snövallar som snöröjningsfordonet plogat upp framför ingångar och garageinfarter till fastigheter. Det kan t.ex. vara människor med funktionshinder eller äldre människor.

Inför söndagen den 6 november gick SMHI ut med en klass 1-varning om risk för ymnigt snöfall i Östra Småland och Östergötland samt lokalt stora snömängder vid Västerbottenkusten. Det var detta lågtryck som genererade snöfallet över Stockholm.

I några entreprenörsområden hade, under tisdagen den 8 november, arbetet med plogning redan pågått i ett par dagar efter ett mindre snöfall den 6 november. Detta arbete fick nu fortsätta. Det blev inga konsekvenser för trafiken under dagen men sämre sikt och viss köbildning under kvällen.

Klockan 01.00 började snöfallet att öka i intensitet och då startade det första plogpådraget för det stora snöfallet, det snöfall som höll i sig fram till kvällen den 9 november.

Under dagen fick ett antal busslinjer ställa in trafiken, vilket skapade problem för människor att ta sig hem från sina arbeten.

Snöröjningsarbetet var tidigt inriktat på att få bort volym genom snöbortforsling eftersom det ofta inte finns plats att lägga plogad snö på gatan. Trots den stora mängd snö som föll i kombination med vinden kunde framkomligheten för viktiga samhällsfunktioner till stor del behållas. För enskilda individer som satt fast i långa bilköer, drabbades av inställda bussturer eller inte kunde ta sig fram på gång- och cykelbanor fick snöfallet en stor påverkan.

Problem i trafiken på de stora regionala vägarna medförde trafikstockning och proppar inne i staden, och på in- och utfarterna till staden. Även snöröjningsfordon fastnade i dessa trafikstockningar.

De prioriterade cykelstråken plogades och saltades under den 9 november eftersom det var för tungt för maskinerna att sopa. När stråken var ordentligt plogade och en del snö lastats ut kunde sopningen starta och saltlösningen läggas ut igen.

På de gator, gång- och cykelbanor som inte prioriterades låg snön kvar på morgonen den 9 november, se bild nedan, och på några gator i innerstaden kom inte entreprenören in förrän det var servicenatt.



Oplogad gångbana 9 november kl 8.00

På innerstadens gångbanor hade entreprenören delvis plogat den 9 november men på flera ställen inte sandat. För att hinna igenom alla gator med plogen hoppade entreprenörer ibland över momentet att hämta mer sand i sandfacket bak på fordonet. Det ledde till att många gångbanor blev osandade.

När det kommer 40 cm snö på en 1,5 m bred gångbana blir det för det enskilda snöröjningsfordonet en mängd av 60 kbm på en 100 meterssträcka att hantera. På 2 meter samlas ett fullt kylskåp av fullhöjdstyp framför plogen, på 4 meter två fullhöga kylskåp osv.

Om det ser ut som på bilden ovan kan man förstå svårigheten för plogen att komma fram på gångbanan utan att de parkerade bilarna blir skadade.

På morgonen den 10 november hade fortfarande trafiklederna bekymmer med isbildning och halka. De bussar som var tagna ur trafik den 9 november trafikerade bussvägnätet igen runt lunchtid den 10 november.

I ytterstaden började entreprenörerna få kontroll över situationen den 10 november. Plogningen av alla gator började bli klar och kompletteringsröjningen med att öppna busshållplatser och övergångsställen startade och PYTT-plogningen kunde börja i flera områden.

Under den 10 november arbetade entreprenörerna i innerstaden fortfarande med plogning av gatorna och alla servicegatorna hanns inte med den dagen. Däremot började utlastning av snö från kritiska platser. Mellan den 10 – 18 november lastades sammanlagt 9906 lastbilslass med snö ut från staden. Om man skulle ställa alla lastbilar på rad skulle de sträcka sig nästan 9 mil, alltså en sträcka som motsvarar Stockholm – Nyköping.

Entreprenörerna var under snöfallet den 8-9 november förberedda på ett normalt snöfall och hade anpassat kapaciteten utifrån de prognoser som gavs, med snöfall på 10 + 10 cm vilket innebar att alla entreprenörsområden inte hade kapacitet för den stora mängd snö som kom.

Entreprenörerna hade svårt att få tag på lastbilar för snöbortforsling så (ovanligt) tidigt på säsongen. Den växande staden, med många byggen av tunnlar, vägar och hus, tar upp en stor del av de fordon som i vanliga fall kan stå till förfogande för bortforsling av snö.

Det varierade resultatet av plogningen under och efter det stora snöfallet berodde, förutom hinder i form av trafikanter som var ute på vägarna med somnardäck, till stor del på stress men delvis också på oerfarna eller ringrostiga chaufförer. Stressen visade sig främst genom att chaufförerna, i sin vilja att hinna igenom och ploga alla gångbanor, inte sandade direkt vid plogningen. Många gångbanor förblev därför osandade i flera dygn efter snöfallet.

Efter två milda vintrar och med ett stort snöfall som start på vintersäsongen hade flera av chaufförerna inte i förväg hunnit köra

igenom de gator de var satta att ploga och därför uppstod en hel del tekniska fel i plogningen. Högar av snö lades på fel ställen exempelvis i cykelbanor och mitt för övergångsställen. På ett fåtal gator röjdes inte gångbanorna utan endast körbanan under servicenatten, vilket försvårade för gångtrafikanterna på dessa gator under en hel vecka framåt.

Under det stora snöfallet den 8-9 november kunde inte någon av kontorets entreprenörer fullt ut leverera den kvalitet som trafikkontoret ställt i kontrakten när det gäller snöröjningen och detta har, som nämnts tidigare, inneburit ekonomiska konsekvenser för entreprenörerna. I några områden fungerade snöröjningen bättre än i andra områden och framkomligheten var god även för gångtrafikanterna.



Årsta Torg

Kontorets kontroller och uppföljning av entreprenaderna under snöfallet 8-9 november

Trafikkontoret har, när det faller stora mängder snö, dagliga interna möten för informationsutbyte kring hur förutsättningarna ser ut i hela staden. I samband med dessa möten samordnas och struktureras kontrollen av entreprenörernas arbete. Kontrollen och uppföljningen fungerade väl vid det stora snöfallet den 8-9 november och informationen från dessa insatser har tagits med i den fortsatta processen gällande de ekonomiska följderna för entreprenörerna av bristerna i vinterväghållningen.

Vid denna vinters kontroller har kontoret funnit nästintill regelmässiga brister i entreprenörernas arbete med plogning. Det gäller även breda gångbanor, samt att enbart körbanan plogats vid servicetiden och inte intilliggande gångbana. Dessutom har sandning inte alltid skett i samband med plogning. Dessa brister har påtalats till entreprenörerna och bl.a. resulterat i att kontoret gjort avdrag från den rörliga ersättningsdel som erläggs för de enskilda insatserna.

Med erfarenhet från höstens exceptionella snöfall står det klart att det finns anledning att klarlägga vilka förändringar som bör göras i upphandlingsvillkoren, både vad gäller de ekonomiska och verksamhetsmässiga villkoren, för att säkerställa en god vinterväghållning vid liknande framtida situationer. Trafikkontoret arbetar här kontinuerligt med att utvärdera de kontrakt som gäller idag och ser över förbättringsmöjligheter genom omvärldsbevakning, utbyte av lärdomar och erfarenheter med andra kommuner och organisationer i landet.

Stadsdelsförvaltningarnas arbete den 8-9 november

Stadsdelsförvaltningarna ansvarar för vinterväghållning av vissa gång- och cykelbanor samt trappor som ligger på parkmark. Trafikkontoret skickade en preliminär rapport på remiss till stadsdelsförvaltningarna under februari månad. Syftet med remissen var att få in stadsdelsförvaltningarnas synpunkter och erfarenheter utifrån deras perspektiv. Flera stadsdelsförvaltningar har rapporterat om detta arbete med fokus på snöfallet den 8-9 november och de har även lämnat synpunkter på hur samarbetet med trafikkontoret fungerat. Stadsdelsförvaltningarnas svar bifogas denna redovisning.

I stort sett samtliga stadsdelsförvaltningar har rapporterat om svårigheter att hinna med plogningen under den 9 november när det stora snöfallet kom.

Stadsdelsförvaltningarna Norrmalm, Östermalm och Kungsholmen är av uppfattningen att snöfallet som kom var extraordinärt och att det fanns en förståelse hos medborgarna för att snöröjningen tog tid. Förvaltningarna önskar dock mer information från trafikkontoret om hur arbetet med snöröjningen fortgår och när planerade insatser beräknas ske. Förvaltningarna anser också att systemet med servicegator dagtid borde ändras till servicegator nattetid, framför allt för att öka effektiviteten i arbetet med plogning och utlastning av snö. Förvaltningarna efterfrågar också i rapporten vad medborgarna tyckte. Trafikkontoret har därför tagit med medborgarnas synpunkter i detta tjänsteutlåtande.

Södermalm stadsdelsförvaltning beskriver hur entreprenören prioriterade i samband med det stora snöfallet då de enligt kontraktet ordinarie tiderna inte kunde hållas. Parkvägar och parktrappor med den högsta prioriteringsklassen prioriterades först, sedan parkvägar som leder till pensionärsboenden, skolor etc. oavsett prioriteringsklass. Under torsdagen den 10 november utfördes snöröjning på resterande parkvägar och under fredagen den 11 november utfördes kompletteringsröjning och halkbekämpning. Förvaltningen kontrollerade entreprenören nogsamt under perioden och de felanmälningar som kom in från allmänheten åtgärdades skyndsamt. Det fanns vissa brister vad gäller snöröjning av parktrapporna samt att några stråk inte blev plogade på ett tillfredsställande sätt men sammantaget anser förvaltningen att entreprenören, utifrån de extraordinära väderförhållandena, klarat av uppdraget tillfredsställande.

Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsförvaltning har två entreprenörer, en som har jobbat i området i flera år och en ny entreprenör. Förvaltningen konstaterade att vissa brister med snöröjningen förekom hos den nya entreprenören. På flera ställen plogade entreprenören utan att sanda samt missade att skotta vissa trappor. Sammantaget förlöpte ändå arbetet bra under perioden. Stadsdelsförvaltningen upplevde också att bilar som gav sig ut med sommardäck blockerade vägarna för snöröjningsfordonen.

Farsta Skarpnäck stadsdelsförvaltning rapporterar brister i snöröjningsarbetet, det kom in en handfull felanmälningar och ett mindre antal telefonsamtal från medborgarna under perioden. I stadsdelsförvaltningens avtal med entreprenören som sköter snöröjningen på parkvägsnätet finns inskrivet att i samband med stora snömängder kan stadsdelsförvaltningen gå in och arbetsleda resurserna.

Skärholmen stadsdelsförvaltning fick i samband med snöfallet i november in två felanmälningar som kort därefter åtgärdades. En plan för omprioritering av insatserna vid extremt snöfall togs fram tillsammans med entreprenör, för att säkerställa god framkomlighet längs prioriterade stråk.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning rapporterar att entreprenören startade snöröjningen något sent den 9 november. Entreprenören utsattes för ett hot under dagen och blev försenad ytterligare i ett område eftersom arbetet fick avbrytas. Förvaltningen fick in klagomål på bland annat cykelbanor i stadsdelsområdet samt på

broar i Tensta och Hjulsta. Stadsdelsförvaltningen fick även in klagomål om halka på förskole- och skolområden. Den bristfälliga vinterväghållningen i samband med novembers snöfall anges bero på bristande planering och prioritering. Stadsdelsförvaltningen anser att dialogen mellan den egna förvaltningen och entreprenören bör utvecklas då väderprognoserna visar på kommande snöfall, speciellt angående starttider för entreprenörer.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning rapporterar att förvaltningen ansåg att inom park fungerade det relativt bra med tanke på de förutsättningar entreprenören hade att jobba med. Felanmälningar kom in främst från Nybohov och Mälarhöjden där det missats att få in parkvägar i kartsystemet efter att de tagits i bruk. Förvaltningen föreslår en förbättring, så fort exploateringskontoret/trafikkontoret/stadsdelsförvaltningen får in en ny väg som skall tas i bruk ska detta anmälas till entreprenören samt läggas in i kartsystemen. Det ska ske innan vägen öppnas för att slippa att vägar missas i framtiden.

Hässelby-Vällingbys stadsdelsförvaltning anser att den upphandlade utföraren klarade av uppgiften med godkänt resultat. En handfull felanmälningar inkom till förvaltningen rörande bristande vinterväghållning. I samband med det extrema snöfallet den 9 november 2016, med närmare 40 cm nederbörd, togs en än mer prioriterad snöröjningsplan fram. Förvaltningen tillsammans med utföraren prioriterade bland de redan prioriterade ytorna för att på bästa sätt möjliggöra att invånare skulle kunna ta sig till och från arbete eller andra samhällsfunktioner.

Sammantaget kan sägas om stadsdelsförvaltningarnas rapporter att det var den stora mängden snö som föll på ovanligt kort tid som orsakade problemen i vinterväghållningsarbetet. De flesta stadsdelars entreprenörer har liksom trafikkontorets entreprenörer fått omprioritera sitt snöröjningsarbete för att klara framkomligheten. De förslag som stadsdelsförvaltningarna har är rimliga och kan, vad trafikkontoret ser i dagsläget, implementeras i verksamheten på kort eller på lång sikt beroende på respektive förslag.

Slutsatser

Vintersäsongen 2016/2017 har till stora delar varit normal, vid en handfull tillfällen har det kommit snöfall som genererat plogpådrag. Vid de normala snöfallen har inte några större trafikstörningar inträffat. De prioriterade cykelstråken har haft en god framkomlighet.

Trafikkontoret har dock vid kontroller noterat brister i vinterväghållningen av gångbanor, både i inner- och ytterstaden. Sandning har inte alltid skett efter plogning och gångbanor har missats att snöröjas i samband med servicetid vilket har påtalats till entreprenörerna. Vid normala snöfall kan medborgarna förvänta sig att de flesta gångbanor, utom de allra smalaste som har skyltfönster eller fasad på ena sidan och parkering på andra sidan, ska snöröjas och sandas inom som längst 14 timmar. De allra smalaste gångbanorna kommer maskinerna endast åt vid servicetiden, vilket kan ta upp till sju dagar.

Däremot genererade det stora snöfall som på kort tid föll den 8-9 november ett ansträngt trafikläge och orsakade störningar i framkomligheten. Vid detta tillfälle fick både trafikkontorets och stadsdelsförvaltningarnas entreprenörer omprioritera snöröjningen för att snabbare kunna få en god framkomlighet.

De prioriterade cykelstråken samt busstrafiken var igång redan den 10 november, men många gångtrafikanter hade svårigheter att ta sig fram under en hel vecka efter snöfallet. Inte förrän hela parkeringssystemet hade gått igenom och snön hade plogats och lastats bort blev det en god framkomlighet för alla trafikanter. Som parkeringssystemet är utformat är det ett faktum vid alla större snöfall att det tar en vecka att få bort snö på gångbanorna och det är också vad medborgarna kan förvänta sig i framtiden.

Det finns alltså gränser för vad som är tekniskt möjligt att göra. När det kommer stora mängder snö kommer det alltid vara ett ansträngt läge under de första dyggen efter snöfallet, hur stor maskinpark eller hur många människor som än är inblandade i vinterväghållningen. Det är en del i att bo i en tät storstad och det är avhängigt bland annat av det parkeringssystem och det service- och PYTT-system som staden har, men även på hur stadsmiljön ser ut.

Utifrån den analys och utvärdering som gjorts ovan har kontoret identifierat ett antal utvecklingsmöjligheter. Dessa sammanfattas nedan:

- Utökad samarbete mellan Trafikkontoret och entreprenörer gällande planering och förutsättningar för att nå de mål som finns i kontrakten.
- Vid nya upphandlingar se över skrivningarna i kontrakten för att prioritera de oskyddade trafikanterna och

kollektivtrafikresenärerna.

- Utveckling av anpassad maskinutrustning för plogning av gångbanor i samarbete med tillverkare och entreprenörer.
- Ta fram tydlig info kring hur resurserna prioriteras vid större snömängder än 20 cm.
- Fortsatt utveckling av kommunikation kring vad som förväntas av medborgaren vid större snöfall, exempelvis att parkeringsregler följs, vikten av vinterdäck, att använda broddar, avstå från resor om möjlighet finns, snöskovel i bilen, vikten av att hjälpa varandra.
- Utveckling av information till medborgare via Trafik Stockholm med hjälp av vinterväghållningsfordonens GPS:er. Trafik Stockholm kan berätta för medborgaren i vilket område fordonet befinner sig just nu och inom vilken tid den kan beräknas vara på plats. Målsättningen är att utveckla ett webbformat där medborgaren själv kan följa vinterväghållningsarbetet.
- Den regionala samverkan kommunikativt kan förbättras. Tydligare budskap och gemensamma budskap från alla aktörer inom regionen, som minskar resandet, hade påverkat trafiksituationen till det bättre.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner kontorets uppföljning och redovisning av vinterväghållningsinsatserna vintern 2016-2017 samt förslag till förbättringar av stadens vinterväghållning.

Slut

Bilagor

1. Trafikkontorets remiss till stadsdelsförvaltningarna angående Rapport Snöovädret den 8 – 9 november 2016
2. Rapport Snöovädret den 8 – 9 november 2016
3. Stadsdelarnas remissvar angående Rapport Snöovädret den 8 – 9 november 2016