

Handläggare
Ulrika Westin
08-508 26 204

Till
Trafiknämnden
2021-05-27

Stadens snöröjningspolicy. Svar på skrivelse från Peter Wallmark (SD) och Inge Pihlström (SD)

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Bengt Stenberg
Avdelningschef

Jarina Edlund
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret mottog skrivelsen Stadens snöröjningspolicy från Sverigedemokraterna (SD) den 18 februari. Skrivelsen hänvisar till ett stort antal halkolyckor för gående och det kaos som man menar uppstår vid större snöfall. Kontoret besvarar frågan kring prioritering av olika trafikslag kopplat till snöröjning samt beskriver ansvarsfrågan för de upphandlingar man har i utförandet av vinterväghållning. Slutligen informeras om den statistik som finns kopplat till snöröjning och halkolyckor. Kontoret inte har utrett några händelser kopplat till mänskligt lidande och framkomlighetsproblem men följer relevant statistik i sammanhanget.

Skrivelsen

Trafikkontoret
Stadsmiljö

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 204
Växel 08-508 27 200
ulrika.uw.westin@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Trafikkontoret mottog den 18 februari skrivelsen Stadens snöröjningspolicy från Peter Wallmark och Inge Pihlström, Sverigedemokraterna (SD). I skrivelsen hänvisar SD till det kaos som man menar uppstår när vintern slår till samt till ett stort antal halkolyckor. Man önskar komma tillrätta med problemen samt låta utreda ansvarsfrågan. Skrivelsen ställer ett antal frågor bl.a. kopplat till prioritering av olika trafikslag vid snöröjning samt ansvarsfrågan för upphandlingar kopplade till utförande av vinterväghållning.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Nedan besvaras frågeställningarna från skrivelsen Stadens snöröjningspolicy från Peter Wallmark och Inge Pihlström den 18 februari. I skrivelsen hänvisar dessa till ett stort antal halkolyckor och anger att de vill låta utreda ansvarsfrågan.

1. Är det ett politiskt beslut att cyklister ska prioriteras framför andra trafikanter?

Trafikkontoret börjar generellt inte snöröja cykelbanor före gångbanor. Tiden som entreprenörerna har på sig att snöröja färdigt är heller inte kortare på cykelbanor än på gångbanor.

Kontoret sopsaltar ett antal utvalda cykelpendlingsstråk regelbundet, vilket är ett led i att leva upp till stadens politiskt beslutade ambitioner om att vara en ledande cykelstad. Sopsaltning innebär att en sopvals borstar ren ytan från t ex grus, smuts, snö, slask och vatten och därefter prepareras ytan med halkbekämpningsprodukt oftast saltlösning eller en kombination av saltlösning och torrt salt. Saltning sker antingen i preventivt syfte, innan nederbörd, för att cykelvägen ska klara lägre temperaturer och nederbörd, för att motverka att tillfrysning sker eller under ett snöfall. Trafikkontoret sopsaltar dock inte bara för cyklister. En stor del av de cykelpendlingsstråk som sopsaltas är kombinerade gång- och cykelbanor och utmed dessa sträckor sopsaltas även gångbanan. Det är cirka 22 mil cykelbana som sopsaltas och cirka 15 mil intilliggande gångbana.

Vintern 2020/2021 testade kontoret sopsaltning av trottoarer och gångbanor på ett flertal platser på Norrmalm, Södermalm och i Johanneshov. Syftet var att utveckla metoder för att förbättra vinterväghållningen för gående. Överlag har testet visat goda

resultat för gående och förbättrad framkomlighet. Vid större snöfall kan sopsaltning behöva kompletteras med snöröjning innan sopsaltningen utförs. Vid lägre temperaturer, under -7 grader, är saltlaken inte lika effektiv och då kan torrsalt behöva användas. I vissa fall, när det är ännu kallare väderlek, räcker inte heller torrsalt utan sand behöver användas för att bekämpa halkan.

Förutsättningarna på gångbanorna gör det svårare att sopsalta gångbanor än cykelbanor, vilka normalt sett brukar vara jämna och platta utan hinder. Gångbanor och trottoarer ser väldigt olika ut. På vissa ställen är de breda och på andra smalare. De kan ha olika typer av underlag, vara mer eller mindre jämna och det kan finnas bänkar, träd, papperskorgar, stolpar m.m. uppställda på eller i nära anslutning till gångbanorna. Vidare är gångbanor ofta sammankopplade med stuprör som leder bort smältvattnet från taket från intilliggande byggnader. I anslutning till stuprören och rännalarna bildas ofta isbildning som kräver manuellt arbete för att få bort.

Trafikkontoret har i flera år arbetat med jämställd snöröjning. Det innebär bland annat att ett särskilt fokus läggs på snöröjning av gångbanor och vägar där det kör många bussar. Kvinnor går och använder kollektivtrafik i högre utsträckning än män och därför blir effekten potentiellt större vad gäller att fler medborgare får bättre förutsättningar för att ta sig fram till fots eller med kollektivtrafik. Denna prioritering görs som komplement till traditionell snöröjning där bilvägar, som i högre utsträckning nyttjas av män än kvinnor, plogas först.

I februari 2021, efter ett större snöfall och skiftande temperaturer under ett antal dagar vilket ledde till att isbeläggningar dröjde kvar på gator och gång- och cykelbanor, utförde trafikkontoret också riktade insatser på stadens gångbanor med isrivning och extra halkbekämpning.

Tester med tidigare utlastning av snö på ett fåtal bussgator har också gjorts för att se om detta förbättrar framkomligheten för kollektivtrafiken utan att hindra eller skapa svårigheter för övriga trafikantgrupper. Kontoret testar kontinuerligt nya metoder för att utveckla vinterväghållningen så att den ska bli så bra som möjligt för alla trafikanter.

Kontoret ger en fördjupad utvärdering av sopsaltning på gångbanor i ett separat tjänsteutlåtande i trafiknämndens junisammanträde innevarande år.

2. Om svaret är ja, på vilka grunder?

Se svar på fråga 1, ovan.

3. Ett vanligt svar när frågan om utebliven snöröjning ställs är att skylla på dåliga upphandlingar. Är det kontoret eller majoritetens politiker som är de ytterst ansvariga för upphandlingarna?

Trafikkontoret är ytterst ansvariga för att formulera innehåll och avtalsmekanismer i upphandlingarna. Det är kontoret och dess tjänstepersoner som tar fram avtalen. Trafiknämnden är den instans som beslutar att upphandling ska genomföras.

I nuläget har trafikkontoret fyra olika ”generationers” avtal som reglerar barmarks- och vinterväghållningen och avtalen löper omlott under sju år. Det innebär att varje generation av avtal har lite olika inriktning då upphandlingarna har tagits fram utifrån det fokus/de behov som prioriterades vid tillfället för framtagande av förfrågningsunderlag till respektive upphandling. Det försvårar en exakt likvärdig snöröjning i alla geografiska områden då t.ex. krav på hur snabbt snöröjningen ska vara klar kan se olika ut i olika generationer av kontrakten (och därmed i olika geografiska områden).

Trafikkontoret har nyligen tagit fram en helt ny typ av avtal med start 1 september 2021 i Farsta-Skarpnäck. Kontoret avser att som beställare arbeta ännu tydligare i den riktningen och har tagit fram ”nästa generations driftavtal” som ska prövas i Farsta-Skarpnäck. I den nya modellen är funktionsstyrningen mer renodlad i jämförelse med nu gällande avtal där det kan ställas detaljerade krav på genomförandet av verksamheten i kontrakten. Den nya modellen innebär att beställaren endast ställer krav på det resultat som leverantören ska uppnå men lämnar över ansvaret för när, var och hur uppdraget utförs till leverantören. Leverantören får därmed det fulla resultatansvaret och kontoret hänvisas till att säkerställa att det blir som överenskommet genom uppföljning och kontroll.

Den nya modellen för driftavtal ska utvärderas under 2021-2022. Om den faller väl ut finns det goda skäl att även renodla övriga

kontrakt mot funktioner och resultat. Kontoret gör bedömningen att det är rätt väg att gå för att styra komplexa verksamheter där verkligheten inte alltid går att förutse och där ett lyckat resultat ofta kräver samverkan mellan beställaren och utföraren. Den nya modellen ger även större utrymme för parterna att pröva innovativa lösningar och ny teknik. Genom att diskutera och komma överens om en lösning kan parterna gemensamt finna bra lösningar på svåra frågor. Den nya modellen skapar goda förutsättningar för ett gott samarbete, men gör även att skrivningar i kontraktet som låser möjligheterna att gemensamt komma fram till bättre lösningar kan undvikas.

4. Har kostnaderna för staden i samband med detta utretts vad det gäller mänskligt lidande och de framkomlighetsproblem i infrastrukturen som uppstår?

Nej, kontoret har inte utrett dessa kostnader. Däremot följer trafikkontoret regelbundet stockholmarnas nöjdhet med snöröjningen, t.ex. genom stadens medborgarenkät. Kontoret följer och analyserar även tillgänglig olycksstatistik.

Slut

Bilaga 1 Nämndskrivelse Stadens snöröjningspolicy