



PM 2011: RI+II (Dnr 314-2945/2010)

## **Samverkan inom staden för att finna landdepåer för snö inom ramen för miljövänlig vinterväghållning**

**Lägesrapport från exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden**

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Anmälan av lägesrapport om samverkan inom staden för att finna landdepåer för snö inom ramen för miljövänlig vinterväghållning godkänns.

**Föredragande borgarråden Sten Nordin och Ulla Hamilton** anför följande.

### *Ärendet*

Trafik- och renhållningsnämnden godkände i december 2010 ärendet ”Samverkan inom staden för att finna landdepåer för snö inom ramen för miljövänlig vinterväghållning”. I januari 2011 godkände exploateringsnämnden samma ärende.

I samband med kommunfullmäktiges budget för 2010 fick trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden i uppdrag att samarbeta för att uppnå ett miljömässigt hållbart omhändertagande av snömassor.

Trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden konstaterade att det inte fanns något realistiskt alternativ till att använda de befintliga sjötipparna för att klara bortforsling av snö i innerstaden. Alternativet att transportera snön från innerstaden till landupplag utanför innerstaden skulle innebära långa transportsträckor med utsläpp av luftföroreningar och bullerproblem som följd och samtidigt försämrad möjlighet att klara framkomlighet och säkerhet.

Förfarandet med sjötippor förutsätter dispens från Naturvårdsverket eftersom snö kategoriseras som avfall enligt svensk tolkning av EU-direktiv. Naturvårdsverket beslutade i oktober 2010 om fortsatt dispens för sjötippning till och med 1 maj 2013.

Under hösten 2010 har ett intensivt arbete bedrivits för att identifiera platser för snöupplag i ytterstaden som beredskap för vintern 2010/2011.

Arbetet med att hitta platser för snöupplag har bedrivits genom intervjuer med teknisk personal inom stadsdelsförvaltningarna samt de tekniska förvaltningarna, vilka har lämnat förslag till ytor som på kort sikt skulle kunna användas till snöupplag. Varje plats har karakteriserats och värderats utifrån ett antal aspekter vilka bedömts som viktiga för bedömning av den framtida funktionen och användbarheten av platsen som snöupplag.

Nämndernas bedömning är att beredskapen för en sträng vinter i Stockholm innebär ett behov av att forsla bort och lägga upp cirka 350 000 m<sup>3</sup> snö totalt i ytterstaden. Motsvarande behov av bortforsling i innerstaden är cirka 600 000 m<sup>3</sup>, vilket enligt handlingsplanen för snö körs till sjötippor i innerstaden.

Vidare kan nämnas att föregående vinter kördes 800 000 m<sup>3</sup> i innerstaden till sjötipparna och cirka 500 000 m<sup>3</sup> i ytterstaden lades upp på land.

En utförlig beskrivning av inventerade platser finns i rapporten som bilagts detta ärende (bilaga 2).

Av redovisningen framgår att staden klarar de närmaste årens behov av snöupplag, men att det på några års sikt kommer att bli mycket problematiskt att klara snörika vintrar. Detta beroende på dels hur möjligheten att erhålla dispenser för tippningen i sjötippor utvecklar sig, dels stadens utveckling genom förtätningen av ytterstaden.

Problemen i ytterstaden kommer dessutom att öka dramatiskt efterhand som allt fler av dagens ytor på sikt riskerar att utgå som snöupplag samtidigt som den täta bebyggelsen medför ökat behov av att snön transporteras bort. Mot bakgrund av detta har berörda nämnder identifierat ett antal åtgärder.

- Undersöka möjligheten att använda Mälaren som sjötippplatser för ytterstaden.
- Undersöka möjligheterna att vintertid använda markområden som på lång sikt är avsatta som parker och naturreservat som tippplatser för ytterstaden.
- Undersöka möjligheten att vintertid använda del av Järvafältet för snödeponi.
- Kontoren ska följa utvecklingen internationellt för att om möjligt finna alternativa lösningar.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* anser att det är angeläget att staden arbetar aktivt för att hitta alternativ till sjötippningen. Kontoret ser därför positivt på det arbete som bedrivits av trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden. Kontoret konstaterar dock att det som nämnderna redovisar är en kortsiktig lösning på vinterväghållningen och deponeringen av snö. Det är därför angeläget med en långsiktig planering av snöhanteringen samt att hänsyn tas till vinterväghållning redan tidigt i planeringsskedet vid nyexploatering. Stadsledningskontoret anser också, mot bakgrund av svårigheterna att hitta större upplagsplatser för snön, att stadens inriktning måste vara att hitta ett flertal mindre platser för snödepåer med möjlighet till flexibel användning utifrån varierade behov under olika delar av året. Kontoret inser att staden även i framtiden kommer att vara beroende av sjötippning då det framförallt i innerstaden inte finns något acceptabelt alternativ. Kontoret anser i likhet med trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden att staden måste arbeta för att Sverige ska undanta snö från avfallsbegreppet. Kontoret framhåller slutligen att det är hela stadens ansvar att se till att långsiktigt lösa problematiken kring snödeponi, vilket kräver engagemang från samtliga nämnder i staden.

### *Våra synpunkter*

Redovisningen ger tydligt vid handen att staden kommer att få det problematiskt att klara snöbortforslingen på några års sikt. Detta är knutet dels till hur möjligheten att erhålla dispenser för tippningen i sjötippor utvecklar sig, dels stadens utveckling genom förtätningen av ytterstaden. I fråga om möjligheten till sjötippning delar vi

nämndernas och stadsledningskontorets uppfattning att Sverige i likhet med övriga Europa ska undanta snö från avfallsbegreppet. Trots omfattande utredningar finns inte något alternativ till tippning i sjötipping för innerstadens behov. Naturvårdsverket har gett staden fortsatt dispens för sjötippning t.o.m. 1 maj 2013. I motiveringen konstateras att halterna som uppmättes i ytvatten och sediment visar låga värden och understiger aktuella miljö kvalitetsnormer. Naturvårdsverket konstaterar därför att den aktuella tippningen av snö inte medför någon olägenhet för människors hälsa eller miljö.

Då ytterstaden förtätas innebär detta ett utökat behov av att transportera bort snön. Detta är en viktig fråga att beakta så att vi inte bygger en stad där möjligheterna till samhällsviktiga transporter riskerar att upphöra vintertid och vid stora snömängder.

Utifrån nämndernas redovisning kan konstateras att en stor del av de platser för landdeponi som föreslås i ärendet redan inom ett par år inte kommer att vara tillgängliga längre, i huvudsak beroende på planerad exploatering. Det är nödvändigt att staden redan nu skaffar sig en beredskap för att ersätta dessa. Stockholm behöver en långsiktig planering av snöhanteringen och att hänsyn tas till vinterväghållning redan tidigt i planeringsskedet vid nyexploatering, dels för att kunna säkra en god vinterväghållning i området, dels för att kunna ersätta eventuella befintliga landdepåer i det område som omfattas av exploateringen. Detta kräver också ett större deltagande från olika intressenter tidigt i processen.

Det är därför positivt att exploateringsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden arbetar vidare med att ta fram ett fördjupat underlag som belyser hur markanvändningen kan kombineras med den nödvändiga beredskapen för att klara stadens funktioner under vinterförhållanden. Vi delar även stadsledningskontorets synpunkter i denna fråga att, då det kommer att bli svårt att identifiera tillräckligt många större uppläggningsplatser, stadens inriktning måste vara att hitta ett flertal mindre platser för snödepåer med möjlighet till flexibel användning utifrån varierade behov under olika delar av året. Snö bör dock inte dumpas i naturreservat. Det är även viktigt att understryka att det är hela stadens ansvar att se till att långsiktigt lösa problematiken kring snödeponi, vilket kräver engagemang från samtliga nämnder i staden. Vi delar stadsledningskontorets uppfattning att en viktig del av detta är att arbeta fram en tydlig kommunikationsstrategi gentemot medborgarna för att öka förståelsen för att ytor tas i bruk för snödeponi.

Slutligen är det också angeläget med fortsatta mätningar av föroreningar både när det gäller sjötippning och lagring av snö i landdepåer.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Anmälan av lägesrapport om samverkan inom staden för att finna landdepåer för snö inom ramen för miljövänlig vinterväghållning godkänns.

Stockholm den 25 februari 2011

STEN NORDIN

ULLA HAMILTON

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Rapport - Samverkan för staden att finna landdepåer för snö inom ramen för miljövänlig vinterväghållning

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet *Per Bolund* (MP) enligt följande.

Vi är kritiska till att redovisningen så starkt fokuserar på sjötippning. Det behövs en kombination av lösningar. Tippning av snö i Riddarfjärden ska undvikas, det är inte acceptabelt att basera snöhanteringen på dispens från Naturvårdsverket. Deponi av snö ska inte ske i naturrenservat för att undvika negativ påverkan i dessa områden.

Ärendet visar snöhanterings komplexitet, men även på behovet av kompletterande åtgärder.

I stadsplaneringen måste även behovet av ytor för teknisk försörjning beaktas tydligare än hittills. Det måste också finnas beredskap inför extrema vädertyper och nederbördsförändringar.

En inriktning bör vara att lokalisera många mindre upplagsplatser så att snön kan lagras lokalt för att undvika långa transporter med lastbil. Borttransport med pråm skulle kunna vara ett alternativ.

Framtagandet av det fördjupade underlaget bör göras i nära samarbete med Stockholm Vatten AB eftersom smältvattnet från snöupplagen berör bolagets ansvar och kompetensområde.

Andra städer använder snö som en resurs för fjärrkyla. Stockholm behöver arbeta mer aktivt för att finna sådana lösningar.

## ÄRENDET

Trafik- och renhållningsnämnden godkände i december 2010 ärendet ”Samverkan inom staden för att finna landdepåer för snö inom ramen för miljövänlig vinterväghållning”. I januari 2011 godkände exploateringsnämnden samma ärende.

I samband med kommunfullmäktiges budget för 2010 fick trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden i uppdrag att samarbeta för att uppnå ett miljömässigt hållbart omhändertagande av snömassor.

I juni 2010 godkände trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden en arbetsmodell där olika aktörer i samverkan ger förslag till ett stort antal platser som kan användas för tippning av snö. I stället för några få mycket stora landupplag föreslogs att ett stort antal av varierande storlek tas fram för att klara framtida behov av snöbortforsling. Av miljöskäl bör korta transportvägar eftersträvas och ingen snö tillåtas köras in till sjötipparna i innerstaden, vilket tidigare varit nödvändigt.

Trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden konstaterade att det inte fanns något realistiskt alternativ till att använda de befintliga sjötipparna för att klara bortforsling av snö i innerstaden. Alternativet att transportera snön från innerstaden till landupplag utanför innerstaden skulle innebära långa transportsträckor med utsläpp av luftföroreningar och bullerproblem som följd och samtidigt försämrade möjlighet att klara framkomlighet och säkerhet.

Förfarandet med sjötippor förutsätter dispens från Naturvårdsverket eftersom snö kategoriseras som avfall enligt svensk tolkning av EU-direktiv. Naturvårdsverket beslutade i oktober 2010 om fortsatt dispens för sjötippning till och med 1 maj 2013. I motiveringen konstaterades att halterna som uppmättes i ytvatten och sediment visar låga värden och understiger aktuella miljö kvalitetsnormer. Tippningen av snö från vinterväghållningen medför därför inte någon olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Under hösten 2010 har ett intensivt arbete bedrivits för att identifiera platser för snöupplag i ytterstaden som beredskap för vintern 2010/2011.

Arbetet med att hitta platser för snöupplag har bedrivits genom intervjuer med teknisk personal inom stadsdelsförvaltningarna samt de tekniska förvaltningarna, vilka har lämnat förslag till ytor som på kort sikt skulle kunna användas till snöupplag. En arbetsgrupp bildades med representanter från exploateringskontoret, miljöförvaltningen och stadsbyggnadskontoret under ledning av trafikkontoret. Arbetsgruppens uppgifter har varit att förankra bedömningar inom de egna organisationerna och bidra med expertkunskap för klassningar av föreslagna områden. Varje plats har karakteriserats och värderats utifrån ett antal aspekter vilka bedömts som viktiga för bedömning av den framtida funktionen och användbarheten av platsen som snöupplag. Aspekter som bedömts är kapacitet, avstånd till bostäder, upptagningsområde, buller/vibrationer, trafiksäkerhet, angöring, tillgänglighet och markförvaltning. Det har också bedömts hur lång tid som föreslagna platser kan disponeras för snöupplag med hänsyn till planerad eller alternativt markanvändning.

Nämndernas bedömning är att beredskapen för en sträng vinter i Stockholm innebär ett behov av att forsla bort och lägga upp cirka 350 000 m<sup>3</sup> snö totalt i ytterstaden. Motsvarande behov av bortforsling i innerstaden är cirka 600 000 m<sup>3</sup>, vilket enligt handlingsplanen för snö körs till sjötippor i innerstaden.

Vidare kan nämnas att föregående vinter kördes 800 000 m<sup>3</sup> i innerstaden till sjötipparna och cirka 500 000 m<sup>3</sup> i ytterstaden lades upp på land.

## **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 20 januari 2011 enligt kontorets förslag.

1. Exploateringsnämnden godkänner redovisningen och lägesrapport som svar på uppdraget.
2. Exploateringsnämnden uppdrar åt kontoret att arbeta vidare med att hitta en långsiktigt hållbar lösning för snöbortforslingen.

## **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 14 december 2010 enligt kontorets förslag.

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets redovisning och lägesrapport som svar på uppdraget.
2. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar lägesrapporten till kommunstyrelsen för beaktande vid fastställande av handlingsprogram för vinterväghållning.
3. Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar åt kontoret att arbeta vidare med att hitta en långsiktigt hållbar lösning för snöbortforslingen.

*Reservation* anfördes av Kajsa Stenfelt (V) med hänvisning till sitt förslag, *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Mats Lindqvist (MP), *bilaga 1*.

**Exploateringskontorets och trafikkontorets** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 4 november 2010 har i huvudsak följande lydelse.

### *Resultat*

I nedanstående tabell 1 framgår samtliga platser som inventerats och klassificeras av arbetsgruppen. De platser som fått klassningen A- platser är sådana som kontoret kommer att utnyttja som snödepå de närmaste åren eller så länge de är disponibla för detta ändamål. A-platserna är dimensionerade för att ta hand om en normalkall vinter motsvarande vintrarna 2002 och 2006, men inte fullt ut att ta hand om mängderna föregående vinter. I tabellen har noterats statusen vad gäller planerad markanvändning och antal år som platsen bedöms kunna användas som snödepå.

De platser som har betecknats som B- platser är sådana som inte kommer att användas i ett första skede och enbart om A- platserna blir fyllda med snö och inte kan ta emot mer. B-platserna är mindre lämpliga och får utgöra en reserv vid mycket stora snömängder.

C- platserna är i nuläget inte användbara för snölagring, utan får utgöra en slags reservplatser för framtiden med syfte att på sikt ersätta A-platser som inte längre är tillgängliga på grund av exploatering, eller annan användning. Dessa platser måste rustas upp, kompletteras eller förändras innan de kan bli aktuella som snödepåer. I vissa fall kommer de att ha exploaterats innan de blivit aktuella för snö.

**Tabell 1**

Inventerade och klassificerade platser för snölagring på land

Område, klassning	Yta och kapacitet	Tillgänglighet
<b>Västerort, A-yltor</b>		
1. Cirkusplatsen, Grimstagatan	11 000 m <sup>2</sup> , 28 000 m <sup>3</sup>	Markanvisningsansökan är inlämnad
2. Blomsterkungsvägen/Lövstavägen	6 500 m <sup>2</sup> , 17 500 m <sup>3</sup>	Markanvisning planeras
3. Spångavägen	11 000 m <sup>2</sup> , 28 000 m <sup>3</sup>	Ingen annan användning på kort sikt
4. Bällstavägen	23 000 m <sup>2</sup> +, 65 000 m <sup>3</sup> +	Annan markanvändning planerad
5. Kvarnbacksvägen	3 000 m <sup>2</sup> , 8 000 m <sup>3</sup>	Annan markanvändning planerad
6. Åkeshovsvägen	4 500 m <sup>2</sup> , 12 000 m <sup>3</sup>	Annan markanvändning under utredning
7. Finspångsgatan	3 400 m <sup>2</sup> , 9 500 m <sup>3</sup>	Ingen annan på kort sikt
8. Akallalänken	1 700 m <sup>2</sup> , 4 500 m <sup>3</sup>	Tillgänglig för snö, naturreservat
<b>Summa idag</b>	64 100 m <sup>2</sup> , 172 500 m <sup>3</sup>	
<b>Summa om 3 år</b>	64 100 m <sup>2</sup> , 172 500 m <sup>3</sup>	
<b>Summa om 5 år</b>	16 100 m <sup>2</sup> , 42 000 m <sup>3</sup>	

<b>Västerort, B-yltor</b>		
9. N. Kolonnvägen	6 200 m <sup>2</sup> , 17 500 m <sup>3</sup>	Ingen annan användning på kort sikt
10. Småbrukarvägen/Arrendevägen	8 800 m <sup>2</sup> , 23 000 m <sup>3</sup>	Ingen annan på kort sikt
11. Golfbana	7 000 m <sup>2</sup> , 18 000 m <sup>3</sup>	Annan markanvändning planerad
12. Maltesholmsbadets P-plats	1 500 m <sup>2</sup> , 4 000 m <sup>3</sup>	Ingen annan användning på kort sikt
<b>Summa idag</b>	23 500 m <sup>2</sup> , 62 500 m <sup>3</sup>	
<b>Summa om 3 år</b>	16 500 m <sup>2</sup> , 44 500 m <sup>3</sup>	
<b>Summa om 5 år</b>	16 500 m <sup>2</sup> , 44 500 m <sup>3</sup>	

<b>Västerort, C-yltor</b>		
13. Bällsta lövtipp	3 000 m <sup>2</sup> , 7 500 m <sup>3</sup>	Används som lövtipp
14. Frodevägen	28 000 m <sup>2</sup> , 75 000 m <sup>3</sup>	Annan markanvändning planerad

15. Avestagatan	2 300 m <sup>2</sup> , 6 000 m <sup>3</sup>	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
<b>Summa idag</b>	33 300 m <sup>3</sup> , 88 500 m <sup>3</sup>		
<b>Summa om 3 år</b>	33 300 m <sup>2</sup> , 88 500 m <sup>3</sup>		
<b>Summa om 5 år</b>	5 300 m <sup>2</sup> , 13 500 m <sup>3</sup>		

<b>Söderort, A-tytor</b>			
16. Vinterviken	8 500 m <sup>2</sup> , 22 000 m <sup>3</sup>	Tillgänglig för snö	5+ år
17. Slättgårdsvägen/ Bredängsvägen	4 000 m <sup>2</sup> , 10 000 m <sup>3</sup>	Annan markanvändning planerad	3-5 år
18. Parkering Hägerstensbadet	2 800 m <sup>2</sup> , 7 500 m <sup>3</sup>	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
19. Årstälänken	16 000 m <sup>2</sup> , 45 000 m <sup>3</sup>	Detaljplanering pågår	1-3 år
20. Råbyvägen	2 000 m <sup>2</sup> , 5 000 m <sup>3</sup>	Annan markanvändning planerad	5+ år
21. Rågsvedsvägen	2 200 m <sup>2</sup> , 5 500 m <sup>3</sup>	Markanvisning planeras	1-3 år
22. Bägersta byväg	4 000 m <sup>2</sup> , 10 000 m <sup>3</sup>	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
23. Sköndalsvägen	8 500 m <sup>2</sup> , 20 000 m <sup>3</sup>	Detaljplan finns	1-3 år
24. Flygledargatan	5 000 m <sup>2</sup> , 11 000 m <sup>3</sup>	Ingen annan användning på kort sikt	3-5 år
25. Ericsson	1 100 m <sup>2</sup> , 2 500 m <sup>3</sup>	Annan markanvändning planerad	1-3 år
26. Magelungsvägen	8 200 m <sup>2</sup> , 21 000 m <sup>3</sup>	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
27. Tallkrogsvägen 37/Nynäsv.	2 600 m <sup>2</sup> , 6 500 m <sup>3</sup>	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
28. Rusthållarvägen x 2	5 300 m <sup>2</sup> , 14 000 m <sup>3</sup>	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
29. Fryckdalsbacken	800 m <sup>2</sup> , 2 200 m <sup>3</sup>	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
<b>Summa idag</b>	68 800 m <sup>2</sup> , 182 200 m <sup>3</sup>		
<b>Summa om 3 år</b>	43 200 m <sup>2</sup> , 109 200 m <sup>3</sup>		
<b>Summa om 5 år</b>	34 200 m <sup>2</sup> , 88 200 m <sup>3</sup>		

<b>Söderort, B-tytor</b>			
30. Johanneshovsvägen	2 500 m <sup>2</sup> , 6 500 m <sup>3</sup>	Annan markanvändning planeras	1-3 år
31. Parkeringen Sättrabadet	1 500 m <sup>2</sup> , 4 000 m <sup>3</sup>	Tillgänglig för snö, naturreservat	5+ år
32. Bredängs camping	1 800 m <sup>2</sup> , 4 500 m <sup>3</sup>	Tillgänglig för snö, naturreservat	5+ år
33. Parkering Bredängsbadet	2 000 m <sup>2</sup> , 5 000 m <sup>3</sup>	Tillgänglig för snö, naturreservat	5+ år
34. Gubbängsfältet	17 000 m <sup>2</sup> , 40 000 m <sup>3</sup>	Annan markanvändning planerad	3-5 år
35. Bastuhagsvägen	1 500 m <sup>2</sup> , 4 500 m <sup>3</sup>	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
36. Flatenvägen	500 m <sup>2</sup> , 1 300 m <sup>3</sup>	Tillgänglig för snö, naturreservat	5+ år



		servat	
37. Västberga industriområde	7 600 m <sup>2</sup> , 20 000 m <sup>3</sup>	Annan markanvändning planerad	3-5 år
<b>Summa idag</b>	34 400 m <sup>2</sup> , 85 800 m <sup>3</sup>		
<b>Summa om 3 år</b>	31 900 m <sup>2</sup> , 79 300 m <sup>3</sup>		
<b>Summa om 5 år</b>	7 300 m <sup>2</sup> , 19 300 m <sup>3</sup>		

<b>Söderort, C-tytor</b>			
38. Skärholms gård	1 200 m <sup>2</sup> , 3 000 m <sup>3</sup>	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
39. Liljeholmshamnen	100 000 m <sup>3</sup>	Sjötipp, kräver dispens	5+ år
40. Årstafältet 1	18 000 m <sup>2</sup> , 45 000 m <sup>3</sup>	Detaljplanering pågår	1-3 år
41. Årstafältet 2	4 200 m <sup>2</sup> , 10 000 m <sup>3</sup>	Detaljplanering pågår	1-3 år
42. Årstafältet 3	11 000 m <sup>2</sup> , 28 000 m <sup>3</sup>	Detaljplanering pågår	1-3 år
43. Magelungsvägen	9 300 m <sup>2</sup> , 24 000 m <sup>3</sup>	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
44. Grossistvägen	13 700, 35 000 m <sup>3</sup>	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
45. Fyrskpeppsvägen	3 200 m <sup>2</sup> , 8 000 m <sup>3</sup>	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
46. Skarpaby	4 000 m <sup>2</sup> , 10 000 m <sup>3</sup>	Annan markanvändning planerad	3-5 år
47. Skrubba Malmväg	5 500 m <sup>2</sup> , 14 500 m <sup>3</sup>	Annan markanvändning planerad	1-3 år
48. Ågesta Broväg/Perstorpsvägen	11 500 m <sup>2</sup> , 30 000 m <sup>3</sup>	Annan markanvändning planerad	3-5 år
49. Högdalen- Örbyleden	20 000 m <sup>2</sup> , 50 000 m <sup>3</sup>	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
50. Parkering Essingeleden	2 000 m <sup>2</sup> , 4 500 m <sup>3</sup>	Ingen annan användning på kort sikt	5+ år
<b>Summa idag</b>	103 600 m <sup>2</sup> , 262 000 m <sup>3</sup>		
<b>Summa om 3 år</b>	64 900 m <sup>2</sup> , 164 500 m <sup>3</sup>		
<b>Summa om 5 år</b>	49 400 m <sup>2</sup> , 124 500 m <sup>3</sup>		

Sammanställningen visar att i Västerort uppgår A-tytorna till ca. 170 000 m<sup>3</sup>, B-tytorna ca. 62000 m<sup>3</sup> samt C-tytorna till ca. 88 000 m<sup>3</sup>. Motsvarande siffror för Söderort är A-tytor 180 000 m<sup>3</sup>, B-tytor 85 000 m<sup>3</sup> samt C-tytor 260 000 m<sup>3</sup>. Volymerna är uppskattade med en bedömd höjd på snöupplaget av 3 meter samt en korrigering för att vissa ytor måste disponeras för in och ut- passage av transporterna.

De mängder som klassats som A- tytor beräknas kunna klara att ta hand om en normalkall vinter motsvarande situationen 2002 och 2006, men inte vintern 2009-2010. En sådan vinter kräver att även B-tytorna utnyttjas.

*Trafikkontorets och exploateringskontorets synpunkter*

#### **Nuvarande handlingsplan**

Den nu gällande handlingsplanen för vinterväghållning beslutades av trafik- och renhållningsnämnden i december 2007 med vissa tillägg genom beslut i juni 2010 i ärendet ”Uppföljning och redovisning av vinterväghållningsinsatserna vintern 2009-2010 samt förslag till

förbättringar av stadens vinterväghållning”. Grundprincipen i handlingsplanerna utgår från minimera transportsträckorna för bortkörningen av snö.

De utredningar som utförts under årens lopp visar att snötippningen i sjötippor eller på land inte medför någon negativ miljöpåverkan. Samtliga gränsvärden och normer för risk för negativ miljöbelastning underskrids med stora marginaler. Djupare analyser visar att det är sand och stenmaterial som naturligt innehåller spårämnen i form av olika metaller som analyseras. I stället är det de transporter som måste ske med snön som utgör miljöbelastningen. Snöhanteringen skapar dock ett stadsbildsmässigt och estetiskt problem som måste hanteras på ett förnuftigt sätt. Med hänsyn till miljön är det önskvärt att transporterna minimeras.

Detta innebär att innerstadens behov av bortforsling av snö bör ske till de närbelägna sjötippplatserna i innerstaden samt att ytterstadens behov tillsvidare kan tillgodoses genom landbase-erade depåer i ytterstaden. Tippningen i de fyra sjötipporna i innerstaden (s.k. dumpning) kräver dispens från naturvårdsverket eftersom snö betraktas som avfall enligt den svenska tolkningen av EU-direktiv. Trafikkontoret har dispens fram till maj 2013 för denna verksamhet.

Den inventering som utförts visar att redan om några år kommer ett stort antal ytor som kan utnyttjas de närmaste vintrarna för snöupplag att vara ianspråktaga för bostäder/ arbetsplatser. Detta innebär att vi i detta ärende inte kan redovisa en långsiktig lösning på vinterväghållningen och bortforslingen av snö. Arbetet måste därför fortsätta med inriktningen att ta fram mer långsiktiga lösningar.

### **Många anspråk på marken**

Stadens framtida tillväxt enligt vision 2030 innebär ytterligare förtätning av tillgänglig mark för bostäder, arbetsplatser och evenemang av olika slag. Den ökande befolkningen medför ett ökat tryck på nya bostäder. Den nyligen antagna Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm ger uttryck för detta bland annat genom att samtliga närförorter från Hammarbyhöjden till Mariehäll markerats som del av den centrala stadens utveckling. En utveckling som staden hoppas skall leda till ett mer hållbart samhälle sett ur både miljömässig, ekonomisk och social synvinkel.

Detta medför ökande behov av att köra ut snön och ökade transporter till snötippplatserna. Tillgången på tillräckliga ytor som kan utnyttjas för att tillfälligt lagra snö i avvaktan på kommande värmeperiod kommer att minska och måste ersättas med en ny strategi för vinterväghållning om framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet skall kunna säkras. Stadens utveckling innebär att det är nödvändigt att redan i program och planarbetet hänsyn tas till möjligheten att klara en fungerande väghållning såväl sommar som vinter.

### **Dagens problem måste hanteras**

Resultatet av arbetet visar att det är möjligt att få fram platser som kan fungera de närmaste åren som snöupplag för ytterstadens behov. Flertal av platserna kommer inte att vara användbara som snödepåer när behovet uppstår på grund av pågående detaljplanering för arbetsplatser och bostäder. Vi konstaterar att de två största depåerna Bällstavägen och Årstälänken är planerade för ändrad markanvändning. Årstafältet är i en fas av detaljplanering för bostäder och arbetsplatser samt parkområden av hög kvalitet, vilket innebär att nuvarande plats är tillgänglig för snö endast ytterligare 2 till 3 år, men därefter inte kan komma i fråga som snödepå.

Platsen invid Bällstavägen utgör den i särklass största enskilda snödepån för att ta hand om snö från västerort. Området planeras dock för verksamheter som evakueras från Ulvsunda industriområde vilket medför att platsen inom en nära framtid inte längre kommer vara tillgänglig för snö.

Inventeringen visar att övriga platser för snödepåer i västerort är av låg kapacitet för att ta emot snö. De platser som tidigare kunnat utnyttjas t.ex. Johannelunds- området och Annedal är under bostadsproduktion och har utgått som snödepåer. Dessa två platser tog hand om ca 100 000 m<sup>3</sup> snö tidigare år.

Även i söderort kan liknande utveckling som den som ses i västerort konstateras. Årstafältet utgör den enskilt största snölagringen men kommer inte att kunna utnyttjas när bostadsproduktionen startar. Samtidigt vet vi av erfarenhet att söderort ofta drabbas av betydligt större snömängder än övriga delar av staden. Av tabellen framgår att A-ytorna om 5 år endast klarar att lagra 85 000 m<sup>3</sup> snö. B-ytorna bidrar med ytterligare 20 000 m<sup>3</sup> men den samlade kapaciteten är helt otillräcklig för att klara en acceptabel standard på vinterväghållningen.

Ett möjligt alternativ skulle kunna vara Högdalen-Örbyleden, området 49, invid Örbyleden som disponeras av stadsdelen för närvarande. Området kan på sikt efter vissa markberedningsåtgärder kunna användas som primär upplagsplats för snö ett sk A-område.

Kontoren konstaterar också att en av de viktigaste snödepåerna, den vid Vinterviken, anser stadsdelsnämnden inte bör komma i fråga som snölager. Stadsdelen anser att snötippen ger ett störande intryck för människor som rör sig i området. Kontoren konstaterar att alternativet för denna plats för snölager är transport till någon av innerstadens sjötippor. Vinterviken betjänar snabbspårvägens ytor inom Gröndal samt Liljeholmens kollektivtrafikstation. Snöbortforslingen är därför helt nödvändig för en fungerande kollektivtrafik. Frågan är om snöbortforslingen skall utföras genom transport till Stadsgården ca 18 km t.o.r. eller till Vinterviken 1 km t.o.r. Trafikkontoret anser att Vinterviken skall kunna användas på det sätt som skett tidigare snörika vintrar.

De platser som använts för upplag till snö måste återställas för att möjliggöra flera funktioner under perioder då de inte utnyttjas för snötippning. Exempel på sådan alternativ användning är evenemangsplatser, rekreationsområden av enklare slag eller ytor för mellanlagring av tekniska material och maskiner för kommunal-teknisk verksamhet. Vid alternativa användningar krävs i vissa fall kvalificerad återställning efter vintern.

#### *Trafikkontorets och exploateringskontorets förslag*

##### **En långsiktig lösning krävs.**

Av redovisningen framgår att staden klarar de närmaste årens behov av snöupplag, men att det på några års sikt kommer att bli mycket problematiskt att klara snörika vintrar. Detta beroende på dels hur möjligheten att erhålla dispenser för tippningen i sjötippor utvecklar sig dels staden utveckling genom förtätningen av ytterstaden. I fråga om möjligheten till sjötippning är det kontorens uppfattning att Sverige i likhet med övriga Europa skall undanta snö från avfallsbegreppet. Något alternativ till tippning i sjötippor för innerstadens behov finns inte trots omfattande utredningar.

Problemen i ytterstaden kommer dessutom att öka dramatiskt efterhand som allt fler av dagens ytor på sikt riskerar att utgå som snöupplag samtidigt som den täta bebyggelsen medför ökat behov av att snön transporteras bort. Vi konstaterar att det inte kan vara stadens planeringsinriktning att bygga en stad där möjligheterna till samhällsviktiga transporter riskerar att upphöra vintertid och vid stora snömängder. Kontoren bör därför ta fram fördjupat underlag som belyser hur markanvändningen kan kombineras med den nödvändiga beredskapen för att klara stadens funktioner under vinterförhållanden. Nedanstående frågeställningar bör studeras vidare

- Undersök möjligheten att använda Mälaren som sjötippplatser för ytterstaden.
- Undersöka möjligheterna att vintertid använda markområden som på lång sikt är avsatta som parker och naturreservat som tippplatser för ytterstaden.
- Undersöka möjligheten att vintertid använda del av Järvafältet för snödeponi.
- Kontoren skall följa utvecklingen internationellt för att om möjligt finna alternativa lösningar.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 28 januari 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att det är av avsevärd vikt för staden att hitta en långsiktigt hållbar lösning för snöbortforslingen. En god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet i staden för gång- cykel och biltrafikanter, kollektivtrafik och näringslivets transporter förutsätter en god vinterväghållning. I takt med att staden växer blir det också allt svårare att hitta platser att lagra snön samtidigt som förtätningen av staden ställer nya krav på t.ex. renhållningen.

Stadsledningskontoret anser att det behövs en övergripande strategi för snöhanteringen i staden, där långsiktighet och systematik är viktigt för att säkra en god vinterväghållning. Av en sådan strategi bör framgå metoder och inriktning för stadens snöhantering, inkluderat snöröjning och deponi av snö. Det är också viktigt att det framgår hur dessa samverkar, exempelvis påverkar val av halkbekämpningsmetoder kvaliteten och innehållet i den snö som sedan ska deponeras. Det är också viktigt att belysa konsekvenserna av vald snöhanteringsstrategi utifrån ekonomi, miljö, framkomlighet och trafiksäkerhet.

Stadsledningskontoret anser att det är långsiktigt problematiskt att staden är beroende av sjötippning, vilket inte är tillåtet utan kräver dispens från 15 kap 31 § miljöbalken, som medför osäkerheter i stadens planering och bland annat kräver resurser i samband med dispensprocessen. Därför att det är angeläget att staden arbetar aktivt för att hitta alternativ till sjötippningen. Kontoret ser därför positivt på det arbete som bedrivits av trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden i syfte att finna landdepåer för snö inom ramen för miljövänlig vinterväghållning.

Kontoret konstaterar dock att det som nämnderna redovisar är en kortsiktig lösning på vinterväghållningen och deponeringen av snö. Utifrån nämndernas redovisning kan konstateras att en stor del av de platser för landdeponi som föreslås i ärendet redan inom ett par år inte kommer att vara tillgängliga längre, i huvudsak beroende på planerad exploatering. Det är nödvändigt att staden har en beredskap för att på sikt ersätta dessa. Det är därför angeläget med en långsiktig planering av snöhanteringen samt att hänsyn tas till vinterväghållning redan tidigt i planeringsskedet vid nyexploatering, dels för att kunna säkra en god vinterväghållning i området och dels för att kunna ersätta eventuella befintliga landdepåer i det område som omfattas av exploateringen. Detta kräver också ett större deltagande från olika intressenter tidigt i processen.

Kontoret inser att staden även i framtiden kommer att vara beroende av sjötippning då det framförallt i innerstaden inte finns något acceptabelt alternativ. Kontoret anser i likhet med trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden att staden måste arbeta för att Sverige ska undanta snö från avfallsbegreppet.

Stadsledningskontoret anser också, mot bakgrund av svårigheterna att hitta större upplagsplatser för snön, att stadens inriktning måste vara att hitta ett flertal mindre platser för snödepåer med möjlighet till flexibel användning utifrån varierade behov under olika delar av året. Av central vikt i sökandet av möjliga landdeponier bör vara ett lokalt perspektiv, dvs. att hitta deponiplatser i närområdet i syfte att minimera transporter. Detta är viktigt både ur ett miljömässigt perspektiv men också ur ett framkomlighets och trafiksäkerhetsperspektiv. Andra parametrar att beakta är kostnader för omställning, markens beskaffenhet, avrinningsförhållanden, stadsmiljöförhållanden m.m.

Kontoret vill framhålla att det är hela stadens ansvar att se till att långsiktigt lösa problematiken kring snödeponi, vilket kräver engagemang från samtliga nämnder i staden. Kontoret anser det också nödvändigt med ett ökat samarbete kring vinterväghållning mellan staden och externa aktörer såsom Trafikverket, SL, och fastighetsägare m.fl. för att garantera god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet i hela staden. Stadsledningskontoret anser också att det behövs en tydlig kommunikationsstrategi gentemot medborgarna för att öka förståelsen för att ytor tas i bruk för snödeponi.

Stadsledningskontoret vill också framhålla vikten av att löpande följa upp effekter och konsekvenser av stadens handlingsplan för vinterväghållning och komplettera denna i takt med förändrade förutsättningar. Det är också angeläget med fortsatta mätningar av föroreningar både när det gäller sjötippning och lagring av snö i landdepåer.

Stadsledningskontoret är positivt till de av trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden beslutade områdena för vidare utredning, undersöka möjligheten att använda Mälaren som sjötippplatser för ytterstaden, undersöka möjligheterna att vintertid använda markområden som på lång sikt är avsatta som parker och naturreservat som tipplatser för ytterstaden samt att undersöka möjligheten att vintertid använda del av Järvafältet för snödeponi.

I förslaget ingår också att trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden ska följa utvecklingen internationellt för att om möjligt finna alternativa lösningar. Stadsledningskontoret anser också att det bör utredas möjligheterna att tillgodogöra sig snön på något sätt, exempelvis nyttja snön för t.ex. fjärrkyla. Det är också angeläget att vidareutveckla dagens metoder för både sjötippning och deponering på land.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att anmälan från trafik- och renhållningsnämnden av lägesrapport om samverkan inom staden för att finna landdepåer för snö inom ramen för miljövänlig vinterväghållning godkänns.

## Trafik- och renhållningsnämnden

*Reservation* anfördes av Kajsa Stenfelt (V) med hänvisning till sitt förslag till beslut enligt följande.

1. Lägesrapporten godkänns delvis.
2. Nämnden fastslår att sjötippning ska undvikas och att ingen tippning i Mälaren ska tillåtas.
3. Kontoret ges i uppdrag att ta fram en snöplan kopplad till stadens RISK och säkerhetsarbete
4. Kontoret får i uppdrag att gå vidare kring att hitta lösningar på hur man kan nyttja snön som energiresurs för fjärrkyla
5. Därutöver anfördes följande:

Att tippa snö i vattnet är – som kontoret påpekar – förbjudet enligt miljöbalken, och det är nödvändigt att Stockholms stad bygger sin snöhantering på en mer långsiktig lösning. Även om utsläppen inte leder till att gränsvärdena överskrids så är det självklart inte bra att man släpper ut salt och föroreningar från biltrafiken i vattnet.

Enligt prognoser för det framtida klimatet i Stockholm, framtagna för stadens RISK och säkerhetsarbete, så kan det förväntas generellt kortare men fler snörika vintrar.

Bristen på områden och platser där man i framtiden skulle kunna tippa bortforslad snö visar på en allvarlig problembild. Vi måste därför hitta nya sätt att hantera snön. Vi vill att kontoret går vidare och utreder på vilka sätt man kan använda snön som energiresurs för fjärrkyla.

*Särskilt uttalande* gjordes av Mats Lindqvist (MP) enligt följande.

Kontorets rapport visar till fullo snöhanteringens komplexitet, men även på behovet av kompletterande åtgärder.

Fortfarande så klarar man inom Stockholms stad inte av att åstadkomma en stadsplanering som även beaktar behovet av teknisk försörjning, utan alla ”tomma” områden kan – förr eller senare – bli föremål för exploatering. Vilket framför allt visar på en kompetensbrist hos stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret, men även på en brist på helhetssyn inom det rådande politiska styret. Möjligen så tror man att det går att implementera Östra Svealands klimatutveckling i Vision 2030?

I Trafikkontorets fortsatta arbete med att hitta en långsiktigt hållbar lösning för snöbortforslingen, så behöver man beakta fler ingångar till åtminstone dellösningar på snötippproblemen. Till exempel att i någon form koppla snötippbehovet till den alltmer ökande efterfrågan på fjärrkyla i Stockholm. Andra dellösningar skulle kunna vara att utnyttja den överskottsvarme som stadens båda krematorier producerar och som i dag till stora delar luftas bort. Vidare så finns det bergvärmepumpar, som med värmeslingor kan hålla särskilt utsatta platser snöfria till en betydligt lägre driftskostnad än traditionellt drivna värmeslingor under asfalt och betong.

Vidare så behöver kontoret i det fortsatta arbetet även skaffa sig tillgång till den kompetens och kunskap som finns inom Stockholm vatten AB. Dels helt enkelt därför att allt smält-

vatten från alla snötippor förr eller senare blir Stockholm vattens ansvar. Men även därför att Stockholm vatten kan svara på många av de frågeställningar som redovisas i bilagan Rapport – bilaga1, Snöplatser i ytterstaden. Till ett av flera exempel, rörande objekt 48, Ågesta Broväg, där Stockholm vatten säkert skulle kunna svara att ”Nej, det finns ingen vattenledning under det på kartan markerade området. Men det finns en dagvattenledning, som avvattnar Lysviksgatan med omnejd och som rinner till Drevviken.” Det påpekas mycket riktigt i texten till objekt 48 att avrinning till Drevviken kan ifrågasättas på grund av sjöns dåliga status. Men JUST DÄRFÖR har Stockholm vatten AB investerat i och anlagt en Dunkersanläggning (för rening av dagvatten) längst in i viken vid Sköndalsbro, samt flyttat utloppet av den ovan nämnda dagvattenledningen så att denna nu mynnar inne i Dunkersanläggningen.”

Lite mer samarbete mellan stadens egna olika aktörer i frågan vore inte skadligt! Slutligen så står vi fast vid att tippning av snömassor i Riddarfjärden inte ska tillämpas annat än i undantagsfall. För att använda kontorets egen klassificering: Riddarfjärden kan vara en C eller möjligen en B-yta. Men aldrig någonsin en A-yta. Inte i första hand därför att detta skulle vara ett miljöproblem, vi accepterar och godkänner kontorets redovisning av sjösnötippnings relativa ofarlighet. Men det är i högsta grad ett otrevlighetsproblem, som från Norr Mälarstrand och nedför Stockholms ström oroar och stör stockholmare och turister i gemen.