



PM 2011:147 RII (Dnr 303-479/2010)

Utvärdering av snöröjningen

Skrivelse från Carin Jämtin (S)

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Skrivelse från Carin Jämtin (S) om ”Utvärdering av snöröjningen” anses besvarad med vad som sagts i denna promemoria.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

I skrivelse den 24 februari 2010 framför Carin Jämtin (S) att det behövs en sammanhållen, oberoende och framåtsyftande utvärdering av årets insatser inom snöröjningsområdet. I skrivelsen föreslås att en oberoende utvärderingsgrupp tillsätts tillsammans med Banverket, SL, Vägverket och andra berörda parter samt att en ny beredningsplan för vinterväder tas fram. Det föreslås även att kommunstyrelsen ska erhålla en redovisning över hur risk för översvämningar i samband med snösmältning ska förebyggas och hanteras.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafik- och renhållningsnämnden för yttrande.

Stadsledningskontoret anser att det inte behövs någon ytterligare separat uppföljning av årets vinterväghållning utöver den av trafik- och renhållningsnämnden genomförda men anser att det är angeläget att staden tar lärdom av erfarenheterna från den gångna vintern för att utveckla stadens handlingsplan för vinterväghållning. Kontoret anser att det är angeläget att staden arbetar för att hitta alternativ till sjötippningen. Mot bakgrund av svårigheterna att hitta större upplagsplatser för snön måste inriktningen vara att hitta ett flertal mindre platser för snöupplag med möjlighet till flexibel användning utifrån varierade behov under olika delar av året.

Trafik- och renhållningsnämnden anser att den gångna vintern visar att det är nödvändigt att kunna arbeta långsiktigt med en handlingsplan för vinterväghållning. Den grundläggande frågan är huruvida staden kan fortsätta att använda sjötipparna för att klara behoven av snöbortforsling i innerstaden när detta behov uppstår. Nämnden anser i likhet med länsstyrelsen att det är mycket otillfredsställande att handlingsplanen måste grundas på ett förfarande som är förbjudet i lag. Målet med handlingsplanen kan dock inte vara att städa bort en årstid utan att klara storstadens grundläggande behov av transporter och kommunikation.

Mina synpunkter

Jag anser att trafik- och renhållningsnämndens utförliga redovisning i detta ärende tydligt beskriver organisation, arbetsfördelning och handlingsplan för vinterväghållning i staden. Vidare kan konstateras att trafik- och renhållningsnämnden såväl år 2010 som 2011 genomfört utvärderingar av innevarande års snöhantering. I utvärderingarna ingår redovisning av en enkät där svar erhållits från Storstockholms brandförsvaret, Länsstyrelsen i Stockholms län, Trafik Stockholm, AB Storstockholms Lokaltrafik och Polismyndigheten i Stockholms län. I uppföljningen redovisar trafik- och renhållningsnämnden också förslag på förbättringar av stadens vinterväghållning.

Vidare har en inventering av möjliga platser för landdepåer gjorts gemensamt av trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden och detta uppdrag har återrapporterats i kommunfullmäktige.

Det är mycket tydligt att hanteringen av stora snömängder i en växande storstad som Stockholm kräver en gemensam planering. Staden växer och förtätas och utrymmen för snöupplag blir färre. 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 jag nämndens uppfattning att Sverige i likhet med övriga Europa ska undanta snö från avfallsbegreppet. Trots omfattande utredningar finns inte något alternativ till tippning i sjötippor 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 miljökvalitetsnormer. Då ytterstaden förtätas innebär även detta ett utökad behov av att transportera bort snön.

Mot bakgrund av detta har exploateringsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden ett fortsatt uppdrag att arbeta 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. 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.

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

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Skrivelse från Carin Jämtin (S) om ”Utvärdering av snöröjningen” anses besvarad med vad som sagts i denna promemoria.

Stockholm den 6 oktober 2011

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Skrivelse av Carin Jämtin

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Roger Mogert* och *Tomas Rudin* (båda S) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Påbörja en oberoende utvärdering av stadens snöröjning i skrivelsens anda
2. Därutöver anföra

Under två vintrar har kostnaderna för stadens snöröjning med råge överskridit budget, samtidigt som problemen med stadens snöröjning eskalerat. Under vintern 2010/2011 var framkomligheten i staden begränsad, under perioder i den mån att all busstrafik ställdes in. De två senaste vintrarna har präglats av stora mängder snö och en ovanlig kyla. Det har ställt krav på stadens beredskap. Krav staden inte kunnat möta. Det är problematiskt. Stockholm kan inte stå stilla för att vintern är kallare än vanligt.

De stora snömängderna har precis som skrivelsen beskriver också skapat nya krav på hantering av bortforslad snö. Att, som majoriteten nu satt i system, dumpa snö i våra vatten i förhållande till är ingen lösning då det riskerar att skada Stockholms redan känsliga vattenmiljöer.

Staden måste ha beredskap för stora snömängder och långa perioder av kyla. Staden bör därför låta den oberoende utredningen ligga till grund för en ny beredskapsplan för vinterväghållning.

Majoriteten avvisar begäran om en bred utredning för att förbättra stadens snöröjning och höja kapaciteten med hänvisning till trafik- och renhållningsnämndens arbete. Mot bakgrund av hur snöröjningen fungerat eller inte fungerat de två senaste åren tillstyrker vi motionen. Vi tror att Trafik- och renhållningsnämnden kan ha nytta av ett större grepp på en fråga som blivit betydligt större och mer komplicerat de två senaste åren än vad staden är vana vid.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Karin Wanngård* och *Olle Burell* (båda S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson* och *Sara Pettigrew* (båda MP) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. att fastslå att sjötippning av ska undvikas och att tippning i Mälaren inte ska tillåtas
2. att ge berörda förvaltningar i uppdrag att arbeta för lösningar på hur staden kan använda snön som energiresurs för fjärrkyla
3. att därutöver anföra följande

De senaste två vintrarnas snömängder har varit extrema, men det är ändå viktigt att se till att det finns en långsiktigt fungerande organisation och för snörika vintrar. Prognoser för framtida klimat pekar på att klimatförändringarna skapar ett mer instabilt väder. Det måste finnas beredskap för sådana extrema vädertyper och nederbördsförändringar.

Sjötippning ska undvikas och tippning av snö i Mälaren ska inte tillåtas. Det är inte acceptabelt att basera snöhanteringen på dispens från Naturvårdsverket. Även om utsläppen inte leder till överskridna gränsvärden så är det självklart inte bra att släppa ut salt och föroreningar från biltrafiken i vattnet. Man måste därför hitta nya sätt att hantera snön. Därför måste Stockholm arbeta aktivt för att finna lösningar för att använda snön som energiresurs för fjärrkyla.

Vinterväghållning av cykelbanor ska ges högre prioritet och nya cykelbanor ska utformas så att snöplogningen kan göras enkel och rationell.

I stadsplaneringen måste även behovet av ytor för teknisk försörjning beaktas tydligare än hittills. Tillräckliga kommunaltekniska ytor måste säkras i både befintlig och planerad bebyggelse och dessa ytor bör ha flexibla användningsområden. Områden som avsätts för snöupplag på vintern, kan användas för lokalt omhändertagande av dagvatten under sommarhalvåret. Om ytorna bereds så att underlaget inte kommer till skada, kan de också användas för spontanidrott, odling, eller andra fritidsändamål. 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 också kunna vara ett alternativ.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh (V)* enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta att

1. Delvis instämma i borgarrådets synpunkter
2. Fastslå att sjötippning ska undvikas och att ingen tippning i Mälaren ska tillåtas
3. Utredda hur snön kan utnyttjas som energiresurs
4. Därutöver anföra följande

Trots de senaste vintrarnas extremt stora snömängder måste det till långsiktiga lösningar för tippning av stadens snö. Stockholms stad kan inte bygga sin verksamhet på dispenser från miljöbalkens regler. Staden måste hitta nya sätt att hantera snön. Vi vill att stadsledningskontoret i samverkan med trafikkontoret utreder på vilket sätt man kan använda snön som energiresurs för fjärrkyla.

ÄRENDET

I skrivelse den 24 februari 2010 framför Carin Jämtin (S) att det behövs en sammanhållen, oberoende och framåtsyftande utvärdering av årets insatser inom snöröjningsområdet. I skrivelsen föreslås att en oberoende utvärderingsgrupp tillsätts tillsammans med Banverket, SL, Vägverket och andra berörda parter. Att en ny beredskapsplan för vinterväder tas fram. Det föreslås även att kommunstyrelsen ska erhålla en redovisning över hur risk för översvämningar i samband med snösmältning ska förebyggas och hanteras.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafik- och renhållningsnämnden för yttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 juni 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret kan konstatera att trafik- och renhållningsnämnden gjort en uppföljning och redovisning av vinterväghållningsinsatserna vintern 2009-2010. I utvärderingen ingår redovisning av en enkät där svar erhållits från Stockholms brandförsvaret, Länsstyrelsen i Stockholms län, Trafik Stockholm, SL och Polismyndigheten i Stockholms län. I uppföljningen redovisar trafik- och renhållningsnämnden också förslag på förbättringar av stadens vinterväghållning.

Stadsledningskontoret anser inte att det behövs någon ytterligare separat uppföljning av årets vinterväghållning utöver den av trafik- och renhållningsnämnden genomförda men anser att det är angeläget att staden tar lärdom av erfarenheterna från den gångna vintern för att utveckla stadens handlingsplan för vinterväghållning. Stadsledningskontoret anser att det är långsiktigt ohållbart att staden är beroende av sjötippning, vilket inte är tillåtet utan kräver dispens från 15 kap 31 § miljöbalken och därmed medför osäkerheter i stadens planering och bland annat kräver resurser i samband med dispensprocessen. Kontoret anser därför att det är angeläget att staden arbetar för att hitta alternativ till sjötippningen. Stadsledningskontoret anser att mot bakgrund av svårigheterna att hitta större upplagsplatser för snön måste inriktningen vara att hitta ett flertal mindre platser för snöupplag med möjlighet till flexibel användning utifrån varierade behov under olika delar av året. Ytterligare del i att utveckla vinterväghållningen kan vara att utveckla befintliga processer, exempelvis se över nuvarande prioriteringsordning för att säkerställa god framkomlighet för i första hand utryckningstrafik och kollektivtrafik. En systematisk uppföljning av avtalen med entreprenörer är en annan viktig del.

En god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet i staden förutsätter en god vinterväghållning. Stadsledningskontoret anser att en förutsättning för detta är ett ökat samarbete kring vinterväghållning mellan staden och externa aktörer såsom SL, Banverket, Vägverket och fastighetsägare m.fl.

Stadsledningskontoret kan konstatera att vintern 2009-2010 medfört väsentligt ökade vinterväghållningskostnader för staden, där snöbortforslingen utgör en betydande del. I utveckling av stadens handlingsplan för vinterväghållning är det nödvändigt att de ekonomiska konsekvenserna för olika alternativ beaktas.

Stadsledningskontoret föreslår att skrivelsen ”Utvärdering av snöröjningen” av Carin Jämtin (s) anses besvarad med hänvisning till vad som sagts i stadsledningskontorets tjänste-

utlåtande.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 14 juni 2010 följande

- 1 Kontorets förslag godkänns i huvudsak.
- 2 Kontoret får i uppdrag att översända redovisningen till Miljödepartementet, Naturvårdsverket, Arbetsmarknadsdepartementet, Arbetsmiljöverket och berörda förvaltningar i staden.
- 3 Därutöver anføres följande:

Nämnden anser att kontorets redovisning sammanfattar bristerna i snöhanteringen och problematiken med bortforslingen av snö på ett bra sätt. Det är viktigt att berörda förvaltningar i staden och berörd myndighet och departement får redovisningen för kännedom så att respektive organ får ett samlat grepp om snöhanteringsproblematiken i Stockholm.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 maj 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Vintern 2009-2010 var en av de kallaste och snörikaste under senaste 25-årsperioden i Stockholm. Detta förhållande har påverkat stockholmarna och andra som vistas i staden på olika sätt. Många tycker att det var på tiden att det blev en ordentlig vinter för en gångs skull. Man kunde faktiskt åka skidor i Stockholmsområdet i nästan tre månader eller från nyår till slutet av mars.

För andra innebar vintern mycket stora påfrestningar och olägenheter. Antalet sjukhusbesök på grund av halkolyckor ökade, ont om parkeringsplatser, svårframkomligt för sopbilar och bussar när vallarna blev för höga och breda med minskad gatubredd som följd. Det senare var mest vanligt i förorterna. Trottoarerna i innerstaden var ofta bemängda av snö eller tidvis mycket hala och därmed svårframkomliga för alla, men särskild för dem med barnvagnar eller människor med rörelsehinder.

Under perioden 15 december 2009 till 31 mars 2010 föll det drygt 2 meter snö i söderort, 1,80 meter i innerstaden och 1,60 meter i västerort och detta utan att någon värmeperiod inträffade som kunde hjälpa till att smälta snön. Det är uppenbart att sådana förhållanden sätter vinterväghållningens organisation och handlingsförmåga på stora prov. Stockholmarna har kontaktat kontoret och framfört många synpunkter på hur vinterväghållningen utförs. Skrivelser har lämnats till kommunstyrelsen respektive trafik- och renhållningsnämnden med begäran om förbättrade möjligheter att bedriva vinterväghållning.

De största problemen drabbade dock den spårbundna kollektivtrafiken. Under flera dagar i februari var det enbart busstrafiken som fungerade när såväl pendeltåg som tunnelbana var inställda. Landshövdingen i Stockholms län har fått i uppdrag av regeringen att utreda orsaken till den dåliga funktionen för den spårbundna trafiken.

Det finns därför anledning att göra en genomgripande genomlysning av utfallet av vinterns insatser från både ekonomisk och teknisk/praktisk synpunkt. Vad har verksamheten

inneburit för människorna i Stockholm i olika avseenden och hur uppfattar andra aktörer som arbetar med olika samhällsfunktioner den gångna vintern.

Vi skall i denna rapport redovisa data om den gångna vintern samt belysa erfarenheter som erhållits av vinterns arbete. Fokus ligger på att analysera brister och styrkor i vår handlingsplan för vinterväghållning som beslutades av trafik- och renhållningsnämnden i december 2008. Denna redovisning kommer att sammantaget resultera i förslag till justeringar av handlingsplanen för vinterväghållningen.

Skrivelser

I skrivelse till kommunstyrelsen 2010-02-24 menar Carin Jämtin (s) att det är hög tid att staden genomför en sammanhållen oberoende utvärdering av årets insatser inom snöröjningsområdet. I skrivelsen framförs exempel på hur vintern har påverkat olika samhällsfunktioner negativt t.ex. tillgänglighet, halkfrihet mm. Orsaken till detta är enligt författaren till skrivelsen, en dålig organisation av vinterväghållningen, i förhållande till tidigare år då stadsdelsnämnderna ansvarade inom sina respektive områden för vinterväghållningen. Skrivelsen har remitterats till trafik- och renhållningsnämnden för yttrande senast 31 maj 2010. (Dnr T2010-440-0736).

Vid trafik- och renhållningsnämndens sammanträde 2010-02-08 överlämnades skrivelse rörande vinterns snöhantering med begäran om bättre lösningar på snötippningsproblematiken. Skrivelsen är undertecknad av representanter för samtliga partier i nämnden. En likalydande skrivelse lämnades vid exploateringsnämndens sammanträde 11 februari.

I skrivelserna framhölls att trafikkontoret och exploateringskontoret bör intensifiera arbetet för att hitta möjliga platser för landdepåer inom staden. I arbetet för att hitta lösningar på snötippningsproblematiken krävs att alla berörda förvaltningar medverkar konstruktivt. Kontoret bör återrapportera hur arbetet fortskrider under maj 2010.

Bakgrund

Tidigare utredning och beslut om snöhanteringen i Stockholm

Staden har vid flera tillfällen utrett alternativa lösningar för bortforslingen av snö.

Trafikkontoret genomförde under 2006 ett omfattande utredningsarbete som syftade till att belysa tekniska, ekonomiska, juridiska och miljömässiga konsekvenser av olika alternativ och metoder för att uppnå en miljöanpassad vinterväghållning. I utredningen ”Miljöbelastning av snöhantering i Stockholm” undersöktes bl.a. möjligheten att ersätta dåvarande sjötippning med olika landtippningsalternativ för att klara borttransport av snö från innerstaden. Tre alternativ studerades:

- Sjötippning som dittills, alt 1.
- Flera små landtippar + flera små snökylalager, alt 2.
- Två stora landtippar – norr och söder om Stockholm, alt 3.

Alternativ 2 innehöll sex landdeponier för ca 100 000 m³ var, högst 10 km från innerstaden. De områden som hade föreslagits av stadsdelsnämnderna var Farsta, Högdalen och i anslutning till Bromma flygplats. Vidare föreslogs ett bergtrum i Värtan för snökyla produktion och ytterligare två snökyla lager i Älvsjö och Farsta.

Alternativ 3 syftade till att anordna två stora landtippar för vardera ca 300 000 m³ inom 30 km från innerstaden. I söder föreslogs Skrubba ca 15 km från innerstaden. Norr om staden saknades förslag på plats.

Utredningen remitterades till ett antal nämnder och organisationer. De instanser som hade aktivt hantera snöbortforsling ansåg att det inte finns något alternativ till sjötippning för att klara framkomlighet, tillgänglighet och en rimlig ekonomi. Även från miljösynpunkt ansåg flera remissinstanser att det inte är förenligt med stadens miljömål att transportera snö från innerstaden till ytterstaden. Stockholm Vatten konstaterade att tippningen inte förväntas ge några mätbara förhöjningar av halterna vare sig i vattnet eller i sedimenten. Några stadsdelsnämnder, exploateringsnämnden och stadsbyggnadskontoret redovisade starka invändningar beträffande möjligheten att utnyttja föreslagna platser i ytterstaden till deponier. Förslaget till snölagring i bergtrum i Värtan avvisades på grund av aktuella bostadsplaner och att det inte var ekonomiskt försvarbart. Ekonomiska invändningar framkom även mot att utnyttja snön för fjärrkyla i Älvsjö.

Trafikkontoret bedömde efter remissbehandlingen, i tjänsteutlåtande den 30 oktober 2007, att staden måste ha beredskap för att kunna köra bort som mest ca 600 000 m³ snö från innerstaden för att klara en rimlig framkomlighet och säkerhet vid besvärliga snöförhållanden. Kontoret konstaterade att det i utredningsarbetet inte hade varit möjligt att peka ut lämpliga och invändningsfria områden där lagring av snö på land kan ske. Detta innebar att det då inte fanns något alternativ till dittillsvarande sjötippning för att klara innerstadens behov.

Trafikkontoret ansåg också att den från allmän synpunkt bästa metoden att klara bortforslingen av snö i innerstaden, när behovet uppstår, är sjötippning. Kontoret föreslog därför att sjötipparna i innerstaden behålls, men kompletteras med några mindre landtippor för att ersätta dåvarande transporter från ytterstaden till tipparna i innerstaden. Sjötipparna borde endast användas av stadens entreprenörer i innerstaden.

Kontoret föreslog dessutom att staden, utifrån den särskilda juridiska utredning som utförts och bifogats ärendet, bör verka för en översyn av den lagstiftning som skapar osäkerhet, motverkar god miljö och medför onödig byråkrati genom att snö betraktas som avfall.

Trafik- och renhållningsnämnden beslöt den 18 december 2007 enligt trafikkontorets förslag att godkänna kontorets redovisning och överlämna och åberopa kontorets utlåtande till kommunfullmäktige för fastställande. Nämnden gav vidare kontoret i uppdrag att arbeta med vinterväghållningen med den föreslagna inriktningen. Nämnden föreslog dessutom kommunstyrelsen att verka för en översyn av gällande lagstiftning i enlighet med kontorets förslag. Ärendet har ännu inte behandlats av kommunfullmäktige.

Handlingsplanen kräver dispens

Handlingsplanen förutsätter att innerstadens behov av borttransport av snö kan ske till de fyra sjötippor som sedan många år använts för detta ändamål. Förfarandet är i grunden förbjudet eftersom snö som transporteras med syfte att göra sig av med den betraktas som avfall. Enligt 15 kap.31 § miljöbalken föreskrivs förbud mot att dumpa avfall. Genom 15 kap. 33 § miljöbalken får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer genom beslut i det enskilda fallet medge dispens från 31 § om avfallet kan dumpas utan olägenhet för människors hälsa eller miljön. Trafikkontoret har efter ansökan till naturvårdsverket erhållit dispens för två år i taget. Senaste dispenser gäller till 1 maj 2010.

Dispensen ger kontoret tillstånd att tippa 600 000m snö i fyra sjötippor belägna vid Norr Mälarstrand, Blasieholmen, Värtan och Stadsgården. Ett stort antal villkor är förenade med dispensens bl.a. får bara snö från innerstaden tippas, ett omfattande kontrollprogram genomförs samt olika försiktighetsmått. Att tippa snö utan att ha dispens är ett miljöbrott med straffsanktioner. Kontoret har haft dispens sedan 2003, men det är osäkert om detta kommer att beviljas i fortsättningen.

Organisation och ansvarsfördelning

Stadsdelsnämnderna övertog huvudansvaret för bl.a. vinterväghållning från dåvarande gatu- och fastighetskontoret efter den s.k. stadsdelsreformen 1996-1997. Dåvarande gatu- och fastighetsnämnden behöll dock ansvaret för de kommunala trafiklederna och uppvärmda gatuytor, och de 24 stadsdelsnämnderna hade ansvaret för övriga områden d.v.s. huvud- och lokalgator, trappor samt gång och cykelvägar.

Trafikkontoret övertog det samlade ansvaret för vinterväghållning (och barmarksrenhållning) den 1 januari 2007. Överföringen från stadsdelarna skedde successivt den första vintern vilket innebär att stadsdelarnas upphandlingar och de entreprenörer som hade kontrakt fortsatte arbetet enligt gällande kontrakt. Stadsdelarnas personal skötte kontroll och uppföljning den första vintern på uppdrag av trafikkontoret.

Först efterföljande vinter fanns förutsättningar att ansvara för vinterväghållningen fullt ut, men fortfarande med de gamla kontrakten. I takt med att dessa löper ut sker ny upphandling, med trafikkontoret som upphandlande part. Av de 18 olika kontrakt, som trafikkontoret övertog, samt tre egna kontrakt för trafikleder, genomförts nya upphandlingar i takt med att de gamla kontrakten löper ut. I dessa upphandlingar kommer kontrakten att samordnas så att samma standard och kvalitet kommer att gälla oavsett var man bor. Dessutom är målsättning-

en att dela upp entreprenadområdena efter de behov av rationell väghållning som finns och inte efter geografiska gränser. I nuläget är det fyra olika entreprenörer som ansvarar för vinterväghållningen i staden. Samordningen av samtliga kontraktshandlingar samt rationalisering av driftområden från tidigare 21 områden till förhoppningsvis 12 områden för vinterväghållning och barmarksrenhållning planeras vara slutförd under 2013.

Ersättningen till entreprenörerna när det gäller vinterväghållning utgår i form av en fast säsongersättning, vilken regleras i förhållande till den totala nederbörden under vintern. I kontrakten ingår också en skyldighet för entreprenören att vid behov transportera bort snön till tipp. För detta arbete utgår extra ersättning. Denna upphandlingsmodell innebär att entreprenören tillhandahåller en basnivå för plogning, halkbekämpning och snöbortforsling som bygger på en beräknad normalvinter. Blir vintern avsevärt mildare kommer maskinutrustning och förare inte att utnyttjas. Om vintern blir snörik och kall måste ytterligare resurser kallas in av entreprenören med ersättningsnivåer som framgår av kontrakten.

Genomförande

Enligt kontraktsvillkoren skall plogning och halkbekämpning med salt eller sand och stenflis starta när snömängden överskrider 3 centimeter. Prioriteringsordningen är trafikleder och bussgator inklusive gång och cykelbanor, därefter övriga huvudgator inklusive gång och cykelvägar samt senast efter 10 timmar resterande bostadsgator inkl gång och cykelvägar samt trappor. Detta innebär att vissa prioriterade gator inklusive gång och cykelvägar kan plogas och/eller halkbekämpas 2 till 3 gånger på ett dygn.

Staden har sedan mitten av 1990- talet krav på att minimera saltmängden vid halkbekämpning. Detta innebär att saltlake eller saltlösning används på huvudvägnät och bussgator och sand eller flis på gång- och cykelytor samt på bostadsgator. Vid lägre temperaturer än - 7 grader används sand eller stenkross på samtliga ytor. Salter klarar inte av att smälta snön vid låga temperaturer. Denna vinter har det ofta varit sådana förhållanden att halkbekämpning med sand varit den enda möjliga metoden.

Detta förhållande kan beläggas med statistik för halkbekämpningsåtgärder som utförts på Södermalm denna vinter. Sammanlagt spreds 890 ton salt, 1860 ton sand och 2100 ton stenflis. Motsvarande mängder vintern 2008-2009 var 500 ton salt, 885 ton sand och 1030 ton flis, vilket innebär att sand och sten mer än fördubblades denna vinter. Sammanlagt i staden har det spridits ut 90 000 ton sand och stenkross, varav merparten på trottoarer och det lågtrafikerade vägnätet d.v.s. bostadsgator, gång och cykelvägar och torgytor. En stor del av dessa stenmaterial återfinns på platserna för snötippning.

Om det faller mer än 25 centimeter snö och prognosen visar fortsatt minusgrader måste bortforslingen av snö inledas i innerstaden eftersom det saknas utrymmen för att ta hand om den plogade snön. Detta inträffade redan den 22 december denna vinter, då bortforslingen av snö startade i hela innerstaden. Med de resurser som finns tillgängliga i form av maskiner och lastbilar kan innerstaden tömmas på snö på 7 till 8 dygn. Men det kan ta längre tid beroende på om nya snöfall inträffar, vilket medför att maskiner och personal måste sättas in för plogning och halkbekämpning i stället. När det är fullt pådrag med snöbortforsling, pågår tippningen dygnet runt med undantag för förarbyten och normala pauser.

Vi har tömt innerstaden på snö genom att tippa i sjötipparna i fyra omgångar denna vinter, med start redan den 22 december 2009. Snöbortforslingen måste planeras mycket noga för att ta hänsyn till servicenätter andra arbeten mm och för att kalla in tillräckligt antal lastbilar. Efter flera snöfall kan det ibland vara problematiskt att få fram tillräckligt antal lastbilar så att resurserna kan utnyttjas på bästa sätt.

Resurser för vinterväghållning

Entreprenören har, som framgår ovan, att hålla beredskap för att klara plogning halkbekämpning samt vid behov snöbortforsling i enlighet med kontraktshandlingarna. Det finns uppgifter sedan tidigare år om vilka maskinresurser som har funnits tillgängliga för att klara vinterväghållningen i Stockholm. Detta framgår av tabellen nedan:

Maskinresurser för plogning och halkbekämpning

År	Innerstan	Söderort	Västerort	Summa
1986-87	206	186	92	484
1993-94	182	158	129	469
2001-2002	155	166	95	416
2009-2010	135	145	73	353

Det framgår av tabellen att det skett en kraftig minskning av maskinresurserna i förhållande till 1980- talet. Vi anser dock att den minskning som skett av maskinresurser inte kan sägas motsvaras av minskad kvalitet på vinterväghållningen, framförallt inte i förhållande till maskinparken på 1980- talet. Dagens maskiner som används är miljömässigt helt överlägsna de gamla, men är också mer effektiva och användbara för olika arbetsuppgifter. De gamla maskinerna skulle helt enkelt inte klara av att snöröja på ett effektivt sätt på dagens trånga och hårt utnyttjade innerstadsgator.

Det som möjligen varit en nackdel är att dagens personal har mindre erfarenhet av omfattande snöröjningsinsatser eftersom behovet inträffar relativt sällan med hänsyn till mildare vintrar. Under 2000- talet har kontoret tippat snö enbart under tre vintersäsonger. Här har kontorets erfarenhet och beställarroll varit avgörande.

Erfarenheterna från vinterns insatser

Vintern 2009-2010 var kall men nederbörden normal

Utmärkande för denna vinter var den långa perioden med ihållande minusgrader och dessutom ovanligt sträng kyla. Enligt SMHI:s officiella statistik var detta den kallaste vintern sedan 1982 i Stockholm. Den totala nederbördsmängden var egentligen normal, men all nederbörd föll som snö från 15 december till sista mars. Totalt handlade det om drygt 2 meter i söderort och något mindre i innerstaden och västerort. Från den 14:e december fram till sista december snöade det under tio dygn mer än de tre centimeter som är gränsen för när plogning och halkbekämpning skall inledas och totalt föll en dryg halv meter snö i innerstaden.

Med sammanhängande period med snötäcke menas en period när snödjupet aldrig varit mindre än en centimeter och under de senaste femtio åren är det i södra Sverige vintern 1969/70 som i allmänhet har rekordet när det gäller långvarigt snötäcke (SMHI, 2010-04-27). I tabellen nedan är data för Stockholm sammanställda. I tabellen görs en jämförelse mellan snötäckets varaktighet vintern 2009/2010, den senaste vintern med längre varaktighet samt vintern med längst varaktighet sedan mätningarna startade (1961).

Tabell 1: Snötäckets varaktighet i Stockholm

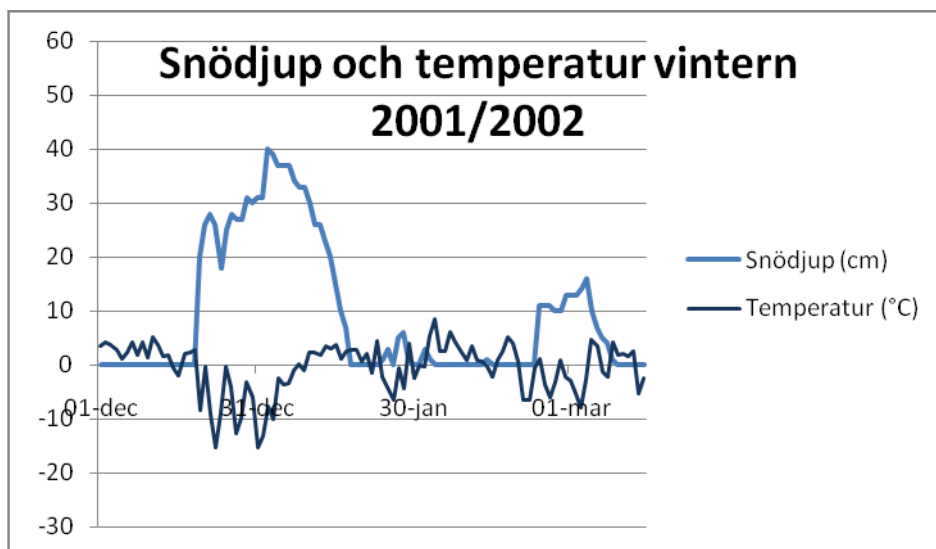
Snötäckets varaktighet vintern 2009/2010	Senaste lika lång, eller längre, period	Längst varaktighet sedan mätningarna påbörjades
105 dygn 15 december-29 mars	107 dygn, vintern 1984/85	149 dygn, vintern 1969/70

Snötäckets djup kulminerade under februari när det nådde 50 centimeter i Stockholm (Observatoriekullen). I tabellen nedan jämförs snödjupet för vintern 2009/2010 med tidigare rekordvintrar ända tillbaka till 1905 (SMHI, 2010-04-27).

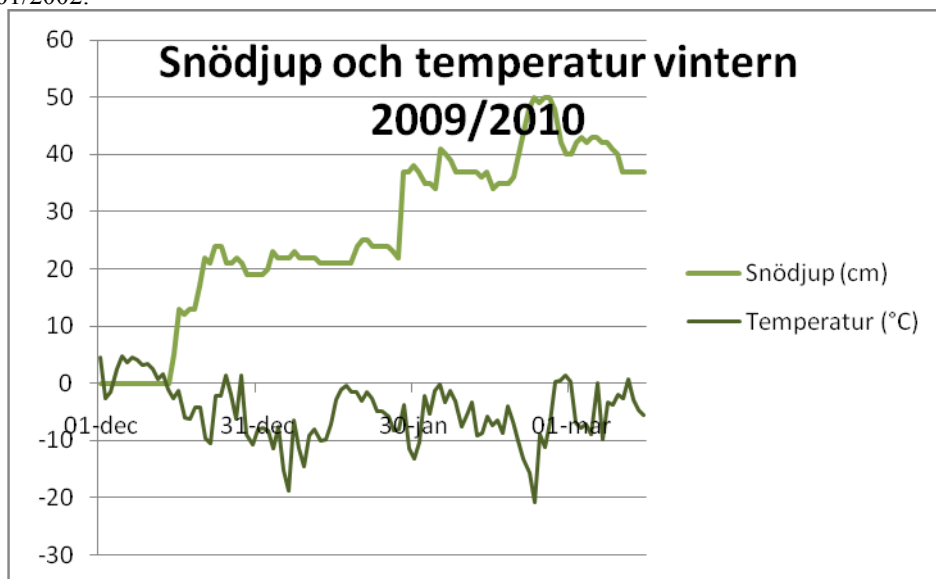
Tabell 2: Snötäckets djup i Stockholm

2009/2010	Senaste tillfälle med lika stort eller större snödjup	Rekord sedan mätningarna började
50 cm 24-25 februari	64 cm februari 1982	76 cm mars 1909

I figurerna nedan jämförs uppmätta snödjup och temperaturen under vintern 2009/2010 med vintern 2001/2002 som också var snörik i Stockholm. Figurerna är baserade på mätdata från SMHI och avser Stockholm perioden 1 december till 15 mars.



Figur 1: Uppmätt snödjup (cm) samt temperatur (°C) i Stockholm under vintern 2001/2002.



Figur 2: Uppmätt snödjup (cm) samt temperatur (°C) i Stockholm under vintern 2001/2002, samt 2009/2010.

Vi gör jämförelsen mellan vintern 2001/2002 med årets vinter eftersom det föll stora mängder snö under kort tid vid årsskiftet vid båda tillfällena. Detta resulterade i omfattande klagomål om bristande framkomlighet. Till skillnad från denna vinter så försvann dock snön relativt snabbt 2002.

Det är stora ytor som skall skötas

Trafikkontoret ansvarar för barmarks- och vinterväghållning på all gatumark inklusive gång och cykelvägar samt allmän platsmark samt några parker bl.a. Kungsträdgården. Det stora antalet parker i staden sköts av stadsdelsnämnderna. Den samlade ytan som skall skötas under vinter och barmark uppgår till 5,2 miljoner kvadratmeter i innerstaden samt i ytterstaden 12,9 miljoner kvadratmeter fördelat på i söderort 7,5 milj. kvadratmeter och västerort 5,4 milj. kvadratmeter. Det kan nämnas att den totala markytan i Stockholm 188 milj. kvadratmeter vilket innebär att kontoret sköter ca 10 % av den samlade markytan i Stockholm. Övriga

markområden utgörs av parker, naturområden, idrottsanläggningar samt fastighetsmark för bostäder och arbetsplatser.

Kontraktsvillkoren innebär att plogning och halkbekämpning skall ske när den samlade snömängden är 3 centimeter. Bussgator och trafikleder inklusive gång och cykelvägar samt trappor skall åtgärdas inom 2 timmar, övriga gator inklusive gång och cykelvägar skall åtgärdas inom 4 timmar samt bostadsgator inom 10 timmar. Det framgår tydligt att plogning, halkbekämpning och snöbortforsling har pågått i stort sett utan avbrott sedan den 14 december 2009. Kraftiga snöfall i kombination med temperaturer under noll grader har medfört att sandning och plogning har skett dagligen i hela staden.

För att få en uppfattning om vilka mängder snö det handlar om kan man konstatera att i innerstaden handlar det om storleksordningen 5 miljoner kubikmeter snö som vi har att hantera för att klara framkomlighet och säkerhet för människorna som vistas i innerstaden. Det är snö som finns på de ytor som skall hållas halkfria och framkomliga. När det gäller det högratifierade vägnätet och bussgator klaras dessa normalt med plogning och halkbekämpning med salt. Detta innebär att det bara undantagsvis uppstår sådana vallar att det uppstår behov av borttransport av snön. Motsatta förhållandet gäller för det lågratifierade vägnätet, bostadsgator och samtliga gång- och cykelvägar eftersom halkbekämpningen sker med enbart sand och stenkross. Inom dessa ytor måste all snö som inte kan placeras på närliggande ytor transporteras bort.

Varje snöbortforslingskampanj i innerstaden (Kungsholmen, Norrmalm, Södermalm och Östermalm) innebär att sammanlagt ca 170 000 m³ snö tippas i de fyra sjötipparna under en dryg vecka. I praktiken kunde inte tippplatsen vid Blasieholmen utnyttjas dagtid denna vinter på grund av trafikproblemen förorsakade av bygget av spårvägen vid Hamngatan. Det resulterade i längre körsträckor från Norrmalm för att komma till tippplatserna vid Värtan samt i någon mån Kungsholmstorg. Sammanlagt har ca 700 000 m³ snö från innerstaden tippats i sjötipparna. Därutöver ca 80 000 m³ snö från ytterstaden bl.a. från terminalområden, bostadsgator och villaområden som tidvis var oframkomliga.

Det som var unikt denna vinter var de problem som drabbade ytterstaden särskilt söderort, där den samlade snömängden var drygt 2 meter. Inom flera terminalområden för kollektivtrafik eller torgytor blev situationen tidigt besvärlig och trafiken var starkt hotad i flera omgångar.

Utökad dispens beviljades

På morgonen den 21 december 2009 kontaktades trafikkontoret av Banverket och SL som informerade om att det rikliga snöfallet dagarna innan medfört att uppplögade snöhögar inom terminalområden, belägna i ytterstaden, kommer att utgöra hinder för att få ut vagnmaterialet i trafik. Det saknades utrymmen inom depåerna vid Älvsjö, Alvik och Vällingby att lagra mer snö. Enligt SMHI:s prognos skulle ytterligare snö falla de närmaste dagarna.

Trafikkontoret bedömde att stora negativa konsekvenser för T-bana och pendeltåg riskerade uppstå, om snön inte kunde tillåtas borttransporteras från aktuella terminalområden och detta måste dessutom ske omedelbart med hänsyn till kommande snöfall. Två möjligheter att undvika ett hotande kaos med inställd T-bana och pendeltåg identifierades. Antingen att hemställa hos naturvårdsverket om en ändring av dispensen så att även snö från ytterstaden skulle tillåtas kunna tippas i sjötipparna eller överlämna ärendet till länsstyrelsens krisberedskapsmyndighet för att hantera de omfattande driftstörningar som kunde förväntas.

Efter kontakter med naturvårdsverket inlämnades samma dag en skriftlig ansökan om att även kunna tippa snö från ytterstaden när viktiga samhällsfunktioner riskerades. Ärendet behandlades på 24 timmar och stadens hemställan godkändes. Redan dagen efter, den 22 december, kunde depåerna för tunnelbana och pendeltåg rensas från snö och denna trafik fungerade väl under jul och nyårshelgen.

Den fortsatta snösituationen fick trafikkontoret att i februari 2010 ansöka om tillstånd att kunna tippa ytterligare 200 000 m³ snö i sjötipparna från både inner- och ytterstaden för att klara viktiga samhällsfunktioner, vilket också beviljades av Naturvårdsverket.

Den dispens som tillämpats gällde endast denna vinter och för framtida vintrar är det

oklart vad som kommer att hända. Länsstyrelsen ansåg i sitt remissvar att något alternativ på kort sikt inte fanns till sjötippning men att det är otillfredsställande att verksamheten bygger på dispensförfarande. Fiskeriverket ansåg att dispens från förbudet mot dumpning inte skulle meddelas. Naturvårdsverket framhöll i samband med det senaste beslutet om dispens, att staden i fortsättningen bör transportera snön till landdeponier. Dispensen medgavs därför endast för denna vinter.

Landtippar blev nödvändiga

Den gällande handlingsplanen för vinterväghållningen förutsätter att ytterstadens behov av snöbortforsling skall kunna lösas i närområdet på tillgängliga ytor. Det var känt sedan tidigare att problem kunde uppstå vid terminalområden i ytterstaden samt områden för kollektivtrafik t.ex. spårvägar och bussgator. Dessa är även vid relativt små snö mängder problematiska från säkerhets- och tillgänglighetssynpunkt. Inför denna vinter hade dock det inte varit möjligt att få till stånd platser som var godkända för tippning av snö. De förslag till tippplatser som tagits fram hade avfärdats av olika remissinstanser och var inte möjliga att föra fram.

Redan i början av januari uppstod stora problem vid Liljeholmstorgets bussterminal samt de delar av tvärbanan som framfördes i gatumark. Snöhögar och upplagade vallar var så stora att både busstrafiken vid terminalen och spårvagnen inte kunde tillåtas av trafiksäkerhetsskäl. Detta innebar att kontoret i samverkan med stadsdelsnämnden beslutade att utnyttja en del av Vinterviken närmast Essingeleden som tidigare använts av stadsdelen som snöupplag. Detta innebar att terminalen och spårvägen snabbt kunde rensas på snö och trafiken fungera på normalt vis.

Senare delen av januari med ihållande kyla utan snösmältning medförde att snösituationen i stadens ytterområden blev oacceptabla. De upplagade vallarna var så stora att gatorna inte kunde trafikeras på ett säkert sätt och trottoarerna var obefintliga och omöjliga att begagna. Bussar och renhållningsfordon kunde inte framföras på ett säkert sätt. Problemen vid terminaler och stationer hade tidigare klarats genom att dessa omfattades av den utökade dispensen att använda sjötipparna som medgavs av naturvårdsverket i december. Kontoret bedömde att det var realistiskt att transportera snön från ytterstaden in till sjötipparna både med hänsyn till de långa avstånden samt bristen på utrymmen vid tippplatserna.

Genom kontakter med stadsdelsförvaltningar, idrottsförvaltningen och exploateringskontoret kunde ytterligare ett tjugotal platser i söderort och västerort studeras närmare som möjliga att forsla bort snön. Nitton av dessa platser inklusive Vinterviken bedömdes lämpliga och efter samråd med bl.a. miljöförvaltningen kunde dessa snabbt iordningsställas och under senare delen av januari kunde snökörning utföras till dessa tippar. Snökörningen pågick i varierande omfattning under hela februari och vid Ballstavägen till början av mars, innan de största hindren och problemen var åtgärdade. De områden som har utnyttjats detta år redovisas närmare i form av kartor i bilaga och framgår av nedanstående tabell.

Snöupplag ytterstad vintern 2009 - 2010

Adress	Yta	Volym	Kommentar
1. Grimstagatan	11000	33000	Cirkusplats
2. Spångavägen	11000	33000	
3. Ballstavägen	23000	70000	
4. Kvarnbacksvägen	3000	9000	
5. Åkeshovsvägen	4500	13000	Tunnelmyning
6. Korsgatan	15600	47500	Exploateringsområde

7. Vinterviken	8500	25000	
8. Årstälänken	16000	50000	
9. Bägersta Byväg	4000	12000	Vibrationsproblem
10. Råbyvägen	2000	6000	
11. Bastuhagsvägen	15000	5000	
12. Rågsvedsvägen	2200	6500	Inhägnad
13. Gubbängsfältet	17000	50000	
14. Sköndalsvägen	8500	25000	
15. Perstorpsvägen	3000	10000	Vattenledning
16. Fryckdalsbacken	800	2400	
17. Flatenvägen	500	1500	Reservat
18. Flygfältsgatan	8000	24000	Blivande radhus
19. Flygledargatan	5000	15000	Cirkusplats
Summa	158600	437900	

Den samlade mängden snö som har lagts upp på landupplag i ytterstaden uppgår till ca 400 000 m³ snö. De största upplagen är belägna vid Årstälänken och Gubbängsfältet i söderort och Bällstavägen vid Bromma flygplats i västerort. Dessa tre har sammanlagt tagit hand om 200 000 m³ snö. Övriga upplag är betydligt mindre eller mellan 3 000 och 25 000 m³. Sammanlagt har 400 000 m³ snö transporterats till dessa upplag. Vår bedömning är att ytterligare minst 400 000 m³ snö har plogats och högats upp i närområden i ytterstaden utan transport med lastbil. Det beräknas ha fallit 13 milj. m³ snö i genomsnitt i ytterstaden på de ytor som skall hållas halkfria och tillgängliga. Kontoret har forslat bort en knapp tiondel och resten har det varit tillräckligt att ploga och halkbekämpa.

Enligt samstämmiga uppgifter från gamla snöröjare har det inte under modern och överblickbar tid lagrats så mycket snö på land tidigare. Det finns flera skäl till detta förhållande förutom stora snömängder detta år. Förtätningen av bostadsområdena i ytterstaden innebär att möjligheten att lagra snön på tillgängliga ytor i form av serviceutrymmen blir begränsade. Nybyggda områden i ytterstaden ges karaktär av innerstad med intensivt utnyttjande av marken och hänsyn till behovet av servisutrymmen t.ex. för vinterväghållning beaktas inte. En vanlig planeringsinriktning i dag, i samband med exploatering, innebär att en kvalitetshöjning av naturområden sker till parkliknande status. Detta minskar också möjligheten att tippa snö på dessa platser. Slutligen fanns tidigare ett flertal platser anpassade för sjötippning även i ytterstaden tidigare. Denna verksamhet upphörde i början av 1980-talet.

Landtipparna har genererat en hel del klagomål och oro har framförts att de stora snömängderna som samlas på ett ställe skall ge upphov till översvämningar i närliggande områden. Kontoret har låtit utföra hydrogeologiska bedömningar och konstaterar att avsmältningen sker så långsamt att risken för översvämningar är obefintlig. Vi följer upp situationen på platserna genom veckovisa inspektioner.

Under perioden med snöfall kan man säga att snöupplagen såg ut som snöupplag. Efter att snösmältningen kommit igång ger dock snöupplagen närmast intryck av att vara stora sandupplag. Snön från ytterstaden hade ju legat mer än en månad i plogvallar och sandats flera gånger i veckan enligt avtalen. Det är därför mycket stora mängder sand och sten som har placerats i upplagen. Samtliga områden som har utnyttjats kommer att återställas och städas.



Figur 3: Snötipp vid Bromma flygfält

Vår erfarenhet av landtippningen är att det inte är lämpligt att lasta upp och packa snön för högt. Bedömning är att man inte bör höga upp mer än 3-4 meter. Detta av säkerhetsskäl och att avsmältningen sker långsamt om packning och lasting på höjden sker.

I samband med tippning kan även miljöproblem i form av buller och vibrationer uppstå för närboende. Avgörande är i detta fall var tippen och dess tillfartsvägar är lokaliserad i förhållande till bostadsbebyggelse. Snön innehåller en del skräp som tyvärr alltid förekommer i urbana miljöer. Kontoret har beställt plockning av sådant skräp i snöupplagen för att minimera det skräpiga intrycket.

I den stora utredning som utfördes 2006 angående en miljöanpassad vinterväghållning som nämndes inledningsvis, studerades möjligheten att nyttja berggrum för olja att tippa snön, samt ta tillvara snön som resurs för fjärrkyla under sommaren. En annan fördel var att snöupplagen skulle hållas dolda. Det konstaterades att det skulle vara teoretiskt möjligt att ta hand om storleksordningen 50 000 m³ snö, men att det krävdes stora investeringar i osäker teknik för att klara denna mängd. Den aktuella platsen som studerades var det gamla berggrummet för olja vid Värtan. Området planeras för bostäder varför förslaget bedömdes ogenomförbart av flera viktiga remissinstanser. Detta alternativ har därför utgått tillsvidare.

Sjötipparna

Kontoret vill tydlig understryka att utan möjligheten denna vinter, att utnyttja våra fyra sjötippor, hade det inte varit möjligt att klara stadens basfunktioner i form av framkomlighet, tillgänglighet och möjlighet till transporter. Det är helt avgörande med hänsyn till befintliga resurser att bortforslingen kan ske med korta transportvägar mellan ytan som skall rensas till tippplatsen.

Detta år fanns dålig tillgänglighet vid Blasieholmen på grund av spårarbeten på Hamngatan. Trafiksituationen vid Stadsgården var tidvis besvärlig på grund av ett pågående arbete för kommande museiverksamhet. Förhållandena var inte tillfredställande för möjligheten att upprätta säker trafik. Platsen ligger också så att tippningen måste upphöra när fartygen från Viking skall lasta eller lossa gods. Denna plats bör flyttas och kontoret har tagit upp frågan med Hamnen.

Med de stora snömängder som tippats detta år är det nödvändigt att omrörningen av vattenområdet och s.k. snöstötning med båt fungerar tillfredställande. Det framgår av biderna i bilaga 4 hur det ser ut när något av detta inte fungerar. Snöns innehåll av sand ger ett otrevligt

intryck som bör om möjligt undvikas. Under snöröjningen denna vinter inträffade det flera gånger att omrörning och snöstötning upphörde på grund av att ingen driftansvarig fanns tillgänglig. Kontoret avser att ta upp med Stockholm Hamn Entreprenad, som ansvarar för verksamheten hur detta skall förbättras.

Reglerna för dagservice inom Norrmalm mm skapade problem

År 2002 infördes ett försök att utföra gatuservice på dagtid inom Norrmalms stadsdel. Syftet med försöket var att öka möjligheten till parkering nattetid inom området. Dagstädningen har genom åren skapat stora problem både för arbetet med barmarksrenhållning och vinterväghållning. Denna vinter har problemen med bortforslingen av snö varit mycket stora och entreprenören har inte kunnat bedriva ett tillfredställande arbete.

Försöket har utvärderats vid flertalet tillfällen, senast av konsultföretaget Tyréns våren 2009 redovisad i rapport 2009-04-07. I rapporten, vilken bifogas, görs en bedömning av olika gators lämplighet för dagservice. Det konstateras att på Norrmalm råder andra principer för dagservice än i övriga delar av innerstaden.

I övriga delar av innerstaden förekommer dagservice enbart på bostadsgator utan stora krav på framkomlighet och affärsverksamhet. För att anpassa parkeringsreglerna på Norrmalm till övriga innerstaden har kontoret sett över dagservicen där. Vi redovisar ett förslag till hur detta skall genomföras.

Stora problem för dem med funktionshinder

Flera grupper i samhället drabbades av särskilt stora problem till följd av den stränga vintern. För personer med funktionshinder kunde bristande snöröjning eller halkbekämpning medföra att man blev helt isolerad flera dagar. Reglerna för handikappfordon innebär möjlighet att parkera på särskild anvisad plats, vilket är ägnat åt att få ha rimligt avstånd till fordonet. Problem uppstår när man inte kan komma fram till bilen för att den är inplogad av snövallar. Samtidigt kan fordonet ha förhindrat bortforslingen av snö i området.

Kontoret har medverkat vid två möten med representanter för handikapprörelsen och är väl förtrogen med de speciella förutsättningar som gäller för personer med funktionshinder. Vi bedömer att med de förslag till förbättringar av arbetsrutiner och andra åtgärder som föreslås i detta tjänsteutlåtande kommer situationen att starkt förbättras.

Vintern blev dyr

Denna redovisning ska ses i ljuset av att Stockholm likväl som landet i övrigt drabbades av den kallaste vintern på 25 år.

Om vi tittar till årets resultat och jämför det med fjolårets ser vi en markant ökning av kostnaderna för vinterväghållning. Internbudgeten för år 2010 uppgår till 175 mnkr, varav 162 mnkr har bokförts tom sista april. Förra året samma period bokfördes 77 mnkr. Den totala kostnaden för år 2009 var 145 mnkr, vilket ligger i linje med tidigare år under 2000-talet. Ett snitt från år 2001-2007 visar att de totala kostnaderna ligger på 140 mnkr/år. Prognosen för år 2010 beräknas bli 255 mnkr, vilket även innefattar kvarstående arbeten som muddring, iordningställande av platserna som används för snötippning. mm.

År 2007 överfördes ansvaret för vinterväghållningen från stadsdelarna till Trafikkontoret. Ansvaret för vinterväghållning i vissa parker ligger dock fortfarande kvar på stadsdelarna. Kostnaderna för åren 2001-2007 och år 2010 är därför inte helt jämförbara pga organisatoriska orsaker.

Kostnader för de fyra sjötipparna i innerstaden har i år uppgått till 1, 8 mnkr. Vad kostnaden för landtipparna blir är ännu inte känt eftersom snön fortfarande ligger kvar i vissa ytterstadsområden.

Att forsla bort snön från innerstaden har kostat till 30 mnkr och från ytterstaden 43 mnkr. Dessa kostnader är dock medräknade i den totala kostnaden för 2010.

Det finns en risk för ökade kostnader i och med att dispensen för tippning i sjön går ut i maj 2010. Om dispensen ej förlängs kommer investeringar behöva göras i nya landtippor eller alternativa lösningar.

När snömängden överstiger 110 mm i smält form utgår i vissa kontrakt ersättning per varje överstigande 10 mm i intervall, med en avtalsenlig summa.

Nedan presenteras kostnaderna för vinterväghållning för åren 2001-2010 samt kostnaderna för dessa år.

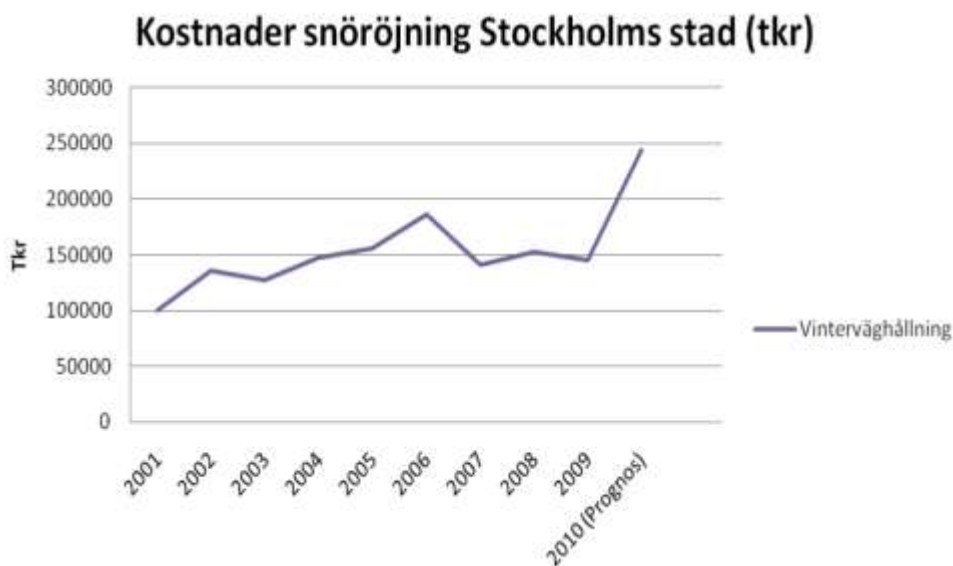


Diagram 1. Kostnader för vinterväghållning åren 2001-2010.

År	Kostnad (tkr)
2001	99 990
2002	135 795
2003	127 793
2004	147 612
2005	155 861
2006	186 224
2007	141 300
2008	153 000
2009	145 700
2010 (Prognos)	255 300

Tabell 1. Kostnader för vinterväghållning

Ny inventering av möjliga landdeponier

Skrivelse från trafik- och renhållningsnämnden

Kommunfullmäktige har i budgeten för 2008, 2009 och 2010 gett trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att uppnå ett miljömässigt hållbart omhändertagande av snömassor. I 2010 års budget fick exploateringsnämnden i uppdrag att samarbeta med trafik- och renhållningsnämnden för att uppnå detta mål.

I de nu aktuella skrivelserna från ledamöter i trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden efterfrågas både platser för landdepåer för snö och en hållbar lösning av snöbortforslingen i staden.

De senaste årens dispensvolym på 600 000 m³ bygger på vad som bedömdes nödvändigt att hantera för snöbortforsling från innerstaden en normalt kall vinter med erfarenhet av de föregående 20 åren. Praktiska erfarenheter av snötippning på land visar att det inte är realistiskt att tippa högre än 3-4 meter av säkerhetsskäl. För att härbärgera en snövolym på 600 000 m³ krävs därför ytor motsvarande 30 till 40 fotbollsplaner fördelade på ett antal platser som är lämpliga för ändamålet.

Det totala snödeponibehovet i staden omfattar även de runt 400 000 m³ som tippats på olika platser i ytterstaden och den sannolikt lika stora volym som högats med lastmaskin i direkt anslutning till gator etc. Vid ett toppbehov som i år kan tillkomma storleksordningen 200 000 m³. Om den volym som högats direkt vid gatorna inte medräknas blir det alltså en total snövolym på 1 000 000 – 1 200 000 m³ som ska transporteras och deponeras på land. Det handlar alltså om mycket stora markarealer motsvarande sammanlagt runt 50 – 80 fotbollsplaner för hela stadens behov. Som jämförelse kan nämnas att stadens i år största snötipp i Bällsta lagrade omkring 100 000 m³ snö, dvs. mindre än en tiondel av hela behovet.

Den omfattande utredning som genomfördes och remissbehandlades 2006-2007 visade att det inte finns någon enkel lösning på hur snöbortforslingen i Stockholm ska genomföras. Möjligheterna att finna lämpliga och invändningsfria områden där lagring av snö kan ske på land, har inte ökat sedan trafik- och renhållningsnämnden i december 2007 fattade beslutet om fortsatt sjötippning med vissa tippningsrestriktioner och komplettering med några mindre landtippar. För flera av de områden i ytterstaden som ingick i 2006 års lokaliseringsstudier för landdeponering av snö, har planeringen fortsatt för olika andra användningar av stort samhällsintresse.

Trafik- och renhållningsnämnden efterlyste i sitt yttrande i februari 2009 över stadsbyggnadskontorets förslag till ny översiktsplan, ett tydligt resonemang om lokalisering av ytor för till exempel lagring av snö. Efter samrådet framhöll stadsbyggnadskontoret att ytor för mindre störande verksamheter, som till exempel snöupplag, inte bör reserveras i översiktsplanen, utan prövas i andra sammanhang.

Kontoret bedömer att det är utomordentligt svårt eller i praktiken omöjligt att med nuvarande regelverk och förutsättningar hitta och erhålla tillstånd för tillräckligt antal landbelägna platser inom Stockholm stad, där snötippning för att täcka hela behovet av snöbortforsling kan tillgodoses. I innerstaden finns mycket få realistiska möjligheter att hitta deponiplatser. Inom Nationalstadsparken finns i och för sig öppna områden men de formella restriktionerna är svårforcerade.

De ytor i innerstaden som då återstår är stadens olika parker t.ex. Tantolunden, Humlegården och Rålambshovsparken. Kontoret bedömer att en sådan lösning inte skulle uppskattas av stockholmarna, även om den från miljöjuridisk synpunkt är att föredra.

Det är också tveksamt om de förlängda körtiderna för bortforslingen av snö från inner- till ytterstaden skulle bli acceptabla med hänsyn till kvalitetskraven för väghållningen. Risk finns att det snabbt skulle kunna bli en ohållbar situation vid större snömängder på kort tid.

Landtippar belägna på längre avstånd från innerstaden utanför Stockholms stad bedöms helt orealistiskt eftersom kvaliteten på vinterväghållningen skulle bli helt otillräcklig genom att tiden för en kampanj för bortforsling av snön ökar från nuvarande 7- 8 dagar (om inte nya snöfall sker) till 20- 30 dagar, beroende vilka körsträckor som krävs. Detta innebär att framkomlighet och säkerhet inte kommer att fungera i staden överhuvudtaget. Kollektivtrafik och annan kommunikation kommer inte att fungera. Det skulle bli fråga om mycket stora inskränkningar för alla möjligheter till transporter.

Kontoret anser ändå att det finns anledning att nu göra en förnyad inventering av tänkbara platser för deponering av snö. Vinterns erfarenhet visar att det måste finnas en handlingsberedskap att klara stora snömängder vid bl.a känsliga kollektivtrafiklägen.

Den inventering av landdeponiplatser för snö som gjordes 2006 byggde bl.a. på förslag som kom in efter en enkät till stadsdelsnämnderna. Det ska också framhållas att tanken då var att få fram förslag på i och för sig flera men ändå relativt få och stora deponiplatser. Samtliga förslag som togs fram mötte starka invändningar från några stadsdelsnämnder, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden.

Ett system av många deponiplatser av varierande storlekar

Till skillnad från 2006 förslås nu inventeringen inriktas på att finna avsevärt många fler platser och egentligen utan någon minimistorlek. Det bör vara lättare att finna ett stort antal mindre platser för tillfällig snöförvaring än att få fram stora deponiplatser. Den gångna vintern har som nämnts ett tjugotal parkområden, parkeringsplatser eller andra lågt utnyttjade

områden i ytterstaden utnyttjats för lagring av snö som behövde köras bort i ytterstaden. Om det går att åstadkomma många deponiplatser av varierande storlekar spridda över hela staden och framförallt i ytterstaden torde också finnas bättre förutsättningar att få bred acceptans för ett sådant system av snödeponier.

Inventeringen bör ge besked om i vilken utsträckning det eventuellt kan vara möjligt att ordna deponiplatser i ytterstaden för snö även från innerstaden för att i görligaste mån kunna begränsa sjötippningen. Under den gångna vintern var det som nämnts inte ens möjligt att härbärgera all snö från ytterstaden i ytterstaden utan betydande snömängder från inre ytterstaden fick lov att, enligt stadens utvidgade dispens, köras till innerstadens sjötippningar.

Den genomförda lägesinventeringen ska även kunna användas för att i eventuella kommande tillståndsansökningar för snödeponier visa att bästa plats valts i enlighet med miljöbalkens krav.

Med ett stadsövergripande system med många tydligt utpekade deponiplatser bör stadens ställningstagande till eventuella förslag om ändrad användning av dessa platser underlättas. Om en deponiplats avses tas bort ska klargöras hur den ska ersättas; s.k. snödeponikompensation.

Kontoren vill dock framhålla att även om inventeringen inriktas på att finna fler och mindre deponiplatser än 2006, kommer det att bli mycket svårt att hitta lämpliga lägen. En utgångspunkt för detta arbete bör vara att pröva möjligheten att utnyttja de snötippningar som kom att användas denna vinter genom samverkan mellan flera förvaltningar i ett mycket svårt läge.

Multifunktionella ytor

Kontoren har kontaktat stadsbyggnadskontoret inför den tänkta lägesinventeringen. Stadsbyggnadskontoret framhåller att den nyligen antagna översiktsplanen för Stockholm förordar en tät stadsmiljö där obebyggda ytor används effektivt och mångfunktionellt. I takt med att befolkningen ökar kraftigt växer också behovet av att kunna använda den obebyggda marken för rekreation. Det är då enligt stadsbyggnadskontoret inte rimligt att avsätta stora ytor för enbart snölagring vintertid som dessutom troligen endast kommer att behövas vissa år. Det anses önskvärt att de ytor som ska användas för snötippning ska kunna användas till t.ex. spontanidrott, husbilscamping eller tillfälliga upplag under sommarhalvåret och snöfattiga vintrar.

Stadsbyggnadskontoret efterfrågar också en flexibilitet i synen på lämpliga snölagringsytor. Vissa av de ytor som idag kan vara lämpliga kommer troligen att behövas för andra ändamål inom kanske 5-10 år, samtidigt som andra ytor som idag inte är tillgängliga för snöhantering kanske kan bli det senare. Ett exempel var den snötippning som skedde i vintras på Gamla Årstälänken intill Årstafältet.

Inventeringsmetoden

För att öka möjligheterna att få fram så många lokaliseringsförslag för snödeponier, med flexibel användning, som möjligt över hela staden bör inventeringsarbetet genomföras i form av bl.a. ett antal hearings med representanter från stadsdelsförvaltningarna, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och miljöförvaltningen. Eventuellt kan även allmänheten inbjudas att lämna förslag på tänkbara snödeponiplatser.

Resultatet av inventeringen får avgöra hur arbetet med fortsatta planerings- och genomförandeinsatser ska bedrivas, t.ex. remissbehandling av inventeringen, eventuell miljöprovning av nya snödeponier, behov av planlägningsinsatser, bygglov, behov av och utveckling av system för avvattning och rening, framställning om lagändringar mm.

Utvärdering av vinterväghållningen

Reaktioner från näringslivet

I den utvärdering och återkoppling av erfarenheter av årets arbeten som utförs ingår en enkät som skickats ut till ett antal aktörer som i olika avseenden är beroende av en fungerande vinterväghållning. Det handlar om trafikhuvudmän, räddningstjänst och andra företrädare för samhällets funktioner. Sweco har på uppdrag av trafikkontoret sammanställt de synpunkter som kommit in. De aktörer som svarat på remissen är:

1. Stockholms brandförsvaret

2. Länsstyrelsen i Stockholms län
3. Trafik Stockholm
4. SL (Buss)
5. SL (2009-07-23)
6. Polismyndigheten i Stockholms län

Av de aktörer som har svarat på remissen går det att dra slutsatsen att snöröjningen har fungerat förhållandevis bra med tanke på den kalla och snörika vintern. Den samlade bedömningen är att grundläggande samhällsservice i huvudsak kunnat upprätthållas. Vinterväghållningen har dock haft brister som bidragit till att en del av Stockholms stads aktörer har fått svårare att utföra sin verksamhet. Detta beror på att snön inte har röjts i så pass snabb takt som hade behövts, vilket i sin tur har orsakat att snö legat kvar på vägar och utgjort hinder i form av sämre framkomlighet för bl.a. utryckningsfordon och bussar. Det har inte i alla lägen varit snön i sig som varit hindret, lika ofta har det berott på att bilar parkerat ute i gatan då snövallar tagit upp parkeringsfickorna. I viss utsträckning har även bussarna fått skador då de kört in i eller emot snövallar.

Den kvarliggande snön har även lett till minskad säkerhet för passagerarna då det varit svårt att stiga på och av bussar pga. halt underlag och snövallar vid hållplatserna. De långa insatstiderna som varit denna vinter har även lett till missnöje hos befolkningen. Det kan dock konstateras att under den period som den spårbundna trafiken (främst T-bana och pendeltåg) mer eller mindre stannade helt ersattes dessa med bussar från innerstaden.

Förslag till förbättringar som kom fram i remissvaren är att det bör vara högre prioritet på de vägar som bussar och utryckningsfordon använder, samt att prioritera de större trafiklederna då fordonsförare ofta får en falsk trygghet i att befinna sig på en stor väg och inte tar tillräcklig hänsyn till rådande väglag. I ett så tidigt skede som möjligt få bort snöhögar som skymmer sikt invid korsningar och cirkulationsplatser, då dessa på vissa ställen varit så pass höga att fordonsföraren inte kunnat få tillräckligt god framförhållning i hur han ska agera i den uppkommande trafiksituationen. Allmänheten ska även lätt kunna få fram information angående vilka insatser som utförs på de olika gatorna och när. Staden bör försöka hitta andra alternativa snöröjningsmetoder samt finna nya lagringsplatser av snön. Till exempel använda avloppsvatten för att smälta snö eller lagra snön i bergrum för att sedan använda den som kylresurs. Det efterlyses bättre uppföljning från entreprenörerna som dessutom måste förstå att låggolvsbussarna har svårare att ta sig fram än andra fordon. Snöröjningen bör även innefatta hållplatslägen och på- och avstigningsplatser. Samtliga dessa synpunkter kommer att beaktas inför kommande vinterperiod.

Allmänhetens synpunkter

Det har inkommit avsevärt mer klagomål under denna vinter jämfört med föregående år. Det totala antalet under perioden mitten av december till sista mars uppgick till 5600 samtal som behandlade vinterväghållningen till kontaktcenter (KC) som tar hand om alla klagomål. Det stora flertalet av dessa avsåg moddiga trottoarer, halka på trottoarer igenplogade entréer till fastigheter, höga plogvallar så att parkeringsplatser saknas mm. 5 stycken avsåg sjötippningen vid Kungsbroplan och ett klagomål vid vardera Värtan och Stadsgården. Landtipparna genererade ett femtiotal klagomål d.v.s. avsevärt fler än sjötippningen.

Från slutet av januari ökade antalet klagomål från några hundra i veckan till drygt 500 i veckan under några veckor. Anledningen var den besvärliga situationen i ytterstaden med enorma plogvallar och dålig framkomlighet överhuvudtaget. Orsaken var som tidigare nämnts att vi inledningsvis saknade tippplatser på land i kombination med att sjötippningen inte var en realistisk lösning på problemet. Efter att den frågan blev löst i början av februari upphörde klagomålen successivt, men under den perioden tillkom klagomålen på tippplatserna belägna på land.

Föregående två vintrar, som inte medförde behov av snöbortforsling resulterade i ca 1500 klagomål på vinterväghållningen. Även relativt snöfria vintrar genererade en hel del klagomål. Det är mer intressant att jämföra med ett tidigare år med motsvarande snömängder och studera antalet klagomål. I december 2001 inträffade ett snöfall i slutet av månaden som mot-

svarade de snömängder som föll motsvarande period i år. Under perioden 20 december till 31 december föll 55 centimeter snö i innerstaden vilket är jämförbart med årets 57 centimeter under perioden 14 till 31 december. 2001 registrerades drygt 10 000 samtal under perioden 15 december till 15 januari som avsåg bristande snöröjning. Motsvarande period denna vinter registrerades 1026 samtal d.v.s. 10 procent av klagomålen 2001.

De viktigaste hindren för effektiv vinterväghållning

Kontoret redovisar här de viktigaste problemen eller hindren för att vinterväghållningen skall kunna bedrivas på ett effektivt sätt.

Miljörättsligt komplicerat

Nuvarande strategi för Stockholms vinterväghållning bygger på att vi kan tippa snö från innerstaden i sjötippor, på det sätt som skett i stadens moderna historia. Detta har också varit en grundförutsättning för hela stadsutbyggnaden under mycket lång tid. I stadens nyexploateringsverksamhet samt översiktsplanering och detaljplanering, då olika konkurrerande markanspråk ska vägas mot varandra, har någon egentlig hänsyn aldrig behövt tas till några behov av att ha tillgång till särskilt reserverade utrymmen för att deponera snö. Detta har särskilt gällt för den tätexploaterade innerstaden. För ytterstadens behov har varierande områden mer eller mindre systematiskt utnyttjats för snölagring. Men det är först under de senaste åren som det av miljöjuridiska skäl blivit tal om att inskränka sjötippningsmöjligheterna och istället lagra all snö på land.

Avfallsbegreppet

Sedan början på 2000-talet betraktas snö som plogas ihop och lastas med syfte att transporteras bort, som avfall genom den tolkning som naturvårdsverket gjort av EG-rätten (direktiv 2006/12/EG, avfallsdirektivet) som införts i 15 kap. 1 § miljöbalken. Avfall definieras där som varje föremål, ämne eller substans som ingår i en avfallskategori och som innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med. Detta innebär att det inte är själva ämnets egenskaper som avgör om det skall betraktas som avfall utan uppsåtet eller avsikten med hanteringen som blir avgörande för klassningen.

Dumpningsbegreppet

Genom 15 kap. 31 § miljöbalken föreskrivs förbud mot att dumpa avfall, vare sig som fast ämne, vätska eller gas. Genom 15 kap 33 § miljöbalken får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer genom beslut i det enskilda fallet medge dispens från 31 § om avfallet kan dumpas utan olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Stadens sjötippningsdispens

Stockholm har sedan 2003 i tre omgångar sökt och erhållit dispens av naturvårdsverket för att tippa snö i fyra sjötippor belägna vid Värtan, Stadsgården, Blasieholmen samt Kungsholmstorg. Nuvarande dispens som tillåter tippning av 600 000 m³ snö från innerstaden gäller till 1 maj 2010. Följaktligen får snö från ytterstaden eller andra kommuner inte längre tippas på dessa ställen. För att Naturvårdsverkets mängdbegränsning inte ska överskridas är det inte heller tillåtet för andra stockholmsaktörer än stadens snöröjningsentreprenörer att dumpa vid sjötipporna. Aktörer med ansvar för viktiga samhällsfunktioner kan ansöka om tillstånd för att tippa snö från Stockholms innerstad inom ramen för trafikkontorets dispens. Det framgår av redovisningen ovan att dispensen utökades denna vinter.

Föregående två vintrar har i princip ingen sjötippning skett eftersom den snö som fallit har smält bort som regnvatten., varför dispensen inte har behövt utnyttjas. Situationen den senaste vintern var, som bekant, helt skild från föregående år.

Framtida dispensmöjligheter

Den dispens som tillämpats gällde endast denna vinter och för framtida vintrar är det oklart vad som kommer att hända. Fiskeriverket var i sina remissyttranden över trafikkontorets dispensansökningar kritiskt och efterlyste alternativa lösningar till sjödumpling. Länsstyrelsen ansåg att något alternativ på kort sikt inte fanns till sjötippning men att det är otillfreds-

tällande att verksamheten bygger på dispensförfarande. Länsstyrelsen ansåg att staden under de närmaste åren, i enlighet med trafikkontorets ansökan, ska ta fram förslag på tipplatser för lagring av snömängder på max 50 000 m³ för att eliminera behovet av transporter av snö från ytterområdena till innerstaden. Vidare borde alternativa snöhanteringsmetoder utredas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden förordade att dispens gavs till 1 maj 2010, d.v.s. inte fram till 2013 som trafikkontoret ansökt om. Nämnden ansåg detta tillräckligt för trafikkontoret att kunna göra erforderliga utredningar om bl.a. hur en bortforsling med minsta negativa miljöpåverkan totalt kan uppnås genom en kombination av flera mindre deponier/snökyllalager och viss del dumpning i sjön.

Naturvårdsverket framhöll i samband med de senaste besluten om dispens att snö i första hand bör tas omhand på land. Men verket ansåg att det fanns grund för att medge dispens eftersom det inte fanns möjlighet att färdigställa andra miljömässigt lämpliga alternativ för att ta hand om innerstadens snö. I dispensbeslutet i oktober 2008 anges att för att Naturvårdsverket ska kunna meddela ytterligare dispenser krävs att trafikkontoret, i samband med en förnyad ansökan, kan redovisa resultat från de utredningar av mindre deponier som kan ta emot snö från ytterstaden och i kombination med återvinning av kyla som ingick i den handlingsplan som bilagts trafikkontorets ansökan. Dispensen medgavs därför endast, i enlighet med miljö- och hälsoskyddsnämndens uppfattning, för denna vinter.

Tillståndsplikten för deponier

Avfallsbegreppet innebär också att deponering av snö är tillståndspliktig hos miljödomstol eller länsstyrelsens miljöprövningsdelegation. Det kan även bedömas som mellanlagring eller annan behandling av avfall. Annan behandling av avfall definieras i 14 § deponiförordningen såsom ”användning av fysikaliska, termiska, kemiska eller biologiska metoder inklusive sortering, som ändrar avfallets egenskaper så att dess mängd eller farlighet minskas, hanteringen underlättas eller återvinning gynnas”. Rättsläget är både oklart och tvärtolkat men bestämmelserna ska tillämpas eftersom snön i detta fall betraktas som avfall.

Ett tillståndsförfarande är reglerat i miljöbalken kapitel 9 samt flera andra kapitel som styr den formella processen i ett ansökningsärende. Kapitel 2 ”Allmänna hänsynsregler m.m.” beskriver vilka krav som ställs på en verksamhetsutövare och kapitel 6 ”Miljökonsekvensbeskrivningar och annat beslutsunderlag” föreskriver vad som ska ingå i en miljökonsekvensbeskrivning i ansökningsmål, vilket krävs för uppläggning eller motsvarande av snö.

Ansökningsmålen tenderar att bli både tidsmässigt och utredningsmässigt mycket omfattande, dels genom de mycket detaljerade krav som ställs i regelverket, dels genom krav på kompletteringar som regelmässigt ställs från miljömyndigheter och andra remissinstanser. Det är inte ovanligt att tiden för ett tillstånd inklusive överklaganden tar fem år eller mer från projektstart till lagakraftvunnet tillstånd.

Dagstämningen inom Norrmalm mm

Kontoret är av den uppfattningen att de förslag som lämnas i rapporten som utarbetats av Tyréns bör genomföras i sin helhet. Förslagen är sammanfattningsvis följande.

Inom stadsdelen City föreslås samtliga gator ha nattservice för att tillgodose kravet på framkomlighet och affärsverksamhet. Detta innebär att delar av Tegnérgatan, ett kvarter av Västmannagatan, två kvarter av Upplandsgatan samt ett kvarter av både Holländargatan och Saltmätargatan åter får servicetid under natten.

Som framgår av rapporten bör dagservice endast användas på gator med liten transportfunktion utan busstrafik. Dagservice bör endast förekomma inom områden med övervägande bostäder. I områden med stor brist på parkering dagtid kan även kringliggande bostadsgator ha så stort parkeringstryck dagtid att dagservice inte är lämplig.

Kostnaderna är svåra att beräkna vid övergång från nattservice till dagservice på gatorna. När man gick över till dagservice på vissa gator på Södermalm ökade kostnaderna för barmarksväghållning och vinterväghållning med 9 kr/kvm.

Fördyring på 5 kr/kvm för barmarksskötsel och 35 kr/kubikmeter för enbart bortforsling

av snö har erhållits vid andra entreprenadupphandlingar. Nämnas kan att år 2001 fick Norrmalms stadsdelsförvaltning vid övergång till dagservice på vissa gator betala 3,1 miljoner kronor extra till entreprenören. Sandsopningen det året medförde 300 000 kronor extra i kostnad för stadsdelsförvaltningen.

Dagservice innebär att de boende inte behöver störas av buller från städning nattetid. Istället störs uteserveringar av dagservice främst genom buller, spolning och sopdamm.

Vad gäller trafiksäkerheten föreligger troligen ökad risk för olyckor mellan arbetsfordon och övriga trafikanter vid dagservice. Risken att köra på barn och andra oskyddade trafikanter är större under dagtid. De syns dåligt från plogbilar och andra större renhållningsfordon.



Med dagservice ökar antalet tillgängliga parkeringsplatser under natten men minskar under dagen. Det bör ge minskad söktrafik under kvällar och nätter men kan öka söktrafiken under dagtid. Ökad söktrafik under dagtid har större påverkan på framkomligheten för biltrafik. På de berörda lokalgatorna finns dock normalt inga framkomlighetsproblem.

Kontoret har låtit konsultföretaget Tyréns inventera lämpliga dagservicegator inom stadsdelen Vasastaden (bilaga 8). Mot bakgrund av denna inventering föreslår kontoret att nattservice införs på Karlbergsvägen, del av Norrbackagatan, del av Rörstrandsgatan, Vanadisvägen, Norrtullsgatan och del av Tegnégatan. Dessa förändringar skulle medföra en minskning av parkeringsplatser nattetid med cirka 200 stycken. Beslut har tagits om att servicetiden ska vara densamma i de olika stadsdelarna vilket innebär att servicetiden under dagtid i Vasastaden skall gälla mellan klockan 09.00 och 14.00.

Kostnaderna för omskyllningen i enlighet med ovanstående beräknas uppgå till cirka 2 miljoner kronor. I detta belopp ingår kostnader för uppskjuten omskyllning av tidigare fattat beslut, rörande övriga delar av innerstaden. Kostnaderna finns inte budgeterade för innevarande år.

I övrigt föreslår kontoret dels att nattservice införs på Sachsgatan istället för dagservice som idag gäller där för att underlätta parkeringssituationen för besökande till Södersjukhuset dels att parkeringsplatserna på Krukmakargatan intill Zinkendamms IP får parkeringsförbud två nätter i månaden under juni, juli och augusti månader. Idag är det inte föreskrivet något

parkeringsförbud på dessa platser under sommarmånaderna och det finns behov av att kunna renhålla parkeringsplatserna under denna tid.

Taksnö som skottas ner på trottoarer

Fastighetsägarnas ansvar för att förhindra takras av snö eller fallande istappar har tydliggjorts genom flera olyckor som inträffat. Detta har medfört att taken skottas i större omfattning än tidigare. Problemet är att taksfattningen regelmässigt utförs några dygn efter att vi har plogat och halkbekämpat trottoarerna. Fastighetsägarna går ofta samman längs ett kvarter eller gata för att rationellt kunna skotta taken. En ren och nyplogad trottoar blir snötäckt med flera decimeter snö, vilket medför enorma problem för alla gående. Särskilt drabbade är människor med rörelsehinder, föräldrar med barnvagnar eller motsvarande. Kontoret kan konstatera att taksfattningen i princip utförs lika ofta som trafikkontoret utför plogning och bortforsling av snö.

En annan komplikation är att många fastighetsägare installerar uppvärmning i hängrännor och stuprännor, vilket resulterar i att det bildas svallis på trottoaren. Detta medför stor risk för mycket allvarliga olyckor, vilket också inträffat. Kontoret har inte möjlighet att med nuvarande resurser att återkomma och riva is utanför fastigheter med uppvärmda system för avvattning. Det är nödvändigt att öka efterlevnaden av ordningsstadgan som ålägger fastighetsägaren att ta hand om snön från taken. En bättre samordning med servicenätterna måste ske. Hur denna förbättrade samordning ska ske måste utarbetas i samverkan med Fastighetsägarföreningen i Stockholm.

Parkeringsproblematiken i ytterstaden

Parkerade bilar utgör det största problemet för att bedriva en effektiv och rationell snöröjning och halkbekämpning. De största problemen finns i innerstaden, men även smala bostadsgator i ytterstaden utgör problem av varierande slag.

Vintern 2009/2010 uppstod också ett stort behov av snöbortforsling, då bildandet av snövallar gjorde gatorna så pass smala att det var svårt att ta sig fram. I detta läge riskerar framkomlighet för viktiga samhällsfunktioner som exempelvis sophämtning och utryckningsfordon.

Hindrande fordon som orsakas av att enskilda ej respekterar och följer föreskrivna parkeringsregler måste kunna flyttas om bortforslingen av snö skall kunna genomföras på ett effektivt sätt. Detta ställer höga krav på samordningen mellan parkeringsbolagen, entreprenörerna för vinterväghållning, samt tillgång till bärgningsfunktioner.

En stor del i problemet bottnar dock i att stora delar av gatunätet i ytterstaden inte innefattas i det system för parkering som gäller i delar av ytterstaden under perioden 1 november till 15 maj och som innebär att parkering endast är tillåten på en sida av gatan sex dagar i veckan. Dessa oreglerade gator är i princip aldrig fria från parkerade bilar.

Trafikkontoret föreslår därför att ett försök med införande av sex dagars tillåten parkering genomförs i ytterligare två geografiska områden i ytterstaden inför vintern 2010/2011. Försöket ska utvärderas för beslut om regelverk vad gäller parkering ska utökas till fler gator i ytterstaden.

Mot bakgrund av de problem som uppstått under senaste vintern, de klagomål som kommit in från näringsidkare och allmänhet, samt hur gatunätet är utformat föreslår kontoret att delar av Tallkrogen i Fasta stadsdel, samt en begränsat område i Bromma stadsdel utgör försöksområden. Försöket kommer att innebära kraftig ökade kostnader för bortforsling av snö för att hålla kör- och gångbanor i områdena framkomliga.

I februari drabbades sophämtningen av en omfattande driftstörning som berodde dels på de stora mängder snö som föllit vilket försvårade hämtningen, dels på att sophämtarna i mycket stor utsträckning rapporterade in avvikelser rörande brister i arbetsmiljön.



Dubbelparkering i ytterstaden. Ingen sopbil, buss eller räddningsfordon kommer fram här.



En felparkerad bil som inte respekterade städnatten. OBS samma gata som föregående sida med efter en väl utförd snöröjning.

Felparkerade bilar

Felparkerade bilar utgör ett problem för att bedriva en rationell vinter och barmarksrehabilitering. Denna vinter med stora snömängder kan situationen bli mycket besvärlig genom att

en eller två felparkerade bilar kan blockera ett helt kvarter så att maskinerna inte kan utföra sin uppgift. Motsvarande situation kan naturligtvis inträffa i ytterstaden med samma resultat. Resultatet blir att maskiner och lastbilar som skall rensa gator och trottoarer från snö blir stående utan att utföra sitt arbete i avvaktan på att felparkerade fordon kan flyttas. Våra entreprenörer anser att detta förhållande utgör ett väsentligt problem för att kunna bedriva ett effektivt arbete och innebär därmed onödiga kostnader.

Kontoret gör samma bedömning och avser att se över rutinerna för bortforslingen av felparkerade bilar särskilt i samband med att det utförs vinterväghållning och barmarksrenhållning. Kan rutinerna förbättras så att felparkerade fordon snabbare kan flyttas kommer arbetet att kunna bedrivas betydligt snabbare.

Miljöanalyser

Kontorets dispens är förenad med en rad villkor bl.a. genomförs ett omfattande kontrollprogram av olika miljöparametrar. Samtliga analyser är ännu inte klara utan kommer att presenteras i en större rapport till nämndens sammanträde i juni.

I samband med att snö tippats vid stadens sjötippor har provtagning av snön skett. Snön har sedan smält och smältvattnet har analyserats med avseende förorenings och näringsinnehåll. Det kan konstateras att innehållet består förutom vatten av stenmaterial från halkbekämpningen. Även stamaterial innehåller spårämnen av olika metaller eftersom dessa finns naturligt i mineral. Vid jämförelse med de miljökvalitetsnormer som finns för ytvatten kan konstateras att redan smältvattnet uppfyller miljökvalitetsnormerna för de flesta av de analyserade ämnena. Normen överskrids inte när snön smälter och späds i recipienten. Provtagningen från 2009/2010 är ej slutrapporterad ännu men indikerar samma resultat.

De vattenprovtagningar som gjorts i Mälaren under vintrarna 2007/2008, 2008/2009 samt 2009/2010 uppvisar halter i ytvattnet som underskrider miljökvalitetsnormerna. Halterna i Riddarfjärden ligger dessutom i nivå med halter i vattnet uppströms snötippningsplatserna (referensprover uttagna vid Ängbybadet). Vintern 2008/2009 överskreds miljökvalitetsnormen för koppar vid tre tillfällen (dock i ofiltrerade prover). Ingen snötippning skedde under 2008/2009 varför de förhöjda kopparhalterna inte kan härledas till snötippningen.

I likhet med den undersökning som utfördes 2006 kan konstateras att ingen mätbar påverkan sker av snötippningen.

Trafikkontorets synpunkter

Den gångna vintern visar att det är nödvändigt att kunna arbeta långsiktigt med en handlingsplan för vinterväghållning. Den grundläggande frågan är huruvida staden kan fortsätta att använda sjötipporna för att klara behoven av snöbortforsling i innerstaden när detta behov uppstår. Kontoret anser i likhet med länsstyrelsen att det är mycket otillfredsställande att handlingsplanen måste grundas på ett förfarande som är förbjudet i lag. Målet med handlingsplanen kan dock inte vara att städa bort en årstid utan att klara storstadens grundläggande behov av transporter och kommunikation.

De alternativ för bortforsling av snö, när detta måste ske, och som studerades i utredningen 2006, visar att alternativen med långa transporter till stora tippområden är miljömässigt avsevärt sämre samt oacceptabelt från väghållningssynpunkt. Ett alternativ som innebär att stadens parker utnyttjas som snöupplag på land, uppfyller miljölagstiftningens krav, men bedöms inte accepteras av Stockholmaren i allmänhet. För innerstadens behov av kunna borttransportera snö finns inget realistiskt alternativ i nuläget.

Handlingsplanen som beslutades av trafik- och renhållningsnämnden i februari 2008 innehöll ett uppdrag att leta upp ytor för lagring av snö på land för att klara behoven av snöbortforsling i ytterstaden. Senare års erfarenhet pekar tydligt mot att detta behov kommer att öka beroende på intensivare markutnyttjande vid exploatering i stadens ytterområden. Kollektivtrafikens behov måste tillgodoses på ett bättre sätt än vad som kunde ske denna vinter, även om akutinsatser klarade de mest akuta problemen. Det huvudsakliga argumentet för landtippning i ytterstaden är dock behovet av korta och effektiva transporter.

Kontoret har trots stora försök, inte kunnat föreslå och etablera platser som kan användas

för ytterstadens behov av snöupplag. Vi har inte varit i närheten av att ha framgång i detta arbete. Det är först denna vinter när det stod klart för alla inblandade parter att man måste gemensamt lösa frågan om platser för snö som vi lyckades finna sådana platser som klarade det primära behovet, om än alldeles för sent. Ett problem är att flertalet av de platser som kunnat användas denna vinter står inför snara exploateringar för bostäder och arbetsplatser.

Skrivelse från trafik- och renhållningsnämnde och exploateringsnämnden som behandlar frågan om behovet av landtippar för snö får vara utgångspunkten för ett nytt försök att lösa denna fråga. Exploateringsnämnden förvaltar marken och kan styra markens användning efter stadens olika behov. Stadsbyggnadskontoret bör medverka i detta arbete.

Uppföljningen och utvärderingen av handlingsplanen och årets vinterväghållning visar dock att det redan i dagens situation finns möjligheter att genomföra ett flertal åtgärder som kommer att effektivisera och förbättra möjligheten till en effektivare vinterväghållning. Genom de föreslagna ändringarna av tillämpningen av servicenätter i centrala staden och införandet av komplettering av regelverket för vissa delar av ytterstaden kan verksamheten förbättras.

Kontoret vill understryka att pågående stadsutveckling enligt Vision 2030 samt de förslag som lämnas i detta utlåtande för effektivare vinterväghållning kommer att leda till ökade kostnader för borttransport av snö. Skall framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet kunna klaras måste borttransport ske i ökad utsträckning.

Fastighetsägarnas ansvar vid taksrottning bör kunna tydliggöras genom ökade informationsinsatser, vilket bör genomföras i samverkan med bransch organisationen.

Trafikkontoret bedömer redan nu att arbetet med att hitta lämpliga platser inte kommer att leda till att deponiplatser på land kan fås fram för hela snötippningsbehovet i staden. Eftersom den tidskrävande inventeringen dessutom sannolikt inte kommer att bli klar förrän tidigast i höst och en ny dispensansökan för nästa vinter behöver lämnas till Naturvårdsverket ganska snart. Miljörapporten som är kopplad till kontrollprogrammet måste färdigställas innan dispensansökan kan inlämnas.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner denna utvärdering och redovisning, samt

- Kommunstyrelsens remiss av skrivelsen från Carin Jämtin (s) besvaras med detta tjänsteutlåtande. Dnr: T2010-440-736

- Skrivelsen 8 februari 2010 från trafik- och renhållningsnämnden besvaras med detta tjänsteutlåtande. Dnr: T2010-440-466

- Beslutar att avsluta försöken med dagstädning på Norrmalms stadsdel mm och återgå till samma regler som innerstaden i övrigt. Dnr: T2009-360-2370

- Uppdra åt kontoret att inom ramen för delegationsordningen utfärda erforderliga lokala trafikföreskrifter. Dnr: T2009-360-2370

- Godkänna trafikkontorets och exploateringskontorets strategi för att identifiera och avsätta platser för snötippning i ytterstaden.

- Uppdra åt kontoret att göra en översyn och föreslå införande av P-förbud på gångbane sidan inom vissa områden i ytterstaden.

-Uppdra åt kontoret att se över regelverket för hanteringen av felparkerade bilar som

förhindrar möjligheten till renhållning.

Genomföra en informationskampanj riktad till fastighetsägare för bättre efterlevnad av fastighetsägaransvaret vid taksrottning av snö och is.

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

- 1 Förslagen i ärendet tillstyrks i huvudsak.
- 2 Avstyrka förslaget gällande borttagande av dagstädning på Norrmalm i Stockholm som innebär borttagande av 200 parkeringsplatser per vardagsnatt i denna stadsdel.
- 3 Därutöver anføres följande:

Det är mycket märkligt att införa en parkeringspolitik som bygger på snöoväder som inträffar var 25 år. Att ta bort minst 200 parkeringsplatser varje vardagsnatt innebär en dramatisk försämring av parkeringsmöjligheterna på Norrmalm med kraftig ökad söktrafik och framförallt många fler trafikfarligt parkerade bilar. Cirka 1000 fler hushåll i veckan kommer att få leta parkeringsplatser på kvällstid inför en nattparkeringen, som inte längre finns kvar. Redan idag har många svårt att finna parkeringsplatser på kvällarna. Framförallt påverkas många av de cirka 60 % av boendeparkerna som behöver använda sin bil dagligen.

Denna vinters snömängder inträffar uppskattningsvis vart 25:e år, sist var det 1985. Att enbart med den motiveringen avskaffa stora delar av dagstädningen i en stadsdel med stor brist på parkeringsplatser saknar sans och vett.

Många på Norrmalm är låg- eller normalinkomsttagare utan möjlighet att hyra dyra garageplatser. Borgarrådets uppmaning att alla kan hyra garage istället visar att hon saknar kunskap om många människors ekonomiska verklighet och att många boende på Norrmalm faktiskt behöver bil i sitt arbete eller på sin fritid.

Slutligen anser vi det anmärkningsvärt att förvaltningen ånyo bortser från de lokala åsikterna som finns kring dessa frågor och som mycket starkt påverkar både miljö och trafikförhållandena i stadens olika stadsdelar. Stadsdelarna borde självklart få yttra sig kring dessa frågor.

Reservation anfördes av Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

- 1 Förslaget till beslut godkänns delvis.
- 2 Fastslå att sjötippning ska undvikas och att ingen tippning i Mälaren ska tillåtas.
- 3 Kontoret får i uppdrag att gå vidare kring att hitta lösningar på hur man kan nyttja snön som energiresurs för fjärrkyla.
- 4 Därutöver anføres följande:

Den senaste vinterns stora snömängder må ha varit extrema, men det är ändå viktigt att se till att det finns långsiktigt fungerande organisation även för detta scenario.

Att tippa snö i vattnet är – som kontoret påpekar – förbjudet enligt miljöbalken, och Stockholms stad kan inte bygga sin snöhantering på att man ska få dispenser från detta. 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. Vi måste därför hitta nya sätt att hantera snön. Därför vill vi att kontoret går vidare och utreder på vilka sätt man kan använda snön som energiresurs för fjärrkyla.