

Saksframlegg

OM VINTERDRIFT (BRØYTING OG STRØING) AV DE KOMMUNALE VEGENE I

TRONDHEIM.

Arkivsaksnr.: 11/15830

::: Sett inn innstillingen under denne linja

Forslag til vedtak:

Formannskapet tar saken til orientering.

::: Sett inn innstillingen over denne linja

Trondheim kommune

... Sett inn saksutredningen under denne linja

Saksutredning:

Sammendrag

Vinterdriften av vegger i Trondheim kommune har følgende omfang:

Vegtype	Antall	Lengde i km
Kommunale bolig-gater	1.159	357,5
Kommunale hovedveger	160	155,3
Totalt	1.319	512,8

I oversikten er ikke gang- og sykkelveger, sykkelfelt og fortau medtatt. Samlet utgjør det kommunale budsjettet for vinterdrift 36,3 mill kr.

Innenfor rammene av noen styrende standardkrav og årlige budsjetter, er Trondheim bydrift i stor utstrekning gitt fullmakter til å utføre en hensiktsmessig vinterdrift på det kommunale vegnettet.

I budsjetteksten for 2011 er et av tiltakene: *"Tilpasse vinterdriften etter tildelte ressurser, men med skjerming av gang -/ sykkel- og kollektivanlegg"*.

En rendyrket budsjettstyring på aktiviteter og tjenester som er underlagt værskifter er neppe gjennomførlig hvis man ønsker å opprettholde den forutsigbarhet for transportsektoren som et moderne bysamfunn krever. Avvik mellom budsjett og forbruk for vintervegdriften vil derfor være mer regelen enn unntaket. For å illustrere slike svingninger kan nevnes at året 2010 hadde det høyeste antall brøyteutkallinger de siste 10 år. Gjennomsnittlig utkallinger er 13,8, mens vi i 2010 fikk 21.

Hver utkalling koster 700 - 800 000 kr i rene driftskostnader, og hver dag med full etterrydding koster rundt 100 000 kr. Dette tærer fort på budsjettmidlene avsatt til brøyting, som i 2010 var på 18,4 mill kr.

I anbudsrunden sist høst fikk man en kraftig prisøkning på innleide entreprenørtjenester med hele 8,2 % sammenliknet med den forrige. I budsjettet for 2011 var det lagt inn 2,4 % i priskompensasjon (kommunal deflator). Dette betyr at samme rammebeløp som i 2010, priskorrigert med 2,4 %, vil gi 5 - 6 % reduksjon, tilsvarende ca 2 mill kr i de innleide vinterdriftstjenestene for 2011. Sammen med et generelt effektivitetskrav på 6 mill kr, gir dette en stor utfordring for Bydrift. Effektivitetskravet ble gitt så sent at virkningen for første vinterhalvdel 2011 vil være minimal.

En viktig problemstilling er dimensjoneringen av beredskap og gjennomføringskapasitet. Høy beredskap vil oppleves som dyrt i en snøfattig vinter. I vinter har man imidlertid sett flere eksempler på hvor viktig det er å ha beredskap og kapasitet til å takle både mange og store værhendelser. I et transportintensivt bysamfunn som Trondheim, mener rådmannen det fortsatt vil være riktig å prioritere en god beredskap.

Vinterdriften medfører relativt mange klager fra brukerne med krav og ønsker om større innsats. Denne vinteren har vært typisk i så måte. Gapet mellom tilbudt standard og forventet standard er dessverre stort. Nye meldingsmedia har senket terskelen for varsling/klager. Det brukes nå svært mye tid på tilbakemeldinger. Rådmannen mener dette er riktig i kommunikasjonen med brukerne.

Trondheim kommune

Kriterier for når brøyting skal iverksettes (snødybde) debatteres nå i forhold til bestemmelsene om universell utforming. Til Vågå kommune har Diskrimineringsombudet i vinter uttalt med henvisning til diskrimineringsloven og bestemmelsene om universell utforming, at de bør starte brøyting av sentrumsnære bolig-gater ved 5 cm snø av hensyn til rullestolbrukere. Rådmannen vil før kommende vinter vurdere om framkommeligheten for slike brukergrupper kan bedres, evt. ved å prioritere viktige ruter.

Sykkelruter krever intensiv drift for at de skal være attraktive å bruke. I vinterhalvåret må sykkeltraseene brøytes og skrapes flere ganger mellom hvert snøfall. Det er behov for mange "ekstra" brøyterunder for at sykkeltraseene skal være attraktive å bruke. Det er gitt politiske føringer om høyere prioritering av sykkeltrafikken. Dette arbeides det med, og for 2011 er det avsatt mer penger, og brøyterutiner er tilpasset.

Trondheim bydrift har tatt tak i de utfordringene de er pålagt om effektiviseringstiltak innen de tekniske tjenester. Interne grupper er i sving med å identifisere tiltak og forberede iverksetting med grunnlag i flere konsulentrapporter. Dette arbeidet vil bli rapportert i april/mai 2011. For vegdriften er det allerede gjort organisatoriske tilpasninger. For vinterdriften vil effekten for inneværende år i hovedsak komme til syne førjulsvinteren 2011.

I en av konsulentrapportene som ligger til grunn for effektiviseringspåleggene står det:

- *"- viser at det egentlig burde vært satt inn økte ressurser for å oppfylle den standarden som er satt".*
- *"- er det derfor vanskelig å se for seg at det er mulig å opprettholde en tilfredsstillende kvalitet på vinterdriften i Trondheim med vesentlige nedskjæringer i bevilgningene".*

Tiltaket som har skapt størst oppmerksomhet i budsjettsammenheng, er tanken om å sette ut vinterdrift av hele roder fremfor enkeltruter. Hensikten med dette er å legge et totalansvar for tjenestens kvalitet over på entreprenøren. Han må da utkalle selv og bli målt på resultatet, ikke bare på antall utkjørte lengder og anvendt tid. Av tidshensyn kom dette ikke med i gjeldende brøytekontrakter. Selv om et tidligere forsøk ikke ga de ønskede resultater, vil rådmannen igjen se på muligheten for slike løsninger ved neste utlysning. I vegvesenets funksjonskontrakter med brøyteaktørene er et slikt totalansvar for tjenesten, som også omfatter utkallingen, lagt på utføreren.

På kort sikt vil fordelingen mellom egne og innleide vinterdriftstjenester bli uendret. Nye driftsanbud er som nevnt nettopp antatt. Rådmannen vil frem mot neste anbudsutlysning se på mulige løsninger.

Omfordeling mellom administrativt arbeid og direkte produksjonsarbeid vil måtte komme som resultatet av organisatoriske endringer. Rådmannen vil i forlengelsen av den omorganisering av Stabsenheten som nå pågår, se nærmere på grensesnittene mot Trondheim bydrift. Plassering av forvaltningsoppgaver og bestiller – utførermodellen vil da være sentrale tema.

Status i arbeidet med disse effektiviseringstiltakene vil bli rapportert ved 1. tertial.

Høyest prioritet hittil har arbeidet med å etablere tre ansvarlige driftsområder hatt, hvor fokus er satt på ledelse, kostnadskontroll og samordning innenfor hver rodestasjon. Ny organisasjon er under implementering og det er allerede klare positive effekter av arbeidet ved bl. a. at ansvar og myndighet er

Trondheim kommune

plassert nærmere produksjonsleddene.

1 Bakgrunn

Det har i vinter vært betydelig oppmerksomhet rundt brøyting og strøying av byens gater, og kommunen mottar mange henvendelser og reaksjoner. Rådmannen ønsker derfor å orientere formannskapet om omfanget av vinterdriften, hvordan den fungerer, hvilke utfordringer som er og hva som gjøres for å gjøre tjenesten bedre.

I verbalføringene fra årets budsjettvedtak ble rådmannen bedt om vurdere følgende forhold knyttet til Trondheim bydrift generelt og vinterdriften spesielt:

- Ulike modeller for vinterdrift av veger
- Spesielt kontrakter med geografisk inndeling
- Mulighetene for å vri arbeidsinnsats over fra administrasjon til egenproduksjon
- Redusere behovet for innleide tjenester
- Optimalisering av arbeidsfordelingen mellom egenproduksjon og bruk av anbud

I det følgende er de fleste av disse punktene berørt, men hovedrapporteringen på dette kommer i tilknytning til 1. tertialrapportering, når arbeidsgruppen som ser på effektiviseringstiltakene innen de tekniske tjenester har avsluttet sitt arbeid.

2 Statusbeskrivelse

2.1 Driftsansvaret

Vinterdriften i kommunens regi utføres på følgende områder:

- Vinterdrift på de kommunale kjørevegene, gang- og sykkelvegene og de fortauene som tilligger kommunen som vegeier, utføres av Trondheim bydrift, produksjons-område Veg. Bydrift har også avtale med Trondheim Parkering om å drifte avgiftsbelagte P-plasser for dem.
- Vinterdrift av gangveger i parkene og de kommunale idrettsanleggene inkl. islegging av skøytebanene driftes av Trondheim bydrift, produksjonsområde Idrett park og skog.
- Alle kommunale eiendommer og bygninger så som skoler, barnehager osv. med tilhørende atkomstveger, utearealer og fortau, er det Trondheim eiendom som drifter.
- De kirkelige eiendommene med tilhørende atkomster, plasser og fortau har Kirkelig fellelsråd ansvaret for. Bydrift yter noe driftsbistand.

Det ligger problemstillinger knyttet til skjæringspunktene og grensdragningen mellom de ulike aktørene, men denne orienteringssaken omhandler bare vinterdriften av vegnettet.

2.2 Omfanget av vinterdriften

Vinterdriften av vegnettet i Trondheim omfatter følgende fire vegkategorier:

- Riksveger
- Fylkeskommunale veger
- Kommunale veger
- Private veger

Trondheim kommune

Riksvegene, som omfatter E6 inkl. Omkjøringsvegen, gamle E6 gjennom byen (nå Rv.706), Osloveien og Nordre avlastningsveg har Statens vegvesen ansvaret for på vegne av staten som vegeier.

Fylkesvegene har Statens vegvesen ansvaret for på vegne av fylkeskommunen som vegeier.

For en best mulig samordnet vinterdrift i Trondheim har Statens vegvesen inngått utføreravtale med Trondheim bydrift som dermed har driftsansvaret for følgende veglenker i riks- og fylkesvegnettet:

Vegnr.	Lengde km	Vegroute	Driftsklasse *		
			Dk A	Dk B	Dk C
Fv 812	13,2	Byåsveien inkl. Sandgata, Søndre Ilevollen og Kongensgt.	2,1	11,2	
Fv 856	2,2	Bøckmannsveien		2,2	
Fv 900	5,2	Bjørndalsvegen (til Kattenskogen)		5,2	
Fv 841	0,9	Ringvålveien (til Kongsv.)		0,9	
Fv 903	1,1	John Aae's veg		1,1	
Fv 902	6,1	Østre Rosten		6,1	
Fv 901	3,8	Tillerbru veien			3,8
Fv 885	6,8	Bratsbergveien		3,5	3,3
Fv 860	4,2	Torbjørn Brattsv. / Utleirveien		4,2	
Fv 862	2,7	Steinanveien			2,7
Fv 861	7,2	Jonsvannsveien		2,4	4,8
Fv 864	4,7	Tyholtringen (Lerkendal - Strindheim)		4,7	
Fv 865	3,4	Singsakerringen (Eidsvollsgt. - Stadsing. Dahlsgrt.)		3,4	
Fv 868	5,1	Mellomv. - Haakon VII gt.		5,1	
Fv 950	3,3	Skovgård - Ranheim Ø (Gammelveien)		3,3	
(Gml E6)	5,4	Alle gamle E6-parseller pr. 31.12. 2010	5,4		
Totalt	75,6		7,6	53,1	14,6
Rv 706	6,8	Alle veglenker pr. 31.12.2010	6,8		
Rv 706	2,0	Gang- / sykkelveger	2,0		

* Dk A, Dk B og Dk C viser til klasse ref. Høringsutkast til ny Håndbok 111 (Drifts- og vedlikeholdsstandard).

Det samlede vegarealet som driftes er 405 000 m². I tillegg driftes fortau langs fylkesveger med 35,2 km og langs riksveger med 13,1 km. I tillegg kommer ca 56 km gang- og sykkelveger langs fylkesveger som fylkeskommunen overtok ansvaret for fra kommunen 1. januar 2011.

På de øvrige riks- og fylkesvegene er det for tiden Mesta som utfører drift- og vedlikehold (E6/ Omkjøringsvegen, Oslovegen, Nordre avlastningsveg, rundt Jonsvatnet, rundt Byneset og på Være).

Kommunevegene er det Stabsenhet for byutvikling som har forvalter- og bestilleransvaret for på vegne av kommunen som vegeier. Trondheim bydrift er utfører og står for drift og vedlikehold delvis i egenregi og delvis gjennom innleie av private entreprenører.

Kommunen har i utgangspunktet ikke noe ansvar for de private vegene, men på en del såkalte B-veger står kommunen for vinterdriften i henhold til gammel praksis, og delvis etter avtaler fra tiden før kommunesammenslåingen i 1964.

Trondheim kommune

Tallene viser følgende fordeling:

Vegtype	Antall	Lengde i km	Areal i m ²
Kommunale bolig-gater	1.159	357,5	1.979.183
Kommunale hovedveger	160	155,3	1.096.596
Totalt	1.319	512,8	3.075.779

I oversikten ovenfor er ikke gang- og sykkelveger, sykkelfelt og fortau medtatt. Disse er nå under registrering og oppmåling.

Det anslås å være mellom 50 - og 60 000 avkjørsler totalt til private veger og hus knyttet til de offentlige vegene i kommunen. Det er i overkant av 1.100 bussholdeplasser i kommunen og på disse står det 470 leskur. Vel halvparten av disse ligger på de kommunale vegene.

3 Gjennomføring av vinterdriften

3.1 Aktiviteter

Vinterdrift deles gjerne opp i fem ulike aktiviteter: brøyting, sandstrøing, salting, etterrydding og vinterfeiling. Ut fra anslått arbeidsvolum settes det opp ruter på de vegene som er definert som hhv kommunale, fylkeskommunale og riksveger. Rutene tilpasses slik at driftsoperasjonene skal kunne gjennomføres innenfor de frister som er satt til gjennomføringstid.

Brøytingen består av 87 ruter hvorav 70 er på de kommunale vegene. 67 av disse driftes av innleide firma, mens Bydrift dekker opp med egne ressurser på de resterende 20 rutene.

Sandstrøingen er satt opp med 57 ruter hvorav 48 dekkes opp ved innleie og 9 ruter blir utført med egne ressurser inkludert to biler med varmsand. Alle strøsandrutene er på kommunale veger. Årlig forbruk ligger på ca 15.000 tonn sand.

Kommunen har før hver sesong gratis utdeling av strøsand til privatfolk som hjelp slik at de kan overholde sin strøplikt iht. politivedtektene. I 19 gater er det etter formannskapsvedtak fra 1925 vedtatt kommunal strøplikt som fritar beboernes strøplikt etter politivedtektene.

Selv om politivedtektene er tydelige på gårdeierens plikter til snørydding og strøing for en trygg fremkommelighet for gående og syklende, blir en del av dette i praksis gjort av Bydrift der hvor ansvarsgrensene kan være uklare, spesielt i Midtbyen. I bolig gatene strør Bydrift for biltrafikken. Dette avlastet i praksis huseierne fra fortausstrøing ved at fotgjengere går i gata.

Saltingen er satt opp med 9 ruter hvorav 8 blir utført av Bydrift mens en rute blir utført av eksternt firma. Salting foregår på alle riks- og fylkesveger samt kommunale hovedveger med bussruter. Årlig saltforbruk ligger på ca 5.000 tonn. Salting er til dels kontroversielt. Men Statens vegvesen fører en relativt konsekvent linje hvor hensynet til trafikksikkerheten har høyeste prioritet. Kommunen har valgt å følge den samme praksis på sine hovedveger. Gang- og sykkelveger saltes ikke.

Etterrydding blir det behov for etter brøyteperioder og omfatter bl.a. bortkjøring av snø fra fortau og plasser, rydding for sikt i kryss, i busslommer osv.

Trondheim kommune

Vinterfeieing gjøres for å redusere svevestøvproblemene i Trondheim sentrum (Midtbyen og hovedtrafikkaksene inn og ut). I perioder når man grenseverdiene i forurensningsloven. Ved behov for tiltak, utføres dette med egne ansatte med tre feievogner samt en lakebil som legger ut et støvdempende middel. Metoden er delvis egenutviklet og har vist seg å være et ganske bra tiltak så lenge det ikke blir for kaldt.

I tillegg til disse fem aktivitetene medfører sandstrøingen et stort behov for vårfeieing hvor strøsand må fjernes både av støvmessige årsaker og for å begrense gjenfylling av sluk og sandfang. Uansett havner en del strøsand i sluk og sandfang, og det er vesentlig at disse blir tømt for å unngå at de tettes igjen og gir oversvømmelser. Sluk, sandfang og stikkrenner må også gjennom vinteren steames (tines opp) for å unngå oversvømmelser.

3.2 Driftsstandard

Vinterdriftstandarden på det kommunale vegnettet er definert i en "Ytelsebeskrivelse" som inngår i den årlige utføreravtalen mellom rådmannen v/ Stabsenheten og Bydrift. Hovedpunktene i denne beskrivelsen er:

- *Hovedveger/ busstraseer: Starter å brøyte når det har kommet 8 cm snø. Skal være ferdig innen 7 timer (Gjennomføringstid ved strøing 5 timer).*
- *Gang/sykkelveger: Starter å brøyte når det har kommet 8 cm snø. Skal være ferdig innen 7 timer. Hovedsykkelruter skrapes for evt slaps mellom snøfall.*
- *Boligveger: Starter å brøyte når det har kommet 8 cm snø. Skal være ferdig innen 15 timer.*
- *Brøytekanter ved fotgjengeroverganger, busstopp og i vegkryss ryddes i løpet av et døgn.*

Innenfor rammene av disse få vinterdriftskravene og de årlige budsjettene, er Bydrift i stor utstrekning gitt fullmakter til å drifte det kommunale vegnettet på en tjenlig og hensiktsmessig måte.

Oppbyggingen av kapasitet på ruter, til beredskap osv, tar utgangspunkt i at disse kravene skal kunne oppfylles med det antall utkallinger man har erfart kommer i en såkalt "normal" vinter. Utkalling for brøyting og strøing (sand/salt) ved snøfall gjøres av Bydrift både for interne og eksterne ressurser.

Standarden som legges til grunn på riks- og fylkesvegene er forankret i forslaget til ny Håndbok 111 fra Statens vegvesen, hvor brøyting starter ved 2 cm snø, og med en gjennomkjøringstid på mellom 1,5 og 2,5 timer avhengig av driftsklasse (jfr tidligere vist tabell over de ulike veglenkene).

3.3 Kostnader

Ny driftsavtale i kommunen for 2011 er ennå ikke endelig avtalt, men i 2010 var budsjettet for vinterdriften av de kommunale vegene som vist i tabellen under. Tilsvarende tall fra avtalene med Statens Vegvesen i 2010 er også vist. Ny refusjonsavtale med vegvesenet for riks- og fylkesvegene i 2011 er under utarbeidelse.

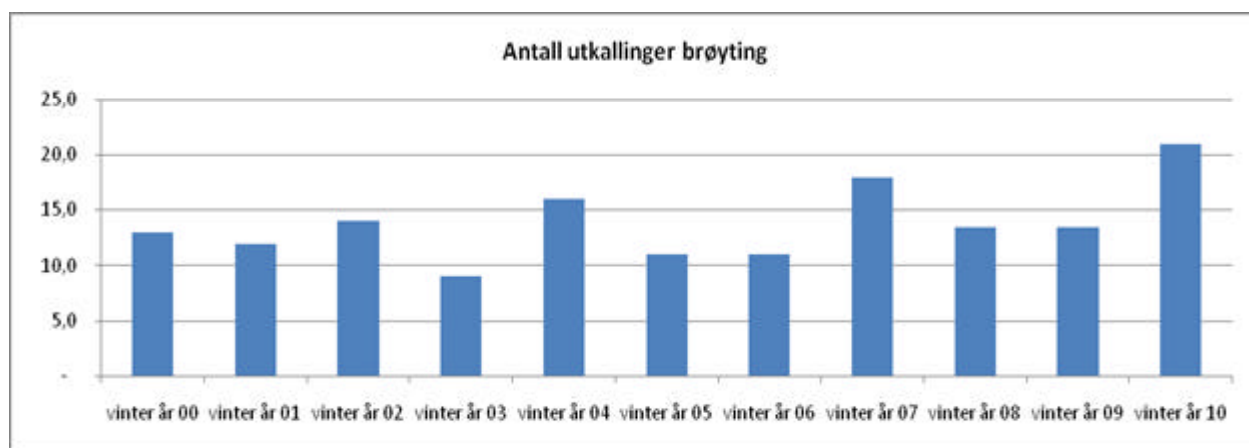
	Brøyting	Strøing (sand/salt)	Vinterfeieing	SUM
Kommunale veger	23,4 mill kr	12,6 mill kr	0,3 mill kr	36,3 mill kr

Trondheim kommune

Fylkesveger	5,9 mill kr	4,7 mill kr	0	10,6 mill kr
Riksveger	1,7 mill kr	0,6 mill kr	0,5 mill kr	2,8 mill kr

I tillegg til midler fra bykassen, fylkeskommunen og staten, er bidraget fra piggedekkkfondet med i denne oversikten med totalt 12 mill kr. Det jobbes med muligheten til å høyne vinterstandarden på utvalgte gang- og sykkelruter med midler fra Miljøpakken. For 2011 er det gjennom et spleiselag (stat, fylke, kommune) nylig øremerket 3 mill kr til formålet.

Fra årets vintersesong startet 20. okt. 2010, har det vært mange hyppige snøfall og det er lenge siden det har vært så mange brøyteutkallinger før nyttår. Til sammenligning har det i snitt de ti siste årene vært fem brøyteutkallinger før nyttår, mot tolv i samme periode i 2010.



Tabellen ovenfor viser at året 2010 gir det høyeste antall utkallinger de siste 10 år. Gjennomsnittlig antall brøyteutkallinger i tabellen er 13,8 mot 21 i 2010.

Med tanke på at hver utkalling koster 700 - 800 000 kr i rene driftskostnader, og at hver dag med full etterrydding koster rundt 100 000 kr, blir det fort store beløp.

3.4 Gjennomføring av tiltak

Når det oppstår behov for tiltak (værhendelse) blir nødvendige mannskaper utkalt av Bydrift. Skjer utkalling i ordinær arbeidstid, ivaretas denne funksjonen av de tre driftsstasjonene på henholdsvis Buran, Sentrum (Valøya) og Tiller, mens det utenom ordinær arbeidstid utkalles i egen turnus (kveld, natt, helg og helligdager).

Kommunale veger med bussruter og/eller stor trafikk blir prioritert først sammen med tilhørende gang- og sykkelveger. Prioritert er også enkelte hovedsykkeltraseer, viktige skoleveger samt noen bratte og vanskelige vegstrekninger. Etter en brøyterunde startes det med etterrydding og bortkjøring av snø fra kryss, busslommer, rundkjøringer og P-plasser. I de kommunale bolig gatene gjennomføres det høvling av is og snøsåle for å unngå gjennomslagsføre ved mildvær og for å holde slukene åpne. Dette arbeidet gjøres mellom snøfall så langt kapasiteten strekker til, men det vil nesten alltid være gater hvor man ikke er kommet helt à jour.

Behov for tiltak ut over de rutinemessige vurderes på grunnlag av egne inspeksjoner, meldinger fra publikum til vegmeldingssentralen (tlf 175), fra Nettbuss Trondheim / AtB, politi, brannvesen og andre

Trondheim kommune

samarbeidspartnere.

Egne inspeksjoner består både av sjekking ute på vegene og bruk av ulike hjelpemidler som blant annet meteorogram fra Meteorologisk institutt hvor både snømengder, temperatur og duggpunkt anslås som en rettessnor for om tiltak skal iverksettes. Det er store lokale variasjoner i føreforholdene, fra Heimdal/Byåsen i sør til Lade/Ranheim i nord.

Mht svevestøvproblematikken, så overvåkes denne av fire målere som er satt opp forskjellige steder i byen, og det gjøres tiltak når grenseverdiene er i ferd med å overstige de nivåene som er tillatt.

Forut for en ventet værhendelse igangsettes det ofte forberedende tiltak, for eksempel steaming av sluk, åpning av bekkerister eller salting.

3.5 Evaluering av driftsopplegget

På oppdrag fra Bydrift gjennomførte Sintef en utredning av vinterdriften i Trondheim (rapport A12786 av mars 2010). Denne munnet ut i en del forslag på tiltak innenfor organisering, dokumentasjon, kostnadskontroll, entreprisreform, valg av standard, ressursbruk og maskinpark. Hovedkonklusjonen i rapporten er:

”Tilstandskartleggingen, som ble gjennomført som en del av utredningen, viser at det egentlig burde vært satt inn økte ressurser for å oppfylle den standarden som er satt. På den bakgrunn og sett i lys av økte krav til universell utforming, er det derfor vanskelig å se for seg at det er mulig å opprettholde en tilfredsstillende kvalitet på vinterdriften i Trondheim med vesentlige nedskjæringer i bevilgningene. De foreslåtte tiltakene vil imidlertid gi et bedre grunnlag for å foreta prioriteringer av ressursbruken og utøve en større grad av kontroll enn det som gjøres i dag”.

Hovedrapporteringen på denne oppfølgingen kommer som nevnt innledningsvis i tilknytning til 1. tertialrapportering. Forbedringstiltak med grunnlag i disse punktene er igangsatt.

4 utfordringer knyttet til vinterdriften

4.1 Klager

Vinterdriften medfører en del klager. Gapet mellom tilbudt standard og forventet standard er dessverre stort og synes å øke år for år selv om standarden ble hevet ved innføringen av piggdekkavgiften. Fra alle hold kommer det krav og ønsker om større aktivitet og spesielt med en så skiftende vinter som årets. Nye meldingsmedia har senket terskelen for varsling/klager. Det brukes nå svært mye tid på tilbakemeldinger.

4.2 Beredskap og kapasitet

En viktig problemstilling er dimensjoneringen av beredskap og gjennomføringskapasitet. Høy beredskap vil oppleves som dyrt i en snøfattig vinter. I brøytekontraktene utgjør denne posten ca 30 %. I vinter har man imidlertid sett flere eksempler på hvor viktig det er å ha beredskap og kapasitet til å takle både mange og store værhendelser.

Trondheim kommune

4.3 Bussholdeplasser og leskur

Det er inngått en egen avtale med firmaet Clear Channel Norway (CCN) om bygging og drifting av 470 leskur på bussholdeplassene i kommunen. Maskinell rydding i og foran leskur er en meget vanskelig og tidkrevende operasjon med en betydelig risiko for å ødelegge glassveggene. En evt manuell rydding vil redusere gjennomføringskapasiteten betydelig.

Selve busslomma skal snøryddes og strøs av Bydrift, mens CCN etter avtalen har ansvaret for ”- at det blir ryddet snø inne i skurene”. Her oppstår ofte det samme problemet som ved avkjørsler, at noe snø blir liggende i en ranke foran busskuret, og at denne etter hvert blir til en varig, langsgående issvull. Dette problemet er ikke løst, og må enten bøtes på gjennom et endret avtaleforhold eller bruk av bedre egnet maskinelt utstyr. Begge løsninger vil bety økte totalkostnader, evt omprioritering i bruk av brøytemidlene.

Langs de kommunale vegene blir bussholdeplassene ryddet etter hvert i forbindelse med etterryddingsarbeidet. Dette blir da, med trafikksikkerhet som førsteprioritet, tatt etter kjørevegen, gang/sykkelfeltet, skoleveger, fotgjengerfelt og siktrydding i kryss. Denne prioriteten forutsettes opprettholdt. Et ønske om større satsing på kollektive transportmidler tilsier imidlertid en bedre vinterdriftsstandard på bussholdeplassene. En løsning vil da være å sette inn mer kapasitet og ressurser her på bekostning av andre oppgaver.

På riks- og fylkesvegene er det satt opp egne ruter (10 stk) for å rydde foran leskur, ordne siktforhold osv, for å dekke opp kravene i Håndbok 111. På en 8 timers arbeidsøkt ligger kapasiteten på 25 - 30 bussholdeplasser / leskur.

4.4 Skader

Gjennom en brøytesesong skjer det skader, både på gjerder, hekker og biler. Heldigvis har det ikke vært alvorlige ulykker der menneskeliv har gått tapt eller større uhell som har medført store økonomiske utbetalinger for kommunen.

Alle innkomne krav om skadeserstatning blir vurdert og erstattet når det er tredjeparts uskyld. Utenom skadesaker hvor kjøretøy er involvert, mottas det ca 50 henvendelser hvert år på skader som er påført av brøytemannskapene. I 2010 ble 27 krav på til sammen kr 125.000,- erstattet.

4.5 Snøopplag og bortkjøring av snø

Med en økende grad av byfortetting øker problemene med snøopplag. Boligtomtene har blitt stadig mindre og beboerne ønsker å utnytte tomtene sine mest mulig. Ulike objekter som garasjer, boder, trær, hekker, gjerder, søppelkasser m m, blir derfor plassert i tomtegrensen ut mot den kommunale vegen. Det bidrar til å vanskeliggjøre vinterdriften pga manglende snølagringsplass og øker omfanget av ødeleggelse og skader som må behandles og repareres.

Fra enkelte steder i byen er det ingen annen utvei enn å kjøre bort snø, som etter denne vinterens store snøfall. Tidligere hadde man flere snødeponi, men de siste årene er det bare Ilapiren og turistkaia ved Pirbadet som er godkjente snødeponi/ tipplasser. Det er gjort avtale med Trondheim havn om å kunne bruke disse to. Det innebærer blant annet at det må tas prøver av bunnfallet og at det må mudres for å unngå at det skal bli for grunt til båtene. Prøvetakingen står Havna for.

Trondheim kommune

Så langt har det vært så lite forurensning at muddermassen ikke har behøvd spesialbehandling, men er blitt dumpet utenfor Munkholmen. Miljøenheten har gjort undersøkelser av strøsand som havner i sandfangkummene og de massene som bortkjøres derfra. Også disse har vært innenfor akseptable verdier i forhold til miljøskadelige effekter.

I 2008 ble det gjort en beregning over hva det ville koste å rydde/fjerne snø, (tilsvarende Politivedtektenes forpliktelser) fra alle fortau med betydelig gangtrafikk og spesielt skoleveger. I hovedsak ville dette bli bortkjøring. Kostnaden ble estimert til 11,5 mill kr. for 300 km. I dag er dette ikke en aktuell prioritering.

4.6 Universell utforming

Kriterier (snødybde) for når brøyting skal iverksettes debatteres nå i forhold til bestemmelsene om universell utforming. Til Vågå kommune har Diskrimineringsombudet i vinter uttalt med henvisning til diskrimineringsloven og bestemmelsene om universell utforming, at de bør starte brøyting av sentrumsnære bolig-gater ved 5 cm snø av hensyn til rullestolbrukere. I Trondheim er kriteriet for brøyting 8 cm.

Dette lovverket er også trukket frem i Trondheim når diskusjonen om brøyte- og strøstandarden på fortauene, spesielt i sentrum, er kommet opp. Problemene er vel så mye knyttet til periodene mellom snøfall, hvor is, slaps og snøopplag gir vanskeligheter.

Rådmannen vil før kommende vinter vurdere om framkommeligheten for slike brukergrupper kan bedres ved å prioritere viktige fortaursruter mht rydding og strøing. Dette vil bli sett på i sammenheng med sykkelruteprioritering. I den tyngste vinterperioden er det aktuelt å rydde/ skrape en tilstrekkelig fortausbredde med sammenhengende bedre standard for sambruk av alle grupper myke trafikanter.

4.7 Økt fokus på syklende og gående

I verbalføringene fra budsjettvedtaket for 2011 står det:

”Trondheim skal ha stort fokus på god framkommelighet også for gang- og sykkeltrafikken. Dette skal prioriteres på samme måte som framkommelighet for biltrafikken. Snø fra fortau og gang-sykkelveger som kommunen har ansvar for skal fjernes i samme takt som fra vegbanen, slik at ikke snø som er brøytet fra vegbanen blir liggende og hindre gang- og sykkeltrafikken.”

De siste årene har det blitt bygd ut flere anlegg for gående og syklende, spesielt sykkelanlegg. I tilknytning til Miljøpakken satses det stort på sykkelfelt og sykkelveg med fortau. Begge disse løsningene anlegges oftest innenfor eksisterende vegareal som betyr innsnevring av kjørearealet. Sykkelfelt krever intensiv drift for at det skal være attraktivt å bruke. I vinterhalvåret må sykkelfeltene brøytes og skrapes flere ganger mellom hvert snøfall fordi snø og slaps sprutes inn av bilene fra kjørebane. Spesielt de første dagene etter snøfall inntil en har oppnådd full virkning av saltet, er det behov for mange ”ekstra” brøyterunder for at sykkelfeltene skal være attraktive å bruke.

Disse anleggene kommer i tillegg til eksisterende anlegg og øker det totale arealet som skal driftes og med en forholdsvis kostbar marginalkostnad fordi anleggene som bygges er mer omfattende og dyrere å drifte enn gamle anlegg.

Trondheim kommune

Tiltaket med en ekstrasatsing i 2011 og utsiktene til evt. driftsbidrag fra Miljøpakken på sikt, som tidligere nevnt i pkt 3.3, er skritt i positiv retning.

4.8 Nye aktører i vinterdrifta

En av utfordringene ved hver ny anbudsrunde er at nye aktører bringer nye mannskaper og nytt utstyr inn. Når innkjøringsperioden, hvor nytt mannskap og nye ruter skal drilles, faller sammen med et tidlig og tungt snøfall, som nå i vinter, kan det oppstå problemer. De fleste, både innleide og eget mannskap, har imidlertid i det alt vesentlige årelang lokalkunnskap og god driftskunnskap.

5 Hva gjøres for å forbedre vinterdriften

5.1 Organisering og dokumentasjon

Med grunnlag i den tidligere nevnte Sintef-rapporten har rådmannen iverksatt arbeider med forbedring på alle de foreslåtte tiltakene innenfor de gitte økonomiske og administrative ressurser. Flere av tiltakene vil imidlertid kreve til dels store ressurser til forberedelse og gjennomføring, ikke minst administrativt. Forventet nytte må også veies opp mot dette.

Tiltaket som har skapt størst oppmerksomhet i budsjettssammenheng, er tanken om å sette ut vinterdrift av hele roder fremfor enkeltruter. Hensikten med dette er å legge et totalansvar for tjenestens kvalitet over på entreprenøren. Han må da utkalle selv og bli målt på resultatet, ikke bare på antall utkjørte lengder og anvendt tid.

Basert på erfaringer med markedet og en prøveordning gjennomført på Heimdal for snart 10 år siden, og hvor resultatet ikke stod til forventningene, har nye forsøk på en slik driftsform i ettertid ikke blitt prioritert. Selv om et tidligere forsøk ikke ga de ønskede resultater, vil rådmannen igjen se på muligheten for slike løsninger ved neste anbudsutlysning. Av tidshensyn kom dette ikke med sist høst ved utlysningen av de gjeldende brøytekontrakter. I vegvesenets funksjonskontrakter med brøyteaktørene er et slikt totalansvar for tjenesten, som også omfatter utkallingen, lagt på utføreren. Det er aktuelt å søke erfaringer fra vegvesenets ordning, og utforme et opplegg for en slik driftsform med kommunal tilpasning.

Høyest prioritet har arbeidet med å etablere tre ansvarlige driftsområder hatt, hvor fokus er satt på ledelse, kostnadskontroll og samordning innenfor hver rodestasjon. Ny organisasjon er under implementering og det er allerede klare positive effekter av arbeidet ved at bl a ansvar og myndighet er plassert nærmere produksjonsleddene.

5.2 Kostnadsforhold

I budsjettet for 2011 er det vedtatt et pålegg om en betydelig effektivisering av de tekniske tjenester på 6 mill kr. Kartlegging av mulige tiltak er igangsatt og vinterdriften ses på også i den sammenheng. Turnusordninger som alternativ til overtidsbruk kan være aktuelle tiltak. Effekten av dette beror på sannsynligheten for at man kan fange opp mange nok værhendelser innen turnusperioden.

I anbudsrunderen sist høst fikk man en kraftig prisøkning på innleide entreprenørtjenester med hele 8,2 % i forhold til året før. I budsjettet for 2011 var det lagt inn 2,4 % i priskompensasjon (kommunal deflator).

Trondheim kommune

Dette betyr at samme rammebeløp som i 2010, priskorrigert med 2,4 %, vil gi 5 - 6 % reduksjon, tilsvarende ca 2 mill kr i de innleide vinterdriftstjenestene for 2011. Sammen med effektivitetskravet nevnt foran, gir dette en stor utfordring for Bydrift. Effektivitetskravet er dessuten kommet så sent at virkningen for første vinterhalvdel 2011 vil være minimal.

I budsjettet for 2010 ble det lagt inn en rammeøkning på 6 mill kr til vinterdrift veg. I den tilhørende teksten stod det:

”De tre siste vintrene (2007 - 09) har merforbruket knyttet til vinterdriften av veg ligget på ca 7 mill kr. Den foreslåtte økningen i budsjetttrammen på 6 mill kr vil sammen med effekter av innsparingstiltakene foreslått i budsjettet for 2009 gi en vinterdriftsramme i 2010 som vil være om lag på nivå med forbruket de siste årene”

Denne rammeøkningen ga ingen åpning for standardheving. Den bidro imidlertid til å ta igjen budsjettunderdekningen fra de foregående år. For året 2010 gikk vinterdriften omtrent i balanse. Og misnøyen på brøyting generelt, strøing av fortau/gangveger og ikke minst slaps på sykkeltraseene, har ikke vært mindre denne vinteren.

5.3 Valg av standard

Valg av standard er et strategisk valg og et kostnadsspørsmål. Det er avgjørende at den standarden som avtales blir fulgt og at den lar seg gjennomføre innenfor gitte rammer. Dette er vesentlig for å sikre oppslutning og tilslutning hos publikum som må ha tillit til vinterdrifta for at en fortsatt skal kunne opprettholde en høy andel med piggfritt.

Avstemming av standardene og kommunikasjon ut til publikum vil være vesentlig for å få til dette. Driftsstrategier og utstyrssammensetning vil være viktige hjelpemidler.

Som tidligere nevnt stilles det høyere krav til vinterstandard på riksveger og fylkesveger i Trondheim enn på kommunale vegger. Her må Bydrift rette seg etter Håndbok 111. Ytelsesbeskrivelsen for de kommunale vegene er romsligere i forhold til eksakte krav og overlater mer til kvalifiserte skjønn.

De senere årene har vinterdriften gitt til dels betydelige overskridelser. Det har vært ubalanse mellom budsjetter og standardkrav. Siden rammene har vært låste, har man sett på standarden. Det eneste man for 2010 fant å kunne justere var gjennomføringstiden i boliggate, som ble økt fra 12 til 15 timer. Denne beskjedne endringen førte høsten 2010 til medieoppslag og uttalelser fra politikere om at dette var uakseptabelt. Formell standardreduksjon anses derfor ikke som aktuelt.

Derimot er det gitt politiske føringer ved årets budsjettbehandling, jfr pkt 4.7, om at standarden spesielt på brøyting av sykkeltraseer skal heves, noe som for 2011 er løst spesielt ved omdisponering av penger innen ”Tekniske tjenester” og bidrag fra fylket og vegvesenet, som nevnt under pkt 3.3. Etter jul er det derfor brøytet og strødd iht standarden i SVV's Håndbok 111, som er en del bedre enn kommunens egen standard. Høvling og feiing utenom snøfall er også intensivert.

Etter en dødsulykke på en sporete og glatt lokalveg i Alta i 2009, rettet havarikommisjonen for trafikkulykker i sin rapport kraftig kritikk mot, - og la betydelig ansvar på vegholder for manglende vintervedlikehold. Dette er et signal om at vegholder må være forberedt på å måtte stå til ansvar for måten vegvedlikeholdet skjottes på.

Trondheim kommune

Rådmannen i Trondheim, 28.03.2011

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Bjørn Ekle
stabssjef

... Sett inn saksutredningen over denne linja