Huddinge

RAPPORT
Datum: 2026-04-12
Diarienummer: NSN-2026/209

Utvärdering av vinterväghållningen i januari–februari 2026

Sammanfattning

Vinterhändelsen i januari 2026 var exceptionell i omfattning och varaktighet. Trots mycket svåra förutsättningar kunde framkomlighet på huvudgator, kollektivtrafikstråk och för blåljusfunktioner, i huvudsak upprätthållas. Det är samtidigt tydligt att detta skedde till priset av att villagator, trottoarer och delar av prioriterade gång- och cykelstråk fick lägre prioritet och att ordinarie åtgärdstider inte gällde under delar av perioden. Detta fick konsekvenser för invånares vardag i forma av försämrad framkomlighet och tillgänglighet, men var i rådande läge en nödvändig prioritering.

Händelsen förstärktes av en regional resursbrist, vilket begränsade möjligheten att snabbt öka kapaciteten.

Bakgrund

Under januari 2026 drabbades Huddinge kommun, liksom stora delar av Stockholmsregionen och många andra delar av landet, av en längre period med mycket svåra väderförhållanden. Händelsen präglades av ihållande snöfall under många dagar, stora snömängder, först torr snö och därefter tung och blöt snö, orange och återkommande gula vädervarningar från SMHI samt efterföljande töväder, modd och nya nederbördsmängder. Situationen fortsatte att påverka vinterväghållningen även under februari.

Till skillnad från ett mer avgränsat snöfall under ett enstaka dygn utvecklades situationen i januari 2026 till en långvarig störning, där nya snömängder tillkom innan kommunen och entreprenörerna fullt ut hunnit återställa framkomligheten efter föregående insatser. Händelsen innebar mycket stora påfrestningar på såväl ordinarie vinterorganisation som på tillgängliga maskinresurser, snöupplag och logistikkedjor.

För att utvärdera hanteringen av situationen har miljö- och bygglovsförvaltningen genomfört en utredning som utmynnat i denna rapport

Syfte

Utredningens syfte är att:

- beskriva väderhändelsen och dess konsekvenser för kommunens vinterväghållning,
- redovisa hur arbetet prioriterades och genomfördes och huvudsakliga utmaningar,

- tydliggöra vilka operativa, logistiska och arbetsmiljömässiga begränsningar utmaningar som påverkade hanteringen,
- identifiera strukturella utvecklingsbehov inför framtida extrema vinterhändelser.

Utredningens genomförande och deltagare

Denna rapport har tagits fram av stadsmiljöavdelningen på miljö- och bygglovsförvaltningen i samverkan med kommunens entreprenörer, kommunikationssektionen, servicecenter samt trygghets- och säkerhetssektionen vid kommunstyrelsens förvaltning. Underlaget bygger på dokumentation från perioden, interna noteringar från händelser, intern och extern kommunikation, löpande lägesbeskrivningar samt övriga inspel från berörda verksamheter som deltagit i hanteringen av vinterhändelserna under januari–februari 2026.

Väderförhållanden och händelseutveckling

Väderläget under januari 2026 präglades av en kombination av flera försvårande faktorer. Perioden inleddes med ihållande snöfall från nyårsdagen och under sex dagar framåt, i första omgången. Lokalt uppgick snödjupen till cirka 60–70 cm, vilket försvårade både plogning och borttransport. Under perioden utfärdade SMHI först en orange vädervarning, därefter flera gula vädervarningar. Omkring den 14 januari tillkom ytterligare nederbörd i form av snö, snöblandat regn och regn med uppskattningsvis cirka 20 cm nederbörd, vilket ytterligare försvårade hanteringen och bidrog till modd, isbildning och försämrad framkomlighet.

Faktorer som försvårade hanteringen var stora ihållande snöfall, därefter blöt och tung snö, töväder som orsakade kraftig modd, liknande läge i hela Storstockholm, brist på tillgängliga lastbilar, lastmaskiner och bandvagnar samt begränsad möjlighet att lagra och transportera bort snö.

En ytterligare försvårande faktor under perioden var den stora mängden parkerade bilar på många gator, ofta dygnet runt. Detta försvårade vinterväghållningen avsevärt, både vid plogning, breddning och vid utlastning av snö. Parkerade fordon begränsade framkomligheten för plogbilar och lastfordon, vilket innebar att vissa sträckor inte kunde åtgärdas i sin helhet vid ett och samma tillfälle. I många fall fick återkommande insatser göras när fordon flyttats, vilket ökade både tidsåtgången och resursbehovet. På gator där utlastning behövde genomföras blev problemet särskilt påtagligt, eftersom arbetet kräver större ytor och god framkomlighet för både lastmaskiner och transportfordon. Sammantaget bidrog den omfattande gatuparkeringen till att förlänga återställningstiderna och försvåra möjligheten att snabbt återställa full framkomlighet.

När mildare väder tog över förändrades arbetets karaktär delvis från traditionell plogning till moddhantering, breddning, högning och utlastning av snö. Det innebar att insatser som utåt kunde uppfattas som utebliven plogning i själva verket bestod av omfattande borttransport och återställningsarbete i redan hårt belastade miljöer.

Operativ hantering och prioriteringar

Snöovädret i januari utvecklades över tid och kom efterhand att påverka även Huddinge kommun, främst genom störningar i framkomligheten på vägnätet och behov av avsteg från ordinarie snöröjningshantering. Trots detta bedömdes samhällsviktig verksamhet kunna upprätthållas och händelsen hanterades inom ordinarie organisation utan att förstärkningsorganisationen aktiverades.

Tjänsteperson i beredskap (TiB) bevakade också SMHI:s vädervarningar och ansvarade för att följa händelseutvecklingen, bevaka påverkan på samhällsviktig verksamhet, bevaka händelseutvecklingen i stort och risk för eskalering, att upprätthålla och sprida lägesbild av händelsen till berörda i koncernledningen samt identifiera eventuella samordningsbehov. TiB hade också en central roll i att upprätthålla och sprida en gemensam lägesbild inom kommunen.

Inledningsvis bedömdes den främst röra andra delar av länet än Huddinge. Senare ändrades väderläget så att Huddinge blev mer involverat. Under denna period kunde TiB konstatera att händelsen ledde till störningar på väg och krävde avsteg från ordinarie hantering av snöfall. Samtidigt bedömdes att det gick att upprätthålla samhällsviktig verksamhet och att det inte krävdes förstärkningsorganisation för att hantera händelsen inom kommunen.

Samverkan skedde löpande mellan TiB, stadsmiljöavdelningens beredskapsfunktion, social- och omsorgsförvaltningen, kommunens kommunikation, kommunens krisledningsfunktioner samt externa aktörer. Dialog fördes bland annat med Nobina i frågor som rörde framkomlighet och trafikpåverkan.

Under hela perioden styrdes arbetet utifrån framkomlighet, trafiksäkerhet och samhällsviktiga funktioner och i löpande dialog med trygghets- och säkerhetssektionen. Huvudfokus lades på huvudgator, gator med kollektivtrafik, centrumnära områden, viktiga gång- och cykelstråk samt framkomlighet för blåljus och samhällsviktig trafik.

Kommunen lyckades i huvudsak upprätthålla god framkomlighet för busstrafik, huvudgator och blåljusfunktioner, vilket är en viktig del av bedömningen. Samtidigt förekom enstaka undantag, exempelvis i Visättra där kombinationen av branta backar och ledbussar periodvis orsakade störningar och stopp i busstrafiken. Samtidigt innebar det långvariga snöfallet och behovet av återkommande omprioriteringar att andra delar av vinterväghållningen fick stå tillbaka. Detta gällde särskilt villagator, trottoarer och utlastningsinsatser.

Det är viktigt att tydliggöra att detta inte i första hand berodde på passivitet eller resursbrist i snäv mening, utan på att tillgängliga resurser under flera dygn behövde styras om till de delar av vägnätet där konsekvenserna av bristande framkomlighet hade störst påverkan på kollektivtrafik, säkerhet och samhällsviktig funktion.

Villagator, en del branta backar, trottoarer och vissa gång- och cykelvägar fick stå tillbaka och åtgärdstiderna frångicks till följd av de stora snömängderna och det ihållande snöfallet över flera dygn. Detta fick tydliga konsekvenser för invånarna.

När villagator, trottoarer, branta backar och vissa gång- och cykelvägar inte kunde åtgärdas i normal takt blev framkomligheten i bostadsområden kraftigt försämrad. Oplogade trottoarer innebar att många gångtrafikanter tvingades gå i körbanan, vilket skapade en otrygg trafikmiljö. Smala körbanor och höga snövallar gjorde det svårt för bilar att mötas. Även framkomligheten till och från bostäder, skolor och förskolor påverkades under perioden. För personer med nedsatt rörelseförmåga blev situationen särskilt svår, då både trottoarer och övergångsställen under perioder var svåra eller omöjliga att använda. Sammantaget innebar detta att tillgängligheten i invånarnas närmiljö var kraftigt begränsad under perioden, vilket påverkade vardagslivet för många invånare.

Samtidigt behöver det understrykas att dessa prioriteringar gjordes för att säkerställa framkomlighet där konsekvenserna av störningar bedömdes som störst för kollektivtrafik, samhällsviktig verksamhet och den övergripande trafiksituationen i kommunen. Underlaget visar också att kommunen överlag lyckades upprätthålla bra framkomlighet på huvudgator, för busstrafik och för blåljusfunktioner, vilket var avgörande i det rådande läget. Under perioden inkom endast tre ärenden från räddningstjänsten via beredskapen, bland annat gällande plogning av brandväg, siktproblem vid brandstation samt en villabrand där extra plogning behövde genomföras i närområdet. Samtliga åtgärdades omgående eller senast nästkommande dag.

Utlastningskapacitet och tillgång till transportresurser

När de stora snömängderna väl hade fallit uppstod snabbt ett omfattande behov av utlastning och borttransport av snö. På många platser räckte det inte att enbart ploga och valla snön, eftersom utrymmet i gaturummen tog slut. Stora snöhögar skapade trafikhinder, försämrad sikt och gjorde det i vissa fall omöjligt att slutföra plogningen eftersom det saknades ytor att lägga snön på.

För att kunna återställa framkomligheten krävdes därför lastmaskiner och lastbilar för att lasta ut och transportera bort snön. Denna typ av resurser ingår idag inte i beredskap i den omfattning som krävs vid en extrem snöhändelse. När behovet uppstod visade det sig dessutom att efterfrågan på denna typ av resurser var mycket stor i hela Stockholmsregionen, eftersom många kommuner drabbades samtidigt.

Inledningsvis kunde vissa resurser tas in, men långt ifrån i tillräcklig omfattning. Det dröjde upp till 7–8 dagar innan tillräckliga resurser fanns på plats för att utlastning i större skala skulle kunna påbörjas. Detta påverkade i sin tur möjligheten att återställa framkomligheten i bostadsområden, bredda gator och slutföra vinterväghållningen i flera delar av kommunen.

Förvaltningen kommer därför att se över möjligheten att justera kravställningen i befintliga och kommande avtal i syfte att i större utsträckning säkerställa tillgång till utlastningsresurser, såsom lastmaskiner och transportfordon, som en del av beredskapen vid större vinterhändelser.

Det är samtidigt viktigt att tydliggöra att högre krav på beredskap med större maskiner och transportresurser direkt påverkar kostnaden för vinterväghållningen. En högre beredskap innebär att kommunen betalar för

resurser som behöver finnas tillgängliga även under vintrar med normala eller små snömängder, när behovet av utlastning är begränsat. Det innebär att det finns en tydlig koppling mellan önskad servicenivå vid extrema snöhändelser och de ekonomiska ramar som avsätts för vinterväghållning.

Utlastning, upplagsytor och logistiska begränsningar

En av avgörande faktorer bakom den ansträngda vinterväghållningen under januari–februari 2026 var den akuta och långvariga bristen på upplagsytor för snö. De stora snömängderna gjorde att plogning och lokal uppläggning inte räckte, vilket skapade ett omfattande behov av utlastning för att kunna upprätthålla framkomlighet och fortsätta arbetet. Samtidigt var mottagningskapaciteten mycket begränsad, vilket enligt interna analyser utgjorde ett av de största problemen under hela perioden.

Bristen på upplagsytor påverkade hela hanteringskedjan och skapade ett moment 22: när snön inte kunde transporteras bort försvårades fortsatt plogning, och nya snömängder blev allt svårare att hantera i redan utnyttjade ytor. För att hantera situationen togs tillfälliga och mindre lämpliga ytor i anspråk, snövallar byggdes upp och extra resurser sattes in, men dessa åtgärder gav endast begränsad effekt.

Utlastning var samtidigt en av de mest resurs- och kostnadskrävande delarna av vinterväghållningen, med kostnader om cirka 15,7 mnkr. Bedömningen är att 25–30 procent av dessa kostnader kan kopplas till de särskilda förutsättningarna, främst bristen på upplagsytor, långa transportsträckor och väntetider. Detta visar tydligt att bristen inte bara påverkade framkomlighet och återställningstid, utan även medförde betydande kostnadsökningar.

Problematiken är inte ny. Förvaltningen och nämnden har under flera år lyft behovet av fler upplagsytor, men någon långsiktig lösning har ännu inte etablerats. Samtidigt har tillgången till ytor minskat, trots ökade behov kopplade till kommunens utveckling och mer frekventa extrema väderhändelser.

Situationen speglar därmed en strukturell sårbarhet i kommunens driftberedskap. Inför kommande vintrar är marginalerna mycket små, och utan åtgärder finns en betydande risk för liknande eller mer allvarliga konsekvenser. Frågan om upplagsytor behöver därför ges hög prioritet i den kommunala planeringen, då den är en grundläggande förutsättning för att kunna upprätthålla framkomlighet, trafiksäkerhet och rimlig servicenivå vid större vinterhändelser.

Från och med hösten 2026 har förvaltningen i praktiken endast tillgång till en mindre yta för detta ändamål, dvs ännu färre ytor än under januari – februari 2026. Det innebär att marginalerna inför kommande vintrar är extremt små. Om inte frågan om upplagsytor får en snabb och tydlig lösning är risken överhängande att en liknande eller värre situation upprepas vid nästa vinter med större och mer långvariga snömängder.

Mot denna bakgrund behöver frågan om upplagsytor ges en helt annan tyngd i kommunens samlade planering. Det är inte en perifer driftfråga utan en

grundläggande förutsättning för att kommunen ska kunna upprätthålla framkomlighet, trafiksäkerhet och rimlig servicenivå vid större vinterhändelser.

Bemanning, arbetstidsregler, dygnsvila och uthållighet

En ytterligare försvårande faktor var att arbetet pågick under en så lång och intensiv period att arbetsmiljö- och arbetstidsregler fick direkt operativ påverkan. Under det ihållande snöfallet behövde arbetet i perioder avbrytas eller ställas om för att säkerställa efterlevnad av regler om dygnsvila och hållbara arbetspass.

Detta påverkade framdriften negativt men var nödvändigt ur arbetsmiljö-, trafiksäkerhets- och rättslig synvinkel. Vid en väderhändelse där insatser behöver pågå under flera dygn i sträck får detta mycket stor betydelse. Det innebär att även när det finns vilja, entreprenörskap och maskiner tillgängliga kan arbetet inte drivas kontinuerligt utan avbrott. Konsekvensen blir längre återställningstid, behov av fler omtag och svårigheter att upprätthålla samma intensitet i insatserna över tid.

Utlastning och borttransport av snö behöver i praktiken oftast ske kvälls- och nattetid, eftersom arbetet tar körfält i anspråk eller kräver tillfälliga trafikstopp och därför är svårt att genomföra dagtid utan stora trafikstörningar. Detta innebär att arbetet är beroende av begränsade tidsfönster, vilket minskar den effektiva produktionstiden per dygn.

Detta bör ses som en strukturell realitet vid extrema vinterhändelser, inte som ett tecken på bristande planering. Samtidigt visar händelsen att kommunen behöver fortsätta utveckla sin beredskap för hur uthållighet säkras över flera dygn när extrema väderhändelser sammanfaller med regler om vila och säker arbetsbelastning.

Mot denna bakgrund kommer förvaltningen att se över möjligheten att justera kravställningen i befintliga och kommande avtal i syfte att i större utsträckning säkerställa tillgång till extra bemanning vid längre och mer intensiva vinterhändelser. Förvaltningens bedömning är dock att detta kan vara svårt att fullt ut uppnå, bland annat på grund av de krav som ställs på utbildning, erfarenhet och i vissa fall särskilda behörigheter eller certifikat för att framföra vissa typer av maskiner och utföra vintervägh̊allning på ett trafiksäkert sätt.

Det är samtidigt viktigt att tydliggöra att högre krav på extra bemanning i beredskap direkt påverkar kostnaden för vintervägh̊allningen. En högre bemanning innebär att kommunen betalar för resurser som behöver finnas tillgängliga även under vintrar med normala eller små snömängder, när behovet av förstärkning är begränsat. Det innebär att det finns en tydlig koppling mellan önskad servicenivå vid extrema snöhändelser och de ekonomiska ramar som avsätts för vintervägh̊allning.

Kommunikation, servicecenter och invånarkontakter

Händelsen ställde också stora krav på kommunikation, servicecenter och hantering av felanmälan.

Under perioden med ihållande snöfall och stora snömängder ökade belastningen på kommunens kommunikationsfunktion och servicecenter mycket kraftigt. En

stor del av arbetstiden kom att tas i anspråk för att hantera frågor, synpunkter och klagomål från invånare, varav många var upprörda över bristande framkomlighet, upplevt utebliven snöröjning och långa åtgärdstider.

En av de största utmaningarna var att avgöra vilka vägar som faktiskt inte hade plogats och vilka ärenden som handlade om missnöje med standarden snarare än utebliven åtgärd. I flera fall ledde detta till felbedömningar, vilket i sin tur bidrog till ytterligare frustration hos invånare. En annan utmaning var att bemöta invånare på ett bra och tydligt sätt när aktuell och detaljerad information om entreprenörernas pågående arbete inte alltid fanns tillgänglig i realtid. Detta medförde också ett omfattande arbete med att bemöta synpunkter i sociala medier, där många upplevde att inget hände trots att felanmälningar hade gjorts.

Kommunikation skedde löpande via kommunens webbplats, nyhetsartiklar, sociala medier och genom servicecenter. Bland annat användes en särskild informationssida om snöröjning, löpande nyhetsuppdateringar samt en pop-up på kommunens webbplats / felanmälan som uppdaterades dagligen med aktuell information. Sociala medier, framför allt Facebook, var den kanal som genererade mest dialog med invånarna. Majoriteten av kommentarerna var negativa, även om det förekom beröm och förståelse för den extrema situationen.

En viktig erfarenhet är att informationsinsatser i flera kanaler inte automatiskt leder till färre felanmälningar. Många invånare fortsatte att göra felanmälningar trots att information fanns om pågående arbete och prioriteringar. Det finns därför behov av att se över rutinerna för hur kommunikation kopplas till felanmälansystemet, samt hur invånare kan styras till rätt information i större utsträckning vid denna typ av händelser.

Under perioden skapades en särskild samordningskanal mellan servicecenter, kommunikation och gatuverksamheten, vilket fungerade väl och låg till grund för kommunikationsinsatser i kommunens centrala kanaler. Den interna samordningen mellan funktionerna bedöms ha fungerat bra, men efteranalysen visar att det finns behov av att ytterligare förenkla för invånare att hitta aktuell och korrekt information samt att utveckla arbetssättet kring hantering av sociala medier vid större samhällsstörningar.

Erfarenheter från händelsen visar också att kommunen behöver säkerställa att utsedda talespersoner har möjlighet att vara tillgängliga för media även under perioder då verksamheten är hårt belastad operativt. Vidare finns ett behov av att säkerställa att information från förvaltning och politisk ledning är samordnad, så att samma budskap och lägesbild kommuniceras oavsett avsändare.

Sammantaget visar händelsen att kommunikation och servicecenter är en mycket viktig del av kommunens krishantering och vinterberedskap, och att behovet av proaktiv, tydlig och samordnad information är mycket stort vid denna typ av händelser.

Hantering av felanmälningar vid extrema väderhändelser

Under perioden belastades felanmälanfunktion extremt. Detta förstärktes av att kommunen under flera dagar tvingades prioritera bort vissa delar av vägnätet och av att arbetet i hög grad bestod av sådant som inte alltid är synligt för allmänheten, exempelvis högning, utlastning, transport till upplag samt förberedelser av tillfälliga upplagsytor.

Felanmälningar utgjorde en betydande del av belastningen under perioden och blev i sig en särskild utmaning i hanteringen av vinterhändelsen. Under januari 2026 hanterade förvaltningen aktivt 1 188 felanmälningar kopplade till vinterväghållning. Det totala antalet inkomna felanmälningar under månaden uppgick samtidigt till cirka 3 200. Skillnaden förklaras främst av att ett stort antal ärenden avsåg dubbletter eller anmälningar som inkom medan åtgärder redan pågick i det aktuella området och därför inte behövde hanteras som separata operativa insatser.

Trycket på felanmälansfunktionen blev stort redan i inledningen av nederbördsperioden, då många anmälningar inkom samtidigt som det pågående snöfallet fortfarande påverkade möjligheten att genomföra åtgärder i normal takt. I takt med att väderhändelsen blev mer långvarig och kommunen i praktiken tvingades frångå ordinarie åtgärdstider ökade också antalet inkomna felanmälningar ytterligare. Detta var i stor utsträckning en naturlig följd av att invånare upplevde bristande framkomlighet i sin närmiljö, samtidigt som det operativa arbetet behövde styras om till de mest prioriterade delarna av vägnätet.

Under den mest intensiva delen av snöfallet ökade antalet felanmälningar mycket kraftigt på kort tid. För att hantera situationen och kunna fokusera på pågående operativa insatser stängdes felanmälansfunktionen tillfälligt under en period.

Erfarenheten från händelsen visar dock att en sådan åtgärd också medför risker, eftersom även viktiga ärenden då inte kommer in till kommunen. Det kan exempelvis handla om gator som inte blivit åtgärdade på längre tid, särskilda framkomlighetsproblem eller andra avvikelser som behöver fångas upp även under pågående insats.

Händelsen visar därför att rutinen kring att stänga och öppna felanmälan under pågående vinterhändelse behöver ses över. I stället för att helt stänga felanmälan bör kommunen överväga att arbeta med en tydligare kategorisering av ärenden vid större väderhändelser, där det går att skilja på generella synpunkter, exempelvis upplevelser av bristande plogning, och mer akuta eller avvikande ärenden, exempelvis gator som inte åtgärdats på flera dygn eller där framkomligheten är kraftigt begränsad.

En sådan kategorisering skulle kunna bidra till att viktiga ärenden fångas upp samtidigt som belastningen på organisationen blir mer hanterbar under pågående extremväder.

Händelsen visar tydligt att felanmälningar inte enbart är en fråga om ärendehantering, utan också om kommunikation och förväntansstyrning. Vid extrema väderhändelser, särskilt vid röda, orange och gula vädervarningar i kombination med ihållande nederbörd över flera dygn, behöver kommunen i högre grad arbeta med proaktiv kommunikation om vad som gäller, vilka prioriteringar som görs, varför ordinarie åtgärdstider inte alltid kan upprätthållas och vad invånare kan förvänta sig i olika skeden av händelsen.

Det finns därför ett tydligt behov av att vidareutveckla arbetssättet för kommunikation i samband med extrema vinterhändelser. En mer proaktiv och målgruppsanpassad information skulle sannolikt kunna bidra till bättre förståelse för kommunens prioriteringar, minska antalet onödiga dubblettanmälningar och skapa mer realistiska förväntningar på vad som är möjligt att åstadkomma under pågående extremväder.

Övrigt identifierade problemområden

Vägbommar

Under händelsen uppmärksammades även problem kopplade till vägbommar på vissa vägar och stråk. I de fall där bommar varit stängda har det påverkat möjligheten att genomföra vinterväghållning på ett effektivt sätt. När plogning inte kunnat ske i ett sammanhängande stråk har snö i stället samlats före och efter bommarna, vilket lett till större snömängder på begränsade ytor, försämrad framkomlighet och i vissa fall behov av extra insatser i efterhand.

Ansvaret för att öppna vägbommar i samband med vinterväghållning ligger enligt gällande avtal på kommunens entreprenörer. Händelsen visar att kommunen behöver tydliggöra detta ansvar ytterligare samt säkerställa att rutiner för hantering av vägbommar fungerar i praktiken.

Inför kommande vintersäsonger finns därför behov av att särskilt följa upp denna fråga inom ramen för avtalsuppföljning och driftgenomgångar med entreprenörerna, så att tillgänglighet till vägar och stråk kan säkerställas vid vinterväghållning.

Särskild beredskap vid pendeltågsstationer och centrummiljöer

Under händelsen uppmärksammades särskilda problem med halka, isbildning och smältvatten i anslutning till pendeltågsstationer och centrumnära miljöer med stora gångflöden. Kombinationen av stora snömängder, töväder, smältvatten och efterföljande påfrysning skapade lokalt mycket svåra halkförhållanden, särskilt i miljöer med mycket människor i rörelse.

Dessa platser skiljer sig från övriga delar av gång- och vägnätet genom att konsekvenserna av halka blir större, både ur ett tillgänglighets- och säkerhetsperspektiv. Händelsen visar därför att det finns behov av att överväga en särskild beredskap för halkbekämpning, snöröjning och bortledning av smältvatten i anslutning till pendeltågsstationer, centrumområden och andra platser med mycket höga gångflöden.

Det kan exempelvis handla om tätare tillsyn, snabbare halkbekämpningsinsatser, särskilda resurser för dessa platser samt en översyn av hur smältvatten kan hanteras i centrummiljöer där stora snömängder samlas. Syftet är att minska risken för olyckor och förbättra framkomligheten på platser där många människor rör sig dagligen.

Maskinkapacitet vid extrema snöhändelser

Under händelsen har synpunkter framförts på att vissa maskiner upplevts som små i förhållande till de stora snömängderna. Det är i sammanhanget viktigt att påpeka att maskinresurser och bemanning i vintervägh̊llningsavtal normalt dimensioneras utifrån ett genomsnittligt vinterbehov och inte utifrån extrema och mycket snörika vintrar.

Vid denna typ av väderhändelse, med mycket stora snömängder under kort tid, blöt och tung snö samt behov av både plogning, breddning, högning och utlastning, uppstår en situation där även en i grunden korrekt dimensionerad maskinpark kan upplevas som otillräcklig i vissa delar av vägnätet.

Samtidigt visar händelsen att det i vissa miljöer, särskilt på bussgator, större uppsamlingsgator men även på vissa villagator, kan finnas behov av tillgång till större maskiner eller förstärkningsresurser vid extrema väderhändelser. Förvaltningen kommer därför att se över möjligheten att justera kravställningen i befintliga och kommande avtal i syfte att säkerställa tillräcklig kapacitet vid denna typ av händelser.

Det är samtidigt viktigt att tydliggöra att högre krav på maskinstorlek, maskinantal eller bemanning i beredskap direkt påverkar kostnaden för vintervägh̊llningen. En högre dimensionering för att klara extrema snöhändelser innebär att kommunen betalar för en högre beredskap även under vintrar med normala eller små snömängder. Det innebär att det finns en tydlig koppling mellan önskad servicenivå vid extrema snöhändelser och de ekonomiska ramar som avsätts för vintervägh̊llning.

Lärdomar och utvecklingsområden

Erfarenheterna från vinterhändelserna visar att följande utvecklingsområden bör ses över inför kommande vintersäsonger och vid framtida större väderhändelser:

- Mer och tydligare kommunikation kring kommunens prioriteringar under extrema väderförhållanden. Inte minst kring frågan om särskilt viktiga samhällsobjekt som, vid röd och orange varning, ska prioriteras framför allt annat. Den prioriteringen leder till konsekvenser för alla andra objekt. Kunskapen bland invånarna om just den prioriteringen och konsekvenser kopplade till prioriteringen, bedöms idag som obefintlig.
- Se över möjligheten att ha en förberedd kommunikationsmodell för vinterstörningar och olika prioriteringar, där invånare tidigt får tydlig information om vad som gäller vid olika vädervarningar, vad som prioriteras, vilka konsekvenser som kan uppstå och varför vissa delar får vänta och hur arbetet faktiskt bedrivs.

- Tydligare koppling mellan kommunikation och felanmälansystemet, så att invånare i större utsträckning får information om pågående åtgärder innan felanmälan registreras.
- Se över möjligheten att särskilja olika typer av felanmälningar vid extrema väderhändelser, exempelvis skillnad mellan utebliven åtgärd och synpunkter på snöröjningsstandard.
- Se över rutinen för att snabbare kunna avgöra om en gata eller plats är åtgärdad eller inte, i syfte att minska felbedömningar och ge bättre återkoppling till invånare.
- Tydligare styrning av invånare till kommunens webbplats för aktuell och samlad information, så att inte äldre information eller enskilda inlägg i sociala medier uppfattas som aktuell lägesbild.
- Utveckla arbetssätt för hantering av sociala medier vid större händelser, inklusive hur dialog i kommentarsfält ska hanteras under perioder med mycket hög belastning.
- Säkerställa att utsedda talespersoner kan vara tillgängliga för media även under perioder då verksamheten är hårt belastad operativt.
- Säkerställa samordnad kommunikation mellan förvaltning och politisk ledning, så att samma lägesbild och budskap kommuniceras oavsett avsändare.
- Vidareutveckla den interna samordningen mellan servicecenter, kommunikation och driftverksamheten, då den gemensamma lägesbilden är avgörande för att kunna ge korrekt information till invånare.

- Inför vintersäsongen säkerställa en strukturerad dialog mellan berörda aktörer för att identifiera samordningsmöjligheter som stärker den gemensamma nyttan och effektiviteten i vinterväghållningen.
- Utreda tekniska eller organisatoriska lösningar som kan förbättra lägesbilden över vilka vägar och områden som är åtgärdade, exempelvis digital uppföljning eller andra tekniska stöd.
- Se över möjligheten att i befintliga avtal säkra resurser för utlastning som en del av ordinarie beredskap.
- Se över möjligheten att i befintliga avtal säkra extra bemanning

- Se över möjligheten att samordna resursnyttjande inom kommunkoncernen
- Säkerställa tillgång till fler och större ytor för snöupplag
- Utreda kostnadspåverkan samt möjligheten att, inom ramen för befintligt avtal, justera eller förtydliga krav avseende tillgång till maskiner med större kapacitet.

Samlad bedömning

Den samlade bedömningen är att vinterhändelsen i januari 2026 var exceptionell i både omfattning och varaktighet. De största utmaningarna bestod inte enbart i själva snöfallet, utan i kombinationen av återkommande vädervarningar, ihållande nederbörd, senare blöt och tung snö, återkommande vädervarningar, tö och modd, begränsningar i snöupplag, behov av omfattande utlastning samt de begränsningar som följer av arbetstidsregler och uthållighet över många dygn.

Trots detta kunde kommunen i huvudsak upprätthålla bra framkomlighet på huvudgator, kollektivtrafikstråk och för blåljusfunktioner. Det är samtidigt tydligt att detta skedde till priset av att villagator, trottoarer och delar av prioriterade gång- och cykelstråk fick lägre prioritet och att ordinarie åtgärdstider inte gällde under delar av perioden. Detta fick konsekvenser för invånares vardag i forma av försämrad framkomlighet och tillgänglighet, men var i rådande läge en nödvändig prioritering.

Det finns skäl att betona att situationen inte var unik för Huddinge kommun. Den regionala belastningen på entreprenadresurser, transportkapacitet och upplagsmöjligheter bidrog till att konkurrensen om maskiner, förare och logistikresurser blev mycket hög.

Detta är en viktig omständighet i bedömningen av händelsen. Vid denna typ av regional väderpåverkan kan kommunen inte utgå från att ytterligare kapacitet snabbt går att köpa in på marknaden, eftersom samma resurser efterfrågas samtidigt av många andra kommuner och aktörer.