

## **Svar på interpellation ställd av Martin Nigals (SD) till Natur- och stadsmiljönämnden ordförande Henrik Juhlin (C) om vinterunderhåll av cykelvägar i Huddinge**

Kommunen har inte några vägar som endast är cykelvägar, så svaren kommer framför allt att handla om kommunens gång- och cykelvägar.

För Mittenstyret är det viktigt med bra snöröjning och halkbekämpning både för cyklister, pensionärer med rullatorer, rullstolsburna, föräldrar med barnvagn och alla andra som går och springer på våra gång- och cykelvägar.

Vi måste ge innevånarna förutsättningar att själva välja transportslag. Många har inte den ekonomi som krävs för att äga en bil. För Mittenstyret handlar det om att göra det möjligt för flera att gå, cykla och åka kollektivt på vintern, inte färre.

Martin Nigals hänvisar i sin interpellation till skrivningar om snöröjning och halkbekämpningen i kommunens cykelplan. De kriterier för vinterväghållning som finns i cykelplanen har hittills inte varit en del av upphandling av snöröjning och halkbekämpning, utan den information som finns på kommunens webbplats är vad som gäller. Cykelplanens kriterier är rekommendationer för vad som krävs för att nå målet i planen om 15% cykling 2030, inte vad som upphandlats.

### **1. Hur mycket kostar vinterunderhållet med efterföljande sandsopning av kommunens cykelbanor per år?**

Kostnaden varierar från år till år beroende på hur mycket snö det kommer och hur lång vintern är. Redovisningen nedan är från 2022. Cykel och gångvägar står för ca 20% av vårt vägnät och står därför för ca 20% av de fasta kostnaderna.

- Leverantörsberedskap (fast kostnad per vintersäsong för maskiner och personal): 20% av 10 mnkr
- Sandupptagning (fast kostnad för alla vägar, parkeringar och så vidare): 20% av 4 mnkr
- Plogning, halkbekämpning och sopsaltning: ca 5 mnkr

Det innebär en kostnad på ca 7,8 mnkr.

## **2. Hur många cyklister använder dessa cykelbanor vintertid när det har snöat?**

Vi har som sagt inga rena cykelbanor, men jag antar att Martin Nigals menar de fyra gång- och cykelvägar som sopsaltas?

När de gäller de fyra gång- och cykelvägarna så har det inte gjorts någon mätning i samband med snöfall, däremot så har man både 2020 och 2021 mätt från januari till mars längs Huddingevägen och gamla Nynäsvägen. 2020 så passerade ca 300 cyklister per dag och 2021 så var det ca 200 per dag. Man har dock inte mätt antal gångtrafikanter.

## **3. Vad blir kostanden per vintercyklist?**

Vi har som sagt inga rena cykelbanor, men jag antar att Martin Nigals menar de fyra gång- och cykelvägar som sopsaltas?

Den uppgiften går inte att räkna fram med den data vi har. För att räkna ut det så skulle vi behöva mäta på personnivå under hela vintern vilket både är dyrt, integritetskränkande och troligen inte möjligt. Det är dessutom fel att lägga hela kostanden på cyklister när väldigt många gångtrafikanter också använder dessa vägar.

När det gäller halkbekämpning av de gång- och cykelvägar som sopsaltas så har förvaltningen räknat ut att det kostar ca tre gånger så mycket som traditionell sandning av gång- och cykelvägar. Detta beror på att man vid väderomslag behöver göra extra halkbekämpning. Vid traditionell sandning så ligger ju sanden kvar även om temperaturen går upp och ner.

## **4. Vilka belägg har du för att Huddinges invånare tycker att det är värt kostanden för att upprätthålla snöröjda- och halkfria cykelbanor vintertid?**

I underlaget till mål och budget 2018 så skrev dåvarande Natur- och byggnadsnämnden i sitt underlag inför mål och budget 2018-2022: "Huddinge kommuns trafikstrategi prioriterar gång-, cykel och kollektivtrafik. Att snöröja för vintercykling är ett efterfrågat område som ligger i linje med trafikstrategin".

Miljö- och bygglovsförvaltningen har inte genomfört någon medborgarenkät kopplad till sopsaltningen, men inkomna synpunkter från allmänheter är mestadels positiva, bland annat: "bra för miljö eftersom det går att cykla året runt", "känns tryggare att cykla på vintern" och "mindre risk för olyckor". Även en del negativa synpunkter har framförts: "cyklarna rostar snabbare", "inte bra för djur" och "det finns kanske större behov på annat håll".

Vidare så har Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) utvärderat sopsaltning i Stockholm stad och det som har kommit fram i deras utvärdering har detta kommit fram:

Förutom att de objektiva mätningarna visar att sopsaltningen ger en högre standard vintertid, har allmänhetens respons varit mycket positiv. [...] Som helhet kan sägas att försöken med sopsaltning av utvalda cykelstråk i Stockholm hittills varit mycket lyckosamma och att det finns goda anledningar till att fortsätta med metoden även kommande vintrar. [...] Att säkerheten förbättras avsevärt för gående till följd av sopsaltning visas tydligt av utvärderingar från Stockholms stads sopsaltning – halkolyckor bland gående har minskat med mer än 50 procent på de sopsaltade gång- och cykelvägarna. Mer än bland cyklande som har en reduktion av halkolyckor på cirka 40 procent.

I en annan undersökning från VTI finns detta att läsa: "Mer överraskande är slutsatserna att grus på cykelbanorna snarare ökar än minskar olyckorna. En studie från VTI visar att 10 procent av cykelolyckorna, sett över hela året, beror på gruset. Enligt Anna Niska uppväger inte de dagar då gruset eventuellt gör nytta olycksrisken när gruset ligger kvar på barmark.

Så utifrån analysen som Huddinge kommun har gjort och enligt de utredningar VTI har gjort så skulle jag säga att det finns belägg för att upprätthålla snöröjda och halkfria gång- och cykelbanor. Det minskar riskerna rejält för både gångare och cyklister.

För Mittenstyret,  
Henrik Juhlin  
Ordförande Natur- och stadsmiljönämnden