

## Interpellationssvar

Dnr 18KS130-2  
2018-04-16

Kommunfullmäktige

### Svar på Interpellation Miljöpartiet (MP) - Snö- och isröjning av cykelbanor i ett mer föränderligt klimat

Vid kommunfullmäktiges sammanträde den 26 mars 2018, väckte Therese Metz Miljöpartiet (MP) följande interpellation.

”Årets vintermånader är några av de snörrikaste på länge, vilket enligt experter beror på klimatförändringarnas effekter på jetströmmarna som gör det kallare här medan Nordpolen haft rekordvarmt. Det finns mycket som tyder på att framtidens väder kommer vara allt mer ombytligt och ett allt varmare klimat kommer bidra till större variationer i det lokala vädret.

Den snörika vintern har lett till en hög belastning för dem som arbetar med snöröjning. Det har också inneburit mycket svåra möjligheter att ta sig fram på gång- och cykelbanor, inte bara i samband med själva snöfallen, utan i många dagar och veckor efter dem. För att öka andelen gång- och cykeltrafikanter har kommunen under den rödgröna ledningen prioriterat snöröjning på gång- och cykelbanorna, men under denna vinter hävdar många privatpersoner att det varit i stort sett omöjligt att cykla på cykelbanorna. Det har både varit undermåligt plogat i samband med direkta snöfall, i samband med tö och därmed mängder av tösnö på cykelvägarna, och inte minst i samband med kyla där både hala och spåriga cykelvägar blivit farliga. Därför undrar vi i Miljöpartiet de gröna:

1. på vilket sätt har kommunen prioriterat gång- och cykelvägar vid snöröjningen för att skapa goda möjligheter för cyklister och gångtrafikanter?
2. vilken strategi har kommunen framåt för att ha en god beredskap för att tillgängliggöra goda gång- och cykelmiljöer i ett allt mer föränderligt klimat?
3. planerar kommunen att skriva längre avtal med de som utför snöröjningen för att på så sätt skapa bättre förutsättningar för deras rekrytering, inköp av maskiner och långsiktiga planering?
4. Har eller planerar kommunen att testa så kallad ”sopsaltning” på gång- och cykelvägarna, vilket gett mycket goda resultat för framkomligheten i andra kommuner?”

**Kjell Helling (L)**, Samhällsbyggnadsnämndens vice ordförande fick i uppdrag att besvara interpellationen.

## **Som svar på interpellationen vill jag anföra följande**

Tack för en bra interpellation i en mycket aktuell och debatterat fråga. Visst har vintern varit extrem i många fall och den har varit mycket besvärlig för de som har i uppgift att genomföra det som kommunen har upphandlat i form av plogning och annat underhåll av vägrar samt gång- och cykelvägar mm. Som du förstår så måste SBN och förvaltningen ser över olika prioriteringar och stadens fortsatta utveckling så att vi möter kommande vintrar på ett bättre sätt.

Idag så har vi ett vägnät på 45 mil och ett cykelnät på 22 mil så självklart måste det vara en viss prioriteringsordning för att få så många som möjligt av medborgarna nöjda. Genom att många inte är nöjda och har synpunkter på vinterns underhåll kommer vi att se över olika rutiner och hur leverantörerna följer aktuella avtal.

### **Svar på fråga 1**

Kommunen prioriterar vinterväghållningen av gång- och cykelvägar enligt politiskt beslutade startkriterier (TN 2010, TN 2012 i cykelplanen). Ingen ändring har skett från förvaltningens sida sedan maktskiftet.

### **Svar på fråga 2**

Förvaltningen och SBN kommer att uppdatera startkriterierna för vinterväghållning så att de på ett bättre sätt möter dagens meteorologiska utmaningar men även invånarnas förväntningar på ett modernt samhälle, detta innebär givetvis att kostnaden kommer att öka. Förvaltning arbetar driftmässigt med att anpassa utförandemetoderna för att hantera det mer ombytliga klimatet, några exempel på detta är så kallad stormsopning där vi tar bort nedfallna grenar samt genomför extra sopningar på utsatta sträckor. Ett annat exempel är lövupptagningen som har omarbetats så att det ska underlätta för stadens trafikanter och minska olycksrisken. Ett tredje exempel på hur förvaltningen hanterar klimatförändringarna är att vi har dokumenterat dagvattenbrunnar som brukar bli översvämmade, dessa kontrollerar vi och åtgärdar innan större regn för att minska översvämningsrisken.

### **Svar på fråga 3**

Förvaltningen har ett avtal med GDSAB, ett så kallat "inhouse köp", avtalet har inget slutdatum utan fortlöper med 24 månaders förlängning tills beslut att förvaltningen inte ska köpa av GDSAB finns.

### **Svar på fråga 4**

Sopsaltning är en metod vi följer, hittills har vi inte bedömt att metoden är tillämpbar i Gävle. Detta grundar sig i följande:

- a. För att metoden ska ge önskat resultat måste vägbanorna vara av god kvalitet, historiskt sett har förvaltningen inte kunnat prioritera omläggning av gång- och cykelvägar men i och med start 2018 kommer vi att börja åtgärda dessa i en större omfattning.
- b. Metoden är väldigt resurskrävande och kostsam då man behöver salta två gånger per dygn, eftersom den är så pass resurskrävande begränsas omfattningen och därmed nyttan. Vi ser att metoden inte kan rymmas inom nuvarande budgetramar.
- c. Metoden fungerar dåligt under – 3 C och slutar fungera vid ca – 5 C då saltlaken fryser. Det är stor skillnad att salta en bilväg, där kan man använda lake och sedan befuktat samt torrt salt, friktionen från hjulen gör att saltet börjar verka. Denna effekt har man inte på en gång- och cykelväg då det är för lite trafik samt för lågt tryck från hjul för att aktivera saltet.
- d. Det finns en inriktning i Gävle att vi ska salta så lite som möjligt, pga. miljöpåverkan men även pga. att stora delar av bil- och gång- och cykelvägnätet ligger på dricksvattenreserven.
- e. Det finns negativa aspekter med saltanvändning på gång- och cykelvägar:
  - i. En försurning av marken är negativ för de flesta träd, i Gävle har vi mycket träd, gräs och natur i direkt anslutning till våra gång- och cykelvägar.
  - ii. Djur, främst hundar, får ont av saltet då det tränger in deras tassor och eventuella sår på tassarna.
  - iii. Ökad rost. De som cyklar får större antal rostskador, speciellt cykelkedjan är utsatt men även skivbromsar samt fälgar och ekrar. Trafikanordningar så som skyltar, avbärarräcken och trafikljus får förkortad livslängd. Belysningsanläggningen får ökade rostskador men även betongskador på fundamenten (broar impregneras för att motverka detta) med förkortad livslängd som resultat.
  - iv. Försämrat väglag i gränsytor mot andra gång- och cykelvägar. Saltet följer med från den sopsaltade cykelvägen in på anslutande vägar och bildar modd eller isvalkar. Detta ger upphov till en stor skaderisk då trafikanten inte förväntar sig att det ska vara så pass dåligt väglag.
  - v. Negativ opinion. Om man påbörjar sopsaltning men inte kan fullfölja den hela vintern är risken stor att man får en negativ opinion emot sig då trafikanterna har vant sig vid ett mycket bra väglag.

Härmed anser jag att interpellationen är besvarad

Kjell Helling, Liberalerna  
Vice ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden