



## **Interpellation till Daniel Helldén (MP) om aktuell upphandling av barmarks- och vinterväghållning i sju områden i staden**

Kvaliteten och stadens ambitionsnivå gällande vinterväghållningen har alltid skapat debatt bland stockholmarna, särskilt när snöandet och isiga gångbanor varit omfattande. Vissa år har snömängden varit så omfattande att det under bara ett par dygn har kunnat snöa motsvarande hela 4-5 "Globen" enbart på publika ytor i staden, vilket är oerhörda mängder. Att upphandla transportkapacitet som på kort tid ska kunna ta bort så stora mängder är dyrt. I praktiken skulle en sådan upphandling innebära att staden får betala för en maskinpark som ständigt står standby hos entreprenörerna för de tillfällen dessa omfattande snöoväder inträffar.

Att staden har svårt att hantera extremväder i form av snömängder bortåt en halvmeter på ett par dygn är viktigt att kommunicera från stadens sida. Klimatförändringarna kan dock innebära att sådana "snökanoner" blir mer vanligt förekommande. I sådant fall måste staden ordna en högre transportkapacitet i framtiden. Med facit i hand kan det konstateras att staden brustit i kommunikationen kring de utmaningar som uppstår när stora mängder snö faller på kort tid. Att lansera 50 "stockholmsvärdar" med snöspadar som lösning vid extremväder framstår inte som seriöst, utan mer som en symbolhandling. Stadens kommunikationsförmåga och strategi vid exceptionella väderförhållanden behöver utvecklas.

Ett mer närliggande problem är att dagens klimatförändringar med mer omfattande nederbörd och snabba växlingar i temperatur skapar särskilda problem på våra gångbanor i staden. I år har regn på kvarvarande snö resulterat i isbelagda gångbanor vilket i sin tur lett till många benbrott och andra olyckor bland oskyddade trafikanter. Olyckor som i samhällskostnader kan räknas till miljardbelopp under ett år, där merparten av olyckorna sker under vintertid.

På många cykelbanor har sopsaltning skett, vilket under vintern har resulterat i fina och rena cykelbanor i innerstaden, medan motsvarande gångbanor varit i mycket dåligt skick. Ett särskilt cykelavtal finns sedan tidigare där 42 miljoner kronor är avsatta för bland annat sopsaltning av cykelbanor. För gångbanorna som i längdmeter är betydligt mer omfattande än cykelbanorna har i år endast 5 miljoner kronor avsatts för förbättrad vinterväghållning.

I den nu aktuella upphandlingen av barmarks- och vinterväghållning finns inte heller samma ambitionsnivå för gångbanor som för prioriterade cykelbanor i innerstan gällande renhållning med saltsopning vintertid. I denna del av staden rör sig de allra flesta trafikanter på våra gångbanor och upphandlingsunderlaget har förvisso utvecklats till att kunna ropa av saltsopning också på gångbanor, men det sker inte automatiskt såsom är fallet för cykelbanor klass 1.

Det innebär således att avrop av saltsopning av gångbanor kräver att budgetmedel finns tillgängliga för sådana insatser liksom att sopsaltningen riskerar att komma betydligt senare för gångbanorna, enligt aktuell upphandling. Det rimliga hade enligt vår uppfattning varit att på samma sätt som för



Socialdemokraterna

cykelbanorna genomföra en upphandling till fast pris för gångbanor utefter våra huvudgator samt efter stombussnätet. Det skulle uppskattningsvis kosta lika mycket som sopsaltningen för cykelbanorna. Då skulle dessa gångbanor kunna sopsaltas samtidigt som cykelbanorna och antalet olyckor kunna minska kraftigt. Dessutom skulle staden i upphandlingsunderlaget kunna lyfta fram behovet av teknikutveckling så att särskilda sopsaltningmaskiner tas fram som fungerar på trottoarer där ofta också parkerade bilar finns som annars kan riskerar att skadas av dagens maskiner för sopsaltning.

Trots löften och utfästelser i media om att ”prioritera upp” vinterväghållningen för gångtrafikanter så väljer alltså staden att återigen prioritera ner densamma i relation till framkomligheten för cyklister. Rimligtvis borde båda dessa grupper hanteras likvärdigt.

Mot denna bakgrund vill jag fråga ansvarigt borgarråd följande:

1. Varför kan inte staden upphandla sopsaltning på prioriterade gångbanor vid huvudgator och utefter stombussnätet, på samma sätt som sker med prioriterade cykelbanor?
2. Aktuell upphandling kommer att gälla åren 2020-2027, vilket innebär att isiga gångbanor under ca 9 års tid kommer att prioriteras lägre än motsvarande cykelbanor. Är det rimligt?
3. Om avrop för sopsaltning för gångbanor enligt trafikborgarrådet är ett bättre alternativ, hur mycket ekonomiska resurser är de grönblå då beredda att lägga på sopsaltning av gångbanor?
4. Hur avser trafikborgarrådet utveckla kommunikationen från stadens sida vid extrema snöväder så att medborgarna får en korrekt och realistisk uppfattning om verkliga snöröjningsproblem vid sådana tillfällen?

Stockholm den 6 maj 2019

Jan Valeskog (S)  
Oppositionsborgarråd