

Svar på Interpellation av Nike Örbrink (KD) till trafikborgarrådet Lars Strömgren (MP) angående stadens snöröjning

Dnr KS 2024/1283

Nike Örbrink har ställt frågor till mig om stadens snöröjning. Sedan snart tio år tillbaka tillämpar Stockholms stad en tydlig prioritering av gående, cyklister och resenärer i kollektivtrafiken vid snöröjning och halkbekämpning. Arbetssättet infördes av den rödgröna majoriteten 2015 och har behållits av efterföljande grönbå och rödgröna styren.

Statistiskt sätt tenderar män att köra mer bil, medan kvinnor oftare promenerar, tar cykeln eller åker kollektivt. Valet att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik har därför kallats för jämställd snöröjning av flera kommuner, däribland Stockholm. Uttrycket förekommer inte längre i stadens budget, men den grundläggande prioriteringen är oförändrad.

Skälen till att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik är flera. Idag står trafiken i Stockholm för hälften av stadens utsläpp. För att minska utsläppen är det centralt att det är attraktivt att promenera, cykla och ta bussen oavsett årstid. Stockholms snöröjning innebär att staden premierar klimatsmarta färdmedel med låga eller inga utsläpp.

Det tyngsta argumentet för att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik torde vara att det gynnar färdmedel med hög kapacitet. Det är också skälet till att arbetssättet har bestått oavsett styre; det är helt enkelt det mest effektiva sättet att bedriva vinterväghållning.

Alternativet är lätt att föreställa sig. Om alla som vanligtvis går, cyklar eller åker kollektivt skulle sätta sig i bilen vid första snöfall, skulle vägarna mycket snabbt korka igen. Varken utryckningsfordon, snöröjningsfordon eller vanliga bilpendlare skulle kunna ta sig fram. Att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik gynnar paradoxalt nog även bilisterna.

Stockholms rödgröna styre har fortsatt att skärpa prioriteringen av gående och cyklister. Vid sidan av den vanliga snöröjningen sopsaltas idag 23 mil gångbanor och 26 mil cykelbanor. Inledningsvis omfattade sopsaltningen enbart cykelbanor, men under minst fem år har staden gradvis ökat antalet gångbanor som sopsaltas.

I takt med att avtalen för Stockholms vinterväghållning förnyas genomförs justeringar för att förbättra kvaliteten. På trafiknämndens senaste sammanträde fattade staden beslut om nya avtal för Västerort, Hägersten, del av Älvsjö, Liljeholmen och Skärholmen. Beslutet är en del av en successiv övergång till större avtalsområden, för att bättre kunna prioritera resurserna till de gator som vid ett givet tillfälle har störst behov.

Stockholmstrafiken behöver fungera året runt och arbetet med snöröjning och halkbekämpning utgör en ansenlig del av trafiknämndens driftsbudget. Tyvärr pekar mycket mot att vinterväghållningen kommer att bli en allt större utmaning. Klimatförändringarna leder till fler vinterdagar som pendlar runt noll grader, vilket innebär större isbildning och tyngre blötsnö, som är svårare att röja.

Därför är det oroväckande att Kristdemokraterna verkar för en massiv nedskärning av stadens vinterväghållning. I sin oppositionsbudget kapar Kristdemokraterna över 180 miljoner kronor från driften av gator och torg, som bland annat innehåller snöröjning, städning och potthålslagning. Det är ett recept på halare gator och fler fallolyckor.

Stockholm den 11 december 2024

Lars Strömgren