



**Tjänsteutlåtande**

Trafiknämnden  
2015-03-26  
Diarienummer 0363/15

**Väg och Bana**

Erika Åkerblom  
Telefon 031-368 26 60  
E-post: erika.akerblom@trafikkontoret.goteborg.se

**Cykelfrämjande åtgärder året runt**

---

**Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

att återrapportera uppdraget till kommunstyrelsen.

**Sammanfattning**

Kommunstyrelsen avsatte 2014 500 000 kr till trafiknämnden för att utreda möjligheten att få fler att cykla året runt. Pengarna har använts till en utredning. Resultatet av utredningen visar att ”sopsaltning” är att föredra som halk- och snöbekämpningsmetod.

År 2013 och 2014 avsatte kommunstyrelsen 10 miljoner kr extra årligen till trafikkontoret för drift- och underhållsåtgärder av cykelbanor. År 2015 har 5 miljoner kronor extra avsatts till driftåtgärder.

**Ekonomiska konsekvenser**

5 miljoner kronor under 2015 kommer att användas till:

Halkbekämpning med saltlake på utvalda stråk, 4 mil	500 000 kr
Halkbekämpning med befuktat salt på övergripande cykelbanor, ytterligare 5 mil	500 000 kr
Extra flisupptagning 5ggr/år på övergripande cykelbanor	500 000 kr
Minskad användning av flis	-500 000 kr
Utbyggnad av belysning längs cykelbanor som idag saknar belysning till exempel längs Backadalsvägen	1 500 000 kr
Underhållsbeläggning av cykelbanor	2 000 000 kr
Kommunikationsåtgärder 1år	300 000 kr
Uppföljning och utvärdering av de nya metoderna	300 000 kr

## **Barnperspektivet**

Väl underhållna cykelbanor underlättar för barn att cykla till och från förskola, skola och fritidsaktiviteter i närområdet. Föräldrar som är trygga cyklister är bra förebilder för sina barn och visar hur och att man kan cykla i stället för att åka bil.

## **Jämställdhetsperspektivet**

Väl underhållna och belysta cykelbanor ökar allas möjlighet till trygg och säker cykling.

## **Mångfaldsperspektivet**

Väl underhållna och trygga cykelbanor möjliggör och underlättar för alla att kunna cykla.

## **Miljöperspektivet**

Att sprida salt istället för grus har både positiva och negativa effekter.

Positivt:

- Cykelbanorna blir renare, det vill säga det dammar inte.
- Det blir inga rester kvar efter vintersäsongen. Vårsopningen blir mindre omfattande.
- Vid användande av åtgärden ”sopsaltning” (saltlake) går det bara åt ¼ av saltmängden jämfört med torrsalt.

Negativt:

- På lång sikt kan saltet skada växtligheten. Salt är dock godkänt som halkbekämpningsåtgärd av miljöförvaltningen.
- Saltning, oavsett metod, är en dyrare åtgärd än halkbekämpning med flis.
- Användningen av saltlake kräver ungefär dubbelt så många uttryckningar som användning av flis.

Dessa åtgärder ligger helt i linje med åtgärder föreslagna i miljöprogrammet.

## **Omvärldsperspektivet**

I utredningen gjordes intervjuer med Malmö Stad, Stockholms Stad, Mölndals Stad, Köpenhamns kommun och Odens kommun. Erfarenheterna från dessa städer med olika klimat visar att ”sopsaltning” är en metod som skulle kunna fungera mycket bra i Göteborg.

Stefan Eglinger  
Trafikdirektör

Susanne Hultgren  
Avdelningschef

## Ärendet

Fler och fler göteborgare cyklar. Kommunstyrelsen avsatte 500 000 kr till trafiknämnden år 2014 för att utreda hur man ska få fler att cykla året runt. Trafikkontoret har använt pengarna till att utreda olika metoder för snöröjning och halkbekämpning. En jämförelse med både svenska och utländska städer har också gjorts.

## Bakgrund

Det ska gå bra att cykla året om i Göteborg. För att minska antalet cykelolyckor och förbättra framkomligheten vintertid ska halkbekämpning och snöröjning förbättras.

Snö och isfria cykelbanor eftersträvas, i första hand på det utpekade pendlingscykelnätet.

Ett sätt är att både salta och flisa cykelbanorna. Ett annat sätt är att borsta och använda saltlake och då är fördelen att flis inte behöver användas. På längre sikt bör fler cykelbanor få samma förstärkta vinterväghållning. Metoderna för vinterväghållning behöver ständigt utvecklas utifrån nytilkommen kunskap och erfarenhet.

## Utredningen

Den vanligaste metoden för snöröjning och halkbekämpning av cykelbanor idag är att först ploga och sedan sprida ut flis. Fördelen med detta är att flisen ligger kvar under en lång tid och behåller sin halkbekämpande förmåga hela vintern. Nackdelen är att cykelbanan inte blir helt ren från snö och att flisen i sig utgör en halkrisk. Dessutom krävs vårsopning för att plocka upp flisen.

Metoden då man både saltar och flisar cykelbanorna efter plogning ger ett asfaltrent väglag. Nackdelarna med flisen finns dock kvar och vårsopning krävs.

Sopning och spridning av saltlösning är en metod med många fördelar. Cykelbanan blir mer inbjudande och attraktiv för cyklister jämfört med en plogad cykelbana. Cykelbanan torkar upp snabbt vilket ökar trafiksäkerheten och troligen minskar halkolyckorna. Halkbekämpning med saltlösning ger en lägre saltanvändning än rent salt, vilket är positivt ur miljösynpunkt och ur ekonomisk synpunkt. Saltlösningen ger en jämnare spridning över cykelbanan eftersom den är flytande. Flis behöver inte läggas ut. Därmed sparas kostnaden för vårsopning in.

Nackdelen är att saltlösning inte har lika lång verkningstid som befuktat salt/torrsalt vilket gör att risken för återfrysning ökar. Vid låga temperaturer har salt lägre eller ingen effekt. Detta gäller framförallt saltlösning eftersom den är utspädd med vatten. Cyklisten kan uppleva en falsk säkerhet om cykelbanan ser ”svart” och ren ut men där isfläckar har bildats.

Sopning och saltlösning kräver ungefär dubbelt så många uttryckningar som övriga metoder, vilket gör att kostnaden för sopning och saltlösning blir ungefär dubbelt så hög.

Eftersom det är en ny metod blir det en investeringskostnad för inköp av maskiner. Metoden ställer högre krav på entreprenören eftersom beslut måste

tas om andra metoder ska användas vid svåra förhållanden. Detta gäller vid all typ av saltning, men speciellt när saltlösning används.

Utredningens slutsats är att sopsaltlösningsmetoden skulle kunna fungera bra i Göteborg. Den ger en betydligt bättre standard på cykelbanorna under vintern och våren än om plogning, flis eller torrsalt används. Därmed blir förutsättningen bättre för att cykla året runt.

Under vintersäsongen 2014/2015 genomförs tester av sopsaltning på pendelcykelnätet i Göteborg.

## **Trafikkontorets synpunkter**

För att kunna erbjuda bättre standard på cykelbanorna vintertid krävs det utökade resurser i form av driftsåtgärder. Dagens åtgärder uppfyller inte de krav cyklisterna har på bra standard. Låg friktion på grund av snö/ is och löst grus på cykelbanor är de enskilt största orsakerna till singelolyckor enligt STRADA (informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet). Med bättre vinterväghållning ökar man både antalet cyklister och olyckorna minskar.

I cykelplanen, med målet att tredubbla antalet cyklister till år 2025, har det tagits fram konkreta åtgärder bland annat för drift- och underhåll där vinterväghållning och en standardhöjning av cykelbanorna är en avgörande framgångsfaktor. Det ska gå att cykla säkert även under vinterhalvåret.

År 2013 och 2014 avsatte kommunstyrelsen 10 miljoner kr extra årligen till trafikkontoret för drift och underhållsåtgärder av cykelbanor. År 2015 avsattes 5 miljoner kronor extra för underhåll.

Drift- och underhållskostnader för att få fler att cykla hämtade ur cykelprogrammet:

### *Förstärkt vinterväghållning på pendlingscykelnätet*

För att öka antalet cykelbanor med förstärkt vinterväghållning till hela pendlingscykelnätet krävs ytterligare cirka 1 miljon kronor för vinterväghållning utöver dagens kostnad på cirka 9 miljoner kronor/år.

Uppskattad kostnad: 10 miljoner kronor årligen.

### *Bättre beläggning på cykelvägnätet*

6 miljoner kronor behövs för beläggningsunderhåll. För att ta igen det eftersatta beläggningsunderhållet behövs ytterligare 5 miljoner kronor per år.

Uppskattad kostnad: 11 miljoner kronor årligen.

### *Öka sandupptagningen från 1 gång till 3 gånger på hela cykelvägnätet*

Uppskattad kostnad: 1 miljon kronor per tillfälle.

### *Extra sopning av hela cykelvägnätet*

Uppskattad kostnad: 0,5 miljoner kronor per tillfälle.

### *Kvalitetshöjning vägmarkeringar på cykelvägnätet:*

Uppskattad kostnad: 0,5 miljoner kronor årligen.

### *Förbättring av belysning på pendlingscykelnätet:*

Uppskattad kostnad: 100 miljoner kronor totalt.