



## Svar på interpellation från Björn Karlsson (SD) om Strängnäs kommuns cykelplan

### Fråga 1:

*Cykelplanen bör uppdateras, kan detta ske inom nuvarande mandatperiod?*

### Svar:

Det har under det senaste året blivit betydligt tydligare att det behövs en reviderad cykelplan. Styret behåller därför den riktning som vi angav i majoritetsförklaringen, nämligen att ge riktning genom att aktualisera och uppdatera styrdokument. Därför kommer miljö- och samhällsbyggnadsnämnden om två veckor ta upp ett beslut för revidering av cykelplanen. Fokus bör ligga på de värderingar och principer som ska styra utbyggnad, underhåll och utveckling av gång- och cykelvägar. Det bör vara färre kalkyler som snabbt blir inaktuella och mer av analys till cykel kopplat till andra trafikslag.

### Fråga 2:

*På vilket sätt kan cykelvägarna finansieras, förutom statsbidrag?*

### Svar:

Vanliga gång- och cykelvägar i närheten av tätort eller i tätort kan finansieras enskilt eller i delar av kommunen, av en exploatör som vill göra en detaljplan för bostäder eller verksamhet eller genom statsbidrag. De regionala cykelvägarna, som interpellationen fokuserar på, finansieras huvudsakligen genom statsbidrag eller kommunens egna medel, eller i kombination. Sedan ett år tillbaka är Trafikverket, som tillsammans med regionen styr statliga medel för regionala cykelvägar, mer tveksamma till att göra cykelvägar på längre sträckor. Deras beräkningar på samhällsnytta visar att den är väldigt låg. Det betyder att kommunen behöver stå för hela investeringskostnaden på dessa vägar.

Beslutet om en dyrare cykelväg, som de regionala cykelvägarna på exempelvis 30 miljoner kronor, hanteras enligt Strängnäs kommuns riktlinjer för investeringar över 10 miljoner kronor. Processen börjar med en behovsbedömning och förstudie som utförs efter uppdrag från kommundirektören. Resultatet leder till ett inriktningsbeslut, där mål, omfattning, tidplan och ekonomiska konsekvenser fastställs. Kommunstyrelsen beslutar sedan om genomförandet, vilket innefattar detaljerade ekonomiska kalkyler och riskanalyser. Projektet följs löpande upp och slutredovisas, där kommunstyrelsen godkänner slutredovisningen och eventuella åtgärdsplaner vid avvikelser.

När vi diskuterar cykelvägar brukar vi ofta tala om investeringskostnaden, det är den som visas i nuvarande cykelplan. Tyvärr faller driftsekonomi bort i diskussionen. För oavsett vem som investerar i byggandet av en cykelväg, så hamnar driften på den kommunala fakturan.



**Fråga 3:**

*Hur många beräknas sen använda regionala cykelvägar?*

**Svar:**

Ett konkret exempel är Trafikverkets beräkningar på samhällsnyttan för en regional cykelväg mellan Åkers Styckebruk och Malmby. Enligt beräkningarna skulle max 5 till 10 personer kontinuerligt använda den cykelvägen för pendling, till exempel till arbete.

Anders Härnbro (S)

Ordförande miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

## Interpellation ställd till ordförande i Teknik-och fritidsnämnden Christine Blomqvist Gyllby

### Modern cykelplan

Kommunfullmäktige antog en cykelplan för kommunen 2017-02-27. I den planen finns en mängd olika fakta och information gällande plan för cykelvägar i kommunen. Man kan se kartor med cykelnäten och underlag på kommunens dåvarande cykelnät som då var ca 50 km.


Underlaget är gediget framtaget för den tid som då var och tankar kring framtiden. Som exempel så står det "Kommunens målsättning är att andelen cykelresor ska vara minst 15 procent 2040"

Men frågan är hur långt har man kommit? Är det flera hundra meter cykelvägar, mer eller mindre? Vid flertal tillfällen har man lyft via medborgarförslag och debatt inom politiken om regionala cykelvägar mellan Stallarholmen – Mariefred, Strängnäs – Stallarholmen, Strängnäs – Mariefred och Strängnäs – Åkers Styckebruk för att nämna några exempel. I cykelplanen från 2017 står där följande uträkningar:

Objekt	Längd	Kostnad
1. Strängnäs-Härad	5400 meter	18 900 000 kr
2. Strängnäs-Åkers Styckebruk	8600 meter	30 100 000 kr
3. Strängnäs-Sanda	6500 meter	22 750 000 kr
4. Malmby-Stallarholmen	7300 meter	25 550 000 kr
5. Strängnäs-Länna	6500 meter	22 750 000 kr
6. Mariefred-Kalkudden	1500 meter	5 250 000 kr
7. Mariefred-Stallarholmen	10500 meter	36 750 000 kr
8. Strängnäs-Vansö	4400 meter	15 400 000 kr
9. Gorsinge-Löt-Malmby	4400 meter	15 400 000 kr
10. Åkers Styckebruk-Länna	9500 meter	33 250 000 kr
11. Härad-Vansö	4800 meter	16 800 000 kr
12. Strängnäsbron	3000 meter -	
13. Åkers Styckebruk-Ulva	2700 meter	9 450 000 kr
14. Brostugv-Museijärnväg	500 meter	1 750 000 kr
<b>Summa:</b>	<b>75 600 meter</b>	<b>254 100 000 kr</b>

Med det som bakgrund ställer vi följande frågor:

1. Cykelplanen bör uppdateras, kan detta ske inom nuvarande mandatperiod?
2. På vilket sätt kan cykelvägarna finansieras, förutom statsbidrag?
3. Hur många beräknas sen använda regionala cykelvägar?



**Björn Karlsson Gruppledare SD Strängnäs**