

**Handläggare**  
Isabel Evensen Landström  
08-508 26 301

**Till**  
Trafiknämnden  
2021-06-17

## Sopsaltning av gångbanor. Utvärdering

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets utvärdering av sopsaltning av gångbanor.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Bengt Stenberg  
Avdelningschef

Tove Nilsson  
Enhetschef

### Sammanfattning

Sedan ett flertal år tillbaka genomför kontoret tester med sopsaltning av gångbanor och trottoarer för att ytterligare förbättra framkomligheten för gående vintertid. Sopsaltningsmetoden används i dagsläget på ett begränsat antal ytor och ingår inte som en del inom de ordinarie löpande avtalen för snöröjning. Kontoret har sett flera fördelar med metoden men sopsaltning av gångbanor innebär även flera svåra utmaningar som redovisas i det här ärendet. Sammanfattningsvis bedömer kontoret att ett mer fullskaligt test behöver genomföras under nästa år för att få en tydligare bild av hur metoden skulle fungera om den ingick som en del i befintliga driftkontrakt. I ärendet diskuteras även saltets påverkan på vegetation och betong och åtgärder som kan genomföras för att få ytterligare kunskap om saltets påverkan.

## **Bakgrund**

Trafikkontoret har under flera års tid haft i uppdrag att förbättra snöröjningen på gång- och cykelbanor. Traditionellt snöröjs gång- och cykelbanor med hjälp av plog och halkbekämpas genom sandning. Sedan vintersäsongen 2012/2013 används en metod som kallas för sopsaltning och som innebär att snö och is borstas bort från vägbanan varpå det läggs ut saltlake som motverkar återfrysning. Metoden används främst på stadens prioriterade pendlingsstråk för cykel. Många av dessa pendlingsstråk är kombinerade gång- och cykelbanor och intilliggande gångbana sopsaltas också när underlaget består av beläggning med endast en målad linje mellan gång- och cykelbana. Det får med andra ord inte finnas någon höjdskillnad mellan gång- och cykelbanan. Cirka 22 mil cykelbana sopsaltas och 15 mil på intilliggande gångbana. Anledningen till att inte gångbanan sopsaltas på samtliga 22 mil handlar om det som beskrivs ovan, d.v.s. att det finns en höjdskillnad mellan gång- och cykelbanan som gör att sopsaltningsfordonet inte kan komma åt båda sträckorna. Det kan också bero på att gångbanan är för smal för fordonet att ta sig fram på eller att gångbanan ligger på andra sidan gatan från cykelbanan.

För att ytterligare förbättra snöröjningen för gående har kontoret sedan några år tillbaka genomfört försök för att sopsalta även andra typer av gångbanor, exempelvis trottoarer med sten- och betongplattor. Det har under årens lopp genomförts tester med olika metoder och maskiner. År 2019 avsattes 5 mnkr i kommunfullmäktiges budget för att trafikkontoret skulle kunna utöka försöken med sopsaltning på gångbanor och trottoarer. Under vintersäsongen genomfördes därför ett pilotprojekt på elva utvalda gator i innerstaden. Under 2020 utökades den avsatta summan för sopsaltning på gångbanor till 12 mnkr. Försöket ändrades nu till att innefatta tre gator på Norrmalm och sex gator i Årsta, för att även testa hur metoden fungerar på gator i ytterstaden. Även 2021 fick trafikkontoret 12 mnkr avsatt för att fortsätta testerna och gjorde ytterligare förändringar i val av områden.

I det här ärendet avser kontoret att redogöra för de tester som har gjorts, beskriva vilka fördelar men även utmaningar som metoderna för med sig, redogöra för projektets kostnader och ge förslag på hur testet kan utformas under nästkommande vintersäsong.

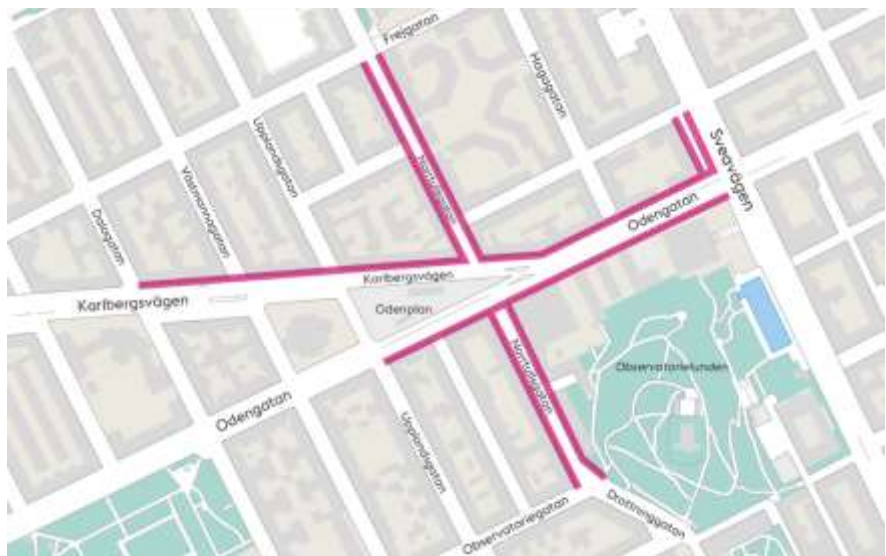
## **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

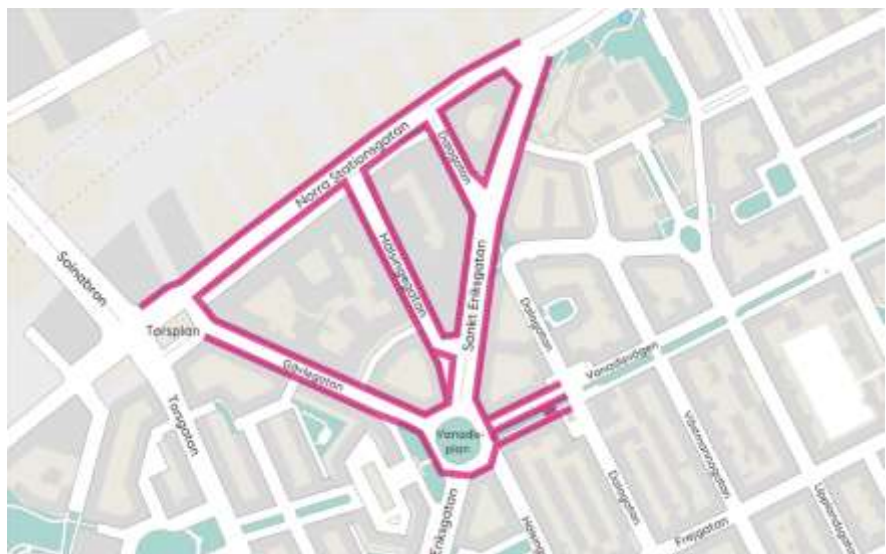
## Genomförandet

### Vintern 2018/2019

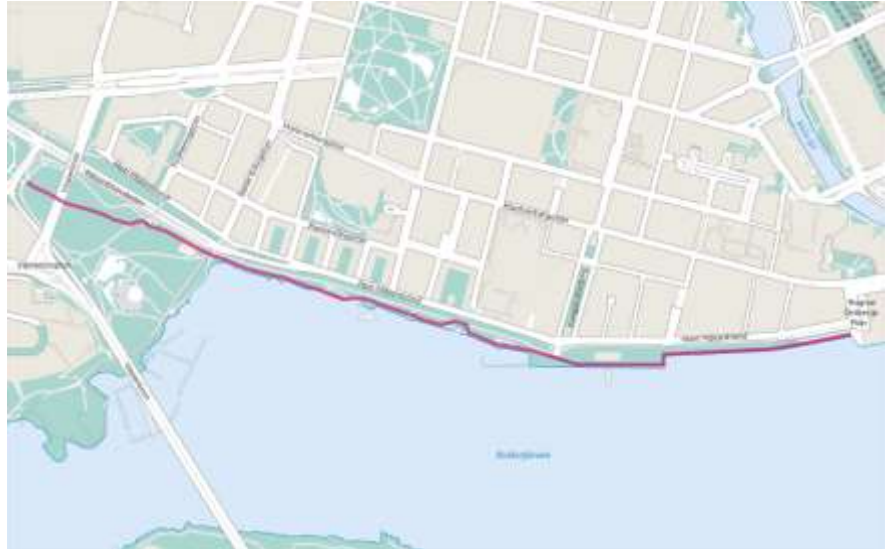
Under vintern 2018/2019 genomfördes ett pilotprojekt med sopsaltning av gångbanor under drygt fem månader, 15 oktober 2018 till 31 mars 2019. Projektet innefattade trottoarerna på elva gator i Stockholms innerstad på Norrmalm och Kungsholmen, nämligen Gävlegatan, Vanadisvägen, Hälsingegatan, Norra Stationsgatan, Dalagatan, Norrtullsgatan, Odengatan, Sveavägen, Sankt Eriksgatan, Karlbergsvägen och Norr Mälärstrand.



*Kartbild över de utvalda gatorna omkring Odenplan.*



*Kartbild över de utvalda gatorna omkring Vanadisplan.*



*Kartbild över det utvalda gångstråket på Norr Mälarstrand.*

För att jämföra testerna med traditionell snöröjning hade trottoarer på referensgator valts ut. Vid tre tillfällen gjordes omfattande mätningar på test- och referensgatorna tillsammans med Statens väg och transportinstitut (VTI). Bl.a. gjordes en friktionsmätning med hjälp av en sensor som avläser friktionen på underlaget. Mätningen visade att friktionen var betydligt högre på de ytor som underhölls med sopsaltning jämfört med referensgatorna. Det var även tydligt att ytor med asfaltsbeläggning hade ett högre friktionsvärde och därmed mindre halka än beläggning med sten- eller betongplattor där friktionsvärdet varierade mer.

Som en andra del i mätningarna genomfördes väglagsbedömningar. Resultatet visade att samtliga platser var fria från snö och is vid mättillfällena, men på referensgatorna fanns tydliga spår av sand och grus från den traditionella vinterväghållningen. Som en sista del i mätningarna genomfördes saltprovtagningar på platserna. Saltprovtagningen visade att de sopsaltade gångbanorna hade en mycket låg saltmängd per löpmeter. Den genomsnittliga saltmängden på gångbanorna var bara marginellt högre än på referenssträckorna.

### Vintern 2019/2020

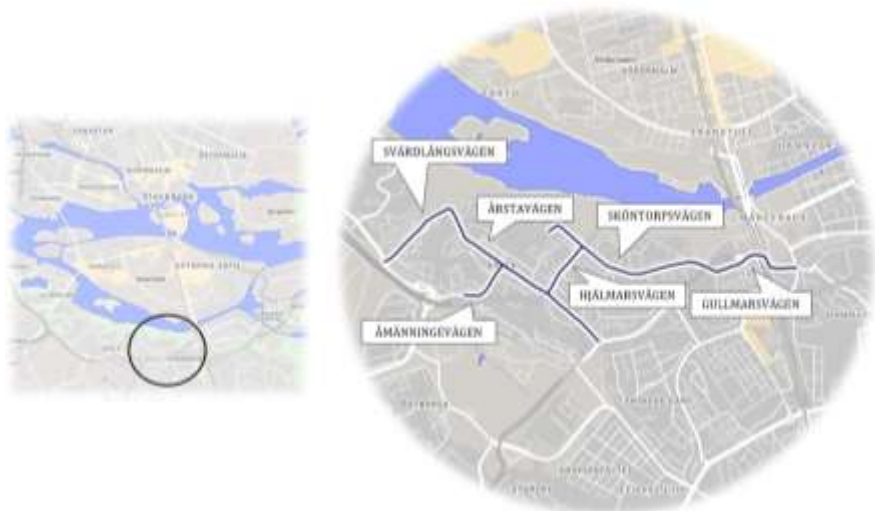
Eftersom de mätningar som genomfördes under februari och mars 2019 inte representerade de svåraste väderförhållandena som kan råda under vinterhalvåret gjordes bedömningen att ytterligare tester och mätningar behövde göras för att få ut ett mer tillförlitligt resultat, gärna med större snömängder och ihållande kyla. Under vintern 2019/2020 fick kontoret 12 mnkr för att fortsätta testerna och de försöksområden som valdes ut blev Norrmalm och Årsta.

Försöksområdet på Norrmalm avsåg gatorna Karlbergsvägen, Odengatan och Sveavägen, som tillsammans utgör ett viktigt stråk med stora gångflöden. Det gäller särskilt vid Odenplan som är en av Stockholms viktigaste kollektivtrafikpunkter med byten mellan pendeltåg, tunnelbana och stombusslinjer.



*Kartbild över de utvalda gatorna på Norrmalm.*

Försöksområdet i Årsta utgjordes av Hjälmarsvägen, Sköntorpsvägen, Svärdlångsvägen, Åmänningevägen och Årstavägen. Till skillnad från Norrmalm är detta ett utpräglat bostadsområde med betydligt mindre gångflöden och området valdes ut eftersom kontoret ville testa hur metoden fungerar även på den typen av gator. Ett undantag är dock Gullmarsvägen och sträckan förbi Gullmarsplan som liksom Odenplan är en viktig kollektivtrafikbytespunkt med tunnelbana, tvärbana och stombusslinjer där det rör sig gående med en hög frekvens.



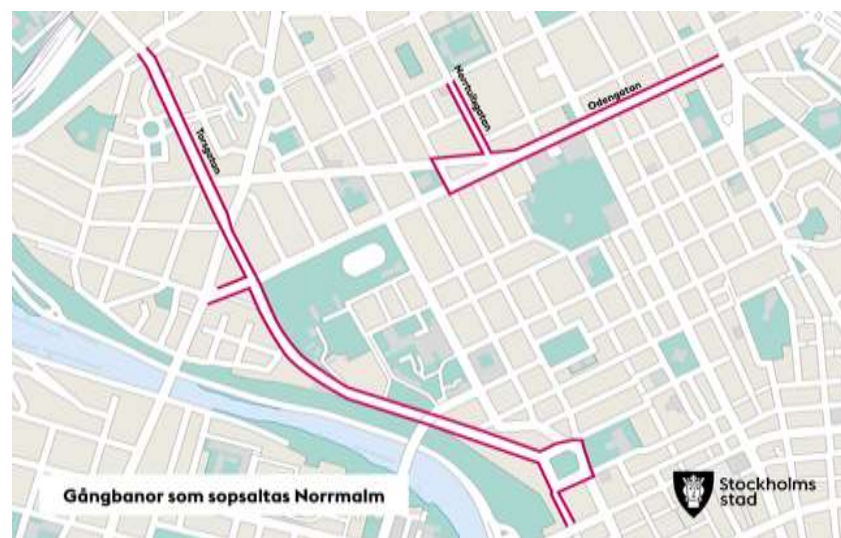
*Kartbild över de utvalda gatorna i Årsta.*

Även detta projekt genomfördes under ca fem månader, mellan oktober och mars. På grund av att vintern 2019/2020 var väldigt snöfattig kunde dock testerna inte genomföras i den utsträckning som det var tänkt, däremot fungerade testet väl när det gäller halkbekämpning som utfördes regelbundet. För att ändå få användning av maskinernas kapacitet lät kontoret utöka maskinernas arbetsområde och arbetsuppgifter till att även utföra renhållning av gator, gångbanor samt dagvattenbrunnar i närliggande område. Städningen utökades framförallt på platser där många gående rör sig.

### Vintern 2020/2021

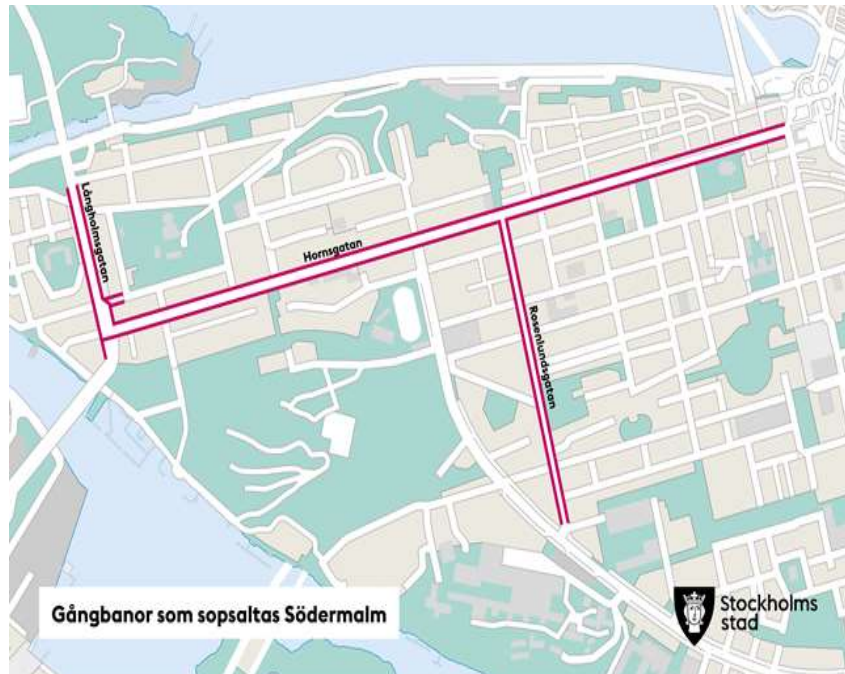
Under vintern 2020/2021 fortsatte försöket med sopsaltning av gångbanor och trottoarer. Den här gången genomfördes försöket i tre stadsdelar; Norrmalm, Södermalm och Johanneshov. Gångbanorna på Norrmalm och Södermalm utgörs till stor del av beläggning med betongplattor medan gångbanorna vid Johanneshov mestadels har en asfaltsbeläggning. Standarden på beläggnen varierar i alla tre områdena. Testets gångbanor uppgick till 16 km, det innebär att det under året totalt har sopsaltats 220 km cykelbana och 166 km gångbana.

På Norrmalm ingick Odengatan, Norrtullsgatan, Torsgatan, Norra Bantorget och Östra Järnvägsgatan. Samtliga gator valdes ut då de ligger nära viktiga kollektivtrafikpunkter. Torsgatan valdes särskilt ut eftersom den genomgått en ombyggnation som var klar under hösten 2020. Ombyggnationen innebar bl.a. att trottoarerna byggts om och även breddats på vissa sträckor, vilket ger bättre förutsättningar för gående mellan Vasastan och City.

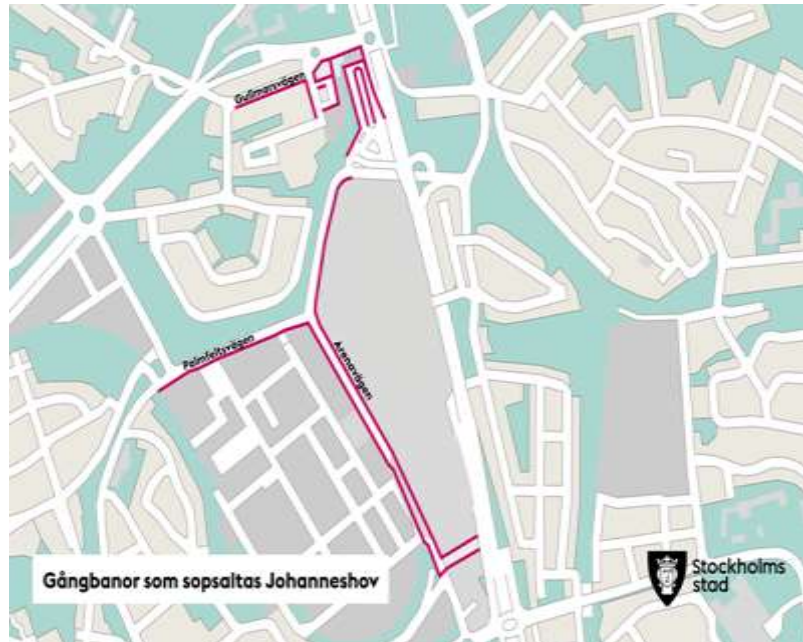


*Kartbild över de utvalda gatorna på Norrmalm.*

På Södermalm ingick Långholmsgatan, Hornsgatan och Rosenlundsgatan. Även dessa gator valdes ut av den anledningen att de ligger intill viktiga kollektivtrafikpunkter, såsom pendeltåg, tunnelbana och buss men även i anslutning till Södersjukhuset. Att Hornsgatan valdes ut berodde även på att det återkommande brukar uppmätas höga halter av PM10 där, vilket delvis beror på den sand som läggs ut vid traditionell halkbekämpning. Att istället sopsalta gatan såg kontoret som ett sätt att om möjligt minska halterna av PM10.

*Kartbild över de utvalda gatorna på Södermalm.*

Försöksområdet i Johanneshov utgjordes av Gullmarsplan, Gullmarsvägen, Arenavägen och Palmfeltsvägen. Samtliga av dessa gator ligger i nära anslutning till några av stadens största arenor för musik, sport och annan underhållning. Det gör att det vanligtvis är stora grupper av människor som promenerar mellan arenorna och kollektivtrafiken vid evenemang. Med anledning av den rådande Covid-19-pandemin har evenemang tvingats ställas in, vilket har gjort att färre människor än vanligt har vistats och rört sig på dessa gator.



*Kartbild över de utvalda gatorna i Johanneshov.*

Under januari-mars 2021 hade Stockholm en vinter med normal snö mängd. Överlag visade testet på goda resultat för de gående, däremot inte vid alla väderförhållanden. När det snöade kraftigt var det svårt att endast med sopsaltningsmetoden få ett tillfredsställande resultat. Extrainsatser fick göras vid dessa tillfällen med hjälp av en lastmaskin som kom och skrapade bort snön.

### **Analys och konsekvenser**

#### **Lärdomar från sopsaltningstesterna**

Sammantaget kan det sägas att sopsaltningsmetoden har visat goda resultat och avsevärt förbättrat framkomligheten för gående på de platser där testerna har genomförts, åtminstone vid de tidpunkter då väderförhållandet varit gynnsamt för metoden. Metoden har vid dessa tillfällen återskapat samma vägunderlag som gående har under sommaren. Med hjälp av VTI:s mätningar kan det även påvisas att metoden har bidragit till en högre friktion, och därmed mindre halka, än på de gångbanor som vinterväghålls med traditionell snöröjning. Resultatet gäller både på asfalt och betongplattor, även om asfalt gett bättre resultat med högre friktion. Sopsaltningen har på så vis visat att framkomligheten för gående kan förbättras vintertid. Metoden kan även minska risken för halkolyckor och därmed öka säkerheten för de gående. Samtidigt är det viktigt att lyfta fram att sopsaltning av gångbanor innebär flera utmaningar, vilket ställer höga krav på utförandet.

Vinterväghållning på gångbanor skiljer sig från cykelbanor på flera sätt, bl.a. packas snö och is ihop snabbare och binds hårdare till



underlaget på gångbanor på grund av de gåendes fotavtryck. Det innebär att det blir svårare för driftfordonen att borsta bort snön från marken. Underlaget på gångbanor varierar dessutom mer än på cykelbanor. Utöver asfalt förekommer exempelvis olika typer av sten- och betongplattor. Det innebär att vinterväghållningen försvåras eftersom olika metoder lämpar sig mer eller mindre bra för olika material. De olika materialen innebär även att gångbanor generellt är mer ojämna än cykelbanor, vilket ytterligare försvårar framkomligheten och utförandet för driftfordonen. Vidare är gångbanor ofta sammankopplade med stuprör som leder bort smältvatten från taket från intilliggande byggnader. I anslutning till stuprören och rännalarna bildas ofta isbildning som kräver manuellt arbete för att råda bot på. Även brunnblock och kantstenar ökar risken för isbildning.



*Den stora variationen av material är en utmaning.*



*Isbildning vid stuprör kräver ofta manuellt arbete.*

En annan utmaning med att drifva gångbanor och trottoarer är att de ofta är försedda med olika typer av möblering och andra föremål, t.ex. bänkar, reklamskyltar, cykelparkeringsställ, blomlådor, trädplanteringar, skräpkorgar, elsparkcyklar och uteserveringar. Det innebär att delar av trottoarerna kan vara svåra att komma åt för driftfordonen och att den kvarvarande snön blir en källa till rinnande vatten som späder ut saltet och leder till halka. Att föremål och möbler tar plats på gångbanorna och trottoarerna är betydligt

mer förekommande i innerstaden än i ytterstaden, men förekommer i alla delar av staden.

En annan anledning till att det oftare är trängre och svårare för driftfordonen att komma fram på gångbanor än på exempelvis cykelbanor är att bilar ofta står parkerade längs med trottoaren. Det kan vara trångt att snöröja mellan ett husliv och en rad med parkerade bilar. En utmaning är att driftfordonen inte får vara allt för små för att klara av att ha en borste framtill som väger en hel del. Entreprenören försöker att ta fram de mest lämpliga maskinerna för uppdraget, men det är kostnadsdrivande att ha flera olika maskiner inom samma arbetsområde.



*Smala passager gör det svårt för driftfordonen att komma fram.*



*Även parkerade bilar och busshållplatser kan göra det svårt för driftfordonen att komma fram på smala gångbanor och trottoarer.*

Sopsaltningsmetoden är som ovan nämnt väldigt effektiv, men inte under alla väderförhållanden. Vid hårdare väder, när det kommer mycket snö, eller när det är kallare än -7 grader räcker oftast inte saltlösning som halkbekämpningsmedel. Torrsalt kan då behöva användas för att lösa upp is, och nedtrampad snö som inte går att sopa bort kan istället behöva plogas bort. I vissa fall, när det är ännu kallare väderlek, räcker inte heller torrsalt utan sand behöver användas för att bekämpa halkan. Även i de fall som det töar och sedan fryser på har sopsaltningsmetoden sina begränsningar. Det skapas då en isbana som kan vara svår att rå på.

Sammantaget fungerar sopsaltningsmetoden mycket bra för att motverka halka och få bort mindre mängder av snö, väderförhållanden som tenderar att förekomma i början och slutet på vintersäsongen. När det kommer mycket snö är metoden inte lika effektiv. Då kan gångbanorna i ett första skede behöva plogas för att därefter sopsaltas. Detta gör att det måste finnas en flexibilitet och nära dialog med entreprenören för att säkerställa att rätt metod används vid olika typer av väderförhållanden. Det krävs även att entreprenören har god kännedom om olika väderförhållanden för att kunna tolka förutsättningarna och utföra rätt åtgärd i rätt tid.

Något annat som är viktigt att ha i åtanke vid val av metod för vinterväghållning är att sopsaltningsmetoden kräver en högre frekvens av utförandet än vid traditionell vinterväghållning för att det ska uppnå det goda barmarksliknande resultatet som metoden syftar till. Det här innebär att sopsaltningsmetoden är mer kostsam, inte bara för resurserna i sig, utan även för den tid som entreprenören behöver lägga på utförandet. Vidare kan den ökade frekvensen vid sopsaltningsmetoden vara svårare att få till på gångbanor än på cykelbanor eftersom gångbanorna har ett större antal trafikanter som rör sig på sträckorna under dygnets alla timmar. På cykelstråken är det enklare att planera in när sopsaltningsmetoden ska utföras eftersom trafiken är relativt koncentrerad till morgonen och eftermiddagen.

Även utformningen på projektet har skapat vissa utmaningar. Kontoret har garanterat den entreprenör som utför testet ett antal körtimmar till en viss kostnad. Körtimmarna har begränsats till att gälla nattetid. Begränsningen av körtimmarna var tänkt som en säkerhet för att testerna inte skulle bli alltför kostsamma för kontoret. Kontorets bedömning var också att utförandet av testerna skulle ge bäst resultat under natten eftersom det oftast är svårare för fordonen att ta sig fram på dagtid när det rör sig mycket människor i stadsmiljön. Begränsningen har dock lett till att sopsaltningsmetoden inte alltid genomförs när behovet är som störst, eftersom det inte alltid snöar och blir halt just under natten. Samtidigt har kontoret behövt betala för en tjänst som entreprenören har blivit garanterad att få genomföra även när det har varit väldigt lite eller ingen snö alls och inte heller någon risk för halka.

Att sopsaltningsmetoden har begränsats till att genomföras under nattetid har dessutom gjort att traditionell snöröjning har genomförts under dagtid. Att båda metoderna genomfördes, fast under olika tider på dygnet, gjorde det svårare att få till ett bra resultat, vilket framförallt

blev tydligt under vintern 2020/2021 när det kom mycket snö som låg kvar under en längre period.

### **Saltets påverkan på betong**

I innerstaden är trottoarerna till stor del belagda med betongplattor. Betong kan vid fel hantering påverkas negativt av salt, men just betongplattor tillverkas på ett sätt som gör materialet frosttåligt. En annan fördel med betongplattor är att de till skillnad från betongkonstruktioner inte har någon armering. Det innebär att det inte finns någon metall i plattorna som med tiden börjar rosta av salt och vatten från trafiken. Däremot påverkar saltet betongkonstruktioner negativt, då saltet tränger in till armeringen och gör att den rostar.

### **Saltets påverkan på vegetation**

Det finns forskning som visar att saltet påverkar träd och annan vegetation negativt längs med gator och vägnät. I kombination med att det under de senaste åren har regnat allt mindre under våren och försommaren i Stockholm, när träden har en tillväxtperiod, och tillsammans med tidigare skador på vissa träd, bl.a. från schakter och beskärning, utgör saltet en allvarlig stressfaktor. Höga halter av lösligt salt i jorden påverkar jordstrukturen och kompakterar jorden. Detta minskar möjligheten för växterna att kunna tillgodogöra sig vatten genom att saltet istället drar vattnet ur växternas rötter och förhindrar även gasutbytet i marken. Forskningen beskriver dock också att olika typer av salt har olika påverkan på vegetationen. Det är viktigt att staden hittar en lösning som fungerar både utifrån trädens behov och behovet av en välfungerande halkbekämpning.

### **Ekonomi**

#### **Kostnader för tester under kommande vintersäsong**

Sopsaltningstesterna av gångbanor och trottoarer som har genomförts de senaste åren har kostat ca 12 mnkr per år. Utifrån de utmaningar som har beskrivits ovan gör kontoret bedömningen att mer fullskaliga tester behöver genomföras för att få en tydligare bild av hur det skulle fungera om sopsaltningen av gångbanor och trottoarer blev en del av den ordinarie vinterväghållningen. För att fortsätta testerna under vintern 2021/2022, enligt det förslag som beskrivs ytterligare under rubriken *Trafikkontorets synpunkter*, ser kontoret ett behov av att sätta av medel om 12,5 mnkr.

Under rubriken *Trafikkontorets synpunkter* beskrivs även förslag på undersökningar som kan genomföras för att få mer kunskap om hur saltet påverkar stadens träd. Kostnaderna för trädförsöken bedöms

kunna inrymmas inom de 12,5 mnkr för de fortsatta sopsaltningstesterna.

#### Kostnader för utökning av sopsaltning på gångbanor intill sopsaltade cykelstråk

Utöver de tester som föreslås för nästkommande vintersäsong vill kontoret lyfta de förutsättningar som finns för att utöka den ordinarie verksamheten inom sopsaltning och vad det skulle kosta. Det finns idag tolv kontrakt inom vinterväghållning. Dessa är upphandlade med olika kontraktstid och kontraktspriset för sopsaltning per kvadratmeter skiljer sig mycket mellan de olika kontrakten. Kostnadsbilden är därmed helt beroende av i vilken stadsdel sopsaltningen utökas. Kostnaden varierar också kraftigt mellan åren, beroende på väderförhållanden och om avtal förnyas.

I dagsläget sopsaltas omkring 22 mil cykelbana och av de gångbanor som ligger intill sopsaltas 15 mil. För att utöka sopsaltningen på de 7 mil gångbanor där sopsaltning inte sker till följd av att det finns något hinder mellan den intilliggande cykelbanan som sopsaltas och gångbanan beräknar kontoret att kostnaderna skulle öka med ca 5-6 mnkr per år.

Vidare har kontoret identifierat primära cykelstråk med intilliggande gångbanor som inte sopsaltas idag. Av de 656 km huvud- och pendlingsstråk som finns i staden är det 498 km som inte sopsaltas idag. Det kan rimligtvis antas att en stor andel av dessa sträckor skulle kunna sopsaltas. Kontorets bedömning är att mellan 50-100 km av dessa stråk, med intilliggande gångbanor, skulle kunna sopsaltas för ca 10 mnkr per år.



*Kartbild över stadens pendlings- och huvudstråk för cykel där röd linje markerar pendlingsstråk och blå linje huvudstråk.*

Det är dock viktigt att notera att kostnaderna som beskrivs ovan är en teoretisk bedömning som baseras på ett antagande om att snittbredden för gång- och cykelbanorna är mellan 2-2,4 meter. Skulle snittbredden vara exempelvis 3 meter skulle kostnaderna öka. För att säkerställa att det är möjligt för sopsaltningsmaskinerna att ta sig fram på dessa sträckor skulle dessutom en framkomlighetsanalys behöva göras. Entreprenören har heller inte vidtalats kring frågan om en utökning med nuvarande prisbild fungerar för dessa tillkommande ytor.

### **Trafikkontorets synpunkter**

#### **Förslag på sopsaltnings tester under vintern 2021/2022**

Mot bakgrund av både de framgångar och de utmaningar som har beskrivits ovan har kontoret kommit fram till ett förslag för hur testerna kan fortsätta genomföras under kommande vintersäsong. Kontoret föreslår att ett test genomförs av sopsaltnings i ett större avgränsat område, istället för att genomföra testet på vissa utpekade gator utspridda i flera olika stadsdelar. Kontorets förslag innebär att samtliga rödklassade gångbanor på Norrmalm ska ingå i en kommande säsongstest. De rödklassade gångbanorna är de gångbanor som har bedömts vara mest trafikerade och städas samt snöröjs och halkbekämpas av den anledningen med en hög

frekvens. Förslaget innebär att hela gångbaneskötseln för de rödklassade gatorna på Norrmalm ingår i projektet. Det betyder att projektet kommer ha ansvar för all drift av dessa gångbanor, vilket kan innebära snöröjning och halkbekämpning, främst med hjälp av sopsaltning men även med hjälp av traditionell vinterväghållning, liksom städning i form av sopning.



*Kartbild över de gångbanor som föreslås sopsaltas under kommande vintersäsong.*

Genom att tilldela entreprenören ett helhetsansvar för gångbanorna finns det även ett större utrymme för flexibilitet vid val av metod, vilket vid tidigare tester har visat sig vara avgörande för att uppnå ett riktigt gott resultat. Eftersom även sopsaltningen har sina begränsningar vid vissa väderförhållanden kan entreprenören därför behöva skifta mellan olika metoder för vinterväghållning. Förhoppningen är att kontoret på så vis ska få en mer korrekt bild av hur väl skötseln av gångbanorna skulle fungera om sopsaltning ingick som en del i de befintliga driftavtalen.

Utöver förslaget ovan föreslår kontoret att sopsaltningen fortsatt genomförs vid viktiga knutpunkter för kollektivtrafik och torgytor i ytterstaden där det rör sig många gående, förslagsvis vid Årstaberget, Hagsätra centrum och Gullmarsplan. Det är platser som är viktiga för framkomligheten men som kan vara svåra att komma åt att snöröja med större fordon och maskiner.

### Växtbäddar och försök kopplat till vägsalt

Hur mycket salt som ansamlas i trädens växtbäddar och hur träden påverkas av saltet är ännu inte helt fastställt. Kontoret föreslår därför att undersökningar görs på ett par platser genom att gräva upp träd och ta prover på marken. Vidare planerar kontoret att under försommaren i år utföra försök med att bevattna träd, i anslutning till de gångbanor som har sopsaltats under vintern 2020/2021, genom att fylla växtbäddarna med vatten via luftningsbrunnarna. Detta har två syften, dels att försöka spola ut eventuellt salt som har ansamlats i de övre delarna av växtbäddarna och dels att skapa en grundfukt som ska hjälpa träden att komma igång med sin tillväxt. Utvärdering kommer att ske efter sommaren, men det är troligt att det skulle behöva upprepas under flera växtsäsonger och att jämförelser med träd som inte vattnas måste göras för att tydligare kunna se effekterna från försöket.

Under året kommer även ett antal mätningbrunnar att anläggas på Vasagatan där nya växtbäddar byggs. Planen är bl.a. att mäta vattenkvalitet och även salthalt i ingångsvattnet från körbanan samt i det vatten som har passerat växtbäddarna. Efter anläggandet kommer ett program för mätningarna att tas fram och resultaten att rapporteras. Det här kan ge kontoret värdefulla nya kunskaper om förhållandet mellan dagvatten och träd.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafikinämnden godkänner kontorets utvärdering av sopsaltning på gångbanor.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Rapport om prioriterad vinterväghållning för gångtrafikanter i Stockholms stad. Analys av försöken 2018/2019 och beskrivning av försöken 2019/2020.
2. Rapport om prioriterad vinterväghållning för gångtrafikanter i Stockholms stad. Analys av pilotprojektet 2019/2020.
3. Sopsaltning på trottoarer i Stockholm. Reflektioner från fältstudier 2021.