

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till gatu- och samhällsmiljönämnden

Datum:
2024-05-20

Diarienummer:
KSN-2023-03222
GSN-2024-01614

Handläggare:
Christer Åkerlund

Svar på motion om farthinder från Mattias Jansson (SD) och Anders Sehlin (SD)

Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige besluta

1. **att** besvara motionen med föredragningen i ärendet, samt
2. **att** ge gatu- och samhällsmiljönämnden i uppdrag att intensifiera samrådet med Region Uppsala i syfte att farthinder utformas på bästa sätt utifrån trafiksäkerhet, arbetsmiljökrav för bussförare och linjetrafikens körtider.

Ärendet

Mattias Jansson (SD) och Anders Sehlin (SD) föreslår i en motion väckt 7 november 2023

- att gatu- och samhällsmiljönämnden omedelbart pausar all fortsatt nyanläggning av farthinder i form av vägbulor till dess att en ordentlig genomlysning av kostnader och både för- och nackdelar för denna tekniska lösning har gjorts, samt
- att Uppsala kommun för att minimera skador på fordon och för att minska skaderisken för fordonsförare, löpande byter ut befintliga vägbulor till smarta farthinder och fartkameror i så stor utsträckning det är möjligt.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen och kommunledningskontoret.

Föredragning

Uppsala kommun som väghållare har att förhålla sig till nationella trafiksäkerhetsmål, nollvisionen. Visionens mål är att ingen ska dö eller skadas allvarligt inom vägtrafiken. En enig riksdag beslutade år 1997 att nollvisionen ska vara utgångspunkten i landet för trafiksäkerhetsarbetet. Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige har varit framgångsrikt sedan dess. Antalet döda per år mer än halverats under de senaste 25 åren.

Trafiksäkerhetsarbetet gäller för alla trafikantgrupper och beroende på vilka förutsättningar som gäller vid en viss plats eller gatusträcka är det alltid en avvägning mellan olika intressen som avgör vilken typ av åtgärder som kan genomföras.

En av de viktigaste delarna i kommunens trafiksäkerhetsarbete i staden är att öka säkerheten för oskyddade trafikanter eftersom de är mest utsatta i trafikmiljön. En av tio oskyddade trafikanter omkommer om de blir påkörda av ett fordon i 30 kilometer i timmen och åtta av tio omkommer om de blir påkörda av ett fordon i 50 kilometer i timmen.

Övergångsställen är i sig inte en trafiksäkerhetshöjande åtgärd eftersom de fysiskt inte dämpar hastigheten och förare inte alltid följer väjningsplikten mot gångtrafikanter som korsar gatan. Den mest effektiva åtgärden är att bygga farthinder vid platser där det finns övergångsställen, cykelpassager eller cykelöverfarter. Farthindret utformas så att föraren kör med en hastighet av 30 kilometer i timmen eller lägre.

Uppsala kommun samråder regelbundet med Region Uppsala, bland annat i frågan om farthinder så att de utformas på bästa sätt utifrån arbetsmiljökrav för bussförare och linjetrafikens körtider. De farthinder som är byggda på gator där det går buss i linjetrafik har samrått med Region Uppsala, både farthindrens placering och farthindrens utformning.

De trafiksäkerhetskameror (ATK) som används bygger på ett samarbete mellan Trafikverket och polismyndigheten. Det gemensamma uppdraget är att öka trafiksäkerheten längs allmänna vägar (statliga vägar). Det är Trafikverket som äger kamerorna och polismyndigheten som lagför de förare som kör med för hög hastighet vid en kamera. För närvarande är det inte möjligt att sätta upp kameror vid kommunala gator. Frågan har diskuterats under flera år och Uppsala kommun, tillsammans med andra kommuner, har visat stort intresse för att kunna ha kameror på vissa platser.

Ekonomiska konsekvenser

Inte aktuellt i ärendet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 20 maj 2024
- Bilaga 1, Motion om farthinder från Mattias Jansson (SD) och Anders Sehlén (SD)

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anna Axelsson
Biträdande stadsbyggnadsdirektör

Motion om farthinder

De styrande partierna i Uppsala kommun har sedan lång tid tillbaka intagit en tydligt bilfientlig inställning, där allt fler farthinder i formen av vägbulor är ett av många verktyg man använder.

Kritiken har inte varit nådig och efter att både blåljusverksamhet och privatbilister förargats över det alltmer svårframkomliga gatunätet i Uppsala, kommer nu invändningar från busstrafiken. På ett trafikdygn passerar Gamla Uppsala Buss fordon 29 000 vägbulor. Att det påverkar fordon och chaufförer på ett negativt sätt är en självklarhet. På bara åtta månader har region Uppsala haft reparationskostnader på en miljon kronor i enbart materialkostnader, för utnötta och sönderslagna ledbälgar, därutöver tillkommer arbetskostnader och stilleståndskostnader.

Antalet sjukskrivna busschaufförer på grund av problem med nacke och rygg har dessutom ökat med 50% på de senaste två åren. Lägg därtill att vid avgångssamtal med förare är arbetsmiljön i stadstrafiken med fartdämpande åtgärder den vanligaste orsaken till att man slutar. Ovanpå detta påverkas körtiderna för hela linjenätet med runt 80 timmar per trafikdygn, något som ytterligare fördyrar busstrafiken med stora belopp årligen.

Till exempel finns det på knappt en 2 km lång sträcka från Vaksala torg till Gränbystaden sex farthinder, en vägbula per 400 meter. Det kan också sägas att Gatu- och Samhällsmiljönämnden tillämpar en rätt underlig princip, nämligen att man "måste" bygga fasta vägbulor om man ska kunna anlägga säkra övergångsställen. Det handlar om att man endast målar upp markerade övergångsställen om man samtidigt höjer dem, annars lämnas övergångsställen omålade. Det framstår mer som en rent trafikpolitisk markering än som trafiksäkerhetsmässigt viktiga krav.

När GSN tvingades mejsla bort ett antal vägbulor i Rosendalsområdet (där man på 1 km fått dit elva hinder) så är det en tydlig indikation på att ett pragmatiskt, lösningsorienterat och trafikslagsneutralt förhållningssätt fått vika till förmån för rent ideologiskt motiverade beslut.

Som ansvarstagande kommun kan man inte agera på ett sådant sätt att både bussarna och de förare som ska köra dem far illa av gatumiljön, till enorma kostnader för skattebetalarna.

Med anledning av ovanstående yrkar vi:

- att Gatu- och Samhällsmiljönämnden omedelbart pausar all fortsatt nyanläggning av farthinder i form av vägbulor tills dess att en ordentlig genomlysning av kostnader och både för- och nackdelar för denna tekniska lösning har gjorts.
- att Uppsala kommun för att minimera skador på fordon och för att minska skaderisken för fordonsförare, löpande byter ut befintliga vägbulor till smarta farthinder och fartkameror i så stor utsträckning det är möjligt.

Uppsala 31 oktober 2023

Mattias Jansson
Ledamot, Sverigedemokraterna

Anders Sehlin
Ledamot, Sverigedemokraterna