

Stadsbyggnadsförvaltningen  
**Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen**

Datum:  
2024-06-25

Diarienummer:  
KSN-2023-03222

Handläggare:  
Christer Åkerlund

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

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen 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.

Ärendet behandlades på gatu- och samhällsmiljönämndens sammanträde den 12 juni 2024.

## Föredragning

Uppsala kommun som väghållare har att förhålla sig till nationella trafiksäkerhetsmål, Nollvisionen. Visionens mål är att ingen ska behöva dö eller skadas allvarligt inom vägtrafiken. En enig riksdag beslutade år 1997 att Nollvisionens ska vara utgångspunkten i landet för trafiksäkerhetsarbetet. Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige har varit tämligen framgångsrikt sedan dess vilket kan utläsas av statistiken som visar att antalet döda per år under det senaste 25 åren mer än halverats. 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. I vissa fall kan exempelvis framkomlighet för biltrafiken behöva prioriteras.

En av de viktigaste delarna i kommunens trafiksäkerhetsarbete är dock att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter eftersom dessa är de mest utsatta i en stadsmiljö. Hastigheten på fordonet är en avgörande faktor för hur allvarlig konsekvensen blir för den oskyddade trafikanten. En av tio omkommer om de blir påkörda av ett fordon i 30 kilometer i timmen och åtta av tio om de blir påkörda i 50 kilometer i timmen.

Övergångsställen är i sig inte en trafiksäkerhetskänslig åtgärd eftersom de fysiskt inte dämpar hastigheten och föraren i många fall inte lyder väjningsplikten mot gångtrafikanter som korsar gatan. Den mest effektiva åtgärden är att bygga farthinder vid platser där det finns övergångsställe, cykelpassage eller cykelöverfart. Farthindrets utformning utförs på ett sätt som gör att föraren kör med en hastighet av 30 kilometer i timmen eller lägre.

Uppsala kommun genom stadsbyggnadsförvaltningen 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 frågan om farthindrens placering och deras utformning.

Trafiksäkerhetskamerorna (ATK) bygger på ett samarbete mellan Trafikverket och polisen. Det gemensamma uppdraget är att öka trafiksäkerheten längs våra 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 utmed kommunala gator men frågan har diskuterats under flera år. 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 25 juni 2024
- Bilaga 1, Motion om farthinder från Mattias Jansson (SD) och Anders Sehlin (SD)
- Bilaga 2, Protokollsutdrag från gatu- och samhällsmiljönämndens sammanträde 12 juni 2024

Stadsbyggnadsförvaltningen

Ingela Hagström  
Tillförordnad stadsdirektör

Christian Blomberg  
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*

Gatu- och samhällsmiljönämnden  
Protokollsutdrag

Datum:  
2024-06-12

## § 48

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

## GSN-2024-01614

### 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.

### Sammanfattning

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.

### Beslutsunderlag

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

Arbetsutskottet har utan eget ställningstagande lämnat ärendet vidare till nämnden för beslut.

### Beslutsgång

Ordföranden finner att nämnden beslutar i enlighet med liggande förslag.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Gatu- och samhällsmiljönämnden  
**Protokollsutdrag**

Datum:  
2024-06-12

---

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande