

Datum:  
2026-06-11Diarienummer:  
KSN-2025-01822Stadsbyggnadsförvaltningen  
**Tjänsteskrivelse**

Kommunstyrelsen

Handläggare:  
Christer Åkerlund

## Svar på motion om att ta bort farthinder från Stefan Hanna (UP)

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

1. **att** besvara motionen med föredragningen i ärendet.

### Ärendet

Stefan Hanna (UP) föreslår i en motion väckt den 6 maj 2025 att inga fler kraftiga gupp byggs som farthinder på våra stadsgator och att ett stort antal av dagens gupp på vägar som trafikeras av kollektivtrafiken tas bort. Syftet med föreslagna åtgärder är att öka framkomligheten för bussar och övriga fordon så att de inte ska behöva bromsa in till nästan stillastående. Bäst av allt skulle vara att sätta upp kameror för att på så sätt skapa bättre regelefterlevnad i trafiken.

### Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen och kommunledningskontoret.

### Föredragning

Uppsala kommun förhåller 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 Nollvisionen ska vara utgångspunkten i landet för trafiksäkerhetsarbetet och Sverige har varit framgångsrikt sedan dess. Antalet döda per år har mer än halverats under det senaste 25 åren.

En av de viktigaste delarna i kommunens trafiksäkerhetsarbete är att öka säkerheten för oskyddade trafikanter eftersom är de mest utsatta i trafikmiljön. Hastigheten på fordonet är en avgörande faktor för hur allvarlig konsekvensen blir för en oskyddad

trafikanter vid en olycka. 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 inte trafiksäkerhetshöjande i sig eftersom de inte fysiskt dämpar hastigheten och bilister i många fall inte åtgärder väjningsplikten mot gångtrafikanter som korsar gatan. Den mest effektiva åtgärden är att bygga farthinder vid platser där det finns övergångsställen, cykelpassager eller cykelöverfarter. Farthindret ska medföra att bilisten kör med en hastighet av 30 kilometer i timmen eller lägre.

Stadsbyggnadsförvaltningen samråder regelbundet med Region Uppsala, bland annat 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 utformning. Samarbetet med regionen har bland annat resulterat i att kommunen tagit bort farthinder på Rapskatan, Hällbygatan och Fyrislundsgatan. Farthinder har också byggts om för att tillgodose de krav som ställs hos kollektivtrafikaktörerna. Kommunens tekniska handbok har i samråd med regionen justerats vad gäller utformningen av farthinder på ett sätt som gynnar busstrafiken samtidigt som trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter tillgodoses.

Användning av trafiksäkerhetskameror (ATK) bygger på ett samarbete mellan Trafikverket och Polisen. Det gemensamma uppdraget är att öka trafiksäkerheten längs statliga vägar. Det är Trafikverket som äger kamerorna och Polismyndigheten som lagför de förare som kör med för hög hastighet vid en kamera. Kamerorna sätts upp där bilförarna håller en hög medelhastighet, över den gällande hastighetsbegränsningen, och där skaderisken bedöms stor.

Trafikverket har meddelat att det finns möjlighet för kommuner att sätta upp dessa kameror på kommunala gator under förutsättning att deras kriterier uppfylls. Det krävs att medelhastigheten och/eller 85% av bilisterna kör med högre hastighet än gällande hastighetsbegränsning, att årsdygnstrafiken är över 6000 fordon per dygn och att korsande oskyddade trafikanter överstiger 50 per dimensionerande timme. Andra faktorer som måste utredas kan vara markägoförhållanden där kameran önskas sättas upp, elförsörjning till den, hänsyn till andra trafikanordningar, högspänningsledning och andra föremål som kan störa kamerans funktion. Stadsbyggnadsförvaltningen ser över möjliga platser för ATK under 2026 på gator där bilister kör med för höga hastigheter och kommer därefter ansöka hos Trafikverket om att få sätta upp ATK under 2027.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Inte aktuellt i ärendet.

### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse daterad 2026-06-11
- Bilaga 1, Motion om att ta bort farthinder från Stefan Hanna (UP)

Stadsbyggnadsförvaltningen

Christian Blomberg

Stadsbyggnadsdirektör



2025-05-06

## Motion om att ta bort farthinder

### Bakgrund:

I Uppsala stad finns idag ett stort antal farthinder som skapar stora bekymmer för främst yrkestrafiken. Detta är särskilt besvärande på de vägar som trafikeras av stadsbussarna, och då i första hand de två mest aggressiva typerna av farthinder (de konformade farthindren samt farthindren utformade som en avfasad trottoarkant som löper över hela körbanan). Syftet med denna motion är att öka framkomligheten för bussar och övriga fordon - dvs att bussarna slipper bromsa in till nästan stillastående. Av flera skäl är farthinder som i någon form smalnar av körbanan istället för att utgöra ett gupp tillämplas. Bäst av allt skulle vara om fartkameror i stadsmiljö blir ett effektivt sätt att säkerställa bättre hastighetsefterlevnad. I till exempel Ghent i Belgen används kameror i stor utsträckning för att skapa bättre regelefterlevnad inom trafiken. Fartkameror som också kan utnyttjas av Polisen i samband med allvarliga händelser och jakt på misstänkta.

Genom att få bort många av dagens fysiska farthinder längs busslinjegatorna kommer mängden skador på bussarna också att minska kraftigt. De aggressivaste farthindren orsakar idag mycket skador på stadsbussarna i form av bland annat dyra reparationer på hjulupphängning och ännu dyrare reparationer på ledbussarnas leder.

### Jag yrkar:

**att** inga fler kraftiga gupp byggs som farthinder på våra stadsgator, och

**att** ett stort antal av dagens gatugupp på vägar som trafikeras av kollektivtrafiken tas bort.

Stefan Hanna  
Partiledare  
Utvecklingspartiet demokraterna