

Kommunalråd
Rickard Malmström (MP)

16 april 2019

Svar på interpellation om dynamiska farthinder

Gatu- och samhällsmiljönämnden arbetar utifrån riksdagens nollvision och uppdraget från kommunfullmäktige om att ”utveckla trafiksäkerhetsarbetet kring förskolor och skolor”. En central del i Stadsbyggnadsförvaltningens strategiska arbete är att hastighetssäkra övergångställena på det kommunala vägnätet.

Forskning vid bland annat VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) och Trafikverket har i flera olika studier visat på vikten av sänkta hastigheter vid planfria passager med oskyddade trafikanter. Kommunen arbetar därför utifrån den med Trafikverket gemensamma målbilden; att 85 percentilen för fordonens hastigheter inte ska överskrida 30 kilometer/timmen vid övergångställena. Det är även viktigt att beakta så att de allra högst uppmätta hastigheterna inte blir mycket högre än den tillåtna hastigheten.

Fråga 1

Har det gjorts någon utvärdering efter 4 års testperiod av dessa dynamiska farthinder?

Ja de dynamiska farthindren har utvärderats och visat på flera fördelar. Den installation som finns på Dag Hammarskjölds väg har visat bidra till att medelhastigheterna sjunkit så att målen kunnat uppnås.

De dynamiska farthindren klarar Arbetsmiljöverkets krav och påverkar framkomligheten för utryckningsfordon endast marginellt. Ytterligare en positiv effekt är att bullernivån och markvibrationerna potentiellt kan minskas om medelhastigheten sänks.

De största nackdelarna är att de allra högsta hastigheterna (oftast nattetid) fortfarande kan vara över 100 kilometer/timmen samt att anläggningskostnaden ligger 5–10 gånger över alternativa farthinder.

Fråga 2

Finns det planer för en vidare placering av denna typ av farthinder?

Vid anläggning av farthinder finns det ett flertal faktorer att beakta. Det finns även flera typer av farthinder med olika för- och nackdelar. På gator med kollektivtrafik behöver farthindren anpassas till Arbetsmiljöverkets krav med hänseende till bussförarna. På strategiskt viktiga uttryckningsgator bör farthinder väljas som inte orsakar mer köer. Andra aspekter kan vara buller och markvibrationer som kan föranleda ökade störningar över rekommenderade riktvärden.

På grund av den relativt höga investeringen så har Stadsbyggnadsförvaltningen ambitionen att först pröva mer kostnadseffektiva lösningar än dynamiska farthinder. Men om det visar sig att andra farthinder inte går att installera så utgör de dynamiska farthindren ett alternativ som ger ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

I nuläget finns inga konkreta planer för nya dynamiska farthinder. Förvaltningen för kontinuerliga samtal med kollektivtrafiken och blåljusmyndigheterna för att hitta det bästa alternativet för platsen vilket ibland även innebär pilotprojekt med test av nya farthinder.

Fråga 3

Har förvaltningen i så fall någon tidsplan för detta arbete?

Nej, som se svar fråga 2.

Rickard Malmström, ordförande gatu- samhällsmiljönämnden (MP)

Interpellation om dynamiska farthinder

Traditionella farthinder bromsar ofta trafikflödet och påverkar alla trafikanter, även de som håller rätt hastighet. Personer som ofta skjutsas i bil, sittandes i sina rullstolar/permobiler, upplever dessa farthinder som obekväma och ofta rent av smärtsamma.

Under 2014 startade Uppsala ett test av så kallade dynamiska farthinder som enbart drabbar det fordon som överskrider fartgränsen. I stället för ett fast monterat hinder installeras en rörlig platta i marknivå tvärs över vägbanan. Plattan är ansluten till en hastighetsmätare som kontrollerar all trafik som närmar sig. Detta förbättrar trafikflödet avsevärt och gör transporten av rullstolsbundne smärtfri och behaglig för resenären. Denna typ av farthinder har placerats på några platser längs Dag Hammarskjölds väg under testperioden.

Med anledning av ovanstående vill jag fråga Gatu- och samhällsmiljönämndens ordförande Johan Lundqvist:

- Har det gjorts någon utvärdering efter 4 års testperiod av dessa dynamiska farthinder?
- Finns det planer för en vidare utplacering av denna typ av farthinder?
- Har förvaltningen i så fall någon tidsplan i detta arbetet?

Uppsala den 2019-01-21

Knut Robert Godskesen
Ersättare SD

