

**Handläggare**  
Catarina Nilsson  
08-508 26 242**Till**  
Trafiknämnden  
2026-03-12

## **Införande av nya hastighetsdämpande konstruktioner av Anders Lindman (SD) och Robert Westerlund (SD). Svar på skrivelse**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefSara Bergendorff  
AvdelningschefJenny Carlsson  
Enhetschef

### **Bakgrund**

Trafikkontoret mottog skrivelsen Införande av nya hastighetsdämpande konstruktioner av Anders Lindman (SD) och Robert Westerlund (SD), vid trafiknämndens sammanträde den 28 augusti 2025.

I skrivelsen ger författarna nedanstående förslag till beslut:

1. Trafiknämnden ger kontoret i uppgift att utreda möjligheten att ersätta befintliga hastighetsdämpande konstruktioner med farthinder av typen Actibump.
2. Därutöver anföra följande:  
Med syftet att förbättra trafikflödet och minska skador på motorfordon skall trafikkontoret utreda möjligheten att byta ut

samtliga farthinder i staden till så kallade Actibump, vilket är ett dynamiskt farthinder som aktiveras vid för hög hastighet.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

### **Trafikkontorets synpunkter**

År 2018 fick trafikkontoret i uppdrag att inom ramen för arbetet med hastighetsplanerna pröva och utvärdera dynamiska farthinder på utvalda sträckor. I dagsläget finns dynamiska farthinder av typen Actibump på två platser i Stockholms stad, på Sörgårdsvägen och Vårholmsbackarna. Dessa har varit i drift sedan hösten 2020. Projektet med dynamiska farthinder på Sörgårdsvägen och Vårholmsbackarna slutredovisades till trafiknämnden 25 augusti 2022. Under 2026 planeras för ytterligare ett dynamiskt farthinder av typen Actibump på Gustavslundsvägen vid Alviks Torg.

Kontorets erfarenheter visar att de dynamiska farthindren har haft en hastighetsdämpande effekt avseende 85-percentilen och har fördelen att de endast påverkar trafik som kör för fort. 85-percentilen avser den hastighet vid eller under vilken 85 % av fordonen färdas. De har också fungerat väl avseende drift och underhåll. Dynamiska farthinder är dock en jämförelsevis dyr lösning som är mer komplicerad både att projektera och anlägga än andra åtgärder för hastighetssäkring, vilket främst beror på att anslutning till el och dagvatten krävs. De dynamiska farthindren kräver också driftåtgärder i form av bland annat rengöring samt eventuella justeringar och smörjning av motorn som sitter under luckan. Detta utförs två gånger per år.

För att Actibump ska vara en alternativ åtgärd vid en gång- och cykelpassage bör det finnas en separat cykelbana samt att platsen har en hastighetsbegränsning på 30 km/h. Anledningen till att hastighetsbegränsningen inte bör vara högre än 30 km/h är att det dynamiska farthindret ställs in på rådande hastighetsbegränsning (+1-2 km/h). Om hastighetsbegränsningen är högre, exempelvis 40 km/h, kan motorfordon passera gång- och cykelpassagen i den hastigheten. Detta är en för hög hastighet för att passagen ska anses som trafiksäker.

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 242  
Växel 08-508 27 200  
catarina.nilsson@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

Utifrån kontorets erfarenheter från tidigare arbete med att identifiera platser och etablera Actibump är åtgärden ingen lämplig ersättningsåtgärd för stadens alla farthinder. Tidigare utredningar har visat på att endast ett fåtal platser har ansetts som lämpliga för Actibump. Kontoret bedömer därför att nyttan av ett utrednings-

uppdrag med syftet att ersätta befintliga hastighetsdämpande åtgärder med Actibump är låg.

Kontoret anser att dynamiska farthinder, så som Actibump, även fortsättningsvis ska vara en av flera åtgärder i kontorets verktygslåda för hastighetsdämpande åtgärder. Vilken hastighetsdämpande åtgärd som är lämpligast avgörs från plats till plats.

**Slut**

**Bilagor**

1. Skrivelse nya hastighetsdämpare (SD)