

Svar på interpellation om utryckningsfordon Svartbäcksgatan

Frågor

- 1) Hur säkras framkomligheten på viktiga utryckningsvägar?
- 2) Varför har vägen smalnats av vid korsningen Svartbäcksgatan/Stiernhielmsgatan?
- 3) Varför har inte beslutsfattare blivit informerade om vilka utryckningsvägar som Uppsala kommuns blåljus-verksamheter ser som mest prioriterade

1. Hur säkras framkomligheten på viktiga utryckningsvägar?

Stadsbyggnadsförvaltningen har kontinuerlig kontakt med blåljusaktörerna och samråder med dem i samband med planering av trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed deras primära och sekundära utryckningsvägar. Förvaltningen får ibland därför justera utformningen, eller inte anlägga trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed deras utryckningsvägar. På gator som inte ingår som primära eller sekundära utryckningsvägar har blåljusaktörerna uttalat att de inte har några synpunkter.

Det som är viktigast för blåljusaktörerna är att det är ett flöde i körfälten, dvs att det inte blir stopp. En stopphållplats byggdes för några år sedan vid Råbyvägen, som visserligen anses vara relativt säker för oskyddade trafikanter, men som ibland orsakar stopp de gånger det står en buss vid hållplatsen. Förvaltningen ska därför bygga om platsen på ett sätt som gör att det går att passera en stillastående buss, vilket gynnar blåljusfordon som är under utryckning.

2. Varför har vägen smalnats av vid korsningen Svartbäcksgatan/Stiernhielmsgatan?

Svartbäcksgatan mellan Röborondellen och Gamla Uppsalagatan byggdes om med avsmalningar för ca 15 år samt med en cirkulationsplats i korsningen med Sköldungagatan. Den fortsatta sträckan nedåt Stiernhielmsgatan byggdes om åren 2011/2012 med de avsmalningar som vi nu har.

Motiven med ombyggnationen var att den då nya Bärbyleden avlastar Svartbäcksgatan samt att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter (gång- och cykeltrafikanter) som korsar Svartbäcksgatan. Innan ombyggnationen hade gatan två körfält i var riktning vilket medförde att oskyddade trafikanter riskerade att bli påkörda i de situationer där en bilist stannar för att släppa över dem samtidigt som en bilist i det andra körfältet missar att de passerar över gatan på övergångsstället. En situation som tyvärr ofta resulterade i allvarliga personskador och dödsfall för den oskyddade trafikanten.

Åtgärderna med avsmalningarna gjordes således inom ramen för kommunens trafiksäkerhetsarbete som grundar sig i det nationella trafiksäkerhetsarbetet, Nollvisionen. Nollvisionen fastställdes i Riksdagen 1997 och målet i det arbetet är att ingen ska behöva dö eller skadas svårt inom vägtrafiken. Sedan 1997 har antalet omkomna i Sverige minskat från ca 650 döda per år till 224 stycken under år 2019, vilket visar på att landets trafiksäkerhetsarbete haft tämligen stor framgång samtidigt som trafikarbetet ökat.

I samband med ombyggnationen av Svartbäcksgatan samrådde kommunen med bland annat Brandförsvaret och Kollektivtrafikmyndigheten. Då framkom det att Brandförsvarets önskemål då var att behålla två körfält i varje riktning mellan avsmalningarna så bilister kan köra åt sidan om det kommer utryckningsfordon. Kollektivtrafikmyndigheten hade inte några invändningar på utformningen. Däremot ansågs det vid denna tidpunkt att det inte skulle anläggas farthinder i form av gupp på sträckan av arbetsmiljöskäl för bussförarna och utryckningstider för blåljusaktörerna.

3. Varför har inte beslutsfattare blivit informerade om vilka utryckningsvägar som Uppsala kommuns blåljus-verksamheter ser som mest prioriterade

Den karta som blåljusaktörerna delgivit förvaltningen och som visar på deras primära och sekundära utryckningsvägar har i första hand setts som ett stöd för förvaltningens trafikplanerings- och trafiksäkerhetsarbete. Den är ett delverktyg av många andra, så som handböcker och typritningar som förvaltningen använder som stöd i planeringen.

Det har således ansetts från förvaltningens sida att det inte funnits behov av att lyfta dokumentet till politisk nivå. Dessutom har blåljusaktörernas tjänstepersoner som kommunen samarbetar med i dessa frågor tydligt sagt att de inte vill se en spridning av denna karta då den i fel händer kan användas på ett inte önskvärt sätt.

Rickard Malmström (MP), ordförande i gatu- och samhällsmiljönämnden

Interpellation från Therez Almerfors till gatu- och samhällsmiljönämndens ordförande Rikard Malmström (Mp)

Nyligen har Svartbäcksgatan vid korsningen Stiernhielmsgatan smalnats av till att bli enfilig. Vägen som knyter ihop norra Uppsala och centrala staden trafikeras inte minst av stomlinjebussar. Det finns bussar på vägen större delen av dagen som måste kunna ta sig fram och stanna vid hållplatser längst Svartbäcksgatan, samtidigt som de konkurrerar om plats med många bilister som tar sig till och från arbete eller skola i centrum.

Inte nog med att det är en mycket vältrafikerad väg med både stadsbussar, regionbussar, bilar och besökare till ett av Sveriges största besöksmål, det är också en viktig utryckningsväg till bland annat E4 och väg 55. Framkomlighet på den vägen är därmed av största vikt.

Tidigare har Uppsalas blåljus-verksamhet, brandkår, polis och ambulans, skickat in en karta och ett ärende till kommunen över de mest prioriterade utryckningsvägarna, där bland annat Svartbäcksgatan ingår. Detta är inget som kommit oss som beslutsfattare till kännedom.

Mot denna bakgrund vill jag ställa följande frågor

Hur säkras framkomligheten på viktiga utryckningsvägar?

Varför har vägen smalnats av vid korsningen Svartbäcksgatan/Stiernhielmsgatan?

Varför har inte beslutsfattare blivit informerade om vilka utryckningsvägar som Uppsala kommuns blåljus-verksamheter ser som mest prioriterade?

Uppsala den 12 maj 2020

Therez Almerfors

