

Trafiksäkerhet för utfarter från Kanberget

1 Uppdrag från Kanbergsåsen

KSFF har från Kanbergsåsen fått i uppdrag att utreda trafiksäkerheten för utfarterna vid Karl Dahlgrensgatan och Västra Vägen. Detta skall ske tillsammans med Linköpings kommun. Uppdraget grundar sig på en motion till Kanbergsåsens stämma våren 2019 om dålig trafiksäkerhet vid aktuella utfarter. Stämman vidarebefordrade motionen till KSFF med begäran om att utreda frågan.

2 Utformning och trafikregleringar

De aktuella utfarterna är korsningen Karl Dahlgrensgatan (KD-gatan)/Kaserngatan samt Västra Vägen (södra delen)/Storgatan. Nedan redovisas utformning och regleringar.

KD-gatan/Kaserngatan. Korsning mellan en smal lokalgata och huvudgata (Centrumringen). Hastighetsbegränsningen är 30 km/h för KD-gatan och 40 km/h för Kaserngatan. Således är det här fråga om typisk låghastighetsmiljö. På Kaserngatan finns en korsande cykelbana samt markerat övergångsställe, som måste passeras vid utfart till Kaserngatan. Men **väjningsplikt** gäller för fordon på KD-gatan vid utfart, både mot cyklister och motorfordon. Med detta följer att utfart från KD-gatan måste göras med hänsyn till trafiken på Kaserngatan (både cykel- och motorfordonstrafik).

Västra Vägen/Storgatan. Även detta är en korsning mellan smal lokalgata (bostadsgata utan gångbana) och huvudgata i låghastighetsmiljö. Hastighetsbegränsningen är 30 km/h för Västra Vägen och 40 km/h för Storgatan. Vid utfart är det **enbart tillåtet med högersväng** österut på Storgatan. På Storgatan finns en korsande cykelbana. Även här gäller **väjningsplikt** för fordon på Västra Vägen vid utfart mot cyklister och motorfordon.

Storgatan i riktning österut har två körfält men högra fältet är busskörfält. Således måste vanlig fordonstrafik köra i vänstra körfältet. Det bör noteras att mellan körfält och cykelbana finns en bred sidoremsa (4-5 m bred). Det innebär att utfart från Västra Vägen kan göras i ”två steg”. Efter passage av cykelbanan kan fordon stå i sidoremsan och invänta lämplig tidlucka i fordonstrafiken.

3 Olycksutfall under sju år

Från kommunen har inhämtats utfallet av olyckor i de aktuella korsningarna för åren 2012-18 (totalt sju år). Utfallet gäller olyckor med personskada i STRADA, den nationella olycksdatabasen. Olyckor utan personskada registreras inte i STRADA utan finns enbart hos försäkringsbolagen.

Under dessa sju år har det inträffat tre olyckor med totalt tre lindrigt skadade (LS). Cyklister är inblandade i alla tre, men det är enbart en olycka med motorfordon (MF). Tabellen nedan redovisar olycksutfallet för dessa år, 2012-18, i de båda aktuella korsningarna, två olyckor vid Kaserngatan och den tredje vid Storgatan.

KD-gatan-Kaserngatan	Olyckstyp	Skadeföljd	Anmärkning
1	MF-Cykel	1 LS	Påkörningsolycka, LS på cyklist
2	Singel Cykel	1 LS	LS på ensam cyklist
Västra vägen-Storgatan			
1	Cykel-Cykel	1LS	Kollision två cyklister, LS på en av cyklist.

Detta utfall på tre olyckor under sju år kan inte på något sätt sägas vara alarmerande eller oproportionellt högt. Det skall noteras att alla olyckor gäller cyklister, men med motorfordon inblandat i enbart en olycka. En förklaring till det låga utfallet kan vara den strikta regleringen med väjningsplikt och låga hastighetsgränser.

Utifrån denna olycksbild finns det inget fog för påstående från motionärerna och Åsens styrelse om högriskmiljö och trafikfarliga utfarter. Problemet tycks mer vara att de båda korsningarna känns otrygga vid utfart med relativt dålig sikt och mycket cykeltrafik.

4 Synpunkter från kommunen

Samråd och dialog har förts med kontoret för Stadsmiljö på Linköpings kommun. Trafikingenjörerna på kontoret har tillfrågats (per epost med kopia till KSFFs kontaktman Dennis Höijer) om hur de ser på den aktuella trafiksituationen och om planer finns för eventuella åtgärder. Jag har också pekat på farhågor för kommande trafiktillväxt på Kaserngatan när Ebbe Park är färdigställt och inflyttat. På lite längre sikt blir det förmodligen ytterligare en ökning med ny bebyggelse längs Djurgårdsgatan.

Miljökontoret har inga planer på att förändra någon av korsningspunkterna. Man hänvisar till att i korsningen Karl Dahlgrensgatan har siktförbättrande åtgärder gjorts genom att sänka planet till fastigheten på södra sidan om korsningen. Se bilder nedan.

Före åtgärd



Efter åtgärd



Det skall dock påpekas att bilderna inte ger en helt rättvisande beskrivning. Fotot efter åtgärd är taget i en position längre ut i gatan än före.

På förfrågan kan dock Miljökontoret tänka sig att **pröva frågan om att införa vänstersvängförbud** söderut på Kaserngatan. Men då skall ansökan med motivering komma från Kanberget, från Samfälligheten eller någon bostadsrättsförening.

Vid ett eventuellt vänstersvängförbud kan utfart söderut från Kanberget enbart kunna ske från Tränggatan. Där är det något bättre förhållanden med upphöjt korsningsområde, som dämpar hastigheten och dessutom är köerna söderut mer upplösta. Den längre färdtiden runt KD-gatan och Stengatan skulle dock förmodligen i många fall kompenseras av kortare väntetid för utfart. Beträffande Storgatan har jag föreslagit uppsättning av varningsmärke för cykelbana en bit upp på Västra Vägen. Men med väjningsplikt mot cykelbanan och acceptabla siktförhållanden är det inte motiverat med varningsmärke enligt Stadsmiljökontoret. Som framförts ovan underlättas utfart till Storgatan av den breda sidoremsan, där fordon kan stå och invänta lämpligt tillfälle.

5 Sammanfattande slutsatser

Handläggande trafikingenjörer på Stadsmiljökontoret anser att det inte finns några grunder för åtgärd i de två korsningarna. Med enbart tre personskadeolyckor på sju år finns inga stora skäl för åtgärder. Problemet tycks mer vara att de båda korsningarna känns otrygga vid utfart. Det är dessutom svårt att peka ut lämpliga åtgärder, förutom siktförbättringar som blir mycket dyrbara i detaljplanelagt område.

Det finns dock möjlighet att ansöka om vänstersvängförbud vid Kaserngatan om det från de boendes sida anses angeläget. Stadsmiljökontoret är beredda att ta ställning till en sådan ansökan.

Slutligen skall påpekas att detaljplan för första etappen av bebyggelse längs Djurgårdsgatan lämnas ut på samråd i vår. KSFF bör då noggrant granska hur man planerar trafikföringen för tillkommande trafik. Vid behov bör yttrande lämnas till kommunen.