



Rolf Gäfvert
Trafikplanering
08-508 263 27
rolf.gafvert@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2010-05-18

Detaljplan för del av Rinkebystråket i Rinkeby. Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden besvarar stadsbyggnadskontorets remiss med detta tjänsteutlåtande.
2. Nämnden bemyndigar kontoret att när projektet genomförs sänka fartgränsen på Rinkebystråket på delen norr om Rinkeby centrum från 50 till 30.
3. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Staffan Forsell
Avdelningschef

Mats Fager
Enhetschef

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har till trafikkontoret översänt förslag till detaljplan för del av Rinkebystråket i Rinkeby. Planförslaget redovisar ett av Familjebostäder framtaget förslag till omdaning av Rinkebystråket på sträckan mellan Rinkeby centrum och Hjulstavägen. Omdaning innebär att de nuvarande slänterna och friliggande gångvägarna omvandlas till affärslängor med breda trottoarer och parkeringsfickor. Rinkebystråket får härigenom en distinkt gatukaraktär.

Kontoret anser att projektet rimmar väl med intentionerna i Vision Järva 2030. I stadens budget 2010 för trafik- och renhållningsnämnden uttalas också att omdaning av Rinkebystråket är viktig.



Kontoret anser att förslaget innebär en klart positiv utveckling av stadsmiljön och den lokala ekonomin i Rinkeby.

Kontoret noterar dock att cykeltrafiken av utrymmesskäl inte kan inrymmas på separata banor. Med tanke på att cyklarna då måste gå i samtrafik med bussarna och därtill att många fotgängare kommer att röra sig kors och tvärs över körbanan anser kontoret att fartgränsen måste sänkas till 30. Gatan ingår för närvarande i det huvudgatunät som enligt nämndbeslut ska ha 50 som fartgräns. Kontoret föreslår därför att nämnden bemyndigar kontoret att när projektet genomförs sänka fartgränsen från 50 till 30 på den aktuella sträckan.

Projektet bedöms medföra en höjning av stadens årliga kostnader för drift och underhåll med ca 100 000 kr.

Kontoret föreslår att nämnden besvarar stadsbyggnadskontorets remiss med detta utlåtande. Med hänsyn till den korta remisstiden behöver beslutet justeras omedelbart.

Bakgrund

Rinkebystråket ligger centralt i Rinkeby och är den enda gata som leder i nord-sydlig riktning genom stadsdelen. Den totalt 800 m långa gatan, som anlades under 1960-talet enligt principen om fysisk separering mellan skyddade och oskyddade trafikanter, är enbart avsedd för motorfordonstrafik. Den är nedsänkt i en med gräsbevuxna eller plattbeklädda slänter försedd skärning mellan bostadsområdena på ömse sidor. Dessa förbinds med varandra via gångbroar över Rinkebystråket.

Den fria höjden under gångbroarna är endast 3,4 m vilket innebär att många lastfordon, t.ex. normalstora flyttbilar, inte kommer in till de delar av Rinkeby som försörjs via Rinkebystråket.

Gatan trafikeras av tre busslinjer med sammantaget 16 turer per riktning under en högtrafiktimme på eftermiddagen. En av linjerna (179) ingår i stomnätet.

AB Familjebostäder äger alla bostadshus på båda sidorna av Rinkebystråket på delen norr om Rinkeby centrum. Familjebostäder har presenterat ett förslag till ombyggnad av denna del av Rinkebystråket och har begärt detaljplaneförändring för att bygga butiker utmed stråket samt att omvandla det till en stadsgata. Efter stadsbyggnadsnämndens godkännande av start-PM har stadsbyggnadskontoret påbörjat detaljplanarbetet och har nu remitterat planförslaget till bl.a. trafik- och renhållningsnämnden.

Vision Järva 2030, som redovisar inriktningen för en kort- och långsiktig förbättring av levnadsvillkoren i stadsdelarna kring Järvafältet, antogs av kommunfullmäktige i april 2009. Bland delmoment i visionen märks att utveckla de centrala stråken samt att respektera och utveckla befintlig bebyggelse.

I stadens budget 2010 för trafik- och renhållningsnämnden anges att omdaning av Rinkebystråket är viktig.

Remissen

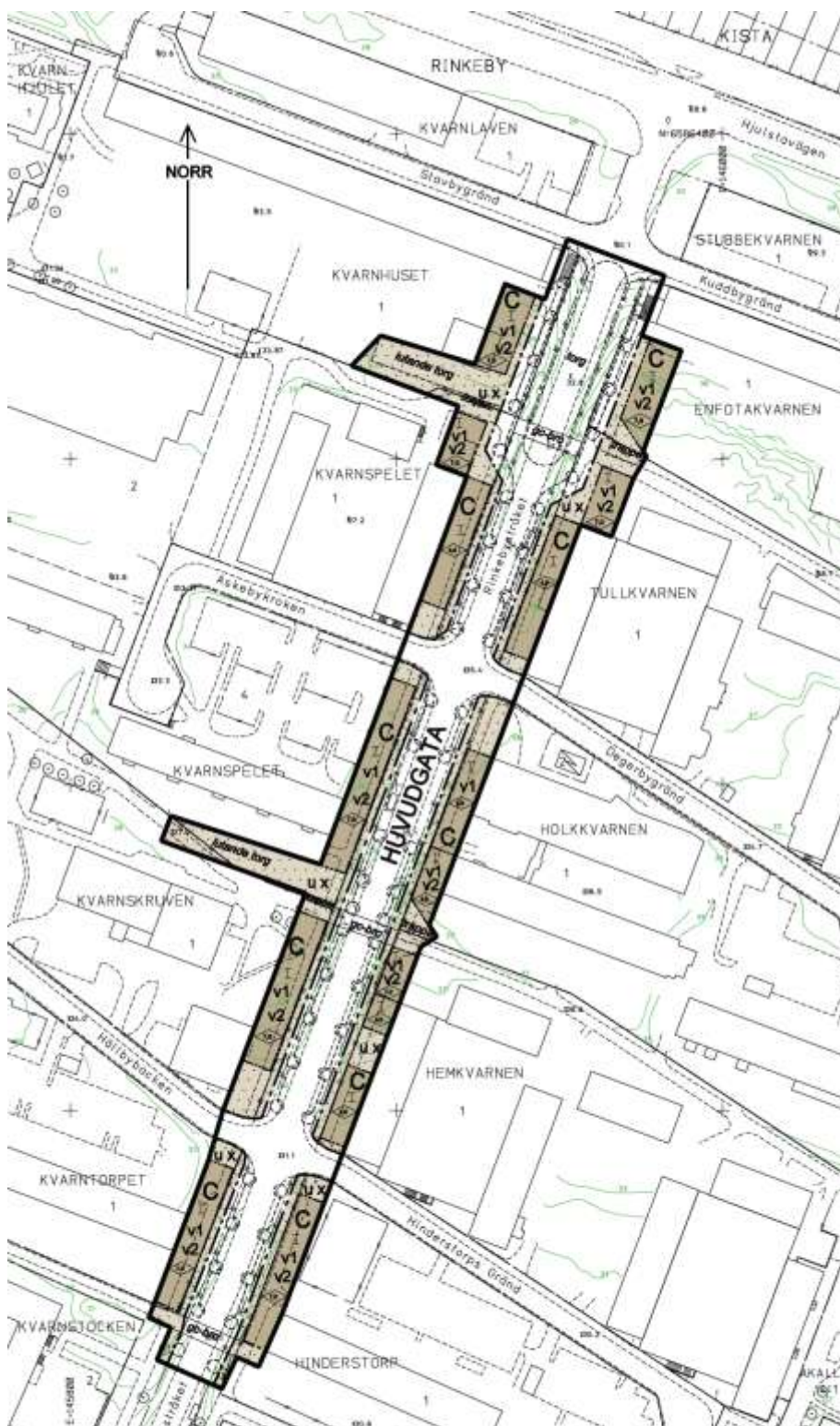
Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett detaljplaneförslag, S-Dp 2009-19937-54, för att möjliggöra en förnyelse av den 400 m långa delen av Rinkebystråket mellan Rinkeby centrum och E 18. Sträckan utvecklas i förslaget till en stadsgata med breda gångbanor, bilangöring, och nya lokaler (markerade med C på plankartan, fig. 1) för handel, kaféer, service m.m i stället för de slänter och gångstråk som finns där idag. Nya trappor och lutande plan ("lutande torg" på fig. 1) föreslås binda samman gatuplanet med det på nivån ovanför belägna gångvägsplanet. Stadsbyggnadskontoret inbjuder till samråd om planförslaget, som visas under tiden 16 april – 28 maj.

Den aktuella sträckan omgärdas i sin helhet av Familjebostädens bebyggelse.

Rinkebystråkets körbana motsvarar i planförslaget den befintliga vad gäller läge och bredd. En mindre höjjustering föreslås. Gaturummet utökas med ett 60-tal platser för angöring och korttidsparkering. Platserna förläggs till 2 m djupa fickor med plats för två bilar. Mellan fickorna planteras träd. De 5 m breda gångbanorna delas upp i en 2,5 m bred allmän del och en 2,5 m bred del på kvartersmark, där uteserveringar, utomhusförsäljning m.m. kan anordnas. Delarna på kvartersmark täcks också av ett skärmtak. Se gatusektion fig. 2.

Den befintliga funktionen med gångbroar över Rinkebystråket bibehålls. Eftersom gatuområdet breddas måste dock dagens broar tas bort och ersättas av nya, längre broar. I samband med detta föreslås att den fria höjden under broarna höjs från dagens 3,4 till 4 m. Förbindelse mellan gatuplanet och det överliggande gångvägsplanet ordnas med två sluttande plan och trappor.

Längst i norr där avståndet mellan husen är större föreslås att gatuområdet breddas och förses med ett mittparti i form av en torgyta för vistelse.



4(6)

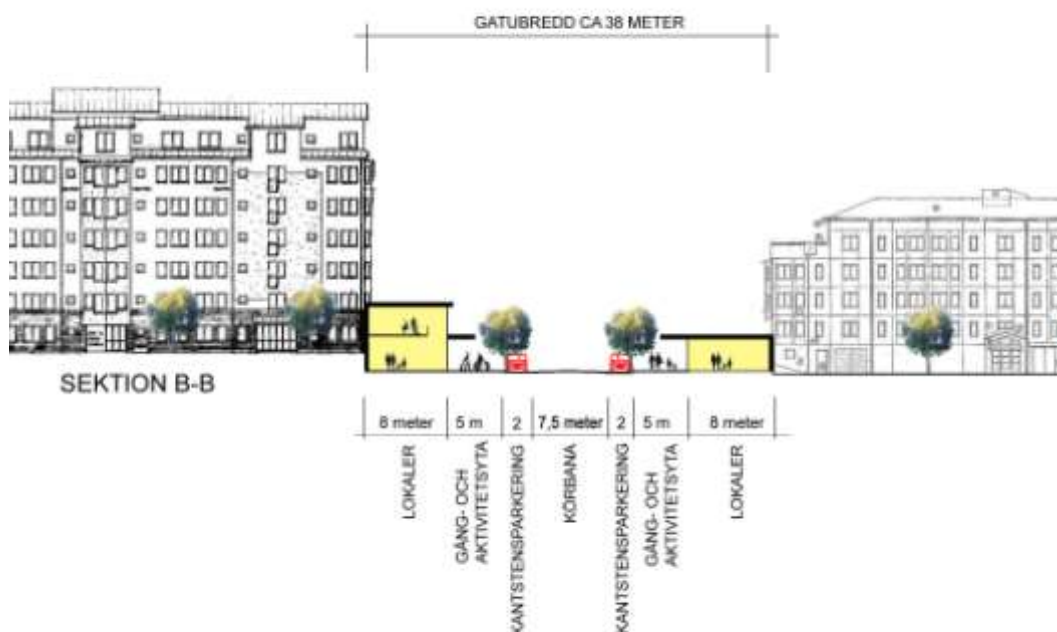


Fig 2: Föreslagen gatusektion

Trafikkontorets synpunkter

Kontoret anser att förslaget till ombyggnad av Rinkebystråket innebär en mycket positiv utveckling av stadsmiljön i Rinkeby. Tillkomsten av ett större antal välbelägna affärs- eller verksamhetslokaler skulle med säkerhet också vara positiv för den lokala ekonomin och sysselsättningen i området. Kontoret ställer sig därmed i grunden bakom förslaget.

Projektet ingår inte specifikt i Vision Järva 2030, men kontoret bedömer ändå att det väl uppfyller de intentioner som där redovisas.

Ett problem i sammanhanget är dock cykeltrafiken. De nya breddmåttarna har inte medgivit separata cykelbanor på Rinkebystråket. De nya inrättningarna längs gatan liksom avsedd bostadsbebyggelse på de kommande överdäckningarna över E 18 och den inom det statsunderstödda projektet "Hållbara Järva" avsedda förbättringen av cykelvägarna över Järvafältet borde komma att innebära en icke obetydlig framtida cykeltrafik längs det till stadsgata ombyggda Rinkebystråket. I och med att cyklarna måste gå i körbanan anser kontoret att gatan inte minst med hänsyn till konflikten med den omfattande busstrafiken måste hastighetsbegränsas till 30 km/tim för att ge en tillräckligt god trafiksäkerhet. Ett annat skäl till denna



hastighetsgräns är att många fotgängare lär komma att röra sig kors och tvärs över gatan mellan de olika inrättningarna.

Dåvarande gatu- och fastighetsnämnden beslutade 2004-12-16 i ärendet om 30-zoner att utpekade huvudgator ska fortsätta att ha 50 som hastighetsgräns. Rinkebystråket är en sådan gata. Kontoret föreslår därför att nämnden bemyndigar kontoret att när projektet genomförs sänka hastighetsgränsen på Rinkebystråket mellan Rinkeby centrum och Hjulstavägen från 50 till 30 km/tim.

Busstrafiken kommer att beröras genom de lägre hastigheterna. Bussarna får också en krångligare körning med kraftiga sidoförskjutningar för att komma förbi den föreslagna torgplatsen i norra ändan av Rinkebystråket. De smala körbanorna förbi torgplatsen ökar också risken för stopp vid dubbeluppställningar m.m. Kontoret anser därför att torgplatsen bör utgå ur projektet och ersättas av ordentligt breda gång/vistelseytor med ett attraktivt utförande på ömse sidor av Rinkebystråket på den aktuella sträckan.

Den totala investeringskostnaden för projektet uppskattas till ca 165 Mnkr. Av detta avser 85 Mnkr Familjebostäders kostnader för affärslängorna. Övriga 80 Mnkr avser byggnadsåtgärder på gatu- och parkmark inom planområdet, inklusive nya gångbroar. Denna del, som förutsätts åvila staden, är ännu inte finansierad. Den är inte prioriterad i kontorets treårsplan som antogs av nämnden 2010-04-19. Genom att gatan ges en mer sofistikerad utformning än idag bedömer kontoret att stadens årliga drift- och underhållskostnader kommer att öka med ca 0,1 mnkr.

Det är av största betydelse att projektet medger en ordnad varuförsörjning och avfallshantering liksom en fullgod tillgänglighet. Dessa frågor måste studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Någon tidplan för projektet finns ännu inte redovisad, men en byggstart år 2011 är planeringsmässigt möjlig.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att nämnden besvarar stadsbyggnadskontorets remiss med detta utlåtande. Kontoret föreslår också att nämnden bemyndigar kontoret att när projektet genomförs sänka fartgränsen på den aktuella delen av Rinkebystråket från 50 till 30. Med hänsyn till den korta remisstiden behöver beslutet justeras omedelbart.

Slut