



Elenore Bjelke
Trafikplanering
08-508 260 35
elenore.bjelke@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2012-03-15

Ny cirkulationsplats i korsningen Rinkebysvängen/Rinkebystråket. Genomförandebeslut.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar om genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder vid korsningen Rinkebysvängen/Rinkebystråket omfattande en investering om 7,5 mnkr.
2. Trafik- och renhållningsnämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Kristofer Tengliden
Tf Avdelningschef

Erika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

Kontoret föreslår en ny cirkulationsplats i korsningen Rinkebysvängen/Rinkebystråket, ny gångbana längs västra sidan om Rinkebystråket fram till befintlig gångbana, nytt övergångsställe över



Rinkebysvängen, nya gångvägar från nytt övergångsställe ner till befintlig gång- och cykelväg i Rinkebydalen. Åtgärderna kommer att bidra till ökad trafiksäkerhet för både oskyddade trafikanter som korsar Rinkebysvängen och för fordonsförare. De nya gångbanorna skapar en ny förbindelse mellan Rinkeby och Bromsten. Projektet är beräknat till 7,5 mnkr.

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden fattar beslut om genomförande enligt redovisat förslag samt förklarar ärendet omedelbart justerat.

Bakgrund

Rinkebysvängen och Rinkebystråket är två huvudgator i Rinkeby med en hastighetsbegränsning på 50 km/h. SL trafikerar gatorna med linje 179, linje 514, linje 540 och nattbusslinje 196. I området finns ett flertal idrottsplatser, skolor och grönområden. Rinkeby är trafikseparerat och gångtunnlar finns under Rinkebysvängen för gående och cyklister, gående korsar trots detta Rinkebysvängen vid Rinkebystråket för att ta sig mellan Bromsten och Rinkeby centrum då det är en genare gångväg. Längs med Rinkebysvängen i Rinkebydalen finns gång- och cykelvägar som binder samman gång- och cykelvägar i Tensta och Rinkeby med Bromsten och Lunda. Se bild 1.

I och i närheten av korsningen har det mellan 2006 och 2010 skett en dödsolycka (oskyddad trafikant och motorfordon), tre olyckor med svårt skadade (oskyddad trafikant och motorfordon) och sex olyckor med lindrigt skadade.

Under hösten 2011 genomfördes en trafikmätning på Rinkebysvängen vid korsningen med Rinkebystråket för att studera hastigheter och antalet fordon. Rinkebysvängen trafikeras av ca 4000 fordon/dygn och Rinkebystråket av ca 3200 fordon/dygn. Trafikmätningen visade en högre faktisk hastighet än den skyltade (50 km/h), 85-percentilen var cirka 67 km/h. Det innebär att 15 % av fordonen kör fortare än 67 km/h. Medelhastigheten var ca 57 km/h.



Bild 1. Karta över området.

Tidigare ställningstaganden

I gällande detaljplan som vann laga kraft 2000-06-21 föreslogs att korsningen Rinkebysvängen/Rinkebystråket skulle byggas om till en cirkulationsplats för att sänka hastigheten på Rinkebysvängen och att tydligare markera den södra infarten till centrum.

Åtgärdsförslag

Kontoret föreslår att dagens trevägskorsning Rinkebysvängen/Rinkebystråket byggs om till en cirkulationsplats. Vidare föreslås att ett övergångsställe anläggs på Rinkebysvängen öster om cirkulationen samt att ny gångbana anläggs från befintlig gångbana på Rinkebystråket fram till det nya övergångsstället och från övergångsstället till den befintliga gång- och cykelvägen i Rinkebydalen. Se bild 2.

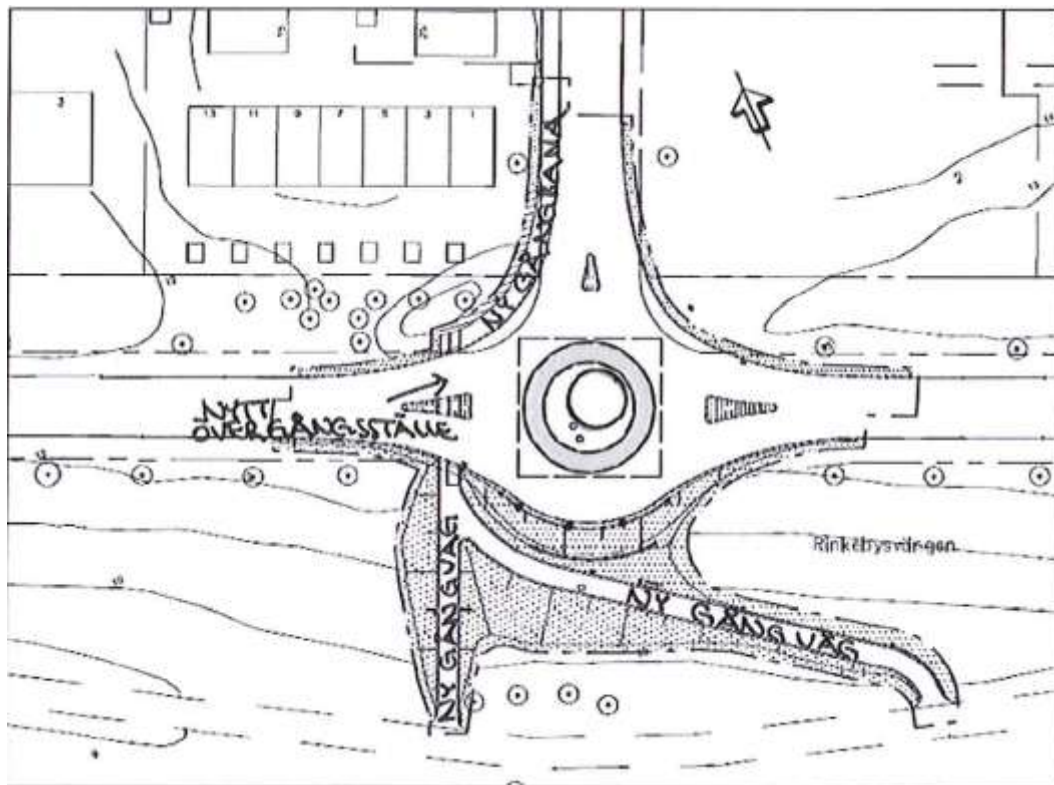


Bild 2. Illustration över föreslagen trafiksäkerhetslösning i korsningen Rinkebysvägen/Rinkebystråket.

Skissen illustrerar hur utformningen av cirkulationsplatsen, gångvägarna och övergångsstället är planerade. Cirkulationsplatsen planeras få en radie på 15 meter och gångvägarna är planerade till 2,5 meter. Övergångsstället utformas med refuglackar och placeras väster om planerad cirkulationsplats. Två gångvägar planeras leda ner till befintlig gång- och cykelväg i Rinkebydalen, en anpassad med lutning 1:20 enligt stadens normer för personer med funktionsnedsättning och en brantare, men samtidigt genare gångväg.

En viktig fråga i projektet är att cirkulationsplatsen utformas så att områdets befintliga karaktär bibehålls och att ingrepp i parkmark minimeras. Därför planeras intrång i de två fastigheter som ligger nordöst respektive nordväst om korsningen istället för att göra intrång i parkmark för utbyggnad av cirkulationsplatsen. Enligt föreslagen gestaltning för cirkulationsplatsen kommer rondellen att utgöras av en vickad skiva där muren är beklädd med mosaik i ett mönster av gult, orange och vitt. Ovandelen av skivan utgörs av marktegel. Se bild 3.



Bild 3. Föreslagen gestaltning för cirkulationsplatsen.

Befintlig belysning som rivs ersätts och sätts upp norr och söder cirkulationsplatsen och längs de nya gångvägarna.

Ärendets beredning

SL och Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning har granskat förslaget. Inga synpunkter har inkommit.

Samråd har även skett med Stockholmsregionen som hösten 2011 startade en exploatering av fastigheten nordöst om korsningen. Tidplaner för utbyggnad har samordnats.

Samordning har skett med omkringliggande gatuprojekt i Rinkeby som påverkar trafiken i området för att minimera att flera stora projekt genomförs samtidigt.

Analys och konsekvenser

Den nya cirkulationsplatsen bedöms sänka hastigheterna på Rinkebysvägen och skapa en tydligare ingång till Rinkeby från söder. Dessutom skapas ett övergångsställe över Rinkebysvägen för de oskyddade trafikanterna istället för att de som idag ska korsa vägen utan ordnad övergång.

Framkomlighet

Kontoret bedömer att den föreslagna cirkulationsplatsen inte minskar framkomligheten för fordonstrafiken. Snarare ökar framkomligheten eftersom dagens osäkerhet gällande företräde i korsningen tas bort.



Framkomligheten för gående ökar, för cyklister är den densamma. Cyklister kommer efter ombyggnaden att fortsätta hänvisas till de tunnlar som finns under Rinkebysvängen och till de lokala separerade cykelstråken inom Rinkeby. Förbättring av dessa cykelstråk ingår i Hållbara Järva-projektet.

Trafiksäkerhet

Hastigheten kommer att sänkas genom korsningen och därmed öka trafiksäkerheten.

Det föreslagna övergångsstället bidrar till en säkrare passage för de oskyddade trafikanter som korsar Rinkebysvängen då hastigheterna kommer att vara låga i och med den planerade cirkulationsplatsen.

Tillgänglighet

Åtgärderna kommer att utföras enligt stadens standard för god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Intrång på fastighet

Den föreslagna cirkulationsplatsen avviker från gällande detaljplan och intrång planeras på fastigheterna belägna nordost och nordväst om korsningen. Avvikelsen bedöms som liten och har godkänts av stadsbyggnadskontoret samt respektive fastighetsägare.

Parkmark

Söder om korsningen ligger Rinkebydalen. För att inrymma föreslagna gångvägar krävs det att en viss parkmark tas i anspråk. Då det är gångvägar som tar parkmark i anspråk anser kontoret inte att en planändring behöver genomföras.

Miljö

För att inrymma den nya trafiksäkerhetslösningen krävs det att fyra ungträd (lindar) tas ner. Kontoret kommer att ersätta de träd som rivs längs sträckan, med tre träd som sätts i grupp i Rinkebydalen, för att bibehålla dalens fina naturvärde.

Stadsbild

Stadsbilden i området påverkas inte nämnvärt, men lokalt blir denna trafiksäkerhetslösning ett intressant arkitektoniskt och konstnärligt tillskott.

Tidplan

Åtgärderna planeras att genomföras under 2012.

Ekonomi

Kontoret beräknar totalutgiften för projektet till 7,5 mnkr.

Investering

Utgift i löpande prisnivå		
2011	2012	Totalt
Ca 565 tkr	Ca 6,935 mnkr	Ca 7,5 mnkr

I beloppet ingår ett påslag för risk- och osäkerhetsfaktorer med anledning av erfarenhet från likande projekt.

Anledningen till utgifterna har ökat sedan inriktningsbeslutet är att cirkulationsplatsens storlek har ökat med tillkommande markarbeten m.m.

Drift- och underhåll

Kontoret bedömer att driftkostnaderna ökar något för de tillkommande gångvägarna och rondellen. Eftersom del av gatan får nya ytor minskar underhållsbehovet under en lång tid i korsningen.

Risikanalys

Det finns alltid en risk att inkomna anbud har högre prisnivå än vad som är budgeterat.

Befintliga ledningsstråk är kända och väntas inte medföra tillkommande arbeten, men det finns alltid en osäkerhet om vilka problem som kan uppstå i samband med markarbeten.

Miljö

Under byggtiden finns det en risk att det kan bli en viss störning för boende både trafikmässigt samt vissa bullerstörningar, då gatan grävs upp.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden fattar beslut om genomförande enligt utlåtandet samt förklarar ärendet omedelbart justerat.

Slut