



Förslag

Detaljplan för
del av Rinkebystråket
i stadsdelen Rinkeby
i Stockholm
Dp 2009-19937-54

INNEHÅLL

- 1. Sammanfattning av synpunkter och Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**
- 2. Hur plansamrådet bedrivits**
- 3. Länsstyrelsen**
- 4. Lantmäterimyndigheten**
- 5. Sakägare och boende**
- 6. Övriga intresseföreningar m.fl.**
- 7. Remissinstanser**

- 1. Sammanfattning av synpunkter och Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

Länsstyrelsen, Lantmäterimyndigheten och Trafikverket har inga synpunkter på förslaget.

Exploateringsnämnden är positiva till förslaget under förutsättning att finansieringen kan lösas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att cykelfält bör finnas inom gatuutrymmet och cykelparkering ordnas i anslutning till verksamheterna. Hastigheten bör begränsas till 30 km/h då cyklar går i blandtrafiktrafik. Torgplatsen i stråkets norra ände bör tas bort till förmån för ordentligt breda gång- och vistelseytor på ömse sidor om stråket för att öka rekreativsvärdet.

Trafik- och renhållningsnämnden anser att gatan måste hastighetsbegränsas till 30 km/tim för att ge tillräckligt god trafiksäkerhet. Detta då separata cykelbanor inte ryms i föreslagna breddmått och cykeltrafik sker i blandtrafik. Föreslagen platsbildning i norr bör utgå då den påverkar busstrafiken och framkomligheten negativt.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning anser att befintliga trågliknande brokonstruktioner bör bytas mot mer genomsiktliga broar för att öka säkerheten. Baksidorna av de nya basarbyggnaderna bör utformas noga för att motverka övergivna och ödsliga miljöer med ökad otrygghet som följd.

Stockholms Stadsmuseum anser att förslaget riskerar att förskjuta centrum från Rinkebytorget till Rinkebystråket vilket påverkar stadsdelens ursprungliga stadsplanestruktur och stadsdelens kulturhistoriska värden.

Stockholm Business Region är positiva till förslaget. Lokalerna bör vara små och inriktade på att hålla låga hyror för att attrahera mindre familjeföretag i området.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet är positiva till förslaget. Baksidan av de nya paviljongerna bör utformas så att de inte bidrar till en otrugg miljö. Taket bör utformas som uteplatser för bostäderna.

Storstockholms Lokaltrafik anser att framkomligheten för buss försämras genom sänkt hastighet, blandtrafik med bussar och cyklister samt parkeringsfickor längs gatan. Gatubredden tillåter cykelbana eller cykelfält om gångbanan smalnas av eller om kantstensparkering utgår utmed gatans ena sidan. En större yta kring entrétorget bör göras överkörningsbar för att ett havererat fordon ska kunna passeras.

Storstockholms brandförsvaret anser att en riskanalys med eventuella åtgärder ska tas fram med hänsyn till närheten till E18. Planbeskrivningen bör kompletteras avseende tänkt utrymning av bebyggelsen.

Stadsbyggnadsnämndens handikappråd anser att torget bör kompletteras med vilplan. Vid trappan till torget bör ett signalreglerat övergångsställe finnas.

Stockholms parkering AB rekommenderar att parkeringsförbud införs nattetid medan maximal parkeringstid i övrigt begränsas till två timmar.

Stockholm Vatten, Fortum värme, TeliaSonera Skanova Access och Fortum Distribution har befintliga ledningar i området. En ny elnätstation krävs i anslutning till området.

Från allmänheten har synpunkten framförts att träd som tas bort pga. ny bebyggelse bör flyttas till annat ställe.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Föreslagen förnyelse av Rinkebystråket är unik i sitt slag. Syftet är att omvandla ett idag ensidigt oinspirerat fordonsstråk till en levande stadsmässig gata genom nya paviljonger med lokaler för verksamheter, butiker mm. En ny axel från centrum mot norr kan skapas och fortsätta över den planerade överdäckningen av E18 och vidare i annan form över Järvafältet till Kista. Nya trappor och lutande torg med god tillgänglighet avses binda samman Rinkebystråket med det fortsatt trafikseparerade och trygga övre gång- och cykelnätet.

Gatubredd och hastighetsbegränsning

Rinkebystråket har utformats som en butiksgata med trottoarer, alléträd och möjligheter att angöra framför de nya lokalerna. Gatans bredd hålls nere för att inte locka till höga hastigheter och för att skapa ett sammanhållet gaturum där ömse sidor med lokaler för en dialog med varandra. Viktigt är att skapa ett attraktivt handelsstråk med plats för angöring framför lokalerna på båda sidorna av gatan och breda gångbanor för bl a uteserveringar. Fordons- och cykeltrafik förutsätts ske i blandtrafik. Mot denna bakgrund menar kontoret i enlighet med Trafik- och renhållningsnämnden och Exploateringsnämnden att Rinkebystråket mellan Rinkeby centrum och Kuddbygränd/Stavbygränd bör hastighetsbe-

gränsas till 30 km/h (Trafik- och renhållningsnämnden har bemyndigat trafikkontoret att sänka hastighetsgränsen vid ett genomförande av detaljplaneförslaget). Möjligheter till cykelparkering kommer att tillgodoses längs Rinkebystråket.

Framkomligheten för busstrafiken bedöms påverkas marginellt. Aktuell sträcka är relativt kort och med busshållplatser placerade vid det planerade norra torget och som idag vid Rinkeby centrumungefär, bedöms en hastighetsbegränsning på 30 km/h vara rimlig.

Entrétorg

Platsbildningen i norra delen av Rinkebystråket har omstuderats med anledning av bl a vad SL, Trafik- och renhållningsnämnden och Miljö- och hälsoskyddsnämnden framfört om framkomligheten. För att öka framkomligheten för bussarna och bekvämligheten för passagerarna har Rinkebystråket fått en rak dragning ända fram till Hjulstavägen i norr. För att ändå markera infarten till Rinkeby utformas en entréplats med bl a breddade trottoarer.

Exteriör gestaltning

Ett gemensamt gestaltungsprogram har framtagits av berörda och kopplats till föreliggande detaljplaneförslag. Paviljongerna uppförs med ljust putsade fasader. Tekniken är betongelement som putsas för att bl a undvika elementskarvar. Mot gatan är det stora glasade ytor med inslag av trä. Ett skärmtak bidrar till det arkitektoniska uttrycket samtidigt som det ger ett visst väderskydd och skugga över den närmaste delen av paviljongerna. Kontoret delar remissinstansernas synpunkter att utformningen av byggnadernas baksidor och anslutningen till befintlig bebyggelse är av stor vikt för att åstadkomma en god gestaltad miljö. På ställen där paviljongerna ansluter till de befintliga bostadshusen avses på ett tiotal platser generösa takterrasser iordningställas för de boende. En diskussion förs om taken kan föres med vegetation (sedum) för dels dagvattenhanteringen, dels för den allmänna trevnaden samt dels att minska värmestrålningen mot befintliga bostäder.

Lutande torg och gångbroar

Kontoret strävar efter att de lutande torgen med en lutning om 1:20 bör kompletteras med vilplan som även i bra solläge kan förses med sittplatser. De två lutande torgen och nya trappor tillkommer för att det enkelt ska vara lätt att ta sig till och från Rinkebystråket. När Rinkebystråket förses med paviljonger, trottoarer och angöring behöver de befintliga broarna ersättas med nya, bl a på grund av nya gatubredder. Broarna kopplas till det befintliga gång- och cykelstråket i stadsdelen. Det är väsentligt att de nya gångbroarna gestaltungsprogram anpassas till den nya karaktären på Rinkebystråket. Broarna bör i enlighet med Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning utformas mer genomsiktliga. Därmed kan risken för skadegörelse bl a på förbipasserande bussar minskas vilket ökar trafiksäkerheten. Dagens trågliknande broar skärmar av siktlinjerna från gatan och ger ett tungt intryck. Genomsiktliga broar var även den ursprungliga intentionen vid stadsdelens tillkomst. Broarna höjs från 3.5 meter till 4.0 meter vilket ökar tillgängligheten i betydande delar av norra delen av Rinkeby för bl a utryckningsfordon och flyttbussar. Under broarna ordnas utrymme för sopor.

Kontoret anser att trädplantering utmed gatans bägge sidor är väsentlig dels för att skapa ett vackrare gaturum, dels för att återskapa den trädplantering som finns längs stråket idag.

Om ett eventuellt övergångsställe i samband med nya trappor från broarna och de två lutande torgen ska förses med signalreglering får avgöras i annat sammanhang (ej planfråga). Sannolikt förses övergångsställena med hastighetsbegränsande anordningar.

Rinkebystråket och Rinkeby centrum

En utveckling av Rinkebystråket kan enligt kontoret komplettera Rinkeby centrum. Det finns ett betydande intresse för inte minst mindre lokaler i centrala delen av stadsdelen vilket redan inkomna intresseanmälningar för Rinkebystråkets planerade affärslokaler visar. Det behovet skulle kunna tillgodoses genom de föreslagna paviljongerna längs Rinkebystråket. En förhoppning är att ett nytt butiks- och verksamhetsstråk kopplat till Rinkeby centrum kan vitalisera hela stadsdelen. De goda erfarenheterna från paviljongbebyggelsen som uppfördes norr om centrum på 1990-talet har varit en av Familjebostädernas referenser till förnyelsen av Rinkebystråket. Planer finns att även förnya Rinkeby Allé i samband med att en ny axel skapas mellan Rinkeby centrum och Stora Ursvik via en ny bro i allégatans förlängning över nya Ulvsundavägen. Längs Rinkeby Allé planeras nya bostäder och lokaler. Rinkeby centrum kan utvecklas till ett intressant nav mellan dessa nyutvecklade stråk.

Kulturhistoriska aspekter

Stadsmuseet framför att det finns risker med föreslagen förnyelse avseende Rinkebys stadsplanestruktur och stadsdelens kulturhistoriska värden. Kontoret bedömer att en vitalisering av Rinkebys två huvudgator bör vara förenlig med Rinkebys ursprungliga stadsplanestruktur. De synes även överstämja med de ursprungliga intentionerna för stadsdelarna där man sökte en större stadsmässighet än vad som var vanlig för förortsutbyggnaden. Genom en sammankoppling med Rinkeby centrum kan förhoppningsvis även centrumets attraktivitet som nämnts förstärkas som ett nav i stadsdelen. Vad gäller den kulturhistoriska värderingen går den aktuella norra delen av Rinkebystråket genom den del av Rinkeby som byggdes om på ett genomgripande sätt på 1980- och 1990-talet. Stadsmuseet klassificerar därför denna del som nybyggnad (streckat på karta) medan en viss del anses ha visst kulturhistoriskt värde (gult på karta). Aktuellt planområde bedöms således formellt ej ha större kulturhistoriskt värde. Stadsdelens särpräglade trafikseparering bryts inte heller genom planförslaget.

Risikanalyt

Angående brandförsvarets synpunkter om en riskanalys kan konstateras att förnyelsen av E18 är påbörjad. I arbetet ingår att däcka över motorleden på en sträcka av ca 300 meter vid Rinkebystråkets norra mynning. Det innebär att de farliga godstransporterna på E18 förläggs under jord/däck. Den närmaste paviljongen är placerad ca 80 meter från den överdäckade trafikleden. Tillräckligt riskavstånd (rekommenderat) till led med farliga godstransporter uppfylls därmed – med eller utan färdigställd överdäckning – med god marginal. En särskild riskanalys har därmed inte ansetts som motiverad. En besiktning har gjorts av befintliga byggnader i anslutning till området och brandutrymning i anslutning till nybyggnation bedöms kunna ske på ett tillfredställande sätt

Lämpligt läge för ny elnätstation och ledningarnas läge studeras i det fortsatta arbetet.

Sammantaget synes såväl remissinstanser och de Rinkebybor som deltog på samrådsmötet i stor utsträckning välkomna förnyelsen av Rinkebystråket. Planförslaget ger möjligheter att välja ett övre trafikseparerat gång- och cykelstråk eller nyttja Rinkebystråkets nya blandning av verksamheter, bussar, bilar, cyk-

lar och gående. Lokaler kommer att vara relativt små för att bli attrahera lokala företagare och familjeföretag. Sannolikt har ingen liknande transformering av ett trafikseparerat nedsänkt fordonsstråk till ett affärsstråk tidigare genomförts i Europa. Tillsammans med bli nya bostäder vid överdäckningen av E18 och planerna på en förnyelse av Rinkeby Allé kan nya kvaliteter skapas i Rinkeby enligt Järvalyftets intentioner att utveckla centrala stråk.

2. Hur plansamrådet bedrivits

Plansamråd hölls under perioden 19 april – 31 maj 2010. Brev om plansamråd skickades ut till sakägare enligt fastighetsförteckningen. Annons om samråd publicerades i lokaltidningen Mitt i Tensta-Rinkeby 21 april. Under samrådstiden har planförslaget funnits utställt i Fyrkanten, på Rinkeby Folkets hus samt varit publicerat på Stockolms stads hemsida.

Samrådsmöte hölls i Rinkeby Folkets Hus den 4 maj kl 19.00-21.00. Från allmänheten deltog ca 10 personer. Inför samrådsmöte hängdes informationslappar upp i kringliggande bostadsportar.

Efter samrådet vilade planarbetet i avvaktan på att finansieringsfrågan för bli Rinkebystråkets gatuombyggnad skulle lösas.

3. Länsstyrelsen

Ingen erinran.

4. Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har inga synpunkter på planförslaget.

5. Sakägare och boende

Inga synpunkter har inkommit från sakägare eller boende.

6. Övriga intresseföreningar, allmänhet m.fl.

Nina Hjerpe samt 5 namnunderskrifter

Träd som tas bort pga. ny bebyggelse bör flyttas till annat ställe. Många nya träd bör planteras för livsglädjens och syrets skull.

7. Remissinstanser

Exploateringsnämnden

Nämnden är positiv till att detaljplanen antas under förutsättning att finansieringen kan lösas. Ombyggnad av Rinkebystråket är ett av flera infrastrukturprojekt som ingår i *Vision Järva 2030*. Finansiering och prioritering mellan projekten inom *Vision Järva 2030* är ännu inte fastställd. En förutsättning för projektet är att särskilda medel kan avsättas och att en inbördes prioritering kan beslutas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Nämnden anser att cykelfält bör finnas inom gatuutrymmet. Det bör gå att ordna om parkering enbart byggs längs ena sidan av gatan eller om trottoarernas bredd minskas. Cykelvägnätet i området behöver utvecklas och få bättre kopp-

ling över Järvafältet. På den planerade överdäckningen som är en förlängning av Rinkebystråket planeras cykelvägar. Det goda kollektivtrafikläget bör innebära att samma p-norm som i innerstaden kan användas, d v s 5 parkeringsplatser per 1000 m² bruttoarea. Bättre cykelparkering bör finnas i anslutning till verksamheterna.

Hastigheten bör begränsas till 30 km/h i stråket då cyklar går i samtrafik med bilar och bussar och då många fotgängare kommer att röra sig förhållandevis fritt över gatan. Det planskilda alternativet med trafikseparering kvarstår vilket gör att barns möjlighet att röra sig säkert mellan bostad, skola och andra målpunkter inte försämras.

Torgplatsen i stråkets norra ände bör tas bort till förmån för ordentligt breda gång- och vistelseytor på ömse sidor om stråket för att öka rekreativsvärdet. Ny belysning bör planeras med LED-lampor för att minska energianvändningen. Vegetation är viktigt för att ge svalka under värmeperioder och för att ta upp regnvatten. Även väggar och tak bör kunna nyttjas för vegetation. Takytor kan utformas som takträdgårdar med trevliga uteserveringar.

Trafik- och renhållningsnämnden

Kontoret anser att förslaget till ombyggnad av Rinkebystråket innebär en mycket positiv utveckling av stadsmiljön i Rinkeby. 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 cykeltrafiken då föreslagna breddmått inte medger separata cykelbanor. Nya verksamheter längs gatan samt ny bostadsbebyggelse på kommande överdäckning av E18 borde komma att innebära en ej obetydlig framtida cykeltrafik längs gatan. Även det statsunderstödda projektet "Hållbara Järva" avser förbättringar av cykelvägarna över Järvafältet.

I och med att cyklarna måste gå i blandtrafik med omfattande busstrafik anser trafikkontoret att gatan måste hastighetsbegränsas till 30 km/tim för att ge en tillräckligt god trafiksäkerhet, även om stråket ingår i huvudgatunätet och enligt tidigare nämndbeslut 2004-12-16 ska ha 50 km/h som hastighetsgräns. Ett ytterligare skäl till sänkning av hastighetsgräns är att många fotgängare lär komma att röra sig kors och tvärs över gatan mellan de olika inrättningarna. Trafiknämnden bemyndigar därför kontoret att efter projektets genomförande sänka hastighetsgränsen på Rinkebystråket mellan Rinkeby centrum och Hjultavägen från 50 till 30 km/tim.

Busstrafiken påverkas förutom genom sänkt hastighet även av de kraftiga sidoförskjutningarna vid föreslagen torgplats i norra ändan av Rinkebystråket. De smala körbanorna förbi torgplatsen ökar också risken för stopp vid dubbeluppställningar mm. Trafikkontoret anser därför att torgplatsen bör utgå och ersättas av ordentligt breda gång- och vistelseytor på ömse sidor av Rinkebystråket på den aktuella sträckan. Projektet måste medge en ordnad varuförsörjning och avfallshantering liksom fullgod tillgänglighet. Dessa frågor måste studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning

Förvaltningen är positiv till att gång- och biltrafikanter kommer att befolka samma gaturum. De gående blir fler och trygghetskänslan ökar. Det finns ett önskemål från de boende i området att behålla gång- och cykelbroarna över stråket, även om gatan görs om till en gata med blandtrafik och stadskaraktär.

Om det fortsatt ska finnas broar är det bra att de trågliknande konstruktionerna byts ut mot mer genomskiktiga broar för att minska problem med stenkastning mot bussar, vilket har förekommit. Baksidorna till de nya basarbyggnaderna bör utformas så att de inte blir övergivna och ödsliga miljöer med ökad otrygghet.

Stockholms Stadsmuseum

Planförslaget riskerar att förskjuta centrum från Rinkebytorget till Rinkebystråket vilket påverkar stadsdelens ursprungliga stadsplanestruktur och stadsdelens kulturhistoriska värden. För upplevelsen av den trafikseparerade stadsplanen är det positivt om gångbroar över Rinkebystråket finns kvar.

Fastigheten Tullkvarnen 1 och en byggnad inom Holkkvarnen 1 har ett visst kulturhistoriskt värde. I övrigt konstaterar stadsmuseet att bostadsområdet byggts om på ett så genomgripande sätt att husen är att betrakta som nybyggnad tillkommen efter 1990.

Stockholm Business Region

Det är positivt att gatan byggs om, att trafiksepareringen bryts och att miljön blir mer levande och attraktiv för invånare och företagare. Rinkebys 15 000 invånare borde utgöra ett tillräckligt underlag för nya butiker och kaféer. Lokaler bör vara små och inriktade på att hålla låga hyror för att attrahera de mindre familjeföretag som finns i området. Det är idag en brist på ändamålsenliga lokaler för denna typ av företag.

Lokaler med serviceinnehåll längs gatan är ett nytt inslag för boende i området. För att inte riskera att det kommer att upplevas störande är det viktigt att noga informera boende i området om planerna för att skapa förståelse för projektet.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Rådet är positivt till förslaget då det kan lösa flera av de problem som finns i området idag. Baksidan av de nya paviljongerna bör utformas så att de inte skapar en otrygg miljö. Där paviljongerna ansluter till intilliggande bostadshus bör taken utformas som uteplatser för bostäderna.

Rinkebystråket måste ansluta bra till kringliggande bebyggelse och Rinkeby centrum. För att anslutningarna ska bli bra krävs ett samarbete och samsyn om vald utformning med boende och med Boulton som äger Rinkeby centrum.

AB Storstockholms Lokaltrafik

Framkomligheten för buss försämras genom förslaget. Orsakerna är sänkt hastighet, blandtrafik med bussar och cyklister samt smala parkeringsfickor längs gatan. Gatubredderna tillåter cykelbana eller cykelfält om gångbanan smalnas av eller kantstensparkering utgår på ena sidan.

Körfälten kring entrétorget är endast 3,5 meter breda. Det är viktigt att det går att passera ett havererat fordon. En större yta kring entrétorget bör göras överkörningsbar. Hållplatserna bör planeras så att de inte lutar då det försvårar för bussarna vid halka. Gång- och cykelvägar till SL-trafiken ska utformas säkra, trygga, gena, attraktiva och tillgängliga för personer med funktionshinder. Utformningen ska utgå från ett barnperspektiv.

Plankartan ska kompletteras avseende närheten till tunnelbanan och busstrafik. Avtal där förutsättningarna för byggnadsarbeten och ansvar för buller och vibrationer framgår ska tecknas innan detaljplanen antas.

Storstockholms brandförsvär

Om det inte är klarlagt att överdäckningen av E18 är färdig innan planområdet bebyggs anser brandförsvaret att en riskanalys med eventuella åtgärder ska tas fram snarast och senast i samband med utställningsskedet. Planbeskrivningen bör redovisa om räddningstjänstens stegfordon ska kunna användas för utrymning eller om det ska ske med bärbara stegar, vilket i så fall medför att fönsterkarmunderstycke inte får vara högre än 11 meter över marknivån. Utrymning med stegfordon är att föredra.

Stadsbyggnadsnämndens handikappråd

Vilplan bör ordnas på torgen som har långa sträckor med lutning på 1:20. Vid trappan till torget bör ett signalreglerat övergångsställe finnas.

Trafikverket har inga synpunkter på planförslaget.

Stockholm Parkering AB

Parkeringsmöjligheter bör regleras enligt förslag i planen. Stockholm Parkering rekommenderar att parkeringsförbud införs nattetid. Övrig tid bör maximal parkeringstid begränsas till 2 timmar.

Stockholm Vatten

Spillvatten kan anslutas och vattenanslutning kan göras till befintliga ledningar i Rinkebystråket. Markhöjder och grönytor bör planeras så att dagvatten kan omhändertas inom respektive fastighet. Om lokalt omhändertagande inte är möjligt bör en fördröjning av dagvattnet ordnas innan det leds vidare till dagvattenledning i Rinkebystråket.

Samtliga Stockholm Vattens serviceledningar under planerad bebyggelse måste förses med skyddsror och säkerställas genom u-områden i detaljplanen. Rättigheten måste därefter säkras genom servitutsavtal eller ledningsrätt. Möjligheten att, som ett alternativ till allmänna ledningar på tomtmark, skapa gemensamhetsanläggningar för berörda fastigheter bör studeras.

Om träd placeras som illustrerat måste ca 200 meter vattenledning läggas om. Om sänkningen av markprofilen för Rinkebystråket medför att marktäckningen understiger 1,7 meter för Stockholm Vattens vattenledning måste denna läggas om för att förhindra att den fryser vid kall väderlek. Kostnad för omledning ska fördelas mellan Stockholm Vatten och Stockholms stad enligt huvudavtal.

Fortum värme

Befintlig fjärrvärme finns inom planerat område. Ledningarna måste sannolikt läggas om och omfattningen måste detaljstuderas. Fjärrvärme kan erbjudas till de nya fastigheterna.

TeliaSonera Skanova Access AB

Illustrerad trädplantering kolliderar med Skanovas befintliga ledningsstråk och kabelbrunnar. Skanova önskar generellt att så långt som möjligt behålla befintliga ledningar och annat som hör till anläggningen i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer vid flytt. Skanova förutsätter att hänsyn tas till befintliga ledningar i den fortsatta planeringen, den samhällsekonomiska bedömningen och att den part som initierar flytt av ledningar tar kostnaden för detta. Tekniska och ekonomiska konsekvenser som planen medför för det befintliga telenätet bör framgå av genomförandebeskrivningen.

Fortum Distribution AB

För att klara elförsörjningen av ny planerad centrumbebyggelse erfordras plats för etablering av ny elnätstation. Med hänsyn till elektrisk- och magnetfältsmässig bra placering, föreslås att planområdet utökas mot Hinderstorpsgränd för möjliggöra etablering av ny elnätstation.

Befintliga elledningsstråk i Rinkebystråket måste flyttas till följd av ny centrumbebyggelse. Ett utrymme om minst 3 meter måste säkras mellan planerad centrumbebyggelse och trädplantering. Elledningar som hamnar inom kvartersmark ska säkras genom upprättande av ledningsrätt i samband med fastighetsbildningen. Åtgärder i Fortum Distributions befintliga anläggningar utförs efter beställning och bekostas av byggherren.

Emelie Eriksson
Planchef

Peter Lundevall
Handläggare