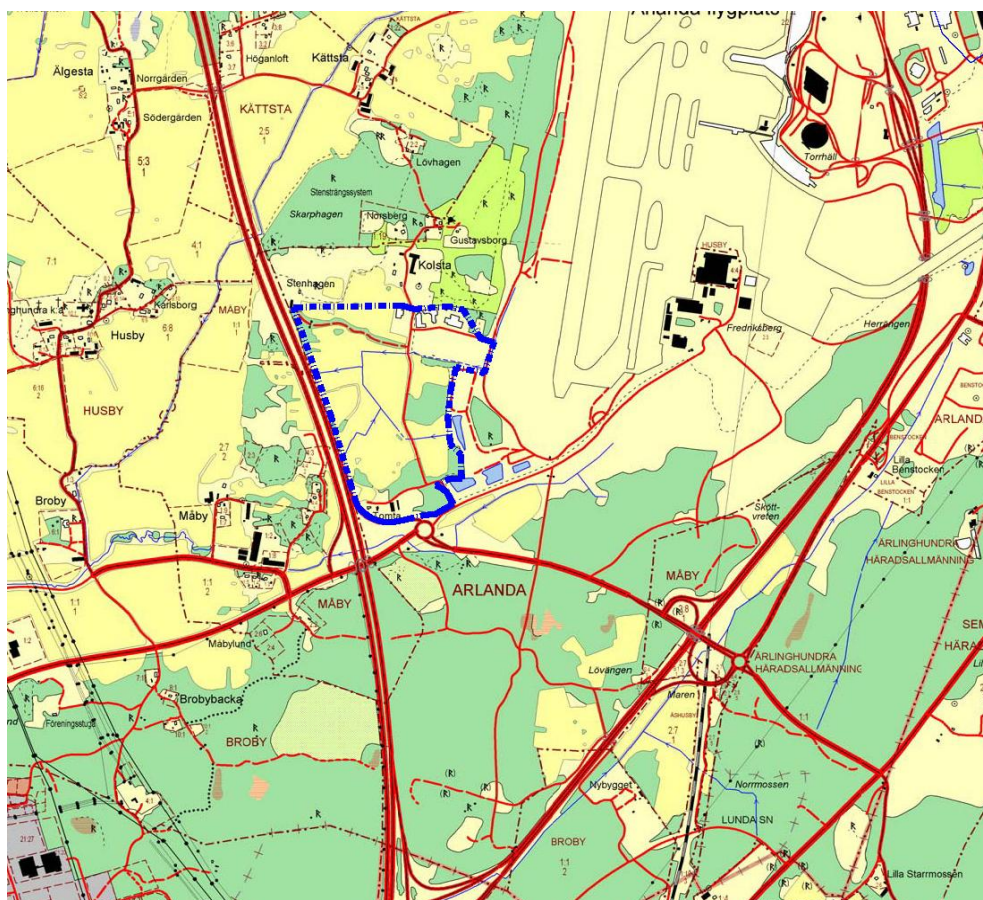


Antagen av kommunfullmäktige
2009-09-03 § 152
Laga kraft 2009-10-08

Detaljplan för del av Stockholm-Arlanda flygplats

Arlanda Logistikområde – FÖP Arlandaområdet kvarter C29, C30 och del av C31

omfattande del av fastigheten Arlanda 2:1 i Sigtuna
kommun, Stockholms län



Översiktskarta



Detaljplan för del av
Stockholm-Arlanda flygplats

Arlanda Logistikområde - FÖP Arlandaområdet kvarter C29, C30 och del av C31

omfattande del av fastigheten Arlanda 2:1 i Sigtuna
kommun, Stockholms län

Antagandehandling

Antagen av kommunfullmäktige
2009-09-03 §152
Laga kraft 2009-10-08

PLANBESKRIVNING

PLANHANDLINGAR

- plankarta med bestämmelser	2009-06-16
- denna planbeskrivning	2009-06-16
- genomförandebeskrivning	2009-06-16
- översiktskarta	2009-06-16

ÖVRIGA HANDLINGAR

- fördjupning av översiktsplan (FÖP) för Arlandaområdet	2006-04-27
- fastighetsförteckning	2008-01-16
- behovsbedömning miljökonsekvenser	2007-10-29
- PM Landskapbild och naturmark	2007-12-04
- PM Trafikberäkning	2007-09-20
- PM VA-utredning	2007-12-10
- PM DP C29/Kolsta Geoteknisk undersökning	2008-03-14
- PM Arkeologisk utredning (KM Rapport 2008:28)	2008-05-22
- PM Detaljerad riskbedömning för detaljplan	2008-11-21
- PM Järnvägens närhet till allmän väg resp. till bebyggelse	2008-10-29
- PM Vattenfalls befintliga elledningar	2008-11-27
- PM TeliaSonera Scanova Access AB befintliga teleledningar	2008-11-27

PLANENS SYFTE

Detaljplanen skall möjliggöra utveckling av logistik och serviceverksamheter i anknäytning till flygfraktverksamheten i det till planområdet anslutande Arlanda Cargo City.

Verksamheten omfattar i huvudsak logistikverksamhet i form av lager och liknande funktioner men även servicefunktioner såsom bensinstation och lastbilsuppställning samt visst inslag av sällanköpshandel och kontor. Planen innehåller även möjligheten till lokalisering av ett hotell i anslutning till Måby trafikplats. Planen skall säkerställa att utvecklingen kan ske med hänsyn till kringliggande väg- och trafikfunktioner och till det exponerade läget mot E4.

Planarbetet bedrivs med normalt planförfarande. Fördjupningen av översiktsplanen (ÖP 2002) för Arlanda flygplats och Arlandastad (FÖP Arlandaområdet) vars intentioner och riktlinjer följs ersätter därvid planprogram.

PLANDATA

Läge och areal

Planområdet omfattar ca 38,5 hektar mark och berör del av fastigheten Arlanda 2:1, marken inom planområdet ägs i sin helhet av Luftfartsverket (LFV). Området är lokaliserat i den sydvästra delen av flygplatsområdet intill väg E4 i höjd med Måby trafikplats och utgörs idag till största delen av brukad åkermark. Planområdet, se flygbild nedan, avgränsas av E4 i väster och av flygplatsens glykol- och snöhanteringsanläggning i öster. I söder avgränsas området av Måby trafikplats och till den anslutande vägar, plangränsen i norr är lagt just norr om fd. Brand- och Räddningsskolan (numer gymnasieskola och brandstation).



Flygbild med planområdet markerat

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Området har sedan länge avsetts som verksamhetsområde i kommunens översiktliga planering. I gällande översiktsplan anges detta detaljplaneområde som ett förändringsområde med krav på detaljplan. Området ligger inom Arlanda flygplats influensområde och intill motorväg E4.

FÖP Arlandaområdet

Fördjupningen av översiktsplanen för Arlandaområde antogs av Sigtuna kommunfullmäktige 2006-04-27. I denna anges vissa storkvarter med yta och estimat om antal arbetsplatser. Denna detaljplan berör tre kvarter beskrivna i FÖP Arlandaområdet. Kvarteren C29 och C30 ingår i sin helhet medan kvarteret C31 ingår delvis. Dessa föreslås för bl.a. logistikverksamhet med tillhörande service och flygplatsändamål.



Utdrag ur FÖP Arlandaområdet redovisande de berörda kvarteren

I FÖP:en finns redovisat alternativa möjliga lokaliseringar för godsspårförbindelse till Arlanda, ett av dessa alternativ, UA1, påverkar planområdet. Planförslaget skall säkerställa att järnvägsreservatet bevaras.

I FÖP:en ges rekommendationer för stadsrummets gestaltning som skall beaktas vid tillämpning av denna detaljplan.

Detaljplaner

Planområdet är inte planlagt. Planområdets södra del gränsar mot antagen detaljplan för Arlanda Cargo City.

Kommunala beslut

Kommunstyrelsen beslöt den 25 mars 2007 att ge Stadsbyggnadskontoret i uppdrag att utarbeta förslag till detaljplan för planområde C29 enligt FÖP Arlandaområdet. Under processen har planområdet utökats med område C30 och delar av område C31. Planärendet ska hanteras med normalt planförfarande, varvid den fördjupade översiktplanen för Arlandaområdet utgör planprogram.

Bedömning av miljöpåverkan

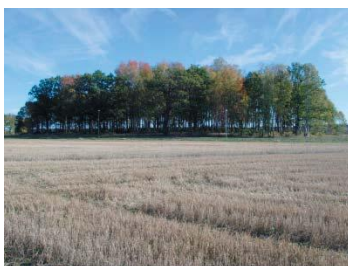
En behovsbedömning om betydande miljöpåverkan, som avses i 6 kap. 11§ Miljöbalken (1998:08), gjordes 2007-10-29. Därvid framkom att genomförandet av detaljplanen ej ansågs ge upphov till sådan miljöpåverkan att krav på miljökonsekvensbeskrivning skulle föreligga.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur och Kulturmiljö

Landskapsbild och fornlämningar

Planområdet domineras av åkermark, i söder avgränsad av en moränhöjd med blandade träd och buskvegetation. På denna höjd finns befintlig bebyggelse i form av trälada, förrådshus och ett mindre boningshus, sannolikt ett ursprungligt torphus med tillhörande ekonomibyggnader. Samtliga byggnader är i dåligt skick. Landskapsbilden finns närmare redovisad i PM "Landskapsbild och naturmark" vilken utgör bilaga till planen.



Bilder från planområdet: Utblick mot öster med snötipp i fonden (vänster), gallrad ekdunge i planområdets östra del (mitten) och en mindre skogsväg i "träddalv" (höger) (foto: Andersson & Jönsson Landskapsarkitekter AB)

En arkeologisk utredning har utförts inom planområdet. LFV har ansökt om att få ta bort de fornlämningar som ligger inom ytor som ska exploateras. Länsstyrelsen bedömer att de aktuella fornlämningarna inte är av omistlig karaktär, men har ett högt vetenskapligt värde, vilket innebär att arkeologiska undersökningar måste genomföras innan de får tas bort.

Den arkeologiska utredningen redovisar förutom den registrerade fornlämningen (RAÄ 141) lämningar i planområdets sydliga delar. Inom övriga delar av planområdet fanns enligt utredningen vissa lämningar men med låg bevarandegrad till följd av bortodling. Lämningen RAÄ 141 bevaras i och med fastläggande av naturområde

Vegetation

Inom planområdet finns inga skogliga nyckelbiotoper eller i kommunens naturinventering klassificerade värdefulla naturområden. I planområdets östra del finns en fin ekdunge vilken bevaras som naturmark i planförslaget.

Inom planområdets västra del kan förekomma åkerholmar belägna i och helt omslutna av jordbruksmark vilka omfattas av det generella biotopskyddet. I det fall att åkerholmarna inom planområdet uppfyller kriterierna och behöver tas i anspråk i samband med exploateringen krävs dispens från Länsstyrelsen

Direkt norr om planområdet finns två listade objekt, Stenhagen (245) och Betesmark vid Kolsta (243).

Friluftsliv och rekreation

Området är ej lämpat för rekreation med sitt utsatta läge mot E4:an, däremot skall planen visa omsorg om gång och cykelvägar till befintlig Gymnasieskola och Brandstation samt GC vägar, bl.a. till Arlanda flygplats och Cargo City med förlängning i kulturlandskapet.

En fin gallrad ekdunge i planområdets östra del bevaras som allmänt tillgänglig naturområde vilken kan nyttjas för lokal rekreation. Dagvattendammar, nytillskapad vegetation, trädplantering utmed Kolstavägen skall bidra till en god helhetsupplevelse.

Geotekniska förhållanden

Områdets geotekniska förhållanden ha utretts av WSP Samhällsteknik, utredningen utgör bilaga till detaljplanen.

Planområdet utgörs i huvudsak av åkermark. I planområdets södra samt östra del finns inslag av natur- och skogsmark. Marknivån inom området varierar från ca +22 m till ca +28 m.

Jordlagerförhållandena inom området består i huvudsak av ett tunt mulljordslager på lera ovan friktionsjord på berg. Lertjockleken inom området varierar mellan 0 till 4,5 m med en uppmätt oreducerad skjuvhållfastighet mellan 10 och 15 kPa. Lertjockleken är minst längs planområdets östra del och djupas i områdets centrala delar. Friktionsjorden har inte undersökts men förutsätts bestå av sand, sten, grus och morän. Genomförda grundvattenmätningar genomförda i december 2007 visar på fria vattenytor på mellan 0,5 och 1,1 m under markytan.

Utredningen ger grundläggningsrekommendationer varierande på lertjockleken. Vid tunnare lerlager kan grundläggning ske på platta på fast lagrad morän. Vid tjockare lerlager kan grundläggning på spetsbundna pålar krävas, alternativt kan markförstärkningen genom överlast och vertikaldränering genomföras. För gator och ledningar bedöms inga extraordinära förstärkningsåtgärder behövas.

Enligt markradonundersökning för Sigtuna kommun ligger planområdet inom vad som kan bedömas som normalriskområde. Nya byggnader bör utföras i radonskyddat utförande.

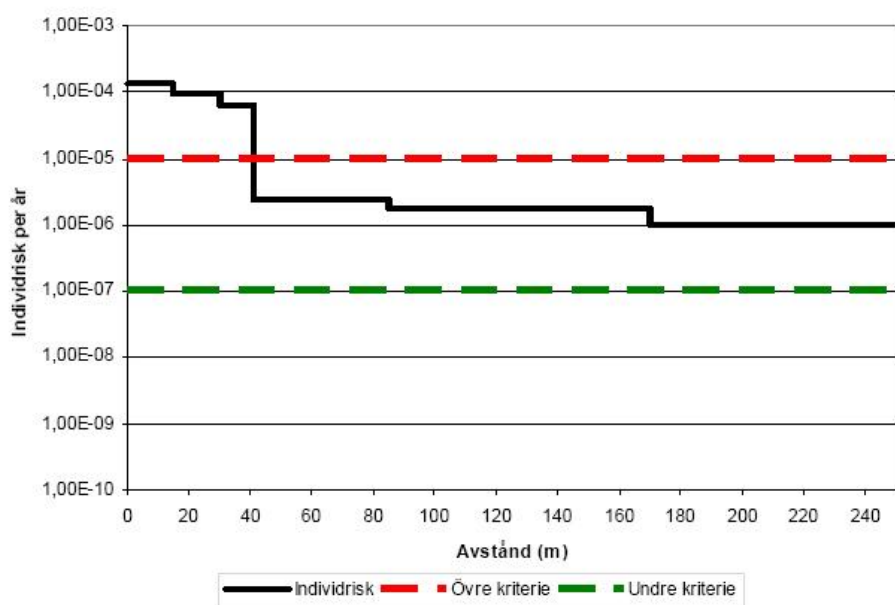
Störningar och risksituation

Risikanalys

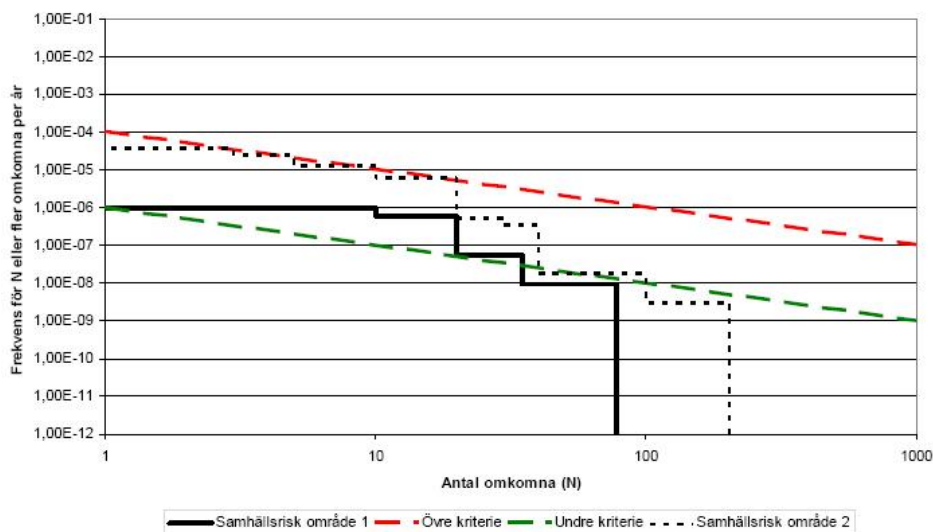
WSP Brand- och Riskteknik har utrett riskexponeringen på planområdet. Utredningen omfattar även lokaliseringen av det eventuella framtida järnvägsspåret. En samhällsriskanalys har genomförts där samtliga ingående risker har vägts samman.

Planområdet exponeras för risk från två huvudsakliga källor, dels från motorväg E4 vilken är en huvudled för farliga transporter samt dels från flygverksamheten. Längs E4:an löper även ett reservat för en framtida järnvägsdragning vilken även den utgör en komponent i riskexponeringen.

Analysen visar att planförslaget är möjligt att genomföra ur risksynpunkt under förutsättning att riskreducerande åtgärder genomförs. Riskreducerande åtgärder som föreslås i utredningen är förstärkning av stomme/fasad inklusive brandskydd, disposition av exempelvis samlingslokaler inom byggnad, placering av friskluftsintag, avstängningsbar ventilation samt automatiska brandlarm och utrymningslarm.



Individrisker inom planområdet redovisat från E4 (0 m)



Samhällsrisken inom planområdet (område 1 = logistikdelarna, område 2 = hotellområdet)

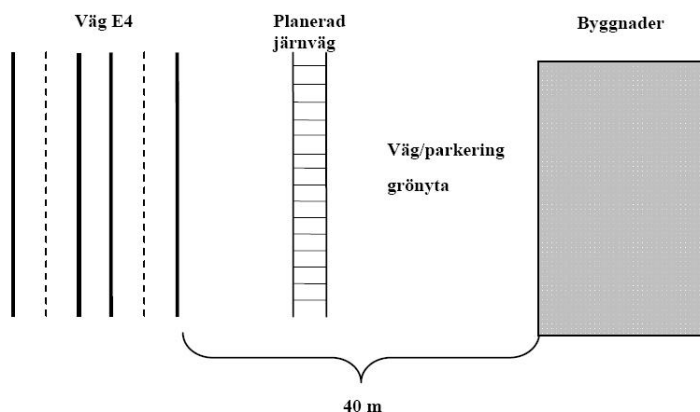
För en mer detaljerad beskrivning hänvisas till genomförd riskanalys.

Transporter av farligt gods och järnvägsreservatets lokalisering

Planområdets västra gräns löper längs väg E4 vilken är en transportled för farligt gods. Parallellt med och öster om E4 löper ett reservat för ett framtida järnvägsspår till det närliggande flygfraktområdet, Arlanda Cargo City.

WSP har i sin riskanalys studerat den planerade bebyggelsen med hänsyn till E4 och järnvägsreservatet. Den huvudsakliga risken kommer ifrån transporter av farligt gods på väg E4. Det kan förekomma mindre volymer farligt gods även på en framtida järnväg, dessa har dock bedömts vara av en sådan ringa volym att det ej tillför någon beräkningsbar risk utöver vad som kommer utav närheten till väg E4.

Avseende byggnadernas och järnvägens placering visar analysen på att järnvägen kan med skyddsåtgärder och dispens från Transportstyrelsens järnvägsavdelning lokaliseras på 10 meters avstånd från E4:an. LFV har dock som markexploatör bedömt att dispensförfarande ej är aktuellt och anmodat att rekommenderat avstånd om 25 meter skall användas. Den samlade riskbedömningen pekar på en oacceptabelt hög risknivå inom 40 meter från E4 varvid byggnader förslås placeras på minst detta avstånd.



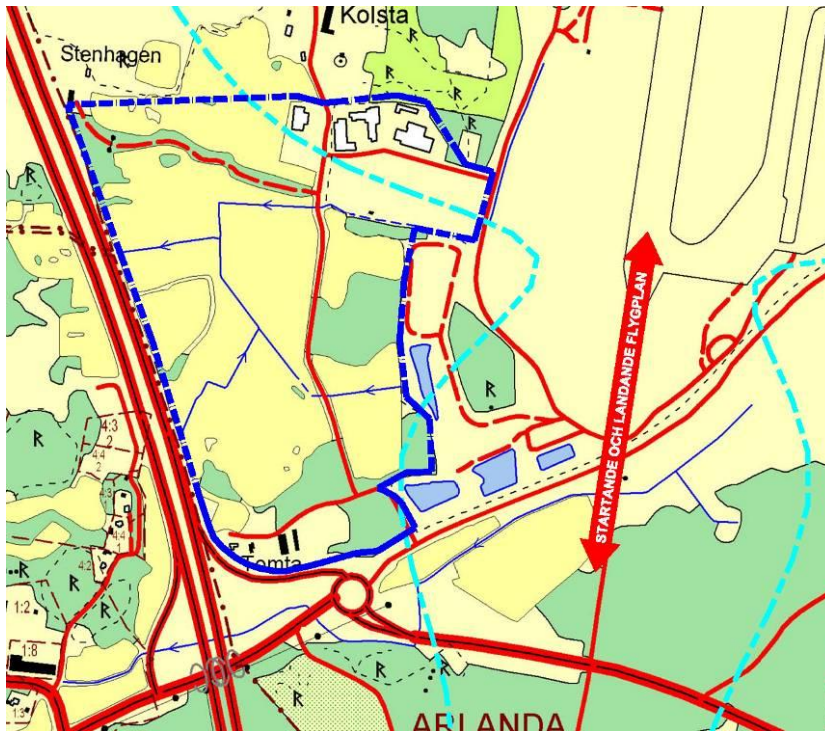
Principskiss placering av byggnader i förhållande till E4 (WSP Brand- och Riskteknik)

Erforderliga avstånd har lagts in på plankartan genom ett angivet trafikområde samt som prickad mark på kvartersmark. Sammantaget ger det avsatta trafikområdet samt prickmarken ett byggnadsfritt område på ca 45 m från E4:an. Måttkedjan utgår från vägkant E4 vilken är lokaliserad utanför plangränsen. Längs angöringsrampen till E4 norrgående har ett bebyggelsfritt område på 25 meter lagts in med hänsyn till eventuella transporter av farligt gods.

Risker för tredje man

Omgivningspåverkan från flygverksamheten har sedan tidigare utretts av Holländska National Aerospace Laboratory (NLR) och finns översiktligt hanterat i FÖP Arlandaområdet.

Kvarteren C29, C30 och C31 är delvis lokaliserade inom område med förhöjd risk (punktrisk överstigande 1×10^{-6}). Kvarteret C29 berörs endast till en marginell del som redan är bebyggd. Verksamheten i kvarter C31 är helt flygplatsrelaterad, inom de delar av C30 som berörs av förhöjd risk bör ingen persontät verksamhet lokaliseras. Berörda delar framgår av kartbild nedan.



Kartbild redovisande planområdets läge i förhållande till riskkontur (ljusblå linje) för förhöjd punktrisk (1×10^{-6}) för tredje man med hänsyn till flygverksamheten

De berörda områdena har på plankartan försetts med en särskild planbestämmelse reglerande förekomsten av persontät verksamhet.

Brand- och räddningstjänst

Området är väl lokaliserat med hänsyn till Brand- och räddningstjänst, den kommunala huvudbrandstationen är lokaliserad inom planområdet. Insatstiden understiger 10 minuter.

Säkerhetsavstånd till bensinstation

I planområdets södra del finns planer på en bensinstation. Kring stationens pump respektive påfyllningsplats skall säkerställas ett skyddsavstånd till annan bebyggelse på 25 meter.

Luftmiljö

Påverkan på miljökvalitetsnormerna, MKN, har utretts inom ramen för FÖP Arlandaområdet vilken utgjort planprogram för denna detaljplan. Beräkning av trafikalstring från planområdet och av dess konsekvenser för luftmiljön visar att planen med nuvarande utformning inte bidrar till att MKN överskrids.

Lokala mätningar inom flygplatsområdet (se Miljörapport 2006, LFV Stockholm-Arlanda Airport) visar att luftföroreningarna ligger i paritet med länsgenomsnittet. Vad gäller nedfall och luftföroreningar kan konstateras, att miljön inom området har låg förorening, vilket gör att även låga halter av organiska ämnen känns genom luktförnimmelse. Möjligheten till goda miljöer torde vara avsevärt större än i många arbetsområden, som är föremål för utbyggnad i Stockholmsområdet. Dock skall ventilation i lokaler anordnas så, att eventuella föroreningar i luften kan omhändertas.

Buller

Området är bullerexponerat från trafikbuller från intilliggande vägar samt från flygverksamheten. För inomhusmiljöer gäller att bullernivån i arbetslokaler för ej bullrande verksamheter ej får överskrida 40 dB(A) ekvivalent ljudnivå. Bullernivån i övernattningsrum får ej överskrida 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå.

Bebyggelseområden

Dagsläge

I planområdets norra del finns en mindre gymnasieskola inhyst i LFV:s tidigare brand- och räddningsskola, Sigtuna kommuns huvudbrandstation och en idrottshall. I den sydöstra delen finns en reningsanläggning samt i den sydvästra delen ett mindre torpställe med några mindre ekonomibyggnader. Samtliga byggnader inom planområdet ägs av LFV, lokalerna för skolverksamheten, idrottshallen, brandstationen med tillhörande markområden hyrs av Sigtuna kommun.



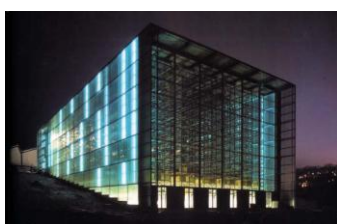
Befintlig reningsanläggning, vy från norr (foto: Andersson & Jönsson Landskapsarkitekter AB)



Bilder: Sporthall vid skola och brandstation (tv) och torp (th) (foto: Andersson & Jönsson Landskapsarkitekter AB)

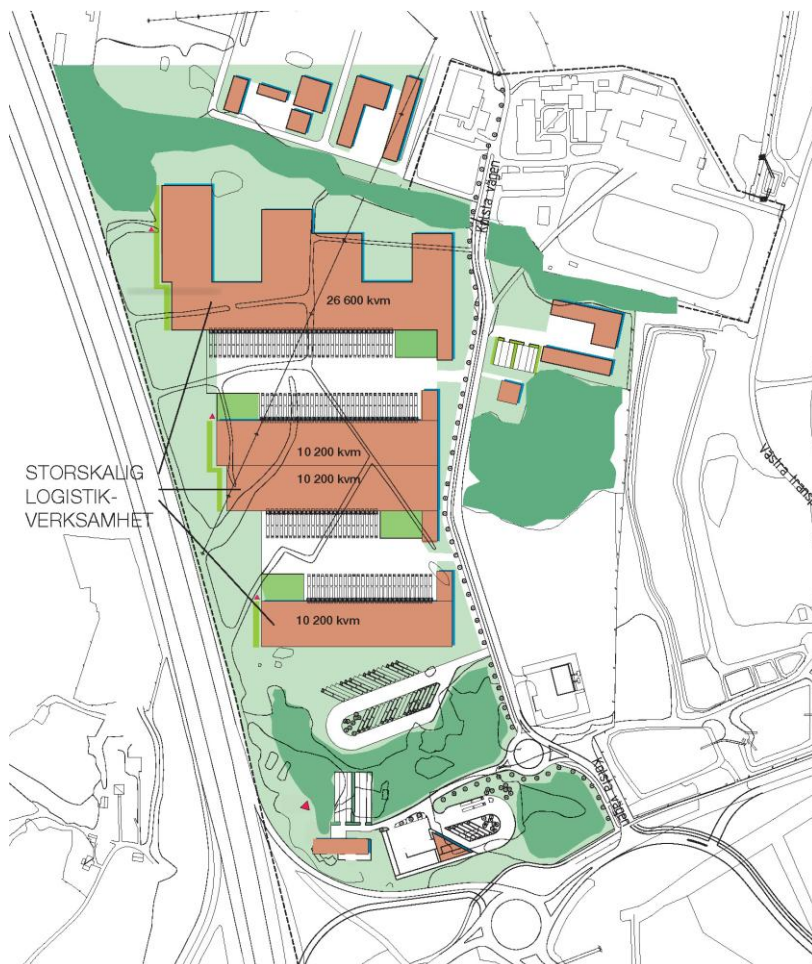
Nya verksamhetsområden

Huvuddelen av verksamhetsområdet C29 och delar av C30 planläggs i huvudsak för logistik, lager och småindustri. Den södra delen av kvarteret C29 planläggs för servicefunktioner som bilserviceanläggning, kontor, hotell och tillhörande restauration. Inom respektive område kan även mindre inslag av handel förekomma, del i anslutning till bensinstation men även inslag av sällanköpshandel. Storlek på de olika intressenternas antal och behov är idag okända. Därför kan områdets utformning och fastighetsindelning inte närmare preciseras för närvarande.



Exempelbilder arkitektur (Bilder från FÖP Arlandaområdet)

De delar av kvarteret C31 som ingår i planområdet reserveras för flygplatsfunktioner. Inom området finns idag en befintlig reningsanläggning. Likartade nya anläggningar med måttlig omgivningspåverkan kan bli aktuella på resterande delar av kvarteret.



Idéskiss utbyggnad med logistik- och lagerbyggnader (TEMA Arkitekter AB)

Etappindelning

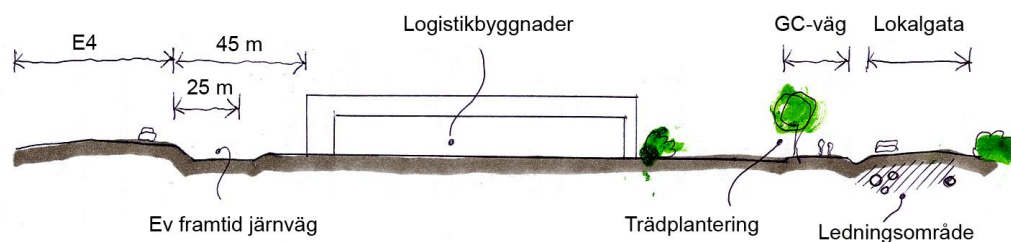
Nybyggnation inom området kommer att ske etappvis. Ett flertal utvecklingsprinciper kan bli aktuella, val av etappindelning och exploateringstakt kommer att ske baserat på marknadens efterfrågan.

Landskapsbild och gestaltning av yttre miljö

Området är exponerat ut mot E4:an vilket ställer höga krav på gestaltning av landskap och byggnader, i synnerhet vad gäller fasader mot E4:an.

Målsättningen är att gestaltning av byggnader skall utgöra en attraktiv fasad mot det exploaterade området samtidigt som en servicebyggnad skall vara en utstickande påtaglig angringspunkt till Sigtuna kommun och Arlanda logistik. Serviceenhetens läge på den högre kullen utgör möjlighet för en spektakulär utformning av byggnaden medan logistikbyggnaderna på den låga delen ges en mer strikt och sammanhållen utformning.

Mot Kolstavägen anläggs en rad av träd som skuggar GC vägen och skyler anblicken av lastbilar i logistikområdet.



Sektionsskiss genom logistikvarteret, vy från söder

Trafikbedömning

En översiktlig trafikbedömning har gjorts av Ramböll baserat på LfV:s trafikmätningar och beräkningsunderlag i FÖP Arlandaområdet. Bedömningen är att antalet fordonsrörelser på Kolstavägen vid plangenomförande uppgår till ca 1000 – 1200 per medeldygn.

Gatunät

Planområdet är lokaliserat i anslutning till Måby trafikplats (E4) vilken planeras byggas ut med södergående ramper. Planförslaget kommer ej i konflikt med denna planerade utbyggnad.

Planområdet angörs från Cargo City vägen som i sin tur ansluter till Måby trafikplats. Befintlig infart liksom befintlig lokalgata, Kolstavägen, bibehålls i planförslaget. Från lokalgatan skapas lämpliga anslutningar till respektive kvarter.

Kolstavägen utgör även utryckningsväg för räddningsfordon från Sigtuna kommuns brandstation vilken är lokaliserad i planområdets nordöstra del. Detta gör att hög framkomlighet för räddningsfordonen måste säkerställas och att ljusreglering av påfarter på lokalgatan kan behövas.

Kollektivtrafik

Ingen kollektivtrafik angör idag området, en hållplats finns vid Cargo Cityvägen direkt söder om planområdet. Vid en expansion av antalet arbetsplatser inom planområdet torde finnas förutsättningar för en busslinga via området.

Gång- och cykeltrafik

Befintlig GC-väg vilken löper parallellt med och väster om Kolstavägen bevaras. GC-vägen avgränsas mot verksamhetsområdena i väster med en trädrad.

I samband med den planerade ombyggnaden av Måby trafikplats anpassas GC-nätet, detta bedöms dock inte påverka dragningen av GC-nätet inom planområdet.



Skiss lokalgata och GC-väg (Designa Arkitekter AB)

Parkering

Parkering ordnas inom kvartersmark.

Reservat för godsspår

Banverket har i samråd med LfV och Sigtuna kommun utarbetat en förstudie (BRÖT PM2/2003) beskrivande möjligheterna att ansluta godsspårförbindelse till Arlanda Cargo City. En av de tre alternativa lokaliseringarna, UA1, påverkar planområdet. De alternativa lokaliseringarna finns även hanterade in FÖP Arlandaområdet vilken utgjort planprogram. Alternativet UA1 ansluter till stambanan via Arlandabanan norr om flygplatsen och löper parallellt med väg E4 förbi planområdet och vidare in till flygplatsens fraktområde, Arlanda Cargo City.

Ett reservat för ett trafikområde för godsspår vilket uppfyller de specifikationer uppställda enligt förstudien har lagts in längs planområdets västra gräns. Riskavstånd mellan godsspår och intilliggande bebyggelse har studerats och planen anpassats avseende detta.

Teknisk försörjning

LfV Stockholm-Arlanda flygplats äger all mark inom planområdet och äger även huvuddelen av de befintliga försörjningssystemen inom planområdet. Vattenfall har elförsörjning till området och har ledningssystem som löper till och igenom planområdet. TeliaSonera Scanova Access AB har teleledningar inom området. LfV:s Tekniska avdelning samt LfV Arlanda Energi äger och förvaltar försörjningssystemen i LfV:s ägo.

Generellt inom planområdet gäller att ett ledningsstråk skapas längs lokalgatan med anslutningspunkter mot intilliggande kvartersmark.

Vatten och avlopp

Försörjning av färskvatten finns till befintlig brandstation och skollokaler i områdets nordöstra del. I samband med exploatering av området skapas en ny anslutningspunkt så att ringmatning kan ske.

Spillvatten leds, om det behövs via pumpstation, till LFV:s huvudledning. Eventuell pumpstation för spillvatten anläggs på kvartersmark och anpassas till den etappvisa utbyggnaden av området.

Dagvatten

Avrinning från planområdet sker naturligt i tre olika riktningar. För huvuddelen av området avbördas dagvattnet västerut under befintlig trumma under E4 och vidare till Kättstabäcken. Dagvattenflödet skall begränsas så att det inte överstiger 300 l/s. En utjämningsvolym på ca. 4 400 m³ bedöms behövas. Områdets nordvästra del avvattnas norrut längs E4 för att sedan passera under E4 och vidare till Kättstabäcken. Planområdets södra del avvattnas söderut till Märstaån. Den föreslagna dagvattenlösningen följer dessa naturliga avrinningsriktningar.

Dagvattendammar med permanenta vattenspeglar skall undvikas med hänsyn till risken att attrahera fåglar.

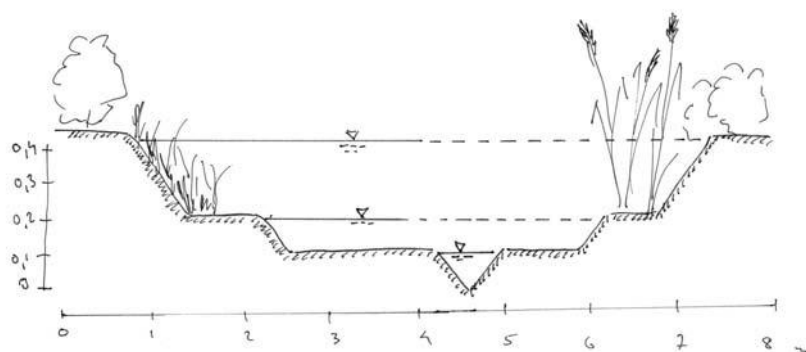
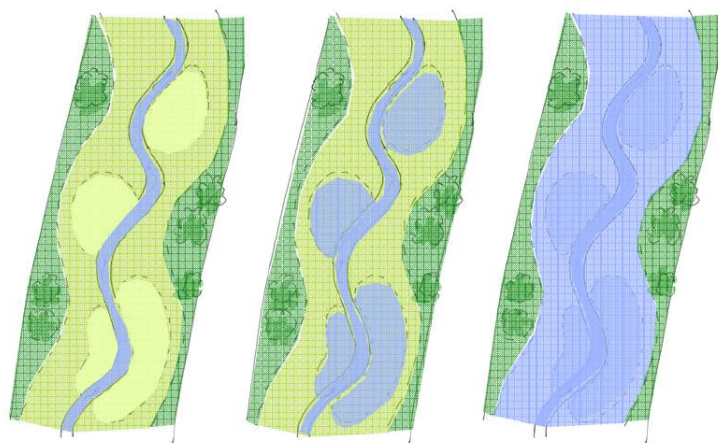


Illustration av naturliga avrinningsriktningar

Förutsättningarna för lokalt omhändertagande av dagvatten genom infiltration till grundvatten är starkt begränsade inom planområdet. För att begränsa dagvattenflödet anläggs ett trögt dagvattenssystem med ytlig avledning via gräsbevuxna diken och stråk. Detta medför även en rening av dagvattnet genom filtrering och sedimentering. Systemet medger samtidigt en viss infiltration där förhållandena för detta är mer gynnsamma. Dagvattensystemet avses bli en del i området grönstruktur.

I områden i anslutning till verksamheter som kan kräva rening förläggs dagvattenledningar för att möjliggöra att dagvattnet leds via oljeavskiljare.

Stor omsorg vid markplanering krävs för att dagvattensystemet skall få optimal funktion.



Principskisser av "trögt" dagvattensystem med dikessystem med terrasserade vattennivåer (WSP Samhällsbyggnad)

Dagvattenhanteringen inom planområdet skall följa Sigtuna kommuns riktlinjer.

El

Planområdet är lokaliserat inom område där Vattenfall har koncession. Flygplatsens och flygplatsanknuten verksamhet är undantaget koncession. Vattenfall har idag elförsörjningen till fd. Brand- och Räddningsskolan samt boningshus i området medan LFV Arlanda Energi försörjer befintlig reningsanläggningen.

Område kan anslutas till befintliga elsystem. Transformatorstationer och eventuella andra nödvändiga tillkommande el-anläggningar lokaliseras på kvartersmark. Systemlösning för elförsörjning sker i samband med exploatering.

Tele och data

Området kan anslutas till Arlanda flygplats befintliga tele- och datanät.

Värme

Området kan anslutas till befintligt fjärrvärmesystem.

Fjärrkyla

Området bedöms initialt inte kunna anslutas till LFV:s fjärrkylsystem utan lokal produktion förutsätts.

Avfall

Området ansluts till Arlanda flygplats avfallshanteringssystem. Hanteringen ska följa kommunens riktlinjer och regleras för närvarande i fastställd "Renhållningsordning för Sigtuna kommun"

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetiden slutar 15 år efter det att planen har vunnit laga kraft.

Medverkande tjänstemän

Detaljplanen är upprättad av Stadsbyggnadskontoret. Planhandlingarna har upprättas av LFV genom ansvarig Airport Master Planning Claes Tapper.

Märsta 2009-06-16

Anna-Karin Bergvall
Stadsbyggnadschef

Greger Garnvall
Plan- och bygglovschef



Detaljplan för del av
Stockholm-Arlanda flygplats

Arlanda Logistikområde - FÖP Arlandaområdet kvarter C29, C30 och del av C31

omfattande del av fastigheten Arlanda 2:1 i Sigtuna
kommun, Stockholms län

Antagandehandling

Antagen av kommunfullmäktige
2009-09-03 §152
Laga kraft 2009-10-08

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

TILL DETALJPLANEN HÖR FÖLJANDE HANDLINGAR

PLANHANDLINGAR

- plankarta med bestämmelser	2009-06-16
- planbeskrivning	2009-06-16
- översiktskarta	2009-06-16
- denna genomförandebeskrivning	2009-06-16

ÖVRIGA HANDLINGAR

- fördjupning av översiktsplan (FÖP) för Arlandaområdet	2006-04-27
- fastighetsförteckning	2008-01-16
- behovsbedömning miljökonsekvenser	2007-10-29
- PM Landskapbild och naturmark	2007-12-04
- PM Trafikberäkning	2007-09-20
- PM VA-utredning	2007-12-10
- PM DP C29/Kolsta Geoteknisk undersökning	2008-03-14
- PM Arkeologisk utredning (KM Rapport 2008:28)	2008-05-22
- PM Detaljerad riskbedömning för detaljplan	2008-11-21
- PM Järnvägens närhet till allmän väg resp. till bebyggelse	2008-10-29
- PM Vattenfalls befintliga elledningar	2008-11-27
- PM TeliaSonera Scanova Access AB befintliga teleledningar	2008-11-27

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Planprocessen – beräknade tider:

- Utställning, januari 2009
- Antagande, augusti 2009

Genomförandetid

Genomförandetiden slutar 15 år efter det att planen vunnit laga kraft.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Luftfartsverket (LFV) ansvarar för plangenomförandet.

LFV är huvudman för allmän plats.

Ansvariga för respektive verksamheter i samband med plangenomförande framgår nedan:

- | | |
|--|--------------------|
| • Vägsystem inkl GC-vägar och parkeringsanläggningar | LFV |
| • Försörjningsanläggningar exkl. el | LFV |
| • Elförsörjning | Vattenfall/LFV |
| • Natur, skog och park | LFV |
| • Brandstation | Sigtuna kommun/LFV |
| • Skola | Sigtuna kommun/LFV |

Exploatören (LFV) ansvarar för beställning av framdragnings VA-, fjärrvärme-, fjärrkylasamt el-, tele- och dataledningar för områdets försörjning. Detsamma gäller nödvändiga tillfartsvägar. LFV ansvarar för skötsel och underhåll av naturområden.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

LFV är för närvarande markägare till all mark inom planområdet. Marken omfattar del av fastigheten Arlanda 2:1 i Sigtuna kommun. Planområdet avses inte bilda egen fastighet.

TEKNISKA FRÅGOR

Det vägsystem som för närvarande betjänar området kommer i huvudsak att bestå och kompletteras vilket säkerställs i detaljplanen. LFV är huvudman för vägsystemet. I det fall det visar sig nödvändigt för att säkerställa framkomligheten för utryckningsfordon skall utfarter på lokalgatan ljusregleras.

Dagvattenhantering avses ske genom avrinning mot befintliga avrinningsområden. Fördröjning sker inom planområde med syfte att maximalflöden inte skall öka. Om verksamheter för vilka risk för spill föreligger förläggs till planområde skall fördröjningsmagasin förses med avstängningslucka för att förhindra utsläpp till kringliggande vattendrag. I det fall dagvattensystem utanför planområdet behöver kompletteras åligger det LFV att teckna avtalsservitut med berörda parter.

Ledningsägare ska kontaktas i god tid före byggstart och för eventuell kabelutsättning, för att säkerställa att mark som skall schaktas eller bebyggas är fri från ledningar. Detta avser även byggnad och anläggningar vilka är upplåtna för teknikutrustning eller liknande installationer. Eventuell ledningsflytt eller annan förändring av befintliga anläggningar utförs av lednings- eller anläggningsägare men bekostas av exploatören. Exploatören skall i anslutning till projekteringen kontakta elleverantören för att säkerställa lämplig lokalisering för och utformning av eventuell ny transformatorstation.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Detaljplanen är upprättad av Stadsbyggnadskontoret. Planhandlingarna har upprättas av LFV genom ansvarig Airport Master Planning Claes Tapper.

Märsta 2009-06-16

Anna-Karin Bergvall
Stadsbyggnadschef

Greger Garnvall
Plan- och bygglovchef