|  |  |
| --- | --- |
| Logo-4-färg-stående-PC--%5bKo | Detaljplan för Sky City syd omfattande del av fastigheten Arlanda 3:1 i Sigtuna kommun, Stockholms län |
|  |
| **Antagandehandling**  |

# GRANSKNINGSUTLÅTANDE

GranskningsförfarandE

Detaljplanen har varit utsänd för granskning från den 15 oktober till den 1 november 2021. Handlingarna har under denna tid funnits uppsatta i kommunhusets entréhall Södergatan 20, Märsta. Planhandlingarna har även visats på www.sigtuna.se/detaljplaner.

INKOMNa yttranden

Skriftliga yttranden har under granskningstiden inkommit enligt nedan.

INKOMNa yttranden

Skriftliga yttranden har under granskningstiden inkommit enligt nedan:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Yttrande utan erinran | Yttrande med synpunkter | Sakägare enligt fastighets-förteckning | Synpunkter som ej tillgodosetts |
| 1. Länsstyrelsen Stockholms län
 |  | x |  | x |
| 1. Lantmäteriet
 |  | x |  |  |
| 1. Trafikverket
 |  | x |  | x |
| 1. Trafikförvaltningen Region Stockholm
 |  | x |  |  |
| 1. Trafik och samhälle Region Uppsala
 |  | x |  |  |
| 1. SMHI
 |  | x |  | x |
| 1. Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB)
 |  | x |  | x |
| 1. Stockholm Exergi
 |  | x |  |  |
| 1. Storebrand
 |  | x |  | x |
| 1. PostNord
 |  | x |  |  |
| 1. Bygg- och miljönämnden
 | x |  |  |  |
| 1. Swedavia AB
 | x |  | x |  |
| 1. Försvarsmakten
 | x |  |  |  |
| 1. Vattenfall Eldistribution AB
 | x |  |  |  |
| 1. E.ON Värme i Stockholm
 | x |  |  |  |

SAMMANFATTNING AV INKOMNA YTTRANDEN med synpunkter

Inkomna yttranden kan läsas i sin helhet på Samhällsbyggnadskontoret.

## Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som rör riksintresse för kommunikation, miljökvalitetsnormer för vatten samt översvämning.

Länsstyrelsen anser att bestämmelsen om godkänd CNS-analys innan bygglov får ges inte säkerställer att riksintresset tillgodoses, då bestämmelsen ställer krav på vidare utredningar efter planens genomförande. Detta bör vara säkerställt inom ramen för planprocessen. Vidare får åtgärder som påtagligt försvårar utnyttjandet eller framtida utbyggnad av Arlandabanan inte vidtas. Länsstyrelsen anser inte att planbestämmelse u1 säkerställer riksintresset, eftersom de ställer krav på ytterligare utredningar efter planprocessen.

Länsstyrelsens synpunkter om miljökvalitetsnormer för vatten kvarstår sedan samrådet. Saknar beskrivning av status och påverkan för den berörda grundvattenförekomsten. Vidare har Länsstyrelsen noterat att redovisning av fördröjningsvolymer skiljer sig mellan plankartan och planbeskrivningen, de ska vara samma. Anser även att schablonvärden inte är applicerbart för planområdet, då platsens förhållanden avviker från det normala.

Länsstyrelsens synpunkter gällande översvämning kvarstår också sedan samrådet. Det är oklart om plankartan är utformad så att gator inte riskerar att svämma över vid skyfall. Länsstyrelsen har även synpunkter på dagvattenutredningen och anser att denna är svår att använda för att bedöma översvämningsrisken, på grund av modelltekniska brister med modellverktyget.

### Kommentar

Riksintresse för kommunikationer (Arlanda flygplats)

Det stämmer som Luftfartsverket och Trafikverket enligt Länsstyrelsen framför att kompletterande information krävs för att ta fram en fullödig CNS-analys.

Om en byggnad innebär störning på flygplatsens kommunikations-, navigations- och övervaknings-utrustning (CNS-utrustning) eller inte beror på saker som eventuella bländade material och dess placering. Bländande material som glas kan bidra till ljus inomhus och arkitektoniskt uttryck och bör därför inte begränsas i detaljplanen. Kommunen har tidigare valt att ta bort bestämmelser om att tak- och fasadbeklädnad inte får utföras med radarstörande material av hänsyn till tydlighetskravet i PBL. Eftersom det inte finns några färdigprojekterade byggnader i detta läge går det inte att göra en komplett CNS-analys.

Luftfartsverket har inte lämnat något formellt granskningsyttrande över detaljplanen. Efterföljande dialog med Luftfartsverket har dock resulterat i en tjänsteanteckning att de bedömer att de utredningar som har gjorts är tillräckliga i detta skede. Denna har bifogats planhandlingarna.

Kommunen instämmer i att CNS-analys om möjligt bör vara säkerställt inom ramen för planprocessen. Kommunens bedömning är dock, till skillnad från bland annat Trafikverkets, att byggnader inte ska behöva vara färdigprojekterade innan detaljplanen antas. Det finns stöd i Plan- och bygglagen (2010:900) 4 kap. 14§ punkt 4 att lov eller startbesked endast får ges under förutsättning att markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom att en skydds- eller säkerhetsåtgärd har vidtagits på tomten. Kommunens bedömning är att bestämmelsen om att bygglov inte får ges innan en CNS-analys inklusive påverkansanalys är utförd uppfyller detta då CNS-analysen ses som en säkerhetsåtgärd. Genom denna bestämmelse bedömer kommunen att riksintresset Arlanda säkerställs, utan att en ny detaljplan behöver tas fram varje gång en ny byggnad ska uppföras inom området.

Detaljplanen påbörjades 2017 och följer Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan, där rådet lyder ”Planbestämmelser bör inte innehålla hänvisningar till andra dokument eller lagar”. Att planen följer de äldre allmänna råden har angetts i planbeskrivningen. Detaljplanen följer alltså inte Boverkets föreskrifter (2020:5) om detaljplan som ska tillämpas på detaljplaner som påbörjas efter den 31 december 2021. Det är i dessa föreskrifter som det anges att planbestämmelser inte får formuleras så att de innehåller hänvisningar till planbeskrivningen, andra handlingar eller författningar. Kommunens bedömning är att planbestämmelse u₁ säkerställer riksintresset.

Riksintresse för kommunikationer (Arlandabanan)

Föreslagen bebyggelse ligger som närmast ca 65 m i sidled från Arlandabanans befintliga spårmitt, där den är som närmast. Detta har förtydligats i planbeskrivningen.

Detaljplanen ska ta hänsyn till riksintresset och inte påtagligt försvåra en framtida spårutbyggnad. Eftersom det i dagsläget inte är beslutat var nya spår ska placeras antas att ny spårtunnel kan komma att ligga öster om befintliga spår, på samma avstånd som mellan befintliga spårtunnlar, ca 15 meter. Detta innebär att vid två nya tunnlar öster om befintliga spår ligger dessa ca 35 m från detaljplanens gräns. Arlandabanans tunnlar hamnar i detta scenario alltså inte under den föreslagna bebyggelsen.

Försörjningstunnlarna under planområdet utgör också ett riksintresse och planbestämmelsen u₁ bedöms av kommunen som det bästa sättet att säkra dessa. Eftersom planen följer Boverkets äldre allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan är det möjligt att hänvisa till andra handlingar.

Sedan granskningen har ett tekniskt PM avseende eventuell påverkan på och eventuell försvårande av möjligheten för riksintresset Arlandabanan att expandera tagits fram. Med anledning av framtagen rapport bedömer kommunen att detaljplanens genomförande inte påtaglitgt försvårar tillkomsten av eventuella nya spår i berget utanför planområdet, även om dessa skulle ligga öster om befintliga spår. Detta eftersom det är flygplatsens försörjningstunnlar som är de dimensionerande på så vis att om man bygger så att dessa inte påverkas, påverkas inte heller eventuella framtida tunnlar längre ner och längre bort.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Status och påverkan för den berörda grundvattenförekomsten har lagts till i dagvattenutredningen. Slutsatsen i utredningen är att eftersom både föroreningshalter och -mängder minskar rejält jämfört med befintlig situation efter införda åtgärder bedöms påverkan på recipient inte innebära att MKN blir svårare att nå. Dimensioneringen är som länsstyrelsen anför baserad på fördröjning men har också kontrollerats med StormTac för att säkerställa att fullgod rening uppnås. En dimensionering efter fördröjning innebär inte nödvändigtvis en dålig rening. För dammar kan så vara fallet, men i detta fall föreslås inte dagvattendammar som lösning

Fördröjningsvolymen i plankartan och planbeskrivningen är nu lika stora. Plankartan har uppdaterats efter utredningarnas slutsatser.

Med tanke på närheten till tidigare utsläppskällor av PFAS har provtagning av jord utförs på 6 provpunkter inom planområdet. Halterna i analyserade jordprover avseende PFAS-föroreningar låg under detektionsgräns i 5 av 6 punkter. En PFAS-förening detekterades i en av provpunkterna. Halten av detta ämne understiger SGI:s preliminära riktvärde för mindre känslig markanvändning med stor marginal. Det preliminära riktvärdet är inte juridiskt bindande. Avsikten är att riktvärdet ska ange en föroreningshalt i mark som inte ger oacceptabla hälsoeffekter eller oacceptabla negativa effekter på miljön. Med tanke på detta bedöms att StormTacs typiska värden för markanvändningen är lämpliga att använda. Kommunen bedömer att genomförande av planen inte orsakar ökade utsläpp av PFOS till recipienten Märstaån.

Översvämningsrisk

För att bedöma eventuella översvämningar i förhållande till framkomligheten på gatorna har en höjdsättning har tagits fram. Höjdsättningen har studerats i Scalgo Live vid ett klimatkompenserat 100-årsregn. Plankartan har försetts med plushöjder för att (vid ett klimatkompenserat 100-årsregn) ytligt kunna avleda vatten till de översvämningsytor i detaljplanens sydöstra del som föreslås i dagvattenutredningen. Syftet med höjdsättningen är att undvika att gatorna översvämmas och blir oframkomliga vid ett skyfall. Med den föreslagna höjdsättningen rinner mindre regnvatten mot tunneln norr om planområdet jämfört med befintlig situation. Samhällsviktiga funktioner bedöms inte påverkas negativt. I övrigt har förtydliganden och korrigeringar gjorts i dagvattenutredningen, med anledning av framförda synpunkter.

## Lantmäterimyndigheten

Lantmäteriet påtalar att endast u-område inte säkerställer ledningarna. För att säkerställa att ledningarna får vara kvar behöver normalt sett ledningsrätt eller servitut upplåtas. Detta är inte beskrivet i genomförandeavsnittet av planbeskrivningen.

Rådgivande synpunkt: framtida bebyggelse bör inte redovisas i plankartan, utan i en illustrationskarta eller i planbeskrivningen.

### Kommentar

Rättigheter för vissa anläggningar som är kritiska för flygplatsens verksamhet bedöms behöva bildas. Avsnittet om detta har förtydligats i planbeskrivningen.

Kommunen har valt att inte flytta på illustrationskartan i detta fall, men tar med sig synpunkten till framtida arbete med andra detaljplaner.

## Trafikverket

Trafikverket anser att detaljplanen har tagits fram i ett för tidigt skede utan intressenter och att planen är för generell för den plats som avses, då luftfarten riskerar att påverkas samt att detaljerade planbestämmelser krävs. Trafikverket delar inte bedömningen att detaljplanen inte bedöms medföra negativ påverkan på riksintresset för kommunikationer. Anser att riksintressepreciseringen för Arlanda från 2021-03-31 måste vara ett underlag för detaljplanens granskningsversion. Ifrågasätter skillnaden mellan procedurhinderytor enligt riksintressepreciseringen och föreslagna bestämmelser i detaljplanen. Menar att LFV bör granska och godkänna sikten från flygledartornet. Anser att tydligare planbestämmelser behövs för att LFV ska kunna ta fram CNS-analys samt att en sådan analys behöver göras av LFV själva. Trafikverket motsätter sig CNS-analys inklusive påverkansanalys i bygglovsskedet och anser att det är i ett för sent skede då lämpligheten ska vara prövad inom planprocessen.

Vidare delar Trafikverket AIABs yttrande om införande av en bestämmelse om förbud mot källarvåningar i området närmast Arlandabanan. Trafikverket saknar även en beskrivning av hur riksintressena för väg E4, E4.65 och väg 273 påverkas av detaljplaneförslaget. Avsaknaden av en trafikanalys som är baserad på basprognos 2040 och hur föreslagna exploateringar påverkar statlig infrastruktur, kvarstår sedan samrådet. Anser att bedömning om detaljplanens påverkan på vägnätets kapacitet inte kan göras utifrån det trafiktekniska PM som hör till detaljplanen. Efterfrågar en komplettering av flygbullerutredningen. Påtalar försämringar för kärnverksamheten i och med genomförandet av detaljplanen, då taxi-remote och parkeringsplatser med tillhörande servicebyggnader behöver flyttas till andra platser.

### Kommentar

Kommunens bedömning är, till skillnad från Trafikverkets, att byggnader inte ska behöva vara färdigprojekterade innan detaljplanen antas. Det finns stöd i Plan- och bygglagen (2010:900) 4 kap. 14§ punkt 4 att lov eller startbesked endast får ges under förutsättning att markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom att en skydds- eller säkerhetsåtgärd har vidtagits på tomten. Kommunens bedömning är att bestämmelsen om att bygglov inte får ges innan en CNS-analys inklusive påverkansanalys är utförd uppfyller detta då CNS-analysen ses som en säkerhetsåtgärd. Genom denna bestämmelse bedömer kommunen att riksintresset Arlanda säkerställs, utan att en ny detaljplan behöver tas fram varje gång en ny byggnad ska uppföras inom området. Kommunen har tidigare valt att ta bort bestämmelser om att tak- och fasadbeklädnad inte får utföras med radarstörande material av hänsyn till tydlighetskravet i PBL.

Kommunen har uppdaterat sin bedömning att detaljplanen inte anses medföra någon negativ påverkan på riksintresset för kommunikationer Arlanda flygplats. Kommunens bedömning är att detaljplanen inte medför någon betydande negativ påverkan.

Riksintressepreciseringen publicerad 2021-03-31 har varit och är ett underlag för detaljplanen. Riksintressepreciseringen för Arlanda flygplats redovisar höjdbegränsning inom flygoperativa procedurytor till 50 meter över havet för planområdet. Höjdbegränsningen för procedurhinderytor ”ska inte ses som gränser som aldrig får genomträngas, men utgör gränser för när det krävs att det genomförs en flyghinderanalys för att kunna få ett besked om eventuell påverkan på flygoperativa procedurer.” (s. 46 i riksintressepreciseringen). ”Beställning av flyghinderanalys sker till Swedavia om planerade objekt bedöms påverka någon av Swedavias flygplatser.” (s. 50 i riksintressepreciseringen). Flyghinderanalys har utförts av Swedavia AB och visade preliminärt att bebyggelsen inte har någon påverkan på utrustning och procedurer som används vid inflygning mm. En fördjupad analys ska göras i varje byggprojekt inför bygglov. Detta behöver ändå göras för att visa eventuell påverkan från byggkranar under byggtiden och görs lämpligen samlat.

Luftfartsverket har inte lämnat något formellt granskningsyttrande över detaljplanen. Efterföljande dialog med Luftfartsverket har dock resulterat i en tjänsteanteckning att de bedömer att de utredningar som har gjorts är tillräckliga i detta skede. Denna har bifogats planhandlingarna.

Om en byggnad innebär störning på flygplatsens kommunikations-, navigations- och övervaknings-utrustning (CNS-utrustning) eller inte beror på saker som eventuella bländade material och dess placering. Bländande material som glas kan bidra till ljus inomhus och arkitektoniskt uttryck och bör därför inte begränsas i detaljplanen. Kommunen har tidigare valt att ta bort bestämmelser om att tak- och fasadbeklädnad inte får utföras med radarstörande material av hänsyn till tydlighetskravet i PBL. Eftersom det inte finns några färdigprojekterade byggnader i detta läge går det inte att göra en komplett CNS-analys.

Kommunen instämmer i att CNS-analys om möjligt bör vara säkerställt inom ramen för planprocessen. Kommunens bedömning är dock, till skillnad från bland annat Trafikverkets, att byggnader inte ska behöva vara färdigprojekterade innan detaljplanen antas. Det finns stöd i Plan- och bygglagen (2010:900) 4 kap. 14§ punkt 4 att lov eller startbesked endast får ges under förutsättning att markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom att en skydds- eller säkerhetsåtgärd har vidtagits på tomten. Kommunens bedömning är att bestämmelsen om att bygglov inte får ges innan en CNS-analys inklusive påverkansanalys är utförd uppfyller detta då CNS-analysen ses som en säkerhetsåtgärd. Genom denna bestämmelse bedömer kommunen att riksintresset Arlanda säkerställs, utan att en ny detaljplan behöver tas fram varje gång en ny byggnad ska uppföras inom området.

Sedan granskningen har ett tekniskt PM avseende eventuell påverkan på och eventuell försvårande av möjligheten för riksintresset Arlandabanan att expandera tagits fram. Med anledning av framtagen rapport bedömer kommunen att detaljplanens genomförande inte påtagligt försvårar tillkomsten av eventuella nya spår i berget utanför planområdet, även om dessa skulle ligga öster om befintliga spår. Detta eftersom det är flygplatsens försörjningstunnlar som är de dimensionerande på så vis att om man bygger så att dessa inte påverkas, påverkas inte heller eventuella framtida tunnlar längre ner och längre bort. Därav finns inget skäl att ha en bestämmelse om förbud mot källarvåningar. Detaljplanen ska inte vara mer detaljerad än nödvändigt och kommunens bedömning är att bestämmelsen inte behövs.

En beskrivning av hur riksintressena för väg E4, E4.65 och väg 273 påverkas av detaljplaneförslaget har lagts till i planbeskrivningen, se s. 13.

Sedan granskningen har ACS övergripande trafikanalys använts som underlag till detaljplanen, för att tillsammans med framtaget PM bedöma påverkan på vägnätet.

Flygbullerutredningen har uppdaterats med de färska beräkningarna för FBN och maxbuller som redovisas i riksintressepreciseringen. De redovisade gränserna har dock endast betydelse för bostäder.

Kommunen noterar påtalade försämringar för kärnverksamheten men bedömer att intresset av att lokalisera centrumverksamheter i direkt närhet till terminalerna är större än intresset av ett stort antal parkeringsplatser och taxi-remote i direkt närhet till terminalerna.

## Trafikförvaltningen Region Stockholm

För att inte omöjliggöra en eventuell framtida förlängning av Roslagsbanan, anser Region Stockholm att det bör reserveras ytor för dubbelspår inklusive riskavstånd samt ytor för stationsläge med dubbelspår. Vidare menar regionen att en ny lokal spårlinje mellan Arlanda - Märsta kan innebära en kostnadsdrivande risk, i och med behov av ytterligare spår och plattform i Sky City samt behov av ny spårdepå i Märsta. Kopplingen till Märsta via planområdet för Arlanda 4, 5 och 6 kan genomföras med mer kapacitetsstarka busslinjer. Viktigt att ta höjd för rätt kapacitet i bussterminalen för hållplatslägen inom Arlanda Terminalen. Regionen saknar en övergripande beskrivning över busstrafiken och hur linjenätet påverkas av planförslaget, samt beskrivning om hur en busstrafikering via planområdets huvudgata skulle gå vidare mot terminalerna. Anser att en redovisning av var hållplatser på huvudgatan kan placeras vid behov bör tillkomma, samt att detaljplaneprojektet bör stämma av med övrig planering inom Arlanda att planförslaget inte omöjliggör för en framtidssäkrad bussterminal och rationell kollektivtrafik. Regionen har även nya riktlinjer angående körfältsbredd samt breddökningar för frizoner mot gatuparkering och fasta hinder. Kantstensparkering bör minimeras.

### Kommentar

Planområdets avgränsning ger plats för ett trafikområde nordost om plangränsen för in- och utfartsvägar samt en eventuell framtida Roslagsbana på bro på en nivå över vägarna. Planförslaget medger ett byggnadsfritt område minst 64 m. Roslagsbanan föreslås placeras i mitten av det byggnadsfria området med möjlighet att få direkt in-gång till plan 2 i terminal 4.

Framtida kollektivtrafik mellan Arlanda och Märsta behöver inte nödvändigtvis ske genom spårbunden trafik.

Kapacitet i bussterminalen för hållplatslägen ligger utanför detaljplaneprojektet. Trafiken till terminalerna påverkas marginellt av utbyggnaden enligt planförslaget utan är mer beroende av den allmänna trafikutvecklingen kring terminal 5. Swedavia AB har därför planer på en breddning av infartsvägen och ett kollektivtrafikfält för att säkerställa framkomligheten för bussar.

Det är möjligt att anlägga busshållplatser även på huvudgatan genom planområdet om behov uppstår.

## Trafik och samhälle Region Uppsala

Region Uppsala anser att kollektivtrafikens hållplatser bör placeras så nära terminalbyggnaderna som möjligt. Regionbusslinje 801 och 806 trafikerar strax utanför planområdet och fyller en viktig funktion för arbetspendlare samt besökare till Arlanda.

### Kommentar

Busshållplatser till och från terminaler är prioriterade och detaljplanens avgränsning är bestämd så att angöring till terminal kan utvecklas. Terminalangöring ligger utanför detaljplanen.

## SMHI

SMHI saknar information om hur mycket regn i mm som antas falla under ett 100-årsregn samt vilken varaktighet regnet har. SMHI menar att det inte framgår om 100-årsregnet har klimatanpassats för framtida klimat med en klimatfaktor. Analyserna i dagvattenutredningen baseras på ett 100-årsregn som faller på 30 minuter, vilket motsvarar 44 mm, regnmängden har multiplicerats med klimatfaktor 1,2. Det saknas referens om varifrån 44 mm på 30 minuter som ett 100-årsregn kommer, samt på klimatfaktorn. SMHI rekommenderar att det även utförs analys av konsekvenser av ett 200- och 500-årsregn, med tanke på det forskningsetablerade sambandet mellan skyfall och klimatförändringar. Vidare förutsätter SMHI att de blir informerade om bygget påverkar de observationer som görs från väderstationen på Arlanda, samt att påverkan i sådana fall åtgärdas av Swedavia, som äger och driver väderstationen.

### Kommentar

Justering av dagvattenutredningen har genomförts. Regnmängd 56 mm har använts för att motsvara ett klimatkompenserat 100-årsregn med 30 minuters varaktighet. Klimatfaktor 1,25 har använts.

Analys av konsekvenser av 200- och 500-årsregn görs inte inom ramen av denna detaljplan. I denna och andra detaljplaner bedömer kommunen att bedömning av 100-årsregn är tillräckligt sett till ev. översvämning av samhällsviktig verksamhet samt säkerhet. Kommunen tar med sig synpunkten till kommande planprocesser och kommer att överväga att göra en analys av detta över ett större område på Arlanda.

Genomförande av detaljplanen bedöms inte påverka observationer som görs från väderstationen.

## AIAB

AIAB anser att utformningen av planen inte tillgodoser riksintressena enligt 3 och 4 kap. miljöbalken då planförslaget inte säkerställer Arlandabanans framtida utbyggnadsmöjlighet. Menar att en bestämmelse som förbjuder byggandet av källarvåningar under ett visst djup inom området närmast Arlandabanan är nödvändig för att säkerställa Arlandabanans. Anser att det skydd som gäller för Swedavias egna försörjningstunnlar och som ligger till grund för planförslaget är otillräckligt.

I planbeskrivningen anges att motivet till bestämmelsen [u1] är att det krävs mer detaljerat underlag, t.ex. projekteringshandlingar, för att kunna ta ställning till om och hur planerad bebyggelse påverkar tunnlarna och vilka eventuella åtgärder som krävs för att minimera påverkan. Påtalar osäkra förhållanden som kräver försiktighet vid framtagande av detaljplanen för att säkerställa att riksintressena erhåller ett ändamålsenligt skydd över tid. Anser det inkorrekt att nyttjandet av riksintresset Arlandabanan inklusive framtida utbyggnadsmöjligheter inte försvåras av detaljplanen. Menar att de specifika förhållandena på platsen och behovet av skydd för riksintressen motiverar att källarvåningar regleras genom ett uttryckligt förbud i enlighet med AIAB:s förslag. Som Länsstyrelsen anfört i sitt samrådsyttrande 2019-11-11 kan planen komma att upphävas om osäkerhet eller risker kopplade till bl.a. säkerhetsaspekter, transporter och markföroreningar kvarstår vid ett antagande.

### Kommentar

Sedan granskningen har ett tekniskt PM avseende eventuell påverkan på och eventuell försvårande av möjligheten för riksintresset Arlandabanan att expandera tagits fram. Med anledning av framtagen rapport bedömer kommunen att detaljplanens genomförande inte påtagligt försvårar tillkomsten av eventuella nya spår i berget utanför planområdet, även om dessa skulle ligga öster om befintliga spår. Detta eftersom det är flygplatsens försörjningstunnlar som är de dimensionerande på så vis att om man bygger så att dessa inte påverkas, påverkas inte heller eventuella framtida tunnlar längre ner och längre bort. Därav finns inget skäl att ha en bestämmelse om förbud mot källarvåningar. Detaljplanen ska inte vara mer detaljerad än nödvändigt och kommunens bedömning är att bestämmelsen inte behövs.

Kommunen har uppdaterat sin bedömning att detaljplanen inte anses medföra någon negativ påverkan på riksintresset för kommunikationer Arlanda flygplats. Kommunens bedömning är att detaljplanen inte medför någon betydande negativ påverkan.

Kommunens bedömning är, till skillnad från Trafikverkets, att byggnader inte ska behöva vara färdigprojekterade innan detaljplanen antas.

## Stockholm Exergi

Befintliga fjärrvärmeledningar inom fastigheten måste beaktas.

### Kommentar

Ledningsägare ska kontaktas i god tid före byggstart och för eventuell kabelutsättning för att säkerställas att mark som ska 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 anläggningsägaren men bekostas av exploatören. I de fall befintliga ledningar eller anläggningar måste omläggas med anledning av plangenomförandet regleras ansvar och finansiering för utförande i regel i särskilda avtal mellan fastighetsägare och ledningsägare/anläggningsägare.

## Storebrand

Storebrand anger att efterfrågan av fler hotellrum på Arlanda bedöms vara ytterst begränsad, mot bakgrund av Covid-19 samt givet det utbud som idag finns på flygplatsområdet. Påtalar att antalet flygresor har minskat markant och att flygresandets framtid är oviss. Anser att förslaget till ny detaljplan inte bör godkänna ytterligare utveckling och byggnation av hotell, då det bedöms påverka befintliga hotellrörelser mycket negativt. Om kommunen går vidare med en detaljplan som tillåter nybyggnation och utveckling av fler hotell, begär Storebrand en utredning som visar att befintlig hotellmarknad inte påverkas negativt av detta. Menar att ytterligare hotell på flygplatsområdet leder till fler hotellfastigheter med låga nyttjandegrader, vilket är ett ineffektivt nyttjande av marken i fråga och allmänna resurser.

### Kommentar

Bebyggelsen ska kunna inrymma service och verksamheter som är till nytta för flygplatsen men även verksamheter som kan dra nytta av närheten till den internationella resandeknutpunkt som flygplatsen utgör. Planbestämmelse C tillåter många användningsområden utöver hotell och någon bestämmelse eller reglering som syftar till att hindra utveckling av hotellverksamhet kommer inte att göras.

## PostNord

PostNord anger att post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området.

### Kommentar

Uppsättning av postlådor ska stämmas av med PostNord i vanlig ordning. Med tanke på att Swedavia är fastighetsägare vid planens antagande uppmanas Swedavia planera för att kommande fastighetsägare samlar postlådor på ett ändamålsenligt sätt.

SamhällSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE

Sedan granskningen har kommunen ändrat e-bestämmelsen från andel i procent till antal kvadratmeter. Detta innebär ingen förändring i sak men det tydligare vad som gäller.

Plankartan har ändrats i sydöstra hörnet med mer allmän plats. Detta för att ligga i linje med tänkt utformning enligt tidigare framtagen illustrationsplan. Kommunen bedömer i och med det enskilda huvudmannaskapet att det inte är någon större skillnad mellan tidigare planerad och nu föreslagen markanvändning i området, då det går från kvartersmark till allmän plats med enskilt huvudmannaskap.

Sedan granskningen har kommunen lagt till två punkter om gestaltning, som är hämtade från Swedavias gestaltningsprogram.

Upplysning om biotopskyddade alléträd på plankartan och en beskrivning av dessa i planbeskrivningen har lagts till.

SYNPUNKTER SOM EJ TILLGODOSETTS under planprocessen

Kommunen har inte tillgodosett länsstyrelsens och Trafikverkets synpunkt om att påverkan på CNS-utrustning bör vara säkerställt inom ramen för planprocessen. Kommunen har valt att fortsatt ha kvar bestämmelsen om att godkänd CNS-analys ska genomföras innan bygglov får ges. Eftersom det inte finns några färdigprojekterade byggnader i detta läge går det inte att göra en komplett CNS-analys. Kommunens bedömning är att detta bör göras inför bygglov.

Sedan granskningen har ett tekniskt PM avseende eventuell påverkan på och eventuell försvårande av möjligheten för riksintresset Arlandabanan att expandera tagits fram. Med anledning av framtagen rapport bedömer kommunen att detaljplanens genomförande inte påtagligt försvårar tillkomsten av eventuella nya spår i berget utanför planområdet, även om dessa skulle ligga öster om befintliga spår. Detta eftersom det är flygplatsens försörjningstunnlar som är de dimensionerande på så vis att om man bygger så att dessa inte påverkas, påverkas inte heller eventuella framtida tunnlar längre ner och längre bort. Därav finns inget skäl att ha en bestämmelse om förbud mot källarvåningar. Detaljplanen ska inte vara mer detaljerad än nödvändigt och kommunens bedömning är att bestämmelsen inte behövs.

Kommunens bedömning är att planbestämmelse u₁ säkerställer riksintresset, till skillnad från länsstyrelsen. Kommunen anser att utredningar efter planprocessen är den metod som på bästa sätt säkerställer försörjningstunnlarna. Eftersom planen följer Boverkets äldre allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan är det möjligt att hänvisa till andra handlingar.

Kommunen anser till skillnad från länsstyrelsen att schablonvärden kan användas för att beräkna föroreningshalter från området, då prover tagits som visar på att förhållandena inte avviker från det normala.

Kommunen anser till skillnad från länsstyrelsen att den använda modellen för att bedöma översvämningsrisken kan användas. En höjdsättning har tagits fram för att bedöma den ytliga avrinningen efter exploatering.

Storebrands synpunkt om att ifall kommunen går vidare med en detaljplan som tillåter nybyggnation och utveckling av fler hotell, begär Storebrand en utredning som visar att befintlig hotellmarknad inte påverkas negativt av detta, har inte tillgodosetts. Planbestämmelse C tillåter många användningsområden utöver hotell.

Analys av konsekvenser av 200- och 500-årsregn enligt SMHI:s rekommendation görs inte inom ramen av denna detaljplan.

medverkande i projektet

Detaljplanen är upprättad av samhällsbyggnadskontoret, i samarbete med BAU, Byrån för Arkitektur och Urbanism. Plankonsult hos BAU: Cecilia Ekeroth.

Märsta 2022-12-09

Anna Dahlberg Niklas Aldén

Planchef Planarkitekt