

Antagandehandling

Detaljplan för **Cargo City**, södra fraktområdet, vid Arlanda flygplats inom del av Arlanda 2:1 och Måby 2:8 i Sigtuna kommun, Stockholms län.

PLANBESKRIVNING

Planhandlingar

- Plankarta med bestämmelser
- Översiktskarta
- Illustrationskarta
- Perspektivbild
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning

Utredningar

- Arkeologisk utredning
- Fastighetsförteckning
- Riskanalys flygverksamhet
- Riskanalys farligt gods
- Miljökvalitetsnormen
- Geologisk PM
- Järnväg - förstudie förslagshandling
- Teknisk utredning
- Designmanual

Planens syfte och huvuddrag

Ett fraktområde för omlastning mellan flygfrakt och marktransport, här kallat "Cargo City", planeras inom de södra delarna av Arlanda flygplatsområde. Denna plan reglerar tillkomsten av fraktområdet. Området avses inrymma fraktverksamheter som i dag till viss del är lokaliserade till andra delar av flygplatsområdet.

Terminalbyggnad för fraktföretaget DHL är redan uppförd med tidsbegränsat bygglov i avvaktan på detaljplanläggning.

Lokaliseringen av Cargo City har under lång tid diskuterats mellan Luftfartsverket (LFV) och Sigtuna kommun. Inför beslut om förslaget läge har hänsyn tagits till bl.a. tillgänglighet, miljö, säkerhet, ekonomi och resursutnyttjande.

Plandata

Lägesbeskrivning

Planområdet är beläget c:a 1 km söder om flygplatsens terminalanläggningar, mellan huvudbanan 01L-19R och den tredje banan och norr om "Nybyggets trafikplats". Området gränsar i öster till väg E4.65 och i söder till väg 905. I väster gränsar området till område för flygplatsdrift samt "Ramp Syd" inom airside och i norr till "Ramp Rudolf" inom "airside"*.

* airside avser inhägnat flygplatsområde, främst rampytor (rangerytor för flygplan), för vilka särskilda säkerhetsregler, BCL (Bestämmelser för Civil Luftfart), gäller.

Areal

Planområdet omfattar cirka 78 ha.

Markägförhållanden

Marken ägs av LFV. Planområdet skall ej bilda egen fastighet.

Tidigare ställningstaganden

Översiktliga planer

I "Översiktsplan 2002 för Sigtuna kommun" antagen av kommunfullmäktige 2002-06-13 är marken avsatt som flygplatsområde och planerat arbetsområde.

I "Arlanda Stad, Handlingsprogram – Områdesplan April-87", antagen av kommunfullmäktige 1987-04-03 är marken avsedd för flygoperativ eller annan flygplatsanknuten verksamhet. Denna områdesplan har inte PBL-status.

Luftfartsverket har inom det interna arbetet med projektet "Utvecklingsplan Arlanda" funnit det aktuella läget för fraktområdet vara lämpligt.

Planerad utveckling av fraktområdet strider inte mot de intentioner som hittills framkommit i det för tillfället vilande arbetet med fördjupning av översiktsplan (FÖP) för Arlanda flygplats och Arlandastad.

Detaljplaner

För området gäller : Detaljplan för Flygbränsledepå vid Arlanda inom del av Arlanda 2;1 och Måby 2:8 i Sigtuna kommun, nr 203, fastställd 2000-06-15, laga kraft 2000-07-19 samt Detaljplan för järnväg till Arlanda, del inom flygplatsen, nr 192, fastställd 1997-04-24, laga kraft 1997-05-28. Dessa detaljplaner har till sitt innehåll i berörda delar inarbetats i nu aktuellt detaljplaneförslag, och säkerställs härigenom inom föreliggande detaljplaneområde.

Kommunala beslut i övrigt:

Kommunstyrelsen har 2002-03-11 § 24 beslutat om detaljplaneläggning med normalt planförfarande för Cargo City.

Planområdet gränsar i öster och söder till Vägverkets arbetsplan för "Nybyggets Trafikplats" inklusive väg E4.65, 273, 905, m.fl. vägar fastställd 99-05-28.

Program inför planarbetet har inte ansetts erforderligt eftersom projektet har stöd i kommunens översiktsplan.

Miljökonsekvenser

Luftfartsverket har en uttalad policy, att nya anläggningars påverkan på den yttre miljön under driftskedet skall hållas på en så rimligt låg nivå som möjligt.

För att kunna använda området för tänkt ändamål har marken under hand nivellerats för att anpassas i höjd till omgivande system av rangerytor för flygplanen.

Utredning angående kvävedioxid och bensen är utförd av SLB-analys september 2002.

Utredningen visar att miljö kvalitetsnormen för dessa klaras för alla beräkningsåren 2001, 2006 och 2015.

Förutsättningar och förändringar

Natur

- **Mark och vegetation**

Tillkommande anläggningar blir belägna på en del av ett större höjddparti. Detta område är nu under kraftig markomdaning. Marken grovt terrasseras och anpassas till tomtplatsernas planerade höjd cirka + 29 meter. Tomtplatser samt tillfartsvägar, trafik- och parkeringsytor ligger på mark som praktiskt taget saknar befintlig vegetation.

Mellan E4.65 - Nybyggets trafikplats och planområdet finns ett smalt skogsparti.

Skogspartiet skall vårdas och kompletteras med skog så att ett sammanhängande naturområde väster om E4.65 vid Arlanda flygplats huvudtillfart kan vidmakthållas och utvecklas och ges i planen beteckningen "naturområde".

Området sköts av LFV. Naturvärdena beaktas i planbestämmelserna. Planområdet i övrigt gränsar till mark där vegetation i stort sett saknas.

- **Geotekniska förhållanden**

Marken inom planområdet består i huvudsak av morän och ytligt berg med inslag av mindre lerpartier. Grundförhållandena inom tomtplatsen bedöms som lämpliga för tänkt verksamhet och består av berg eller utgrävt och återfyllt berg.

Geoteknisk PM har upprättats av J&W 99-10-15 på uppdrag av LFV samt av Swedpower 99-04-23 på uppdrag av AFAB.

- **Fornlämningar**

Arkeologisk utredning för "Arlanda flygplats-Tredje landningsbanan" har på uppdrag av Luftfartsverket utförts av Riksantikvarieämbetet betecknad "UV Stockholm, Rapport 1996: 102". Aktuellt planområde ligger inom detta utredningsområde. I planområdets sydligaste del finns en stenåldersboplats registrerad (RAÄ nr 185 objekt nr 5).

Arkeologisk utredning för "Brista bränslemottagning" har på uppdrag av A-flygbränslehantering AB, utförts av Riksantikvarieämbetet betecknad "UV mitt, Rapport 2002:10"

Utredningen har utförts med anledning av planerad bränsleledning mellan Märsta och Arlanda. Även i denna utredning berörs ovan nämnda stenåldersboplatser. Arkeologisk undersökning kommer att utföras för aktuella områden.

Bebyggelseområden

Bakgrund

I dag finns inom Arlanda flygplats fraktområden med gamla byggnader, som på sikt skall ersättas av ny bebyggelse inom Cargo City. Maxkapacitet har snart uppnåtts. En prognos för utveckling av internationell flygfrakt (utförd av Boeing) visar en ökning av 5-7% årligen de närmaste 20 åren. Detta gäller även för Arlanda flygplats.

Ett nybildat företag, Nordic Airport Properties, ägs till lika delar av LFV Holding AB och Airis. Airis är ett företag som är specialiserat på att äga fastigheter på flygplatser och är inom denna verksamhet världens största privata fastighetsägare.

Luftfartsverket är markägare och marken upplåts till företaget genom arrendeavtal.

Den aktuella planen medger planerade utbyggnader för Cargo City. En byggnad med en sammanlagd våningsyta av cirka 3000 m² har tidigare uppförts för fraktföretaget DHL.

I framtida utbyggnadsetapper planeras ytterligare kontors- och terminalbyggnader med en sammanlagd våningsyta av cirka 150 000 m². De ingående enheternas tänkta funktioner och lägen framgår av bifogad illustration.

”Designmanual för Arlanda fraktområde” har på uppdrag av LFV upprättats av arkitektkontoret FHM augusti 2002. Här framgår övergripande idéer om gestaltning av fraktområdet.

Fraktområdet ligger med sina befintliga byggnader för flygbränsledepå (AFAB) c:a 90 meter från väg E4.65 och med tomtytan cirka 7 meter högre än denna vägs nivå. Tomtytorna för övriga bebyggelseområden ligger i sina lägre delar cirka 3 meter högre än väg E4.65.

- **Arbetsplatser**

De nya fraktterminalerna kommer att erbjuda sina kunder och anställda funktionella lokaler. Berörd personal arbetar redan till viss del inom olika delar av flygplatsområdet. För personalens trivsel och avkoppling planeras olika grönytor i anslutning till kontorsbyggnader. En förutsättning för etablering av byggnader för kontor och service är att dessa skall ha direkta anknytningar till flygplatsens verksamheter.

Anläggningarna som planeras bli bland de modernaste i Europa, kommer att erbjuda en effektiv hantering av fraktgods och även stå för ett högt utvecklat miljö- och säkerhetstänkande.

Flygbränsledepåns trafikangöring flyttas från västra delen till fördelaktigare läge i södra delen. Den planerade lokalgatan och kommande bebyggelse bedöms inte försämra arbetsmiljön för depåns personal.

Fullt utbyggt kommer Cargo City att ge plats för 3000 - 4000 arbetande.

Allmänheten skall ha tillträde till området bl a för att kunna hämta och lämna paket och

besöka tullen.

- Offentlig och kommersiell service

Arlanda flygplats cirka 1 km norr om området erbjuder ett rikt utbud av tjänster som butiker, restauranger, post, bank, läkare, m.m.

Centrala Märsta, cirka 5 km väster om området samt Eurostop, cirka 3 km söder om området, erbjuder ett rikhaltigt utbud av offentlig och kommersiell service.

Arlanda flygplats

Arlanda flygplats är landets huvudflygplats. Flygplatsens nyttjande och expansion, liksom direktanknutna anläggningar, är av riksintresse enligt Miljöbalken, vilket innebär att flygplatsen skall skyddas mot åtgärder som försvårar flygplatsverksamheten.

Detaljplanarbetet sker med full insikt om de miljöstörningar området kommer att utsättas för samt de begränsningar, som av flygoperativa skäl måste gälla. Med hänsyn härtill skall krav inte ställas på förändringar i flygtrafikens bedrivande, utan förekommande problem och krav skall omhändertas genom byggnadstekniska och andra åtgärder. Ansvaret för sådana åtgärder åvilar den, som etablerar sig i området och bevakas på gängse sätt vid bygglovprövningen.

För att säkerställa flygplatsens framtida funktion måste bebyggelsen inom planområdet således följa de krav på särskilda åtgärder avseende buller, luftföroreningar, belysning, säkerhet m.m., som angivits under rubriken störningar samt i planbestämmelserna. Härtill kommer de höjdrestriktioner, som flygtrafiken ställer.

LFV:s interna utredningar ger vid handen att planerade byggnader och verksamheter inte kommer att störa eller störas beträffande buller, vibrationer, navigationsutrustning, magnetiska eller elektroniska fält.

Arlandabanan

Även järnvägen inom flygplatsområdet med tunnlar är av riksintresse som en integrerad del av landets stombjörnväg. Arlandabanan skall skyddas mot åtgärder som kan äventyra järnvägsanläggningens funktion, fortbestånd och utveckling.

Påbjuden bärighet för befintliga järnvägstunnlar, bilaga till planbestämmelser.

Dimensionering av tunnlar, både bergtunnlar och betongtunnlar har utgått från dels befintlig bebyggelse, dels från Luftfartsverkets förslag till fortsatt utveckling av flygplatsen, allt i överensstämmelse med Luftfartsverkets promemoria "Generell Lastförutsättning, 1995-05-22". Påbjuden bärighet som skall vidmakthållas beräknad för ytlast har angivits på karta "Arlandabanan-Byggteknik samt utdrag ur belastningsutredning" (sidan 7 i denna beskrivning).

Uppfyllnad av mark på respektive schakt intill betongtunnlar förutsätter ett utförande enligt nedan beskrivna metoder.

Metod I. Eventuell framtida uppfyllnad utförs med sprängsten med tunghet 17 kN/m³. Uppfyllnaden utförs med jämn front på hela områdets bredd så att ensidigt jordtryck ej uppstår. Uppfyllnaden förutsätts ske från norr och söderut. Annat material än sprängsten kan användas om belastningen på tunneln blir likvärdig eller mindre.

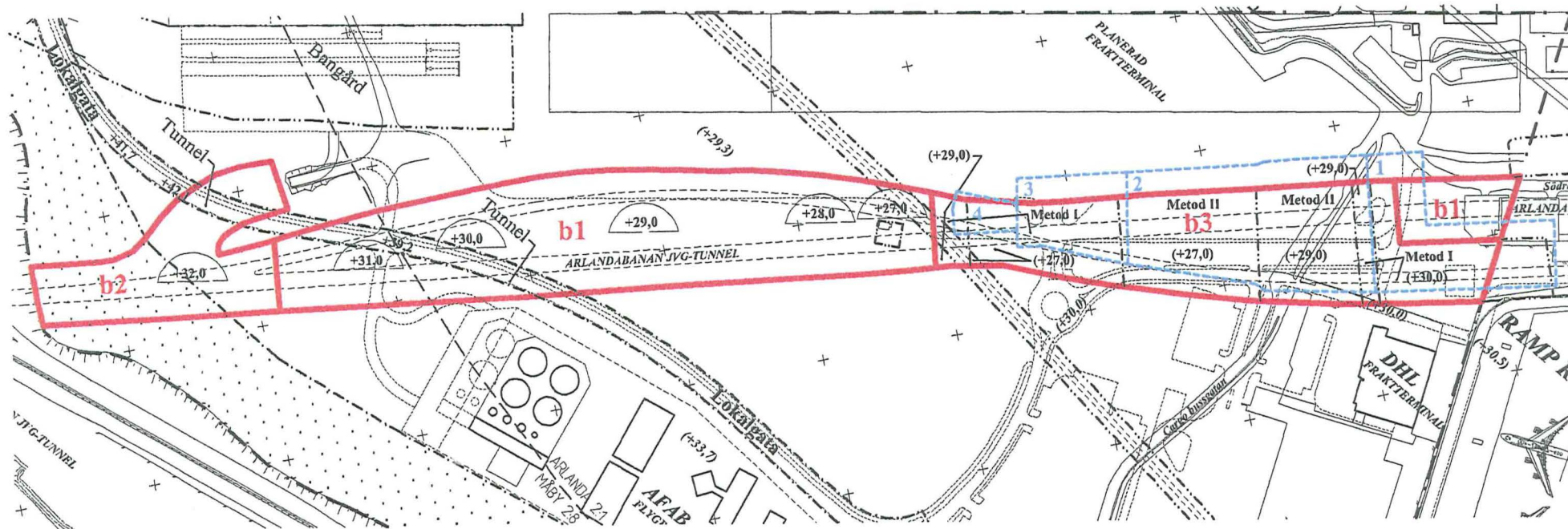
Metod II. Eventuell framtida uppfyllnad utförs med sprängsten med tunghet 17 kN/m³ över hela ytan i lager med en tjocklek av högst 1 meter. Annat material än sprängsten kan användas om belastningen på tunneln blir likvärdig eller mindre.

En eventuell schakt djupare än 1 meter, inom område 1, 3 och 4 utföres så att någon ensidig minskning av jordtrycket inte uppkommer. För schaktning djupare än 1 meter i område 2 erfordras särskild utredning. Områdesindelning framgår av kartbild sidan 7 "Arlandabanan – Byggteknik samt utdrag ur belastningsutredning".

Om marken ovanför tunnelarna skall belastas eller avschaktas måste detta föregås av en noggrann kontrollberäkning. Därvid skall för varje enskilt fall utvärderas om den tänkta lasten kräver förstärkningsåtgärder och/eller avvaxlingar, vilket ankommer på exploitören att utföra.

Allmänt gäller att eventuell utvidgning av flygplatsen förutsätter på vissa ställen en ned-schaktning av marken. För att bibehålla en tillräcklig bergtäckning över tunneln har en lägsta schaktningsnivå angivits i planbestämmelserna.

Angivna ytlaster avser karakteristiskt lastvärde ($Y=1$) med tillämpning enligt Boverkets konstruktionsregler BKR 94. Följande fördelning gäller: b1, b2, b3 70 % permanent last, 30 % variabel last.



Arlandabanan: Byggt teknik samt utdrag ur belastningsutredning

Cargo City, södra fraktområdet, Arlanda flygplats
skala ca. 1:4000, (originalformat A4)

Befintliga tunnlar och andra anläggningar under mark är byggda för att tåla följande belastning, även efter eventuell avschaktning:

- Dels befintlig mark med pågående markanvändning.
- Dels befintlig mark med en uppfyllnad av berg- och jordmassor till angiven höjd över nollplanet.
- Dels uppfyllnad enligt metod I - II (sidan 6)
- Dels en tillkommande last från hus, väg eller dylikt enligt nedanstående.

- b1** ytlast 600 kN/m² (60 ton/m²) utöver befintlig mark och markanvändning.
- b2** ytlast 300 kN/m² (30 ton/m²) utöver befintlig mark och markanvändning. För last närmare tunnelmynning än 10 meter skall särskild utredning göras.
- b3** ytlast 40 kN/m² (4 ton/m²) av byggnad/anläggning 1 m under markytan utöver befintlig mark med uppfyllnad. Motsvarande krav gäller även vid nybyggnationer av tunnlar och anläggningar under mark.

Metod I Metod II

områdesgräns för belastningsfall **b1**, **b2** resp. **b3**
områdesgräns för ev. schakt djupare än 1 meter inom område 1, 2, 3 resp. 4
Eventuell framtida uppfyllnad.

Denna sida är en bilaga till planbestämmelserna.

"BEFINTLIG MARK" OCH
"PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING"
AVSER FÖRHÅLLET 1997-04-24

Övrigt

3 nödutgångar från järnvägstunnlar säkerställs i planen (beteckning x 1). Nödutgångar innefattar även befintliga körramper upp till markplan, för den norra och den södra utgången.

Skyddsrum

Planområdet är beläget inom skyddsrumsort. Skyddsrum skall anordnas inom fraktområdet.

Gator och trafik

Arlanda flygplats är i ett starkt expansionsskede och vare sig det allmänna eller interna vägsystemet har utbyggt till sin slutliga form.

Området trafikmatas för närvarande från Måby trafikplats / väg 905.

Planområdet kommer att trafikmatas via ny lokalgata, som sträcker sig genom området och som ansluter till det allmänna vägnätet - väg 905 och E4 - via cirkulationsplatsen vid Måby trafikplats.

Allmän kollektivtrafik och allmän gång- och cykeltrafik ges i planen möjlighet att fortsätta genom området från den punkt där lokalgatan slutar. I områdets östra del ansluter denna trafik till befintlig vägbro, över inhägnad airsideväg från flygbränsledepån, vidare till befintlig väg parallell med airsideväg och E4.65 norrut mot terminalbyggnaderna för trafikflyget. En framtida anslutning österut, bland annat mot utvecklingsområde vid Benstocken, möjliggörs via en planerad vägbro över E4.65 avsedd för allmän kollektivtrafik och allmän gång- och cykeltrafik.

Gångavstånd till planerade busshållplatser bedöms bli cirka 200 meter.

Personalens privatbilar hänvisas till särskilt iordningställda parkeringsplatser.

Möjliga järnvägslösningar för godstransporter till flygplatsen framgår av Banverkets utredning BRÖT PM 1/2002 daterat 2002-06-03. De tre huvudalternativen har gemensam anslutningspunkt till planområdet enligt föreliggande planförslag. Samma utredning berör översiktligt frågor om persontrafik med pendeltåg, dels via "Återspåret" (UA:1) dels som en kombination med fraktspår (UA:2). Framtida järnvägslösningar ingår även i arbetet med fördjupning av översiktsplan (FÖP). Dessutom har Stockholmsberedningen regeringens uppdrag att föreslå insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län. I detta arbete kommer marktransporter till och från Arlanda naturligen att ingå. Kommittén ska också verka för förbättrade transportmöjligheter mellan Stockholm och övriga Mälardalen. En lägesrapport ska lämnas i mitten av mars månad 2003.

Under en övergångstid kan en tillfällig omlastningsstation järnväg / lastbil för gods till flygplatsen bli aktuell utanför planområdet, vilket framgår av Banverkets utredning BRÖT PM 9/2002 daterad 2002-10-11.

Befintlig tillfällig transportväg till flygbränsledepån från väg 905 ersätts av lokalgata i denna detaljplan. Lämplig lokalisering av mottagningsstation vid Brista för flygbränsle vid järnväg, med distribution via pipeline till flygbränsledepån, är för nuvarande under prövning genom pågående detaljplanläggning. Dessutom har Stockholmsberedningen regeringens uppdrag att föreslå insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län. I detta arbete kommer

marktransporter till och från Arlanda naturligen att ingå. Kommittén ska också verka för förbättrade transportmöjligheter mellan Stockholm och övriga Mälardalen. En lägesrapport ska lämnas i mitten av mars månad 2003.

Störningar

Planområdet är beläget under bullermatta från Arlanda flygplats med flygbuller överstigande FBN 65 dBA. Buller från flygtrafiken från bana 01L-19R kommer att dominera anläggningen.

För de planerade verksamheterna inom området ställs inga speciella krav på utomhusmiljön i de regler och normer som är tillämpliga (trafikbullerutredningens betänkande SOU 1974:6 och SOU 1975:56 om vägtrafikbuller respektive flygbuller).

För kontorslokaler gäller att bullernivån ej får överskrida 45 dBA. Detta krav kan uppfyllas genom ljudisolering av byggnadens klimathölje, tunga konstruktioner, flerskiktsfönster, ljuddämpande vädringsluckor och uteluftsdon etc. Verksamheter vid fraktkomplex medför inga speciella störningar för kontorslokaler.

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 kontor anordnas så, att eventuella föroreningar i luften kan omhändertas.

Med hänsyn till befintliga navigerings- och inflygningssystem måste belysning och ytskikt på hus utföras så, att störningar på dessa systems operativa funktioner inte uppkommer. Detta regleras genom planbestämmelserna.

Enligt radonutredning för Sigtuna kommun betecknas området som "normalriskområde", vilket inte kräver extraordinära grundläggningssätt.

Risikanalys med hänsyn till flygverksamheten

Luftfartsverket uppdrog under 2002 till NLR (national Aerospace Laboratory) i Holland att genomföra en riskanalys för flygplatsen med omgivning. Analysen fokuserar på risker för 3:e man dvs. närboende och arbetande i anslutning till flygplatsen. Analysen föreligger i slutrapport NLR-CR-2003-042-PT-2.

Indata i analysen har varit Arlanda flygplats tillståndsgivna operationsmönster med 3-banor i drift, och därtill kopplade uppgifter om flygvägar, flygplanstyper och hjälpmedel för start och landning m.m. Vidare har befintliga befolkningsdata inhämtats samt framräknats en framtida befolkning inom planområdet.

Risikanalysen har utförts genom användandet av en probabilistisk modell där risken värderas utifrån sannolikheten att en flygolycka inträffar. Risken beror av var olyckan i så fall sannolikt inträffar och vilka konsekvenser olyckan bedöms få. Analys har skett av "individrisk" och "samhällsrisk".

Stockholm-Arlanda flygplats är belägen i ett förhållandevis glest befolkat område. Samhällsrisken är direkt beroende av mängden människor på en viss plats och därmed sannolikheten för att en katastrof kan inträffa.

För Cargo City skulle samhällsriskerna i det värsta scenariot uppgå till ca en på tiotusen att en grupp på som mest 40 personer skulle omkomma i en flygrelaterad olycka.

Balansen mellan risk och nytta skiljer sig mellan olika typer av riskkällor. En flygplats utgör en relativt stor risk för samhället. I gengäld ger flygplatsen stora fördelar för samhället. De erbjudna fördelarna ska vara i balans med den beräknade samhällsriskerna.

Värderingen av riskanalysen vad gäller planområdet är att föreslagen markanvändning i planen kan accepteras. Närheten till själva flygplatsen för de flygplatsanknutna verksamheterna är av så stort värde att det uppväger den framräknade sannolikheten av att en flygolycka skulle inträffa. Dock har det bedömts lämpligt att inom område F₂ lägga ut en begränsning av markanvändningen beroende på lokaliseringen, sett ur individrisksynpunkt.

Resultatet av riskanalysen ingår även i arbetet med fördjupning av översiktsplan (FÖP) för Arlanda flygplats och Arlandastad.

Farligt gods

Bedömning av risker för farligt godsolyckor och skyddsavstånd har utförts av Agrenius ingenjörbyrå AB daterad 2002-09-16. Inga speciella problem framstår vid ett plangenomförande. Dock skall Länsstyrelsens rekommendationer angående avstånd mellan flygbränslecisterners invallning och terminalbyggnad om minst 40 meter samt mellan byggnad och transportled för farligt gods om minst 25 meter, särskilt uppmärksammas vid bygglovsprövning.

Teknisk försörjning

- Vatten och avlopp
Området skall anslutas till LFV:s VA-nät vilket i sin tur är anslutet till kommunens VA-nät.

Dagvatten från trafik- och parkeringsytor leds via oljeavskiljare till befintlig dagvattentunnel som mynnar i Märstaån och slutligen i Mälaren. Dagvatten från byggnadstak och hårdgjorda ytor, där risk för föroreningar ej förekommer, avleds huvudsakligen direkt till befintlig dagvattentunnel.

- Energi
Anläggningen skall anslutas till LFV:s el- och fjärrvärmesystem.
- Brandvattenförsörjning är säkerställd genom anslutning till LFV:s system med lågreservoar.

Administrativa frågor

Fastighetsförteckning har upprättats av Lantmäterimyndigheten daterad 2002-11-19.

Medverkande tjänstemän

Planhandlingarna har framtagits av arkitektkontoret Fråne Hederus Malmström med Bengt Jerström, Sigtunaarkitekter AB som projektledare. Från Stadsbyggnadskontoret har deltagit Anna-Karin Bergvall, William Viklund, Greger Garnvall och Stig Nordahl samt från Miljö- och hälsoskyddskontoret Greger Svensson.

Märsta 20 maj 2003


Anna-Karin Bergvall
Stadsbyggnadschef


Stig Nordahl
Planingenjör

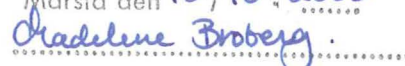
Tillhör KOMMUNFULLMÄKTIGES

beslut 2003-09-04 § 98


Sekreterare

Kopians likhet med originalet
intygas.

Märsta den 10/10 2003


Madeline Broberg

Antagandehandling

Detaljplan för **Cargo City**, södra fraktområdet, vid Arlanda flygplats inom del av Arlanda 2:1 och Måby 2.8 i Sigtuna kommun, Stockholms län.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Organisatoriska frågor

Tidplan

Antagande beräknas ske i fullmäktige juni 2003

Genomförandetid

Planens genomförandetid har satts till 15 år från den dag planen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Luftfartsverket (LFV) ansvarar för plangenomförandet, och är huvudman för lokalgata.

Avtal

VA-försörjning sker via avtal genom anslutning till LFV:s VA-nät, vilket i sin tur är anslutet till kommunens allmänna nät.

Fraktterminalen försörjs med el, fjärrvärme och hydrantsystem via avtal med LFV.

LFV ombesörjer framdragnings- av VA-, fjärrvärme- och hydrantsystem samt el-, tele- och dataledningar för områdets försörjning och svarar för utbyggnad, drift och underhåll av dessa ledningar. Detsamma gäller lokalgata samt nödvändiga tillfartsvägar.

Inom planområdet har upplåtelse av mark för järnvägstunnlar, med tillhörande faciliteter, skett till A-Banan Projekt AB.

Belastningsutredning skall göras vid exploatering ovan mark för att säkerställa skyddet för järnvägstunnlarna.

Fastighetsrättsliga frågor

LFV är för närvarande markägare till all mark inom planområdet. Marken omfattar delar av fastigheterna Arlanda 2:1 och Måby 2:8 i Sigtuna kommun och skall ej bilda egen fastighet.

Tekniska frågor

Den väg som för närvarande ansluter området mot 905 och E4 skall ersättas av blivande lokalgata vilken säkerställs i detaljplanen. Plats för funktionell vändningsmöjlighet förutsätts iordningställas på kvartersmark för trafiken på lokalgatan vid dess avslutning norrut.

En förstudie med tre huvudalternativ angående "Järnväg till Frakt- och Postterminalen på Arlanda Flygplats" har utförts av Banverket (BRÖT PM1/2002) daterad 2002-06-03.

Huvudmannaskap

Verksamheter med sina huvudmän framgår enligt nedan:

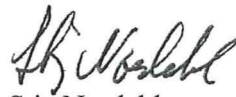
Järnväg Banverket
 Arlandabanan- tunnel A-banan Projekt AB (A-train)
 Genomfart väg 905..... Vägverket
 Lokalgata..... Luftfartsverket

Medverkande tjänstemän

Planhandlingarna har framtagits av arkitektkontoret Fråne Hederus Malmström med Bengt Jerström, Sigtunaarkitekter AB som projektledare. Från Stadsbyggnadskontoret har deltagit Anna-Karin Bergvall, William Viklund, Greger Garnvall och Stig Nordahl samt från Miljö- och hälsoskyddskontoret Greger Svensson.

Märsta 20 maj 2003


 Anna-Karin Bergvall
 Stadsbyggnadschef


 Stig Nordahl
 Planingenjör

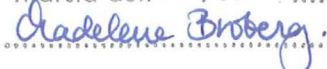
Tillhör KOMMUNFULLMÄKTIGES

beslut 2003-09-04 § 93


 Sekreterare

Kopians likhet med originalet
 intygas.

Märsta den 10/10 2003


 Adeline Broberg