

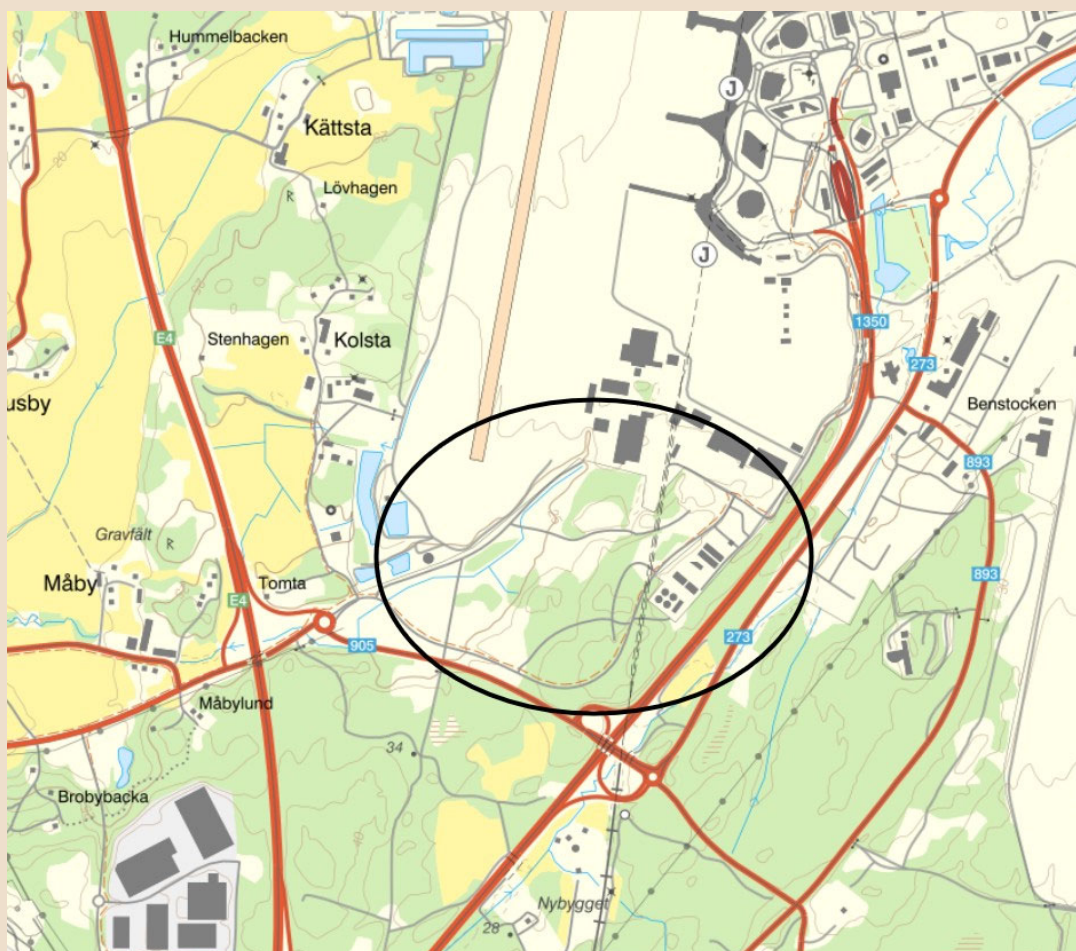


**Sigtuna
kommun**

Antagandehandling

Planändring av detaljplan 221 för Cargo City

Omfattande fastigheterna Arlanda 3:2, 3:4, 3:5 m.fl. i Sigtuna kommun, Stockholms län



INNEHÅLL

Inledning	3
Planändringens syfte	3
Beskrivning av planändringen	3
Genomförandetid	3
Allmän plats	3
Kvartersmark	4
Motiv till detaljplanens regleringar	6
Planens avgränsning	6
Användningsbestämmelser	6
Egenskapsbestämmelser	6
Upplysning	8
Markmiljö	8
Genomförandefrågor	9
Fastighetsrättsliga frågor	9
Tekniska åtgärder	9
Ekonomiska frågor	9
Planeringsunderlag	10
Kommunala	10
Detaljplan	10
Grundkarta	10
Översiktsplan	10
Undersökning enligt 6 kap. 6 § miljöbalken (1998:808)	10
Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan	10
Beslut	12
Utredningar	12
Regionala	13
Planeringsförutsättningar	13
Kommunala	13
Planändringens konsekvenser	14
Konsekvenser för miljö	14
Konsekvenser för människors hälsa och säkerhet	16
Konsekvenser för sociala frågor	16
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken	16
Konsekvenser för trafik	16
Mellankommunala frågor	17



INLEDNING

Planändringens syfte

Huvudsyftet med planändringen är att möjliggöra bygglov för byggnader med användningen flygtrafik, logistik, verksamheter, och tekniska anläggningar som enligt den ursprungliga planbeskrivningen var tänkta att rymmas inom flygplatsområdet. Planändringen ska också korrigera lägen av användningsgränser för lokalgatan så att de överensstämmer med byggd gata och framtida behov av kollektivtrafik.

Beskrivning av planändringen

Ändring av detaljplan DPL 221 består av denna handling samt tillhörande plankarta.

Övergripande gestaltningsidé

Övergripande gestaltningsidé beskrivs i syftet till detaljplanen.

Vid ändring av detaljplan görs inte någon fullständig lämplighets- och lokaliseringsprövning. Prövningen ska enbart omfatta den eller de planbestämmelser som läggs till, justeras eller tas bort. Ändringen i en detaljplan kan göras om ändringen är förenlig med planens syfte, med övriga bestämmelser och i övrigt inte innebär någon betydande olägenhet.

Varför detaljplanen behövs

I samband med att detaljplan 221 antogs reglerades området som flygplatsområde. Bestämmelsen är otydlig och gör det svårt ge bygglov för logistik, verksamheter tekniska anläggningar som inte har direkt kontakt med airside.

Nya regler kring säkerhetsgräns mellan airside och landside har tillkommit och innebär att säkerhetsgränsen inte får ske i byggnad, utan ska ske utomhus, vilket även motiverar att en ändring av detaljplan 221 behövs.

Genomförandetid

Genomförandetiden för DPL 221 har passerat. Genomförandetiden för ändringen av detaljplanen är 5 år från det datum planen vinner laga kraft. (PBL 4 kap 21 §).

Allmän plats

Gällande planbestämmelser T1, T2 och T3 är platser som utgör förbindelsepunkter för allmän kollektivtrafik samt allmän gång- och cykeltrafik saknar egenskapsgränser och är svårtydda. Därför har vägarna som redan är byggda och förbinder dessa punkter planlagts som lokalgata.

Lokalgatans placering i DPL 221 överensstämmer inte med verklig gatas placering vilket innebär problem vid eventuella framtida fastighetsbildningar. Gränsernas placering för lokalgata har uppdaterats så att de överensstämmer med lokalgatans faktiska läge, se bild 1. De tunna orangea linjerna visar lokalgatans placering i ursprungsplanen, ovanpå ortofoto. Fraktvägen utgör lokalgatan. Detta är en justering på som mest ca 25 m i sidled.

Huvudmannaskap

Sigtuna kommun är inte huvudman för allmän plats inom detaljplanen. Planen har enskilt huvudmannaskap sedan tidigare och flygplatsområdet föreslås fortsatt ha en enhetlig förvaltning med Swedavia som huvudman.



Bild 1 Befintliga gränser för lokalgatan visas med tunna orange linjer på ortofoto med vägens verkliga placering.

Kvartersmark

I samband med att gällande detaljplan antogs planlades området som flygplatsområde, F1. I illustrationsplanen för befintlig plan beskrivs att även övriga verksamheter bör ingå i detta, men det ingår inte i bestämmelsen. Bestämmelsen är otydlig och innebär snävare markanvändning än intentionen med planen och gör det svårt att ge bygglov för logistik, verksamheter och tekniska anläggningar som inte har direkt kontakt med flygplatsen.

Planens syfte är att möjliggöra för användningen flygtrafik, logistik, verksamheter och tekniska anläggningar som enligt den ursprungliga planbeskrivningen var tänkta att rymmas inom flygplatsområdet.

Befintligt

Fastighetsindelning

Fastigheterna ägs idag av Swedavia AB och privata fastighetsägare. Planområdet omfattar fastigheterna Arlanda 2:3, del av 3:1, 3:2, 3:3, 3:4, 3:5

Varför ändring av detaljplan valts

Ändring av detaljplan har valts eftersom det är den ursprungliga detaljplanens intentioner som ska möjliggöras.

Gällande planbestämmelse reglerar markanvändningen i berört område till F1, flygplatsområde. Avsikten med den ursprungliga planens syfte bevaras.

Ändring av detaljplan medger också att justeringar av administrativ karaktär kan göras som t.ex. begränsning av ytlast som i den gällande detaljplanen hänvisade till dokument som inte är planbestämmelser.

Sigtuna kommun har beslutat att ändringsplaner som sker på äldre detaljplaner som inte är digitaliserade ska digitaliseras i sin helhet, även om endast delar av planen ändras. Det sker i enlighet med tydlighetskravet från Boverket.

Ärendeinformation

I detta avsnitt presenteras samlad ärendeinformation för detaljplanen:

- Kommunens namn: Sigtuna kommun
- Formellt namn: Planändring av 221 för Cargo City, omfattande fastigheterna Arlanda 3:2, 3:4, 3:5 mfl samt del av Arlanda 3:1, Sigtuna kommun.
- Diarienummer. KS/2025:92
- Detaljplanen påbörjades 10 september 2024
- Lagakraft-datum: planen har inte vunnit laga kraft ännu

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott beslutade 10 september 2024 §28 att ge samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att genom planläggning pröva förutsättningarna för kvartersmark omfattande del av fastigheten Arlanda 3:1, 3:5 med flera.

Delegationsbeslut om samråd togs 10 februari 2025 av samhällsbyggnadschef Peter Andersson. Samråd skedde mellan 12 februari och 5 mars 2025. Sju yttranden inkom och alla synpunkter har tillgodosetts.

Delegationsbeslut om granskning togs av tf samhällsbyggnadschef Åsa Aalto. Granskning skedde mellan 16 januari och 9 februari 2026. Fem yttranden inkom och alla synpunkter utom ett har tillgodosetts. Alla yttranden i samråd och granskning är sammanfattade och kommenterade i ett granskningsutlåtande.

Planförslaget har tagits fram genom samarbete med flera kompetenser från Sigtuna kommun samt kompetenser från BAU, Byrån för Arkitektur och Urbanism. Ansvarig planarkitekt för handlingarna har varit Elenor Lennartsson.

Samlad ärendeinformation för detaljplanen som ändras:

- Planid: 221
- Detaljplanens namn: Detaljplan för Cargo City, Södra fraktområdet vid Arlanda flygplats inom del av Arlanda 2:1 mfl i Sigtuna kommun. Stockholms län
- Diarienummer. 3/02:Ö
- Laga kraft-datum: 2003-10-09

MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR

Planens avgränsning

Avgränsningen av planområdet har gjorts utifrån att ändra DPL 221 där det är nödvändigt att få tydligare och bredare användningsbestämmelser, justerade gränser och komplettering av bestämmelser för Arlandabanan.

I övrigt gäller detaljplanens ursprungliga innehåll, dock - där så är möjligt - tolkat för att anpassas till Boverkets gällande planbestämmelsekatalog.

Då det endast kan finnas en gällande detaljplan för ett och samma geografiska område har kommunen valt att genomföra denna ändring av detaljplan 221 genom att anta en ny detaljplan med de bestämmelser som ska gälla.

Användningsbestämmelser

Linjer i plan 221 har tolkats och förts in digitalt i denna planändring. På så sätt förtydligas planen och innehållet är det samma.

Användningsbestämmelsen F1, flygplatsområde i detaljplan 221 ändras till fyra bestämmelser:

F	Flygtrafik	Flygverksamhet med kompletterande handel och service till resenärer. Även komplement till verksamheten flygtrafik ingår i användningen.
J ₁	Logistik	För att möjliggöra logistik inom området
J ₂	Lager	För att möjliggöra lager inom området
Z	Verksamheter	För att möjliggöra verkstäder och service kopplat till lager och logistik samt flygtrafik
E	Tekniska anläggningar	För att möjliggöra tekniska anläggningar för flygplatsens och planområdets drift och försörjning, t.ex. el och VA

Planändringen innebär att markanvändningens bestämmelse justeras för att möjliggöra en bredare användning samtidigt med mindre justeringar i form av rättelser. Ändringen av detaljplanen bedöms möjliggöra det som var intentionen med den ursprungliga planen, d.v.s. att man kan utveckla Arlanda Cargo City till en anläggning som möjliggör effektiv hantering av flygfrakt och generell logistikverksamhet så det blir en dynamisk plats med infrastruktur för import, export och distribution av varor.

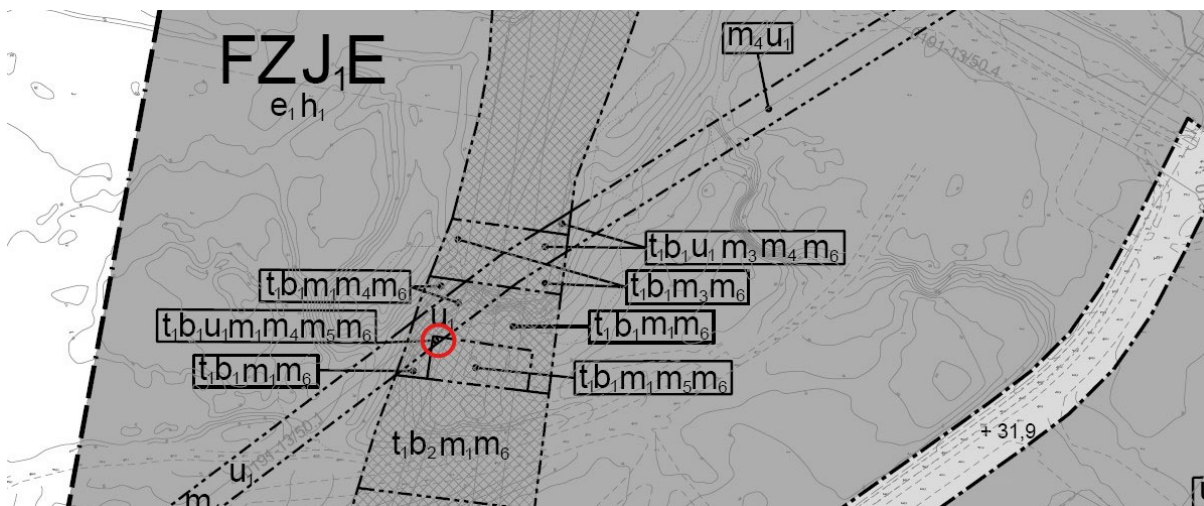
Gata	Lokalgata, marken upplåten för allmän fordonstrafik samt gång- och cykeltrafik.
------	---

Intentionen med bestämmelserna T1, T2 och T3, att möjliggöra kollektivtrafik genom planområdet, säkerställs genom lokalgata. Området för lokalgata på plankartan justeras efter byggd gatas verkliga läge och breddas för att möjliggöra för cykelväg och kollektivtrafik.

Egenskapsbestämmelser

Med denna planändring tydliggörs att utförandebestämmelserna som rör Arlandabanans järnvägstunnel under planområdet gäller som planbestämmelser. Dessa bestämmelser saknades delvis på plankartan för detaljplan 221 men beskrevs i planbeskrivningen såsom gällande bestämmelser. Detta görs för att tydliggöra att de är planbestämmelser i detaljplan 221 som ändras.

Markerad triangel i bild 2 har i detaljplan 221 inte haft några egenskapsbestämmelser inom egenskapsområdet. Detta har förtydligats i samband med planändringen men avser inte en ändring av gällande detaljplan utan ett förtydligande.



Skydd mot störning

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 (se rubrik Upplysning på plankarta), dels en tillkommande last från hus, väg eller dylikt enligt nedanstående.

m1	Ytlast	Ytlast 600 kN/m ² (60 ton/m ²) utöver befintlig mark och markanvändning
m2	Ytlast	Ytlast 300 kN/m ² (30 ton/m ²) utöver befintlig mark och markanvändning närmare tunnelmynning
m3	Ytlast	Ytlast 40 kN/m ² (4 ton/m ²) av byggnader/anläggning en meter under markytan utöver befintlig mark och markuppfyllnad. Motsvarande krav gäller även vid nybyggnationer och anläggningar under mark.

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.

Höjder i plankartan

Höjdangivelserna i detaljplan 221 har omvandlats från RH00 till RH2000 och anpassas till det officiella höjdsystemet för Sverige. Konsekvensen är att höjderna i DP 221 behöver justerats uppåt med 0,574 meter. Då detaljeringsgraden i höjdsättningen är med en decimal har uppräknings av höjdangivelserna avrundats till 0,6.

Symboler för lägsta schaktningsnivå har ersatts med beteckningar enligt nedan. Höjderna har omräknats från höjdsysten RH00 till RH2000.

- b1 Lägsta schaktningsnivå är 27.6 meter över nollplanet.
- b2 Lägsta schaktningsnivå är 28.6 meter över nollplanet.
- b3 Lägsta schaktningsnivå är 29.6 meter över nollplanet.
- b4 Lägsta schaktningsnivå är 30.6 meter över nollplanet.
- b5 Lägsta schaktningsnivå är 31.6 meter över nollplanet.
- b6 Lägsta schaktningsnivå är 32.6 meter över nollplanet.

Upplysning

Syrabildande bergarter

Inom Arlandaområdet föreligger risk för naturligt förekommande förorening i berg av syrabildande bergarter och arsenikhaltiga mineral. Sådana bergarter kan utgöra ett problem med utlakning av surt vatten med förhöjda metallhalter som följd om det inte hanteras på korrekt sätt. Efter markavtäckning och inför eventuell sprängning krävs ytterligare undersökningar av mineralog eller motsvarande kompetens för att klargöra om bergmassorna går att återanvända eller kräver skyddsåtgärder och anmälan till tillsynsmyndighet.

Markmiljö

Baserat på okulär inspektion av markytan, historiska data och provtagning av mark som utförts 2025 bedöms marken inom undersökningsområdet huvudsakligen bestå av överskottsmassor med en mindre andel byggnadsrester. Inga metallhalter har påträffats som överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM). Ett analyserat prov uppvisade dock en arsenikhalt som överstiger riktvärdet för känslig markanvändning (KM). Analysresultaten visar även att låga halter av polycykliska aromatiska kolväten (PAH) förekommer i ett av de två analyserade jordproverna, men dessa halter överskrider inte riktvärdena för känslig markanvändning. Ett av de två prover som analyserats avseende PCB uppvisade halter av PCB-7 som överskrider riktvärdet för känslig markanvändning. Övriga analyserade parametrar enligt Naturvårdsverkets lista över generella riktvärden för förorenad mark, inklusive PFAS, har påvisat halter under laboratoriets rapporteringsgräns.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Fastighetsrättsliga frågor

Förändrad fastighetsindelning

Ingen fastighetsreglering är nödvändig med anledning av detaljplanen. Däremot kan marken senare komma att delas upp i två eller flera fastigheter beroende på framtida verksamheters behov.

Rättigheter

Inga rättigheter i form av servitut eller liknande bedöms behöva bildas i och med detaljplanen.

Tekniska åtgärder

Inför att sprängning kan ske ska berget friläggas och ytkartering utföras, eventuellt kompletterad med kärnborrprov eller motsvarande metod med likvärdig eller högre precision, för att klargöra om det finns gångbergarter innehållande sulfid eller arsenik. Om så är fallet ska anmälan till tillsynsmyndighet ske och skyddsåtgärder vidtas så att dessa massor skiljs från övrigt entreprenadberg.

Ekonomiska frågor

Planavgift

Detaljplanearbetet har bekostats med plankostnadsavtal varav en detaljplaneavgift inte ska tas ut i samband med bygglov.

Drift vatten och avlopp

VA-ledningar kommer att och anslutas till Swedavia ABs VA-nät, vilket i sin tur är anslutet till kommunens VA-nät. Spillvatten kopplas till det kommunala nätet vid Måby och leds vidare till Käppalaverket.

Swedavia AB ansvarar för utbyggnad och drift fram till eventuell tomtgräns. Inom tomtgräns ansvarar fastighetsägaren för utbyggnad och drift av VA-ledningar.

PLANERINGSUNDERLAG

Kommunala

För området gäller detaljplan för Cargo City, omfattande fastigheterna Arlanda 2:3, del av 3:1, 3:2, 3:3, 3:4, 3:5 lagakraftvunnen 2003-10-16 med en genomförandetid på 15 år. Genomförandetiden gick ut år 2018.

Planuppdraget bedöms förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande samt är inte av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse. Planändringen innebär ingen utökning av den befintliga byggrätten och bedöms därmed inte innebära sådan betydande påverkan på miljön som fordrar en miljöbedömning enligt PBL eller strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken. Planarbetet bedöms vara lämpligt enligt 2 kap. PBL och kunna bedrivas med standardförfarande.

Vid ändring av detaljplan görs inte någon fullständig lämplighets- och lokaliseringsprövning. Prövningen ska enbart omfatta den eller de planbestämmelser som läggs till, justeras eller tas bort. Ändringen i en detaljplan kan göras om ändringen är förenlig med planens syfte, med övriga bestämmelser och i övrigt inte innebär någon betydande olägenhet

Detaljplan

Detaljplan 221 för Cargo City, laga kraft 9 oktober 2003

Grundkarta

Grundkartan är ajourhållen inom planområdet av samhällsbyggnadskontoret intill 9 december 2025.

Översiktsplan

- Digital översiktsplan 2022, Sigtuna kommun (sigtuna.se) antagen 19 maj 2022
- Översiktsplan 2022, Sigtuna kommun (pdf-version i SEPlan), antagen 19 maj 2022
- Länsstyrelsens granskningsyttrande över Översiktsplan 2022, Sigtuna kommun (pdf-version i SEPlan), 21 februari 2022
- Hållbarhetskonskvensbeskrivning Översiktsplan 2022, Sigtuna kommun (pdf-version i SEPlan), antagen 19 maj 2022

Undersökning enligt 6 kap. 6 § miljöbalken (1998:808)

- Undersökning om betydande miljöpåverkan, upprättad 26 november 2024

Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan

Planändringen antas inte innebära betydande miljöpåverkan.

Planuppdraget bedöms förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande samt är inte av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse. Planändringen innebär inte heller någon utökning av den befintliga byggrätten.

Ändringsplanen medför att nya typer av verksamheter som ingår i användningarna logistik, verksamheter och tekniska anläggningar kan anläggas inom området och inte endast saker som ingår i nuvarande bestämmelse: flygtrafik. Exploateringsgrad och de miljöeffekter exploateringen medför i form, storlek och driftförhållanden eller genom att fördela resurser bedöms inte förändras.

Utmärkande egenskaper för verksamheterna är större logistikbyggnader med lastbilstrafik.

Lokaliseringen bedöms lämplig för planerad verksamhet såsom t.ex. flygmatshantering i direkt anslutning till Arlanda.

Möjliga miljöeffekters typ och utmärkande egenskaper är för både befintlig och föreslagen planändring sammanfattat:

- Liten möjlighet till skogsmark i området. Negativt för skyddsvärda arter knutna till skog.
- Utsiktsplats, grönområden och stråk riskerar att försvinna. Liten möjlighet att uppnå högt värde enligt Botryggt 2030.
- Området är utsatt från buller från flyg, utsläpp, vibration och luftföroreningar. Ökar vid exploatering.
- Hårdgjorda ytor bidrar till ökad risk för värmeböljor och översvämning. Ökar vid exploatering.
- Olycksrisken vid flygolycka finns. Större effekt efter exploatering.
- Miljökvalitetsnormer för Märstaån uppnås inte idag då ån är påverkad av föroreningar, PFAS och arsenik. Risk för ytterligare föroreningar ökar vid exploatering.
- Klimatpåverkan ökar vid mer transport till och från platsen samt ökning av flygtrafik som har en negativ påverkan på miljö, hälsa och klimat. Detta är något som ökar vid utbyggnaden av Arlanda flygplats i stort.
- Utveckling av Arlanda bidrar till utsläpp från flyg och marktransporter, både partiklar och koldioxid. Andra eventuella föroreningar, PFAS, PAH, kan påverka miljön om de finns i marken inom planområdet när exploatering påbörjas.
- Det har funnits en tidigare tipp i början på 70-talet som är överväxt under 90-talet enligt kartor på platsen, se röd markering i karta nedan. Risk att skadliga ämnen finns.



- Om området innehåller höga halter av föroreningar och sulfidberg så kan detta påverka människor negativt då Märstaån går ut i Mälaren där dricksvatten tas. Även Ströms grundvattentäkt och vattenskyddsområde kan påverkas vid utlakning av arsenik och sulfid.

Planen bedöms, om den utformas rätt, kunna ha betydelse för miljöeffekter i genomförandet av andra planer eller program, då dagvattendammar inom planområdet bedöms kunna ha betydelse för att rena

vatten från övriga delar av Arlanda. Detta innebär en positiv påverkan jämfört med nuvarande plan, men bedöms inte vara betydande.

Med anledning av ovanstående bedöms planen jämfört med nollalternativet, befintlig plan, inte innebära betydande miljöpåverkan.

Befintlig plan innebär dock i sig risk för miljöpåverkan. Planen bedöms därför endast lämplig att genomföra om de sannolika miljöeffekterna avhjälpas. För att ändringsplanen ska innebära lämplig markanvändning och bidra till att uppnå miljö kvalitetsnormer krävs följande:

- att utredning om området innehåller arsenik/sulfidberg tas fram och att hänsyn till detta tas i utformningen av planen. (Alternativt att sprängning förbjuds eller att provtagning behöver ske innan masshantering om sprängning tillåts),
- att provtagning för möjliga miljöfarliga ämnen utförs, exempelvis PFAS och PAH, och att hänsyn till detta tas i utformningen av planen.
- att det som i ortofoto från 1965 ser ut som en tidigare tipp provtas, och att hänsyn till detta tas i utformningen av planen.
- Att provtagning för miljöfarliga ämnen sker av de upplag som finns i området idag.
- Att riktad artinventering tas fram och områden med möjlighet att bevara hotade arter planläggs som naturområden,
- Att hänsyn tas till sociala värden såsom utsiktsplats, promenadstråk samt rekreation i området. Planen ska också försöka uppnå Botryggt 2030 i så hög utsträckning som möjligt, för de som kommer att arbeta i verksamhetsområdet.
- Att dagvattenutredning tas fram, med hänsyn till föroreningar, skyfallsproblematik och miljö kvalitetsnormer, och att hänsyn till detta tas i utformningen av planen.

Om detta görs får planen en positiv påverkan, då risker för människors hälsa och miljön kan minskas. De sannolika negativa miljöeffekterna som är möjliga enligt gällande plan kan då avhjälpas, vilket talar mot att det finns risk för betydande miljöpåverkan.

Planändringen möjliggör inte att planområdet tas i anspråk av användning som kräver en miljökonsekvensbeskrivning i enlighet med 4 kap. 34 § PBL.

Det särskilda beslutet om betydande miljöpåverkan enligt Plan- och bygglagen (2010:900) 5 kap 11 a § har fattats i samband med beslutet om samråd som en egen beslutspunkt. För att komma åt beslutet, se länk nedan under rubriken Beslut.

Beslut

Här listas de kommunala besluten som fattats om detaljplanen.

- Beslut om planbesked med planuppdrag, KSSBU § 28, den 10 september 2024 ([infoga länk](#))
- Beslut om samråd, samhällsbyggnadschef den 10 februari 2025 ([infoga länk](#))
- Beslut om granskning, planchef den 8 januari 2026 ([infoga länk](#))

Utredningar

Undersökning om betydande miljöpåverkan, 2024-11-26.

Dagvatten- och skyfallsutredning, Niras 2025-09-22.

Miljöteknisk provtagning, Geosyntec 2025-09-17

Rapport Artförekomst Groddjur, Mark&Miljö 2025-11-24

Rapport Artförekomst Utter, Mark&Miljö 2025-11-24

Rapport Artförekomst Fågel, Mark&Miljö 2025-11-24

Rapport Artförekomst Kärleväxter, Mark&Miljö 2025-11-24

Artskyddsutredning, Calluna 2026-02-10

Regionala

Regionplan

- Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFS 2050, antagen november 2019

Planeringsförutsättningar

Kommunala

Detaljplan

För området gäller detaljplan för Cargo City, omfattande fastigheterna Arlanda 2:3, del av 3:1, 3:2, 3:3, 3:4, 3:5 lagakraftvunnen 2003-10-16 med en genomförandetid på 15 år. Genomförandetiden gick ut år 2018.

Planbesked

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott beslutade 10 september 2024 §28 att ge samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att genom planläggning pröva förutsättningarna för planändring av 221 Cargo City, omfattande fastigheterna Arlanda 3:2, 3:4, 3:5 m.fl. samt del av Arlanda 3:1. I planbeskedet angavs att planläggningen ska möjliggöra för logistik och lager som inte har direkt koppling till flygsidan på rullbana 1.

Översiktsplan

Området anges i översiktsplanen som en del av Stockholm - Arlanda Airport. Planuppdraget bedöms förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande.

PLANÄNDRINGENS KONSEKVENSER

Konsekvenser för miljö

Ställningstagande 4 kap. 22 b § plan- och bygglagen (2010:900)

Utifrån undersökning om betydande miljöpåverkan anser Stadsbyggnadskontoret att den föreslagna exploateringen, enligt kriterier till bilaga 4 i MKB-förordningen och enligt PBL, inte kan anses utgöra en betydande miljöpåverkan. Med anledning av det inte någon fortsatt miljöbedömning, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, enligt 6 kap 11 § (1998:808) MB, upprättats.

Dagvatten

Flödena i den befintliga dagvattentunneln från Halmsjöbäcken till Märstaån och vidare till Mälaren kommer inte påverkas negativt av ändrad användning

Konsekvensen av exploateringen är att dagvattenflöden och föroreningstransport ökar jämfört med idag.

För att säkerställa tillräcklig fördröjning av dagvattnet enligt kommunens riktlinjer krävs en fördröjningsvolym på 4 500 m³ inom planområdet vid ett 20-årsregn.

Det beräknas behövas ca 10–11 000 m³ fördröjning vid ett 100-årsregn för att kompensera för de lågpunkter som byggs bort vid planerad exploatering. Den största lågpunkten ligger i planområdets nordvästra delar och hårbärgerar ca 9 000 m³ vid ett klimatanpassat 100-årsregn. Inom det området föreslås att en torrdamm anläggs motsvarande ca 5 000 m³ samt att befintlig parkering strax norr om lågpunkten vid behov kan nyttjas då den torra dammen överbelastas. Vid extrema regntillfällen ska den torra dammen avtappas kontrollerat mot Halmsjöbäcken. Det bör säkerställas att det finns en brukbar skyfallsled väster om lågpunkten, även utanför planområdet. Det finns en extra fördröjningsvolym i föreslagna nedsänkta grönytor som också kan nyttjas vid extrema regn.

Om dessa genomförs kan exploateringen ske med en hållbar hantering av dagvatten och skyfall, utan att försämra vattenkvaliteten i Halmsjöbäcken eller Märstaån, och utan att försvåra möjligheten att nå gällande miljökvalitetsnormer.

Markföroreningar

Planområdet tangeras av två tidigare deponier för massor. Den ena, som användes på 60-talet, i sydvästra hörnet av planområdet och den senare längs mitten av västra planområdesgränsen. Den yngre användes under mitten av 10-talet och avslutades av länsstyrelsen 2024 utan att några markföroreningar detekterats vid provtagning.

Swedavia har låtit utföra en förstudie för området som genom mark, berg och vattenprover visar att:

Föroreningsnivån i undersökta medier inte bedöms innebära ett hinder för planerad exploatering. Det förefaller inte vara någon skillnad i föroreningssituation mellan nu provtagen fyllning och naturlig jord. Ingen tjärasfalt har påvisats inom de provtagna ytorna. Området är därför inte att betrakta som ett förorenat område.

Inga avhjälpande åtgärder bedöms krävas för att göra marken lämplig för den planerade markanvändningen. Urschaktade massor vid markarbeten bedöms utifrån föroreningssynpunkt kunna återanvändas inom området.

Provtagningar av möjligt sulfidbärande berg har utförts. Bergprovtagningen har visat att fast berg inom undersökningsområdet inte innehåller höga sulfid- eller metallhalter. Inför att sprängning ska ske ska berget friläggas och ytkartering utföras, eventuellt kompletterad med kärnborrprov eller motsvarande metod med likvärdig eller högre precision, för att klargöra om det finns gångbergarter innehållande

sulfid eller arsenik. Om så är fallet ska anmälan till tillsynsmyndighet ske och skyddsåtgärder vidtas så att dessa massor skiljs från övrigt entreprenadberg.

Artinventeringar

Inför samrådet planerades en inventering av fladdermöss. Efter dialog med Väg&Miljö bedömdes att området inte utgör en lämplig livsmiljö för fladdermöss. Kommunen godkände denna bedömning, och därför har ingen inventering av fladdermöss genomförts.

Fågelinventering

En fågelinventering har genomförts under våren och sommaren 2025. I förstudien noterades 104 fågelarter varav 80 arter potentiellt bedöms kunna häcka inom området. Vid fältinventeringen noterades 52 arter, varav 21 arter kan anses prioriterade ur artskyddssynpunkt. Vanligt förekommande arter var bland annat rödhake, lövsångare och törnsångare, medan bland annat gröngöling, entita och kornknarr (ej inom exploateringsområde) utgör känsligare och mer krävande arter. Områdets fågelfauna bedöms som typisk för regionen och de ingående naturtyperna.

Kärlväxter

Ett förarbete och fältinventering genomfördes i juni och augusti 2025. 18 värdearter av kärlväxter, varav fyra fridlysta; blåsippa, gullviva, liljekonvalj och mattlummer hittades. Av dessa förekommer liljekonvalj fläckvis i stora bestånd. Vid inventeringen hittades även fem invasiva arter, varav kanadensiskt gullris förekom i mycket stora bestånd.

I området för framtida exploatering förekommer en av fyra fridlysta arter – liljekonvalj. De övriga tre arterna finns i områden som inte planeras att exploateras. Det är dock inte endast den nuvarande växtplatsen som är skyddad utan arternas gynnsamma bevarandestatus får inte påverkas på lokal, regional och nationell nivå för arter som är skyddade enligt §§ 8–9 artskyddsförordningen. Även om själva växtplatsen inte påverkas kan till exempel en arts spridning påverkas av en exploatering. Till vilken grad detta görs och om det har en betydelse för den lokala populationens gynnsamma bevarandestatus utreds i en artskyddsutredning.

Kommunens preliminära bedömning är att skyddsåtgärder inte kommer att behöva tas fram för kärlväxter då liljekonvalj finns i stor mängd i närområdet och inom kommunen i övrigt.

Utter

Inventeringen har utgjorts av ett förarbete och en fältinventering. I samband med förarbetet undersöktes tidigare inrapporterade fynd av utter i de vattensystem som vidrör området, samt andra relevanta underlag för arten. I samband med fältinventeringen besöktes området vid fyra tillfällen för att notera spår och spillning av utter. Under fältinventeringen övervakades även delar av området med viltkamera för att registrera passage av utter genom området.

I samband med förarbetet noterades två tidigare fynd av utter inom förstudieområdet.

Vid fältinventeringen avgränsades en möjlig livsmiljö för utter; vattendraget som rinner utmed områdets västra kant. I samband med inventering av spår och spillning samt övervakning med viltkamera gjordes dock inga fynd av arten.

Eftersom det saknas belägg för att utter utnyttjar området idag och eftersom potentiella livsmiljöer inte påverkas av den föreslagna planändringen bedöms ingen ytterligare utredning av arten vara nödvändig.

Groddjur

Inventeringen har utgjorts av ett förarbete och en fältinventering. I samband med förarbetet undersöktes tidigare inrapporterade artfynd av groddjur i området, samt andra relevanta underlag för artgruppen. I samband med fältinventeringen besöktes området vid tre tillfällen för att utvärdera områdets förekomst av potentiella lek miljöer samt registrera fynd av groddjur.

I samband med förarbetet noterades inga tidigare fynd av groddjur i närområdet.

Vid fältinventeringen avgränsades två potentiella lek miljöer. Fynd av groddjur noterades dock bara i ett av dem; ett vattendrag utmed inventeringsområdets västra kant. I detta vattendrag gjordes fynd av lekande individer av vanlig padda (*Bufo bufo*).

De områden som är viktiga för arten påverkas inte av planändringen, och därför bedöms ingen ytterligare utredning av artgruppen vara nödvändig.

Artskyddsutredning

En artskyddsutredning har tagits fram av Calluna som omfattar fridlysta arter som riskerar att påverkas av den planerade utbyggnaden. Utredningen omfattar fåglar, groddjur, uter och kärlväxter. Bedömningen är att för fåglar krävs skyddsåtgärd som innebär att avverkning och annan rensning av vegetation inte sker under häckningsperiod, mars – augusti.

För groddjur och kärlväxter bedöms inte förbuden träffas.

Sammantaget bedömer Calluna att planerna inte är i konflikt med artskyddsförordningens bestämmelser om skyddsåtgärden följs.

Konsekvenser för människors hälsa och säkerhet

Buller

Risk för bullerstörning av flygplan vid start och landning är konstant och påverkas inte av planändringen. Risk för bullerstörning av flygplan är lägre då planer på att genomföra utbyggnad av ramp till bebyggelsen inom Cargo City visat sig inte vara möjligt att genomföra byggnadstekniskt och ekonomiskt.

Olycksrisk

Risken bedöms inte påverkas negativt av planändringen då ändrad användning sker inom befintlig byggrätt.

Konsekvenser för sociala frågor

Barnrättsperspektiv

Barnrättsperspektivet bedöms inte påverkas av planändringen då inga barn har tillgång till berört område. Enligt samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse för planbesked 19 september 2024 är kontorets bedömning att inga barn diskriminerats av beslutet om ändring av detaljplan 221.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Ekologiskt särskilt känsliga områden

Området ligger 360 m från det landbaserade ESKO-området Odensala. Planen bedöms inte påverka ESKO-området. ESKO-området är dessutom utpekat i översiktsplanen för utveckling av verksamheter. Hänsyn behöver tas till ESKO-området vid exploatering väster om bana 1, men inte inom denna detaljplan.

Konsekvenser för trafik

Den viktiga kollektivtrafikkopplingen mellan Märsta och Arlanda gynnas av planändringen då lokalgatan ges möjlighet att rymma framtida kollektivtrafikfil som kan koppla samman Märsta station med flygplatsen.

Stråk för allmän kollektivtrafik och allmän gång- och cykel säkerställs med bredare lokalgata genom planområdet. Den eventuellt framtida spårtrafiken kan säkerställas med markreservat på lokalgatan genom området.

Trafikflöden inom och till/från området bedöms, med erfarenhetssiffror från liknande verksamheter på flygplatser, bli mindre med planerad användning än beräkningar som gjordes inför antagande av plan 221.

Utbyggnad av eventuella framtida spårtunnlar påverkas inte av ändringen och hanteras i separat järnvägsplan. Befintlig järnvägstunnels utförandebestämmelser införs på plankarta för att säkra befintlig tunnelns fortbestånd.

Inom området går fem busslinjer. Det finns flera busshållplatser inom planområdet. Cargo city, Grängsgatan och Tomta busshållplats. Bussarna går mellan Bålsta – Arlanda, Uppsala – Arlanda och Knutby – Arlanda.

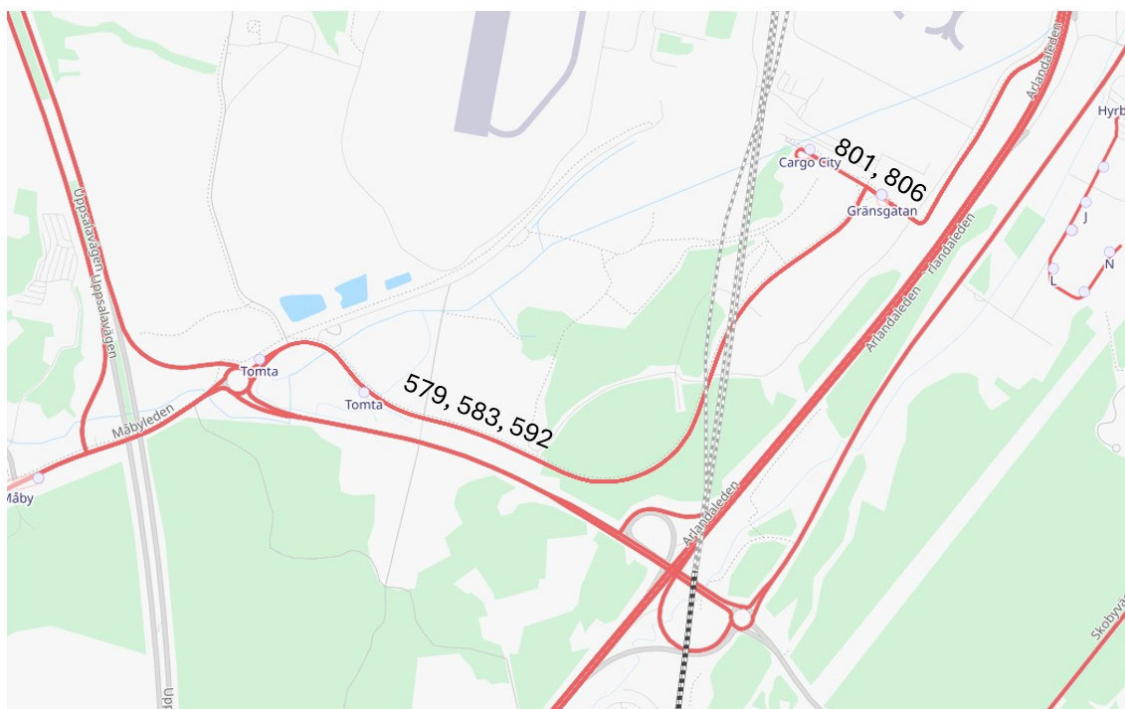


Bild 3 Karta som visar busslinjer inom området samt busshållplatser.

Mellankommunala frågor

Som regional stadskärna betraktat, är Arlanda-Märstas största och mest unika beståndsdelar Arlanda flygplats och arbetsplatserna mellan Märsta station och Arlanda. De utpekade nyckelbranscherna i RUFS och översiktsplan 2022 är logistik och besöksnäring, vilket är i linje med planändringen. Cargo City ligger i närhet till E4:an vilket gör området lämpat för både flygfrakt och logistiska ändamål. Stadsdelen präglas av transportinfrastruktur och fordonsrörelser. Planändringen innebär att den regionala stadskärnan kan utvecklas i linje med RUFS.

URSPRUNGLIG DETALJPLAN OCH PLANBESKRIVNING
