

Ert datum  
15 oktober 2021

Ert diariernr  
PLAN.2017.698

Vårt datum  
29 oktober 2021

Diarienummer

Sigtuna kommun  
Stadsbyggnadskontoret

Endast per e-post till:  
plan@sigtuna.se  
niklas.alden@sigtuna.se

## Granskning

### **Detaljplan för Sky City Syd, Arlanda, omfattande del av fastigheten Arlanda 3:1 i Sigtuna kommun, Stockholms län**

Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) får härmed i egenskap av ägare till järnvägsanläggningen Arlandabanan yttra sig över granskningshandlingarna och Sigtuna kommuns samrådsredogörelse.

#### **Tidigare framförda synpunkter**

AIAB har tidigare yttrat sig inom ramen för samrådet, såväl i samrådsyttrande 2019-10-22 som i efterföljande e-postkorrespondens och möten med kommunen, varvid även företrädare för Trafikverket, Swedavia och Swedavia real Estate närvarat.

AIAB:s övergripande inställning har hela tiden varit att aktuell detaljplan måste ta hänsyn till Arlandabanan såsom riksintresse och dess framtida utbyggnadsmöjligheter. Denna inställning kvarstår. Som anförts tidigare anser Trafikverket, som bevakar riksintresset för alla trafikslag, efter sin utredning att det i en framtid kommer finnas behov ytterligare spår längs Arlandabanan. Ytterligare spår kommer också behövas genom/under flygplatsens terminalområde i anslutning till Arlandabanans stationer. Exakt hur spåren kommer att dras och hur spåren ansluts till befintliga eller nya stationslägen är inte bestämt ännu utan beror på flera faktorer som måste avvägas mot varandra när mer information finns. Bl.a. rör det sig om geotekniska förutsättningar, korsande tunnlar och byggtekniska hinder, miljö och resenärernas behov av kundvänliga lösningar.

Den föreslagna planen gränsar till den detaljplan som idag direkt berör Arlandabanan. Under parternas diskussioner har Trafikverket påtalat att en järnvägsplan tagits fram till samrådsskedet för utbyggnad av Arlandabanan. Järnvägsplanens utbredning sträcker sig dock inte ända fram till gränsen för detaljplanen för Sky City Syd. Eftersom det saknas både riksintresseprecisering och järnvägsplan utgår Trafikverket från att

en utbyggnad inom ramen för Sky City Syd görs i anslutning till befintlig infrastruktur. I detta fall innebär det anläggandet av ytterligare en tunnel i berg i anslutning till den befintliga. Detaljplaneförslaget tar dock endast hänsyn till befintliga tunnlar men säkerställer inte framtida utbyggnadsmöjlighet. AIAB instämmer också i vad som i denna del framförts av Trafikverket.

Som AIAB uppfattade saken under parternas möten och efterföljande diskussioner kunde frågan lösas genom att det införs en egenskapsbestämmelse på plankartan om att källarvåningar endast tillåts till ett visst begränsat djup inom det område som är närmast Arlandabanan. En sådan lösning kan accepteras av både AIAB och Trafikverket vilket också framförts till Swedavia. Den planbestämmelse som nu införts (U1) utgör dock enligt AIAB inte ett tillräckligt skydd för riksintresset eftersom det är kopplat till skyddet av ett annat objekt vars ändamål eller behov av skydd kan komma att förändras på lång sikt. Att indirekt ge ett skydd för ett riksintresse kan inte anses vara tillräckligt i detta fall.

### **Sigtuna kommuns bemötande**

Kommunen har i samrådsredogörelsen angett att planbeskrivningen kompletterats med redovisning av riksintresset Arlanda flygplats samt att detaljplanen har tagit hänsyn till aktuellt utredningsalternativ för UA2 för Arlandabanan. Vidare anføres att spårnitningen som tillhör utredningen om spårutbyggnaden inte visar någon breddning av spårområdet mot planområdet. Planområdet ligger ca 65 meter från befintliga spår och uppfyller därmed säkerhetskravet om 50 meter från tunnel. Kommunen anför också att befintliga spårtunnlar, och sannolikt även eventuella nya, ligger på ett djup flera våningar ned. På en nivå ovan dessa går ett nät av flygplatsens försörjningstunnlar. Försörjningstunnlarna sträcker sig under hela den byggnad som föreslås närmast Arlandabanan vilket omöjliggör källarvåningar där och innebär att grundläggningen kommer att utföras tunnelsäkert. Försörjningstunnlarna är svåra att flytta och begränsar även starkt möjligheten att bygga källarvåningar inom resten av planområdet. Följande egenskapsbestämmelse har därför inkluderats på plankartan:

”u<sub>1</sub>            *Byggnader och anläggningar får inte uppföras eller andra åtgärder vidtas på sådant sätt att försörjningstunnlars funktion och fortbestånd äventyras. Riskanalys med förslag på åtgärder och kontrollplan ska utföras och godkännas av flygplatsägaren innan bygglov kan beviljas och åtgärd påbörjas.”*

Plankartans bestämmelse U<sub>1</sub> innebär enligt Kommunen ett indirekt skydd för Arlandabanans tunnlar och planen behöver därför inte kompletterats

med ett område som reserveras för en utbyggd järnvägsanläggning i enlighet med AIAB:s önskemål.

### **Behov av ny planbestämmelse**

AIAB vidhåller att det är nödvändigt med en planbestämmelse som säkerställer Arlandabanans riksintresse på sätt som AIAB föreslagit genom ett uttryckligt förbud mot byggandet av källarvåningar under ett visst djup inom området närmast Arlandabanan.

I samrådsredogörelsen anges att ”de nya spåren är placerade väster om befintliga och avslutas före station Arlanda södra.” Det påståendet innebär enligt AIAB en alltför långtgående slutsats av Trafikverkets spårutredning. Trafikverket ser för närvarande över spårdragningarna vid Rosersberg och utreder om de kan flyttas österut vilket i så fall även kan innebära en östligare dragning förbi flygplatsen.

Kommunens arkitekter har anfört att källarvåningar i praktiken ändå hindras av de försörjningsstråk som finns under planerad byggnation. AIAB får härvid påpeka att det alltid finns en risk över tid att Swedavias tunnlar anses omoderna och överges. Det skydd som gäller för Swedavias egna försörjningstunnlar och som ligger till grund för planförslaget innebär därför enligt AIAB – vars uppdrag är långsiktigt – inte ett indirekt skydd för Arlandabanan som är tillräckligt.

I planbeskrivningen anges att motivet till bestämmelsen är att det krävs mer detaljerat underlag, exempelvis projekteringshandlingar, för att kunna ta ställning till om och hur planerad bebyggelse påverkar tunnlar och vilka eventuella åtgärder som krävs för att minimera påverkan på tunnlar. Detta gäller även utförande och kontroll av byggarbeten. Vidare framgår av planbeskrivningen att bergschakt (vilket krävs för källarvåningar) kommer att undvikas så långt möjligt på grund av miljöskäl eftersom det inom planområdet förekommer syrabildande bergarter. Detta har även påtalats av kommunens miljö- och hälsoskyddsnämnd.

AIAB menar att redan dessa osäkra förhållanden kräver att försiktighet vidtas vid framtagande av detaljplanen för att säkerställa att riksintressena faktiskt erhåller ett ändamålsenligt skydd även över tid. Det är därför inte korrekt att nyttjandet av riksintresset Arlandabanan inklusive framtida utbyggnadsmöjligheter inte försvåras av detaljplanen. Tvärtom är det just de specifika förhållandena på platsen och behovet av skydd för riksintressen som motiverar att källarvåningar regleras och att så sker genom ett uttryckligt förbud i enlighet med AIAB:s förslag. Som Länsstyrelsen anfört i sitt samrådsyttrande 2019-11-11 kommer – om osäkerhet eller risker kopplade till bl.a. säkerhetsaspekter, transporter,

och markföroreningar – kvarstår vid ett antagande kan planen komma att upphävas.

Sammantaget anser AIAB – i likhet med bl.a. Länsstyrelsen och Trafikverket – att utformningen av planen inte tillgodoser riksintressena enligt 3 och 4 kap. miljöbalken eftersom planförslaget inte säkerställer Arlandabanans framtida utbyggnadsmöjlighet. AIAB kan därför mot bakgrund av ovan inte tillstyrka planförslaget i dess nuvarande utformning.

Vi hänvisar också till Trafikverkets kommande yttrande.

Som ovan

Ulf Lundin  
Verkställande direktör