

2022-01-14

Aviva Blomquist
Utredare
aviva.blomquist@sigtuna.se

Vår beteckning KS/2021:393
Er referens I2021/02884

Yttrande över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Att transportinfrastrukturen utvecklas i Sigtuna kommun och runt Arlanda flygplats är av nationellt såväl som regionalt intresse. Sigtuna kommun ställer sig därför frågande till det faktum att förslag till nationell plan inte inkluderar de infrastruktursatsningar som är avgörande för att kommunen, i egenskap av värdkommun för Arlanda, ska kunna utvecklas hållbart eller bidra till Arlandas funktion att skapa utvecklingskraft för hela landet.

Sigtuna kommun är djupt oroad över att förslag till nationell plan av Regeringen inte tilldelat tillräckligt stor budget för att finansiera landets infrastrukturutmaningar på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Sigtuna kommun menar att detta riskerar att urholka den nationella planen som långsiktigt effektivt planeringsverktyg. Detta är uppenbart inte minst mot bakgrund av den underhållsskuld som planen redogör för och som tar upp allt större del av planens budget utan att uppfylla principen om samhällsekonomisk effektivitet.

Infrastrukturen i Sigtuna kommun och runt Arlanda är i eftersatt redan idag. Nödvändiga åtgärder kan inte vänta på finansiering först 2040, för att sedan genomgå en längre genomförandeprocess. I kontexten av den undermåliga investeringsramen är objektet Märsta station en minimumnivå för Nationell plan 2022-2033.

Utan att inkludera en ombyggnad av Märsta station, och övriga nödvändiga infrastruktursatsningar i Sigtuna kommun, i Nationell plan 2022-2033 skulle Regeringen äventyra hela landets utvecklingskraft, innovation, internationella konkurrenskraft och tillgängligheten till Stockholm såväl som hela Sverige. Arlanda flygplats med kringliggande flygplatsstad och den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta utgör goda förutsättningar för Stockholm att bli en mötesplats av nationell såväl som internationell betydelse med konferenser och möten mellan människor från hela världen. En stärkt Arlanda flygplats underlättar även utvecklingen av gröna industrier i mer svårtillgängliga regioner i landet, vilka kommer att behöva en god tillgänglighet för att locka till sig både kapital och kvalificerad arbetskraft.

Idag begränsas flygplatsens, och i sin tur regionernas, nationella och internationella tillgänglighet kraftigt av en infrastrukturskuld i Sigtuna kommun och runt Arlanda. Detta är ett faktum som kvarstår, men som också förvärras, i kontexten av en avveckling av Bromma flygplats som förutsätter förbättrad infrastruktur runt Arlanda.

Infrastruktursatsningar, framförallt på kollektivtrafik, i Sigtuna kommun är av regionalt (och nationellt) intresse i relation till bostadsbyggande och rådande bostadskris. Av satsningar på infrastruktur i Sigtuna kommun växer en flerkärnig regional struktur fram enligt målbilden för en hållbar samhällsutveckling i RUF 2050, vilket möjliggör ett ökat bostadsbyggande och fler arbetsplatser i kommunen. Dessa satsningar är med andra ord avgörande för ett hållbart samhällsbyggande i region Stockholm oberoende av Bromma flygplats avveckling. Sammantaget skulle satsningarna dock möjliggöra både för bostadsutveckling i Sigtuna kommun och på Bromma flygfält.

I detta yttrande kommer kommunen att föra en diskussion om följande:

- Nationell plan som planeringsverktyg urholkas
- **Märsta station: minimumnivå för Nationell plan 2022-2033** (inklusive nationella och regionala intressen)
- Inled en Arlandaförhandling

Kommunen förutsätter att yttrandet ska föranleda ett stärkt statligt engagemang för utvecklingen i Sigtuna kommun och runt Arlanda, samt förväntar sig att en fördjupad dialog som kan leda till ökad samsyn och samverkan kring finansiering och genomförande av nödvändiga infrastruktursatsningar inleds. Denna dialog kan med fördel inledas omgående genom en Arlandaförhandling.

Nationell plan som planeringsverktyg urholkas

Nationell plan och länsplan har en central roll i den strategiska infrastrukturplaneringen i syfte att skapa samsyn och långsiktighet så att infrastruktursatsningar genomförs på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Det är därför med oro som Sigtuna kommun av förslag till Nationell plan 2022-2033 konstaterar att Trafikverket inte tilldelas de medel som krävs för att samhällsekonomiskt effektiva satsningar ska få finansiering ens i de kommande planerna.

Sigtuna kommun undrar därför om Regeringens mening är att viktiga infrastruktursatsningar ska vänta till efter 2040, eller om finansieringen och planeringen av dessa ska ske genom en alternativ och mindre övergripande planeringsprocess? Oavsett om så är fallet eller ej, och Regeringen menar allvar med att ”bygga Sverige”, vill kommunen vara en aktiv part i planeringsprocessen.

Sigtuna kommun ser dock en påtaglig risk i att båda alternativen minskar den översiktliga och långsiktiga planeringen så att de urholkar Nationell plan som planeringsverktyg. Detta innebär en risk för att det i framtiden kommer att bli svårt för planeringsaktörerna att med en övergripande blick på helhetsstrukturer göra samhällsekonomiskt effektiva avväganden.

Att Nationell plan som planeringsverktyg i och med nuvarande förslag till plan riskerar att urholkas blir även uppenbart inte minst med tanke på den underhållsskuld som planen redogör för och som tar upp allt större del av planens ekonomiska ramar utan att uppfylla principen om samhällsekonomisk effektivitet. Att planen tillåter ett undermåligt underhåll av statliga vägar är direkt provocerande för

ytterkranskommunen Sigtuna där alla trafikslag finns representerade med direkt påverkan på samhällsekonomisk effektivitet för Sveriges huvudstad, Stockholms län och hela landet.

Märsta station med omgivande järnvägsanläggnings spårstruktur, plankorsningar samt omgivande kommunal infrastruktur har över tid ackumulerat ett stort behov av ombyggnad. Det är samhällsekonomiskt effektivt att genomföra nödvändiga åtgärder samlad i ett sammanhang. Med detta vid handen blir det anmärkningsvärt att nationell plans prioriteringsprocess inte kan hantera en nödvändig och samlad infrastrukturplanering, då åtgärderna inte kan ske effektivt var för sig.

Märsta station: minimumnivå för Nationell plan 2022-2033

Det är för Sigtuna kommun svårt att förstå hur Regeringen återigen skulle kunna neka en finansiering av objektet Märsta station utan att det skulle grunda sig i ren oförståelse för betydelsen av infrastruktur även i ytterkranskommunerna. Hade stationen haft en mer central geografisk position i huvudstadsregionen hade Regeringen inte kunnat undgå att se stationens förfall och negativa påverkan på hela länets transportsystem. Stationen hade då varit finansierad och ombyggd för många år sedan.

Sigtuna kommun menar att en minimumnivå är att ombyggnad av Märsta station ingår i Nationell plan 2022-2033.

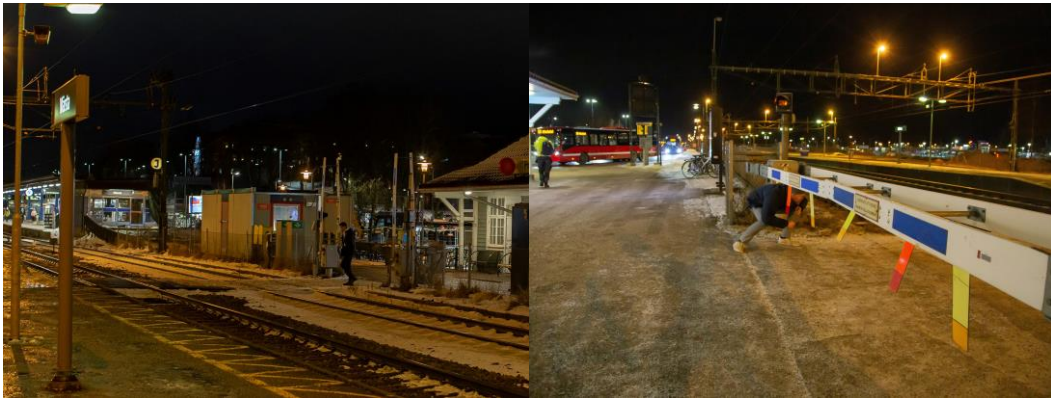


Foto 1 och 2. Trafikfarlig plankorsning vid bytespunkt Märsta. Foto: Sigtuna kommun

Stationens problematik

Stationen trafikeras såväl av pendeltåg, regionaltåg, buss som taxi, är en av Stockholmregionens mest trafikerade och har sedan länge *stora kapacitetsbrister*. Trots detta är Märsta station, sedan över 20 år tillbaka, den enda stationen av sin storlek och betydelse som inte byggts om eller rustats upp till en modern bytespunkt av anständig standard. Endast pendeltågsstationen har idag 15 000 resenärer per dygn och inom planförslagets tidsram beräknas antalet resenärer öka till 30 000 med planerad utvecklingstakt av bostäder och verksamheter.

Behovet av en ombyggnad av Märsta station är påtagligt i kontexten av den långtgående trenden som sammanlänkar region Stockholm och Uppsala till en

superregion med Sigtuna kommun, den regionala stads kärnan Arlanda-Märsta och Arlanda flygplats som dess mittpunkt. Spårstrukturen i och kring Märsta station är föråldrad och utgör *en av de största flaskhalsarna i järnvägssystemet* mellan Stockholm och Uppsala, vilket gör att tidigare frigjord kapacitet inte kan utnyttjas för att komma till stånd med ökad kollektivtrafik mellan de två städerna. Problematiska spårnoder begränsar tågtrafiken ur ett systemperspektiv, oberoende av hur många sträckor 4-spår man bygger. Det vore därför ytterst problematiskt om Regeringen bortsåg från noden Märsta stations brister.

Stationen har *flera allvarliga trafiksäkerhetsproblem*. Regionaltågens resenärer hänvisas till en plankorsning för gående och plattformen saknar tillgänglighetsanpassning. Det är för kommunen obegripligt att Trafikverket inte prioriterar säkerhet i stationsmiljöer där resenärer dagligen utsätts för livsfara genom att behöva beträda spår miljön via plankorsning över genomgående spår. Regionaltågens tre sista vagnar angör inte ens plattformen, den är för kort, vilket medfört att avstigande resenärer råkat kliva ut i spårområdet. Miljön i stort är stagnerad av uteblivet underhåll i väntan på en förestående ombyggnad, inklusive stängning av Brobyvägens breda plankorsning för fordonstrafik.

Kommunen oroas av att Trafikverket, med rätta, inte har genomfört nödvändigt underhåll av stationen därför att myndigheten bedömt det som mer samhällsekonomiskt att vänta tills dess att stationen byggs om. Om detta inte sker föreligger att omfattande medel behövs för grundläggande underhåll och anpassningar ändå måste genomföras som en nödlösning, alternativt att järnvägstrafikens kapacitet försämras över hela systemet på grund av brister i Märsta. Detta är givetvis inte samhällsekonomiskt effektivt. Kommunen har redan, i ett projekt tillsammans med Regionen, behövt medfinansiera en ombyggnad av biljetthuset för att förbättra resenärflödet med 6 mkr. Situationen är ohållbar.

En ombyggnad av Märsta station innebär i korthet följande positiva effekter för kollektivtrafiken:

- Föråldrad spårstruktur med korsande tågvägar mellan vändande pendeltåg och norrgående regional- och godståg, byggs bort.
- Trafikfarliga, föråldrade och ej tillgänglighetsanpassade plattformar och plankorsningar tas bort, vilket bl.a. säkerställer att stationen följer barnkonventionen med hänsyn till barns personsäkerhet.
- Bristande uppställningskapacitet i systemet som medför att tomma pendeltåg behöver gå mellan Bro via city till Märsta, åtgärdas med råge.
- ERMTS ingår (utan stationsombyggnad måste det ändå göras med en investering om ca 100 mkr med endast ställverksbyte).
- Undermålig och otrygg stationsmiljö byggs bort.

Kostnaden för stationsombyggnaden har beräknats till ca 730 mkr för staten och ca 250 mkr för kommunen. Investeringen är kostsam, men att även denna gång skjuta nödvändig ombyggnad på framtiden leder till suboptimeringar som inte är exempel på god hushållning med offentliga medel.

Avsiktsförklaring: Trafikverket ska föreslå Märsta station

Det finns en regional samsyn kring behovet av att bygga om Märsta station. Trafikverket föreslog objektet senast i förslag till Nationell plan 2018-2029. Sedan år 2019 har kommunen aktivt arbetat med ett projekt för ombyggnad av Märsta station och år 2020 inledde Trafikverket sin järnvägsplanering. En Avsiktsförklaring tecknades den 26 maj 2021 mellan Trafikverket, Region Stockholm och Sigtuna kommun avseende ombyggnad av Märsta station, sex månader innan Trafikverkets förslag till ny nationell plan publicerades.

Av avsiktsförklaringen följer att Trafikverket ansvarar för att ta med objektet Märsta station i förslag till nationell plan. Att detta ändå inte sker, urholkar förtroendet för avsiktsförklaringar som planeringsinstrument.

Att förslag till Nationell plan saknar objektet ombyggnad av Märsta station tolkar Sigtuna kommun inte som en ovilja från Trafikverket att följa avsiktsförklaringen, utan som en direkt konsekvens av att Regeringens ramar och specifika krav inte ger Trafikverket handlingsutrymme att föreslå samhällsekonomiskt effektiva infrastrukturinvesteringar.

Nationella intressen i en ombyggnad av Märsta station

Arlanda flygplats

En ombyggnad av Märsta station är av nationellt intresse ur flera aspekter. För det första är en ombyggnad av stationen avgörande för att stärka Arlanda flygplats med omgivande verksamheters tillgänglighet med kollektivtrafik, vilket möjliggör 1) en utveckling av ett diversifierat näringsliv som kan dra nytta av och ge nytta till flygplatsen, samt 2) att flygplatsen tydligare kan konkurrera om att bli Nordens mest tillgängliga flygplats. Detta är av särskild vikt i kontexten av *Bromma flygplats utveckling*, som kommer att orsaka ett ännu större tryck på den befintliga infrastrukturen runt Arlanda som redan idag har omfattande problem med kapacitet, tillgänglighet, attraktivitet och framkomlighet.

Idag är det omständligt och oattraktivt att arbetspendla till Arlanda flygplats och den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta i och med den avstigningsavgift som finns vid Sky City. En ombyggnad av Märsta station, möjliggör en kapacitetsstark kollektivtrafikförbindelse Märsta-Arlanda, vilka tillsammans är ett *samhällsekonomiskt effektivt alternativ till att köpa loss Arlandabanan*. Att satsa på ”noderna” som orsakar flaskhalsar i järnvägssystemet är därtill en förutsättning för att kapaciteten från ett 4-spår på Ostkustbanan ska kunna nyttjas.

Valsta och trygghet

I Sigtuna kommuns största tätort, Märsta, finns stadsdelen Valsta som av polismyndigheten 2021 pekats ut som ett ”riskområde”, vilket innebär att läget är alarmerande och att det finns en överhängande risk att området riskerar att bli särskilt utsatt om inte adekvata åtgärder sätts in. Ett riskområde är enligt polisen ett geografiskt avgränsat område som karaktäriseras av en låg socioekonomisk status där

de kriminella har en inverkan på lokalsamhället. För att öka Valstainvånarnas tillgänglighet till försörjning och utbildning, och bryta denna avgränsning mot regionen i övrigt, är en ombyggnad av Märsta station avgörande. Det vore därför anmärkningsvärt om Regeringen inte såg det nationella intresset av Märsta station som en förutsättning för att Regeringens eget arbete med sociala satsningar i utsatta områden ska lyckas.

Barnrättsperspektiv: trygghet och trafiksäkerhet

En ombyggnad av Märsta station motiveras även utifrån perspektivet ”barnets bästa” (artikel 2 i barnkonventionen) eftersom en barndialog påvisat att det finns barn som upplever en social otrygghet i anslutning till stationen. En ombyggnad av stationen skulle väsentligt förbättra möjligheterna att göra stationen till en trygg och trevlig plats enligt kommunens trygghetsarbete. Märsta station är en central del av många barns vardagsliv och en ombyggnad av stationen går utan fråga hand i hand med perspektivet ”barnets bästa”.

Stationens nuvarande utformning *säkerställer inte barns personsäkerhet*, vilket gör att föräldrar inte kan känna sig trygga att låta sina barn resa självständigt med kollektivtrafik. Nuvarande typ av plankorsning för resenärer som måste byta plattform kan inte försvaras för en station av Märstas storlek. Enligt SJ är plankorsningen till regionalstågsplattformen i Märsta en av landets värst incidentdrabbade och det har ett tiotal gånger varit nära att olycka skett 2015-2020 (se Figur 1). Det sker dagligen att resenärer smiter under nedfällda bommar för att hinna till anslutande avgång och att vända bort blicken utifall olycka skulle ske har blivit vardag för Märsta stations resenärer. Det är utifrån barns rätt till liv och utveckling (artikel 6 i barnkonventionen) inte försvarbart att utsätta dem för den påtagliga risken att vid Märsta station drabbas av en olycka vid plankorsningen. Att fortsätta äventyra barns säkerhet vore *ett stort svek* mot alla barn i Sigtuna kommun och norra Stockholm som i sin vardag är beroende av Märsta station.

Att avsevärt förbättra trafiksäkerheten är därtill av nationellt intresse med anledning av regeringens egna ambitiösa trafiksäkerhetsmål för 2030.

Sträcka/Plats	Korsning(ar)	Skydd	Olycka	Tillbud	Avvik	Totalt
Örebro södra	Plattformsovergång	GFsign/CDGF	0	31	172	203
Norrköpings central	Plattformsovergång	Plf-bommar	0	12	132	144
Laxå	Plattformsovergång	Plf-bommar	0	14	99	113
Märsta	Plattformsovergång	Plf-bommar	0	11	89	100
Öxnered	Plattformsovergång	Plf-bommar	0	1	60	61
Köping	Plattformsovergång	Plf-bommar	1	4	49	54
Knivsta	Plankorsning+plattformövg	Helbom+plfbom	0	2	51	53
Västerås central	Truckväg/f.d. plattformsoverg	Plf-bommar	0	0	53	53
Fagersta central	Plattformsovergång	Plf-bommar	0	2	24	26

Figur 1. Tabell som visar antalet olyckor, tillbud och avvikelser som rapporterats till SJ vid landets värst incidentdrabbade plankorsningar. Källa: SJ

E4:an

Ett exempel på eftersatt infrastruktur runt Arlanda är E4:an mellan Stockholm och Arlanda, vilken präglas av stor trängselproblematik. Kommunen bedömer att E4:an ska breddas från Glädjens trafikplats till Måby trafikplats, vilken behöver färdigställas med finansiering i Stockholms länsplan. Utan satsningar på kollektivtrafik genom en ombyggd Märsta station eller en breddning av E4:an orsakar trängselproblematiken utmaningar för utveckling av både verksamheter och bostäder i Sigtuna kommun och runt Arlanda eftersom vägen är av riksintresse och framkomligheten inte får äventyras. Utan vare sig infrastruktursatsning på kollektivtrafikutökning eller vägkapacitetsutökning kvarstår inte bara samtliga av dagens problem; inga av framtidens förväntat ökade problem hanteras eller tillkännages heller.

Regionala intressen i objektet Märsta station

I Sigtuna kommuns arbete för ombyggnaden av Märsta station pågår detaljplanering för framtida investeringar i allmänna funktioner som ska stärka och förbättra resandet med kollektivtrafik och cykel enligt målbilden i RUFSS 2050. Ombyggnaden av stationen säkerställer att en regionpendel Stockholm-Uppsala via Märsta med 4 tåg/h enligt Kollektivtrafikplan 2050, regionens långsiktiga kollektivtrafikplan för att uppnå målen i RUFSS 2050, blir möjlig även vid eventuella skärpningar av säkerhetsstandarder för trafiksäkerhet. Därtill skapar stationsombyggnaden kraftfullt förbättrade förutsättningar för en kapacitetsstark stadsexpressbuss Sigtuna-Märsta-Arlanda enligt samma plan. Sigtuna kommuns framtida investeringar med anledning av stations- och spårbyggnaden uppgår till minst 250 mkr, varav medfinansiering till Trafikverket med anledning av stängning av plankorsningar uppgår till mer än 100 mkr.

Kommunen arbetar även med att få till stånd en förlängning av Aspvägen mot en framtida fullt utbyggd trafikplats Måby, Arlanda flygplats och verksamhetsområdena. Arbetet skulle tillsammans med en ombyggnad av Märsta station få en kumulativ effekt med avlastning av väg 263, kommunens viktigaste trafikstråk som även har stor regional betydelse och idag utmärks av trängselproblematik.

En ombyggnad av Märsta station, Aspvägens förlängning och en utbyggnad av Måby trafikplats är nödvändiga åtgärder som samspelar för att möjliggöra kollektivtrafik till och inom den regionala stadskärnan. Åtgärderna tillgodoser stadskärnans utveckling, samt målen om ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet i RUFSS 2050. Utan dessa åtgärder och investeringar haltar RUFSS 2050 målbild om en flerkärnig regional struktur. Konsekvensen av att inte genomföra en stationsombyggnad i Märsta är sammanfattningsvis att *målen i RUFSS 2050 blir omöjliga att uppfylla*. Det är därför även av regionalt intresse att Regeringen finansierar objektet Märsta station i Nationell plan.

Sigtuna kommuns bostadsutveckling

Sigtuna kommun vill med detta yttrande, givet förutsättningarna för Nationell plan 2022-2033, särskilt framhålla Märsta station som en minimumnivå för vad planen

måste inkludera. Trafikverket är dock högst medveten om ett flertal andra objekt som är av yttersta vikt för utvecklingen i Sigtuna kommun och runt Arlanda flygplats och som måste få finansiering:

- Planskild korsning Ostkustbanan-Slottsvägen Rosersberg
- Nya spår Arlandabanan, trafikplats Rosersberg
- Breddning av E4:an från Glädjens trafikplats (Upplands Väsby) - Måby trafikplats, som färdigställs med resterande ramper

I kontexten av den totala avsaknaden av infrastruktursatsningar i Sigtuna kommun i förslag till Nationell plan vill kommunen påtala följande:

En hållbar samhällsutveckling enligt RUFSS 2050 innebär att bostadsutvecklande nästan uteslutande måste ske i bästa kollektivtrafikslägena. RUFSS konstaterar också att den mesta tillväxten sker i ytterkranskommunerna, vilket är välkommet eftersom det i ett regionalt perspektiv är där det finns bäst utrymme för expansion. För Sigtuna kommun innebär det bostadsutveckling i anslutning till bytespunkten Märsta station och pendeltågsstationen Rosersberg.

Utan en ombyggnad av Märsta station begränsas bostadsbyggandet kraftigt i Märsta, kommunens största tätort där det finns stor förtätningspotential och möjlighet till en helt ny stadsdel med upp mot 7000 bostäder i den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. Utveckling av denna stadsdel är omöjlig utan att Märsta station byggs om med planskilda korsningar.

Förslag till Nationell plan begränsar dessutom bostadsutvecklingen i Rosersberg. Trafikverket har sedan 2017 tillfälligt stängt en incidentdrabbad plankorsning vid Ostkustbanan-Slottsvägen. Sedan 2017 finns en avsiktsförklaring för en ny, planskild, korsning. Utan finansiering av denna planskilda korsning i Nationell plan 2022-2033 försvåras kommunens planer för ytterligare 5000 nya bostäder i anslutning till Rosersbergs pendeltågstation.

Att Sigtuna kommuns bostadsutveckling begränsas är djupt olyckligt med hänsyn till den bostadskris som råder i huvudstadsregionen och Stockholms handelskammares rapport ”Riv bostadsmarknadens barriärer” som visar att samhällsviktiga arbetare inte längre har råd att bosätta sig i Stockholms län.

I händelse av Regeringsbeslut att varken finansiera Märsta station eller Planskild korsning Ostkustbanan-Slottsvägen Rosersberg i Nationell plan utgår Sigtuna kommun därför från att Trafikverket återöppnar den stängda plankorsningen i Rosersberg för att inte omöjliggöra all bostadsutveckling i Sigtuna kommun.

En Arlandaförhandling och väg framåt

Sigtuna kommun är inom ramen för samarbetet Arlandaregionen högst angelägen om att en Arlandaförhandling med staten och regionen kommer till stånd.

Syftet är att, med inspiration från tidigare Stockholmsförhandling och Sverigeförhandling, åstadkomma en helhetslösning där den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta med Arlanda flygplats och transportsystemet stärks, arbetspendling underlättas och bostadsbyggandet i Arlandaregionen ökar. En Arlandaförhandling

måste komplettera och kompletteras med övrig infrastrukturplanering, bland annat i syfte att inkluderas i den långsiktiga kollektivtrafikförsörjningen av Stockholmregionen och säkra en god tillgänglighet till Arlanda flygplats.

För att få till stånd en Arlandaförhandling efterfrågas följande infrastruktursatsningar, vilka måste genomföras som ett samlat grepp för att få ut maximal nytta:

- Förbättrad kapacitet på Ostkustbanan genom att skapa flera spår på sträckan Stockholm-Uppsala och med satsningar på funktionella resecentrum i Arlandaregionen. *Detta inkluderar en ombyggnad av Märsta station.*
- Förbättrad kapacitet på E4:an till och inom Arlandaregionen, med nya körfält och nya samt fullt utbyggda trafikplatser.
- Förlängd Roslagsbanan till Arlanda flygplats.
- Förstärkt koppling mellan Märsta och Arlanda, samt kringliggande flygplatsstad genom utbyggd trafikinfrastruktur och kollektivtrafiklösningar.

Inom ramen för Arlandaregion-samarbetet finns stor samsyn kring dessa satsningar, som tillsammans är avgörande för utvecklingen av en konkurrenskraftig internationell, nationell och regional tillgänglighet, samt för skapandet av nya arbetstillfällen och ett ökat bostadsbyggande med fokus på resurseffektivitet, hållbarhet och stadsutveckling. Därtill skapar de självklara nyttor i form av en effektiv och kapacitetsstark kollektivtrafik samt den redundans i systemet som krävs för att möta framtiden och bidra till en hållbar utveckling kopplat till landets viktigaste flygplats.

Sammanfattningsvis vill kommunen därför framhålla att en Arlandaförhandling är avgörande för att huvudstadsregionen fortsatt ska vara attraktiv och konkurrenskraftig i framtiden, och därmed även är av *avsevärt nationellt intresse*.

Olov Holst

Kommunstyrelsens ordförande