

Gemensamt yttrande från kommunerna i Arlandaregionen över förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Knivsta kommun, Sigtuna kommun, Upplands Väsby kommun, Vallentuna kommun och Swedavia, Stockholm Arlanda Airport arbetar tillsammans för att utveckla Arlandaregionen. I frågor om regional tillväxt, transportinfrastruktur och andra frågor av strategisk betydelse för regional och delregional utveckling samverkar parterna i Arlandaregionen om gemensamma yttranden och ställningstaganden. Kommunerna i Arlandaregionen lämnade t.ex. ett gemensamt yttrande i samband med remiss av nationell plan 2014-2025.

Under 2016 ställde sig samtliga kommuner, efter beslut i respektive fullmäktigeorgan, tillsammans med Swedavia, Arlanda Airport bakom en gemensam delregional utvecklingsplan för Arlandaregionen. Planen tar utgångspunkt från kommunernas översiktsplaner och från Swedavias långsiktiga utvecklingsplanering för Stockholm Arlanda Airport och manifesterar ambitionen om en mer expansiv utveckling av Arlandaregionen som en del av en större storstadsregion. Den delregionala utvecklingsplanen har fördjupat samarbetet mellan parterna inom infrastruktur och trafikering, bostadsbyggande samt näringsliv och arbetsmarknad genomtyrat av ett tydligt fokus på ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet.



Mot denna bakgrund framför kommunerna i Arlandaregionen följande synpunkter följande synpunkter över av remiss av förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

SAMMANFATTNING

Kommunerna i Arlandaregionen anser att den ekonomiska planeringsramen för Stockholms län vad gäller Nationell plan och Länsplan 2018-2029 är långt ifrån tillräcklig med avseende på länets och Arlandaregionens stora behov och snabba tillväxt. Stockholms län har en mycket snabbare befolkningsökning och ett ännu större behov av bostäder än vad som har antagits i tidigare planer.

De statliga anslagen för investeringar i trafikinfrastrukturen är för låga för att Stockholms län ska kunna behålla sin attraktivitet och internationella konkurrenskraft. Statens bidrag är heller inte i paritet med de inkomster som regionen genererar till staten.

Kommunerna i Arlandaregionen understryker därför behovet av en kraftfull ökning av de statliga investeringarna i Stockholmsregionens trafiksystem.

Det är angeläget att både spår- och vägsystem ges en förbättrad kapacitet samt att framkomligheten och trafiksäkerheten på väg förbättras och byggs ut för att svara upp mot regionens tillväxt både vad avser persontransporter men också för regionens växande behov av godstransporter och nyttotrafik. På kort sikt är det viktigt att Nationell plan och Länsplan genom utpekade objekt och inom åtgärdspaketen, säkrar kapaciteten för spårtrafik, framkomligheten för kollektivtrafik med buss, möjliggör bra bytespunkter och skapar sammanhängande regionala cykelstråk med kopplingar mellan viktiga noder i regionen. Kommunerna i Arlandaregionen är också positiv till att Trafikverket avser att prioritera forskning och innovation under planperioden för morgondagens transportsystem med bland annat ökad digitalisering, uppkopplade, automatiserade och elektrifierade fordon.

Kommunerna i Arlandaregionen vill framhålla att samarbetet i Arlandaregionen i sin gemensamma planering särskilt har identifierat följande brister i transportinfrastrukturen som är angelägna att åtgärda:

- Förbättrad kapacitet på Ostkustbanan genom ytterligare spår i sin helhet på sträckan Stockholm-Uppsala och med satsningar på funktionella resecentrum i Arlandaregionen.
- Förbättrad kapacitet på väg E4 till och inom Arlandaregionen genom förbättrad framkomlighet med nya körfält och nya samt fullt utbyggda trafikplatser.
- Utbyggd spårinfrastruktur för järnväg mellan Ostkustbanan och Arlandabanan samt en förstärkt koppling för kollektivtrafik mellan Märsta och Stockholm Arlanda Airport och kringliggande flygplatsstad genom spårbunden trafik.
- Förlängd Roslagsbana till Stockholm Arlanda Airport med koppling till Märsta.

Nödvändiga infrastruktursatsningar i Arlandaregionen skapar sammantaget en förbättrad internationell, nationell och regional tillgänglighet, nya arbetstillfällen och ger möjligheter till ett ökat bostadsbyggande med fokus på resurseffektivitet, hållbarhet och stadsutveckling. De satsningar på utvecklad infrastruktur som kommunerna i Arlandaregionen vill framhålla innehåller flera delar som bygger upp helheten och effektiviteten i dem. Det är därför en fördel om de genomförs som ett samlat grepp för att få ut maximal nytta.

I remissförslaget till nationell plan och länsplan 2018-2029 finns delar av åtgärderna avseende utbyggnad av fler spår på Ostkustbanan och förbättrad kapacitet på väg E 4, delen Häggvik-Arlanda samt en upprustning av Märsta station med. Kommunerna i Arlandaregionen ser positivt på detta och vill verka för att satsningarna kommer till stånd så snart som möjligt för att bidra till en total kapacitetshöjning i det transportsystem som är angeläget för Arlandaregionen. I remissförslaget saknas dock en redovisning av statlig medfinansiering av en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda och en utbyggnad med ytterligare spår på hela sträckan av Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala.

Stockholm Nordost fullföljer för närvarande, tillsammans med bland annat företrädare i Arlandaregionen, den fördjupade förstudie som påbörjades av Trafikförvaltningen inom Stockholms län. Planeringen av sträckning har kommit långt, främst för att säkra en effektiv angöring vid Arlanda, Sky City. Kommunerna i Arlandaregionen anser därmed att Trafikverket under "utpekade brister

2026-2029" också behöver redovisa förlängningen av Roslagsbanan till Arlanda med en möjlig koppling också till Märsta.

FINANSIERING

I den nationella planen har det reserverats resurser för statlig medfinansiering av objekt som Sverigeförhandlingen har förhandlat fram i Stockholms län. Som en förutsättning för finansiering av projekten i Sverigeförhandlingens ramavtal Storstad Stockholm finns även förändrade och breddade trängselskatter som avtalsparterna har ställt sig bakom. Arlandaregionens principiella uppfattning är emellertid att den kostnadsfördelningsmodell och det finansieringsansvar som hittills har gällt för investeringar i infrastruktur och som staten haft ansvar för, ska gälla även i fortsättningen. Trängselskatterna är en finansiering från Stockholmsregionen och ska generellt inte ses som en del av den statliga finansieringen.

Den nationella planen har, trots en ökning med 100 miljarder kronor, till 622,5 miljarder kronor en alltför begränsad investeringsram inte minst vad gäller Stockholmsregionen. De statliga anslagen för investeringar i trafikinfrastrukturen är för låga för att Stockholms län ska kunna behålla sin attraktivitet och konkurrenskraft. Kommunerna i Arlandaregionen understryker att utbyggnaden av trafiksystemet i länet under en lång tid har legat på en alltför låg nivå och till det kommer Arlandaregionens och övriga länets snabba befolkningstillväxt i övrigt med utmaningen att ge förutsättningar för ett fortsatt ökat bostadsbyggande och ett ökat antal arbetstillfällen. Statens bidrag är inte heller i paritet med de inkomster som regionen genererar till staten. Stockholms läns andel av landets befolkning är 23 procent, BNP-andelen är 32 procent och arbetsmarknaden utgör 24 procent av landets arbetsmarknad. Den nationella planens utrymme för namngivna investeringar i Stockholms län har sjunkit med nära sex miljarder kronor, motsvarande -15 procent. Planens andel för nyinvesteringar i Stockholms län har sjunkit från 20 procent till 17 procent.

Den ekonomiska planeringsram om 8 571 miljoner kronor som har anvisats för Stockholms län är långtifrån tillräcklig för den utveckling som är nödvändig för länet där kommunerna har visat på ett prioriterat behov om cirka 200 miljarder kronor. Anslaget till de 21 regionala länsplanerna har ökat med fem procent i snitt. Samtidigt som det ekonomiska utrymmet för Stockholms länsplan endast har ökat med 3,5 procent.

Kommunerna i Arlandaregionen vill därför särskilt understryka nödvändigheten av att staten tar ett ökat och sammanvägt ansvar för kapacitetsförstärkning och utbyggnad av transportsystemet, främst en utbyggnad av den spårburna kollektivtrafiken inom Stockholms län. På kort sikt är det också viktigt att säkra framkomligheten för busstrafiken och att skapa ett regionalt cykelsystem. Finansieringsfrågorna måste hanteras utifrån ett, ur kommunalt perspektiv, acceptabelt sätt.

I förslaget till länsplan medfinansieras objekt som normalt tillhör Nationell plan med 233 miljoner kronor, 470 miljoner kronor avser kostnadsökningar från trängselskattefinansierade åtgärder och 14 procent går till finansiering av Sverigeförhandlingen. Kommunerna i Arlandaregionen anser som princip att ramen för Nationell plan bör rymma dessa kostnader så att ytterligare investeringar, främst i länets kollektivtrafik och länsvägar, blir möjliga.

De intäkter som genereras av trängselskatterna i länet ska betraktas som en gemensam regional finansiering och kommunerna i Arlandaregionen anser att ytterligare styrmedel som utbyggda trängselskatter i framtiden ska undvikas. De intäkter som skatterna genererar ska tillgodoräknas regionen.

Kommunerna i Arlandaregionen är positiva till att det för regionen prövas nya modeller, som medfinansiering från näringslivet eller brukaravgifter, för att tidigarelägga eller finansiera viktiga investeringar och att därmed uppnå ökad samhällsnytta.

Vad gäller möjligheterna till höghastighetståg mellan Sveriges storstadsregioner anser kommunerna i Arlandaregionen att det är av stor vikt att förhandlingen hittar en restidseffektiv lösning på sträckan Järna-Stockholm-Arlanda för att få ut bäst effekt och stärka Stockholmsregionens och Arlandas attraktivitet och tillgänglighet både i ett internationellt och nationellt perspektiv.

PRIORITERING

Med anledning av remiss av nationell plan för transportsystemet 2018-2029 anser kommunerna i Arlandaregionen det angeläget att åtgärder prioriteras till regionen som medverkar till att åstadkomma en helhetslösning där Stockholm Arlanda Airport och transportsystemet stärks, arbetspendling underlättas och ger incitament för ett ökat bostadsbyggande i kommunerna. Kommunerna i Arlandaregionen vill framhålla att detta motiveras av följande skäl.

Stockholm Arlanda Airport – en nationell angelägenhet

Globaliseringen gör att människor och företag verkar över allt större områden. Därmed ökar behovet av resor och Stockholm Arlanda Airport växer i hög takt. Flygplatserna är idag vad hamnarna förr var som platser dit människor och verksamheter attraherades. Därför är det inte bara själva flygplatsen som växer, utan även en hel flygplatsstad - Airport City Stockholm - och dess närregion - Arlandaregionen.

Stockholm Arlanda Airport utgör navet i det svenska flyget. 2016 växte trafiken med över 1,2 miljoner passagerare, till totalt 24,7 miljoner, vilket innebär ett nytt rekord. Den snabba utvecklingen har gjort att flygplatsen närmar sig sitt kapacitetstak. Swedavia har därför beslutat om en långsiktig utvecklingsplan med inriktning att göra Stockholm Arlanda Airport till Skandinavians ledande flygplats. Enligt planen ska flygplatsen klara av att möta minst 40 miljoner passagerare om året, en tillväxt motsvarande 70 procent jämfört med 2015. Till det tillkommer satsningar på fastighetsutveckling i anslutning till flygplatsen och behov av annan infrastruktur. Parallellt har ett fördjupat arbete inletts för att säkerställa flygplatsens utvecklingsmöjligheter bortom nuvarande planeringshorisont.

Effektiva och hållbara nationella, regionala och lokala marktransportsystem är nödvändiga för tillgängligheten till Stockholm Arlanda Airport för att kunna maximera nyttan av flygplatsen som kommunikationsnav och som en stor arbetsplats. Ett ökat reseunderlag från ett vidgat upptagningsområde ökar också flygplatsens möjligheter att såväl kunna bibehålla och att attrahera nya flyglinjer, vilket främjar tillgängligheten både internationellt och nationellt.

Arlandaregionen – samverkan om utveckling

Stockholmsregionen står idag inför många stora utmaningar. Ett allvarligt hot för regionens tillväxt och företagens möjligheter att växa är den stora bostadsbrist som råder i Stockholmsregionen. Många som söker sig till regionen för arbete eller utbildning möter stora svårigheter att hitta bostad. Samtidigt försämrar bostadsbristen arbetsgivarnas möjligheter att hitta rätt kompetens och rörligheten på arbetsmarknaden påverkas negativt. Situationen förvärras också av betydande brister i transportsystemet. För att få till stånd ett ökat bostadsbyggande är effektiva och kapacitetsstarka trafiksystem en avgörande faktor. Människor måste kunna resa till arbete, skola och fritidsaktiviteter och fler invånare och arbetstagare innebär att fler resor görs varje dag.

Som kommunikationsnav och som en stor arbetsplats har Stockholm Arlanda Airport en betydelsefull roll för regionens tillgänglighet och tillväxt och i kommunerna Knivsta, Sigtuna, Upplands Väsby och Vallentuna kring flygplatsen finns en tydlig vilja och ett gemensamt ansvar för att öka bostadsbyggandet. Tillsammans med Swedavia, Stockholm Arlanda Airport samarbetar kommunerna utifrån en gemensam avsiktsförklaring och en delregional utvecklingsplan. Hållbar utveckling utgör grunden för den samhällsutveckling som planen för Arlandaregionen strävar mot. Samarbetet inom Arlandaregionen bygger på tre prioriterade utvecklingsområden:

- Bostadsbyggande
- Näringsliv och arbetsmarknad
- Infrastruktur och trafikering

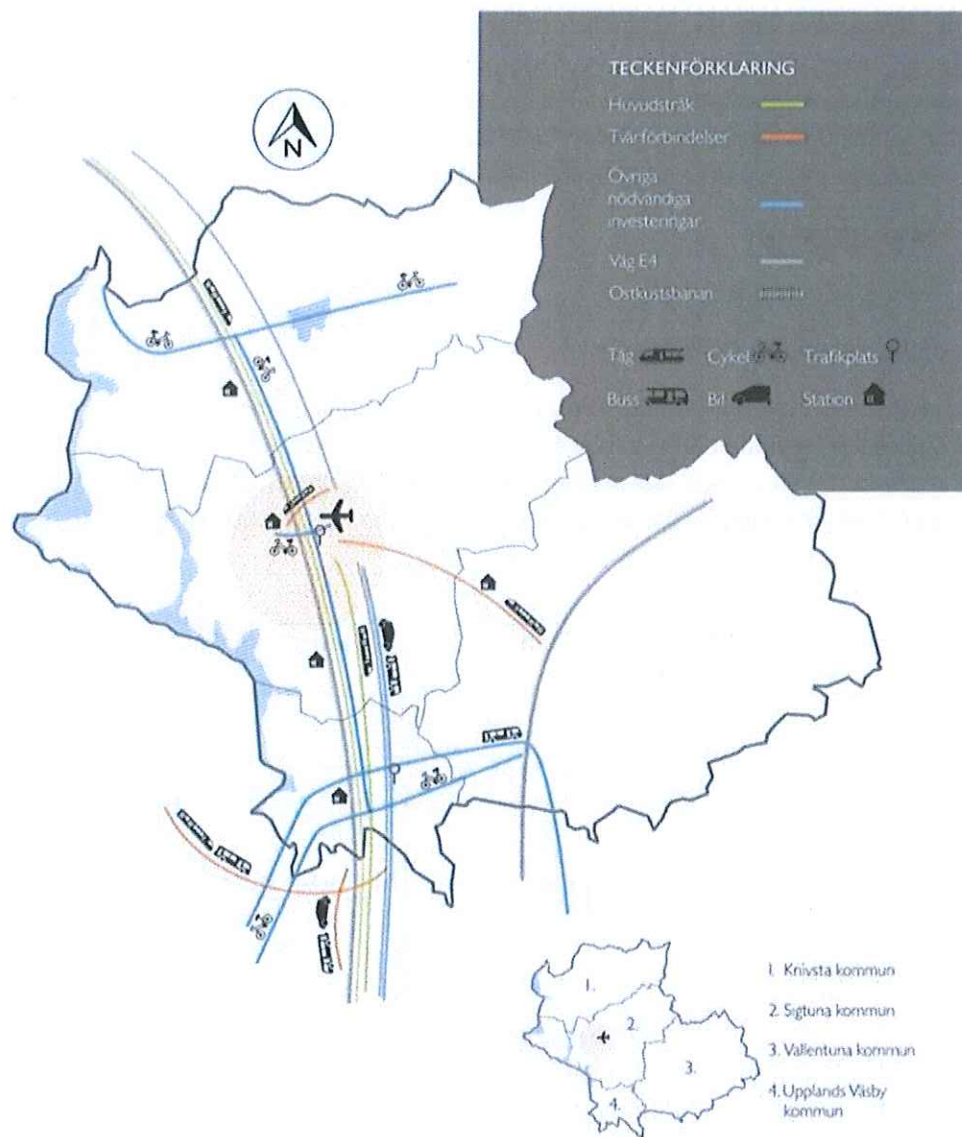
Med utgångspunkt från Stockholm Arlanda Airports attraktionskraft som kommunikationsnav och som motor för tillväxten i regionen finns behov av att utveckla kapaciteten och tillgängligheten i marktransportsystemet så att goda förutsättningar skapas för en kvalitativ, attraktiv och hållbar stadsutveckling i Arlandaregionen med minst 62 000 nya bostäder och 55 000 nya arbetsplatser.

Kommun	Antal nya bostäder	Antal nya arbetstillfällen
Knivsta	22 000*	8500
Sigtuna	25 000	30 000**
Upplands Väsby	10 000	10 000
Vallentuna	5 000	7 000

*ingår i förhandling under hösten 2017 med regeringens samordnare för större samlade exploateringar

**inklusive flygplatsstaden

Dessutom finns goda förutsättningar för att bygga betydligt fler nya bostäder om arbetet med att säkra Stockholm Arlanda Airports framtida kapacitet med ett väl anpassat influensområde för flygets verksamhet på lämpligt sätt kan samordnas med kommunernas ambitioner och möjligheter till bostads- och verksamhetsutveckling. Ansvar för utveckling av bostäder och infrastruktur är fördelat mellan flera aktörer. Detta ställer särskilda krav på samverkan och koordinering mellan den regionala och nationella infrastrukturplaneringen å ena sidan och den regionala och kommunala planeringen å andra sidan. Idag innebär avsaknaden av finansieringsbeslut om nödvändiga infrastrukturentsatsningar att planeringstiden blir längre och att det skapas både otydlighet och osäkerhet hos offentliga och privata samhällsbyggare vilket försvårar möjligheterna till en gemensam hållbar stadsutveckling.



Översikt över strategisk transportinfrastruktur i Arlandaregionen (Delregional utvecklingsplan för Arlandaregionen)

PRIORITERINGAR AV YTTERLIGARE OBJEKT FÖR ARLANDAREGIONEN I NATIONELL PLAN 2018-2029

Utöver de objekt i nationell plan för transportsystemet 2018-2029 som redovisats för finansiering och genomförande i föreliggande förslag, som kommunerna i Arlandaregionen för sin del tillstyrker avseende närmast åtgärder på Ostkustbanan, väg E 4, delen Häggvik-Arlanda samt för upprustning av Märsta station vill kommunerna framhålla att följande objekt också behöver tas upp och prioriteras i planen:

Spårförbindelse mellan Ostkustbanan och Arlandabanan

Utvecklingen av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta förutsätter en hög tillgänglighet och ytterligare spårbunden trafikering behöver därför tillkomma mellan Märsta och Stockholm Arlanda Airport. En spårinvestering behöver tillkomma som binder samman Ostkustbanan norr om Märsta med Arlandabanan och Stockholm Arlanda Airport och som ger förutsättningar för en god tillgänglighet till flygplatsen och inom kärnan för både spårbunden gods- och persontrafik. Objektet kräver ett fördjupat utredningsarbete om spårets utformning, funktion och konsekvenser för järnvägsanläggningen på Stockholm Arlanda Airport.

Upplands Väsby station

Upplands Väsby station är en viktig bytespunkt med ca 12 900 resenärer per vardagsdygn (2015). Stationen är i behov av upprustning och antaget planprogram (för Väsby Entré) finns för utvecklingen av stationsområdet som även innehåller en ny och funktionell bussterminal. År 2015 hade bussterminalen 9 000 resenärer per vardagsdygn. Station är en regional kollektivtrafiknod som möjliggör för resor till och från bland annat Uppsala, Arlanda och Stockholm city. Stationen är en viktig bytesnod för boende och verksamma i Järfälla, Täby, Upplands Väsby och Vallentuna. Omvandling av bytespunkten till ett modernt resecentrum skulle ge förutsättningar för såväl en kraftigt ökad bostadsbebyggelse i stationsnära läge som utomordentliga lägen för arbetsplatser med ett utmärkt kollektivtrafikläge. Väsby Entré-projektet i sin helhet harmoniserar mycket väl med RUFs 2050 och de transportpolitiska målen. För att i högsta grad utnyttja de planerade satsningarna på järnvägen måste Upplands Väsby bussterminal utvecklas till en attraktiv, kapacitetsstark och modern bytesnod. Ny utformning av bussterminalen underlättar för planerade stombusslinje H, mellan Jakobsberg och Arninge.

Landstinget genom Trafikförvaltningen har konstaterat att dagens omoderna bussterminal har för få hållplatslägen, utöver andra allvarliga brister gällande tillgänglighet, orienterbarhet och trygghet. Mot bakgrund av detta har landstinget genom Trafikförvaltningen föreslagit att en ny bussterminal i Väsby Entré-projektet skulle bli ett namngivet objekt i Länsplanen 2018-2029. I föreliggande remiss finns den dock inte med som namngivet objekt. Arlandaregionen anser att bussterminalen bör bli ett namngivet objekt i den antagna Länsplanen för 2018-2029.

Knivsta station

Det är av stor vikt för Knivsta kommun att tillgängligheten till och kapaciteten på stationen står i proportion till den ökade mängden resenärer, särskilt beaktat kraftigt ökad bostadsbebyggelse i stationsnära läge. Knivsta station behöver en bättre access till stationen via den södra delen av plattformen. En ombyggnation av befintlig plankorsning är därför av största vikt för ökad tillgänglighet till plattform samt för minskad barriäreffekt mellan östra och västra Knivsta tätort.

En utbyggnad av fler spår längs Ostkustbanan möjliggör även att skapa tågstopp i Alsike, vilket skapar förutsättningar för ett hållbart stadsbyggande. Knivsta kommuns översiktsplan visar på stora expansionsområden för tätortsutbyggnad på båda sidor av järnvägen.

Väg E 4 med trafikplatser i Arlandaregionen

E4 behöver byggas ut med två nya körfält från Upplands Väsby till Stockholm Arlanda Airport. En breddning av E4 till sex körfält för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet är helt nödvändig för att möta den ökade trafiken i hela E4-stråket till följd av regionens kraftiga befolkningstillväxt och för att i ett långsiktigt perspektiv klara Stockholm Arlanda Airports funktion som nav för flygtrafiken och som regionalt arbetsplatsområde på och kring flygplatsen.

För att matcha en utbyggd vägkapacitet på aktuell sträcka utmed väg E 4 samt i Knivsta kommun norr om länsgränsen till Stockholms län behöver följande nya och befintliga trafikplatser utvecklas.

Trafikplats Hammarby

Upplands Väsby har endast en trafikplats på E4, Tpl Glädjen. Transportfunktionerna i denna knutpunkt är ytterst viktig för boende och verksamma i kommunen för de ska kunna nå resterande delar av regionen. För att Upplands Väsby ska kunna bidra med tillkommande bostäder i Stockholmsregionen krävs att anslutningar mot E4 förbättras.

Utbyggnad av en ny fullständig trafikplats norr om trafikplats Glädjen är helt nödvändig för att minska köer och trafik på såväl det nationella, regionala som det lokala vägnätet. Genom att sprida trafikflöden skapas avlastning av befintlig trafikplats Glädjen som idag orsakar köbildning på E4.

En trafiksäkrare väg 268 genererar mer trafik mellan Upplands Väsby och Vallentuna. Detta ställer höga krav på tillgängligheten till väg E4 via en fullständig trafikplats Hammarby.

Trafikplats Måby

Utbyggnad med kompletterande ramper på väg E4 vid Måby trafikplats är en mycket angelägen fråga för att främja tillgängligheten till Stockholm Arlanda Airport och för att underlätta för väg- och godstransporter mellan väg E4 och Cargoområdet vid Stockholm Arlanda Airport. En sådan utbyggnad är också en förutsättning för utbyggnaden av nya arbetsplatser i den expanderande flygplatsstaden Airport City Stockholm. Arbetsplan för ombyggnaden är fastställd och finansieringsförutsättningar för denna utbyggnad behöver snarast fastställas. I sin funktion har en utbyggd Måby trafikplats också en viktig och strategisk uppgift att fylla som en alternativ nod i trafiken till och från Märsta - Arlandaområdet kopplat mot väg E4 och som en viktig länk för transportförsörjningen i Sigtuna kommun som helhet och för en avlastning av trafik på väg 263 genom Märsta.

En fullt utbyggd Måby trafikplats vid väg E 4 ger primärt en god och ökad tillgänglighet i vägtransportsystemet för verksamheter både på flygplatsen och i den expanderande flygplatsstaden Airport City Stockholm och skapar samtidigt förutsättningar för en omfattande exploatering och utbyggnad av nya bostäder öster om Märsta station.

Ny trafikplats mellan Knivsta och Uppsala

Utbyggnad av en ny trafikplats på väg E4, norr om Alsike tätort, är av stor betydelse för snabb och attraktiv pendling med buss mot såväl Stockholm Arlanda Airport som Uppsala och innebär samtidigt en nödvändig avlastning av trafikplats Brunnby för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.

Roslagsbanan till Stockholm Arlanda Airport

Genom att förlänga Roslagsbanan till Stockholm Arlanda Airport kommer kollektivtrafiken till och inom Arlandaregionen att förbättras väsentligt. Nordostsektorn knyts också närmare de västra delarna av regionen och kollektivtrafikkopplingar skapas norrut mot Uppsala. En förlängning av

Roslagsbanan till flygplatsen är även en naturlig och viktig fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiksystemet nu när beslut fattats om att Roslagsbanan ska förlängas till T-centralen via Odenplan. En förlängning till flygplatsen beaktas i regionala planer och ingår som en central del i flera planer och program. I t.ex. Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050 utställningshandling understryks behovet av ökad konkurrenskraft för kollektivtrafik mellan regionala stadskärnor och flygplatsen, däribland Täby - Arninge – Arlanda - Märsta.

Sedan 2017 finansierar och driver kommunerna i Stockholm Nordost arbetet med att slutföra programstudien i samverkan med övriga berörda aktörer. Parallellt med programstudien arbetar Vallentuna kommun med en fördjupad översiktsplan för norra Vallentuna tätort och Lindholmen. En förlängning av Roslagsbanan till Stockholm Arlanda Airport möjliggör en tätortsutvidgning av Vallentuna tätort med minst 3000 bostäder samt flertalet arbetsplatser kring en ny station belägen strax nordväst om Molnby. En förlängning av banan innebär även utökande möjligheter för fler stationsnära bostäder. Bara i Vallentuna uppskattas ytterligare drygt 2 000 nya bostäder som i första hand kommer att kollektivtrafikförsörjas av Roslagsbanan.

En utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda bidrar till att skapa en konkurrenskraftig kollektivtrafik och god tillgänglighet mellan de regionala stadskärnorna Arlanda - Märsta och Täby centrum - Arninge. Den knyter även samman nord- med nordostsektorn, och kopplar dessutom Vetenskapsstaden (Stockholms universitet m.m.) med de båda regionala stadskärnorna Täby centrum - Arninge och Arlanda - Märsta samt även med Uppsala.

En tvärförbindelse mellan Stockholm Nordost och Arlanda i form av en avgrening av Roslagsbanan skulle också förstärka Arlandas roll som ett "Stockholm Nord" samtidigt som spårförbindelsen skulle kunna utgöra en redundans i spårnätet för Ostkustbanan mot Arlanda. Med en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda med en koppling till Märsta station kan för regionen också skapas ett integrerat och funktionellt kollektivtrafiksystem.

Kompletterande infrastrukturinvesteringar

Både inom och utanför Arlandaregionen planeras eller utreds ett antal infrastrukturinvesteringar som också bidrar till förbättrad tillgänglighet och skapar olika nyttor. Kommunerna i Arlandaregionen vill framhålla att även dessa investeringar har identifierats i Arlandaregionens gemensamma planering som viktiga bidrag till utvecklingen i regionen.

Exempel på investeringar:

- Höghastighetsbana med anslutning till Stockholm Arlanda Airport
- Nya och innovativa kollektivtrafiksystem och tvärförbindelser mellan målpunkter i Arlandaregionen och andra regionala stadskärnor
- Utvecklad infrastruktur för gång- och cykeltrafik med tvärregionala stråk som binder samman strategiska utvecklingsområden i delregionen och regionala stadskärnor.
- Förbättrad väginfrastruktur inom regionen
- Bättre tvärförbindelser västerut mot Mälardalen

För kommunerna i Arlandaregionen

Klas Bergström (M)

Kommunstyrelsens ordförande i Knivsta



Olov Holst (M)

Kommunstyrelsens ordförande i Sigtuna

Mathias Boman (S)

Kommunstyrelsens ordförande i Upplands Väsby

Parisa Liljestränd (M)

Kommunstyrelsens ordförande i Vallentuna