



DELREGIONAL UTVECKLINGSPLAN FÖR ARLANDAREGIONEN

Godkännandehandling

September 2023

Innehåll

1	Inledning	3
2	Flygplatsens roll.....	6
2.1	Inledning.....	6
2.2	Utmaningar	7
2.3	Utgångsläge	8
2.4	Utveckling	10
2.5	Hållbarhetsmål.....	12
3	Näringslivsutveckling	13
3.1	Inledning.....	13
3.2	Utmaningar	14
3.3	Utgångsläge	15
3.4	Utveckling	16
3.5	Hållbarhetsmål.....	17
4	Bostadsbyggande	18
4.1	Inledning.....	18
4.2	Utmaningar	18
4.3	Utgångsläge	19
4.4	Utveckling	22
4.5	Hållbarhetsmål.....	23
5	Transportinfrastruktur.....	24
5.1	Inledning.....	24
5.2	Utmaningar	24
5.3	Utgångsläge	26
5.4	Utveckling	29
5.5	Hållbarhetsmål.....	33
6	Samlade nyttoeffekter av transportinfrastruktursatsningar.....	33
7	Översiktskarta	37

1 INLEDNING

Sedan början av 2000-talet har kommunerna Knivsta, Sigtuna, Upplands Väsby och Vallentuna runt Stockholm Arlanda Airport arbetat med att ömsesidigt för sin tillväxt dra nytta av och utveckla fördelarna av att ha en flygplats i regionen. År 2014 tecknade kommunerna tillsammans med Swedavia en gemensam avsiktsförklaring om samarbete. Målet för samarbetet är att uppnå en positiv samhällsutveckling som gynnar både Arlandaregionens och flygplatsens utveckling och möjligheten att kunna bo, verka och leva i Arlandaregionen. Den gemensamma visionen är:

Arlandaregionen, med Stockholm Arlanda Airport i centrum, knyter samman den växande storstadsregionen Stockholm-Uppsala med attraktiva miljöer för boende, företagare och besökare. Här bygger vi framtidens hållbara samhälle med en mångfald av människor och företag.

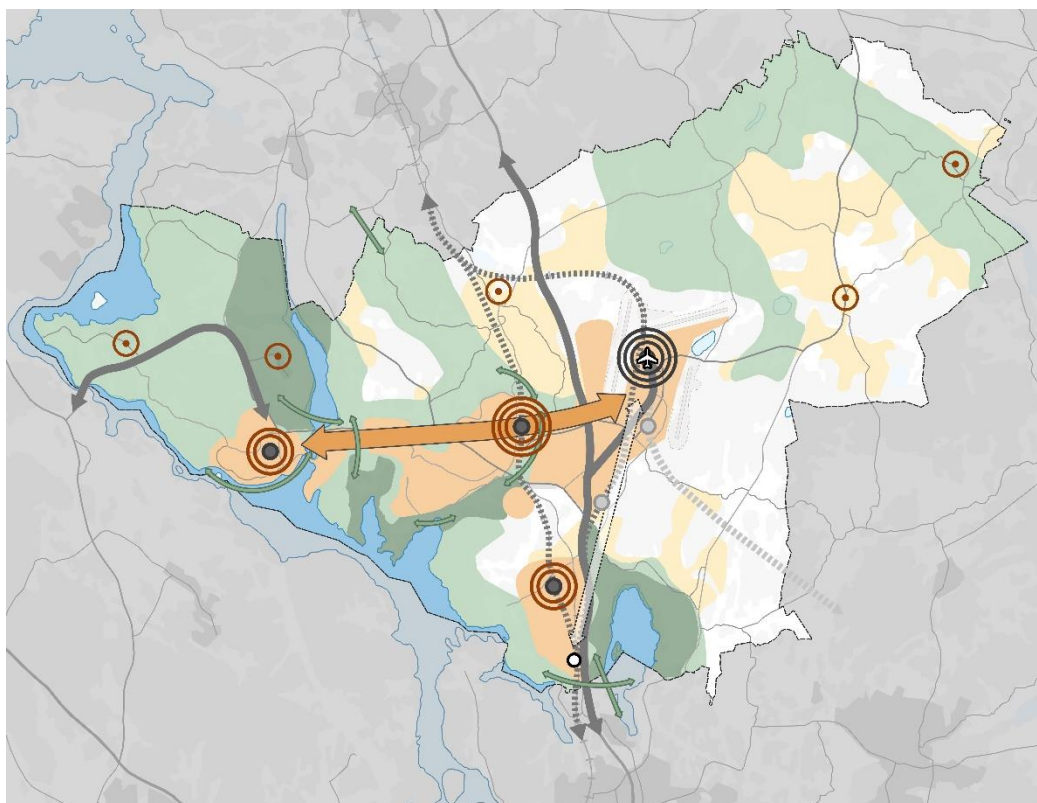
En gemensam plan- ett resultat av lång samverkan och lokal kunskap

Den delregionala utvecklingsplanen är ett resultat av samverkan och koordinering i Arlandaregionen i utvecklings- och tillväxtfrågor inom näringsliv, bostäder och transportinfrastruktur från Stockholm Arlanda Airports attraktionskraft som kommunikationsnav och som tillväxtmotor. En samordnad transport- och bebyggelseutveckling skapar goda förutsättningar för en kvalitativt, attraktiv och hållbar stadsutveckling.

Utvecklingsplanen tar sin utgångspunkt från kommunernas översiktsplaner och Swedavias långsiktiga planering. Den manifesterar Arlandaregionens ambitioner och möjligheter till hållbar utveckling och är ett ställningstagande mellan parterna för den önskade utvecklingen. Planen är också ett gemensamt underlag för vidare dialog, samverkan och koordinering i den regionala planeringen i Stockholms och Uppsala län respektive i den nationella- och regionala transportinfrastrukturplaneringen.

En regional stadskärna med stor och växande arbetsplats

Stockholm Arlanda Airport är en del av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta och är förutom Sveriges största flygplats också landets största arbetsplats utanför tätort. Förbättrad tillgänglighet inom och till den regionala kärnan med effektiva och hållbara nationella, regionala och lokala marktransportsystem är nödvändiga för att kunna maximera nyttan av den växande flygplatsen som kommunikationsnav och som en stor arbetsplats. Det krävs investeringar i både befintlig och ny statlig och regional transportinfrastruktur.



Teckenförklaring

Bebyggelse

- Regional nod
- Kommunalsnod
- Bebyggelse - Servicenod
- Utbyggnadsriktning
- Bebyggelse - Utbyggnadsområde

Natur och friluftsliv

- Teckenförkl-viktigt samband natur-friluftsliv
- Viktig funktion för natur och friluftsliv
- Sammanhängande område för natur och friluftsliv
- Natur - Sammanhängande vatten
- Särskilt värdefulla jordbrukslandskap

Kommunikation

- Kommunikationsnod, nationell
- Kommunikationsnod
- Kombiterminal
- Kommunikationsnod framtida
- Kommunikationslänk, gods
- Kommunikationslänk, väg
- Kommunikationslänk, spår
- Kommunikationslänk, spår - föreslagen
- Arlanda flygplats

Karta utvecklingsinriktning Sigtuna kommun inklusive den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta, Översiktsplan 2022 framtagen av Lantmäteriet geodatasamverkan/Sigtuna kommun.



Visionsbild Märsta. Framtagen av Ramböll.

De globala målen och Europas mest attraktiva storstadsregion

Flygplatsens roll är en viktig förutsättning för ekonomisk och social hållbarhet i regionen och Sverige. Flyg- och fordonstrafik orsakar samtidigt klimatpåverkande utsläpp och är en utmaning som behöver hanteras över kommun- och regiongränser. Ett exempel på gränsövergripande bedömning är klimatpåverkan kopplat till tillväxt.

Kommunerna och Swedavia ska gemensamt ta stöd i Agenda 2030 och de globala hållbarhetsmålen. Alla parter bidrar redan på många sätt till detta. Några av de viktigaste insatserna handlar om fossilfria transporter, långsiktig planering, trafikplanering, avfallshantering, friluftsliv, naturvård, parker och tätortsnära natur, energiplanering, skola, förskola och mycket mer.

De sammanlagda hållbarhetsambitionerna täcker således in både Stockholms och Uppsala län men även Sverige. Utöver hållbarhetsmålen, möter Arlandaregionen de flesta av den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFSS) fyra delmål för att nå visionen ”Europas mest attraktiva storstadsregion”:

- 1. En tillgänglig region med god livsmiljö*
- 2. En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region*
- 3. En ledande tillväxt- och kunskapsregion*
- 4. En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp*

Investeringar i Arlandaregionen ger stora samhällsekonomiska nyttor

Den delregionala utvecklingsplanen avslutas med en sammanfattning av rapporten från WSP ”Samlade nyttoeffekter av trafikinvesteringar i Arlandaregionen” från 2019. Denna rapport har utrett vilka och hur stora de samhällsekonomiska nyttor som specifika satsningar på transportinfrastruktur i Arlandaregionen skulle ge. Nyttorna visar sig exempelvis genom restidsnyttor, stimulerad tillväxt under byggtid, förhållandevis stora markvärdesstegringar och miljönyttor. Nyttoeffekter uppgår till cirka 31 miljarder kronor. Ambitionen är att uppnå överenskommelser med statens och regionens trafikhuvudmän.

En Arlandaförhandling är en plan för framtiden

Som metod för genomförande stödjer Arlandaregionen särskilt den statliga utredarens förslag i rapporten “Arlanda flygplats - en plan för framtiden Ds 2022:11” att Regeringen tar initiativ till att inleda en Arlandaförhandling. Ett förslag till gemensam kraftsamling där berörda kommuner och regioner, Swedavia och Trafikverket deltar med en inriktning att lägga grunden för byggande av ny infrastruktur, bättre kollektiva transporter, ökat bostadsbyggande och en större arbetsmarknad.

2 FLYGPLATSENS ROLL

2.1 Inledning

Stockholm Arlanda Airport ligger vid hjärtat av Skandinavien. Internationellt är flygplatsen ett nav för trafik till och från Stockholmsregionen, Skandinavien och Östersjöområdet. Med ett transportnav underlättas utbyten av idéer, varor och tjänster – en förutsättning för Sveriges och regionens ekonomi och välfärd.

Flygplatsen är belägen i Sigtuna kommun och är en del av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta och är Sveriges största flygplats. Den regionala stadskärnan har med sin unika roll och Stockholm Arlanda Airport en avgörande betydelse för Stockholmsregionens möjlighet att utvecklas till Europas mest attraktiva storstadsregion.

En flygplatsstad som knyter an till Märsta ger goda förutsättningar för utveckling i att kunna bo, verka och leva inom Arlandaregionen. Stockholm Arlanda Airport är motor för lokal, regional och internationell utveckling inom arbetsmarknad, kompetensutveckling och som transportnav.

Flygplatsens primära funktion är att skapa förutsättningar för nationell och internationell tillgänglighet med visionen att Stockholm Arlanda Airport ska ta rollen som den ledande flygplatsen i Skandinavien.

Stockholm Arlanda Airport bidrar till utbyten av tankar, idéer, varor och tjänster – en förutsättning för Sveriges och regionens ekonomi och välfärd. Det är i sin tur viktiga förutsättningar för demokrati, fred och frihet vilket är övergripande syften och mål för allt Hållbarhetsarbete.

Fakta om Swedavia:

Stockholm Arlanda Airport drivs av Swedavia som är helägt av svenska staten och har som uppdrag att äga, driva och utveckla det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. Idag äger bolaget 10 flygplatser. Inom ramen för affärsmässighet ska bolaget aktivt bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

2.2 Utmaningar

Effektiva regionala och lokala markförbindelser är avgörande för att stödja och maximera nyttan av Stockholm Arlanda Airport för kringliggande kommuner och regioner. Det kan även skapa synergier med utvecklingen av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta och flygplatsstaden Airport City Stockholm. Stockholm Arlanda Airport står för effektiva kommunikationer – framför allt via flyget, men även genom goda marktransporter till och från flygplatsen.

En förutsättning för denna utveckling är att transportinfrastruktur och trafikering till, från och inom Stockholm-Uppsala-regionen anpassas till framtidens behov. I nuläget finns det kapacitetsbrister i transportsystemet som kan komma att verka hämmande för regionens möjlighet att utnyttja den fulla potentialen av den internationella tillgänglighet som skapas från Stockholm Arlanda Airport. Det är därför viktigt att åtgärder som syftar till att skapa ökad tillgänglighet med kollektiva färdmedel till, från och inom regionen prioriteras.

Det har över tid diskuterats ifall Brommas flyg ska flytta till Arlanda flygplats. Brommas framtid är en politisk fråga och den nuvarande regeringen har uttalat att man inte kommer att fatta beslut om en eventuell flytt. Men om det i en framtid kommer ske, innebär det konsekvenser för området i form av ökad trafik och ytterligare behov av förstärkningar av färdmedel i form av till exempel spårbunden trafik och utbyggnad av vägnät.

Reducera klimatpåverkan för utsläpp från fordonstrafik

Arbetet med att reducera klimatpåverkande utsläpp från fordonstrafiken till och från flygplatsen fokuseras främst på att förbättra kollektivtrafiken till flygplatsen samt att införa olika ekonomiska styrmekanismer för att få in en större andel miljöbilar till flygplatsen. Dessa styrmedel har framför allt givit effekt inom taxinäringen där flygplatsens arbete medfört att hela Stockholmsregionen har ökad andel miljötaxibilar. I dag tillåts inga taxibilar som inte är klassade som miljöbil att hämta upp passagerare vid terminal. Därtill, enligt avtal med alla linjebussbolag ska dessa vara fossilfria för att få angöra flygplatsen.

Flygbuller

Miljöområdet är det hållbarhetsområde där flyget som transportmedel främst har ifrågasatts. Flyget medför negativ miljöpåverkan främst när det gäller buller och utsläpp till luft. Buller är framför allt ett problem i områden nära flygplatser där flygplan ligger på låg höjd efter start eller i samband med landning. Ju närmare flygplatsen man befinner sig desto större blir bullerproblematiken. Buller kan reduceras vid källan genom teknikutveckling samt flyttas eller fördelas mellan områden. Hantering av buller kring en flygplats är en av de mest komplexa frågor som flygplats och omkringliggande kommuner har att hantera och slutar oftast med olika typer av kompromisser för att de människor som bor kring en flygplats inte ska exponeras för orimliga mängder flygbuller. Med dagens teknikutveckling förväntas bullerexponeringen från flyget att minska.

Flygets klimatpåverkan

Vad avser utsläpp till luft är det främst flygets klimatpåverkan som är ett långsiktigt problem. Flygplan drivs till stor del på fossilt drivmedel, vilket orsakar klimatpåverkande utsläpp. För att hantera detta sker teknikutveckling som syftar till att dels reducera bränsleförbrukningen per passagerarkilometer, dels införandet av förnybara drivmedel som inte ger några nettoutsläpp av klimatpåverkande gaser. Andra åtgärder är el- och vätgasflyg och dessa beräknas komma i drift under slutet av 2020-talet. Flyget står globalt i dag för cirka 2 % av världens samlade utsläpp av CO₂, som är den huvudsakliga källan till klimatproblematiken, men detta kan komma att fördubblas fram till 2050 om inga åtgärder vidtas.

2.3 Utgångsläge

På Stockholm Arlanda Airport finns omkring 170 flyglinjer till 107 destinationer, varav 87 är utrikes och 20 är inrikes.

Utöver direktlinjerna finns även många charterdestinationer. Under helåret 2022 hade Stockholm Arlanda Airport drygt 18 miljoner resenärer. Förutom flyglinjer trafikeras även Arlanda city terminal av 60 fjärrtåg, pendeltågstrafik mot Uppsala och Södertälje, Arlanda express, flygbussar och flera lokala och regionala busslinjer från Uppsala- och Stockholms län. Flygplatsen har också koppling till Europavägnätet genom E4.

50 000 människor sysselsätts utöver de som arbetar på flygplatsen

På Stockholm Arlanda Airport finns omkring 600 olika företag med runt 15 000 anställda, vilket gör flygplatsen till Sveriges största arbetsplats utanför tätort. Flygplatsen ger indirekt ytterligare 1 000 anställningar per miljon resenärer och runt 2 000 arbetstillfällen i regionen för taxiförare, förskolepersonal med flera. På så sätt sysselsätts drygt 50 000 människor utöver de som arbetar på flygplatsen.

På flygplatsen finns många typer av inestegsjobb. Flygplatsen har därmed en viktig roll att främja en första anställning. Gymnasier har därtill utbildningar förlagda på flygplatsen.

Turistintäkter på närmare 60 miljarder kronor per år

Flygplatsen är viktig för turismen. Utländska besökare handlar, bor och äter för 60 miljarder per år i Sverige. Det är mer än bilexporten, mer än läkemedelsexporten och tio gånger mer än musikexporten. Resandet spås öka och här spelar Stockholm Arlanda Airport en viktig roll.

Sverige- ett av världens mest exportberoende länder

Sverige är ett av världens mest exportberoende länder och exporten bygger på att varorna och tjänsterna säljs på plats, ute i världen, då många affärer görs genom mänskliga möten. Flyget till och från Stockholm Arlanda Airport är viktigt för företag vars anställda reser i tjänsten för att göra affärer i andra länder och i övriga Sverige. Varje år flygs dessutom varor för cirka 90 miljarder kronor ut i världen från Sverige. Exempel på varor vars export är beroende av flygfrakten är elektronik och läkemedel.

Utvecklingen av flygplatsen är en av framgångsfaktorerna

I Stockholmsregionen bor idag 25 % av Sveriges befolkning och regionen står för mer än 30 % av Sveriges bruttonationalprodukt. Undersökningar visar att över hälften av företagen i Stockholmsregionen anser att flygplatsen är avgörande eller mycket viktig för verksamheten. Stockholm Arlanda Airport kommer dessutom på sjätte plats när företagen rankar 13 olika framgångsfaktorer. Flygplatsen är inte bara viktig för Stockholmsregionens utveckling utan bidrar också till en ökad bruttonationalprodukt i andra delar av Sverige.

Bidrar till ett långsiktigt socialt hållbart samhälle

Flygets nyttor och bidrag till det globala samhället är framför allt att snabbt kunna frakta varor och människor från olika platser på jorden till de platser där dessa behöver vara. Genom kunskap, politiskt och kulturellt utbyte skapas ökad förståelse över kulturella, religiösa och politiska gränser. En sådan ökad förståelse är en förutsättning för ett långsiktigt socialt hållbart samhälle.

Stockholm Arlanda Airport är klimatcertifierad

Swedavia ska kontinuerligt minska sitt eget klimatavtryck och bidra till en minskning av hela flygbranschens klimatpåverkan. Stockholm Arlanda Airport är klimatcertifierad på den högsta nivån inom Airport Carbon Accreditation, ACA. 2021 utsågs Arlanda flygplats till "ECO-Innovation Airport of the Year" av flygbranschorganisationen ACI Europé. Flygplatsen framhålls som "en pionjär i framkant inom hållbarhetsutvecklingen i branschen" och som ett ledande exempel på att nå fossilfrihet i egen verksamhet.

Reducera buller

Stockholm Arlanda Airport har under många år aktivt arbetat med att reducera buller kring flygplatsen samt klimatpåverkande utsläpp från flygplatsens verksamhet. Flygplatsen var en av de första flygplatserna i världen att införa en procedur för kurvade inflygningar. Proceduren ger större förutsättningar för flygplatsen att i samverkan med omkringliggande kommuner bestämma var flygtrafiken ska gå till och från flygplatsen.

2.4 Utveckling

Stockholm Arlanda Airport är en del av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. Här finns Sveriges viktigaste transportnoder för gods och passagerare och arbetstagare på järnväg, väg och flyg. Utvecklingen i stadskärnan får därför avgörande betydelse för flygplatsens och hela regionens möjlighet att utvecklas till Europas mest attraktiva storstadsregion samtidigt som hänsyn behöver tas till lokala och regionala och nationella för både resande, pendlare och godstransporter.

Arlandaregionen hanterar en stor mängd gods, tack vare flygplatsen samt Rosersbergs logistiknod. Hela stadskärnan består av stora och små logistikföretag belägna vid E4 och Ostkustbanan, verksamheter som förser flygplatsen med underleverantörer och nödvändiga serviceinrättningar. Både Arlanda och Rosersbergs kombiterminal utgör en del i det europeiska transportnätverket TEN-T.

Sigtuna kommun har bedömt att Rosersbergs logistikområde med sin internationella betydelse samt kopplingen till flygplatsverksamheten är så viktig för regionala stadskärnan att den borde införlivas i den regionala stadskärnans avgränsning.

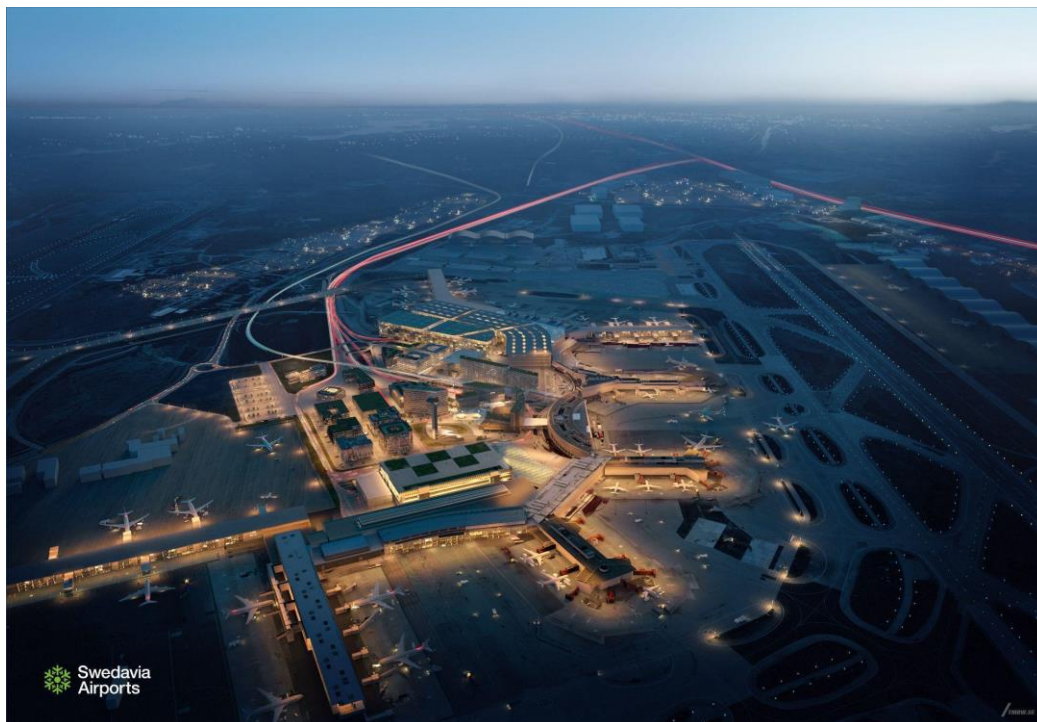
Funktionen som omland är ett långsiktigt arbete där varje byggsten stöttas och stärks av Arlandaregionens kommuners planering vars syfte är att förse navet med plats för verksamheter och godshantering. Förbättrad tillgänglighet inom och till den regionala kärnan med effektiva och hållbara nationella, regionala och lokala marktransportsystem är nödvändiga för att kunna maximera den växande flygplatsen som kommunikationsnav och som en stor arbetsplats. Det krävs investeringar i både befintlig och ny statlig och regional transportinfrastruktur.

En långsiktig utveckling av flygplatsen

Stockholm Arlanda Airport är en integrerad del av den region som flygplatsen verkar i. Därför är det viktigt att tillsammans med samarbetspartners arbeta för att utveckla Stockholmsregionen till det självklara valet för näringsidkare, resenärer och besökare i Skandinavien och därmed stärka vår huvudstad Stockholm som ”the Capital of Scandinavia” och möjligheten att bo, verka och leva här. Swedavia har tagit fram en ”Markanvändningsplan Arlanda” som sammanfattar och beskriver Swedavias ställningstaganden och framtida utvecklingsmöjligheter för Arlanda flygplats med en planeringshorisont på cirka 30 år och vision med horisont på 50 år och framåt. Markanvändningsplanen samordnar och balanserar planeringen för flygplats- och fastighetsutveckling samt ska reservera plats för alla verksamheters behov och utvinna synergier mellan verksamheterna.

Det finns goda förutsättningar för fortsatt utveckling av flygplatsstadens olika delar med företagsområden med ett varierat utbud och mångfald av verksamheter, såsom logistik och frakt, lätt industri som bygg- och hantverk, kontor, hotell, mäss, och konferensanläggningar, företagsområde, och god tillgång till service, restauranger, gator, parker i flygplatsstadens kärna Sky City med mycket mera. Alla dessa samlade kvaliteter, med en utvecklad tillgänglighet till och från flygplatsen, kommer stärka Stockholmsregionen som ”The Capital of Scandinavia”.

Planeringen för nya flygplatsstaden Airport City Stockholm möjliggör, vid satsningar på transportinfrastruktur, till exempel på sikt uppemot 50 000 arbetstillfällen vid och omkring Stockholm Arlanda Airport. Idag finns runt 15 000 anställda vid och i anslutning till flygplatsen.



Visionsbild Stockholm Arlanda Airport. Bild från 2022 framtagen av BAU Arkitekter och TMRW för Swedavia.

Swedavias strategiska miljömål

Under 2020 nådde Stockholm Arlanda Airport målet om inga fossila koldioxidutsläpp från den flygplatsverksamhet som bedrivs i egen regi. Nästa steg är att hela flygplatsen, inklusive andra aktörer på flygplatsen, ska vara fossilfri till 2025. Bolagets strategiska miljömål lyder: 5 % bioflygbränsle i Sverige 2025, fossilfritt inrikesflyg 2030 och allt flyg i Sverige fossilfritt 2045.

2.5

Hållbarhetsmål

Inom Arlandaregionen råder planeringsförutsättningar och utmaningar som till stor del skapas av flygplatsen som samtidigt är grunden för tillväxt i Arlandaregionen och övriga Sverige.

Målen nedan har valts för att de svarar på globala målen, miljömål och målen från Regional utvecklingsplan för Stockholm (RUFS). De är grupperade i ekonomiskt, socialt och ekologiskt perspektiv. Relevanta mål räknas upp under respektive kapitel. Läs gärna mer om målen i den delregionala utvecklingsplanens bilaga för hållbarhetsmål.

Ekologisk hållbarhet:

- o Samhällen anpassade för förändrat klimat
- o Ekologisk balans i vattenmiljöer
- o Minskad klimatpåverkan genom infrastrukturinvesteringar och ett fossilfritt flyg i Sverige
- o Förbättra grön infrastruktur, till exempel genom att anlägga viltpassager och ekodukter vid större sammanhängande naturområden

Social hållbarhet:

- o Tillgänglig och väl fungerande kollektivtrafik
- o Samhällen utformade för ett gott liv med god hälsa och med god tillgång till en diversifierad arbetsmarknad

Ekonomisk hållbarhet:

- o Kostnadseffektiv och diversifierad infrastruktur till och från Arlanda flygplats
- o Etablera en effektiv laddinfrastruktur för person- och godstrafik
- o Effektiviserad godshantering och omlastning mellan trafikslagen
- o Utvecklat samarbete mellan FoU, flygnäringen och Arlandaregionen
- o Skapa företagsklimat som gynnar nystartade företag kopplade till flygnäringen.

3 NÄRINGSLIVSUTVECKLING

3.1 Inledning

Arlandaregionens placering mellan Uppsala och Stockholm, med Stockholm Arlanda Airport som motor i mitten av en av Europas snabbast växande arbetsmarknadsregioner, ger unika möjligheter till gemensam arbetsmarknad och ett växande näringsliv. Här finns goda möjligheter att attrahera kunskaps- och högteknologiska verksamheter, ökade antal företag inom tjänstesektorn, service, handel och besöksnäring. Omställningen mot ett hållbart samhälle skapar nya affärsmöjligheter, inte minst inom miljöteknik och fordonsindustrin.

Näringslivets utveckling är beroende av en fortsatt bostadsutveckling och att kunna erbjuda företagen ett komplett koncept, inte enbart ett bra läge, utan kommunikationer, vägar, skola, kultur och rekreation.

En ökad tillgänglighet i regionen i form av olika satsningar inom transportinfrastruktur är avgörande för hur samhällsutvecklingen bidrar till regionen och Sverige som helhet.

3.2 Utmaningar

Den globala konkurrensen mellan storstadsregioner om både investeringar och högkvalificerad arbetskraft hårdnar. Ett förändrat klimat tvingar företag och kommuner att ställa om verksamheterna, och standarden för vad som anses vara ledande hållbarhetsarbete höjs snabbt.

Skapa ett varierat näringsliv

De dominerande branscherna i Arlandaregionen är konjunkturberoende vilket kan få konsekvenser vid en lågkonjunktur eller en situation där förutsättningarna för tillväxt minskar. Vidare har andelen sysselsatta med högskoleutbildning historiskt varit svagare i Arlandaregionen jämfört med riket, vilket kan förklaras till viss del av den branschammansättning som råder i Arlandaregionen. Utmaningen ligger i att skapa ett varierande näringsliv för att motverka känsligheten vid svängningar i konjunkturen och skapa ett mer motståndskraftigt näringsliv. En grundtanke är att Arlandaregionen som helhet ska innehålla så många olika näringar som möjligt.

Ta vara på kompetens

Arlandaregionen står inför utmaningen att ta tillvara på den kompetens som finns inom delregionen och den kompetens som finns att tillgå genom delregionens internationella, nationella och regionala tillgänglighet.

Utmaningen är att kunna attrahera internationell kompetens till olika arbetsplatser. Detta behöver göras genom att koppla ihop universiteten, och innovationsmiljöer samt se till att det finns god tillgång till attraktiva boendemiljöer och transportinfrastruktur.

Ställer krav på en tillgänglig transportinfrastruktur

Stockholm Arlanda Airport är en stor arbetsplats och resmål i Arlandaregionen. Innan Covid-19 pandemin gjordes närmare 60 000 resor från och till flygplatsen dagligen. I takt med att flygplatsen och flyget utvecklas är det sannolikt att resorna kommer att öka. Pendlingsrörelserna in till Arlandaregionen ställer krav på regionens tillgänglighet och transportinfrastruktur. Inom Arlandaregionen är pendlingsströmmarna mot Stockholm och Uppsala starka, där både koncentrationen av arbetstillfällen men också koppling till olika universitet och högskolor finns. De kapacitetsbrister som finns i nord-sydlig riktning samt svårigheter att resa i östlig-västlig riktning i Arlandaregionen påverkar näringslivet och arbetsmarknadsregionen negativt, vilket är en av de största utmaningarna för regionen.

3.3 Utgångsläge

Kommunerna inom Arlandaregionen befinner sig i en del av Sverige med stark tillväxt och med tillgång till en nationell och internationell arbetsmarknad. Planeringen för nya flygplatsstaden Airport City Stockholm möjliggör, vid satsningar på transportinfrastruktur, till exempel på sikt uppemot 50 000 arbetstillfällen vid och omkring Stockholm Arlanda Airport, som i sin tur skapar indirekta arbeten inom exempelvis samhällsservice. Här ställs också krav på bra bostadsområden, kultur och fritid, livsmiljöer som skapar förutsättningar möjligheten att bo, verka och leva inom Arlandaregionen.

Mångfald av företag

Närheten till flygplatsen har bidragit till en delregion med en mångfald av företag, varav många verkar på den internationella marknaden eller har kontakter med olika nationer i sin verksamhet. Andelen företag i Sigtuna och Upplands Väsby med utländska ägare är bland de högsta i Stockholms län. I Arlandaregionen är branscher inom transport och magasinering störst, därefter företagstjänster, vård och omsorg, utbildning, tillverkning och utvinning, byggverksamhet och partihandel.

Här nedan visas de största näringsgrenarna per kommun i Arlandaregionen samt antalet företag/arbetstillfällen i anslutning till Stockholm Arlanda Airport.



Stora möjligheter för företagsetableringar

Med såväl Ostkustbanan, Arlandabanan och Roslagsbanan inom Arlandaregionen finns stora möjligheter att utveckla företagsetableringar i kollektivtrafiknära lägen. Näringslivet har idag ett tydligt hållbarhetsperspektiv, där en etablering vid stationsläge ses som attraktivt. Att driva företag i kollektivtrafiknära lägen medger snabba och enkla kommunikationer mellan olika aktörer och denna allmänna trend ger Arlandaregionen en stor konkurrensfördel.

Idag sker en utflyttning av ytkrävande verksamheter från både Stockholm och Uppsala. Arlandaregionen har tillgång till strategiska ytor för ytkrävande verksamheter vilket skapar goda utvecklingsmöjligheter för regionens näringsliv, inte minst inom områden såsom miljöteknik och fordonsindustri.

Rosersberg kombiterminal är ett exempel på ett strategiskt område inom Arlandaregionen med hög regional, nationell och internationell tillgänglighet via Ostkustbanan och Stockholm Arlanda Airport.

Internationell tillgänglighet viktig för regionens konkurrenskraft

I en globaliserad värld är även den internationella tillgängligheten viktig för regionens konkurrenskraft. För verksamheter som kan dra nytta av fysisk närhet till Stockholm Arlanda Airport, har Arlandaregionen flera komparativa fördelar. Ett exempel är logistikbranschen som sysselsätter ett stort antal personer, har hög specialiseringsgrad och höga lönesummor. För kvalificerade tjänstenäringsgrupper som har ett stort kontaktbehov nationellt och internationellt är tillgängligheten till Stockholm Arlanda Airport väsentlig.

Digitalisering och teknikutveckling banar väg för framtiden

Digitalisering och teknikutveckling är samhällsomdanande processer som går i hög hastighet och förändrar både vad vi gör och vår syn på vad som är möjligt att göra. Utvecklingen av 5G kommer att skapa nya möjligheter för digitalisering, smarta innovationer inom företagande, inte minst för logistikbranschen med möjligheter inom helautomatiserade lagercentraler, kortare ledtider, tydligare information och bättre överblick.

Inom Arlandaregionen syns också en ökad sysselsättningstillväxt inom tjänsteföretag som inte är rumsligt knutna till specifika miljöer. Denna typ av företagande underlättas av den aktiva bredbandsutbyggnaden inom Arlandaregionen och bidrar till ett växande näringsliv i tätort såväl som på landsbygden. Fler möjligheter att kunna driva sina företag hemifrån vilket kan sänka barriärerna för att starta eget företag.

Ökad tillgänglighet för Arlandaregionens fulla potential

För att Arlandaregionens fulla potential inom arbetsmarknaden ska utnyttjas krävs en ökad tillgänglighet genom bland annat utveckling av tvärförbindelser i östlig-västlig riktning samt en utveckling av funktionella resecentrum i Arlandaregionen. Det behövs också en fortsatt bostadsutveckling med attraktiva bostäder i kollektivtrafiknära lägen för att även fortsatt kunna bidra till kompetensutveckling i regionerna Stockholm och Uppsala som helhet.

3.4 Utveckling

Tillsammans skapas bättre förutsättningar för ökad konkurrens och ekonomisk tillväxt i hela Arlandaregionen, och som i sin tur också gynnar och stärker Stockholm Mälardalens internationella position som attraktiv plats för investeringar och talanger.

Arlandaregionen ska främja en utveckling där fler har möjlighet att bo och arbeta inom delregionen genom att skapa förutsättningar för arbetsmatchning, lokalt, regionalt och nationellt. Flygplatsen behöver utvecklas som ett nationellt, regionalt och lokalt resecentrum för alla transportslag där flyget ger en god nationell och internationell tillgänglighet. Stockholm Arlanda Airport som resecentrum, tillsammans med utvecklingen av andra resecenter i delregionen lägger grunden för ett utvecklat och ett växande näringsliv i Arlandaregionen.

3.5 Hållbarhetsmål

Inom Arlandaregionen råder planeringsförutsättningar och utmaningar som till stor del skapas av flygplatsen som samtidigt är grunden för tillväxt i Arlandaregionen, något som gynnar hela regionen samt övriga Sverige.

Målen nedan har valts för att de svarar på globala målen, miljömål och målen från Regional utvecklingsplan för Stockholm (RUFSS). De är grupperade i ekonomiskt, socialt och ekologiskt perspektiv. Relevanta mål räknas upp under respektive kapitel. Läs gärna mer om målen i den delregionala utvecklingsplanens bilaga för hållbarhetsmål.

Ekologisk hållbarhet:

- o Samhällen anpassade för förändrat klimat
- o Ekologisk balans i vattenmiljöer
- o Minskad klimatpåverkan genom infrastrukturinvesteringar

Social hållbarhet:

- o Tillgänglig och väl fungerande kollektivtrafik
- o Gestaltade trygga livsmiljöer
- o Samhällen utformade för ett gott liv med god hälsa och med god tillgång till en diversifierad arbetsmarknad

Ekonomisk hållbarhet:

- o Etablera en effektiv laddinfrastruktur för person- och godstrafik
- o Effektiviserad godshantering och omlastning mellan trafikslagen
- o Utvecklat samarbete mellan FoU, flygnäringen och Arlandaregionen
- o Skapa företagsklimat som gynnar nystartade företag kopplade till flygnäringen.

4 BOSTADSBYGGANDE

4.1 Inledning

Bostadsutbudet i Arlandaregionen är sammantaget stort och varierande i hustyper och upplåtelseformer. Här finns en variation av olika boendemiljöer, såsom stad, mindre tätorter och ett landsbygdsboende. Efterfrågan på att bo och leva i Arlandaregionen är samtidigt stor och ökande. En god livsmiljö är en central attraktionsfaktor. Det behövs också fler bostäder för näringslivet och arbetsmarknadens utveckling. Likaså är kommunernas samlade potential om bostadsutveckling stor, men det finns många utmaningar i arbetet med att svara upp mot behovet och efterfrågan på nya bostäder. Samarbete inom Arlandaregionen och med andra aktörer däribland staten och regionen är helt avgörande för att nå framgång med bostadsutvecklingen.

4.2 Utmaningar

I Arlandaregionen, liksom i hela Stockholms- och Uppsalaregionen råder för närvarande en generell bostadsbrist. Det finns en obalans mellan utbud och efterfrågan. Befolkningsprognoserna, inte minst Statistiska centralbyråns nationella prognos, påvisar därtill en ökande befolkning i denna del av Sverige. Basscenarion i den regionala utvecklingsplaneringen är att det behövs cirka 30 000 nya bostäder inom Arlandakommunerna till år 2050 för att tillgodose det demografiska behovet av nya bostäder utifrån den förväntade befolkningsökningen.

Bostäder viktigt för kompetensförsörjningen

Även om allas bostadsbehov inte kan lösas genom nyproduktion behövs ett högt och jämnt byggande av bostäder med överkomlig kostnad för människors framtidstro. Beroende på livssituation handlar det om att från överhuvudtaget kunna lösa sin bostadssituation till att kunna efterfråga sitt drömboende. En hållbar utveckling kräver också ett mer resurssnålt byggande.

Bostadssituationen har också konsekvenser för näringslivet. Om företagen inte kan rekrytera rätt kompetens till följd av bostadssituationen kan det leda till att företagen utvecklar sin verksamhet på andra platser.

Behov av effektiva och kapacitetsstarka trafiksystem

Airport City Stockholms utbyggnad av en flygplatsstad med 50 000 arbetsplatser är ett konkret exempel som ökar behovet och efterfrågan på nya bostäder inom Arlandaregionen. Samtidigt är Arlandaregionen underförsörjt vad gäller kollektivtrafik och grundläggande väginfrastruktur. En helt avgörande förutsättning för vidare bostadsbyggande är en utbyggd kollektivtrafik och väginfrastruktur i takt med befolkningsökningen. Människor måste kunna resa till arbete, skola och fritidsaktiviteter. Fler invånare och arbetstagare innebär att fler resor görs varje dag.

Det krävs samverkan och beslut om finansiering

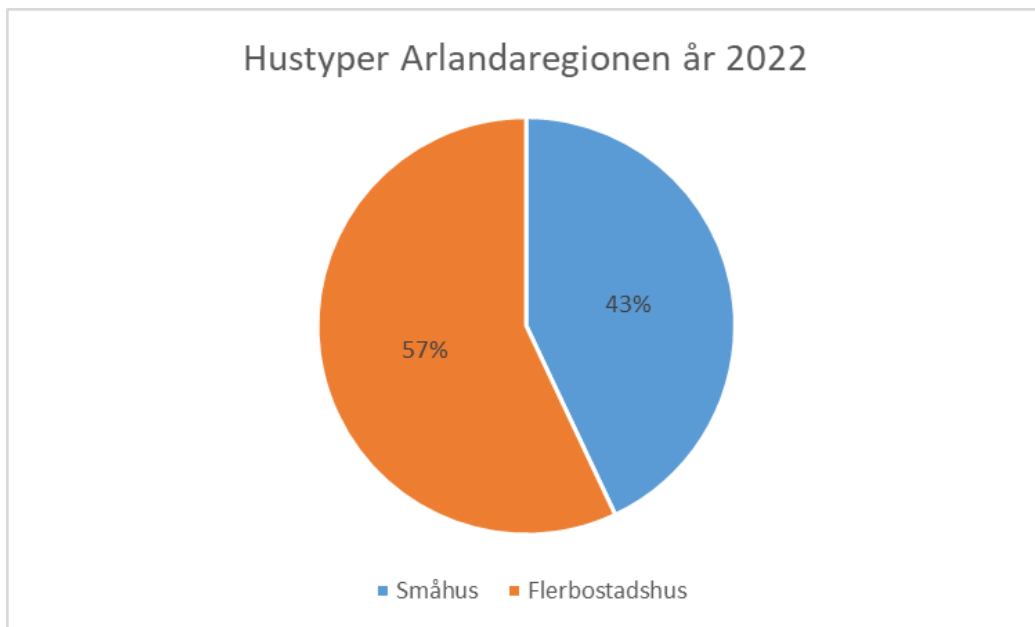
För att nå framgång krävs samverkan mellan den kommunala-, regionala- och den nationella planeringen. Bostadsutvecklingen behöver samordnas och koordineras dels med framtida arbeten med att säkra Stockholm Arlanda Airports framtida kapacitet, mer specifikt flygplatsens påverkansområden, och dels med utvecklingen av effektiva och kapacitetsstarka trafiksystem.

Idag innebär avsaknaden av finansieringsbeslut om nödvändiga transportinfrastruktursatsningar 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. Konkreta exempel på samordning mellan bostadsbyggande och utveckling av transportinfrastruktur finns inom Arlandaregionen, vilka beskrivs i följande avsnitt, men ytterligare samordning behövs inom Arlandaregionen.

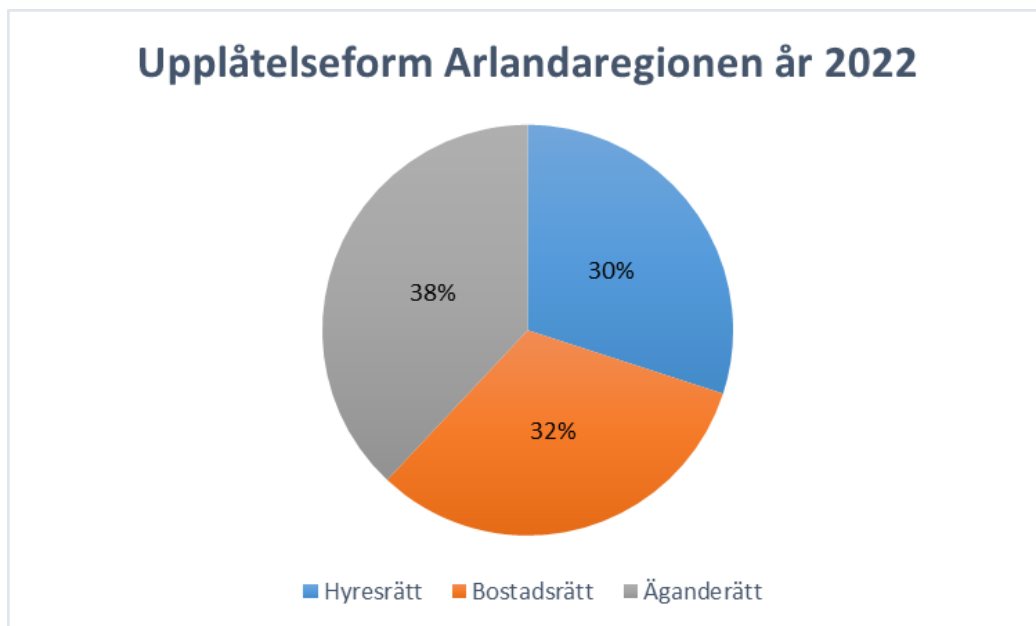
4.3

Utgångsläge

Cirka 156 000 personer bor (år 2022) i de fyra kommunerna i Arlandaregionen. Samtliga kommuner växer snabbt. Sigtuna hade till exempel störst relativ befolkningsökning i Sverige år 2022 följt av Upplands Väsby. Knivsta hade störst relativ befolkningsökning bland Sveriges kommuner år 2021. Inom Arlandaregionen finns knappt 65 000 bostäder (år 2022) varav 57 % utgörs av lägenheter i flerbostadshus och 43 % småhus.



Av det totala bostadsbeståndet i Arlandaregionen upplåts 30 % som hyresrätt, 32 % utgörs av bostadsrätter och resterande 38 % är äganderätter.



Bostadsbeståndet varierar mellan Arlandakommunerna.

Knivsta

I Knivsta finns cirka 8300 bostäder (år 2022) och av dessa är cirka 60 % småhus och cirka 40 % lägenheter i flerbostadshus. Vad gäller upplåtelseformer så är cirka 21 % hyresrätt, cirka 28 % bostadsrätt och cirka 51 % äganderätt.

Drygt 20 000 personer bor i kommunen. Knivsta är en ung kommun både sett till kommunens ålder och till invånarnas medelålder som med 37 år är lägst i landet (år 2022).

Flera faktorer däribland läget mellan Stockholm och Uppsala har gjort att stationssamhället Knivsta har vuxit snabbt de senaste åren, framför allt attraherar Knivsta många barnfamiljer. Kommande byggnationer planeras att ske både i tätorter och på landsbygden, och kommer präglas av småskalighet och trivsamt med plats för hela familjen, hela livet.

Sigtuna

I Sigtuna kommun finns cirka 21 000 bostäder (år 2022) och av dessa är cirka 34 % småhus och cirka 66 % lägenheter i flerbostadshus. Vad gäller upplåtelseformer så är cirka 42 % hyresrätt, cirka 28 % bostadsrätt och cirka 30 % äganderätt.

I kommunen bor knappt 52 000 personer (år 2022) varav knappt 90 % i tätort. Märsta är den största tätorten och här finns en betydligt större andel lägenheter i flerbostadshus jämfört med småhus. Den vanligaste upplåtelseformen i Märsta är hyresrätt följt av bostadsrätt. Sigtuna och Rosersberg har en jämnare fördelning mellan bostadstyper. På landsbygden dominerar småhusen.

Kommunen verkar för ett bostadsbyggande som motsvarar behoven, i RUFSS 2050 anges att det i genomsnitt behöver färdigställas 400 bostäder per år fram till 2030 för att svara mot det långsiktiga behovet av bostäder i kommunen. Kommunen eftersträvar ett balanserat utbud av bostäder för livets alla skeden. Ett allsidigt bostadsutbud med olika bostadsstorlekar, upplåtelseformer, hustyper och prisnivå skapar förutsättningar för en mångfald av hushåll.

Bostadsutvecklingen ska koncentreras till lägen med god kollektivtrafikförsörjning, befintlig infrastruktur samt offentlig och kommersiell service. Bostadsutvecklingen ska fokuseras till de befintliga tätorterna samt till stråket mellan Sigtuna och Märsta. På landsbygden ska bostadsutvecklingen i huvudsak koncentreras till ett antal servicenoder.

Upplands Väsby

I Upplands Väsby finns cirka 21 500 bostäder (år 2022) och av dessa är cirka 32 % småhus och cirka 68 % lägenheter i flerbostadshus.

Vad gäller upplåtelseformer så är cirka 36 % hyresrätt, cirka 36 % bostadsrätt och cirka 28 % äganderätt. Cirka 49 000 personer bor (år 2022) i kommunen.

Upplands Väsby har som mål att det ska färdigställas 400 bostäder per år inom kommunen fram till år 2040 för att möjliggöra en befolkningsökning till cirka 63 000 personer.

Ett varierat bostadsutbud eftersträvas i kommunen, inom bostadsområden och på kvartersnivå. Det ska finnas olika lägenhetsstorlekar, kostnadsnivåer och upplåtelseformer som gör det möjligt att bo kvar i sitt område även när livssituationen ändras. Tillkommande bebyggelse ska komplettera det befintliga bostadsbeståndet för ett varierat bostadsutbud. Attraktiviteten i större likformiga bostadsområden kan höjas genom tillskott av lokaler och för området nya bostadstyper och en blandning av upplåtelseformer.

Genom att erbjuda bostadsområden med olika identiteter realiserar visionen om mångfald och att det finns plats för alla i Väsby. Blandade upplåtelseformer, storlekar och byggnadsåldrar gör Väsby till en kommun som lämpar sig för boende i livets alla skeden. På landsbygden kan ny bebyggelse prövas på ett fåtal platser där det finns bybildningar och fungerande kommunikationsstråk. Möjligheten till spridd bebyggelse begränsas till förmån för bostadsutveckling som har bra kollektivtrafik och tillgång till service.

Vallentuna

I Vallentuna kommun finns cirka 14 500 bostäder (år 2022) och av dessa är cirka 63 % småhus och cirka 37 % lägenheter i flerbostadshus. Vad gäller upplåtelseformer så är cirka 11 % hyresrätt, cirka 33 % bostadsrätt och cirka 56 % äganderätt. I kommunen bor knappt 35 000 personer (år 2022). De allra flesta bor i Vallentuna tätort, cirka 27 000 personer. I Vallentuna tätort finns både flerbostadshus och småhus. De andra tätorterna såsom Karby/Brottby, Lindholmen och Kårsta liksom landsbygden domineras av småhus.

I Sverigeförhandlingen nåddes 2017 en överenskommelse mellan Region Stockholm, staten och ett flertal kommuner däribland Vallentuna om att förlänga Roslagsbanan till T-centralen via Odenplan. Som en del av överenskommelsen har Vallentuna kommun bland annat åtagit sig att medverka till att drygt 5500 nya stationsnära bostäder byggs fram till och med år 2035. Kommunens bostadsmål är att bostadsutvecklingen ska vara hållbar med en inriktning att det tillkommer 9000 nya bostäder inom perioden 2018-2040, vilket innebär en genomsnittlig utbyggnadstakt om cirka 400 bostäder per år. Utvecklingen ska utgå från att bevara styrkorna och addera nya värden – att skapa livskvalitet. Den boendemiljö som eftersträvas är att i kommunen bor människor i ett centralt läge, i en av världens mest innovativa tillväxtregioner – mellan Stockholm, Uppsala och Arlanda, som värderar natur, hälsa och den trygghet som småstaden och landsbygden ger. Vallentuna är en plats där det finns utrymme att växa och leva utifrån allas unika förutsättningar.

Bostadsutvecklingen ska koncentreras till lägen med god kollektivtrafikförsörjning, främst kommunens tätorter. På landsbygden ska bebyggelseutvecklingen utgå från befintliga bebyggelsestrukturer och kärnvärden som gör landsbygden till en attraktiv miljö.

4.4

Utveckling

Kommunerna ska gemensamt och var och en för sig ta sitt ansvar för behov och efterfrågan på bostäder i Arlandaregionen. Kommunerna bidrar till bostadsutvecklingen utifrån sina lokala styrkor, utvecklingspotential och ambitioner samtidigt som samarbete är helt avgörande för att nå den gemensamma ambitionen att tillgodose efterfrågan att bo och leva i Arlandaregionen.

Utbud som matchar efterfrågan

De verktyg som kommunerna inom Arlandaregionen har, för att gemensamt kunna bidra till en hållbar utveckling och erbjuda ett utbud som matchar efterfrågan, och framför allt kan nyttja finns inom samhällsplaneringen och markpolitiken. Samarbetet handlar om allt ifrån nätverkande i bygg- och planeringsfrågor till större bostadssamordningsinsatser i att stödja näringslivsutvecklingen, den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta och utbyggnaden av kollektivtrafik och väginfrastruktur inom Arlandaregionen. Det framtida bostadsbyggandet ska utnyttja Arlandaregionens samlade mark- och naturvärden samt bebyggelsestrukturer som ger ett mervärde för att skapa attraktiva och hållbara boendemiljöer. Arlanda-Märsta som Arlandaregionens regionala stadskärna med Stockholm Arlanda Airport som nav för resor och arbetsplatser är motorn som både stödjer, och ska stödjas av, bostadsutvecklingen.

Attraktiv för alla

Arlandaregionen ska tillämpa krav på hållbar bostadsutveckling. Krav på stadsbyggnad ska tillämpas med fokus på energisnåla lösningar för såväl byggnation av nya bostäder som nya bostadsområden. Bostadsutvecklingen ska vara attraktiv för alla. Det innebär att Arlandaregionen ska erbjuda såväl stadsmässigt byggande som möjligheter att bo nära landsbygden mitt i storstadsregionen. Det innebär också en utveckling som befäster ett varierat utbud av bostadstyper och upplåtelseformer i Arlandaregionen. Utvecklingen ska även främja arkitektur, innehållet i rummet mellan husen, och byggteknik av hög kvalitet vad avser såväl inre som yttre bostadsmiljöer.

Bostadsutvecklingen behöver samordnas med kollektivtrafik

Bebyggelseplaneringen ska motverka utspridning av bostäder och verksamheter. Snarare ska planeringen främja en funktionsblandning av bostäder och verksamheter i byggnader och områden samt skapa en bra balans mellan bostäder, arbete och service. Planeringen ska prioritera förtätade och stadsmässiga strukturer såväl i den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta med de specifika förutsättningar som där råder som i kommunernas övriga centrala och stationsnära lägen.

Merparten av bostadsutvecklingen ska således ske i kollektivtrafiknära lägen. Denna bostadsutveckling behöver samordnas med utvecklingen av kollektivtrafiken, såväl i befintliga stråk som nya, och väginfrastrukturen. Det är också viktigt att infrastrukturen möjliggör för flera typer av resor och inte enbart arbetsresor i rusning för att kunna skapa ett hållbart transportsystem och bostadsbyggande. Att staten och regionen tar sitt ansvar för utbyggnad av sin respektive transportinfrastruktur är därför en helt avgörande förutsättning för merparten av bebyggelseutvecklingen.

4.5 Hållbarhetsmål

Inom Arlandaregionen råder planeringsförutsättningar och utmaningar som till stor del skapas av flygplatsen som samtidigt är grunden för tillväxt i Arlandaregionen, något som gynnar hela regionen samt övriga Sverige.

Målen nedan har valts för att de svarar på globala målen, miljömål och målen från Regional utvecklingsplan för Stockholm (RUFSS). De är grupperade i ekonomiskt, socialt och ekologiskt perspektiv. Relevanta mål räknas upp under respektive kapitel. Läs gärna mer om målen i den delregionala utvecklingsplanens bilaga för hållbarhetsmål.

Ekologisk hållbarhet:

- o Samhällen anpassade för förändrat klimat
- o Ekologisk balans i vattenmiljöer
- o Förbättra grön infrastruktur, till exempel genom att anlägga viltpassager och ekodukter vid större sammanhängande naturområden

Social hållbarhet:

- o Tillgänglig och väl fungerande kollektivtrafik
- o Gestaltade trygga livsmiljöer
- o Samhällen utformade för ett gott liv med god hälsa och med god tillgång till en diversifierad arbetsmarknad
- o Minskade barriäreffekter

Ekonomisk hållbarhet:

- o Kostnadseffektiv och diversifierad infrastruktur till och från Arlanda flygplats
- o Etablera en effektiv laddinfrastruktur för person- och godstrafik.

5 TRANSPORTINFRASTRUKTUR

5.1 Inledning

Arlandaregionen är en av landets mest expansiva regioner och tillgängligheten till flygplatsen Stockholm Arlanda Airport är en nationell angelägenhet. Utvecklingen av bostäder och arbetsplatser i Arlandaregionen samt utveckling av flygplatsens funktion och roll är beroende av god framkomlighet och tillgänglighet med effektiva och tillgängliga bytespunkter i transportsystemet.

Effektiva 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 attrahera nya flyglinjer, vilket främjar tillgängligheten både internationellt och nationellt och stärker Stockholmsregionen som ”The Capital of Scandinavia”.

5.2 Utmaningar

Redan i dagsläget finns kapacitetsproblem på sträckan mellan Stockholm och Uppsala, både för vägtrafiken på E4:an och den spårbundna trafiken på Ostkustbanan, men det finns även behov av att stärka och skapa nya tvärkopplingar, framför allt mellan regionala stadskärnor inom Arlandaregionen och Stockholmsregionen i stort.

Trycket på dessa kommunikationsleder kommer att öka än mer i framtiden i takt med regionens utveckling. Det krävs investeringar och åtgärder i nutid. För att maximera den samhällsekonomiska nyttan av transportinfrastrukturåtgärder krävs också en samlad satsning på tillgänglighet till och från Arlandaregionen.

Begränsande faktorer i regionens utveckling

Järnvägen mellan Stockholm och Uppsala är hårt belastad under rusningstid och delar av sträckan har nått kapacitetstaket under rusningstrafik. Behovet av tågtrafik mellan Stockholm och Uppsala förväntas därtill öka ytterligare. Samtidigt är framkomligheten på E4 begränsad.

För att inte Ostkustbanan och väg E4 ska vara begränsande faktorer i regionens utveckling krävs kapacitetshöjande åtgärder längs båda dessa kopplingar för transportinfrastruktur. Förbättrad spårkapacitet och upprustning av stationer är förutsättningar för en fortsatt stark utveckling i regionen, vilket även är angeläget ur ett nationellt perspektiv. Stationerna Märsta, Upplands Väsby och Knivsta behöver rustas upp för att dessa ska kunna fungera som bra och effektiva bytespunkter. Märsta station har tidigare varit prioriterad i nationell planering men finns inte med i den nationella infrastrukturplanen 2022-2033.

Trafikverket pekar också på att framkomligheten på E4 kommer att försämrats avsevärt på sträckan Glädjen – Arlanda år 2040 om breddningar av vägen inte genomförs. I ett sådant scenario skulle problemen även sprida sig till E4 förbifart Stockholm samt de kommunala vägnäten. Det krävs också ytterligare kapacitetsförhöjningar på E4:an och att flera fullskaliga trafikplatser byggs ut.

Tvärkopplingar och tillgänglighet inom regionen

Utöver bristerna i kapaciteten på de nord-sydliga kopplingarna i stråket mellan Stockholm – Uppsala finns behov av att stärka och skapa nya tvärkopplingar både inom Arlandaregionen och för Stockholmsregionen i stort. De större kommunikationslederna inom Stockholmsregionen är riktade in mot den centrala stadskärnan, och kopplingarna på tvären mellan intilliggande kommuner i Arlandaregionen är längs flera stråk obefintliga eller bristfälliga. Detta gäller framförallt avseende kollektivtrafik och gång- och cykelinfrastruktur, men även befintligt vägnät.

Tvärförbindelserna behöver utvecklas för att skapa bättre tillgänglighet för invånare, pendlare och besökare i regionen samt för att öka tillgängligheten mellan Stockholmsregionens regionala stadskärnor, enligt den regionala utvecklingsplaneringen i Stockholm (RUFSS). För att stärka flygplatsens roll som kommunikationsnav och förbättra redundansen i spårförbindelser behöver en tvärförbindelse mellan Nordostsektorn och flygplatsen tillskapas.

Bättre tvärförbindelser kan även avlasta förbindelserna in mot de mest centrala delarna av regionen och stärker kopplingarna mellan olika delregioner vilket bidrar till en bättre regional balans.

Elkapacitet och fossilfria fordonsbränslen

En kommande utmaning är att se till att elnätkapaciteten byggs ut för att svara mot den ökande efterfrågan på laddinfrastruktur och även tillskapa plats för produktion och tankställen för andra fossilfria fordonsbränslen.

Övrigt vägnät och bostadsbyggande

Även omliggande vägnät har stora utmaningar i och med ökade trafikflöden från ytkrävande verksamheter, som behöver få utrymme och plats i regionen. Det finns behov av att kunna hantera dessa trafikflöden på ett lämpligt sätt i kommande transportinfrastrukturplaneringsprocesser. Ett ökat bostadsbyggande skapar också förutsättningar för tvärförbindelser mellan kärnor, och kräver också ökad kapacitet för både allmän och mer individanpassad trafik.

5.3 Utgångsläge

Planeringen av infrastruktur och bebyggelse behöver gå hand i hand för att en utveckling av regionen ska vara möjlig. De största transportinfrastrukturstråken i Arlandaregionen är E4:an, Ostkustbanan samt Roslagsbanan.

Effektiva och klimatsmarta resor behöver prioriteras

Åtgärder som kan bidra till effektiva och klimatsmarta resor behöver prioriteras. Arlandaregionen ska ha en integrerad trafik- och bebyggelseplanering med fokus på att stärka kollektivtrafiken. Bättre förutsättningar för en ökad andel hållbara resor kan ges genom en kombination av satsningar på infrastruktur som möjliggör utveckling av stations- och hållplatsnära bebyggelse. Planeringen i regionen behöver även bidra till att främja möjligheter för gång- och cykeltrafik.

Arlandaregionen driver i samverkan en samlad samhällsutveckling och ger förutsättningar för att utveckla och stärka kopplingarna till och inom Arlandaregionen. Det är en förutsättning för att flygplatsen ska fortsätta utvecklas till ett nationellt resecentra där olika transportslag kopplas samman på ett effektivt och hållbart sätt samt för en attraktiv bebyggelseutveckling inom regionen.

Satsningar på Ostkustbanan

Ostkustbanan behöver ytterligare kapacitet mellan Stockholm och Uppsala. En del av den satsningen genomförs genom att Trafikverket 2018 fick i uppdrag att utreda och bygga ut Ostkustbanan till fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm, inklusive två nya stationer. Staten, Region Uppsala, Knivsta kommun har tecknat ett avtal om utbyggnaden. Det är viktigt att denna satsning realiserar tillsammans med åtgärder för bättre utnyttjande av befintlig spårkapacitet på Arlandabanan.

Detta ökar kapaciteten, tillgängligheten och robustheten, men det är inte tillräckligt.

Kapacitetsstarka och effektiva bytespunkter

För att uppnå ett ökat resande med kollektivtrafik är det av central betydelse att stationsområden och andra bytespunkter är funktionella, säkra, trygga och attraktiva. Utveckling av stationerna längs Ostkustbanan i Arlandaregionen till moderna resecentrum skapar förutsättningar för att åstadkomma kapacitetsstarka och effektiva bytespunkter i kollektivtrafiksystemet.

Märsta station

Märsta station är en viktig bytespunkt på sträckan Uppsala – Stockholm och trafikeras idag av pendeltåg, regionaltåg samt med anslutande busstrafik till bland annat Stockholm Arlanda Airport och övriga delar av Sigtuna kommun. Stationen utgör genom sin nuvarande utformning och standard en flaskhals i infrastrukturen längs Ostkustbanan och är i behov av upprustning avseende järnvägsanläggning, tillgänglighet, säkerhet, väntutrymmen och angöring inom stationsområdet för att stationen ska kunna fungera som en bra och effektiv bytespunkt.

Upplands Väsby station

Upplands Väsby läge mellan Stockholm och Uppsala och den planerade utvecklingen av bostäder och arbetsplatser runt stationen i Väsby gör det till en strategisk knutpunkt för pendling, både till och från kommunen. Stationen är i behov av upprustning och det pågår arbete med detaljplan för Väsby Entré som innefattar utveckling av stationsområdet och en ny bussterminal.

Knivsta station

Knivsta station utgör idag ett viktigt centrum för tåg och busstrafik i gränsen mellan Uppsala och Stockholms län. Stationen trafikeras idag av pendeltåg och regionaltåg mot Uppsala, Stockholm och Mälardalen. Till stationen ansluter både lokal och regional busstrafik med kopplingar till Sigtuna och genom byte vid Ar-terminalen även Norrtälje.

Europaväg E4- en av landets viktigaste transportlänkar

Väg E4 utgör en av landets viktigaste transportlänkar. I stråket Stockholm – Uppsala är E4 den enda större pulsådern för vägtrafik i norrsydlig riktning och har på så vis även en stor regional och även nationell betydelse.

Breddning av E4 med ytterligare två körfält från Glädjens trafikplats i Upplands Väsby till trafikplats Arlanda bedöms som nödvändigt för att säkerställa framkomlighet på vägen, vilket är av nationellt intresse. Detta är en prioriterad satsning för Trafikverket men har ingen finansiering i nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033.

I projektet har det också ingått att stärka skyddet mot förorenat dagvatten, installera ett system av trafikkameror, detektorer och digitalt skyltar (ITS.system), bygga nya bullerplank, förbättra skydd för natur och vatten vid olycka samt dagvattenrening.

Det finns också ett behov av spridning av trafikflöden och avlastning av befintliga trafikplatser.

Trafikplats Hammarby

I dagsläget har Upplands Väsby endast en trafikplats på E4, trafikplats Glädjen, och om kommunen ska kunna bidra med tillkommande bostäder i regionen utifrån uppställda mål krävs att anslutningar mot E4 förbättras. Utbyggnad av en ny fullständig trafikplats norr om trafikplats Glädjen är nödvändig för att minska köer och skapa bättre framkomlighet och trafiksäkerhet på såväl det nationella, regionala som det lokala vägnätet.

Trafikplats Måby

Det behövs fler anslutningspunkter till Arlanda flygplats, och Måby trafikplats behöver byggas ut till en komplett trafikplats med sydliga ramper, en södergående påfart och en norrgående påfart, från E4. Ramperna är nödvändiga för att kunna försörja verksamhetsområden i Arlandaområdet och förbättra robustheten i trafiksystemet.

Trafikplats på E4 mellan Uppsala och Alsike

Knivsta och Uppsala har i respektive avtal om bostadsbyggande en utpekad åtgärd att en trafikplats, norr om Alsike tätort vid Mora Stenar ska anläggas på E4, något som en gemensam, mellan Uppsala och Knivsta åtgärdsvalsstudie också identifierat.

Knivsta och Uppsala kommuner har skrivit ett medfinansieringsavtal gällande ny trafikplats på E4 som ska syfta till att tjäna de områden som ingår i respektive kommuns bostadsavtal. Trafikverket har under 2023 påbörjat vägplanearbete.

Länka samman regionala kärnor och tillgänglighet till Arlanda

Enligt den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFSS) är det cirka 66 procent av länets arbetsplatser som kan nå inom 60 minuter med kollektivtrafik från Stockholm Arlanda Airport. Detta kommer att förbättras med flera kollektivtrafikåtgärder och förbättrad regional tillgänglighet mellan regionala stadskärnor. Även om ytterligare satsningar behöver tillkomma.

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFSS) understryks behovet av ökad konkurrenskraft för kollektivtrafik och bättre tvärförbindelser mellan de regionala stadskärnorna och Stockholm Arlanda Airport, däribland kopplingen mellan Täby - Arninge – Arlanda – Märsta.

Roslagsbanan till Arlanda är utpekat att skapa god tillgänglighet och redundans i kollektivtrafiksystemet, denna satsning beaktas i regionala planer och ingår som en central del i flera planer och program.

Förstudie finns och fördjupade utredningar visar att den finns en genomförbar sträckning som ger stora nyttor i form av en regional kollektivtrafikkoppling till Stockholm Arlanda Airport som bytespunkt och koncentration av arbetsplatser men också genom avlastning av vägnätet kring Arlanda. En förlängning av banan innebär även möjligheter för fler stationsnära bostäder. Under slutet av 2030-talet kommer också Roslagsbanan att trafikera Stockholm City via Odenplan.

Utvecklingen av den regionala stadskärnan Arlanda- Märsta förutsätter en hög tillgänglighet och utbyggd spårinfrastruktur, så gör även Arlandaregionen som helhet. Det krävs också att det finns god kapacitet och interna kopplingar inom den regionala stadskärnan Arlanda- Märsta.

Teknikutveckling

Arlandaregionen ska också fortsättningsvis vara öppen för teknikutveckling och innovativa system som kan bidra till nya effektiva och hållbara sätt att transportera både människor och gods. Exempel på sådan utveckling finns redan i Arlandaregionen genom pilotprojekt avseende elvägar för tunga fordon, förarlös kollektivtrafik på och kring Stockholm Arlanda Airport samt eldrivna fordon i både kollektivtrafiken och för andra transporter inom Arlandaområdet.

5.4 Utveckling

För att uppnå ökad tillgängligheten till och inom Arlandaregionen samt att Stockholm Arlanda Airport utvecklas som nationellt, regionalt och lokalt resecentrum, där flyg och övriga transportslag kopplas samman på hållbart och effektivt sätt finns ett flertal förslag om utveckling av infrastruktur kring flygplatsen framtagna. En god planering och väl förankrade förslag är avgörande för att nå framgång.

Arlandaregionen verkar för att framtida infrastruktursatsningar bidrar till att uppnå nationella och regionala mål om en hållbar transportinfrastruktur.

Tillväxt, attraktion och utveckling i Arlandaregionen genom fyra satsningar

Arlandaregionens föreslagna utveckling av infrastruktur utgår från fyra huvudsatsningar, som i sin tur innehåller flera delar som bygger upp helheten och effektiviteten i dem. För att få ut maximal nytta av den föreslagna utvecklingen är viktigt att de genomförs med ett samlat helhetsgrepp.

De fyra huvudsatsningarna är:

- Förbättrad kapacitet på Ostkustbanan genom att skapa flera spår på sträckan Stockholm-Uppsala och med satsningar på funktionella resecentrum i Arlandaregionen
- Förbättrad kapacitet på E4 till och inom Arlandaregionen, med nya körfält och fullt utbyggda trafikplatser
- Förstärkt koppling mellan Märsta och Arlanda samt kringliggande flygplatsstad genom utbyggd trafikinfrastruktur och kollektivtrafiklösningar
- Förlängd Roslagsbana till Stockholm Arlanda Airport

Förbättrad kapacitet på Ostkustbanan

Ostkustbanan behöver byggas ut med ytterligare två spår, utöver beslutade, på sträckan mellan Stockholm och Uppsala. Det är viktigt att satsningen realiserar tillsammans med åtgärder för bättre utnyttjande av befintlig spårkapacitet på Arlandabanan.

För att uppnå ett ökat resande med kollektivtrafik är det av central betydelse att stationsområden och andra bytespunkter är funktionella, säkra, trygga och attraktiva. Utveckling av stationerna längs Ostkustbanan i Arlandaregionen till moderna resecentrum skapar förutsättningar för att åstadkomma kapacitetsstarka och effektiva bytespunkter i kollektivtrafiksystemet

Märsta

En omvandling av stationen i Märsta till en ny och funktionell bytespunkt ger förutsättningar för en ökad bostadsbebyggelse och attraktiva lägen för nya kollektivtrafiknära arbetsplatser. Stationen behöver ha en kapacitet som möter ett ökat antal resenärer i takt med utvecklingen av bostäder och verksamheter inom den regionala stadskärnan Arlanda – Märsta och i den expanderande flygplatsstaden.

Upplands Väsby

En omvandling av bytespunkten Upplands Väsby till ett modernt resecentrum ger förutsättningar för såväl en ökad bostadsbebyggelse som utveckling av nya arbetsplatser i stationsnära läge. Ett resecentrum skapar bättre förutsättningar för busstrafiken och den planerade expressbussen för sträckan Barkarby – Upplands Väsby – Vallentuna – Täby.

Knivsta

Det är viktigt att tillgängligheten till och kapaciteten på Knivsta station utvecklas för att stå i proportion till den ökade mängden resenärer, särskilt beaktat ökad bostadsbebyggelse.

En utbyggnad av fler spår längs Ostkustbanan möjliggör även att skapa tågstopp i Alsike, vilket skapar förutsättningar för ett hållbart stadsbyggande med nya bostäder.

Förbättrad kapacitet på E4

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 längs hela E4-stråket och klara Stockholm Arlanda Airports funktion på längre sikt. Utöver en breddning av vägen behöver även nya och befintliga trafikplatser utvecklas för att klara kapaciteten på vägsträckan.

De sammanlagda kapacitetshöjande åtgärderna på väg E4 kommer bidra till ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, bättre möjligheter till kollektivt resande, förbättrade kapacitet för godstransporter och spridning av trafikflöden med avlastning av befintliga trafikplatser.

Trafikplats Hammarby

En utbyggnad av en fullständig trafikplats norr om trafikplats Glädjen skapar bättre förutsättningar för kollektivtrafik och förkortad restid för den planerade expressbussen på sträckan Barkarby – Upplands Väsby – Vallentuna – Täby. I Trafikverkets samlade effektbedömning av en utbyggnad av trafikplats Hammarby bedöms åtgärden dels avlasta trafikplats Glädjen och öka framkomligheten och dels vara en lönsam investering utifrån ett sammanvägt samhällsekonomiskt perspektiv.

Trafikplats Måby

Att bygga ut den befintliga trafikplatsen Måby med kompletterande ramper är en mycket angelägen fråga för att öka tillgängligheten till Stockholm Arlanda Airport och för att underlätta för väg- och godstransporter mellan väg E4 och Cargoområdet vid flygplatsen. Utbyggnad av trafikplatsen är även en förutsättning för att flygplatsstaden Airport City Stockholm ska kunna expandera och utvecklas med nya arbetsplatser. En fullt utbyggd Måby trafikplats skapar även förutsättningar för utbyggnad av nya bostäder öster om Märsta station. En utbyggd Måby trafikplats fyller en viktig strategisk funktion som en nod i trafiken till och från den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta kopplat mot väg E4 och som en viktig länk för transportförsörjningen i Sigtuna kommun som helhet.

Trafikplats på E4 mellan Uppsala och Alsike

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

Förstärkt koppling mellan Märsta och Arlanda samt kringliggande flygplatsstad genom utbyggd trafikinfrastruktur och kollektivtrafiklösningar

Utvecklingen av den regionala stads kärnan Arlanda-Märsta förutsätter en hög tillgänglighet i transportsystemet. Utbyggd spårinfrastruktur för järnväg mellan Ostkustbanan och Arlandabanan samt en förstärkt koppling för kollektivtrafik mellan Märsta och Stockholm Arlanda Airport och kringliggande flygplatsstad genom förstärkt kollektivtrafikstråk behöver därför tillkomma.

Kopplingar mellan Märsta station, Stockholm Arlanda Airport och den expanderande flygplatsstaden Airport City Stockholm behöver successivt utvecklas genom klimatsmarta och hållbara trafiksystem som på ett effektivt sätt tillgodoser transportbehovet för verksamma och besökare i området.

Förlängd Roslagsbana till Stockholm Arlanda Airport

Genom att förlänga Roslagsbanan till Stockholm Arlanda Airport och etablera nya stationer inom den regionala stads kärnan 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 viktig fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiksystemet i och med att Roslagsbanan ska förlängas från Stockholms universitet till T-centralen via Odenplan.

En tvärförbindelse mellan Stockholm Nordost och Arlanda i form av en avgrening av Roslagsbanan skulle vidare förstärka flygplatsens roll som ett kommunikationsnav samtidigt som spårförbindelsen bidrar till att skapa en ökad redundans i spårnätet som komplement till Ostkustbanan/Arlandabanan till flygplatsen.

Andra viktiga infrastruktursatsningar

Utöver de fyra huvudsatsningarna finns ytterligare satsningar som skulle bidra till förbättrad tillgänglighet. Även dessa satsningar är viktiga bidrag till utvecklingen i Arlandaregionen. Åtgärder som skapar bättre förutsättningar för och uppmuntrar till hållbara resor behöver prioriteras.

Ytterligare viktiga infrastruktursatsningar:

- Utvecklad infrastruktur för gång- och cykeltrafik med tvärregionala stråk som binder samman delregionen och regionala stads kärnor.
- Nya och innovativa kollektivtrafiksystem i Arlandaregionen
- Förbättrad väginfrastruktur inom regionen
- Bättre förbindelser västerut mot Mälardalen

5.5 Hållbarhetsmål

Inom Arlandaregionen råder planeringsförutsättningar och utmaningar som till stor del skapas av flygplatsen som samtidigt är grunden för tillväxt i Arlandaregionen, något som gynnar hela regionen samt övriga Sverige.

Målen nedan har valts för att de svarar på globala målen, miljömål och målen från Regional utvecklingsplan för Stockholm (RUFSS). De är grupperade i ekonomiskt, socialt och ekologiskt perspektiv. Relevanta mål räknas upp under respektive kapitel. Läs gärna mer om målen i den delregionala utvecklingsplanens bilaga för hållbarhetsmål.

Ekologisk hållbarhet:

- o Ekologisk balans i vattenmiljöer
- o Minskad klimatpåverkan genom infrastrukturinvesteringar
- o Förbättra grön infrastruktur, till exempel genom att anlägga viltpassager och ekodukter vid större sammanhängande naturområden

Social hållbarhet:

- o Tillgänglig och väl fungerande kollektivtrafik
- o Minskade barriäreffekter

Ekonomisk hållbarhet:

- o Kostnadseffektiv och diversifierad infrastruktur till och från Arlanda flygplats
- o Etablera en effektiv laddinfrastruktur för person- och godstrafik
- o Effektiviserad godshantering och omlastning mellan trafikslagen.

6 SAMLADE NYTTOEFFEKTER AV TRANSPORTINFRASTRUKTURSATSNINGAR

I en rapport från WSP, "Samlade nyttoeffekter av trafikinvesteringar i Arlandaregionen" från 2019, utreds vilka och hur stora samhällsekonomiska nyttor som satsningar på infrastruktur enligt huvudsatsningarna skulle ge. Resultatet: 31 miljarder kronor.

Rapporten visar att de aktuella transportinfrastruktursatsningarna ger stora restidsnyttor, stimulerad tillväxt under byggtiden, ökad befolkning, stora inkomsteffekter, förhållandevis stora markvärdestegringar och miljönyttor.

Stora restidsnyttor

Totalt bedöms investeringarna i huvudsatsningarna ge restidsnyttor till ett värde av 25,8 miljarder kronor.

Eftersom tyngdpunkten enligt huvudsatsningarna ligger på spårinvesteringar kan omkring tre fjärdedelar, eller 18 miljarder kronor, av den totala restidsnyttan kopplas till kollektivtrafikresor. Av dessa uppskattas Roslagsbanans förlängning till Arlanda bidra med omkring 4 miljarder kronor.

Drygt hälften av restidsnyttan, knappt 13 miljarder kronor, kan härledas till att människor får kortare restid till jobb eller studier och en nytta på drygt 4 miljarder kronor uppstår till följd av att flygresenärerna får kortare restid till och från Stockholm Arlanda Airport.

Resterande nytta, knappt 7 miljarder kronor, är ett resultat av tidsvinster vid resor som i huvudsak görs på fritiden, exempelvis resor till mataffären eller till idrottsaktiviteter.

Stimulerad tillväxt under byggtiden

På kort sikt, under själva byggtiden, stimuleras tillväxten genom den ökade efterfrågan i ekonomin. För varje miljard som investeras i huvudsatsningarna bedöms bruttonationalprodukten öka med 0,8 miljarder kronor och antalet jobb (årsarbeten) bedöms öka med omkring 1300.

När hjulen i ekonomin snurrar fortare lyfter skatteintäkterna, samtidigt som utgifterna för exempelvis A-kassa och arbetsmarknadsåtgärder minskar. Detta innebär att offentlig sektors faktiska kostnad för huvudsatsningarna blir betydligt lägre än investeringskostnaden.

För varje miljard som investeras i huvudsatsningarna bedöms kostnaden för offentlig sektor bli 0,5 till 0,7 miljarder kronor.

Ökad befolkning, fler jobb och stora inkomsteffekter till följd av investeringarna

Den förbättrade infrastrukturen i Arlandaregionen ökar tillgängligheten och får den regionala marknaden att fungera effektivare. Ett bättre och högre kapacitetsutnyttjande genererar skalfördelar och driver på specialisering samt förbättrar matchningen på arbetsmarknaden.

På ett par decenniers sikt bedöms investeringarna öka befolkningen i arbetsför ålder i Östra Mellansverige med nära 4000 och skapa drygt 3000 fler jobb.

Även löneinkomsterna påverkas positivt och sett över 60 år bedöms värdet av den samlade inkomstökningen i Östra Mellansverige uppgå till drygt 11 miljarder kronor.

Förhållandevis stora markvärdestegringar till följd av investeringarna

En samlad ögonblicksbild av bostadsförutsättningarna från kommunerna som underlag till rapporten var möjlighet till 62 000 nya bostäder om investeringarna i huvudsatsningarna blir verklighet.

Investeringarna, och den ökade tillgänglighet som dessa medför, kommer även att påverka befintliga fastigheters värde positivt.

Den totala markvärdestegringen i Stockholms och Uppsala län beräknas uppgå till 12 miljarder kronor, vilket motsvarar en ökning med knappt 1 procent.

Det är rimligt att anta att ökade markvärden i sin tur kommer att stimulera ytterligare bostadsbyggande.

Miljönyttor

Investeringarna i huvudsatsningarna ger minskade luftföroreningar till ett nuvärde motsvarande 1,4 miljoner kronor och minskade koldioxidutsläpp till ett nuvärde av 53,2 miljoner kronor.

Även om miljönyttorna, i kronor räknat, är relativt begränsad i förhållande till den samlade samhällsekonomiska nyttan av huvudsatsningarna, så går förändringen i rätt riktning. Den förbättrade kollektivtrafiktillgängligheten som investeringarna ger upphov till leder till överflyttning mellan trafikslagen, vilket i sin tur leder till mindre utsläpp av både koldioxid och luftföroreningar.

31 miljarder kr i samlad nytta

Om man rakt av lägger ihop restidsnyttorna, effekterna av en bättre fungerande regional marknad samt nyttorna kopplade till fastighetsmarknaden uppstår dubbelräkning.

Den värdeökning som sker på fastighetsmarknaden ska, teoretiskt sett, vara en avspeglning av de tillgänglighetsvinster som beräknas via restidsnyttan.

På motsvarande sätt är en betydande del av den långsiktiga effekten på inkomsterna av en bättre fungerande regional marknad redan fångad i restidsnyttorna avseende arbetsresor.

En viss del av inkomsteffekten av en bättre fungerande regional marknad kan dock på goda grunder adderas till restidsvinsterna, utan att man räknar dubbelt. En tumregel är att omkring 40 procent av inkomsteffekten kan läggas till restidsnyttan, vilket i detta fall innebär ett tillskott på cirka 5 miljarder kronor.

Den samlade samhällsekonomiska nyttan av huvudsatsningarna kan då uppskattas till cirka 31 miljarder kronor.

Ökad redundans och andra nyttor

Utöver de nyttor som WSP har studerat bidrar huvudsatsningarna till en ökad redundans i transportsystemet till och från Stockholm Arlanda Airport i ett redan störningskänsligt system. Genomförs satsningarna skapas möjligheter till olika resor i flera riktningar. Med satsningar på E4:an och Ostkustbanan ökar redundansen i nord-sydlig riktning. Förstärkt koppling mellan Märsta och flygplatsen och en förlängning av Roslagsbanana till Stockholm Arlanda Airport ökar redundansen på tvären och totalt sett i kollektivtrafiken. En utveckling av trafikplats Måby med ytterligare ramper möjliggör två infartsvägar till Stockholm Arlanda Airport från E4:an.

Redundansen upprättar trovärdighet, och gör att både kollektivtrafiken men också transportsystemet som helhet kan hålla en nivå av tillit och gör också att fler kan lockas till kollektivtrafiken. Detta skapas av att det finns flera olika alternativ och att störningskänsligheten i systemet minskas.

De största nyttorna med huvudsatsningarna är direkt förknippat med kollektivtrafikutvecklingen. Kollektivtrafikens utbyggnad och även redundansen i sig skapar också andra icke beräkningsbara nyttor såsom framtidstro, attraktivitet i och för kollektivtrafiken, livskvalitet, trafiksäkerhetsaspekter samt hälsoeffekter.

Utöver redundansen skapas också en flerkärnighet inom regionen en tillgänglighet ökar samtidigt som transportsystemet avlastas. Samtidigt bidrar satsningarna till en utvidgning av arbetsmarknadsregionen. Det finns sannolikt också nyttor som kopplar till just arbetsmarknadsförstoringen som inte fångas upp av en traditionell samhällsekonomisk analys.

ÖVERSIKTSKARTA

