



Samhällsbyggnadskontoret

Karin Svalfors
Samhällsplanerare
karin.svalfors@upplands-bro.se

Datum	Vår beteckning	Er beteckning
2025-10-28	KS 25/0648	LI2025/01587

Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se
kopia: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Kommunstyrelsens beslut § 163 den 3 december 2025

Flera viktiga satsningar – men brister kvarstår trots ökade ekonomiska ramar

Upplands-Bro kommun konstaterar att det även med den föreslagna höjningen av ramen kvarstår många lönsamma investeringar som inte ryms i planförslaget. Bland annat eftersom en stor volym investeringar i praktiken redan är given.

Det är positivt att fler samhällsekonomiskt lönsamma objekt i Stockholmsregionen nu kommit med i planförslaget. Men det är samtidigt bekymmersamt att den totala ekonomiska ramen i såväl nationell plan som länsplan inte är tillräcklig för att ge utrymme för att åtgärda fler angelägna brister i Stockholmsregionens transportinfrastruktur. Behoven i länet är stora och brister kommer att kvarstå. Några av de brister vi ser beskriver vi nedan.

Viktigt med satsningen på vidmakthållande – men för långsamt återtagande av eftersatt underhåll av järnvägen

Det är mycket positivt att det nu föreslås en satsning på ett återtagande av det eftersatta underhållet av vägar och järnvägar. Det är bra att det eftersatta vägunderhållet kan återtogs under planperioden. Men det är allvarligt om det behöver dröja ända till 2050 för att få en järnvägsanläggning utan eftersatt underhåll. Vi ser med oro på vad detta kommer att få för konsekvenser för alla resenärer och pendlare.

Mälarbanan – åtgärder behövs för att förbättra pendeltågstrafiken till Bro och Bålsta

Mälarbanans funktionalitet har stor betydelse för Stockholm-Mälarregionen, men även för transportsystemet i stort. Det är bra och nödvändigt att utbyggnaden av två nya spår hela sträckan Tomtebodavägen–Kallhäll fortsätter för att öka kapaciteten. Det är mycket viktigt för såväl pendeltågs- som regionaltågstrafiken. Den kraftiga förseningen av projektet får tyvärr stora

konsekvenser för bland annat arbetspendlingen. Vi vill också framföra att det finns kvarstående brister på Mälarbanan och behov av kapacitetsökningar även väster om Kallhäll för att kunna möta efterfrågan på resor och transporter.

För invånare och verksamma i Upplands-Bro är en väl fungerande pendeltågstrafik ytterst angelägen. Många är helt beroende av fungerande pendeltåg för sina dagliga skol- och arbetsresor. Pendeltågen är i princip det enda alternativet för kollektivtrafikresor till platser utanför kommunen. Att förbättra pendeltågstrafiken är därför en viktig hållbarhetsfråga.

Behovet är mycket stort av tätare pendeltågstrafik till Bro, som idag endast har halvtimmetrafik. Den låga turtätheten minskar attraktiviteten och påverkar den sociala hållbarheten negativt. Kvartstrafik skulle underlätta vardagslivet för många resenärer och göra Bro bättre integrerat i regionen. Bro växer kraftigt och behovet av tätare trafik, som redan idag är stort, blir ännu större. En tätare trafik i Bro, och även Bålsta, skapar även möjlighet att avlasta pendeltågssystemet närmare Stockholm, genom bättre fördelning av resande på tågen vilket minskar trängseln.

Nu ser vi fram emot att Trafikverkets pågående fördjupade åtgärdsvalsstudie om utvecklad spårburen kollektivtrafik till Bro och Bålsta ska bli klar och åtgärder föreslås som möjliggör kvartstrafik. Åtgärdsförslag från denna åtgärdsvalsstudie kan komma att leda till finansieringsbehov ur bland annat nationell plan.

Bytespunkter – Bro station behöver byggas om

Attraktiva bytespunkter är centrala för ett väl fungerande kollektivtrafiksystem. De ska möjliggöra snabba, enkla byten mellan linjer och trafikslag. I bytespunkten i Bro är såväl pendeltågsstation som bussterminal underdimensionerade. Trängseln i Bro station är redan idag besvärande. Vissa resenärer har till och med svårt att hinna med pendeltåget vid omstigning från buss, vilket är extra stressande då tågen endast går i halvtimmetrafik. Bro växer kraftigt och trängseln riskerar att bli ännu värre. Utöver ombyggnad av befintlig stationsbyggnad, finns behov av ytterligare en uppgång till den västra änden av perrongen.

Upplands-Bro kommun arbetar nu med ett längre omdaningsprojekt i Bro för att ta ett helhetsgrepp på samhällsutvecklingen, både socialt och fysiskt. Utvecklingen av stationsområdet i Bro är en viktig del i detta projekt och kommunen arbetar nu med en ny detaljplan för området och som bland annat inkluderar ny bussterminal. Parallellt med kommunens utvecklingsarbete pågår Trafikverkets åtgärdsvalsstudie om utvecklad pendeltågstrafik till Bro och Bålsta. Det finns uppenbara beroenden mellan utveckling av järnvägsanläggningen med station och övrig utveckling av stationsområdet inkluderande ny bussterminal. De olika processerna som berör flera aktörer

behöver därför synkas för att helheten ska bli så bra som möjligt och långsiktigt hållbar.

Utveckling av bytespunkten i Bro bör bli aktuell under planperioden för förslaget till ny nationell plan. Därmed kommer även finansieringsbehov att uppstå, eventuellt ur både nationell plan och länsplan.

E18 Trafikplats Kungsängen behöver byggas om

Trafikplats Kungsängen på E18 har låg kapacitet och behöver byggas om. Trafikplatsen är idag endast enkelriktad mot Stockholm. Utformning och kapacitet försvårar en utbyggnad av kommande etapper av området Rankhus norr om E18. Rankhusområdet kan på sikt komma att inrymma cirka 3 000 bostäder.

UPPLANDS-BRO KOMMUN

Fredrik Kjos (M)
Kommunstyrelsens ordförande

Ida Texell
Kommundirektör