



Samhällsbyggnadskontoret

Karin Svalfors  
Samhällsplanerare  
08-581 691 94  
karin.svalfors@upplands-bro.se

Datum	Vår beteckning	Er beteckning
2021-12-20	KS 21/0656	I2021/02884

Regeringskansliet  
Infrastrukturdepartementet

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

## Yttrande över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Kommunstyrelsens beslut § 2 den 2 februari 2022

### Finansiering – alltför begränsat ekonomiskt utrymme

Upplands-Bro kommun konstaterar att det ekonomiska utrymmet för utveckling och underhåll av transportinfrastrukturen är långt ifrån tillräckligt för att motsvara behoven. Detta gäller såväl Nationell plan som Länsplan för Stockholms län. Utrymmet för nya objekt är mycket begränsat, och när det gäller underhåll konstaterar Trafikverket själv i planförslaget att det hade varit samhällsekonomiskt effektivt att öka resurserna ytterligare till vidmakthållande av vägar och järnvägar.

Utrymmet för nya objekt är mycket begränsat eftersom en stor del av det ekonomiska utrymmet redan är in-tecknat enligt direktivet att gällande plan ska fullföljas, vilket är en rimlig princip. Det är viktigt att kunna lita på att redan överenskomna objekt verkligen kan genomföras. 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 många brister kommer att kvarstå. Några av de brister vi ser beskriver vi nedan.

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

Det är bra att utbyggnaden av två nya spår hela sträckan TomtebodavKallhäll fortsätter som planerat. Det är mycket viktigt för såväl pendeltågs- som regional-tågstrafiken. 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 halvtimmestrafik. Den låga turtätheten minskar attraktiviteten och påverkar den sociala hållbarheten negativt. Kvantstrafik 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. Lösningar behövs för att åtgärda den bristande kapaciteten på Mäljarbanan och i pendeltågssystemet så att tätare trafik möjliggörs.

Behovet av tätare trafik till Bro och Bålsta är även identifierat i åtgärdsvalsstudien *Utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm (TRV 2017/101544)* som blev klar 2020. Som fortsatt fördjupning sätter nu Trafikverket Region Stockholm igång en ny åtgärdsvalsstudie kopplad till utvecklad pendeltågstrafik till Bro och Bålsta. Trots detta hittar vi inget om dessa brister varken i förslaget till nationell plan eller i underlagsrapporter.

Vi ställer oss också frågande till att det i den nationella planen med underlag inte går att hitta något om Mäljarbanans fortsatta utveckling väster om Kallhäll och bortom pågående utbyggnad på sträckan Tomteboda–Kallhäll. I Trafikverkets rapport *Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport till revidering av nationell plan 2018-2029, version 1.0 (2020:271)* står det snarare tvärtom: ”Efter att utbyggnaden av fyrspåret Tomteboda–Kallhäll har färdigställts är kapacitetsutnyttjandet i balans på hela sträckan Tomteboda–Bålsta”. Mäljarbanan kommer dock att ha fortsatta brister med behov av kapacitetsökningar även väster om Kallhäll för att kunna möta efterfrågan på transporter på järnväg. Mäljarbanans framtida kapacitet och funktion är bland annat avgörande för utvecklingen av både pendeltågstrafiken och regionaltågstrafiken.

## 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. Bro station är inte en fungerande station i rusningstid. Trängseln i stationen är redan idag stor. Vissa resenärer har svårt att hinna med tåget vid omstigning från buss, vilket är extra stressande då tågen endast går i halvtimmestrafik. 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. Utveckling av stationsområdet är en viktig del. Detta sker parallellt med att Trafikverket drar igång den åtgärdsvalsstudie som är kopplad till utvecklad pendeltågstrafik till Bro och Bålsta. Det finns uppenbara beroenden mellan utveckling av järnvägsanläggningen med station och övrig utveckling av stationsområdet inklusive olika kopplingar mellan olika delar av Bro. Kommunen ser därför behov av synkning av olika processer som berör flera

aktörer, bland annat Trafikverket. Detta för att helheten ska bli så bra som möjligt och långsiktigt hållbar. Delar av utvecklingen lär kräva även statlig finansiering.

### **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 området Rankhus norr om E18. Rankhusområdet kan komma att inrymma cirka 3 000 bostäder.

### **Regionala cykelvägar – sträckan Bro–Bålsta saknas**

Det regionala cykelvägnätet är ofullständigt, vilket hindrar trafiksäker cykling längre sträckor och mellan kommunerna. I Upplands-Bro saknas bland annat helt sträckan mellan Bro och Bålsta, längs väg 840.

Utöver det utpekade regionala cykelstråket saknas det också gång- och cykelvägar längs flera statliga vägar i kommunen. Detta leder till bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Ett av de identifierade stråken är det mellan Sigtuna och Bålsta. Detta är också studerat i Trafikverkets *ÅVS Stråken Arlanda–Bålsta och Arlanda–Litslena, väg 263, 912 och 269 (TRV 2013/39170 2013-11-18)*.

Vi noterar att förslaget till nationell plan nu innehåller en särskild pott till cykelåtgärder längs statliga vägar. Detta är välkommet. Samordning med de cykelåtgärder som görs genom länsplanen bör ske.

### **Stäketbron väg 841 och Erikssundsbron väg 263**

Vi noterar att reinvesteringarna på Stäketbron och Erikssundsbron finns med i planen och fortsätter som planerat, vilket självklart är bra.

**UPPLANDS-BRO KOMMUN**

Fredrik Kjos (M)  
Kommunstyrelsens ordförande

Ida Texell  
Kommundirektör