

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

Datum	Vår beteckning	Er beteckning
2017-10-17	KS 17/0255	N2017/05430/TIF

Regeringskansliet
Näringsdepartementet

Yttrande över förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Finansiering – alltför begränsat ekonomiskt utrymme

Upplands-Bro kommun anser att medelstillelningen till Stockholmsregionen i förslagen till Länsplan och Nationell plan är långt ifrån tillräcklig i förhållande till regionens betydelse för Sveriges ekonomi och befolkningsökning. Stockholms läns andel av det ekonomiska utrymmet för statliga investeringar i länsplaner och Nationell plan har till och med minskat jämfört med nu gällande planer.

Det alltför begränsade ekonomiska utrymmet i planerna är mycket bekymmersamt. Vi håller med Länsstyrelsen Stockholm, i sin analys i förslaget till Länsplan, att de statliga anslagen för investeringar i transportinfrastrukturen är för låga för att Stockholm ska behålla sin attraktivitet och konkurrenskraft.

Stockholmsregionen genomgår en snabb förändring. Befolkningstillväxten är mycket kraftig och regionen fungerar som tillväxtmotor för hela Sveriges ekonomi. Denna utveckling är positiv men ställer också höga krav, inte minst på transportsystemet. Behoven i länet är stora, vilket också framkommit i remissvaren på den åtgärdsförfrågan som gjordes förra året i länet. Länsstyrelsen har mycket riktigt konstaterat att dessa behov till stor del hänger ihop med den kraftigt växande befolkningen och bostadsbyggandet.

Vikten av ökade resurser i överensstämmelse med behoven kan inte nog poängteras.

Mälarbanan – åtgärder behövs för att förbättra pendeltågstrafiken till Bro

Utbyggnaden av två nya spår hela sträckan TomtebodavKallhäll är mycket viktig för såväl pendeltågs- som regionalstågstrafiken. Vi ser fram emot att detta projekt blir klart under planperioden. Den bristande kapaciteten på Mälarbanan leder nu till trängsel, låg turtäthet och störningskänslighet för samtliga tågtyper. En väl fungerande pendeltågstrafik är ytterst angelägen för invånarna i Upplands-Bro. Många är helt beroende av fungerande pendeltåg för sina dagliga skol- och arbetsresor.

Hela utbyggnaden Tomteboda–Kallhäll beräknas enligt Trafikverkets webbplats inte bli klar förrän tidigast 2028. Vi vill därför lyfta en särskilt angelägen fråga för Upplands-Bro, som behöver åtgärdas tidigare än så: den otillräckliga pendeltågstrafiken i Bro.

Behovet är mycket stort av tätare pendeltågstrafik till Bro, som idag endast har 30-minuterstrafik. Bro växer kraftigt och ett antal större planprojekt är på gång. Men den låga turtätheten i pendeltågstrafiken är en hämmande faktor för attraktiviteten och takten i bostadsbyggandet. Det är därför viktigt att pröva olika kompletterande åtgärder för att snarast öka kapaciteten och möjligheten för tätare pendeltågstrafik. Kommunen har därför tillsammans med Håbo kommun med egna resurser låtit utreda vad det kan krävas för infrastruktur för att möjliggöra tätare pendeltågstrafik i Bro och Bålsta, kopplat till att olika etapper blir klara av utbyggnaden till fyra spår på Mälarsebanan.

Vår utredning visar att det med vissa åtgärder i infrastrukturen är möjligt att trafikera antingen Bro eller både Bro och Bålsta med fler pendeltåg innan hela fyrspårsutbyggnaden på sträckan Tomteboda–Kallhäll är klar.

Utredningsresultatet är tänkt att kunna användas som underlag till andra utredningar och ställningstaganden av bland annat Trafikverket och berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter. Slutrapporten bifogas detta remissvar.

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.

Länsstyrelsen Stockholm konstaterar i förslaget till Länsplan att remissvaren på förra årets åtgärdsförfrågan visar på stora behov av att effektivisera Stockholmsregionens trafiksystem för att möta ökade resenärsflöden och möjliggöra förtätning i kollektivtrafiknära lägen. Det handlar exempelvis om stationsombyggnader. För Upplands-Bro handlar det framförallt om Bro station.

Bro station är inte en fungerande station i rusningstid. Trängseln är mycket besvärande när det är mycket folk. Vissa resenärer har svårt att hinna med tåget vid omstigning från buss, vilket är extra stressande då tågen endast går i halvtimmestrafik. Vi hävdar att en översyn av stationens utformning behövs för att möta resenärernas behov.

Utöver ombyggnad av befintlig stationsbyggnad ser vi, med tanke på den omfattande bostadsbyggnation som planeras i Bro, ett behov av en utbyggnad med ytterligare en uppgång till den nordvästra änden av perrongen. Detta minskar avståndet till många arbetsplatser och tillkommande bostäder och gör därmed kollektivtrafiken mer lättillgänglig. En västlig entré skulle också ge fler möjligheter att hitta bra lägen för infartsparkering. Utbyggnaden av stationen behöver samordnas med effektiva omstigningsmöjligheter från buss och en översyn av hur busslinjerna ansluter till stationen. Ett förslag som kommunen

lyft i samband med planeringen av området direkt söder om pendeltågsstationen är att en ny västlig entré till stationen samordnas med en passage för busstrafik under järnvägen.

E18 Trafikplats Kungsängen behöver byggas om

Upplands-Bro saknar en ombyggnad av E18 Trafikplats Kungsängen i förslaget till Nationell plan. Den finns inte heller med bland identifierade brister i transportsystemet. Det är oroväckande bland annat med tanke på sambandet mellan trafikplatsen och möjligheterna att bygga ut Rankhusområdet norr om E18.

Trafikplats Kungsängen är idag endast enkelriktad mot Stockholm och behöver få större kapacitet för att det befintliga vägnätet inte ska överbelastas då tätorten växer. Dagens utformning och kapacitet försvårar även en utbyggnad av området Rankhus norr om E18. Rankhusområdet kan komma att inrymma cirka 6 000 bostäder. Vi bedömer att området inte kan byggas ut som det nu planeras utan en ombyggd trafikplats.

Regionala cykelstråk – 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 har vi, i vår bristinventering och svar på förra årets åtgärdsförfrågan från Länsstyrelsen Stockholm, konstaterat att det saknas gång- och cykelvägar längs 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).

Vikten av en flerkärnig Stockholmsregion med bra tvärförbindelser

I planens beskrivning av Stockholmsregionen och transportsystemets betydelse skulle vi vilja se tydliga skrivningar om behovet att åtgärda de bristande tvärförbindelserna i kollektivtrafiken.

Vi vill poängtera vikten av att utveckla en flerkärnig region med regionala stadskärnor som binds ihop även i tvärläng och inte bara radiellt. Strategin måste vara att utveckla en flerkärnig region där även de yttre regionala stadskärnorna är starka och där tvärförbindelserna är goda. Förutsatt goda kommunikationer med välutbyggd kollektivtrafik och bra tvärförbindelser, ger den utvecklade flerkärniga strukturen bättre möjligheter att nå arbetstillfällen, service med mera med en rimlig tidsinsats. Förutsättningarna för en sammanhållen region bör bli bättre och bilåkandet bör också lättare kunna minskas med en

välutvecklad flerkärnig struktur. Dessutom avlastas centrum med en sådan utveckling.

UPPLANDS-BRO KOMMUN

Camilla Janson
Kommunstyrelsens ordförande

Maria Johansson
Kommundirektör

Bilagor

- 1 Spårutredning för utökad pendeltågstrafik i Bro och Bålsta, rapport 2015-10-28, utan bilagor
- 2 Samhällskonsekvenser av utökad pendeltågstrafik i Bro och Bålsta, rapport 2015-09-25