Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-10-01

TRN 2020-0146

Handläggare:
Matilda Rehn

Tillväxt- och
regionplanenämnden

Samråd Fördjupad översiktsplan Bro 2040

Ärendebeskrivning

Tillväxt- och regionplanenämnden har beretts möjlighet att yttra sig över samrådsförslaget över FÖP Bro 2040, Upplands-Bro kommun. Yttrandet har beretts i samråd med trafikförvaltningen och regionledningskontoret och utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån Region Stockholms roll som regionplaneorgan, regionalt utvecklingsansvarig samt kollektivtrafikmyndighet och ansvarig för upprättande av länsplan för transportinfrastruktur. Samråd har även skett med Länsstyrelsen Stockholm och Trafikverket.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteutlåtande, 2020-10-01
Förslag till yttrande, 2020-10-01
FÖP Bro 2040 finns att läsa på https://upplands-bro.se/bo-bygga--miljo/samhallsplanering-och-byggprojekt/overgripande-samhallsplanering/pa-samrad-oversiktsplaner-for-kungsangen-och-bro.html.

Förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta följande:

Yttrandet över samråd om fördjupad översiktsplan Bro 2040, TRN 2020–0146, godkänns och överlämnas till Upplands-Bro kommun

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen välkomnar arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Bro och ambitionen att bidra till regionens utveckling. Förvaltningen har synpunkter gällande bebyggelseutveckling, cykel, kollektivtrafik, transportinfrastruktur, barnperspektiv och trygghet samt miljö och hälsa. Mycket handlar om att förtydliga och lägga till viktiga ställningstaganden eller underlag för att öka förståelsen och för att tydligt kunna se konsekvenser av förslagen.

Kommunen har i sin samrådsinbjudan särskilt frågat Region Stockholms trafikförvaltning om synpunkter om de förändringar i vägnätet som föreslås. Förslagen syftar till att få till ett mer sammanhållet samhälle och möjliggöra bättre linjedragningar för kollektivtrafik bland annat. Inkomna synpunkter från trafikförvaltningen redovisas i förslag till yttrande.

Bakgrund

Kommunstyrelsen i Upplands-Bro gav samhällsbyggnadschefen i uppdrag att ta fram en fördjupad översiktsplan för Bro under vintern 2018. Social hållbarhet, barnperspektivet, ett förändrat klimat och trafikens brister och behov ska särskilt belysas enligt uppdraget. Förslaget ska vid antagande ersätta kapitel 10 i kommunens översiktsplan från 2010, som aktualitetsförklarades 2018.

Förslaget är kortfattat och belyser utvecklingen kring torget, stationsområdet, bebyggelsen, målpunkter, näringsliv och service, infrastruktur samt genomförande. Planen syftar till att nå en hållbar utveckling för kommunen genom att bland annat skapa en tätare och trevligare småstadskärna, stärka torg och gaturum med gestaltning och höja kvaliteten på bebyggelse och mötesplatser samt att utveckla en stationsmiljö som är anpassad efter resenärernas behov.

Överväganden

Enligt 3 kap 5 § 5 punkten PBL ska det av en översiktsplan framgå om översiktsplanen avviker från en regionplan för länet, på vilket sätt den gör det och skälen för avvikelsen. Förvaltningen anser att förslaget till fördjupad översiktsplan bör förtydligas gällande avvikelser från RUFS 2050.

Förslaget delar fem av sex utmaningar identifierade i RUFS 2050, men det framgår ej vilken utmaning som inte delas och varför.

Det tillhörande dokumentet Planeringsförutsättningar är ett bra komplement, men tydligheten och förståelsen för gjorda avvägningar skulle öka om dokumentet kompletterades med skrivningar gällande just avvägningar och prioriteringar.

Region Stockholm har tidigare yttrat sig i detaljplanerna för Trädgårdsstaden (TN 2015–0237) och Tegelhagen (TN 2015–0107) och hänvisar till dessa yttranden angående de planerna. En översikt över vilka planprocesser och projekt som pågår parallellt med arbetet med den fördjupade översiktsplanen skulle skapa en mer sammanhållen planering och tydliggöra eventuella konflikter.

Bebyggelseutveckling
Förslaget saknar en redovisning av förväntad befolkningsutveckling och planerad utbyggnadstakt. Det är därmed svårt att göra en regional bedömning av konsekvenserna av förslaget. En koppling till kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning är också svår att utläsa.

Bebyggelseutvecklingen följer i stort den utpekade bebyggelseutvecklingen enligt RUFS 2050, men med viktiga undantag. Förslagets planeringsinriktningar anger förtätning som en viktig princip, i enlighet med RUFS 2050. Trots det prioriteras ett större utbyggnadsområde i utkanten av tätortsavgränsningen, och långt ifrån pendeltågsstationen. Den pågående och föreslagna utbyggnaden i och söder om Tegelhagen ingår i område som pekas ut som sekundärt bebyggelseläge i RUFS 2050.

För sekundära bebyggelselägen anges bland annat i RUFS 2050 att området har potential att kompletteras och utvecklas, men ny bebyggelse ska i första hand lokaliseras till lägen med högre regional tillgänglighet. Förvaltningen bedömer att området inte är prioriterat enligt RUFS 2050 för ny bebyggelse enligt planförslagets omfattning i enlighet med delmål 4 ”Minst 95 procent av ny bebyggelse bör tillkomma i regionens mest tillgängliga lägen” under mål 1 ”En tillgänglig region med god livsmiljö”.

Vid planeringen av nya bebyggelseområden är det mest samhällsekonomiskt fördelaktigt att använda befintlig trafik som kan anpassas genom turtäthetsförändringar eller förändringar i linjesträckningen. Genom att använda befintliga kollektivtrafikstråk och förstärka dessa kan en högre turtäthet och därmed attraktivare kollektivtrafik skapas. Detta i motsats till att sprida resurserna på många vägar eller områden med gles turtäthet som har svårt att konkurrera med bilen. Upplands-Bro har en relativt utspridd bebyggelse som delvis inte ger rätt förutsättningar för en attraktiv och kostnadseffektiv kollektivtrafik. Det

finns också områden som ligger i sekundära bebyggelselägen enligt RUFS 2050, som till exempel Tegelhagen. För att dessa området ska kunna försörjas av kollektivtrafik i framtiden behöver tydliga ställningstaganden göras i förslaget som prioriterar kollektivtrafikens dess olika behov.

Cykel
I förslaget till fördjupad översiktsplan för Bro beskrivs det lokala cykelnätet och vilka förstärkningar som behöver göras. Däremot saknas en koppling till det regionala cykelvägnätet, och i synnerhet det regionala cykelstråket Brostråket/Bålsta.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet
Beslutet bedöms inte innebära några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Miljökonsekvenser av beslutet
I enlighet med Region Stockholms miljöpolitiska program, Miljöprogram 2017–2021 har hänsyn till miljön beaktats och det bedöms att en särskild miljökonsekvensbedömning i detta ärende inte är relevant.

Hanna Wiik
Förvaltningschef

Matilda Rehn
Regionplanerare

Tillväxt- och regionplanenämnden

FÖRSLAG TILL YTTRANDE
2020-10-01 TRN 2020-0146

kommunstyrelsen@upplands-bro.se

Upplands-Bro kommun
Kommunstyrelsen Samhällsbyggnadskontoret
196 81 Kungsängen

Samråd Fördjupad översiktsplan Bro 2040

Region Stockholm yttrar sig, genom tillväxt- och regionplanenämnden, över förslaget till fördjupad översiktsplan för Bro 2040 i egenskap av ansvarig för regional fysisk planering och regionalt utvecklingsansvarig för Stockholms län, samt kollektivtrafikansvarig och ansvarig för upprättande av länsplan för transportinfrastruktur. Avstämning har skett med Länsstyrelsen Stockholm och Trafikverket.

Synpunkter

Övergripande

Region Stockholm välkomnar arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Bro och är positiva till den höga ambitionen att bidra till regionens utveckling. Det är naturligt att fundera på tillgången till mark och hur denna kan användas. På vissa platser finns det dock särskilda planeringsutmaningar, som det lyckligtvis finns god tid för översiktsplanerna att bearbeta. Detta gäller bland annat ett utvecklat fokus på hållbar mobilitet. Region Stockholm har en del synpunkter på planförslagets innehåll.

Enligt 3 kap 5 § 5 punkten PBL ska det av en översiktsplan framgå om översiktsplanen avviker från en regionplan för länet, på vilket sätt den gör det och skälen för avvikelsen. Region Stockholm anser att förslaget till fördjupad översiktsplan bör förtydligas gällande avvikelser från RUFS 2050.

Dokumentet är mycket övergripande vilket gör det svårt att bedöma regionala konsekvenser. Förslaget delar fem av sex utmaningar identifierade i RUFS 2050, men det framgår ej vilken utmaning som inte delas och varför.

Det tillhörande dokumentet Planeringsförutsättningar är ett bra komplement, men tydligheten och förståelsen för gjorda avvägningar skulle öka om dokumentet kompletterades med skrivningar gällande just avvägningar och prioriteringar.

Region Stockholm har tidigare yttrat sig om detaljplanerna för Trädgårdsstaden (TN 2015-0237) och Tegelhagen (TN 2015-0107) och hänvisar till dessa yttranden angående de planerna. En översikt över vilka planprocesser och projekt som pågår parallellt med arbetet med den fördjupade översiktsplanen skulle skapa en mer sammanhållen planering och tydliggöra eventuella konflikter.

Bebyggelseutveckling
I dokumenten beskrivs inte förväntad befolkningsutveckling eller planerad utbyggnadstakt inklusive planberedskap för nya bostäder samt koppling till kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning. Det är därmed svårt att göra en bedömning i förhållande till utvecklingen enligt RUFS 2050 och specifikt bostadstabellen. Region Stockholm vill lyfta den studie som publicerades under våren 2020 om efterfrågan på nyproducerade bostäder i länet samt dess kommuner, som med fördel skulle kunna användas som underlag.

Planeringsinriktningarna för bebyggelseutvecklingen anger förtätning som viktigt för att stärka Bro, trots detta prioriteras ett större utbyggnadsområde i utkanten av tätortsavgränsningen, och långt ifrån pendeltågsstationen. Den pågående och föreslagna utbyggnaden i Tegelhagen är inte prioriterad enligt RUFS 2050 för ny bebyggelse i enlighet med delmål 4 ”Minst 95 procent av ny bebyggelse bör tillkomma i regionens mest tillgängliga lägen” under mål 1 ”En tillgänglig region med god livsmiljö”, och riskerar därmed att inte bidra till måluppfyllelse.

Vid en eventuell utbyggnad av Tegelhagen och området söder om behöver kommunen säkerställa att det finns goda möjligheter att kollektivtrafikförsörja dessa områden. Det behöver vara fokus på god stadsbyggnad och goda möjligheter för invånarna att välja gång, cykel och kollektivtrafik före bil för att öka möjligheterna att nå regionens uppsatta mål och regionala prioriteringar gällande exempelvis klimatpåverkan och transportarbete.

Kartan över bebyggelseprioriteringen stärker planförslaget, och skulle kunna kompletteras med ungefärliga byggnadsvolymer och tidsangivelser. På så sätt kan en utvecklingstakt skönjas, som även kopplar till andra nödvändiga investeringar så som transport- och teknisk infrastruktur, förskolor och skolor med tillhörande gårdar av tillräcklig storlek, kommunal service etc. En av principerna som prioriteringen grundar sig på är *nära kollektivtrafikstråk*, men det är oklart var dessa kollektivtrafikstråk finns då de inte är utmärkta i kartor eller beskrivna tydligt i text. I dagsläget finns ingen kollektivtrafik till Tegelhagen, och vägkopplingen som finns i detaljplanen för Tegelhagen saknas i planförslaget.

Enköpingsvägen och Köpmanvägen föreslås att förtätas med bostäder vilket Region Stockholm ser positivt på. Här är det viktigt för kommande planering att bussens framkomlighet inte försämras samt att de störningar som busstrafiken genererar hanteras, såsom t ex buller. Att tidigt lyfta in principer för gatusektioner där det finns risk att tillräckliga ytor behöver säkerställas för god framkomlighet är också bra.

Cykel
Bro genomkorsas av det regionala cykelstråket Brostråket/Bålsta som är utpekat i Regional cykelplan för Stockholms län. Detta skulle med fördel kunna nämnas i den fördjupade översiktsplanen och läggas till i kartor rörande cykel för att uppmärksamma stråkens sträckning. Region Stockholm vill betona vikten av att utpekade regionala cykelstråk planeras för ökad cykling och god framkomlighet samt att de planeras utifrån de utformningsriktlinjer som finns i den regionala cykelplanen.

Region Stockholm välkomnar planens planeringsinriktningar att utveckla ett väl definierat cykelnät för effektiva cykelresor och att öka tillgängligheten till olika målpunkter inom planområdet. Region Stockholm ser också positivt på att planen uppmärksammar behovet av att överbrygga befintliga barriärer för att öka tillgängligheten för cykling lokalt i området. Kommunen skulle med fördel kunna tydliggöra hur det lokala cykelnätet kopplar till de regionala cykelstråken.

Region Stockholm anser att det är positivt att cykelparkeringar planeras vid Bro station för att smidiga byten mellan cykel och andra trafikslag ska kunna genomföras. Dessa planeras med fördel i direkt anslutning till stationen och gärna väderskyddat. Vidare vill Region Stockholm uppmärksamma behovet av cykelparkeringar även på andra platser än stationsområdet, exempelvis vid Bro torg och andra vid andra målpunkter som identifierats i planen.

Kollektivtrafik
Trafikförvaltningen ser positivt på ambitionen att lyfta fram kollektivtrafikens roll för bebyggelseutvecklingen i Bro och att kommunen tagit fasta på regionens mål om att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka och att skapa ett mer transporteffektivt samhälle.

Region Stockholm är vidare positiv till att trafikförvaltningen blivit inbjudna att delta i den förstudie kring stationsområdet som löper parallellt

med den fördjupade översiktsplanen och som kommer att undersöka ställningstaganden på ett strukturerat sätt.

Region Stockholm har en positiv bild av kommunens arbete med hållbarhet och samverkan med trafikförvaltningen kring kollektivtrafikfrågor. Det går dock inte att utläsa ur planförslaget hur hållbarhetsmålen ska nås. Planförslaget är för övergripande för att det ska kunna bedömas av Region Stockholm om planen medför ett ökat kollektivt resande och på vilket sätt planförslaget leder fram till en effektiv och attraktiv kollektivtrafik för kommunens invånare.

Planförslaget lyfter fram konflikten som finns mellan exploatering och behovet av ytkrävande kollektivtrafik, men saknar ett tydligt förslag till lösning. Här bör förslaget formulera ställningstaganden som tydligt visar att de ytor som behövs för kollektivtrafikens behov prioriteras för att nå de mål som förslaget vill nå och som utgångspunkt för övriga planeringsprocesser i kommunen. Region Stockholm anser det särskilt viktigt att prioritera och visa på stationsområdets ytbehov samt bytespunktens funktioner före andra intressen om den ska fungera för fler tåg och bussar och att dessa ytor markeras ut i karta. Det är viktigt att ytor för kollektivtrafik, exempelvis fyrspårsreservatet som saknas, ritas in i karta då kollektivtrafiken och dess infrastruktur är både ytkrävande och strukturbildande.

Region Stockholm ser ett behov av, och ansvarar för genomförande av, en linjenätsöversikt för att analysera dagens och framtidens linjenät. Kommunens planering behöver ta höjd för att tillräcklig mark finns för att skapa gena och effektiva kollektivtrafikstråk. Region Stockholm vill påpeka vikten av att tillräckliga ytor tas i anspråk, då en risk finns att busstrafik inte kan utföras om inte vägstrukturen går i linje med riktlinjerna i RiBuss.

Det är viktigt att det finns plats för att utöka kapaciteten vid bytespunkten/bussterminalen vid pendeltågsstationen i takt med den utbyggnad som kommunen står inför. Det är även viktigt att tydligt lyfta in vilka vägar för busstrafik som ska angöra bussterminalen. Därför behöver mark reserveras och säkerställas för olika funktioner och utformning som möjliggör de ökade resebehov som följer bebyggelseutvecklingen i Bro. Mark behöver också reserveras och säkerställas för att inte omöjliggöra en framtida förlängning av fyrspår, en förlängning av perrong samt för om en eventuell ny entré i väst skulle bli aktuell och rationella vägkopplingar som kan bli aktuella i relation till detta.

Fjärrtågstrafiken kommer att öka på Mälarbanan, och fyrspåret som slutar i Kallhäll behöver förlängas västerut. Planförslaget behöver säkerställa att markreservat finns för en långsiktig utveckling av järnvägen. Förslaget lyfter fram den bristande kapacitet som finns i järnvägssystemet och behov av 15-minuterstrafik. Förslaget är ett vändspår som kan åstadkomma detta. Region Stockholms hållning är att denna fråga behöver hållas levande.

På kort sikt kan en ytterligare plattform vid det plattformslösa spåret i Kungsängen som används av västergående regionaltåg vara en lösning för att öka kapaciteten för pendeltågstrafiken. Andra lösningar kan vara fler vändspår i Bro och/eller Bålsta. Plats behöver säkerställas kring stationsmiljöerna för utbyggd infrastruktur. Innan något alternativ omöjliggörs behöver systemval som beaktar de här behoven ha gjorts.

Fortsatt arbete gällande kollektivtrafik
Eftersom bytes- och terminalområden är komplexa kundmiljöer behöver behov och alla de funktioner som ska rymmas inom stationsområdet klargöras framöver. Region Stockholm förutsätter att utredningar tas fram i samråd med trafikförvaltningen kring det som berör all kollektivtrafik.

Region Stockholm välkomnar en fortsatt samverkan i utvecklingen av stationsmiljöerna tillsammans med Upplands-Bro kommun och Trafikverket. Det är viktigt att klargöra vilka ekonomiska förutsättningar som finns på kort och lång sikt. Många av frågorna behöver hanteras inom de processer som finns upparbetade hos samverkande organisationer.

Att se över vilka utredningar som behöver göras i relation till stationsmiljön skulle kunna ske inom ramen för förstudiearbetet av stationsområdet.

Transportinfrastruktur
Region Stockholm förutsätter att alla föreslagna nya vägkopplingar i planförslaget är tänkta att kunna trafikförsörjas med buss, inklusive lösningar för att säkerställa god framkomlighet, exempelvis genom egna busskörfält där risk för köbildning föreligger. Utpekade utbyggnadsområden behöver få god framkomlighet till och från stationsområdet.

Region Stockholm önskar att de vägkopplingar som är prioriterade för kollektivtrafik pekas ut i förslaget. Exempelvis bör den framtida kopplingen mellan Lejondalsvägen och Kockbackavägen vara en bussgata när Bro växer österut. I planförslaget ser Region Stockholm gärna att liknande kopplingar får skarpare skrivningar genom tydliga ställningstaganden. Dessa kan pekas ut som ”strategisk vägkoppling för kollektivtrafik”.

När det gäller de investeringar inom det statliga transportsystemet som bekostas av länstransportplanen ska objekt och brister ha genomgått en så kallad åtgärdssvalstudie. Planeringsmogna objekt kommer sedan att noga avvägas mot de mål och direktiv som anges av regeringen genom ”direktiv till åtgärdsplanering”, samt genom länets gemensamt framtagna inriktning för transportsystemet. Arbetet med att samla kommunerna för en gemensam inriktning samt starta processen för revidering av länsplan kommer förhoppningsvis att starta under den senare delen av 2020, detta efter att Trafikverket redovisat uppdrag om inriktningsunderlag till Infrastrukturdepartementet.

Biltrafiken har en relativt framträdande roll i förslaget, exempelvis genom att vara dominerande i strategikartan för infrastruktur. Region Stockholm vill betona målsättningarna i RUFS 2050 om ett transporteffektivt samhälle där kollektivtrafik, cykel och gångtrafikens andel av alla resor i länet ska vara minst 70 procent.

Barnperspektiv och trygghet
Det är positivt att barnperspektivet ingår som ett särskilt viktigt målområde i planförslaget. Dock kommer barnperspektivet inte tydligt fram och inte heller åtgärder som stärker barnens rättigheter, behov och möjlighet till att ta del av de olika rummen i staden.

För att öka tydligheten kan barnperspektivet skrivas ut separat i planförslaget istället för att slås ihop med övriga grupper under ett perspektiv "vi bygger för alla". Exempelvis behöver det förtydligas hur förslaget avser skapa nya trygga och säkra kopplingar som även fungerar för barn i olika åldrar på samma sätt som det beskrivs för målgruppen bilister eller cyklister i planerna. Region Stockholm föreslår att under rubriken *Utmaningar* och *Det här ska vi göra* skriva de utmaningar och åtgärder som utgår från barnperspektivet.

Det framgår inte om och i så fall hur kommunen avser att beakta barnperspektivet vad gäller åtgärder för trygghet och funktion i de olika rummen i staden. Ytterligare rekommendation är att komplettera planerna med en separat analys gällande trygghetsåtgärder utifrån kvinnors perspektiv för att sedan tillsammans med ett utvecklat barnperspektiv skapa mer jämställd och jämlik helhet i planförslaget. Hållbarhetskonsekvensbeskrivningen innehåller inte heller mer information om barn och barnperspektivet gällande de olika åtgärderna som tas upp i planförslaget.

Miljö och hälsa
Region Stockholm ställer sig fundersam till förslaget att placera en ny skola i ett bullerutsatt läge mellan väg och järnväg med tanke på de långsiktiga negativa hälsorisker och inlärningssvårigheter som riskerar följa av att barn är utsatta för trafikbuller.

Region Stockholm delar synen på vikten av att värna och utveckla Görvälnkilen och ställer sig positiv till att fortsätta utreda den föreslagna eko- sociodukten över E18. Det skulle vara bra för såväl grönstruktur- och folkhälsoperspektivet om det konstaterade gröna svaga sambandet och den barriär som E18 utgör kunde minskas genom en eko- sociodukt.

I de fall utbyggnadsplanerna innebär att Görvälnkilen eller dess svaga samband riskerar att försvagas är det extra viktigt att göra relevanta analyser och att de förlorade naturvärdena kompenseras på ett lämpligt sätt.

Invånarnas förutsättningar att leva aktiva liv stärks i förslaget, vilket är positivt för folkhälsan och för att minska inomregionala skillnader i hälsa.