Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-10-01

TRN 2020-0145

Handläggare:
Matilda Rehn

Tillväxt- och
regionplanenämnden

Samråd Fördjupad översiktsplan Kungsängen 2040

Ärendebeskrivning

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

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteutlåtande, 2020-10-01
Förslag till yttrande, 2020-10-01
Samråd FÖP Kungsängen 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 samrådsförslag fördjupad översiktsplan Kungsängen 2040, TRN 2020–0145, godkänns och överlämnas till Upplands-Bro kommun

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen välkomnar arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Kungsängen och ambitionen att bidra till regionens utveckling. Däremot har förvaltningen synpunkter gällande bebyggelseutveckling, cykel, kollektivtrafik, barnperspektiv och trygghet, miljö och hälsa, transportinfrastruktur samt gods och logistik. Förvaltningen anser att förslaget skulle kunna tydliggöras i vissa hänseenden för att förstärka kopplingen till den regionala planeringen samt öka genomförbarheten.

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 Kungsängen 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 11 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 stärka kopplingarna mellan centrala Kungsängen och områden inom tätortsavgränsningen, utveckla mötesplatser, ge större plats åt barnen, stärka kopplingen till Mälaren och andra sjöar samt 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 i detta avseende.

Förslaget beskriver att fem av sex utmaningar identifierade i RUFS 2050 delas, 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 yttrat sig över detaljplanerna för Rankhus (TN 2018-0226) och Norra Stäksön (TN 2015-1059), de då framförda synpunkterna är fortfarande aktuella. En översikt över vilka planprocesser och projekt som pågår parallellt med arbetet med den fördjupade översiktsplanen skulle förtydliga sammanhanget och stärka förutsättningar för 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 svår att utläsa.

Bebyggelseutvecklingen följer i stort den utpekade bebyggelseutvecklingen enligt RUFS 2050, men med några viktiga undantag. Förslagets planeringsinriktningar anger förtätning som en viktig princip, i enlighet med RUFS 2050. I samband med antagandet av FÖP för landsbygden gjordes en ändring av tätortsavgränsningen för Kungsängen då Norra Stäksön därmed ingår. Förvaltningen noterar att detta avviker från bebyggelsestrukturen i RUFS 2050.

Norra Stäksön är i förslag till FÖP utpekat som utvecklingsområde, om än inte prioriterat förrän efter 2040, vilket alltså avviker från inriktningen i RUFS 2050. En motivering till behovet av en utbyggnad av Norra Stäksön saknas vilket skulle vara betydelsefullt för att öka förståelsen över förslaget med tanke på de riksintressen och strandskydd som gäller samt de behov av investeringar i E18 som krävs för en utbyggnad. Tillväxt- och regionplaneförvaltningen saknar en tydlig argumentering varför området är prioriterat för exploatering, samt vilka lokala och regionala konsekvenser en utbyggnad skulle få.

Även Rankhus avviker från inriktningen i RUFS 2050, där området anges som sekundärt bebyggelseläge. För sekundära bebyggelselägen anges bland annat att området har potential att kompletteras och utvecklas, men ny bebyggelse för i första hand lokaliseras till lägen med högre regional tillgänglighet.

Plankartan i RUFS 2050 uttrycker möjligheten att uppnå regionala mål genom en regionalt avvägd och önskvärd användning av regionens mark och vatten. Större exploateringar i områden som inte överensstämmer med

plankartan riskerar att inte bidra till att nå beslutade regionala mål. Till exempel bidrar inte av exploateringarna i båda dessa områden till RUFS 2050 delmål 4 ”Minst 95 procent av ny bebyggelse bör tillkomma i regionens mest tillgängliga lägen” under mål 1 ”En tillgänglig region med god livsmiljö”, vilket Region Stockholm bland annat framfört i yttrandet över detaljplanen för Rankhus (TN 2018-0226). En beskrivning av omfattning och utbredning, samt koppling till pågående program- och detaljplaneprocesser för områdena skulle vara förtjänstfullt.

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 Rankhus. För att området ska kunna försörjas av kollektivtrafik i framtiden behöver tydliga ställningstaganden göras i förslaget som prioriterar kollektivtrafikens olika behov.

Cykel
Det regionala cykelstråket Kungsängstråket/Brostråket, samt målpunkten Kungsängen-Tibble, skulle med fördel kunna nämnas i förslaget och läggas till i kartorna rörande cykel för att uppmärksamma stråkens sträckning samt kopplingen till den regionala cykelplanen.
Hur cykelvägnätet ansluter till de regionala cykelstråken kan med fördel tydliggöras.

Gods och logistik
Brunna industriområde är utpekat i RUFS 2050 som befintligt logistikområde. Kommunen redovisar i förslaget att de planerar att väsentligt utöka verksamhetsområdet och kapaciteten i området. Den ökade exploateringen och kapaciteten, vilket innebär ökade godstransporter till- och från logistikområdena, och dess lokala och regionala effekter beskrivs bristfälligt i dokumentet. I Bro finns verksamhetsområdet Nygård som har järnvägsanslutning förvaltningen anser att en tydligare koppling mellan utvecklingen i Brunna och vad kommunen avser med Nygård skulle öka förståelsen för eventuella konsekvenser.

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 2020-0145

kommunstyrelsen@upplands-bro.se

Upplands-Bro kommun
Kommunstyrelsen Samhällsbyggnadskontoret
196 81 Kungsängen

Samråd Fördjupad översiktsplan Kungsängen 2040

Inledning

Region Stockholm yttrar sig, genom tillväxt- och regionplanenämnden, över förslaget till fördjupad översiktsplan för Kungsängen 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 Kungsängen och är positiva till den höga ambitionen att bidra till regionens utveckling. Det är naturligt att fundera på tillgången till mark och hur denna ska användas. På vissa platser finns dock särskilda planeringsutmaningar, som det lyckligtvis finns god tid för översiktsplanerna att berbeta. 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 över detaljplanerna för Rankhus (TN 2018-0226) och Norra Stäksön (TN 2015-1059) och hänvisar till dessa yttranden angående dessa planer. 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 till 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 ett underlag.

Planeringsinriktningarna för bebyggelseutvecklingen anger förtätning som viktigt för att stärka Kungsängen. Trots detta föreslås två större utbyggnadsområden i utkanten av tätortsavgränsningen som skulle innebära en väsentlig utvidgning av nuvarande tätort och som därmed inte kan ses som en förtätning av befintligt bebyggelseområde. Norra Stäksön är utpekat som ett utvecklingsområde, vilket avviker från den prioriterade bebyggelsestrukturen i RUFS 2050. En tydlig motivering till behovet av en utbyggnad av Norra Stäksön saknas, vilket skulle vara betydelsefullt för att öka förståelsen över förslaget. Även Rankhus avviker från inriktningen i RUFS 2050 då det inte är regionalt prioriterat för ny bebyggelse i enlighet med delmål 4 under mål 1, som Region Stockholm framfört i yttrandet över detaljplanen för Rankhus (TN 2018-0226).

Vid en eventuell utbyggnad av såväl Rankhus som Norra Stäksön 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 tillför förslaget mycket, 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 såväl transport- som teknisk

infrastruktur, förskolor och skolor med tillhörande gårdar av tillräcklig storlek, kommunal service etc.

Cykel
Planområdet genomkorsas av det regionala cykelstråket Kungsängstråket/ Brostråket som är utpekat i Regional cykelplan för Stockholms län. Kungsängen-Tibble är även utpekat som en viktig regional målpunkt i den regionala cykelplanen. Detta skulle med fördel kunna nämnas i förslaget och läggas till i kartorna 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 ambitioner att öka tillgängligheten för cyklister och utveckla ett väl definierat cykelvägnät för effektiva cykelresor. Region Stockholm ser även positivt på att ett vidsträckt lokalt cykelnät som understödjer det regionala cykelnätet föreslås. Kommunen skulle med fördel kunna tydliggöra hur det lokala cykelvägnätet ansluter till de regionala cykelstråken.

Det är positivt att cykelparkeringar planeras vid stationsområdet för att smidiga byten mellan cykel och andra trafikslag ska kunna göras. Dessa planeras med fördel i direkt anslutning till stationen och är gärna väderskyddade. Vidare vill Region Stockholm uppmärksamma behovet av cykelparkeringar även på andra platser än stationsområdet och runt Kungsängens torg, exempelvis vid handelsplatserna i den norra delen av planområdet samt arbetsplatser och vid andra viktiga funktioner såsom förskolor, skolor, idrottsanläggningar eller andra fritidsaktiviteter.

Kollektivtrafik
Region Stockholm ser positivt på ambitionen att lyfta fram kollektivtrafikens roll för bebyggelseutvecklingen i Kungsängen 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 positiva till att trafikförvaltningen blivit inbjudna till att delta i den förstudie kring stationsområdet som löper parallellt med den fördjupade översiktsplanen och kommer att undersöka ställningstaganden på ett strukturerat sätt.

Region Stockholm har vidare 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.

Planen skulle vinna på att visa på en trafik- och mobilitetsplan för hur kommunen ska hantera resor kopplat till den nya exploatering som planeras i kommunen. Den ökade reseefterfrågan kan med fördel beskrivas och analyseras i dokumenten. För att följa RUFS 2050 och de regionala prioriteringarna om klimatsmart och transporteffektivt samhälle, bör planen visa på hur det hållbara resandet kan öka för invånare, besökare och näringslivet i kommunen.

Planen skulle även vinna på en analys av påverkan på den regionala vägen E18, Mälarbanan och kollektivtrafiksystemet som redan idag har kapacitetsproblem under rusningstid. I dokumentet beskrivs endast kapacitetsproblem på det lokala vägnätet kopplat till den nya exploatering som planeras. Det framgår inte hur kopplingen över E18 till Rankhus, Brunna och Norra Stäksön ska fungera. De behöver utredas djupare då alla dessa ligger utanför primära bebyggelseområden. Det finns en risk att dessa områden inte bidrar till Regionens uppsatta mål för kollektivtrafiken. I detaljplanerna för dessa områden finns inte fastställt att kollektivtrafiken ska prioriteras genom exempelvis bussgator eller andra åtgärder som möjliggör god framkomlighet.

Region Stockholm ser positivt på att förslaget lyfter fram busstrafikens behov och att möjliga ytor som behövs för utbyggnad pekas ut i förslaget. När det gäller bytespunkten/bussterminalen vid stationen är det viktigt att reservera mark så att det finns plats för att utöka kapaciteten i takt med den utbyggnad som kommunen står inför.

När det gäller förändringar av befintliga vägar, särskilt de delar av Enköpingsvägen som föreslås utvecklas till mer av en småstadsgata, efterfrågar Region Stockholm mer information om vad detta innebär mer konkret, för att bedöma hur detta påverkar busstrafiken. En ny väglänk mellan Konstvägen och Granhammarsvägen öster om bostadsområdet skulle möjliggöra att förlänga linje 559 för att fylla behovet att förkorta restider till Livgardet.

Fjärrtågstrafiken kommer att öka på Mälarbanan, och fyrspåret som slutar i Kallhäll behöva 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 utesluts 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.

Region Stockholm ser ett behov av, och ansvarar för genomförande av, en linjenätsöversikt för att analysera dagens och framtidens linjenät.

Transportinfrastruktur
Region Stockholm anser att planförslaget kan förtydliga hur nya vägkopplingar ska leda till att kollektivtrafik eller cykel väljs framför bil, eftersom de vägkopplingar som föreslås verkar vara till för biltrafik och därmed generera mer biltrafik än kollektivtrafik. I planförslaget är nya vägkopplingar utmärkta som nya vägar för bil eller strategisk koppling för bil samt huvudstråk för bil. Detta är problematiskt ur ett hållbarhetsperspektiv då ökat bilanvändande ökar belastningen på klimat och miljö. 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.

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. För att detta ska vara möjligt ska RiBuss följas i efterföljande detaljplanering och vägplaner. Utpekade utbyggnadsområden behöver få god framkomlighet till och från stationsområdet och det behöver tydligt lyftas in vilka vägar för busstrafik som ska angöra bussterminalen. Även relationen mellan bussterminal, bytespunkt och pendeltågstationen behöver beskrivas mer ingående.

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.

Gods och logistik
Brunna industriområde är utpekat i RUFS 2050 som befintligt logistikområde. Förslaget redovisar en planering för att utöka verksamhetsområdet och kapaciteten i området. Ställningstagande och analys av lokala och regionala konsekvenser saknas i dokumentet. Dessutom saknas ställningstagande och beskrivning av övriga verksamhetsområden, exempelvis Nygård och dess järnvägsanslutning, i kommunen i utredningarna.

Den ökade exploateringen och kapaciteten, vilket innebär ökade godstransporter till- och från logistikområdena beskrivs bristfälligt i dokumentet. I den fördjupade översiktsplanen bör det finnas förhållningssätt och analys kring framtidens godstransporter till och från området, samt hur man kan driva på utvecklingen mot hållbara och klimatsmarta godstransporter. Kopplat till detta saknar Region Stockholm en tydlig strategi och beskrivning hur man kan arbeta med överflyttning av godstransporter från väg till järnväg, alternativ andra hållbara alternativ.

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 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 folkhälsoperspektiv 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.