

## *Bilaga till samrådsredogörelse för Översiktsplan 2011*

### **Sammanställning av inkomna synpunkter**

Detta dokument är en sammanställning av de synpunkter som kommit in under samrådstiden för Översiktsplan 2011. Samrådet pågick mellan den 9 november 2009 och 18 januari 2010. Staden har inte ändrat på eventuella faktafel som kan finnas i de inkomna synpunkterna. Staden har inte heller kommenterat synpunkterna, utan detta är endast en ren sammanställning.

Först följer en sammanfattning av synpunkter från myndigheter, föreningar med flera. Därefter redovisas privatpersoners synpunkter. Om en synpunkt åtföljs av en siffra innebär det att den synpunkten har framförts i så många remissvar som siffran anger.

Längre fram i processen kommer en så kallad samrådsredogörelse att upprättas. I samrådsredogörelsen kommer synpunkterna att kommenteras av staden. Denna sammanställning kommer då att vara en bilaga till samrådsredogörelsen. Samrådsredogörelsen blir klar i samband med kommunstyrelsens beslut om utställning av översiktsplanen. Det beräknas ske vid årsskiftet 2010/2011.

## Innehåll

<b>Sammanfattning av inkomna synpunkter från remissinstanser, föreningar m.fl.</b>	<b>3</b>
Myndigheter och regionala organ	3
Grannkommuner	6
Regionala aktörer	7
Kommunala nämnder och råd	9
Politiska partier	11
Företag och näringslivsorganisationer	11
Större fastighetsägare	12
Föreningar för natur- och kulturvård	13
Föreningar och verksamheter inom fritid och idrott	14
Bostadsrättsföreningar	16
Villaägareföreningar	17
Övriga föreningar	18
<b>Sammanställning av enskilda medborgares synpunkter</b>	<b>21</b>

## Sammanfattning av inkomna synpunkter från remissinstanser, föreningar m.fl.

*Nedan följer en sammanfattning av remissinstansers remissvar på översiktsplanen.*

### Myndigheter och regionala organ

**Länsstyrelsen i Stockholms län** baserar sitt remissvar även på andra myndigheters synpunkter varför dessa ibland återges i länsstyrelsens eget remissvar för översiktsplanen (stadens anm.). Länsstyrelsen noterar att översiktsplanen har ett visionärt angreppssätt med utmaningar och framtidsbilder som kan skapa intresse för planeringsfrågor. Länsstyrelsen ser de tre framtidsbilderna A, B och C som underlag för diskussion och inte som tre alternativ att välja mellan. Det öppna förhållningssättet i samrådsskedet med olika scenarion kan dock leda till att många avvägningsfrågor återstår och blir tydliga först i utställningsskedet.

Områden av riksintressen redovisas på ett bra sätt. Hur staden avser att tillgodose riksintressena kan dock behöva utvecklas i översiktsplanen. Det går inte att bedöma om de olika riksintressena är tillgodosedda. Även övriga delar av planeringsunderlaget behöver knytas tydligare till översiktsplanen så att rekommendationer eller riktlinjer som ska gälla för efterföljande planering framgår. En koppling till miljömålen kan tydliggöras i den kommande utökade miljökonsekvensbeskrivningen. Lokala miljömål bör relateras till den regionala och nationella miljömålsstrukturen.

De tre framtidsbilderna A, B och C utgör underlag för diskussion om möjliga utbyggnads-scenarion för Lidingö stad. Konsekvenserna av respektive framtidsbild är bra redovisade. En utgångspunkt för val av scenario bör vara att nybyggnad av bostäder och personintensiva verksamheter i första hand sker i lägen som har god kollektivtrafikförsörjning. Det är positivt att staden i alla tre alternativen värnar kollektivtrafiken och möjligheten till gång- och cykelstråk och även båttransporter.

Länsstyrelsen anser förslaget att ge Lidingöbanan en ny sträckning via Lidingö centrum är intressant då det möjliggör en större utbyggnad av bostäder och verksamheter med god kollektivtrafikförsörjning i centrala Lidingö.

Länsstyrelsen förordar i första hand ett val av utbyggnad i linje med alternativ A och i andra hand alternativ B. Även om den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen "RUFS 2010" föreslår en betydligt mer begränsad utbyggnad för Lidingö, överensstämmer alternativ A med grundprincipen om en tät utbyggnad i goda kollektivtrafiklägen i regionens mer centrala delar. Alternativ C ger inte samma möjligheter att kollektivtrafikförsörja de inre delarna av Lidingö varför det alternativet kommer att leda till ett större bilberoende.

Alternativ A ger möjlighet till en mer expansiv utveckling av kommunen, med satsning på attraktiv stadsbygd i två stadskärnor. Alternativ A ger även bäst förutsättningar att värna Lidingös stora natur- och kulturvärden. Grönområdena kan i större utsträckning lämnas utan intrång och värdefulla kulturmiljöer med kulturhistoriskt värdefull bebyggelse kan värnas och eventuellt skyddas genom detaljplanering som motverkar en alltför stor förtätning.

Lidingövägen och Södra Kungsvägen är sekundära transportleder för farligt gods. Detta ger speciella förutsättningar för hur eventuella överdäckningar kan utnyttjas. Risk- och

säkerhetsaspekter måste uppmärksammas i översiktsplanen, speciellt om bebyggelse planeras ovanpå överdäckningen. Lösningarna kan vara tekniskt komplicerade och dyra. Ett omledningsvägnät för farligt gods kan behövas. Dessa förhållanden bör tas upp tidigt i en kommande planprocess och bör därför behandlas i översiktsplanen. Ny bebyggelse nära väg 277 bör lokaliseras så att hänsyn tas till vägens funktion som infartsled och transportled för farligt gods samt att en god boendemiljö möjliggörs. Elfviksvägen kommer att utgå som rekommenderad sekundär transportled för farligt gods.

Länsstyrelsen konstaterar att Lidingös ambition att växa fram till år 2030 ligger långt över den befolkningsutveckling som redovisas i RUF 2010. Länsstyrelsen anser det positivt om staden med sitt centrala läge i regionen kan bidra till ökat bostadsbyggande och en högre utbyggnadstakt. Det kan ge en jämnare ålderfördelning på Lidingö, som enligt prognoserna har en åldrande befolkning. En mer expansiv utveckling av staden skapar också utrymme för en mer blandad bebyggelse och blandad befolkning, vilket är bra för att minska segregationen och för att yngre ska kunna bo kvar på ön. Utbyggnadstakten bör dock ses i ett längre perspektiv. Lämplig utbyggnadsordning och utbyggnadstakt i olika områden behöver prioriteras, då en stor befolkningsökning på relativt kort tid kan innebära krav på stora kommunala följdinvesteringar i bl.a. skola och omsorg.

Alla kommuner ska enligt lag planera sin bostadsförsörjning och ta fram riktlinjer i syfte att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder. Med hänsyn till att Lidingö för närvarande saknar sådana riktlinjer kan det vara lämpligt att arbeta in dessa i översiktsplanen. Behovet av särskilda boenden och hur dessa bör fördelas mellan olika kommunaldelar på längre sikt bör övervägas.

De tre områdena av riksintresse för kulturmiljö redovisas med värdebeskrivningar på sid. 69. På sid 12 -13 saknas dock riksintresset Stockholms inlopp. Planen bör kompletteras så att det framgår hur staden avser att tillgodose även riksintresset Stockholms inlopp och att det är samma bestämmelser som gäller för alla tre riksintresseområdena. Kartredovisningen på sid. 69 av riksintresset Stockholms inlopp bör även omfatta strandterrängen, som är av stor betydelse för upplevelsen av hela farledsmiljön. Lämpligen bör riksintresseområdet skrafferas, så att gränserna inte är absoluta. En redovisning i kartform även av lokalt utpekade kulturmiljöer skulle vara värdefullt. Lidingöbron föreslås i en översyn att utgöra riksintresse för vägtrafik.

Stamnätet för elförsörjning är av riksintresse för energidistributionen. Den planerade 220 kV kabelförbindelsen från Värtan i Stockholm till Koltorp på Lidingö redovisas som riksintresse. Det fordras dock minst två oberoende matningsvägar till en stamnätstation. I stamnätet för elförsörjning ingår således även den nuvarande 70 kV-ledningen från transformatorstationen i Koltorp till Nacka. På sikt kan det bli aktuellt att bygga ut denna ledning till 220 kV varför även denna sträcka är av riksintresse. Transportvikten för transformatorstationen i Koltorp uppgår till 150 ton och transportvägen ingår i riksintresseanspråket.

Det framgår att farled 541 öster om Lidingö in mot Stockholm är av riksintresse för sjöfart. Även Stockholms hamn med Värtahamnen, Frihamnen, Containerterminalen och Loudden är av riksintresse för sjöfarten och gränsar till Lidingö stad. Översiktsplanen bör kompletteras med en redovisning av riksintresset Stockholms hamn där det framgår hur staden avser att tillgodose att viktiga hamnfunktioner inte hindras.

De hårt trafikerade farlederna 542 och 915 runt Lidingö måste också beaktas i kommande planering så att sjöfartens framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet inte försämras. Även dessa farleder bör redovisas i översiktsplanen och kompletteras med riktlinjer om hur sjötrafiken i omgivande farleder ska beaktas vid planläggning och tillståndsprövning i kustnära områden. Vid en eventuell utbyggnad av en gång- och cykelbro över Kyrkviken bör segelfri höjd, bredd samt djup behållas så att fritidsbåtstrafiken även fortsättningsvis kan trafikera området, anser Sjöfartsverket.

Grönstrukturen och stadens värdefulla naturområden redovisas på ett bra sätt. Länsstyrelsen anser att översiktsplan skulle vinna i kvalitet och bli mer fullständig om planen kompletterades med en redovisning av de marina naturvärdena som finns i vattnen runt och inom Lidingö stad.

Länsstyrelsen anser också att det bör framgå av översiktsplanen att Käppala reningsverk är en regionalt viktiga anläggning, vilket område som är berört och vilka skydds zoner som ska beaktas. Även framtida utbyggnadsbehov bör tas med så att dessa eventuella anspråk uppmärksammas tidigt i kommande planering och tillståndsprövning.

Vattenmyndigheten i Norra Östersjöns vattendistrikt har fattat beslut om miljö kvalitetsnormer för samtliga yt- och grundvattenförekomster i distriktet. Lidingö Stad är berörd av vattenförekomsterna Stora Värtan, Askrikefjärden samt Lilla Värtan. Status för Stora Värtan och Askrikefjärden är idag "otillfredställande ekologisk status" samt "god kemisk ytvattenstatus". Miljö kvalitetsnormerna för dessa vattenförekomster är fastställda till "God ekologisk status" 2021 samt "God kemisk ytvattenstatus" 2015. Lilla Värtan är utpekad som ett preliminärt "kraftigt modifierat vatten" på grund av hamnverksamhet. Miljö kvalitetsnormer för Lilla Värtan är fastställda till "god ekologisk potential" 2021 samt "god kemisk ytvattenstatus" 2015 med undantag för TBT till 2021. Av en översiktsplan ska framgå hur kommunen avser att följa miljö kvalitetsnormerna. Den samlade effekten av många insatta åtgärder kommer att ge resultat i vattnets kvalitet. Länsstyrelsen anser därför att mellankommunalt samarbete kring vattenfrågorna är angeläget. Stadens riktlinjer i dagvattenfrågor bör framgå av översiktsplanen.

Nya forskarrön indikerar att havsnivåerna kan komma att höjas betydligt mer än vad som redovisats tidigare, till sammanlagt + 1,9 m till + 2,5 m. Länsstyrelsen anser att översiktsplanen lämpligen bör kompletteras med kartmaterial som visar vilka områden som ligger i riskzonen vid en förhöjd havsnivå. Översiktsplanen bör ange riktlinjer för säkerhetsmarginaler för ny bebyggelse, vilken typ av bebyggelse det gäller och hur stor risken för översvämning är. T.ex. bör samhällsviktiga funktioner inte lokaliseras till områden där det finns viss risk för översvämningar.

**Regionplanenämnden** är positiv till Lidingö stads breda diskussion om kommunens framtida utveckling. Nämnden menar att samtliga tre framtidsbilder i stort sett överensstämmer med RUF 2010. Framtidsbild A bedöms sammantaget ge bäst förutsättningar för kollektivtrafik och fjärrvärme. A ger också en möjlig struktur för planeringen på längre sikt, efter 2030. Förslag A ger bäst skydd för grönområdena. Svaga gröna samband bör uppmärksammas, särskilt det mellan inre delen av Kyrkviken och grönområdet på nordvästra Lidingö. Nämnden rekommenderar en två meters höjdmarginal för byggande vid kusten samt att spillvärme från Käppala reningsverk utnyttjas för fjärrvärme.

Samrådsförslagets befolkningsprognos på ca 46 500 invånare 2028 grundar sig på att nya bostäder tillkommer i Dalénumområdet och i spridda planlagda områden, men tar inte med utredningsområdet Centrum / Torsvik. Samtliga framtidsbilder har högre befolkningstal än RUFFS, som antar att Lidingös befolkning uppgår till 43 000-45 000 invånare 2030. Det måste byggas på ett högre bostadsbyggande än 100 lägenheter per år, som planen anger.

I takt med att bebyggelse uppkommer i strandnära lägen, ökar underlaget för pendelresor med båt. Båttrafik ökar regionens attraktionskraft och det finns skäl att utnyttja de möjligheter till båttrafik som uppkommer.

**Myndigheten för samhällskydd och beredskap** noterar att ÖP tar upp frågan om stigande havsnivåer på ett bra sätt och pekar på vikten av fördjupade analyser i samband med planering av bebyggelse och infrastruktur.

**Vattenmyndigheten Norra Östersjöns vattenområde** meddelar att Vattenmyndigheten kommer att fastställa miljö kvalitetsnormer och åtgärdsprogram enligt kap 5 MB för utpekade vattenområden. Detta kan komma att påverka kommunens översiktsplan och verksamhet. Översiktsplanen bör därför behandla dessa frågor.

**Banverket** ser mycket positivt på upprustningen av Lidingöbanan. Att banan kopplas ihop med Spårväg City ger Lidingö en direktförbindelse till centrala Stockholm som saknas idag. En sträckning av banan via Lidingö Centrum förbättrar förutsättningarna för utbyggnad av bostäder och verksamhet där. Banverket anser att bostäder och verksamheter i första hand ska byggas i kollektivtrafikhöga lägen.

**Statens folkhälsoinstitut** avstår från att yttra sig.

**Försvarsmakten** har inget att erinra.

**Kommunförbundet Stockholms Län** handlägger länsrelaterade ärenden och yttrar sig inte.

**Luftfartsverket** har ingen erinran mot planförslaget.

## Grannkommuner

**Vaxholms stad** ser positivt på den föreslagna utvecklingen av båttrafiken till grannkommunerna, framförallt enligt alternativ A som innefattar båttrafik till Vaxholm. Vaxholm ser även positivt på utvecklingen av bostäder och service vid Mor Annas brygga som det beskrivs i alternativ A. Vattenområdena norr om Lidingö ska ha god ekologisk status med tidsfrist år 2021, enligt Vattenmyndigheten. Idag bedöms de ha otillräcklig ekologisk status. Vaxholm anser därför att det i samband med exploateringar bör göras stora satsningar på rening och fördröjning av dagvatten. En anslutning av Vaxholm till Käppala reningsverk vore en positiv utveckling för staden.

**Nacka kommun** meddelar att pendeltrafik på vattnet är en prioriterad fråga även i Nacka och att framtidsbild A är mest intressant då den ger bäst underlag för reguljär båttrafik.

**Danderyds kommun** anser att resor till grannkommunen Lidingö är långa både med kollektivtrafik och med bil. Kollektivtrafik på vatten skulle därför kunna utgöra ett komplement till utökad spår- och busstrafik. För Danderyds del innebär Lidingös tillväxtplaner att kommunikationen mellan Lidingö och Danderyd bör utvecklas. Danderyd välkomnar därför förslaget om kollektivtrafik på vatten.

**Stadsbyggnadsnämnden i Stockholms stad** tycker att de tre scenarierna har en brist i att de blandar ihop läge och tillvägagångssätt med antal bostäder. Nämnden ställer sig bakom scenario A:s intentioner om mer stadslik förtätning kring Lidingö Centrum och Larsberg, utan att ha synpunkter på antalet nya bostäder. Dock redovisas även att scenario A ska innehålla fler bostäder än B och C. Man bör dela upp scenarierna i dels en fråga enbart rörande hur "mycket" man ska bygga samt en "hur" man ska bygga. Annars riskerar man att invånarna vänder sig mot scenario A på grund av dess antal, trots att man kanske ställer sig bakom dess form.

Framtidsbild A stämmer bäst överens med de framtagna befolkningsprognoserna för regionen, som Lidingö är en naturlig del av. Nämnden ser positivt på ett samarbete över kommungränsen kring de båda stadsutvecklingsområdena på var sida om Lidingöbron. Särskilt intressant är frågorna på miljö- och klimatområdet.

Tankarna om att koppla ihop Lidingöbanan med cityspårvägen är mycket välkommen och värd att gå vidare med. Restiden gör att resor till city även fortsättningsvis kommer att ske med tunnelbana. Nämnden saknar att tunnelbanan inte förlängts ut till Lidingö. Stockholm kan inte säkra att Ropsten kan användas för infartsparkering, Lidingös ÖP bör behandla lokala ersättningar. Det kan även vara bra att planera för en framtida konvertering av Värtabanan till persontrafik. Pendeltrafik på vattnet bör utvecklas mellan närkommunerna där det finns resandeunderlag.

## Regionala aktörer

**Vattenfall Eldistribution AB** meddelar att de har 20 och 70 kV luftledningar av regionnätstyp på ön. I planeringen för ombyggnad av regionens stamnät ingår en 220 kV kabel som måste byggas innan det befintliga nätet rivs. Det finns även planer på att markförlägga delar av 70 kV- ledningen.

**Vägverket** är idag inte väghållare på Lidingö. När Norra Länken öppnar för trafik ska verket enligt överenskommelse ta över väghållansvaret för Lidingövägen och Lidingöbron. Lidingö stad och Vägverket bör komma överens om frågor kring överdäckning av Södra Kungsvägen i ett tidigt skede. Ny bebyggelse bör inte komma för nära väg 277 på grund av buller och transport med farligt gods. Lidingövägen kan komma att pekats ut som väg av riksintresse i en kommande remiss. Klimatfrågan är viktig och det är föredömligt att staden pekar på vikten av att förtäta den redan bebyggda miljön. Det ger bättre underlag för service och kollektivtrafik samt minskar transportbehovet. Vägverket förespråkar förtätning av centrala lägen för att vända dagens bilberoende mot en mer hållbar samhällsutveckling.

**Storstockholms brandförsvaret** anser att väl utbyggd kollektivtrafik på land och vatten bidrar till ökad robusthet. Risker för ras, skred och översvämning längs kusten och transportleder med farligt gods behöver analyseras regelbundet i kommunerna.

**Käppalaförbundet** belyser att förbundet och staden har gemensamma intressen av en förbättrad miljö och minskat resursutnyttjande. Det finns behov av att ytterligare utveckla det regionala samarbetet och lägga ner mindre reningsverk. Det ökar dock miljöbelastningen i närområdet runt Käppalaverket. Förbundet meddelar att verkets belastningstak kommer att nås redan år 2020 om fyra presumtiva kommuner ansluts utöver Värmdö. Dessutom kommer troligen utsläppskraven att skärpas. Lidingös tre framtidsbilder ryms alla inom förbundets planering. Verket behöver säker elleverans och påtalar vikten av att elförsörjningen även kan ske från Värmdösidan. Transporter av insatsvaror och slam sker med bil över Lidingöbron, liksom transporter av kemikalier till verket. Leveransen av energi till Lidingös fjärrvärme upphör i juli 2010. Istället levereras biogas som fordonsbränsle. Med hjälp av värmepump kan dock restvärmen i avloppsvattnet lönsamt täcka hela Lidingös värmebehov. Förbundet kan dock inte ensamt driva frågan, Fortum äger och driver fjärrvärmenätet på Lidingö. Genom att utnyttja resurserna i avloppsvattnet kan klimatpåverkan minskas. Slam som produceras på verket uppfyller krav för att få användas på åkermark. Det är viktigt att dagvattenäten har tillräcklig kapacitet och att spillvattenledningar är täta för att minska övergödningen.

**AB Storstockholms lokaltrafik** ser mycket positivt på kommunens ambition att lokalisera ny bebyggelse till goda kollektivtrafiklägen. Sammanslagningen av Lidingöbanan med Spårväg City är en möjlig lösning men ännu inte beslutad. Om en sammanslagning blir beslutad kommer AGA-depån att byggas ut. Depåerna på ön används dygnet runt och ger bullerstörningar i omgivningen. SL:s studie ger inget stöd för att en omläggning av Lidingöbanan via Centrum skulle vara motiverad. En stadskärnestruktur mellan Centrum och bron skulle dock kunna ge sådana förutsättningar. Det är tänkbart att resandeunderlaget i framtiden blir tillräckligt för den föreslagna stombusslinjen, men tveksamt om Rudboda är den lämpligaste startpunkten. Framkomligheten för busstrafiken bör belysas, idag finns problem med smala vägar och olämpligt parkerade bilar.

**Waxholmsbolaget** noterar med glädje att Lidingö stad betonar intresset för och möjligheterna till utveckling av kollektivtrafik på vattnet. Sedan skärgårdstrafikens replipunkt flyttade från Klippudden till Gåshaga har resandet tredubblats. Lidingöbanans förlängning till Gåshaga brygga gör att Gåshaga uppfattas som Lidingös port mot skärgården. Upprustningen av banan kommer att alstra ännu fler skärgårdsresenärer. I Gåshaga behövs plats för veckosluts-parkering. Dalénum kan få tillräckligt underlag för någon form av sjöburen kollektivtrafik för arbetspendling. En tvärbusslinje till Centrum och norra Lidingö ökar intresset. Dalénum planeras inte ingå i Waxholmsbolagets trafik ut mot skärgården, då det ligger för långt från farleden. Klippudden trafikeras för arbetspendling och har hög och jämn trafikomsättning. Storholmen blir alltmer bebott året runt och har numer daglig trafik från april till december. Waxholmsbolaget har sökt medel för vinterperioden, men detta har avslagits. Sådan trafik bör gå till Ropsten om även Tranholmen ska anlöpas. SL kan inte ansluta vid Mor Annas brygga, på grund av Trolldalsvägens lutning. Däremot kan busslinjen i Sticklinge förlängas till den nyrenoverade bryggan där. Lidingös ögrupp fjäderholmarna är en av skärgårdens största sjöväga resmål.

**SÖRAB** anser att deras nya återvinningsanläggning lämpar sig väl i Stockby som utpekats som område för störande och skrymmande verksamhet. Avlämningsplats för grov- och trädgårdsavfall bör också planeras där då den nuvarande i Södergarn är för liten. Enligt stadens avfallsplan ska återvinningen genom biologisk behandling öka väsentligt och

mindre mängd avfall ska deponeras. Anläggningen i Södergarn ska läggas ner och området utvecklas till grönområde.

## Kommunala nämnder och råd

**Kultur- och fritidsnämnden i Lidingö Stad** anser att stadens rekreationsområden ska värnas, bevaras och förädlas för att möta en ökande användning. Behovet av motions- och idrotts- och spontanidrottsanläggningar bör beskrivas i översiktsplanen. Det bör finnas utrymme i centrum för ett stadsbibliotek, kulturlokaler och inte minst mötesplatser för ungdomar. Staden bör ta fram ett handlingsprogram för kulturmiljöer och kulturhistorisk bebyggelse. Stadens båthamnar bör utvecklas i antal platser och med tanke på miljöriktiga val och annan service.

**Socialnämnden i Lidingö Stad** anser att planeringen bör ta fasta på att öka andelen flerfamiljshus, framförallt hyresrätter, på norra delen av ön. Andelen hyresrätter har minskat på Lidingö, genom de senaste årens omvandling till bostadsrätter. Merparten av flerfamiljshus finns på södra ön medan merparten villor finns på norra. Segregeringen visar sig också i socialförvaltningens statistik. En kraftig förtätning i Torsvik är mycket intressant, en stadskärna ger bra underlag för service för alla lidingöbor. En utbyggnad i Dalénum/Högsätra /Larsberg kan förbättra bostadsmiljön i dessa områden. Integrationen med äldre områden kan bli ett lyft. En utbyggd service ger många arbetstillfällen, särskilt till de som har det svårast på arbetsmarknaden. Bostadsbyggandet måste koncentreras till stadskärnor för att skapa underlag till täta allmänna kommunikationer. Skolor för mindre barn bör placeras i deras närmiljö och de större barnens skolor måste ha tillgång till fungerande allmänna kommunikationer. Det måste finnas fritidsaktiviteter i barns och ungdomars närmiljö.

**Tekniska nämnden i Lidingö Stad** menar att utifrån tekniska förvaltningens verksamheter vore det värdefullt om översiktsplanen i sin slutversion tydligare och helst på kartor redovisar:

- huvudvägnätet
- förväntat behov av utbyggnad av vägar, parkering, kollektivtrafik och cykelvägar, gärna områdesvis
- kommunikationerna från Lidingö genom Stockholm
- gärna konkreta mål för en ökad andel kollektiva resor i förhållande till bilresor
- kulturhistoriskt värdefulla vägar
- trafikbulleråtgärder

Förtätningar inom befintliga bebyggda områden är positivt under förutsättning att behoven av kommunikationer, parkering mm kan lösas på ett bra sätt. En tätare stad ger bättre underlag för kollektivtrafik och gör ofta och till en viss gräns att befintlig infrastruktur, vägar, va-nät, parker mm kan utnyttjas bättre.

Översiktsplanen bör också redovisa:

- förslag på framtida nya naturreservat utifrån de värden som finns i Lidingös natur
- förslag på bygglovplikt för bryggor
- vandringslederna inklusive felande länkar i Lidingös nät av strandpromenader
- parkinventeringen
- förslag på områden för odling

- kartor över den tekniska försörjningen inklusive förväntade framtida förändringar
- intressen, konflikter och mål områdesvis
- resultat från vatten- och avloppsplanen
- anläggningar för att åtgärda förorenat dagvatten till Kyrkviken
- strukturen för avfallshantering inklusive nya återvinningsstationer och framtida behov
- hur tippmöjlighet för berg- och schaktmassor, snö och trädgårdsavfall ska säkras.

**Äldre- och handikappnämnden i Lidingö Stad** ser det som angeläget att trygghets- och seniorboenden liksom gruppboenden byggs i nära anslutning till stadens olika centra och integreras i nybebyggelsen. Goda kommunikationer inom staden, men också till övriga Stockholmsregionen är av yttersta vikt. Många inom stadens äldre- och handikappomsorg arbetar under s.k. obekväm arbetstid, därför är smidiga kommunikationer viktiga.

Nämnden ser positivt på en upprustning av Lidingöbanan då nya vagnar förväntas leda till förbättrad tillgänglighet för funktionshindrade. För äldre och funktionshindrade är Framtidsbild C mindre positiv utifrån att den inte föreslår några förändringar eller förbättringar av bussnätet. Det finns goda förutsättningar för rekreation och friluftsliv för äldre och funktionshindrade. Det måste vara lätt att ta sig till olika naturområden och tillgängligheten där ska vara god genom lättframkomliga gångstråk och korta avstånd mellan väl anpassade sittplatser.

**Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Lidingö stad** anser att översiktsplanens roll som avsiktsförklaring kring utvecklingen av den fysiska miljön är mycket viktig. Detta gäller också det strategiska innehållet. Översiktsplanen ska vara tydlig avseende

- hur avvägningen mellan olika allmänna intressen ska ske
- hur regionala intressen ska vägas mot lokala avseende bland annat trafik, pendling, utbildning etc.
- hur och i vilka delar av staden ska utvecklas och exploateras
- hur samhällsplaneringen ska bidra till hållbara livsmiljöer på Lidingö ur ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt perspektiv.

Det blir ett mycket viktigt strategiskt arbete att sammanväga de alternativa framtidsbilderna och sammanföra till en bild inför utställningsversionen. Nämnden ser ett behov av en långsiktig, strategisk och hållbar översiktsplan som kan fungera som arbetsverktyg och ge tydliga riktlinjer för Lidingös utveckling.

**Utbildningsnämnden i Lidingö** anser att de strategiska målen valfrihet och kundfokus är viktiga i planeringsarbetet. Vidare anser man att cykel- och gångtrafik måste prioriteras runt skolorna så att barnen kan gå och cykla dit. I dag väljer många föräldrar att skjutsa barnen med bil, varför platser för avlämning/hämtning måste placeras på lämpligt avstånd från skolor och förskolor. Skollokaler utnyttjas mer effektivt idag och även utomhusytor kräver mer anpassning till verksamheten. Ett samutnyttjande av parkmark kan utvecklas, det kan också skapa intressanta mötesplatser, menar nämnden.

**Handikapprådet** förordar ett mindre centrum än A och lätt förtätning enligt B. Rådet påpekar också att äldre hus bör bevaras och att icke allergiframkallande material ska användas vid nybyggnad och renoveringar. Rådet anser också att kostnaderna för en omdragning av spårvägen bör redovisas och att det är viktigt med bra kollektivtrafik och bra tvärförbindelser på ön. Ridhus bör inte förläggas till tätbebyggda områden.

**Föreningsrådet i Lidingö** uppmanar staden att vara uppmärksam på behovet av flexibla samlingslokaler.

## Politiska partier

**Lidingöpartiet** säger absolut nej till den massexploatering som alternativ A och B föreslår. Partiet säger ja till byggnationen på Dalénum och på delar av trafikdiket i Torsvik. Lidingö har redan tagit sitt regionala ansvar för bostäder och är den femte mest tätbefolkade kommunen i landet. Öns ”byar” är uppskattade naturnära bostadsmiljöer att värna om. Sammanbyggnaden till stadskärnor innebär inte försiktig förtätning och är i strid med antagna direktiv. Partiet säger nej till exploateringen på södra Lidingö och vid Kottlasjöns stränder enligt alternativ B. Lidingöpartiet säger ja till alternativ C med tillägget att skogen vid Sticklinge ska vara skyddad natur.

## Företag och näringslivsorganisationer

**Dalénum Development Community** menar att den stora tillväxten kommer att ske i små och medelstora företag framöver. Lidingö bör skapa utrymme för företagande, samverkan och entreprenörskap i den lokala miljön. Lidingö måste också attrahera unga och driftiga personer, som är i början av sin yrkeskarriär och inte har stora ekonomiska resurser. Områden för billigare bostäder är sträckor längs större leder och grönytor som inte gör skäl för namnet. Det kommersiella utbudet bör koncentreras till Torsvik och Dalénum. Det finns en omfattande förstudie från 2002 över hur Dalénumområdet kan utvecklas, denna studie äger fortfarande relevans.

**Företagarna på Lidingö** uppskattar utbyggnaden av stadsmiljö runt Torsvik men är tveksamma till att en kraftig befolkningsökning är bästa sättet att få en balanserad åldersfördelning på ön. Studentbostäder och bostäder för olika storlek på plånbok kan vara andra metoder. Vision 2030 bör innehålla ett avsnitt där ”Lidingö är föregångare när det gäller att utveckla staden och närmiljön så att behovet av resor/pendling drastiskt minskar samtidigt som det ger förbättrad livskvalitet för invånarna”. Detta kan ske genom att skapa kompletta miljöer med service, handel och bostäder samt genom att skapa förutsättningar för företagskluster. Det sker också genom utbyggnad av infrastrukturen så fler kan arbeta ”glokalt” med ett minimum av resande och genom att inte göra satsningar som förutsätter pendlande över bron. Mark för lätt industri bör avsättas i ”mindre attraktiva” områden och parkeringssituationen i de centrala delarna av ön behöver lösas utan att det skapas ”parkeringshav”. Man ska kunna leva och verka där man bor, menar Företagarna på Lidingö.

**Stockholms Handelskammare** förespråkar en kombination av alternativ A och B. Om bostadsbyggandet koncentreras enligt alternativ A kommer närservicen på många håll att hotas och kanske läggas ner. En viss lokal förtätning behövs därför. Entrén till Lidingö behöver förbättras och en förtätning av bebyggelsen vid Torsvik/Lidingö centrum vore positiv, men säkert mycket kostsam. Lidingö Centrum behöver spetsas till och parkeringsmöjligheterna förbättras. Högsätra och Larsberg kan förtätas och integreras. Huvudproblemet för näringslivet på Lidingö är bristen på bra kommunikationer. På sikt bör tunnelbanan förlängas till Torsvik/Lidingö centrum. Bättre tvärförbindelser och en utveckling av stombusstrafiken är nödvändigt och i närtid behövs ett beslut kring södra Huvudleden.

**Lidingö Centrum Företagarförening** ser positivt på en utveckling enligt alternativ A. Platsen för Lidingö Centrum är värd att utveckla till en ännu mer komplett handelsplats av stadskärnekaraktär. Centrum är redan idag för litet, både till yta och utbud. Handeln på Lidingö tål inte att spridas, utan bör samlas i området Centrum/Torsvik. "Handel föder handel", Lidingö är inget undantag. Stadskärnan bör även innehålla andra funktioner som kultur, restauranger, mötes- och aktivitetsplatser. Lidingös varumärkesstrategi "Hälsans Ö" bör genomsyra centrumvisionen. Det är viktigt att planera för en god parkeringssituation, att centrum blir en knutpunkt för kollektivtrafiken och att det är en trygg plats under alla dygnets timmar.

**Lidingö Handel** anser att Lidingö måste agera med kraft för att bibehålla näringsliv och service, med tanke på vad som planeras i Norra Djurgårdsstaden. Alternativ A med en förtätad bebyggelse från brofästet till centrum är en förutsättning för livskraftig handel. Området bör utföras med spännande arkitektur. Dalénum/Högsätra/Larsberg bör utformas med trivsamma boendeformer och ett lättare utbud av närservice. En mer utvecklad hamnanläggning vore bra, båtplatser behövs och Stockholms inlopp behöver en bra gästhamn. Lidingöbanan bör dras via centrum och ett stombussystem med bra tvärförbindelser på ön behövs. Infartsparkering bör ske på Lidingös sida av bron. Biogasledningen vid Dalénum bör ha ett tankställe för lidingöbor med miljöbil.

**Destination Lidingö** vill arbeta på att få pendeltrafik på vattnet även till Elfvik. Tvärkommunikationerna på ön behöver förbättras liksom bussarnas turtäthet. Lidingö måste ses som en tillgänglig plats som inte ligger långt bort. Skyltningen behöver förbättras. Lidingös centrala delar bör integreras med Norra Djurgårdsstaden. Det är bra att koncentrera centrum i stället för att ha flera mindre.

**Ungdomens Näringslivsråd** har genomfört en enkätstudie bland Lidingös gymnasieelever. En tydlig trend är att ungdomarna gärna vill bo på annan ort i åldrarna 20-30 år för att flytta tillbaka när det är dags att bilda familj. Ungdomarna är kritiska till den dåliga kollektivtrafiken.

## Större fastighetsägare

**Diligenta AB** äger och förvaltar bostadsfastigheter med hyresrätter på Lidingö. Diligentia söder alternativ A i översiktsplanen då det är bäst ur ett miljöperspektiv. Det ökar möjligheterna till service och kommunikationer och nyttjar befintlig infrastruktur. Det innebär också att färre grönytor tas i anspråk och att transportbehovet blir mindre. Tillskottet av bostäder möjliggör för äldre att bo kvar i sina bostadsområden och kan också skapa mindre lägenheter för ungdomar. Det bör finnas ett brett utbud av bostadstyper, storlekar och upplåtelseformer blandat med service och arbetsplatser.

**JM AB** ser positivt på att staden pekar ut Centrum/Torsvik och Dalénum/Högsätra /Larsberg som områden med tätare bebyggelse. På Lidingö finns också flera outnyttjade grönytor intill bebyggelse där nya kvarter kan anslutas till befintlig infrastruktur. Befintliga närcentra kan också förtätas så att när servicen kan bibehållas.

**Vasakronan** anser att alternativ A överensstämmer med bolagets syn på utveckling av Lidingö Centrum, som de är ägare till. En överdäckning mot Torsvik ger stora möjligheter för stadsdelen att utvecklas. En omdragning av spårvägen via centrum och nya stombusslinjer stärker Lidingö Centrum som målpunkt. Alternativa platser för infartsparkering bör studeras vidare. Framtidsbild B och C gör att centrum inte utvecklas.

Handeln bör inte ligga i långa gatustråk. Centrum bör kompletteras med bostäder och lokaler för kultur mm. En överdäckning i Torsvik bör i huvudsak bebyggas med bostäder. Vasakronan kommer under år 2010 att ta fram ett förslag till utbyggnad av Lidingö Centrum.

**John Mattson Fastighets AB**, som är öns största fastighetsägare, vill förtäta i de områden där de nu är verksamma men också expandera på ön. Det är viktigt att befolkningen är heterogen på alla sätt, påpekar man. Ett samhälle som inte utvecklas får en åldrande befolkning, en balanserad åldersstruktur kräver tillväxt. På Lidingö bör det finnas såväl lantlig bebyggelse, villor, radhus och flerfamiljshus. Scenario A har många fördelar, inte minst att många områden kan förskönas inom Larsberg/Dalénum/Högsätra och handel, service och kultur får ett bättre underlag. Kommunikationsstråken måste vara välutvecklade och en utveckling av båttrafiken är intressant. Lidingö behöver också flexibla sportanläggningar och anpassning av grönområden och stränder för en aktiv fritid. Mötesplatser för kulturaktiviteter främjar också gemenskap och god hälsa.

**HEBA fastighets AB** anser att framtidsbild A bäst möter Lidingös strategiska mål. Förtätning är mest kostnadseffektivt för samhällets infrastruktur, för att skapa goda kommunikationer och för att bibehålla gröna miljöer.

**AB Cisterna**, som är ägare av Björnbo seniorboende på Lidingö, yrkar på att översiktsplanen ska visa möjligheter till förtätning inom Björnbo med ytterligare lägenheter och lokaler. En trafikanalys av "vision Björnbo" visar att utbyggnaden inte kommer att medföra några problem på grund av den måttligt ökade trafiken till och från Björnbo.

**Svenska Missionskyrkan** redovisar en skiss för utbyggnad av sitt campus på Kottlavägen. En utvidgning av verksamheten pågår och folkhögskolan beräknas ha cirka 100 elever om något år. Dessutom hyr andra utbildningar in sig i området. Ambitionen är att öppna upp området till en inbjudande mötesplats med internationell prägel.

**Humlegården Fastigheter AB** ser framtidsbild A som det främsta alternativet.

## Föreningar för natur- och kulturvård

**Naturskyddsföreningen Lidingö** godkänner inte någon av de tre framtidsbilderna då de inte uppfyller kommunens strategiska miljömål och bygger på lösa antaganden. Miljö- och naturfrågor har nästan helt glömts bort. Grönområden skyddas inte genom att kallas skyddade utan genom att bevaras, ha tillräcklig storlek och närhet till andra liknande områden. Den bostadsnära naturen har stor betydelse för människors hälsa, det är viktigt att den lokala grönstrukturen utvecklas och stärks. Koloniträdgårdar och stadsodlingar borde ligga i linje med stadens hälsoprofil. Överdäckningen i Torsvik kan medföra en bättre miljö, i alla fall trafikmiljö och har föreningens stöd. En stadskärna i Högsätra/Larsberg ger försämrade boendemiljöer då bostadsnära grönområden exploateras. Lidingö behöver en väl utbyggd och attraktiv kollektivtrafik och utbyggda gång- och cykelvägar för att kunna minska miljöbelastningen. Upprustningen av Lidingöbanan är glädjande.

Nya regler gör att det kommunala inflytandet över strandskyddet har ökat. Översiktsplanen bör på ett kraftfullt och tydligt sätt redovisa hur staden avser att skydda sina stränder.

**Djurgården - Lilla Värtans Miljöskyddsförening** tycker att det finns fördelar i alla tre förslagen. Lidingö har stort rekreativvärde även för boende i Stockholms innerstad. Det är viktigt att planera goda kommunikationer för de som inte har bil, såsom cykelbanor även för elcyklar, cykelställ och plats för permobiler, som alla behöver skyddade utrymmen vid centrum. Stora infartsparkeringar för bilar bör undvikas för miljöns skull. Alternativ A medför att Lidingöbanan dras som DLV länge förespråkat så att bullret längs vattnet försvinner och banvallen kan bli cykel- och friluftstråk. Det är också bra att Dalénum blir knutpunkt för kollektivtrafik, inkl båt. Alternativ B är tveksamt då alla småcentrum kommer att få problem om allt fler handlar i norra Djurgårdsstaden. Dessutom flyttas inte spårvägen, bebyggelsen blir spridd och grönområdena skyddas inte. Alternativ C innebär ökat åkande med bil. Nationalstadsparkens skydd sträcker sig 100 m in på södra sidan av Husarviken, det bör Stockholms exploateringskontor respektera!

**Lidingö Ornitologiska Förening** tycker det är viktigt att kvarvarande grönområden inte ytterligare naggas i kanten och att det finns en stor potential i att återställa och utveckla våtmarker på ön. I ett nationellt och regionalt perspektiv har Lidingö stads insatser för att öka den biologiska mångfalden varit mycket begränsade.

**Föreningen odlare på Mosstorps Gärde** tycker att det är mycket som är motsägelsefullt i de tre alternativen och alternativ A är avskräckande. Koloniområdet på Mosstorps Gärde är inte omnämnt under rubriken Grönstruktur. Ju fler som bor på ön desto viktigare är det att hitta bostadsnära, gröna, trygga, tysta små lungor för rekreation, motion och picknick. På hälsans ö är det viktigt att ta tillvara koloniområdet för den fysiska, sociala och psykiska hälsan inte bara för odlarna utan även för kringboende.

**Lidingö Hembyggsförening** vädjar om ytterligare samrådstillfälle innan planen ställs ut. Den blivande översiktsplanen måste på ett mycket mer ingående sätt redovisa Lidingös kulturhistoriska värden. Staden bör satsa resurser på att slutföra inventering, se över tidigare definierade kulturmiljöer och utarbeta ett utlovat handlingsprogram. Försiktighet måste iaktas om/när intrång i grönområden planeras. Föreningen förordar ett omvänt planeringsperspektiv – utgående från befintliga värden. Markeringen "bebyggelseområden – utvecklade" bör utgå för stora delar av den bebyggda ytan. Kan inte en mer genomarbetad analys presenteras av var en sådan markering kan vara rimlig och motiverad bör markeringen helt utgå.

## **Föreningar och verksamheter inom fritid och idrott**

**Lidingö Båtförbund** påpekar att ön har ett aktivt båtliv med cirka 1000 personer i kö för båtplats. ÖP saknar alla funderingar på båtlivets utveckling. Fler invånare kräver fler båthamnar. Det finns cirka 600 båtplatser innanför den föreslagna gångbron över Kyrkviken. Åtminstone två nya småbåtshamnar bör planeras in i ÖP.

**Lidingö Segelsällskap, Lidingö Båtklubb och Kyrkviksvarvet** motsätter sig att en bro byggs över Kyrkviken även om den är öppningsbar för passerande båtar. Klubbarna har över 700 medlemmar som har båtar innanför det föreslagna broläget och varvet har också ett stort antal båtar som passerar. Platsen för det föreslagna broläget är grund, ström och trång och redan nu en svår passage. Stora båtar kan driva på grund när de väntar på broöppning i blåsig väder.

**Bosön Riksidrottsförbundets Utvecklingscentrum** instämmer i att förslag A tydligast markerar utveckling för Lidingö och därmed ger Bosön möjlighet att utvecklas. Det är bra om tågtrafiken byggs ut till centrum, men även till norra Lidingö fram till Rudboda. Fjärrvärmenät, data- och telekommunikationsnäten bör också byggas ut. Kommunikationer med tåg, buss och bil till övriga Stockholm bör förbättras liksom stationen Ropsten. Strandskyddet bör medge anläggandet av gästhamnar vid kurs- och konferensanläggningar. En bro till Danderyd bör ingå i ett framtidsperspektiv så att restiden till Arlanda minskas och Lidingö blir mindre sårbart ur säkerhetssynpunkt.

**IFK Lidingö Friidrott** menar att Lidingövallens betydelse kommer att öka då den ligger "mitt i byn" med god tillgänglighet från både skolor och bostadsområden. Långsiktigt behöver Lidingö också en egen inomhusanläggning, gärna vid Vallen, för att friidrotten ska kunna vara fortsatt attraktiv.

**Lidingö Ryttaförening** påpekar att samrådshandlingen tar upp gång- och cykelvägar men inte ridvägar. Hästar och annan djurhållning bör ses som en naturlig del av Lidingös gröna profil. Tvärförbindelserna på ön behöver utvecklas så att man kan ta sig kommunalt till stallen vid Stockby, Elfvik och Ekholmsnäs. Staden bör planera för ett ridhus vid Elfvik, idag transporteras hästar fram och tillbaka från Stockby. Ridvägarna bör utvecklas och vid nyanläggning av gc-vägar bör även ridande beredas plats. Störningarna från industriområdet vid Stockby bör begränsas och trafiksäkerheten uppmärksammas. Det måste finnas tillräckligt med mark för bete och hagar, djurskyddslagstiftningen måste följas. Hästar och andra djur är att betrakta som naturvårdare. Stallgödseln bör användas på ön, idag transporteras den bort i containrar.

**Lidingö Simklubb** anser att det behövs en simhall med åtminstone sex banor. Det är inte ett äventyrsbad som behövs. Dalénum kan vara ett bra ställe.

**Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen** förutsätter att Lidingö skyddar sina stora sammanhängande grönområden. Det görs genom att Sticklinge- Grönstas grönområde bildar naturreservat. Grönområdena som gränsar till Långängen- Elfviks naturreservat läggs till reservatet. Markägandet bör övergå från stadens vinstdrivande bolag till staden.

**Lidingöloppet** påpekar att deras event är helt i linje med Lidingös hälsoprofil och visar upp Lidingö för "världen" en gång om året. Det är viktigt att bansträckningar kan behållas och att Koltorps gärde och Grönsta gärde kan utnyttjas som start- och målpunkter. Lidingöloppetets intressen sammanfaller med översiktsplanens intentioner att inte inkräkta på befintliga grönområden. En broförbindelse över Kyrkviken vore bra. Området vid Lidingövallen behöver moderna lösningar för mässhall, konferensutrymmen mm, samt utrymmen för buss- och andra transportsystem.

## **Bostadsrättsföreningar**

**BRF Huvudgården** menar att befolkningstillväxten bör vara enligt alternativ A eller B, dvs större än den som varit sedan 1970 (275 p/år), men mindre än under perioden 1940-1970 (mer än 600 p/år). Två stadskärnor är positivt, lidingöborna får möjlighet att handla lokalt på ön, det ger arbetstillfällen och ökad offentlig service. En viss förtätning av lokala centrum är också bra. Alternativ A skyddar mer natur än B, vilket är bra. Det är tveksamt om en sträckning av Lidingöbanan förbi centrum är realistiskt. Utökad busstrafik är mer flexibelt. En ny stombusslinje till Solna och utökad pendeltrafik på vattnet är fördelaktigt

för Lidingöborna. En utbyggnad av bytespunkt vid centrum borde redan ha utförts. Föreningen förordar förslag A men utan ny dragning av Lidingöbanan runt centrum.

**BRF Norrbotten** ställer sig positiva till viss förtätning i stråket Torsvikstorg - Centrum. Ny bebyggelse ska samverka i läge och volym med den befintliga, park- och grönytor får inte tas i anspråk. En överdäckning av trafikdikedet är det mest angelägna projektet. Dagens trafiklösning vid brofästet bör ersättas med en mindre och mer stadsmässig lösning. Spårvägen till centrum är en intressant lösning, till nytta för många och den nuvarande banvallen kan utnyttjas för annat, t ex bostadshus. En idéävling för området Torsvik – Centrum bör anordnas och stor medborgarinsyn i projektet eftersträvas.

**BRF Stensötan** anser att trafiksituationen till, från och inom Bergsätra behöver förbättras liksom tvärförbindelserna på ön. Det behövs en stark ökning av färjeförbindelser med Stockholm, Nacka, Vaxholm och Värmdö och man bör undersöka om Lidingöbanan kan dras nedanför Larsbergshöjden för att sammankoppla sjö- och landtransporter.

**BRF Klockbojen** vill veta vad de olika förtätningarna innebär, var ny bebyggelse hamnar osv. De gröna stråk som finns i Larsberg bör bevaras. Det måste finnas gröna lungor och områden för rekreation.

**BRF Torsborg 3** meddelar via en namninsamling om 50 namn att de motarbetar framtidsbild A. Torsviksplatån var det första höghusområdet på Lidingö och är ritat av tre kända arkitekter. Det räknas som ett av Storstockholms klassiska bebyggelseprojekt från 40-talet. De boende uppskattar platån som den är- med sin lite avskilda stillhet och trivsel.

**BRF Torshammaren 1-4** menar att en förtätning till en stadskärna vid Torsviksvägen skulle upplevas som mycket negativt. Den öppna och tillgängliga naturen kombinerat med närheten till innerstaden är viktig.

**BRF Fullriggaren och Skonaren** konstaterar att Bodal/Baggeby ligger i randzonen till en eventuell utbyggnad av Dalénum/Högsätra/Larsberg. Det måste skapas tillräckligt med p-platser för de boende och arbetande i området i så fall och vägnätet måste ordnas så inte Baggeby/Bodal blir genomfartsområde. Området måste få behålla 1-2 busslinjer förutom tåget. En buss får gärna gå till Ropsten. Lidingsberg är nyckelbiotop och har också byggnader av kulturhistoriskt värde och bör därför fredas från exploatering.

**BRF Hiertagården** intresserar sig i första hand för planerna på överdäckning vid Torsvik. Minskning av bullret, förtätning med bostadshus, gröna parkområden och mer service är bra men Lidingös profil med inte alltför höga hus måste bevaras. Ombyggnaden måste ske med varlig utveckling som mål. Planerna på att länka ihop Lidingöbanan med Citybanan är mycket positiva, kanske bör den gamla norra Lidingöbanan återuppstå, med förlängning till Rudboda. Ökat bostadsbyggande leder till fler bilar och ökad trafik på bron, vad händer om det krävs en större evakuering av Lidingö? Något stort megacentrum som i Täby är uteslutet, i stället bör man satsa på småstadskaraktären. Utbyggnaden vid Torsvik ska likna en trädgårdsstad så mycket som möjligt.

## Villaägareföreningar

**Lidingö villor – Villaägareföreningar i Samverkan (LVS)** anser att det är bra med en ökning och förtätning av bebyggelsen i anslutning till Centrum Torsvikinfarten. En sammanbyggnad av Larsberg med Dalénumområdet bör också kunna ske, medan en hopbyggnad med Högsätra bör vänta. Lokala stadsdelskärnor bör byggas ut med service och bostäder. Befolkningsökningen bör ligga på cirka 16% fram till år 2030. Privat fordonstrafik är en förutsättning för ökad bebyggelse och näringsliv, biltrafiken kommer att öka och behovet av bilvägar behöver analyseras. Planen saknar lösningar för infartsparkeringar. Möjlighet till båtpendling är positivt men hindras av andra kommuner. Buller och luftföroreningar bör tas upp som förutsättningar och inte konsekvenser för boendemiljöerna. Naturområden bör skyddas minst lika starkt som i alternativ A.

**Föreningen Killinge villor** tillägger till Lidingö villors yttrande att det är bra att Lidingöbanan rustas upp och att kollektivtrafiken anpassas efter den nya bebyggelsen som kommer att ske. Behovet av bilvägar bör analyseras och redovisas. Om infartsparkeringen i Ropsten läggs ner bör en ny planeras i centrum och/eller nära Torsvik. Entrén till Lidingö kan göras attraktiv med bebyggelse nära sjön och på pirar på båda sidor om bron.

**Högberga – Breviks villaägareförening** anser att ingen bebyggelse bör tillkomma öster om Dalénum förrän den felande länken på Södra huvudleden byggts. Föreningen håller med om att Mölna ängar behöver skydd men att även Trekantsängen bevaras som grönområde/park. Grönområdena får inte bli asfalterade gångvägar. Breviksborna har ingen önskan om att Brevik ska förändra sin karaktär. Lidingös karaktär av villastad värdesätts högt av invånarna, Lidingö och Djursholm bidrar till mångfalden av bostadsområden i regionen. Lidingös invånarantal bör inte öka förrän flaskhalsen Lidingövägen mellan Ropsten och norra Länken byggts ut.

**Mosstorps villaägarförening** anser att översiktsplanen ska ha fokus på hållbar samhällsutveckling med koppling till målet hälsa. Kommunen bör sträva efter utbyggnad och underhåll av infrastruktur som främjar hållbar samhällsutveckling, som kollektivtrafik, cykelvägar mm. Forsiktig förtätning bör ta hänsyn till viktiga gröna stråk i mark som reserverats för bebyggelse, t ex villatomter. Föreningen välkomnar en förtätning av bebyggelsen vid Centrum och Torsvikinfarten. Här bör kommunen skapa ett område i frontlinjen vad gäller byggande av hållbara städer, det kan bli ett nytt varumärke för ön. Expansionen vid Aga/Larsberg/ Högsätra bör ske så att Mosstorpsborna kan ta del av fördelarna med ökad service utan att boendemiljön försämras avsevärt. Ökad bebyggelse kommer att ge mer buller och luftföroreningar. Bebyggelsen i Mosstorp är av gammal standard med små möjligheter till bullerdämpning inomhus.

**Käppala villaägarförening** ansluter sig till LVS yttrande men har några tillägg. Översiktsplanen säger inget om de ekonomiska konsekvenserna, t ex kommunalskatten, av de olika alternativen. Utbyggnaden bör ske i rimlig eller långsam takt, Lidingö kommer att konkurrera med Norra Djurgårdsstaden om nya invånare. Vi måste ha en bra och tålig infrastruktur för våra vägar. Kommunen bör driva en mer aktiv näringslivspolitik. Fjärrvärme kan inte bli enda sättet att värma våra bostäder, staden bör engagera sig i projekt för energisnålare uppvärmning. Det kan öka Lidingös attraktionskraft och utveckla näringslivet. Det finns markområden som enkelt kan utvecklas för rekreationsytor åt en växande befolkning.

**Hersby backe villaägarförening 1-3** motsätter sig att störande och skrymmande verksamhet tillåts öka i Stockby. Trafikstörningar och trafikrisker måste minimeras, inte utökas. Redan dagens trafikvolymerna kräver bullerdämpande åtgärder. Befintliga grönområden och närbelägna naturreservat måste lämnas orörda, inte reduceras. De kommunala transportsystemen måste utvecklas till förmån för boende och miljö och inte skapa behov av mer trafik. Lokalisera service och näringsliv till de områden där behovet är störst. Området runt Stockby har länge burit ett stort ansvar för hela öns industri- och avfallshantering.

**Sticklinge Udde Villaägareförening** tycker förslaget att skogsområdena vid Sticklinge ska få ett särskilt skydd är utmärkt. Föreningen hoppas också att utomhusbadet vid Sandvik ska upprustas. Kollektivtrafiken till Sticklinge och de kollektiva tvärförbindelserna på ön bör förbättras, inte minst för att skolelever själva ska kunna ta sig till sina skolor och fritidsaktiviteter.

## Övriga föreningar

**Hyresgästföreningen Lidingö** förordar en inriktning mot att bygga nytt genom förtätningar, så att stränder och större områden med unika naturvärden bevaras fredade och hålls tillgängliga för alla. Hela regionen har en allvarlig bostadsbrist. Hyresbostäder behövs för att Lidingö ska vara ett samhälle för alla. Ungdomar behöver smålägenheter med enkel eller normal standard, det efterfrågas även av äldre. Flerbostadshus ger effektiv markanvändning, sparar material och ger låg energiförbrukning. Samlad bebyggelse ger underlag för god närservice och frekvent kollektivtrafik. Bygg bort barriärer för gångtrafikanter mellan stadsdelarna och locka hit medelstora arbetsplatser. Lidingö har haft svårt att hålla jämna steg med regionens utveckling vilket har lett till ett svagt resandeunderlag för Lidingöbanan och att stadsdelscentra utarmas. Framtidsbild A och B ger rimliga förutsättningar för positiv utveckling.

**Stockholms Studentkårers Centralorganisation** påpekar att Stockholmsregionen är landets främsta tillväxtmotor och en kunskapsregion. Inom en snar framtid kommer regionen att lida brist på högutbildad arbetskraft. Bostadsbristen gör att regionen förlorar kompetens, inte minst bristen på studentbostäder gör att många väljer att studera på andra orter. Det är viktigt att kommuner som Lidingö erbjuder studentbostäder och attraherar studenter som kommer att bli en eftertraktad grupp på arbetsmarknaden. En attraktiv kommun bör tillhandahålla bostäder för människor med olika förutsättningar, i livets alla skeden.

**Föreningen Trasthagen** vill att Lidingös karaktär som villastad ska bevaras men att det är möjligt att förtäta i såväl flerfamiljhus- som villaområden med bebyggelse av samma karaktär. En förtätning vid Näset och Rudboda med flerfamiljhus och radhus är bra för att sprida trafikökningen över ön. I Högsätra och Larsberg bör marken upplåtas för företagande och verksamheter. Befolkningen bör öka med max 10 – 15% och den lokala servicen måste spridas över ön. Det är brist på industriområden på ön, Stockby kan inte svälja mer. Naturen däromkring är ett viktigt rekreationsområde. Föreningen vill se förbättrade kommunikationer på ön och välkomnar pendlingstrafik på vattnet. Bilarna bör kunna parkeras på ön och staden bör hitta bra platser för detta, t ex parkeringshus vid centrum. Staden bör planera för god vård och omsorg och avdela hyreslägenheter för vårdpersonal i nybebyggelse. Förskolor och skolor bör finnas nära bostadsområdena, så bekvämligheten för barnfamiljer ökar.

**Föreningen Kyrkviksborna** är positiva till fler bostäder vid Rudboda Centrum och att detta centrum får utökad service. Föreningen tror på en befolkningsökning om 10-15% till år 2030 och att fler företag etablerar sig på ön. Föreningen vill ha en stombuss mellan Rudboda och Ropsten och att fler kan arbeta på ön. En utbyggnad av Torsvik/ Lidingö C får inte ske på bekostnad av de lokala centrumen, menar man och önskar också en infartsparkering i anslutning till norra och södra Kungsvägen med tät kommunikation till Ropsten. Föreningen är negativ till förtätning på norra delen av ön, att det byggs på grönområden och att skattemedel läggs på flytt av Lidingötåget.

**SPF Lidingöskeppet och PRO Lidingö** menar att man i alla bostadsområden ska sträva efter en blandning av åldrar och socioekonomiska grupper och att andelen hyresrätter absolut inte får minska. I nybyggnation finns ingen motsättning mellan äldres och yngres behov. I äldre bebyggelse behövs t ex hissar i trevåningshus. I dag är ungefär var femte lidingöbo 65+ och andelen ökar i och med ökad livslängd. Tor är ett bra exempel på trygghetsboende, efter-följare behövs redan på kort sikt. Bygg t ex på polishuset med ett par våningar. Äldre behöver också tillgång till samlingslokaler. Vinkebussen behöver utvecklas, promenadvägar ger bra motion även för äldre. Spårtrafik till centrum och vidare till Ropsten är också bra för äldre.

**Yimby –Yes in my backyard** anser att klimatfrågan bör väga tungt i Lidingös översiktsplan. Lidingöborna är idag beroende av bil, många hushåll har två eller fler bilar. Det gör att lidingöbornas utsläpp av växthusgaser per person idag är mycket stora. Det enda sättet att minska bilberoendet är att bygga en tät funktionsblandad stad. Regionen kommer att växa snabbt fram till år 2030 och behöver bostäder nära innerstaden, vilket Lidingö kan erbjuda i områdena kring Torsvik och Larsberg. Många efterfrågar en tät stad idag, men utbudet är mycket litet. Framtidsbild A är det mest miljövänliga då den ger minst biltrafik och tar minst markyta i anspråk. Framtidsbild C sätter inte friluftslivet i fokus utan är det alternativ som mest skadar möjligheterna till friluftsliv. Det ger bebyggelse längre bort i regionen, med bilberoende områden som allvarligt skadar miljön och regionens natur, även Lidingös.

Torsvik, Larsberg och Dalénum bör förtätas med funktionsblandade och promenadvänliga stadskvarter. Centrum och områdena längs Lidingöbanan bör få riktigt tät bebyggelse. Kommunen bör vara generös med höjd och volym på nya byggnader men ställa höga estetiska krav. Bilpooler bör uppmuntras. Barriärer, som Södra Kungsvägen, bör överbryggas så gång- och cykelavstånd blir korta. Det är bra att Ropsten får utbyggt serviceutbud.

Näset, Rudboda och Brevik bör också förtätas och få genomgående gator och hus som ligger parallellt med dessa i stället för återvändsgator med punkthus. Nya kvarter ska vara intressanta för allmänheten, inte bara för de boende.

I villaområden bör horisontell och vertikal fastighetsbildning uppmuntras, så fler bostäder skapas i befintliga hus.

Lidingöbanans sammankoppling med spårväg city blir en del av stommen i regionens kollektivtrafik. Det är bättre att förlänga tunnelbanan till centrum än att leda om Lidingöbanan. Alla Lidingös busslinjer kan då utgå från centrum. Trängseln på bron skulle minska, en tunnelbanebro kan fördes med gång- och cykelfil. Kollektivtrafik med båt är intressant men är beroende av anslutning till annan kollektivtrafik.

Det är positivt att alla framtidsbilder bevarar naturområdena. En GC-bro vid Hugestaholm är till stor nytta för många, medan båttrafiken på Kyrkviken är ett särintresse för ett fåtal. Golfbanor får inte bli barriärer för allmänheten.

Förskolor bör planeras i bottenvåningen på flerbostadshus och grundskolor kan planeras i flera våningar, enplanshus för grundskolor är slöseri med mark.

## **Sammanställning av enskilda medborgares synpunkter**

*Nedan redovisas inkomna synpunkter från privatpersoner indelade ämnesvis. Om synpunkten åtföljs av en siffra innebär det att synpunkten har framförts i så många remissvar som siffran anger.*

### **Övergripande frågor**

#### **Regionalt perspektiv**

Lidingö bör växa i takt med regionen, A koncentrerar tillväxten och minskar miljöbelastningen.

Lidingö ska bli en naturlig del av Stockholm och kollektivtrafiken på land och vatten.

Alt A eftersom Lidingö är en del av Stockholmsregionen.

Lidingö ska utvecklas i takt med övriga regionen så vi undviker att bli en stagnerande sov- och pensionärsstad.

Låt fler få bo på vår fina ö!

Vi har plats för fler människor på ön, så länge vi bevarar naturområdena.

Fyll ut gapet mellan Stockholm och Lidingö så inte Ropsten är världens ände med Lidingö utanför.

Lidingö marginaliseras alltmer med föråldrade kommunikationer och haltande service. Plan A utvecklar Lidingös attraktioner: läget, det varierade bostadsutbudet, vacker natur och ett fungerande samhälle. Med plan A kan unga lockas att stanna kvar på ön. Plan B och C innebär förstelning.

#### **Samhällsekonomiskt perspektiv**

A är det mest sannolika och enda ekonomiskt bärkraftiga alternativet på sikt. 2

A ger mest, B och C är dagens pluttiga tänkande som påverkar Lidingö centrum negativt. Kommunen har länge drivits med ett förlegat och protektionistiskt synsätt och saknar puls och modernt synsätt. Utveckling av service motarbetas.

Alt A är framåttänkande, intressant och miljövänligt.

A ger utveckling åt Lidingö, med de andra alternativen kommer Lidingö att dö.

Skatteunderlaget ökar om crème de la crème med höga inkomster och låga sociala kostnader bor här.

Lidingö ska behålla sin särart och attrahera höginkomsttagare.

Norra Djurgårdsstaden kommer att påverka Lidingö mycket. Ön kan åka snålskjuts på investeringarna.

#### **Förtäta och bevara grönt**

Att både utveckla Lidingö och behålla grönområden är bra, inte minst för kommunikationerna.

Låt Lidingö utveckla några lokala centrum med god service, så man inte måste lämna ön, samtidigt som lantliga miljöer får vara i fred.

A kombinerar kraftfull utbyggnad med bibehållande av den decentraliserade strukturen på ett bra sätt.

Bra att utveckla i koncentrerade områden och skydda grönområden.

A behåller det fina med ön samtidigt som det blir mer praktiskt och attraktivt att bo och leva här. De närmaste delarna av Lidingö blir en naturlig del av City och fin natur och miljö bibehålls.

A är framtidssträvande, energibesparande och spännande.

Koncentrera nybebyggelse och spara naturen

### **Decentralisering**

Närservice är bättre än shoppingcentrum.

Lokala centra får inte förfalla, bygg ut närservicen.

Bevara lokala centra.

Genom att sprida utvecklingen över alla delar av ön kan alla ta del av utvecklingen.

Sprid ut nybyggandet så ingen tvingas iväg. Lokal närhet är viktigt för trivsel och miljö.

Lidingö kan växa lite men behålla sin småstadsidyll, ett plus är fler stadsdelscentrum.

Tjusningen med Lidingö är att det är en egen stad med närhet till Stockholm. Det är viktigt med en blandad population för dynamik och tillväxt.

Lidingö bör bestå av flera mindre stadsdelar med närservice. Centrum får gärna växa. Det är viktigt att bevara känslan av villastad med mycket naturområden.

Lidingö ska erbjuda ett naturnära boende med minimalt med höghusbebyggelse även år 2030.

Hela Lidingö ska vara attraktivt för boende och företagare. Det är kombinationen av landet och närheten till Stockholms city som gör Lidingö attraktivt.

Det gäller att locka företag till ön men samtidigt bevara naturområden. Företag och butiker bör spridas lite mer över ön.

Lidingö bör utvecklas som en hälsans ö med skärgårdskänsla och småskalighet.

Bra med blandning av gröna områden och bebyggelse.

Viktigt att behålla den unika småstads- och naturkänslan,.

B har balans mellan att bevara det genuina och lugna Lidingö och samtidigt utveckla samhället så att människor kan bo kvar.

Nära till storstaden men ändå på landet

Stockholm växer och Lidingö kan inte stå utanför det.

Alt B ger ön en mer jämn struktur.

## **Bevara Lidingös särart**

Det bästa med Lidingö är de fina naturområdena och att man känner sig trygg, även kvällstid.

Låt inte Lidingö förvandlas till ett Stockholm i miniatyr. Satsa på småskalig utveckling med småstadskänsla och bevarade grönområden.

Bevara Lidingö och tänk på att det är en skärgårdsö med begränsad kapacitet.

Bevara gröna och obebyggda ytor och minska immigrationen till ön, Lidingö är en av landets mest tätbefolkade kommuner.

Lidingö ska behålla sin särart och attrahera höginkomsttagare.

Lidingö ska vara en skärgårdskommun med välutbildad befolkning

Vi betalar extra dyrt för att ha nära till både stad och natur.

Om ön blir ett mini-Stockholm kan det attrahera grupperingar som kostar mer än de ger, i form av socialbidrag osv.

Lidingö ska vara som idag, stadsmiljö finns i Stockholm.

Bevara Lidingö som den skärgårdsö och lantliga miljö det är.

Bevara Lidingö som den småstad det är idag.

Bevara Lidingö som en unik oas i regionen.

Behåll Lidingös karaktär.

Låt kommunen växa långsamt, fler köpcentrum är onödigt. Satsa regionens pengar på att rätta till i miljonprogramsområdena söder om Stockholm och låt Lidingö växa långsamt.

Lidingös attraktion är trevligt boende nära sjö och natur. Det utbud av affärer och kultur som behövs finns i Stockholm. Låt ön expandera i lugn takt så inte det unika tas bort.

Lidingö är och bör förbli en attraktiv förort till Stockholm.

Lidingö erbjuder småstadskänsla och naturområden mitt i storstaden. En stor befolkningsökning skulle förta lugnet och charmen som finns idag.

Ta vara på det unika för Lidingö - den gröna ön- annars förlorar ön sin själ. Man flyttar inte till Lidingö för att leva urbant. Ju mer det byggs, desto mer måste det byggas. Vi behöver naturen för vårt välbefinnande. När AGA och Torsvik är färdigbyggt har ön fått vad den tål.

Lidingö är en del av Stockholm, men en isolerad oas där boende och grönområden är viktigast. Det behövs goda trafikförbindelser med Stockholm.

Lidingö är redan alltför belastat av storskaliga bostadsområden från 60-, 70- och 80-talen och är en av landets mest tätbefolkade kommuner. Det vore förödande för Lidingös karaktär med hårdexploatering som förstör den unika villastadsbebyggelsen från förra sekelskiftet. Servicen i Lidingö Centrum är tillräcklig, annars är det nära till Stockholm.

Det enda som behövs är att hålla efter det som finns idag för att bevara Lidingö för framtiden.

Lidingö har småstadskänsla med grönområden, lagom mycket folk och ett tryggt boende.

Behåll Lidingös karaktär av småstad med närhet till storstadens alla fördelar genom bra kommunikationer. Fler höghusområden gör Lidingö till en kommun som alla andra.

Behåll Lidingös särart, konkurrera inte med andra förorter, tvära kast i utvecklingen ska undvikas.

Bevara Lidingö som det är, en hälsans ö med livskvalitet i form av natur och minimalt med höghus och tät bebyggelse

Lidingö är färdigbyggt.

Lidingö har växtvärk.

Lidingö ska vara för oss som redan bor här.

Låt stränderna vara obebyggda.

## **Bostadsbyggande**

Bygg hyresfastigheter så våra ungdomar har en chans att bo kvar på ön.

Utveckla Lidingö med nya bostäder i skiftande storlekar och upplåtelseformer för att locka en bredare publik. Ge plats för de unga. Norra länken och Norra Djurgårdsstaden kommer att göra Lidingö attraktivt att bo på.

Bygg bostäder åt ungdomar och de som redan bor på ön.

Satsa på alternativa boendeformer med smarta radhusområden och bostadsrätter i villor.

Studentbostäder behövs, Lidingö har högskoleutbildningar

Bygg fler hyresrätter så ön blir mer multietnisk.

Lidingö bör kunna ta större ansvar för invandrare. Det bör finnas bostäder av alla former, inte minst hyresrätter.

Bygg fler servicehus och äldreboenden centralt.

Bygg mer bostäder, det är bostadsbrist.

Bra med liten ökning av bostäder, gärna hyresrätter

Fler stora lägenheter behövs.

Satsa på alternativa boendeformer med smarta radhusområden och bostadsrätter i villor.

Bygg på låghus med ett par våningar och gör trädgårdar på taken.

## **Bebyggelse**

### **Torsvik-Dalénum**

Två ordentliga stadskärnor, lämna resten ifred. De som vill bo centralt kan göra det, resten blir inte påverkade. Flest blir nöjda.

Bebygg sträckan utmed Norra Kungsvägen vid Grönsta förbi Rudboda ut mot Elfvik.

Bygg över Torsvik och skapa en mysig stadsmiljö. Förtäta vid Lidingöbron och skapa gånggata från Torsvik till Vasaborgen.

Satsa på en stadskärna i Torsvik-Centrum

Överdäckningen i Torsvik bör göras fullstor från början, annars blir det en evig arbetsplats.

En arkitekttävling är nödvändig för överdäckningen.

Överdäckningen i Torsvik bör innehålla butiker, samlingslokaler, teater i stället för bostäder, en välkomstpport till Lidingö. Låt inte infartsparkering vid centrum bli för stor, Stockholm kommer att bebygga den i Ropsten.

Förtäta i centrum och i Dalenum, skona grönområden och rusta upp Lidingöbanan. 2

Huvuddelen av bebyggelseexpansionen bör förläggas till Centrum-Torsvik Dalenum.

Bygg samman Torsvik med Lidingö centrum. 3

Överdäckningen vid Torsvik är bra. 3

Överdäckningen är bra men innebär att bebyggelsen förtätas och grönområden försvinner.

Däcka över S Kungsvägen och bygg täta stadskvarter också utmed Islinge hamnväg.

Bygg attraktiva och promenadvänliga stadsmiljöer med goda kommunikationer.

En exploatering i Torsvik är onödig, därifrån är det nära till stan för att handla.

Dalenum planeras på Lidingös mest utsatta landområde vad gäller havsvattennivå, stormar och vågerosion.

Ett överdäckt Torsvik kan bli spännande.

Förtäta Centrum-Torsvik-Dalenum och behåll små stadsdelscentrum.

Bygg tätt i Dalenum och områdena omkring, det ger möjlighet till energisnåla o innovativa lösningar.

### **Bygg ut måttligt**

Låt Lidingö bli stadslikt fast med inslag av natur. Lidingö blir en storstad med villainslag. 2

Bra med förtätningar som har god fördelning mellan villor, radhus och flerbostadshus.

Hela Lidingö bör få tillgång till service och vara en småstadsidyll. Bygg lägre flerfamiljshus med lägenheter som ungdomar har råd med.

Bygg främst villor. Påverka att ommålning av äldre hus i fula färger kommer igång.

En blandning av de tre förslagen behövs, koncentrera utökad bebyggelse till centrum, Larsberg och Torsvik för att skapa levande stad med butiker och arbetsplatser. Satsa på djärv och vacker arkitektur.

Förtäta mindre än i A i Torsvik-Centrum, Dalenum-Högsätra bör inte bli stadskärna.

Bygg inte högre än 4-5 våningar. De kommersiella lokalerna räcker bra, tänk på småhantverkare.

Det behövs bra fungerande stadsdelar med närservice och blandad bebyggelse.

Bygg inte höga hus 2

Värna närservice och mångfald, inga stora köpcentrum på ön.

Gör en måttlig förstoring av befintliga stadsdelscentrum.

Bygg ut Dalenum och Torsviksområdet och gör i övrigt endast förtätningar

Gåshaga och Dalenum räcker som nya bostadsområden.

En befolkningsökning på 20% är lagom

## **Bygg inte ut mer**

Fler bostäder ger trängsel, buller och luftföroreningar.

Lidingö får inte bli en storstad med tvåfiliga vägar och konstant trängsel, den frihet vi bortskämda lidingöbor njuter av bör få bestå orörd. Vi behöver inte växa mer.

Lidingö bör vara villastad för att ge mångfald åt regionen.

Låt Lidingö förbli som det är.

Bevara Lidingö som det är.

Lidingö får inte bli en stad som på andra sidan bron.

Bevara Lidingö som det ser ut nu. Centrumet behöver inte bli större och fungerar bra som utomhuscentrum.

Lidingö ska vara en lugnare, mindre och personligare värld vid sidan av storstaden.

Lidingö ska inte bebyggas mer, fler boende ger mer bilar och mer köer. Dalénum bör inte byggas förrän trafiksituationen är löst.

Släpp ut parken i Larsberg.

Stadskärnor enligt A verkar orealistiskt, Stockholms city kommer alltid att vara mer attraktivt för shopping. En lugn miljö är viktigare.

Bygg inte för mycket, bygg ett innercentrum och ett sjukhus.

Behåll den gröna ön och bygg inte ut så mycket som planerna säger. 2

Förtätning genom att stora villor delas upp till lägenheter.

Lidingö är redan mycket befolkningstätt.

Lidingö fattar egna beslut och behöver inte bry sig om regionens önskemål.

Med mer centrumbebyggelse ökar antalet ungdomar med drogproblem och därmed brottsligheten.

Ingen bebyggelse öster om Dalénum innan södra huvudleden byggts om.

Lidingö är färdigbyggt med Dalénum

Efter Dalénum räcker det att förtäta befintlig bebyggelse, trafikkonsekvenser måste utredas först

Bevara villastaden och skärgårdskänslan

Lidingö är en småstadsidyll. Stora områden med hyres- och bostadsrätter medför sociala problem

Ön bör expandera med stor varsamhet.

Lidingö bör helst ha befolkningsminskning, alla barn kan inte bo kvar.

## **Kommunikationer**

### **Lidingöbanan till centrum - ja**

Dra om Lidingöbanan via centrum.

Bra med Lidingöbanan via centrum. Lidingöbanan blir en pulsåder med några koncentrerade affärsknutpunkter.

Bra att kommunikationerna byggs ut så att Lidingöbanan passerar Torsvik och Centrum. Anslut bussförbindelser till stationerna hellre än utbyggnad av fula infarsparkeringar. Att länka samman Spårväg City med Lidingöbanan är en fantastiskt bra idé.

Lidingö behöver ett livligt och aktivt centrum,. Lidingöbanans omdragning blir bättre för de som bor på norra delen av ön och en överdäckning av Norra Kungsvägen gör att Torsvik och Centrum kan byggas ihop mer.

Förläng tunnelbanan minst till Lidingö centrum, gärna till Gåshaga och vidare till Nacka.

Viktigast för miljön är att dra om Lidingöbanan så den går via centrum, annars marginaliseras det ytterligare.

Bygg ut Lidingöbanan till centrum, koppla ihop den med Spårväg City, modernisera vagnsparken och kombinera med en kraftigt utbyggd stombusslinje.

Modern och tyst Lidingöbana via centrum blir attraktivt.

Lidingöbanan bör passera Lidingö centrum som blir ett viktigt bussnav. Lidingöbanan bör ha tät trafik mellan Ropsten och Lidingö centrum.

### **Lidingöbanan via centrum - nej**

Det är trevligt med Lidingöbanan vid centrum, men inte värt konsekvenserna.

Dra inte om Lidingöbanan, det ger för lång restid.

Kollektivtrafiken är oerhört eftersatt på Lidingö. Ta intryck av Hammarby Sjöstad och Sickla!

Förlängning av Lidingöbanan är mer nostalgiskt än rationellt.

Utöka turtätheten i stället.

Omläggning av Lidingöbanan blir för dyr, bygg rulltrappor till Herserudsvägen i stället.

Tveksamt om Lidingöbanan ska ta omväg via centrum, restiden ska vara effektiv.

Det är oekonomiskt att dra Lidingöbanan via centrum..

Dra inte om Lidingöbanan, fler stombussar i stället

Omdragning av Lidingöbanan via centrum ger fler nackdelar än fördelar. Restiden blir längre för fler och Baggebyborna får långt till tåget. Lidingö hade bra tvärförbindelser tidigare, med byte mellan tåg och buss i Kottla. Återinför det och se till att det blir samma entreprenör för tåg och buss.

SL kommer att kräva större befolkningsunderlag för att bygga ut Lidingöbanan. De nya i Dalenum kommer att åka bil om tågresan tar längre tid än idag.

### **Norra Lidingöbanan**

Norra Lidingöbanan bör byggas upp igen, för att ersätta dieselbussar.

Bygg ut Lidingöbanan till Rudboda

Lidingöbanans norra gren bör återuppstå, feltänk att dra den via centrum.

Återskapa inte Norra Lidingöbanan, det är en bra g- c-väg

### **Lägg ner Lidingöbanan**

Lägg ner Lidingöbanan.

Tågen är oflexibla, dyra bullriga och tar mycket mark i anspråk. Planera för miljövänliga bussar.

Låt Lidingöbanan sluta vid Dalénum, använd sen biogasbussar

### **Spårväg City**

Det är bra att Lidingöbanan upprustas och kopplas ihop med spårväg till Stockholms city. Det är för mycket bus på tunnelbanan.

Bra med upprustad Lidingöbana som kopplas samman med spårväg city.

Bra med spårväg till stan. Ett parkeringshus i Ropsten och fler infartsparkeringar på ön gör att fler tar t-banan till jobbet.

Underbart med spårvagn till city, fler kommer att välja detta framför bilen.

### **Tunnelbanan**

Bygg ut tunnelbanan från Kungsträdgården till Lidingö Centrum via bl a Loudden-Dalénum.

P-platsen vid Ropsten är en osäker fråga för Lidingö.

Bygg T-bana till centrum

Koppla ihop Lidingöbanan med T-banenätet

Bygg ut tunnelbanan via Lidingö centrum till Dalénum. Cityspårvägen blir inte attraktiv då resorna kommer att ta länge tid.

### **Busstrafik**

Styr om busstrafiken kvälls- och nattetid vid Näset, de bullrar och stör!

Bättre tvärförbindelser 6

Låt buss 76 och 63 starta vid Lidingö centrum i stället för Ropsten..

Det viktigaste är att bygga ut kollektivtrafiken

Det bör finnas miljövänliga stombussar som trafikerar sträckan Lidingö C -Stockholms city i rusningstrafik. Tåg vore ännu bättre men bussar kan ordnas idag.

Busnätet på norra ön kan utföras med spårbilsnät

### **Tvärförbindelser inom ön**

Det måste finnas bättre kommunikationer mellan norra och södra Lidingö. Det får inte ta en timme från Elvvik till Gåshaga. 2

Synka kommunikationerna på ön så det blir lika lätt att åka från ena delen av ön till den andra, som att åka in till city.

Tätare tågtrafik och bättre synkning tåg- tunnelbana.

Bättre cykelvägar. 4

Bättre turlistor med tätare busstrafik, förläng tiden för högtrafik. 2

Bättre tvärförbindelser och nattrafik 2

Hellre viadukter än höga broar för gångtrafikanter

### **Bro över Kyrkviken**

Bra med gångbro över Kyrkviken.

Befäst att det blir en gc-bro över Kyrkviken och cykelbana längs Ekholmsvägen.

En GC-bro vid Långängen vore bra.

Linfärja över Kyrkviken för cyklar och gående.

Transport över Kyrkviken kan ske med en solcellsdriven linfärja. Sådana kan också gå till öarna och grannkommunerna. En sänkbar bro, som i Pampas, är ett annat alternativ för Kyrkviken.

Bygg ingen gångbro över Kyrkviken.

### **Vägar och infartsparkeringar**

Inga bilar på Stockholmsvägen. Riv hus och bygg en ny väg mellan Stockholmsvägen och Norra Kungsvägen.

Ändra vägdragningar och trafikföring mot Stockby så att friluftsfält erhålls där simbassäng kan byggas. Enkelriktade vissa sträckor för att försvåra genomfart. Trafiken på Vasavägen måste minska.

De flesta vill ta bilen.

Bron räcker inte för fler

Kommer bron att räcka när vi blir fler?

Flaskhalsen Lidingövägen mellan Ropsten och norra Länken måste åtgärdas.

Kommunen bör arbeta på att minska biltrafiken

Bygg ut södra huvudleden.

Södra huvudleden behövs i samtliga förslag

Sprid ut infartsparkeringarna

### **GC-vägar**

Vi behöver ett rörelsevänligt samhälle med bra cykelbanor, cykelparkeringar och ordentliga trottoarer.

Bygg ut gc-vägarna

Gör barns skolvägar lättillgängliga

Glöm att det skulle fungera med gångavstånd till arbetet.

## **Kollektivtrafik på vattnet**

Skapa bra överfartsförbindelser med Nacka och Danderyd.

Utöka kollektivtrafiken på vattnet

Gärna bilfärja mellan Lidingö och Nacka.

En stabil brygga vid Mor Annas brygga och att Sticklingebusserna passerar Trolldalen två ggr morgon och eftermiddag skulle undanröja behovet av biltrafik för boende på Storholmen och i Trolldalen.

Elvvik bör också vara en brygga vid båtpendling.

Viktigt med pendeltrafik på vattnet.

Pendeltrafik på vattnet är bra.

Båttransporter är bra men kräver anslutning till kollektivtrafik i båda ändar.

Bilfärjeläge på strategiskt ställe behövs

Alternativet båttrafik måste ses över på allvar någon gång.

Bygg ut pendeltrafiken på vattnet. Tänk på att vi bor på en grön ö, bygg inte cementklumpar.

Bra med bättre kollektiv båttrafik, som dock bör ha fler bryggor, t ex Sticklinge udde.

Vattenvägarna bör utvecklas bättre, t ex med bilfärjor till Nacka, Danderyd och Täby. Bristen på bra tvärförbindelser är ett problem för hela Stockholmsregionen.

Småtunnlar till Nacka och Danderyd kan på lång sikt förbättra kollektivtransporterna.

## **Service**

### **Kommersiell service**

Gör infartsparkering under parkeringen i centrum och bygg bostäder och handel ovanpå.

Det behövs mer restauranger och butiker på ön.

Centrum behöver bättre parkering

Lidingö centrum är tråkigt, blåsigt och svårt att parkera vid.

En förtätning med fler butiker o kulturliv i Lidingö Centrum skapar goda spiraler.

Bibehåll och utveckla parallella satelliter på ön med torg för handel och service.

Ett samlat centrum behövs med gott om parkeringsplatser hellre än småcentra.

Gör Lidingö attraktivt med shoppingcentrum, kaféer osv.

Bygg en brygga längst in i Kyrkviken för fler restauranger med uteplatser.

Inga stora butikskedjor men bättre service.

Bygg ut centrum, det är på tok för litet

Bygg ett systembolag till så minskar parkeringsproblemet i centrum.

Lokala centra får inte förfalla, bygg ut närservicen

Inga fler stora butikskedjor men en ökning av service. 2

Lidingöbor åker hellre till city för shopping

Bygg ett systembolag till så minskar parkeringsproblemet i centrum

Lidingös småcentrum är tråkiga

Stormarknader ökar bilåkandet

Skönt att det inte finns outlets och inomhuscentrum, men fler matställen och butiker vore bra.

Stora köpcentra gör att småcentra får det svårt.

Det behövs inget köpcentra på ön.

Stockholms planer avgör var lidingöborna väljer att handla.

### **Kultur och fritid**

Mer utbildningar inom kultur till ön.

Badhus vid Dalénum.

Hälsans Ö behöver ett attraktivt sport/fritidscenter, tex vid Dalenum.

Skapa mötesplatser som mysiga torg, parker o trädgårdar med konstnärlig utsmyckning.

Satsa på idrott och sport.

Lidingö ska stå på egna ben vad gäller service, kultur, sport, handel osv. Kanske behövs en campingplats och ett friluftsbad värt namnet.

Öka de temporära besöken på ön i form av turism och möten. Ökat kulturliv ger fler beökare och uppfyller medborgares förväntningar på livskvalitet.

Bygg Lidingöhallen, en mångkulturell plats där man kan träffas och utöva eller pröva på olika aktiviteter.

Vi behöver en ordentlig simhall. Det bör finnas soptunnor vid picknickmål. Golfbanan vid Ekholmsnäs har förbrukat sitt förtroende.

Det är viktigt ur ett folkhälsoperspektiv med närhet och tillgänglighet till rekreation.

Det behövs ett kulturhus/folkets hus i centrum med stor arena för sport- och kulturevenemang och även mässor. Kultur är hälsa för själen. Ett badhus behövs också.

Större folkmängd kräver större utbud av annat än skogs promenader.

Mycket natur, lekplatser åt alla barn, äventyrsbad och badplatser.

Bygg ett kulturhus på ön.

Skapa lokaler där ungdomar kan träffas.

Bättre motionsspår och platser att idrotta på.

Det behövs motionsanläggningar

Satsa på en inomhusscen för teater, musik mm och kommunal utställningshall för konst.

Öppna biblioteksfilialerna igen.

### **Näringsliv och arbetsplatser**

Stora företag kan hålla sig på andra sidan bron.

Stockby med ÅVC och företagsby är störande för omgivande bebyggelse och friluftsområde.

Attrahera kunskapsintensiva företag

Skapa företagsbyar

Begränsa vidare utveckling av industriområdet i Koltorp.

## **Natur- och kulturmiljö**

### **Bevara naturmark**

Bevara naturen i Torsvik

Bygg inte bort alla små gröna lungor, oordnade små skogsplättar är viktiga. Använd inte oexploaterad mark för villor, satsa på kollektivtrafik och utveckla båtförbindelserna. Ingen bro vid Kyrkviken.

Värna om grönområden och förtäta varsamt.

Bevara våra grönområden, det är viktigt att ha skogen utanför dörren.

Bevara grönområden, låt dem inte bli golfbanor

Den smala grönkorridoren vid Rödstuguviken i Sticklinge är viktig och bör redovisas och bevaras.

När Torsviksområdet förtätas är det viktigt att Torsviksparken rensas och vårdas för att ge vila i naturen åt ett ökat antal innevånare.

Bebygg inte parken i Torsviksvägen. Grönområden vid bebyggelse bör bevaras.

Bevara och bygg ut kolonilotterna vid Mosstorps gårde

Undvik arrendeavtal vid Elfviks gård.

Trekantsängen måste bevaras som grönområde/park.

Gångvägar i grönområden får inte asfalteras.

Analysera hur folk Lidingös grönområden tål.

Hellre grönområden än köpcentrum.

Lidingö är en grön lunga. Varje träd är viktigt, stoppa kalhuggningen.

Minsta möjliga ingrepp i naturen.

Möjligheten till friluftsliv är Lidingös stora kvalitet. Det är inte långt till shoppingen i stan.

Behåll gröna plättar och luftigheten på ön. Framhäv bergen vid brofästet.

Var försiktig med miljön kring Kottlasjön.

### **Kulturmiljöer**

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer får inte utpekas som utvecklingsbara bebyggelseområden i ÖP. Staden måste arbeta mer aktivt med skyddet av kulturmiljöer.

Underhåll kulturhistoriska värden, t ex de gamla stenbryggorna som påminner om transportererna före tåget.

## **Teknisk försörjning**

### **Energi**

Bergvärme i central bebyggelse som i Vällingby får ner kostnader för värme/kyla avsevärt.

Det finns elektromagnetisk strålning men inte elektromagnetiska fält.

Tänk om Lidingö kan bli en förgrundskommun genom att satsa på vind- och vågkraft.

### **Avfall**

Sopsortera som i Hammarby Sjöstad, matavfall komposteras, restavfall går till kraftvärmeverk, använd sopsug.

Det måste bli självklart att kompostera

### **Miljö**

Lidingö har fått sämre luft de senaste årtiondena pga kolkraftverket i Hjorthagen.

Översiktsplanen saknar ett hållbarhetsperspektiv.

ÖP saknar omvärldsanalys med hållbarhetsperspektiv. Lidingö saknar mål för hur växthusgaserna ska minskas. Vi kan sikta på att bli fossilfri stad till 2030. Biogas, cykelvägar mm leder till ett hållbart Lidingö.

Klimatpåverkan behandlas endast ytligt.

Klimatfrågan måste behandlas mer ingående

Krav ommålning av de terracottafärgade husen i Torsvik.

### **Övrigt**

Vad kostar upprustning av tågbron för endast GC-trafik?

Kommer spårtrafik på vägbron att utredas?

A innebär inte låsning till angiven befolkningsökning. 305 till 2030 eller 2050 spelar inte roll för valet av utvecklingsväg.

## **Allmänt om planarbetet**

Svårt att ta ställning när man inte vet hur det kommer att se ut och förslagen är så allmänt hållna.

Översiktsplanen är tendensiös, skönmålar A och svartmålar C

Huvudfrågan är om Lidingö ska vara en integrerad del av Stockholms innerstad eller en Skärgårdsstad

Hur påverkar insatserna våra avgifter och skatter?

ÖP saknar omvärldsanalys och belyser inte den interkommunala utvecklingen. Alt A är beroende av beslut som fattas i Stockholm och i landstinget.

Miljöfrågorna saknas, ställ krav på källsortering.