Översiktsplan 2012

Lidingö 2030

LIDINGÖ STAD

Medverkande

Översiktsplanen har på kommunstyrelsens uppdrag tagits fram av miljö- och stadsbyggnadskontoret i samarbete med stadens övriga förvaltningar. Konsultföretaget Sweco Eurofutures har medverkat i framtagande av underlag och WSP Samhällsbyggnad har gjort miljökonsekvensbeskrivningen.

Styrgrupp
Kjell-Olof Karlsson, stadsdirektör
Åsa Heribertson, bitr. stadsdirektör
Madeleine Helleday, informationschef
Anna Hadenius, miljö- och stadsbyggnadschef
Charlotta Holm Hildebrand, planchef
Pernilla Dufström, teknisk chef

Projektgrupp
Lisette Calleberg, projektledare, miljö- och stadsbyggnadskontoret
Peter Bergqvist, redaktör, miljö- och stadsbyggnadskontoret
Michael Bergman, tekniska förvaltningen
Joakim Forsell, tekniska förvaltningen
Anders Husman, fastighetskontoret
Per-Åke Johansson, äldre- och handikappförvaltningen
Martin Nilsson, utbildningsförvaltningen
Bengt Rehn, stadsledningskontoret
John Svensson, kultur- och fritidsförvaltningen
Leif Söderholm, socialförvaltningen

Övriga medverkande tjänstemän

Grönområden och stränder:
Jerker Idestam Almquist, miljö- och stadsbyggnadskontoret

Kulturmiljöer:
Terese Karlqvist, miljö- och stadsbyggnadskontoret
Christer Wik, miljö- och stadsbyggnadskontoret

Grafisk form, kartor och illustrationer
Lina Kumlin, miljö- och stadsbyggnadskontoret
Kaj Poikela, informationsenheten

Antagen av kommunfullmäktige den 27 augusti 2012.
Laga kraft den 5 mars 2014.

Lidingö stad 2012.

Översiktsplan 2012

Lidingö 2030

Förord

Det är helt uppenbart att frågan om Lidingös framtid engagerar. Det tyder inte minst det intresse på som så många Lidingöbor har visat under processen med översiktsplanen.

Lidingö har lika nära till storstadens puls med alla dess möjligheter som till en storslagen skärgård. Vi har stora sammanhängande grönområden, närhet till vatten och fina boendemiljöer av olika karaktär. Det ger oss ett unikt läge i en snabbt växande storstadsregion.

Den nya översiktsplanen anger riktningen för hur Lidingö kan utvecklas på ett hållbart sätt de kommande tjugo åren. Den beskriver hur Lidingö är en del i Stockholmsregionen samtidigt som den slår vakt om Lidingös särart.

Viktiga målsättningar i översiktsplanen är att våra grönområden bevaras och utvecklas, att stränder har rik natur och är mer tillgängliga, att värdefull bebyggelse vårdas, att Lidingöborna erbjuds bra service och att vi ges möjlighet att resa på ett miljösmart sätt.

Nya bostäder tillkommer i första hand på redan ianspråktagen mark i kollektivtrafiknära lägen för att spara våra grönområden. Lidingö ska i samverkan med omvärlden utvecklas på ett miljösmart sätt som både är bra för dagens Lidingöbor och för kommande generationer.

Översiktsplanen är en grov skiss för den utvecklingen. I förverkligandet av planen kommer ditt och andra Lidingöbors fortsatta engagemang vara värdefullt för att vår ö ska utvecklas på bästa sätt.

Lidingö den 18 juni 2012

Paul Lindquist
Kommunstyrelsens ordförande

Här är Lidingös översiktsplan

Vad är en översiktsplan?

Enligt plan- och bygglagen ska varje kommun ha en aktuell översiktsplan. Översiktsplanen anger inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ger vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

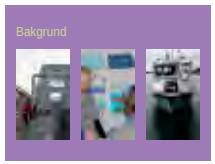
Översiktsplanen är inte juridiskt bindande, men eftersom den antas av kommunfullmäktige blir den ett strategiskt styrdokument med stor politisk tyngd och lång varaktighet. Planens aktualitet prövas av kommunfullmäktige en gång varje mandatperiod.

Ny plan- och bygglag
Denna översiktsplan har tagits fram enligt plan- och bygglagen (1987:10) eftersom planprocessen startade innan den 2 maj 2011, då den nya plan- och bygglagen (2010:900) trädde i kraft. När texten i översiktsplanen hänvisar till bestämmelser i plan- och bygglagen avses dock alltid den nya lagen, eftersom det är den som den framtida utvecklingen ska förhålla sig till. Att det är den nya lagen som avses framgår av hänvisningarna till sådana lagrum.

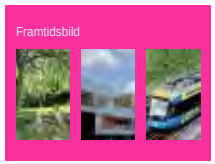
Läsanvisning

Översiktsplanen består av plankartan *Lidingö 2030* och detta textdokument i fem delar. Tillsammans med det underlag som bifogas sist i textdokumentet är det sex delar. Till översiktsplanen hör också en miljökonsekvensbeskrivning.

***Textdokumentets delar**:*

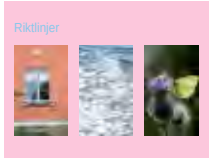


- Delen *Bakgrund* beskriver utvecklingen i regionen och stadens tidigare politiska ställningstaganden som legat till grund för utformningen av planförslaget.

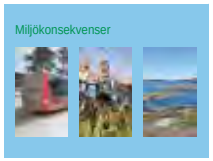


- Delen *Framtidsbild* beskriver hur Lidingö ser ut år 2030 och de konsekvenser framtidsbilden bedöms innebära.

- Delen *Utmaningar och strategier* förklarar de utmaningar som staden behöver möta i översiktsplanen. Utmaningarna åtföljs av övergripande strategier som ligger till grund för riktlinjerna i den därpå följande delen.

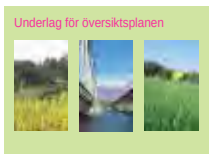


- Delen *Riktlinjer* anger först riktlinjer för utvecklingen av 16 områden på Lidingö. Därefter följer generella riktlinjer och åtgärder för stadens utveckling.



- Delen *Miljökonsekvenser* är en resumé av analysen av planens betydande miljöpåverkan. Den fullständiga miljökonsekvensbeskrivningen finns på stadens webbplats.

Översiktsplanens struktur åtskiljer planförslaget (*Framtidsbild, Utmaningar och Strategier* samt *Riktlinjer*) från faktaunderlag (*Underlag för översiktsplanen*). Uppdelningen är gjord för att visa vad som är förslag respektive fakta som planen ska förhålla sig till. Dispositionen innebär att ämnesområden beskrivs ur olika aspekter på olika ställen i översiktsplanen.



- Delen *Underlag för översiktsplanen* beskriver dagens förhållanden.

Sammanfattning

Översiktsplanen beskriver hur Lidingö ska utvecklas till år 2030. Planen har ett tidsperspektiv som är längre än planperioden, den blickar mot år 2050 för att fånga upp långsiktiga utvecklingsbehov som infrastruktur och miljöfrågor. Översiktsplanen utgår från lokala förutsättningar, regionala möjligheter och stadens hälsoprofil. Planens huvudsakliga mål är att värna grönstrukturen, förbättra kommunikationerna och främja en långsiktigt hållbar utveckling på Lidingö.

Planen presenterar en framtidsbild där Lidingö år 2030 är ett levande och hållbart samhälle som är en del av Stockholmsregionen. Lidingö centrum och Torsvik har utvecklats till en attraktiv stadsdel med nya bostäder, butiker, kaféer, parker och torg. Här finns både ett rikt kulturutbud och arbetsplatser. Lidingöbanan går via centrum, busstrafiken är tätare och cykelvägnätet är förbättrat.

Nya bostäder har också tillkommit på fler platser – i första hand inom befintlig bebyggelsestruktur för att grönområden ska påverkas så lite som möjligt. Närservice finns i några mindre stadsdelscentrum både på norra och södra ön för att erbjuda de boende god service.

De stora grönområdena finns kvar, parker har rustats upp och strandpromenader löper längs stora delar av ön. Elfvikslandet är tillsammans med konferensanläggningarna ett viktigt besöksmål för rekreation. Lidingös profil som Hälsans ö har stärkts.

År 2030 finns det större möjligheter att resa miljösmart. Lidingöbanan har moderna vagnar, tätare trafik och fortsätter in till Stockholms city. Mellan norra och södra Lidingö är bussen eller cykeln ett bekvämt och effektivt färdsätt. Direktbussar och pendelbåtar går till grannkommuner och andra delar av regionen.

Med fler bostäder ökar antalet invånare vilket bidrar till bättre service och kommunikationer. Företagandet är rikt och framförallt har branscherna besöksnäring och hälsa vuxit.

För att nå den skisserade framtidsbilden behöver staden möta flera utmaningar:

- värna och utveckla både natur och bebyggelse
- öka de hållbara transporternas andel av resandet
- stärka Lidingö som kreativ mötesplats
- planera miljösmart
- samverka med omvärlden.

Utmaningarna åtföljs av strategier som ligger till grund för planens riktlinjer. Planen föreslår förändringar inom 16 utvecklingsområden och anger ämnesvisa riktlinjer för stadens fysiska utveckling. Planen redovisar också hur riksintressen tillgodoses och hur Lidingö avser att följa gällande miljökvalitetsnormer.

Innehåll

Bakgrund

Lidingös roll i regionen..... 9

En hälsosam och hållbar stad..... 11

Tidsperspektivet..... 12

Planområdet..... 12

Karta
Planlagda områden..... 13

Framtidsbild

Lidingö 2030..... 15

Konsekvenser..... 21

Utmaningar och strategier

Värna och utveckla både natur och bebyggelse..... 26

Öka de hållbara transporternas andel av resandet..... 27

Stärka Lidingö som kreativ mötesplats..... 28

Planera miljösmart..... 29

Samverka med omvärlden..... 30

Riktlinjer

Genomförande..... 33

Utvecklingsområden..... 33

Utveckling på övriga öar..... 57

Grön- och blåstruktur..... 58

Skydd av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse..... 62

Trafik..... 64

Bostadsområden..... 68

Näringsliv och service..... 69

Hälsoskydd och säkerhet..... 70

Hur riksintressen tillgodoses..... 71

Hur miljökvalitetsnormer följs..... 72

Kartor

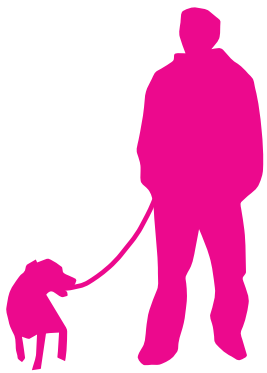
Lidingö 2030..... 35
Markägoförhållanden längs strandlinjen 2011..... 61
Kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer..... 63
Lidingö 2030, trafik..... 67

Miljökonsekvenser

Miljöbedömningen..... 75

Lidingös värden, problem och hot..... 75

Planens betydande miljöpåverkan..... 76



Underlag för översiktsplanen

Riksintressen..... 79

Regionala och mellankommunala förhållanden..... 90

Miljö- och riskfaktorer..... 94

Natur- och kulturvärden..... 107

Invånarna och staden..... 124

Förteckning över planeringsunderlag..... 133

Länsstyrelsens granskningsyttrande..... 134

Kartor

Riksintressen kulturmiljövård..... 81
Riksintressen energidistribution..... 85
Riksintressen kommunikationer..... 87
Avrinningsområden till kustvatten..... 97
Vägtrafikbuller..... 101
Hälsorisker och säkerhet..... 105
Regional grönstruktur..... 108
Skyddad natur..... 111
Strandskydd..... 113
Skyddade kulturhistoriskt värdefulla byggnader och bebyggelsemiljöer 2011..... 123
Trafikmängder..... 131

Bakgrund

Denna inledande del beskriver bakgrunden till Lidingös nya översiktsplan; förändringar i regionen, närområdet och befolkningssammansättningen. Därefter presenteras Lidingö stads tidigare ställningstaganden om hälsa och hållbarhet, det vill säga de utgångspunkter som ligger till grund för stadens framtida utveckling. Delen avslutas med planens tidsperspektiv, planområdet och en karta över andra gällande planer enligt plan- och bygglagen.

Lidingös roll i regionen

Stockholmsregionen växer sig snabbt starkare med effekter för hela östra Mellansverige. Lidingö är centralt beläget i denna region som kännetecknas av ökande befolkning, pendling och kommunala samarbeten. Landstingsfullmäktige antog 2010 en regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2010) med visionen att Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva storstadsregion.

Befolkningen i Stockholms län förväntas öka med mer än en halv miljon invånare till år 2030 vilket ställer krav på hela regionen och dess funktion (Rapport 1:2012, Stockholms läns landsting).

Ett av målen i Lidingös vision, som antogs av kommunfullmäktige 2009, är att Lidingö ska vara en del av Stockholmsregionen. Det innebär att staden ska ta del av tillväxten, delta i mellankommunala samarbeten och erbjuda andra att ta del av Lidingös många värden.

Samverkan är en förutsättning för goda kommunikationer, arbetstillfällen och utbildning – och för en ö med endast en fast förbindelse till omvärlden är samverkan av extra stor betydelse. Luft- och vattenkvalitet samt kollektivtrafik på vatten är viktiga frågor för Lidingö som endast kan lösas genom regional samordning.

Europas mest attraktiva storstadsregion
I den regionala utvecklingsplanen slås den övergripande visionen för Stockholmsregionen fast, att bli Europas mest attraktiva storstadsregion.

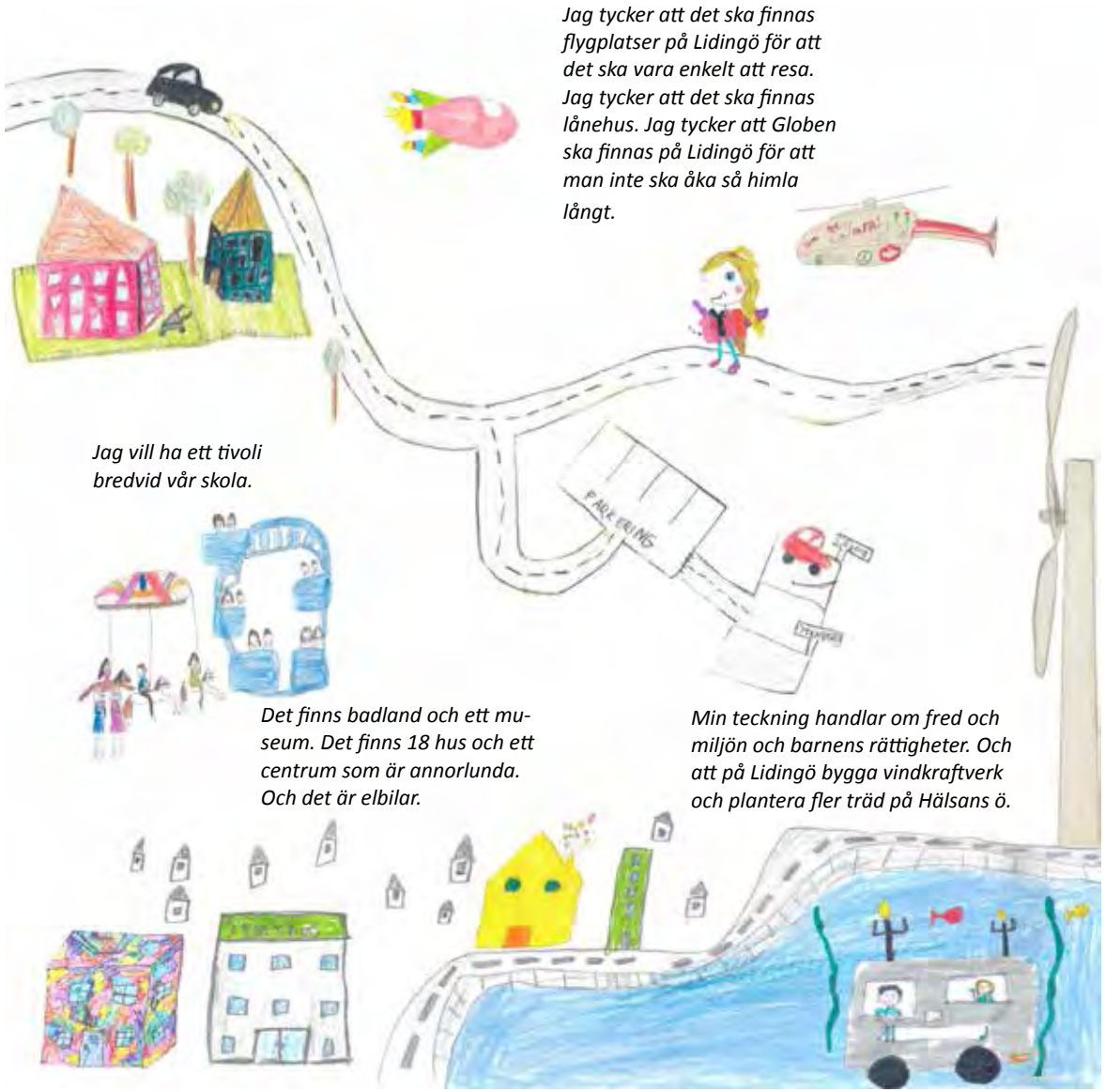
Målen är att vara:
- en öppen och tillgänglig region,
- en ledande tillväxtregion,
- en region med god livsmiljö samt
- en resurseffektiv region.

Strategier ger vägledning för hur målen ska nås:
1. Öka uthållig kapacitet och kvalité inom utbildning, transporterna och bostadssektorn.
2. Utveckla idéer och förnyelseförmåga.
3. Säkra värden för framtida behov.
4. Utveckla en flerkärnig och tät region.
5. Stärk sammanhållningen.
6. Frigör livschanser.

Ur *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2010*, Stockholms läns landsting, Tillväxt, miljö och regionplanering.

På Stockholms sida av Lilla Värtan växer Norra Djurgårdsstaden nu fram. Området sträcker sig från Husarviken i norr till Loudden i söder. När området står färdigt omkring år 2025 kommer det att rymma 10 000 bostäder och 30 000 arbetsplatser. Detta ger nya förutsättningar för Lidingö vars mest centrala delar kommer att utvecklas samtidigt som Norra Djurgårdsstaden.

Under samrådet om översiktsplanen deltog flera elever, som då gick i årskurs 3, i en teckningsutställning om Lidingös framtid. Kollaget visar delar av olika bidrag.

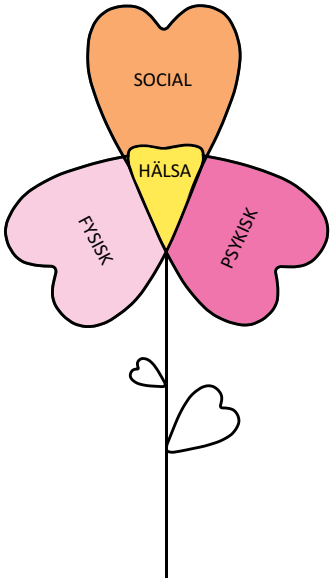


En hälsosam och hållbar stad

När vi planerar våra städer är det fyra aspekter som vi måste utgå ifrån. Den första och viktigaste aspekten handlar om att gagna människors hälsa.

Aristoteles, *Politiken*, cirka 350 f Kr

Lidingö stad arbetar sedan 2005 med hälsa som en grundläggande värdering. Hälsa, i det vida perspektiv som stadens hälsoprofil omfattar, delas in i fysisk, social och psykisk hälsa. Det innebär att hälsa inte bara speglar frånvaron av sjukdom utan även innefattar upplevelsen av att må bra. Välbefinnandet sätts i centrum på Lidingö – *Hälsans ö*.



Lidingö har många tydliga kopplingar till hälsa, inte minst genom naturen med vatten, stränder och grönområden som erbjuder många möjligheter till rekreation och motion för såväl invånare som besökare. Staden söker samarbete med andra europeiska städer kring hälsa och livsstil. Dessa kunskapsutbyten ska syfta till att främja en hälsosam stadsutveckling och öka förutsättningarna för god livskvalitet. För att människor ska kunna välja en hälsosam livsstil behöver samhällets alla funktioner och komponenter ses i ett hälsoperspektiv. Översiktsplanen har därför en viktig roll att spela i utvecklingen av Hälsans ö.

Hälsa och miljöfrågor är ofta sammanflätade och båda dessa aspekter är viktiga delar i den vision kommunfullmäktige antog 2009. Visionen är stadens övergripande politiska styrmedel och översiktsplanen utgör en del i förverkligandet av den. Till visionen hör också strategiska mål för stadens verksamhet.

En hälsosam och miljösmart livsstil innebär bland annat att bilen undviks för korta transporter. En sådan livsstil kan främjas av översiktsplanen genom strategisk lokalisering av bostäder, arbetsplatser och besöksmål i förhållande till kollektivtrafik och service. En fortsatt utbyggnad av säkra gång- och cykelvägar är också ett viktigt led i att främja hälso- och miljöarbetet. Det ger både möjligheter till vardagsmotion för den enskilde och minskat buller och utsläpp av luftföroreningar på en allmän nivå. Skolor, fritidsaktiviteter, dagligvaruhandel och kollektivtrafikens hållplatser är viktiga målpunkter.

Vision för Lidingö – Hälsans ö

- På Lidingö ges människor förutsättningar för en god hälsa.
- Lidingö erbjuder en kreativ miljö för människor och företag.
- Lidingö är en del av Stockholmsregionen och klarar balansen mellan utveckling och miljö.
- Lidingö har Sveriges bästa skolor.
- På Lidingö känner man trygghet i livets alla skeden.

Strategiska mål

- Lidingöborna upplever största möjliga valfrihet.
- Stadens verksamhet baseras på ett kundfokus och utgår från Lidingöbornas behov och önskemål.
- Lidingö stad har en så liten miljöpåverkan som möjligt och ger Lidingöborna förutsättningar för kloka miljöval.
- Lidingö stad förnyar sig kontinuerligt för att skapa största möjliga nytta för Lidingöborna.
- Lidingö stad hushållar effektivt med skattebetalarnas pengar.

Finansiellt mål

- Lidingö stad har en ekonomi i balans, grundad på en låg kommunalskatt. Stadens överskottsmål är 1 % av verksamhetens kostnader.

Antaget av kommunfullmäktige 2009.

Genom en hållbar utveckling tillgodoses dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina. I ett hållbart samhälle är sociala, ekonomiska och ekologiska frågor väl balanserade. Pågående klimatförändringar berör flera av hållbarhetsaspekterna och ställer krav på utvecklingen av Lidingö. För översiktsplanen handlar det både om att minska orsakerna till klimatförändringar genom miljösmart stadsbyggande och att hantera de risker och påfrestningar som ett förändrat klimat medför.

Riksdagen har beslutat om 16 nationella miljökvalitetsmål som ska nås till 2020 (för klimatmålet gäller 2050). Kommunerna har en mycket viktig roll i detta arbete då det är på den lokala nivån som många av åtgärderna måste genomföras. Ett miljöprogram för Lidingö antogs 2011 av kommunfullmäktige som ett övergripande styrdokument främst för stadens egna verksamheter, men också för att ge näringsliv, föreningar och medborgare goda förutsättningar att agera miljöklokt. Miljöprogrammet innehåller tio lokala miljömål, indelade i tre strategier.

Översiktsplanen ger alltså förutsättningar för att på ett övergripande, strategiskt plan samordna stadens många funktioner i arbetet för ett hälsosamt och hållbart Lidingö.

Lidingö stads tio lokala miljömål

Energismart stad

1. Effektiv energianvändning
2. Grön energi
3. Hållbara transportsystem

Hållbar grön ö

4. Hållbar bebyggelse
5. Hållbar kommunal verksamhet
6. Rik natur och rent vatten
7. Inbjudande park-, natur- och kulturmiljöer

Miljökloka val

8. Hög miljömedvetenhet
9. Miljöklok konsumtion och slutna kretslopp
10. Hållbart resande

Ur *Lidingös miljöprogram 2011–2020*

Tidsperspektivet

Översiktsplanen är strategisk till sin karaktär. Den anger mål och riktlinjer för den långsiktiga planering av stadens fysiska miljö. Planen siktar mot år 2030, med en utblick mot år 2050. Planperioden till 2030 är anpassad till den regionala planeringen med samma målår. Den längre utblicken till 2050 görs för att fånga upp större behov inom infrastruktur och miljöfrågor samt osäkerheter kring hur snabbt bebyggelsetillskott och nya kommunikationer kommer till stånd.

Planområdet

Översiktsplanen omfattar hela Lidingö stad, det vill säga Lidingön, Storholmsöarna, Fjäderholmarna, Stora och Lilla Höggarn, Duvholmen och några mindre öar. En stor del av stadens yta utgörs av vattenområden. Planen omfattar därför också sjöar och omgivande kustvatten som Lilla Värtan, Stora Värtan och Askrikefjärden.

Sedan den 1 januari 2011 är Storholmen med närliggande öar och vattenområde en del av Lidingö stad. Storholmsöarna tillhörde tidigare Vaxholms stad.

Översiktsplanen fyller flera syften. Den möjliggör en rationalisering av efterföljande, mer detaljerad planläggning (detaljplaner och områdesbestämmelser enligt plan- och bygglagen) samt ger vägledning för bygglovgivning utanför områden med rättsverkande planer. Kartan *Planlagda områden* visar vilka delar av Lidingö som den 1 januari 2012 omfattades av detaljplaner respektive områdesbestämmelser. Som framgår av kartan så är Lidingö till stora delar planlagt. Det innebär att denna översiktsplan främst anger riktlinjer för redan detaljplanerade områden.

Planlagda områden

Uppgifter från 1 januari 2012

0 500 1000m N

Skala 1:60 000

Kommungräns

Stadsdelsgräns

Detaljplaner

Områdesbestämmelser

Framtidsbild

1 **Grönstrukturen ska utvecklas och bevaras, såväl för människor som för den biologiska mångfalden.**

2 **Kommunikationerna ska förbättras både inom och till/från Lidingö. Kollektivtrafiken ska förstärkas och de olika trafikslagen ska integreras.**

3 **Översiktsplanen ska främja en samhällsutveckling som är ändamålsenlig och långsiktigt hållbar. Utvecklingen ska ske på ett sätt som främjar levnadsvillkoren både för dagens Lidingöbor och kommande generationer.**

Lidingö 2030

Framtidsbilden Lidingö 2030 har vuxit fram genom en sammanvägning av inkomna synpunkter, analyser, klimatanpassning och den utveckling som sker i regionen. Tre huvudsakliga mål visas ovan. Dessa ligger till grund för översiktsplanen och den framtidsbild som presenteras på följande sidor.

Framtidsbilden beskriver Lidingö som om det redan är år 2030. Plankartan *Lidingö 2030*, som är bifogad till översiktsplanen, illustrerar framtidsbilden geografiskt.

Efter framtidsbilden följer en analys av planens konsekvenser. Till översiktsplanen hör också den miljökonsekvensbeskrivning som redogör för planens betydande miljöpåverkan.

Samhällsutveckling

År 2030 är Lidingö ett mångfunktionellt och hållbart samhälle som är en del av Stockholmsregionen. Kommunikationerna har förbättrats och utbudet av bostäder och arbetsplatser ökat. Mötesplatser och besöksmål för aktivitet och avkoppling har blivit fler och de finns både på land och vid vatten. Utbildningsinstitutioner som gymnasieprogram, högskola och annan eftergymnasial utbildning med betydelse för regionen, har getts möjlighet att växa sig starkare.

Bebyggelseutvecklingen har koncentrerats till några utvalda delar av ön för att främja en hållbar utveckling. Det innebär att den nya bebyggelsen finns i kollektivtrafiknära lägen, att marken har använts på ett effektivt sätt och bebyggelsen har en tätare struktur samtidigt som kulturhistoriska värden har värnats.

Bostadsbeståndet är varierat för att ge invånarna valfrihet och möjligheten att flytta till en större eller mindre bostad. Den största utvecklingen har skett i Lidingö centrum och Torsvik som utgör en tydlig centrumkärna med blandade funktioner och ett fortsatt varierat utbud av bostäder. Här finns en blandning av bostäder och arbetsplatser med en mångfald av butiker och service.

För att invånarna ska ha bra service har utvecklingen av närservice fokuserats till några stadsdelscentrum: på norra ön i Näset och Rudboda och på södra ön i Högsätra, Larsberg, Brevik och Käppala. Flertalet av dessa områden har fått ett tillskott av bostäder som en förutsättning för en bra närservice.

Planeringen av kommunal service, såsom skolor och äldreboenden, har anpassats till bostadsplaneringen och valfrihet erbjuds i både utbud och lokalisering.

År 2030 finns ett varierat näringsliv på Lidingö. Lidingös strävan att bli en tydligare del av Stockholmsregionen har bidragit till att göra Lidingö attraktivare för näringsidkare. Verksamheterna erbjuder god service och attraktiva besöksmål för både Lidingöbor och besökare. Fler arbetstillfällen och bostäder har förbättrat möjligheterna för att både bo och arbeta på Lidingö.

Staden har fler invånare, ett rikare näringsliv och fler besökare som bidrar till en stärkt ekonomi.

Grönstruktur och rekreation

Lidingö har jämfört med 2012 stärkt sin roll i regionen som besöksmål för rekreation i olika former, från friluftsliv på land och i vatten till kulturell och kontemplativ rekreation.

Lidingös grönstruktur utgörs dels av de större grönområdena Grönsta, Långängen och Elfvik, dels av parker och grönområden som finns mellan bebyggelsen. Ett väl fungerande grönt nät förbinder dessa större och mindre områden vilket gör att Lidingö också fortsatt är en grön ö där växter och djur har goda möjligheter att sprida sig. Både större och mindre grönområden har inventerats för att få kunskap om naturvärden, upplevelsevärden och sociala värden, samt om hur områdena används och samverkar.

Genom god skötsel har grönområdena getts ett rikare innehåll och blivit mer tillgängliga. Gång- och cykelvägnätet är utbyggt för att ge bättre framkomlighet till grön- och vattenområden. För en ökad tillgänglighet till Elfvikslandet, Långängen-Elfviks naturreservat och Kyrkvikens stränder finns förbindelse för gående och cyklister över Kyrkviken. År 2030 är strandpromenaderna upprustade och nya sträckor har tillkommit. Åtgärder för att förbättra tillgängligheten har skett varsamt med beaktande av de naturvärden som finns längs stränderna. Badplatser finns på både norra och södra ön. Fritidsbåtshamnar och bryggorna för pendelbåtar fungerar som publika mötesplatser.

Elfvikslandet, med konferensanläggningarna och Elfviks gård, är ett känt besöksmål. Området har stor betydelse för besökare som söker rekreation i form av friluftsliv men också för kulturell och hälsorelaterad rekreation. En del av området utgörs av Långängen-Elfviks naturreservat som, förutom biologiska värden, även har stora kulturhistoriska värden.

Inom merparten av bostadsområdena finns mötesplatser för olika aktiviteter som lockar till rörelse och samvaro. Kollektivtrafiken är god till de större idrotts- och motionsanläggningarna. Riksidrottsförbundets anläggning på Bosön är fortsatt utvecklingscentrum för idrott.

Kommunikationer

År 2030 är kommunikationerna mer integrerade med varandra genom korta väntetider samt väl utformade och tillgänglighetsanpassade hållplatser, vilket gör det enklare och mer attraktivt att pendla till och från Lidingö.

Lidingöbanan är en modern och attraktiv spårväg som är en del av Spårväg City. Det innebär att det går att resa från Lidingö till de centrala delarna av Stockholm utan byte i Ropsten. Spårväg City är även förlängd västerut från Ropsten, vilket ytterligare förstärker Lidingös koppling till Stockholmsregionen. Turtätheten är hög, framförallt på sträckan mellan Stockholms city och Dalénum. Banan går via Lidingö centrum med nya stationer i Torsvik och centrum. Den nya dragningen innebär att Baggeby station har flyttats något österut.

Busstrafiken har tätare turer och delvis nya linjesträckningar. Det gäller främst tvärförbindelser och busslinjer på norra delen av ön; Näset, Kyrkviken, Rudboda, Bosön och Elfvik.

År 2030 är centrum en viktig bytespunkt för bussresor inom ön och för byte mellan Lidingöbanan och buss. Lidingö är förbundet med de nordvästra centrala regiondelarna genom en busslinje.

Trafikleden Norra Länken är i bruk sedan flera år och förbättrar framkomligheten för trafik till och från Lidingö. Även en östlig förbindelse har byggts vilket märkbart förbättrat framkomligheten för buss och bil i Stockholmsregionens östra delar. Fram till dess att förbindelsen är genomförd finns en bilfärja mellan Bergs hamnar i Nacka och Frihamnen i Stockholm.

Pendlingstrafiken på vatten är utvecklad och utgör ett komplement till övrig kollektivtrafik både vardagar och helger. Gåshaga, Dalénum och Klippudden förbinds med båt till Vaxholm, Nacka och Stockholms city. Kollektivtrafik med båt finns även mellan Dalénum och Norra Djurgårdsstaden. Till Storholmen är båttrafiken utökad på sträckan Ropsten-Storholmen-Trolldalen och eventuellt även förlängd mot Danderyd och Täby. Pendlingsbryggorna är omsorgsfullt utformade miljöer för att göra båtresandet attraktivt och ge förutsättningar för nya mötesplatser. Båttrafiken är väl integrerad med övrig kollektivtrafik och vid bryggorna finns både säkra cykelparkeringar och lånecyklar.

Ett förbättrat gång- och cykelvägnät gör det enkelt för resenärer att ta sig till busshållplatser och Lidingöbanans stationer, till fots eller med cykel. Stationerna är försedda med

trygga och säkra cykelparkeringar. Vid tunnelbanan i Ropsten finns infartsparkering för bil. Vid Lidingö centrum och några av Lidingöbanans stationer finns också mindre infartsparkeringar för att underlätta resande med kollektivtrafik även för dem som inte har direkt närhet till Lidingöbanan.

Cykelvägnätet är utvecklat för att göra cykelpendling till ett attraktivt resealternativ. Det finns huvudstråk på norra respektive södra ön som ingår i det regionala nätet och är separerade från gångtrafik för ökad trafiksäkerhet. Stråken matar till Ropsten och vidare mot Stockholm och övriga grannkommuner. Framkomligheten och säkerheten för gång- och cykeltrafik till Ropsten har förbättrats. Cykelvägnätet är utbyggt till Lidingöbanans stationslägen, skolor, centrum och längs vissa sträckor vid vattnet. Cykelparkeringar med god säkerhet finns i centrum, vid stationer och vid busshållplatser med större trafikflöden. Gång- och cykelvägnätet är utvecklat både till och inom naturområden för ökad tillgänglighet, bland annat med den förbindelse över Kyrkviken som beskrivits ovan.

För bilvägnätet har förbättringar gjorts för några vägsträckor och korsningar, men fokus har varit, och är även 2030, på gång- och cykelvägnätet och kollektivtrafiken som ständigt förbättras för att vara så attraktiva färdmedel som möjligt.

Bebyggelseutveckling

På Lidingö finns år 2030 fortsatt en blandad bebyggelse där några strategiska områden också har blandade funktioner. I dessa områden är bebyggelsestrukturen tätare jämfört med 2012. Bebyggelseutvecklingen har koncentrerats till några platser för att bidra till en långsiktigt hållbar samhällsutveckling och skapa attraktiva boende- och arbetsmiljöer. Tillskott har i första hand skett genom förtätning på lågt nyttjade ytor inom befintlig bebyggelse och i andra hand genom komplettering i anslutning till befintlig bebyggelse. Ett ökat och koncentrerat kundunderlag har gett förutsättningar för ett bestående, och på vissa platser ökat, serviceutbud. Krav på byggnaders material och energiförbrukning har lett fram till ett miljömässigt och hållbart byggande.

Centrum och Torsvik är en tydlig och mångfunktionell centrumkärna som utgör navet för både den kommersiella och kommunala servicen. Området har en tydlig miljöprofil och här finns ett stadsmässigt och varierat utbud av bostäder, service, handel, arbetsplatser, kultur, restauranger och upplevelser. Det har skett ett stort tillskott av bostäder i området och gröna platser är ett viktigt inslag i bebyggelsestrukturen. Goda kommunikationer med möjlighet till smidiga byten mellan olika färdmedel gör centrumkärnan till en attraktiv målpunkt med ett större butiksutbud. Området är väl integrerat med Norra Djurgårdsstaden genom goda kommunikationer. Längs den gamla sträckningen av Lidingöbanan vid Torsvik och Baggeby har ett rekreationsstråk och eventuellt ny bebyggelse tillkommit.

För att erbjuda Lidingöborna god service finns närservice också på fler strategiska platser utöver Lidingö centrum och Torsvik. På norra ön har utveckling skett i Näset och Rudboda genom tillskott av bostäder som har gett förutsättningar för att behålla och även utveckla servicenivån. På södra ön fungerar Högsätra, Larsberg och Breviks centrum som stadsdelscentrum och kring Käppala centrum har bostadskomplettering skett som stärker servicen.

Området längs Södra Kungsvägen mellan centrum och Larsberg är kompletterat med bebyggelse för näringslivets behov. Stockby verksamhetsområde har utökats till ytan vilket har gett både befintliga verksamheter möjlighet att expandera liksom möjlighet för nya företag att etablera sig.

Att komplettering av bebyggelse koncentrerats till några få platser gör att övriga delar av Lidingö har förändrats i endast begränsad omfattning. Viss förtätning har också tillkommit genom avstyckningar av villatomter.

Bostäder för äldre och personer med funktionsnedsättning är lokaliserade i anslutning till Lidingö centrum och stadsdelscentrumen. Boendena har goda kommunikationer och är väl integrerade med övrig bebyggelse.

Kulturhistoriska värden har i samband med bebyggelseutvecklingen varit en viktig fråga och värdefulla bebyggelsemiljöer är skyddade i den mån det har varit möjligt. Utvecklingen av bebyggelsen i dessa områden har skett varsamt. Förändringar som inte skadar värdena har tillåtits efter noga överväganden mellan olika intressen.

För att nå en långsiktigt hållbar utveckling har det på öarna runt Lidingön inte tillkommit någon ny bostadsbebyggelse förutom enstaka komplement till befintliga bostäder. Stora Fjäderholmen är betydelsefull som rekreationsområde. På Storholmsöarna utgörs bebyggelsen fortsatt av småskalig fritids- och bostadsbebyggelse. Stora Höggarn är i huvudsak naturområde och har i övrigt annan verksamhet än 2012 med fokus på besöksnäring och rekreation.

Näringsliv

Fler företag har getts möjlighet att etablera sig på ön och serviceutbudet är större än 2012. Näringslivet har en större bredd där företag inom besöksnäring och hälsa har vuxit, men branscher som juridik, ekonomi och information är fortfarande starka. Verksamheterna erbjuder god service och attraktiva besöksmål inom bland annat kultur och rekreation. Det finns en större andel mark för skrymmande verksamheter än 2012 och dessa är endast av mindre störande karaktär. Redan etablerade verksamheter inom småindustri har därigenom getts möjlighet att utvecklas samtidigt som nya verksamheter har tillkommit.

Centrumkärnan Lidingö centrum och Torsvik erbjuder ett rikt utbud av butiker, mötesplatser, kaféer och restauranger. Här finns kommunal service och ett tillskott har även skett av kontorslokaler. För de boende på Lidingö finns ett utbud av kommersiell service och upplevelser även i Norra Djurgårdsstaden och centrala Stockholm.

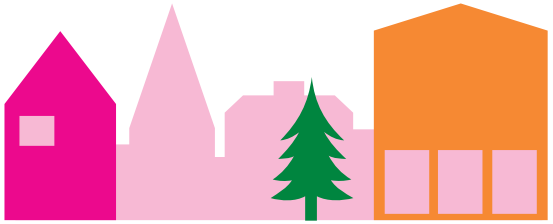
Näringslivet har även vuxit sig starkare i Dalénum. Intill brofästet i Torsvik, där buller har försvårat ny bostadsbebyggelse, finns verksamheter inriktade på besöksnäring eller andra verksamheter som inte är störande för omgivningen. Störande och mer skrymmande verksamheter är lokaliserade till Stockby verksamhetsområde som är utökat samt i bullerstörda lägen längs Södra Kungsvägen, mellan centrum och Larsberg. Det sistnämnda området inrymmer även verksamheter inriktade mot handel och service.

Efter att vägkapaciteten till Gåshaga förbättrats har området kompletterats med fler bostäder samtidigt som det fortsatt är en viktig plats för verksamheter. Bostadstillskottet har även stärkt de serviceinriktade verksamheterna inom området.

Konferensanläggningarna på ön har fått möjligheter till utveckling och kan anpassa sina verksamheter till rådande marknadsförhållanden för att behålla konkurrenskraft.

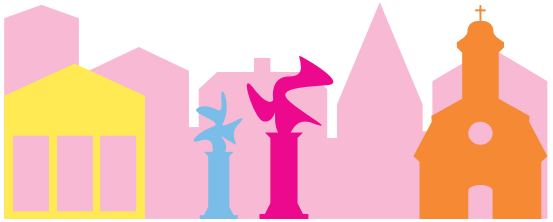
Konsekvenser

Nedan beskrivs de konsekvenser som framtidsbilden medför. En miljökonsekvensbeskrivning hör också till översiktsplanen, den finns i sin helhet på stadens webbplats och summeras i delen *Miljökonsekvenser*.



Stadsbild

Planen innebär att miljön från brofästet i Torsvik till nuvarande Lidingö centrum förändras och blir en attraktiv centrumkärna. Det blir en större skillnad mellan bebyggelsen i centrumkärnan och villabebyggelsen, samtidigt som de omgivande stadsdelarna integreras med centrumkärnan. En tunnelförläggning eller överdäckning av Södra Kungsvägen minskar barriäreffekter och bullerstörningar samt möjliggör tydliga gång- och cykelstråk som leder till centrum och Torsvik. Närliggande stadsdelar kan då integreras till en väl fungerande helhet. Stadsbilden påverkas av att bebyggelsen blir tätare och troligen högre än idag. Stadsbilden påverkas också av spårdragningen via Torsviks torg och centrum.



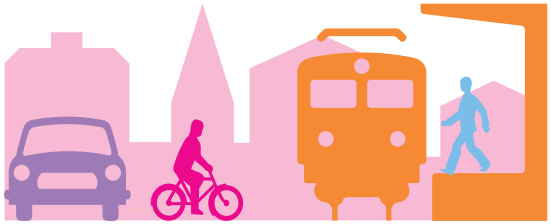
Kulturmiljö

Koncentrerad bebyggelse ger goda möjligheter att bevara både gröna och byggda kulturmiljöer, även om dessa miljöer inte kommer att vara helt opåverkade. Alla förändringar ska dock föregås av inventeringar och bedömningar för att värden och viktiga funktioner inte ska gå förlorade. Kulturmiljöerna på Lidingö, med tyngdpunkt i villastaden och dess kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse, kommer att behålla sin karaktär. Några hus kan dock ha byggts om till bostäder för flera familjer medan andra är bostäder kombinerade med verksamheter. Avstyckningar av större tomter kan också ske efter bedömning av påverkan på stadsbild och kulturhistoriska värden. Kulturmiljöer är prioriterade och fler och fler byggnader får kulturhistoriskt skydd.

Naturmiljöer

Planens bebyggelsestruktur ger goda förutsättningar att bevara naturområden och spridningsmöjligheter för växter och djur. Planen bedöms därför i stort innebära positiva konsekvenser vad gäller bevarande av naturmiljön och dess biologiska värden. Den ökande befolkningen kommer att ställa krav på skötsel av öns natur- och strandområden för att de inte ska utsättas för ökat slitage då fler människor använder naturen för rekreation.

Efter inventeringar och värderingar förädlas grönområden och de utvecklas som mötesplatser. Enstaka parkområden påverkas av bebyggelse medan andra parker rustas upp och helt nya tillkommer.



Trafik

Den ökade befolkningen, och koncentration av bebyggelsen i anslutning till befintlig bebyggelse, medför goda förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik med ökad turtäthet. Stadsstrukturen bedöms bli transporteffektiv eftersom den mesta tillkommande bebyggelsen koncentreras till den västra delen av ön, nära Lidingö centrum och Lidingöbron.

Tillgängligheten till centrala Stockholm ökar då sammankopplingen av Lidingöbanan med Spårväg City och utvecklingen av pendelbåtstrafiken sker. Lidingöbanan blir tillgänglig för fler om den dras om via centrum. Fler infartsparkeringar för cykel och bil tillkommer vid stationer och hållplatser.

Cykeln har förutsättningar att bli mer attraktiv som transportmedel med pendelstråk för cykel, åtgärder för ökad framkomlighet och säkra och väderskyddade cykelställ. Utveckling av kollektivtrafik, cykelvägnät och trafiksäkerhet ger bättre möjligheter för barn och ungdomar att ta sig till skolor och aktiviteter på egen hand.

Pendelbåtar ökar möjligheterna till tvärkommunikationer i regionen, vilket ger Lidingöbor bättre möjligheter att arbetspendla till platser som idag har lång restid med både bil och dagens kollektivtrafik.

Till år 2030 beräknas biltrafiken öka jämfört med 2012, främst beroende på att Norra länken öppnats och att befolkningen ökat. Trafikökningen sker både inom Lidingö samt på Lidingöbron. Lidingöborna bidrar också med ökad biltrafik i Stockholm och övriga regionen. Planen ger ändå goda förutsättningar för att skapa en transportsnål bebyggelsestruktur, ett attraktivt och effektivt kollektivtrafiksystem samt ett gång- och cykelvägnät av hög kvalitet.

Bostäder

Nya bostäder med ett varierat utbud skapar flyttkedjor som kan frigöra bostäder och därmed skapa möjligheter för nya invånare. Både mindre och större lägenheter kan bidra till att kategorin ”unga vuxna” ökar eftersom det skapar flyttkedjor. Nyproducerade lägenheter är dock ofta dyra för unga vilket gör att flyttkedjor är extra viktigt för denna grupp.

Bostadsutbudet kommer att vara varierat i storlekar och upplåtelseformer. Nytillskottet utgörs huvudsakligen av flerbostadshus och varianter av radhus. Det gör att behovet av park- och naturområden i närområdet får stor betydelse.

Näringsliv och service

Den ökade befolkningen ger underlag för ett större och mer varierat serviceutbud på Lidingö, med tyngdpunkt på Lidingö centrum och Torsvik. Samtidigt ökar konkurrensen från närliggande områden, inte minst Norra Djurgårdsstaden. Sammankoppling av Lidingöbanan med Spårväg City gör det enkelt att resa mellan de båda nya stadsdelarna och Lidingö får ett större utbyte av både tjänster och arbetskraft. Ett större kommersiellt utbud går hand i hand med fler mötesplatser såsom kaféer, restauranger och parker.

Fler bostäder och utveckling av näringslivet ökar möjligheterna att både bo och arbeta på Lidingö. Fler besökare ger verksamheter inom besöksnäring möjlighet att växa.

Planen innebär mer plats för verksamheter som kan påverka omgivningen med transporter med farligt gods och buller.

Befolkning

Befolkningen i Stockholmsregionen uppgick år 2010 till 2 miljoner invånare. Enligt prognoserna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2010, ökar regionens befolkning till mellan 2,3 och 2,5 miljoner invånare till år 2030.

På Lidingö har befolkningen de senaste 20 åren (1990–2010) ökat från 38 400 till 44 017 Lidingöbor. Genomförandet av översiktsplanen beräknas ge en befolkningsökning med cirka 8 000–11 000 invånare till år 2030 (befolkningsprognos 2012-05-10). Mer exakta prognoser sker i ett senare skede i samband med att detaljplaner tas fram för olika områden. Det största tillskottet kommer att ske i Lidingö centrum och Torsvik under den senare delen av planperioden. Initialt kommer befolkningsökningen att vara störst i Dalénum, där 1 000 lägenheter ska färdigställas.

Andelen personer i yrkesverksam ålder (20–65 år) ökar och ger därmed en förändrad demografi jämfört med 2012. Andelen äldre av den totala befolkningen är sannolikt lägre än 2012, även om det totala antalet kan vara högre, som följd av att den totala befolkningen har ökat.

Ekonomi

Det ekonomiska utfallet år 2030 påverkas av många faktorer. Nya bostäder i centrala lägen och satsningar på både fler arbetsplatser och kommersiell service kan antas bidra till en bättre demografisk struktur. Det råder givetvis stor osäkerhet kring den förväntade åldersfördelningen på inflyttade och antalet nyfödda. Enligt en översiktligt genomförd analys ger översiktsplanen en balans mellan framtida kostnadsökningar och förväntade ökade skatteintäkter.

Utmaningar och strategier

Lidingö stad har identifierat flera utmaningar som översiktsplanen behöver möta för att stadens utveckling ska vara långsiktigt hållbar. De olika utmaningarna berör delvis samma ämnesområden och de bör därför läsas tillsammans snarare än var för sig. Utmaningarna är formulerade utifrån de förhållanden som råder idag, den vision staden har för framtiden och den utveckling som sker i regionen och omvärlden.

Lidingös främsta utmaningar i översiktsplanen är att:

- värna och utveckla både natur och bebyggelse
- öka de hållbara transporternas andel av resandet
- stärka Lidingö som kreativ mötesplats
- planera miljösmart
- samverka med omvärlden.

Som ett första led i att möta utmaningarna har övergripande strategier formulerats för respektive utmaning. I nästa del av översiktsplanen fördjupas strategierna med mer detaljerade riktlinjer.

Värna och utveckla både natur och bebyggelse

Planera miljösmart

Öka de hållbara transporternas andel av resandet

Samverka med omvärlden

Stärka Lidingö som kreativ mötesplats

Värna och utveckla både natur och bebyggelse

Att Lidingö ska fortsätta vara en grön ö är sedan lång tid tillbaka djupt förankrat hos stadens invånare. Naturen har alltid varit en viktig fråga på Lidingö och det råder bred politisk enighet om vikten av att bevara naturvärden för kommande generationer. Stadens hälsoarbete betonar nu också vikten av att barn och vuxna har tillgång till natur i sin närhet för att kunna utvecklas och må bra. Det betyder att både små och stora naturområden och sambanden dem emellan ska värnas för såväl växter och djur som människor. Utöver att bevara natur är det också angeläget att förädla och tillgängliggöra natur- och vattenområden. På Lidingö finns stora grönområden och långa strandpartier som kan göras mer sammanhängande och inbjudande.

Lidingö är en attraktiv stad att bo i och efterfrågan på bostäder är mycket stor. Tillskott av bostäder ökar underlaget för, och därmed invånarnas tillgång till, kommunikationer, handel och service. Nya bostäder kan ge plats för fler unga vuxna och barnfamiljer på Lidingö. I en växande Stockholmsregion är det också naturligt att Lidingö tar sitt regionala ansvar och bidrar till bostadsbyggandet. Eftersom den byggbara marken på Lidingö är en mycket begränsad resurs behöver dock tillskott av bostäder främst ske genom förtätning inom eller i anslutning till redan bebyggda miljöer.

På Lidingö finns många kulturhistoriska byggnader och bebyggelsemiljöer med stort värde för invånarnas identitet, för upplevelsen av staden och som historiska dokument. Att bygga nytt i befintliga områden ställer krav på varsamhet mot de värden som redan finns. Denna varsamhet behöver grundas på inventeringar, utredningar och bedömningar av eventuella natur- och kulturvärden på platsen. Vid om- eller nybyggnad kan en väl utformad gestaltning skapa morgondagens kulturvärden. Det är därför motiverat att också ställa krav på hög arkitektonisk kvalitet och stor omsorg om landskapets karaktär.

Strategier

- Grönstrukturen, som utgörs av både större och mindre natur- och parkområden, ska bevaras och utvecklas.
- Grönstrukturens naturvärden, upplevelsevärden och sociala värden ska inventeras och sambanden mellan dem ska analyseras.
- Grönområden och stränder ska göras mer tillgängliga och ska utvecklas för såväl människor som den biologiska mångfalden.
- Ny bebyggelse ska i första hand tillkomma på redan ianspråktagen mark.
- Kulturhistoriskt värdefulla byggnader, bebyggelsemiljöer och landskap ska värnas.

Utmaningen innebär att förtäta redan bebyggda miljöer och samtidigt bevara och utveckla natur- och kulturvärden.

Öka de hållbara transporternas andel av resandet

När stadens invånare och arbetsplatser blir fler ökar antalet resor och transporter. Medan några invånare både kommer att bo och verka på Lidingö så kommer merparten att fortsätta arbetspendla till övriga delar av regionen samtidigt som en viss inpendling också sker. En stor andel av resandet sker också lokalt på Lidingö, för exempelvis handel, fritidsaktiviteter samt resor till och från skolor och förskolor.

Samtidigt som det totala resandet alltså ökar så kan bilens attraktivitet också antas öka när Norra länken öppnar för trafik 2015. Den nya trafikleden kommer att korta restiderna för bilresor mellan Lidingö och övriga regionen. Trots nya drivmedel och teknisk utveckling så kommer biltrafiken även framöver att alstra luftföroreningar, buller och trängsel. Biltrafiken kräver också mycket utrymme för vägar och parkeringsytor. Det finns därför både globala och lokala miljöskäl för att stödja alternativ till bilen.

Spårväg, buss, pendelbåt, cykel och gång är exempel på hållbara transportsätt som kan stödjas genom god planering. För att öka de hållbara transporternas andel av resandet är det nödvändigt att de av Lidingös invånare och besökare upplevs som effektiva, bekväma och trygga.

Trafikantmiljöers utformning påverkar också valet av transportsätt. Lokalisering av gång- och cykelvägar kan dra nytta av stadens natur- och kulturmiljöer. Konst och grönska kan användas för medveten gestaltning av gång- och cykelvägnät och bytespunkter. En förutsättning för att kollektivtrafiken ska kunna erbjuda täta turer är att trafikantunderlaget är tillräckligt. Nya bostäder och arbetsplatser bör därför främst lokaliseras så att de stärker och/eller skapar attraktiva kollektivtrafikstråk.

Strategier

- Staden ska verka för att kollektivtrafiken till, från och inom Lidingö blir mer effektiv, trygg och inbjudande.
- Staden ska tillsammans med SL utreda en alternativ sträckning för Lidingöbanan via Lidingö centrum med två nya stationer.
- Staden ska verka för kollektivtrafik med pendelbåtar som komplement till spår- och busstrafik.
- Nya bostäder och arbetsplatser ska lokaliseras så att de bidrar till ökat resandeunderlag för kollektivtrafiken.
- Möjligheten att utveckla huvudstråk för direkta och snabba cykelresor ska utredas.
- Det ska utredas hur det kombinerade gång- och cykelvägnätet bättre kan knyta samman viktiga mål- och bytespunkter. Nätet ska utformas med god gestaltning och öka tillgängligheten till grönområden.
- Olika trafikslag ska integreras vid strategiska bytespunkter.

Utmaningen innebär att utforma bebyggelsestruktur och vägnät för att främja gång, cykel och kollektivtrafik.

Stärka Lidingö som kreativ mötesplats

Tillfällen för människor att mötas blir fler där man kan gå, cykla eller åka kollektivt mellan bostäder, butiker, fritidsaktiviteter och arbetsplatser. På platser där bostäder, service, kultur och arbetsplatser blandas ökar kundunderlaget för handel och tjänster, och möjligheter ges för småföretagande och kreativa möten. Att sådana platser befolkas stora delar av dygnet ger trygghet och säkerhet.

På Lidingö finns idag handel och service huvudsakligen i Lidingö centrum och i några stadsdelscentrum. Lidingö centrum behöver utvecklas till en tydligare centrumkärna med större utbud och bättre kommunikationer samtidigt som lokala kundunderlag för stadsdelscentrum behöver stärkas genom tillskott av bostäder. För utvecklingen av Lidingö som en kreativ plats är verksamheter inom utbildning, kultur och rekreation viktiga.

När människor i olika åldrar och med olika inkomst, ursprung och intressen kan finna sitt boende i samma område skapas förutsättningar för fler att trivas och må bra. Det bör därför finnas ett brett utbud av olika bostadstyper, storlekar och upplåtelseformer (ägande-, bostads- och hyresrätter) i stadens olika delar.

Natur i anslutning till bostäder är en resurs med positiv påverkan på både de boendes hälsa och gemenskapen inom kvarteret. Bostadsnära natur som dessutom är tillgänglig och inbjudande ger mötesplatser för invånare i alla åldrar.

Strategier

- I Lidingö centrum, Torsvik och utpekade stadsdelscentrum ska bostäder, arbetsplatser, handel och service integreras tillsammans med mötesplatser för kultur, ungdomsverksamheter och idrott.
- Tillskott av nya bostäder ska bidra till ett brett utbud av olika bostadstyper, storlekar och upplåtelseformer.
- Strategiskt viktiga stadsdelscentrum, enligt plankartan *Lidingö 2030*, ska förtätas med bostäder.
- Lidingö centrum och Torsvik ska utvecklas till en tydlig centrumkärna.
- Mark ska reserveras för näringslivets behov.
- Vid planering av bostäder ska tillgång till bostadsnära natur och parker säkras.
- På Lidingö ska alla ges möjlighet till fritids-, friluftslivs- och kulturupplevelser. Mark ska reserveras för detta och god tillgänglighet ska säkerställas.

Utmaningen innebär att anpassa bebyggelsestruktur och kommunikationer för en fungerande blandning av bostäder, arbetsplatser och service.

Planera miljösmart

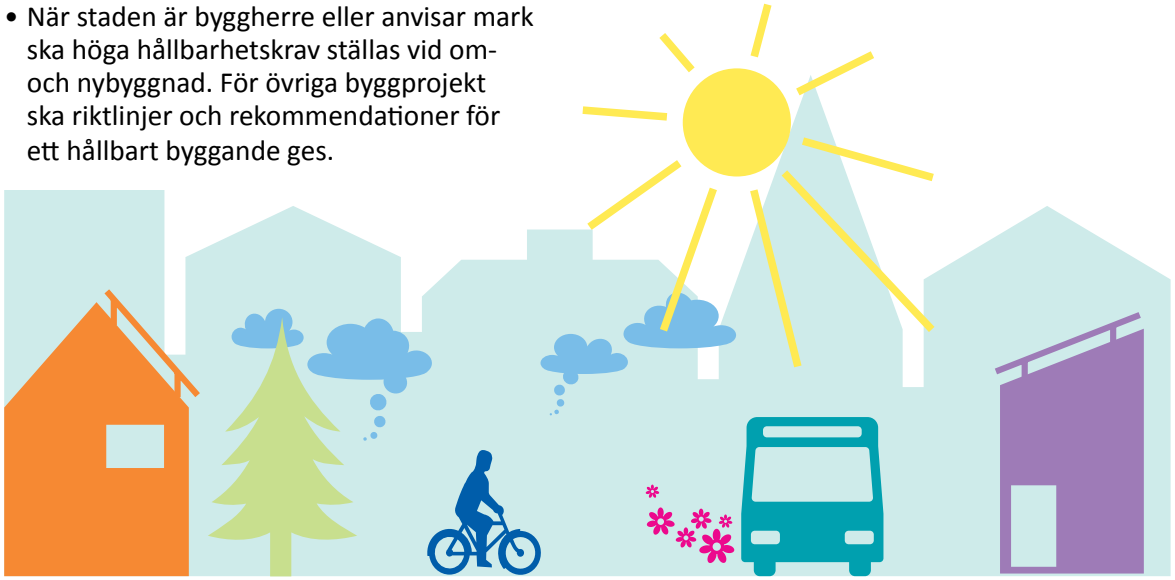
Genom effektiv markanvändning och en ändamålsenlig bebyggelsestruktur kan staden hushålla med mark och värdefull natur. Förtätning inom befintlig bebyggelse och blandning av bostäder och service är vägar för att nå detta. För att byggandet ska ge så liten negativ miljöpåverkan som möjligt bör den byggda miljön vara energieffektiv, långsiktig och utföras i miljömässigt hållbara material som kan återvinnas eller återbrukas. Ytterligare bebyggelse genererar mer avloppsvatten, genom både ökad befolkning och fler hårdgjorda ytor, vilket ställer krav på miljöeffektiv vattenrening samtidigt som möjligheter till energiutvinning ges.

Lidingöborna ska enkelt kunna göra miljökloka val i sin vardag och ha goda förutsättningar för en hållbar livsstil. När exempelvis promenader, cykling och kollektivtrafik ersätter bilresor minskar både total energiförbrukning och miljöpåverkan. Lokalisering av bostäder och service till kollektivtrafiknära lägen samt trygga gång- och cykelvägnät som knyter samman viktiga målpunkter är viktiga planeringsinstrument för att underlätta sådana val. Lidingöborna bör också kunna välja mellan olika förnybara drivmedel och energieffektiva metoder för uppvärmning av bostäder. Genom smarta lösningar kan exempelvis energi i avloppsvatten och hushållsavfall utvinnas för uppvärmning eller som drivmedel.

Pågående klimatförändring kan medföra varmare klimat, ökade nederbördsmängder och höjda havsnivåer. Risken för värmeböljor, översvämning och skred ökar, vilket ställer ökade krav på stadens planering. Infrastruktur och samhällsviktiga anläggningar måste fungera även under stora påfrestningar. Grönstrukturen fyller här viktiga funktioner för klimatutjämning och rening av dagvatten.

Strategier

- Bostäder och service ska i första hand lokalisers till redan ianspråktagen mark i kollektivtrafiknära lägen.
- När staden är byggherre eller anvisar mark ska höga hållbarhetskrav ställas vid om- och nybyggnad. För övriga byggprojekt ska riktlinjer och rekommendationer för ett hållbart byggande ges.
- Lidingö centrum och Torsvik ska utvecklas till en stadsdel med tydlig miljöprofil.
- Dag- och spillvatten ska renas för att vattenkvaliteten i Lidingös sjöar och omgivande vatten ska kunna förbättras.
- Resurser i avfall ska tillvaratas genom källsortering, återvinning och återbruk.
- Bebyggelse, infrastruktur och samhällsviktiga anläggningar ska lokaliseras och utformas med hänsyn till ökad risk för skred och översvämningar.



Utmaningen innebär att utveckla Lidingö för en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och naturresurser samt med hänsyn till ett förändrat klimat.

Samverka med omvärlden

Lidingö stad består av skärgårdsöar som är mycket centralt belägna i en växande storstadsregion. Det ger unika förutsättningar för utveckling. Staden är ur flera aspekter redan en väl integrerad del av Stockholmsregionen. Lidingö tillför regionen värdefull natur, kulturvärden och attraktiva boendemiljöer samtidigt som Lidingöborna är beroende av regionens utbud av kommunikationer, arbetsmarknad och service.

Kommunikationer och miljöfrågor som vatten- och luftkvalitet är av sådan karaktär att samverkan över kommungränser är nödvändig för att önskade resultat ska kunna nås. Öppenhet och samverkan krävs också för fortsatt regional tillväxt och för förverkligandet av Stockholmsregionens vision om att vara Europas mest attraktiva storstadsregion. På den internationella nivån erbjuder EU möjligheter till kunskapsutbyte mellan europeiska städer inom en rad olika ämnesområden. Genom aktiv medverkan i EU-projekt kan staden byta erfarenheter med andra städer som har liknande mål eller förutsättningar som Lidingö.

Med Norra Djurgårdsstaden och förlängningen av Spårväg City kommer Stockholm och Lidingö närmare varandra. Tillsammans med en utveckling i Torsvik och Lidingö centrum öppnas nya möjligheter för samordning av kommunikationer, service och aktiviteter i bebyggelsen runt Lilla Värtan.

När regionen knyts ihop allt mer med växande befolkning och förbättrade kommunikationer öppnar sig nya samarbetsmöjligheter. I en tätare Stockholmsregion motiverar ökad valfrihet och rörlighet att verksamheter som tidigare planerats ur ett kommunalt perspektiv nu ses i större sammanhang.

Strategier

- Staden ska samverka med grannkommuner och regionala organ kring gemensamma angelägenheter som miljöfrågor och utveckling av kollektivtrafiken på land och vatten.
- Staden ska förstärka pågående kunskapsutbyte och samarbetsprojekt med andra europeiska städer, bland annat inom hälsa och stadsplanering.
- Lidingö centrum och Torsvik ska utvecklas i samspel med Stockholms nya stadsdel, Norra Djurgårdsstaden.
- Staden ska samarbeta med grannkommuner kring planering av fritidsaktiviteter, utbildning och omsorg.

Utmaningen innebär att utveckla staden med hänsyn till både regionala behov och lokala värden.

Riktlinjer

Denna del av översiktsplanen anger riktlinjer och åtgärder för Lidingös utveckling. Inledningsvis pekas 16 områden ut där förändringar föreslås. Därefter följer riktlinjer ämnesvis, dessa avser hela staden såvida inte annat framgår. Delen avslutas med hur staden avser att tillgodose riksintressen och följa miljökvalitetsnormer.

Plankartan *Lidingö 2030* anger huvudsaklig användning för Lidingös mark- och vattenområden. Den visas på nästa uppslag och finns också i större skala, bifogad på insidan av översiktsplanens omslag. Funktioner som till exempel skolor, bollplaner och enstaka lokaler för service är inslag som normalt förekommer inom bostadsområden, sådana visas därför inte på kartan.

Genomförande

Planperioden sträcker sig till år 2030. Översiktsplanen redovisar inte utbyggnadsordning men bedöms i huvudsak kunna genomföras tidigast under den senare hälften av planperioden, detta eftersom genomförandet behöver föregås av dialog med andra kommuner och regionala aktörer, fördjupade analyser och utredningar samt detaljplanering.

Översiktsplanen ska tillsammans med Lidingö stads övriga policy- och strategidokument vara vägledande för stadens fysiska planering, exempelvis *Lidingös miljöprogram* där lokala miljömål är formulerade. För genomförandet av översiktsplanen behöver staden fortlöpande uppdatera relevanta strategidokument samt ta fram nya.

Särskilt angelägna att ta fram är följande kompletterande strategidokument, översiktsplanen ger riktlinjer för dessa under respektive ämne i denna del:

- En grönplan som inkluderar strandområden.
- En blåplan för kustvatten, sjöar och vattendrag.
- En trafikplan för alla förekommande trafikslag.
- En strategi för skydd av kulturmiljöer.
- Riktlinjer för bostadsförsörjningen.

Efter antagandet av översiktsplanen ska kommunfullmäktige varje mandatperiod ta ställning till om planen fortfarande är aktuell. Som en del av Lidingö stads budgetarbete görs också årligen en prioritering av översiktsplanens riktlinjer och åtgärder för respektive förvaltnings verksamhetsområde.

Utvecklingsområden

På följande sidor beskrivs områden där förändringar föreslås ske på olika sätt och i olika omfattning. Med *utveckling* menas inte alltid ny bebyggelse, utan det kan exempelvis handla om att gröna värden ska tillföras ett område eller att befintlig bebyggelse ska ges ändrad användning.

Områdena är identifierade dels utifrån lokala behov, dels för att stödja en hållbar samhällsutveckling med bland annat förbättrad kollektivtrafik och service för invånarna.
För respektive område beskrivs bakgrund, föreslagen utveckling samt kända konflikter som behöver uppmärksammas i den fortsatta planeringen.

Översiktsplanen är kommunövergripande och strategisk till sin karaktär. *Observera att geografiska avgränsningar endast kan anges ungefärligt på denna översiktliga nivå.* Exakt lokalisering avgörs genom detaljplanering. All föreslagen utveckling behöver också föregås av mer djupgående analyser och utredningar.

Utvecklingsområden

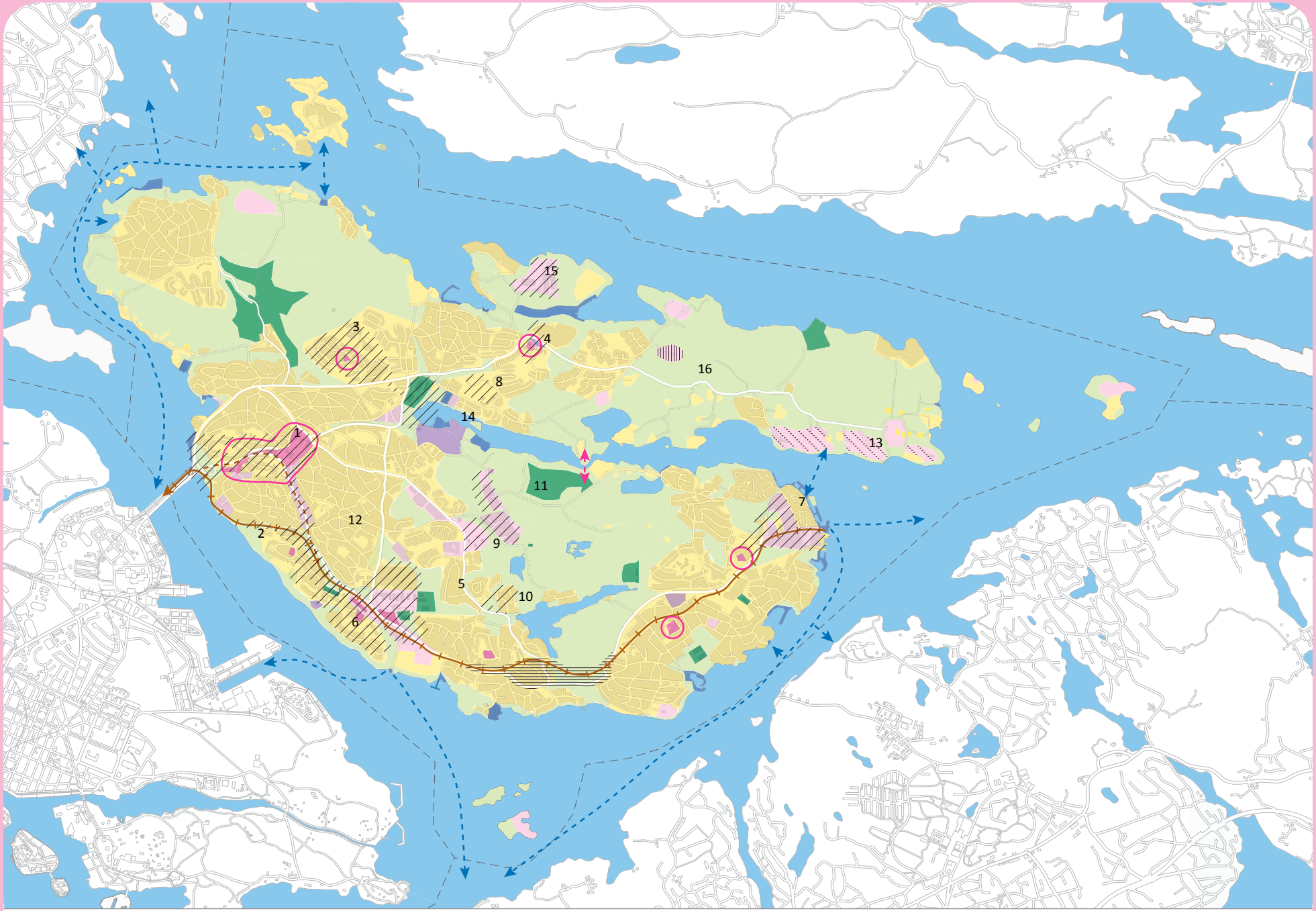
1. Lidingö centrum och Torsvik
2. Spårområdet Torsvik–Baggeby
3. Näset
4. Centrala Rudboda
5. Högsätra
6. Baggeby, Bodal och Larsberg
7. Gåshaga och Käppala
8. Björnbo
9. Missionsskolan
10. Norra Skärsätra
11. Verksamhetsområde Stockby
12. Stråket Lidingö centrum–Larsberg
13. Elfvikslandet
14. Inre Kyrkviken
15. Bosön
16. Södergarn

Utvecklad markanvändning 2030

- Utvecklingsområde
- Utveckling besöksnäring och rekreation
- Återställande till grönområde
- Utredningsområde trafik
- Utredningsområde Lidingöbanan
- Båtförbindelse
- Broförbindelse för gång- och cykeltrafik
- Centrumkärna
- Strategiskt viktigt stadsdelscentrum

Pågående markanvändning

- Vatten
- Vattenanknuten verksamhet
- Centrum/service
- Verksamhet/kontor
- Bostad, inklusive park, skola och andra bostadskomplement
- Idrott/rekreation
- Natur/park/grönområde
- Kyrka/begravningsplats
- Huvudväg/större lokalväg
- Lidingöbanan



Lidingö 2030

Plankartan finns i större skala, bifogad till översiktsplanen

0 500 1000m N

Skala 1:60 000

1. Lidingö centrum och Torsvik

Bakgrund

- Det finns behov av att Lidingö centrum utvecklas till en tydligare centrumkärna som kan erbjuda ett större utbud av kommersiell service och bättre kommunikationer. Det behövs även centrala, attraktiva mötesplatser. Lidingöbanan, som försörjer en stor andel av invånarna med kollektivtrafik, trafikerar inte centrum.

- Hela regionen är i behov av fler bostäder. Behovet är störst i centrala lägen med god kollektivtrafikförsörjning.

- Omvärldsförändringar såsom utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden i Stockholm innebär utmaningar, men även nya möjligheter för Lidingö.

- Området kring brofästet och infartsleden i Torsvik är kraftigt påverkat av buller och infartsleden utgör en barriär vid Torsviks torg. Hela utvecklingsområdet är dåligt integrerat med intilliggande områden på grund av att vägnätet utgör barriärer.

Förslag till utveckling

- Nya mötesplatser tillkommer genom parker, torg och publika kommersiella verksamheter. Handelsutbudet ökar och exempelvis butiker och kaféer placeras i de mest centrala stråken i gatuplan medan bostäder eller kontor förläggs i de övre planen.

- Ett stort bostadstillskott sker, främst med flerbostadshus, för att ge serviceunderlag och underlag för utvecklad kollektivtrafik. Behovet av skolor, trygghetsboenden och annan offentlig service integreras med övrig bebyggelse.

- Området kompletteras med ett stadsmässigt och varierat utbud av i första hand bostäder med olika upplåtelseformer men också lokaler för handel och verksamheter. Strukturen blir tätare för en effektiv markanvändning och för att kunna skapa tydliga stråk och platser där service koncentreras.

- Bebyggelseutvecklingen ska leda till en stadsbyggnadsmässig läkning både inom stadsdelen och med omgivande stadsdelar. Södra Kungsvägen däckas över helt eller delvis, alternativt förläggs i tunnel, vilket också ger vinster i form av minskat buller. Integrationen med andra stadsdelar ökar även genom att tydliga gång- och cykelstråk utvecklas som knyts samman med övriga områden.

- Grönytor är ett viktigt inslag i bebyggelsestrukturen. Torsviksparken har stor betydelse som närpark i området och ska bevaras.

- Det finns behov av fler parkeringsplatser. Behovet styrs bland annat av hur mycket kollektivtrafiken utvecklas. Nya parkeringsplatser ska i första hand anläggas under mark.

- I den fortsatta planeringen av området ska trafiklösningen intill brofästet utredas. Det behöver även utredas om Gamla Lidingöbron ska renoveras alternativt ersättas med ny bro, vilket kommer att påverka områdets utformning.

- Staden ska tillsammans med SL utreda en alternativ sträckning för Lidingöbanan via Lidingö centrum med två nya stationer.

- Ett tydligt gång- och cykelstråk utvecklas från Ropsten, via Lidingö centrum och vidare mot Elfvik. Framkomligheten för cyklister förbättras, trygga cykelparkeringar byggs och attraktiva cykelstråk leder vidare mot både norra och södra delen av ön.

- Det bullerstörda läget intill brofästet i Torsvik utvecklas för verksamheter inriktade på exempelvis besöksnäring. I den mån det går med hänsyn till bullervärden byggs

bostäder tillsammans med verksamheter. Möjligheten att anlägga marina eller annan vattenanknuten verksamhet bör utredas. Även möjligheten till en ny badplats söder om brofästet bör utredas om Lidingöbanan får en ny sträckning, men under förutsättning att vattenkvaliteten i Lilla Värtan förbättras.

- Vid planering av området ska påverkan på Kyrkvikens vattenkvalitet särskilt beaktas, liksom påverkan på kustvattnet.

Att uppmärksamma/möjliga konflikter

- Lidingöbron som riksintresse ska beaktas vid områdets utveckling.

- Vid fortsatt planering av området ska kulturhistoriska värden särskilt beaktas.

- Södra Kungsvägen är transportled för farligt gods vilket ska beaktas vid planering av nya bostäder och då leden förläggs i tunnel eller överdäckas.

- Bensinstationen i Torsvik behöver omlokaliseras för att inte utgöra risk för människors hälsa och säkerhet.

- En förutsättning för att dra Lidingöbanan via centrum är att dragningen längs Södra Kungsvägen kan kombineras med gång-, cykel- och biltrafik på ett väl fungerande sätt.

- Den tätare bebyggelsestrukturens eventuella påverkan på luftkvaliteten behöver särskilt uppmärksammas. Förtätning kan även innebära en konflikt i att mer infrastruktur behövs samtidigt som utrymmet för infrastruktur minskar.

2. Spårområdet Torsvik–Baggeby

Bakgrund

- Staden ska tillsammans med SL utreda en alternativ sträckning för Lidingöbanan via Lidingö centrum. Om banan får en ny sträckning kan befintlig bana mellan Torsvik och Baggeby komma att avvecklas.

Förslag till utveckling

- Spår- och stationsområden i Torsvik och Baggeby utreds för lämplig användning om Lidingöbanan ges en ny dragning. Möjligheten att använda området för rekreation och eventuell bebyggelse ska utredas. Framkomlighet för gång- och cykeltrafik utmed stranden ska behållas.

- Baggeby station ges ett nytt läge närmare Södra Kungsvägen om Lidingöbanan dras om.

Att uppmärksamma/möjliga konflikter

- Angränsande nyckelbiotop ska särskilt uppmärksammas.

- Stockholms hamn med anslutande farled är av riksintresse. Buller och andra störningar ska beaktas vid planering av ny bebyggelse.

3. Näset

Bakgrund

- Området är i behov av förnyelse för bredare bostadsutbud och en generell upprustning av utemiljöer.

- Näset har breda gator enligt 1960-talets ideal med stort fokus på bilismen. Området har flera ytkrävande parkeringar som kan upplevas som otrygga barriärer samtidigt som det finns behov av fler parkeringsplatser.

- Området behöver tillskott av bostäder för att befintlig service ska kunna behållas och utvecklas samt för att skapa förutsättningar för förbättrad kollektivtrafik.

- Befintlig kraftledning mellan Danderyd och Koltorp är planerad att avvecklas. När den tas bort ges nya förutsättningar för användning av marken.

Förslag till utveckling

- Området har potential att både förtätas och kompletteras med fler bostäder. Tillskottet utgörs av flerbostadshus och till viss del radhus. Verksamhetslokaler i perifera lägen kan omvandlas till bostäder.

- Förtätningen ska ske på ett sådant sätt att området fortsatt präglas av gröna kilar som omgärdar och letar sig in i kvarteren. Ny bebyggelse ska lokaliseras inom gångavstånd till service och hållplats.

- Där det är möjligt överbyggs parkeringsytor med bostäder samtidigt som nya markeffektiva parkeringsplatser tillkommer.

- Service koncentreras till Näsets centrum. Centrumet förtätas till viss del med nya bostäder genom exempelvis påbyggnader.

- Området integreras mer med angränsande områden genom bostadstillskott och utvecklade gång- och cykelstråk.

Att uppmärksamma/möjliga konflikter

- Vid fortsatt planering av området ska kulturhistoriska värden särskilt beaktas. Likaså ska naturområdenas rekreativa och biologiska värden särskilt uppmärksammas, exempelvis nyckelbiotoper och Karins mosse.

4. Centrala Rudboda

Bakgrund

- Någon exploatering i området har i stort sett inte skett sedan det tillkom på 1970-talet och det är i behov av förnyelse för ökad trygghet, bredare bostadsutbud och upprustning av utemiljöer.

- Befintlig närservice har stor betydelse för området men behöver ett större kundunderlag för att den ska kunna behållas och utvecklas. Bostadsutbudet bör bli mer varierat.

- Området är i behov av tätare busstrafik till Lidingö centrum och Ropsten.

- Rudboda kyrka är tagen ur bruk och fastigheten behöver ny användning.

- Rudboda har dålig vattenkontakt trots närheten till vattenområden.

Förslag till utveckling

- Rudboda kompletteras med fler bostäder för att service och kollektivtrafik ska få större kundunderlag och därmed kunna erbjuda boende och besökare bättre service. Bostadstillskottet utgörs av både markbostäder och flerbostadshus.

- Ny bebyggelse lokaliseras på gångavstånd till kollektivtrafikens hållplatser så att starka kollektivtrafikstråk kan skapas. Det innebär att nybyggandet behöver ske på ett markeffektivt sätt.

- Området ges ökad vattenkontakt genom tydliga och tillgängliga gångstråk mot Grönstaviken.

Att uppmärksamma/möjliga konflikter

- Vid fortsatt planering av området ska kulturhistoriska värden särskilt beaktas.

5. Högsätra

Bakgrund

- Området är i behov av förnyelse för ökad trygghet, bredare bostadsutbud och upprustning av utemiljöer.

- Områdets strategiska läge med tillgång till flera kommunikationsmedel (spårväg, buss, cykel, båt, bil) ger området potential att utvecklas.

- Entrén till området är otydlig och domineras av stora parkeringsytor.

- Lidingö sjukhem är under avveckling och behöver få en annan användning.

- Södra Kungsvägen, Lidingöbanan och den kommande spårvagnsdepån vid Dalénum utgör stora barriärer. Det gör att Högsätra är dåligt integrerat med angränsande områden.

Förslag till utveckling

- Högsätra kompletteras med fler bostäder, verksamheter och handel för att skapa ett attraktivt område för boende, besökare och näringsliv.

- Förtätning sker på parkeringsytorna vid områdets entré samtidigt som parkeringsbehovet tillgodoses. Fler bostäder kan tillkomma i områdets ytterkanter för att ge ett

mer blandat bostadsutbud. Den nya bebyggelsen lokaliseras så att så många hushåll som möjligt får nära till kollektivtrafik.

- Tillgängligheten till Larsberg och Dalénum, inklusive strandområdet med pendelbåt och strandpromenad, ska öka för gång- och cykeltrafikanter. Stor omsorg ska därför läggas på utformningen av Södra Kungsvä-

gen och Lidingöbanans trafikrum. I samband med det ska möjligheten till passager för gång- och cykeltrafik utredas.

- För att länka samman Högsätra och Bergsätravägen ska möjligheten till ny bebyggelse och vägförbindelse utredas.

Att uppmärksamma/möjliga konflikter

- Transporter med farligt gods går på två sidor om området, Södra Kungsvägen och Läroverksvägen, vilket måste beaktas vid planering av området.

- Vid fortsatt planering av området ska kulturhistoriska värden beaktas. Det gäller främst planering och utformning av skivhusen och de lägre lamellhusen.

- Inför fortsatt planering ska grönstrukturens betydelse särskilt uppmärksammas.

6. Baggeby, Bodal och Larsberg

Bakgrund

- Områdena är i behov av förnyelse för bredare bostadsutbud och upprustning av utemiljöer.

- Mycket lite har skett i områdena sedan deras tillkomst. De är i behov av en allmän översyn kring tillgänglighet, trygghet och buller från Lidingöbanan.

- I områdena finns lågt nyttjad infrastruktur, till exempel vägar som har bebyggelse på bara en sida, och glapp i bebyggelsen mellan områdena.

- Lidingöbanans stationer ligger avskilt och kan upplevas som otrygga platser.

Förslag till utveckling

- I alla tre områdena finns möjlighet till förtätningar som ska syfta till att öka trygg-heten och länka samman områdena med varandra.

- Larsberg bör länkas samman med Dalénum.

- Stationerna och dess närområden rustas upp och utformas med omsorg. Där så är möjligt med hänsyn till buller sker kom-pletteringar med bostäder för att öka trygg-heten och ge ökat reseunderlag för Lidingö-banan.

- Om Lidingöbanan dras via centrum ges Baggeby station ett nytt läge längs Södra Kungsvägen. Det tidigare spårområdet i Baggeby förtätas med bostäder och området kan länkas samman med Herserud.

- Förtätningen ska ske på ett sådant sätt att området fortsatt präglas av gröna kilar, som omgärdar och letar sig in i kvarteren.

- Baggeby och Bodal ska planeras i samverkan med den utveckling av verksamheter som föreslås i stråket Lidingö centrum–Larsberg.

- Användningen av Baggeby Gård-området ska utredas.

Att uppmärksamma/möjliga konflikter

- Vid fortsatt planering av området ska kulturhistoriska värden särskilt beaktas. Likaså ska naturområdenas rekreativa och biologiska värden särskilt uppmärksammas.

- Området är påverkat av buller från Lidingöbanan. Turtätheten kommer att öka samtidigt som upprustningen av banan beräknas ge lägre bullervärden.

- Vid planering av stationsområdena ska områden som riskerar att översvämmas vid kraftig nederbörd (så kallade instängda områden) särskilt uppmärksammas.

- Stockholms hamn med anslutande farled är av riksintresse. Buller och andra störningar ska beaktas vid planering av ny bebyggelse.

7. Gåshaga och Käppala

Bakgrund

- Avståndet till Lidingö centrum gör att det är av stor betydelse att närservice finns i området. Det är därför viktigt att service intill Käppala station får möjlighet att utvecklas.

- Gåshaga är dåligt integrerat med angränsande bostadsområden.

- Den del som ligger inom triangeln Gåshagaleden, Värdshusvägen och Södra Kungsvägen kan nyttjas mer effektivt. Det kan även upplevas otryggt kvällar och helger då där bara finns verksamheter och skola.

- Käppalaverket behöver utöka sin verksamhet, inom den egna fastigheten, samtidigt som verksamheten och transporter till verket kräver skyddsavstånd till omgivande bebyggelse.

- Flera andra verksamheter i området står inför förändringar.

- Under sommarhalvåret finns det behov av långtidsparkering för resenärer med skärgårdsbåtarna.

Förslag till utveckling

- Området kompletteras med olika typer av bostäder för att ge förutsättningar för ökad integration och förbättrad service i närområdet. I Gåshaga sker kompletteringen öster om Käppalaverket på tidigare verksamhetstomter och i väster, längs Gåshagaleden. Även övriga bostadstillskott som kan stärka Käppala centrum ska främjas.

- Kompletteringen längs Gåshagaleden ska leda till att Gåshaga länkas samman med bebyggelsen på Holavedsvägen. Befintlig bebyggelse på Gåshagahöjden ska regleras genom detaljplan. I övrigt ska skogsområdet på Gåshagahöjden bevaras.

- Innan fler bostäder eller trafikalstrande verksamheter kan tillkomma i större omfattning behöver vägkapaciteten mellan Skärsätra och Gåshagaleden förbättras.

- Det är av betydelse för näringslivet att verksamheter ges plats i området och får möjlighetet att utvecklas. Den centrala delen av området, mellan Gåshagaleden, Värdshusvägen och Södra Kungsvägen, ges en effektivare markanvändning för verksamheter.

- Käppalaverkets framtida behov ska beaktas. För att minska riskerna med transporter av farligt gods planeras en ny infart till verket från Gåshagaleden.

- Vid planering av området ska behovet av parkeringsplatser beaktas, i första hand i närheten av Gåshaga brygga. Möjligheten att använda området för båtuppställning öster om Käppalaverket som bilparkering för båtresenärer under sommarhalvåret bör utredas.

- Lidingöbanans station behålls i ett läge nära Gåshaga brygga för att tåg- och båttrafik fortsatt ska vara väl integrerade med varandra.

- Det ska utredas om Gåshaga brygga ska utformas så att den kan angöras sjövägen med bilfärja och landvägen med lastfordon. Detta för att möjliggöra samhällsviktiga transporter med lastfordon till och från fastlandet i situationer då biltrafik över Lidingöbron inte är möjlig.

- Möjligheten till en förbindelse för gång- och cykeltrafik mellan norra och södra Lidingö ska utredas. Utvecklingen av Gåshaga ska inte förhindra en förbindelse mellan Gåshaga och Elfvik.

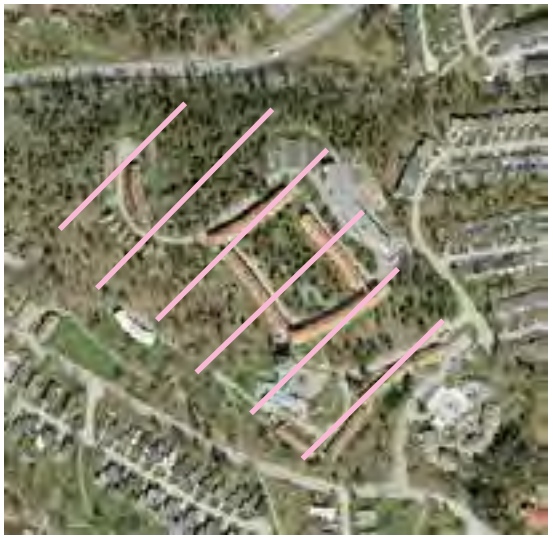
Att uppmärksamma/möjliga konflikter

- Området berörs av riksintresse för kulturmiljövård genom inloppet till Stockholm.

- Ökad båtpendling ökar behovet av parkeringsplatser i anslutning till Gåshaga brygga där marktillgången är begränsad och markens attraktivitet för bostadsanvändning stor.

- Inför den fortsatta planeringen ska grönstrukturens betydelse särskilt uppmärksammas.

- Inom området finns flera verksamheter som hanterar kemikalier. Det innebär att även transporter med farligt gods går genom området vilket behöver beaktas.



8. Björnbo

Bakgrund

- Området har potential att kompletteras med bebyggelse. Det finns ett behov av fler trygghetsboenden inom staden.

Förslag till utveckling

- Området kompletteras med flerbostadshus och eventuellt radhus.

- Området ges förutsättningar att utöka den befintliga verksamheten.

Att uppmärksamma/möjliga konflikter

- Inför fortsatt planering ska naturområdenas biologiska och rekreativa värden, liksom bebyggelsens kulturvärden, särskilt uppmärksammas.

9. Missionsskolan

Bakgrund

- Området ligger i ett kollektivtrafiknära läge men har en låg exploateringsgrad.

- I närområdet finns behov av skola och förskola.

Förslag till utveckling

- Området ges möjlighet att utveckla befintlig verksamhet med undervisning, konferensverksamhet och fler studentbostäder.

- Den norra delen av området utvecklas med markbostäder.

- Inom området ska äldreboende, skola och idrottshall inrymmas. Utvecklingen ska heller inte utgöra hinder för ridskolans verksamhet.

Att uppmärksamma/möjliga konflikter

- Vid planering av området ska områdets kulturvärden, biologiska och rekreativa värden särskilt uppmärksammas.

- Områdets närhet till verksamhetsområde Stockby innebär att området kan påverkas av tunga transporter och transporter med farligt gods.

10. Norra Skärsätra

Bakgrund

- Efterfrågan på småhus är stor på Lidingö.
- Området ligger längs kollektivtrafiksträckning och befintlig infrastruktur i området nyttjas inte fullt ut.
- Befintlig bebyggelse är inte planlagd.

Förslag till utveckling

- Området ska detaljplaneläggas. Redan uppförd bebyggelse ska regleras av planen och möjlighet till komplettering med fler markbostäder ska utredas.
- Det alkärr som finns i områdets mitt ska bevaras.

Att uppmärksamma/möjliga konflikter

- Vid planering av området behöver bebyggelsens eventuella negativa påverkan på Kottlasjöns vattenkvalitet minimeras.
- Fortsatt planering ska särskilt uppmärksamma naturområdenas kulturhistoriska, rekreativa och biologiska värden.

11. Verksamhetsområde Stockby

Bakgrund

- Det är av stor betydelse att serviceinriktade verksamheter finns lokalt. Detta är särskilt viktigt på Lidingö eftersom kommunikationerna till grannkommuner är begränsade. Det finns även en efterfrågan på mark för ytkrävande och störande verksamheter.

- Gällande detaljplaner inom Stockby verksamhetsområde rymmer varken utveckling av befintliga verksamheter eller etablering av nya.

Förslag till utveckling

- Området utökas västerut och mot Koltorps kraftstation i norr. Det ger plats för nya etableringar och möjligheter för befintliga verksamheter att växa. Området söder om Ekholmsnäsvägen, Koltorps gärde, bevaras som grönområde.

Att uppmärksamma/möjliga konflikter

- Vid planering av området behöver den eventuella påverkan på närliggande bostäder, naturreservatet samt Stockbysjöns, Kottlasjöns och Kyrkvikens vattenkvalitet särskilt beaktas.

- Inför fortsatt planering ska naturområdenas biologiska värden särskilt uppmärksammas.

12. Stråket Lidingö centrum–Larsberg

Bakgrund

- Stråket har ett ineffektivt markutnyttjande, är bullerstört och har en tydlig karaktär av trafikrum, även för gång- och cykeltrafikanter. Trafiksäkerheten är låg på vissa sträckor på grund av många utfarter.

- Grönområdet mellan Lidingöbanan och Södra Kungsvägen har lågt rekreationsvärde då det är otillgängligt och bullerstört.

- Området påverkas om Lidingöbanan får en ny sträckning via centrum, bland annat genom att Baggeby station då behöver flyttas något österut.

Förslag till utveckling

- Stråket har god tillgänglighet med både kollektivtrafik och bil samt ett bra marknadsföringsläge. Det förbättras ytterligare om Lidingöbanan dras via centrum och Baggeby station flyttas österut. Impedimentsmarken mellan Lidingöbanan och Södra Kungsvägen utvecklas för verksamheter såsom kontor, service, handel och mindre störande verksamheter. Vidare utredningar får visa på behovet av att flytta väg och spår för att uppnå en effektiv mark användning.

- Sträckan mellan Lejonvägen och Mosstorpsvägen ges en effektivare markanvändning. Bebyggelsen utformas så att den fungerar som bullerdämpare för bakomliggande bostäder och gaturummet ges en gestaltning som bidrar till en mer trivsam miljö, främst för gång- och cykeltrafikanter.

Att uppmärksamma/möjliga konflikter

- Vid utveckling av området ska behov av att bredda Södra Kungsvägen utredas.

- Inför fortsatt planering ska naturområdets eventuella biologiska värden utredas.

- Vid planering av stationsområdena ska områden som riskerar att översvämmas vid kraftig nederbörd (så kallade instängda områden) särskilt uppmärksammas.

- Södra Kungsvägen är transportled för farligt gods vilket måste beaktas.

- Bensinstationen i korsningen Bodalsvägen-Södra Kungsvägen kan behöva omlokaliseras.

- En omdragning av Lidingöbanan innebär att spårvägens sträckning mellan centrum och Baggeby måste ske på ett sådant sätt att bil,- gång- och cykeltrafik kan fungera på ett trafiksäkert och tilltalande sätt längs Södra Kungsvägen.

13. Elfvikslandet

Bakgrund

- Området är en av Lidingös största tillgångar för rekreation men kan bli mer känt i regionen.

- Området är försörjt med kollektivtrafik men turtätheten är för gles för att vara konkurrenskraftig i förhållande till bilen.

- Det finns behov av fler parkeringsplatser, bättre tillgänglighet inom området, information och annan service för besökare till naturreservatet.

Förslag till utveckling

- Elfvikslandet ska bevaras som attraktiv målpunkt för rekreation och friluftsliv.

- Konferensanläggningarna är betydelsefulla för besökare från hela regionen. De kommersiella verksamheterna i kombination med naturområdet kan bidra till att göra området mer publikt. De ges därför möjlighet att utveckla sina verksamheter utifrån de förutsättningar som natur- och kulturvärdena ger.

- Möjligheten till en eventuell förbindelse för gång- och cykeltrafik mellan norra och södra Lidingö ska utredas. Utvecklingen av området ska därför inte förhindra en förbindelse mellan Elfvik och Gåshaga.

- Ett tydligt gång- och cykelstråk, med början i Ropsten och vidare genom Lidingö centrum, utvecklas längs med Kyrkvikens norra strand ut till Elfviks udde.

Att uppmärksamma/möjliga konflikter

- Området berörs av riksintresse för kulturmiljövård genom inloppet till Stockholm.

- Bevarandet av området som besöksmål ska ske med stort beaktande av natur- och kulturvärden.

14. Inre Kyrkviken

Bakgrund

- Kyrkvikens vatten tar emot dagvatten från två stora avrinningsområden på ön, bland annat från parkeringsytor i Lidingö centrum. Idag rinner dagvattnet ut orenat i Kyrkviken, vilket även påverkar Östersjöns vattenkvalitet negativt. Det finns därför ett stort behov av att få till stånd rening av dagvattnet.

- Det finns behov av att se över områdets infart och entréområde samt de olika funktioner som finns i området. Även det omgivande parklandskapets utformning och promenadstråk är i behov av att ses över.

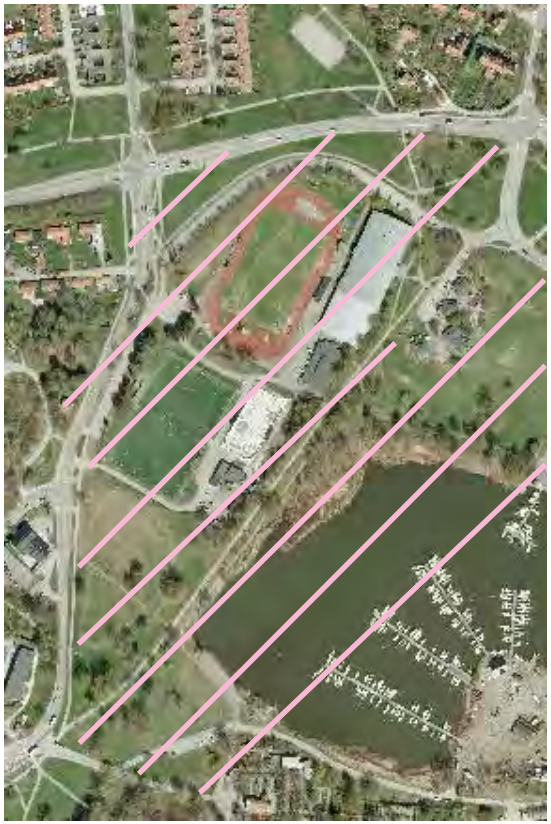
Förslag till utveckling

- Platsen fortsätter att utvecklas som idrotts- och rekreationsområde. Genom området går det promenadstråk som ska utvecklas från Ropsten, via Lidingö centrum och vidare mot Elfvik.

- Delar av området, både på land och i vatten, utvecklas för dagvattenrening.

Att uppmärksamma/möjliga konflikter

- Området genomkorsas av kraftledningar i luften och i marken. De markförlagda kablarna är av riksintresse vilket ska beaktas vid planering av området.



15. Bosön

Bakgrund

- Bosön är nationellt utvecklingscentrum för idrott och har behov av kontinuerlig verksamhetsutveckling.

- Turtätheten för busstrafiken behöver öka för att främst underlätta för barn och ungdomar att ta sig till området.

Förslag till utveckling

- Bosön ska fortsätta att utvecklas som centrum för idrott.

- Staden ska verka för tätare bussturer till Bosön.

16. Södergarn

Bakgrund

- Området utgörs av en återvinningsanläggning för trädgårdsavfall som ska ersättas av en ny anläggning i Stockby.

- Området har fungerande infrastruktur såsom väg, vatten och dagvattendammar.

Förslag till utveckling

- Området ska på sikt återställas till grönområde som kompensation för att en ny anläggning har uppförts i Stockby.

- Fram till dess att området återställs till grönområde är området lämpligt att använda för förvaring av fordon, utrustning och material för stadens verksamheter.

Utveckling på övriga öar

Generellt ska ny byggelse inte tillkomma på öarna runt Lidingön, med undantag för enstaka komplement till befintliga bostäder. Detta i enlighet med översiktsplanens strategi för en långsiktigt hållbar utveckling genom lokalisering av bostäder och service till i första hand redan ianspråktagen mark i kollektivtrafiknära lägen. Nedan ges också platsspecifika riktlinjer för några av öarna.

Storholmsöarna ska utvecklas med tillfredsställande hantering av avloppsvatten. Någon bebyggelseutveckling utöver gällande detaljplan bör inte medges.

Stora Fjäderholmen är betydelsefull som rekreationsområde och ingår i Kungliga nationalstadsparken. Området ska ges möjlighet att fortsätta utvecklas för rekreation, men bebyggelse ska prövas restriktivt med hänsyn till platsens höga natur- och kulturvärden. Området är också av riksintresse för kulturmiljövården (inloppet till Stockholm) och kommunikationer (Stockholms hamn och farleder).

Stora Höggarn ska detaljplaneläggas i enlighet med kommunstyrelsens programuppdrag. Planprocessen ska pröva hur befintligt verksamhetsområde kan utvecklas för besöksnäring och rekreativa syften. I övrigt ska ön bevaras som naturområde. Området är av riksintresse för kulturmiljövården (inloppet till Stockholm) och kommunikationer (Stockholms hamn och farleder).

Grön- och blåstruktur

Lidingös natur och vatten bildar tillsammans de gröna och blå strukturer som utgör grunden för en hållbar samhällsplanering. All planering ska därför utgå från grön- och blåstrukturernas livsvillkor och beakta att dessa behöver uppfyllas oavsett administrativa gränser, såsom kommungränser och planområdesgränser.

Naturområden och parker

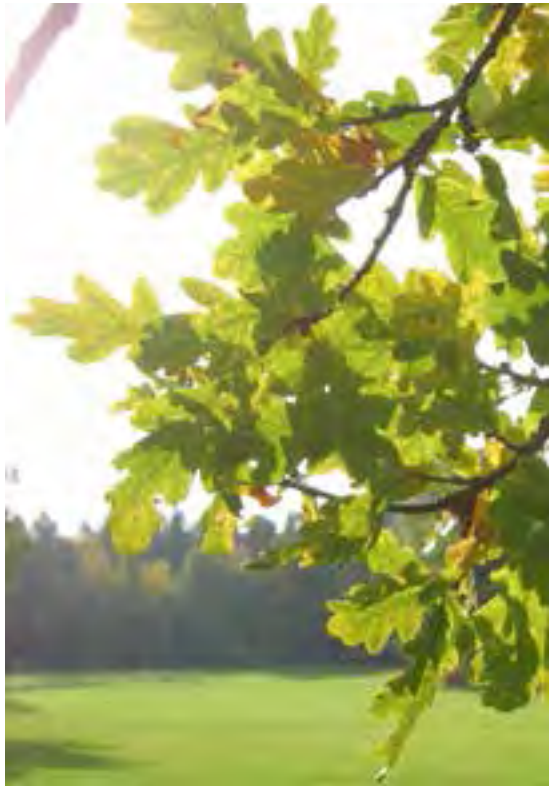
Stora och små grönområden med rekreativa eller biologiska värden ska i möjligaste mån bevaras. Där det är motiverat ska också sambanden mellan dem förstärkas.

Grönområden ska vårdas och utvecklas såväl för människor som för den biologiska mångfalden. De ska erbjuda alla invånare och besökare goda möjligheter till rekreation för både fysiskt och psykiskt välmående. Naturområden ska inbjuda till friluftsliv och parker ska vara variationsrika för att främja olika typer av lek och aktiviteter.

Växt- och djurarter som finns naturligt på och runt Lidingö ska ges möjligheter att leva i livskraftiga bestånd.

All skogsskötsel på stadens mark ska syfta till att bevara och utveckla såväl skogens rekreativa som biologiska värden.

Planläggning för bebyggelse eller infrastruktur inom grönområde ska föregås av en grundlig bedömning av områdets kulturella, rekreativa och biologiska värden. Detta kommer i de flesta fall att kräva inventeringar. Spridningsvägar för växter och djur liksom människors möjligheter att röra sig mellan grönområden ska också analyseras och ges stor vikt vid planering.



Vid planläggning ska behovet av bostadsnära natur säkerställas. Människor ska ha tillgång till grönområde nära bostaden, mellanliggande barriärer för tillgänglighet bör undvikas. Vid äldreboenden och omsorgsboenden är närhet till grönområden extra viktigt.

Vid exploatering ska staden i dialog med exploatören kunna ställa krav på kompensation för förlorade värden. Kompensationen kan avse olika typer av rekreativa, biologiska eller tekniska värden som går förlorade, exempelvis promenadvägar, grönska eller ytor för infiltration av dagvatten. Omfattning och typ av kompensation ska bedömas utifrån det uppskattade värdet av det som går förlorat. Som stöd bör staden ta fram en vägledning för lämplig kompensation.

Skolor och förskolor ska ha tillräckligt stora och väl fungerande gårdar. Grönområden för rekreation och undervisning bör finnas i skolornas närhet och det bör vara möjligt att använda utemiljön i undervisningen.

Ytor för odling bör eftersträvas i anslutning till skolor, äldreboenden och flerbostadshus.

Strandområden

Stränder ska bevaras och utvecklas för såväl människor som växt- och djurliv.

Bryggor och båtplatser

Nya bryggor ska i första hand tillkomma i anslutning till befintliga bryggor. Bryggor ska i möjligaste mån anläggas samlade för att ge så liten påverkan som möjligt på markområden vid stränder. Strandskyddsdispens för enskilda bryggor ska prövas restriktivt.

Förändring av befintliga och planering av nya brygg- och kajområden får inte försämra allmänhetens möjligheter att röra sig längs stranden. Vid bebyggelseutveckling i centrala lägen nära vatten ska möjligheten att skapa nya båtplatser utredas. Vid planering av båtbryggor eller annan vattenanknuten verksamhet ska stor hänsyn tas till grunda havsvikars ekologiska värden.

Det finns en efterfrågan på bryggplatser och uppläggningsplatser för fritidsbåtar. Nya uppläggningsområden ska prövas restriktivt och anpassas till kulturmiljö, landskapets karaktär och ekologiska värden både på land och i vatten.

Bryggplatser för fritidsbåtar kan tillkomma genom utökning av befintliga hamnar eller som en samlad fritidsbåtshamn, så länge det inte sker på bekostnad av natur- eller kulturvärden. Nya hamnar för fritidsbåtar eller utökning av befintliga ska prövas genom detaljplan. Eventuell lämplig plats för en ny fritidsbåtshamn ska utredas i den blåplan som föreslås nedan under rubriken *Fortsatt planering.*

Badplatser

Staden ska säkerställa att det finns badplatser och strandområden som är tillgängliga för alla och som är fördelade runt ön.

Strandpromenader

Framkomlighet längs hela Lidingöns kust ska säkerställas genom tydliga, attraktiva och sammanhängande strandstråk av olika karaktär, samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras och utvecklas. Stråken ska i möjligaste mån gå nära kustlinjen. I samband med planläggning i strandnära läge ska staden, i dialog med fastighetsägaren, pröva möjligheten att öka allmänhetens tillgänglighet längs stranden om det bidrar till att sammanhängande strandstråk skapas. Delsträckor av strandpromenader ska utformas så att de är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

Stor hänsyn ska tas till växt- och djurlivet vid lokalisering och utformning av strandpromenader. Om det finns behov av ökad kunskap inför anläggande av promenadstråk ska naturinventeringar utföras.

Strandskydd

Detaljplanering vid stränder kan innebära att strandskydd inträder eller upphävs. Flera av översiktsplanens utvecklingsområden ligger inom 100 meter från strandlinje vilket innebär att strandskydd måste hanteras i samband med förändringar, även om områdena inte omfattas av strandskydd idag. En förutsättning för exploatering vid Lidingöbrons norra fäste, med utveckling av stadsdelen Torsvik, ändrad sträckning för Lidingöbanan samt eventuellt nya trafiklösningar, är att strandskydd upphävs inom berörda delar. Till viss del behöver strandskydd upphävas också i andra utvecklingsområden för att översiktsplanen ska kunna genomföras. Även brygg- och uppläggningsplatser för fritidsbåtar och anläggande av strandnära verksamheter står i konflikt med strandskyddet.

Utvidgat strandskydd
På Lidingö finns fyra platser där strandskyddet är utökat till 300 meter på land. Tre av platserna utgörs av större sammanhängande grönområden och den fjärde platsen är det kulturhistoriskt värdefulla koloniområdet Dalakolonin på Bosön. Platsernas geografiska lägen visas i kartan *Strandskydd*, se *Natur- och kulturvärden* i *Underlag för översiktsplanen*.

Till följd av förändrad strandskyddslagstiftning ser länsstyrelsen över det utvidgade strandskyddet. Översynen innebär att behovet av utökat skydd prövas på nytt mot strandskyddets syften att trygga allemansrättslig tillgång och bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv.

Mot bakgrund av att staden är stor markägare inom de områden där skyddet utökats och att översiktsplanen där rekommenderar oförändrad markanvändning, bedömer Lidingö stad att utvidgning inte är nödvändigt för att säkerställa strandskyddets syften. Det bör därför kunna ersättas av det generella skyddet om 100 meter på land och i vatten. Det är länsstyrelsen som beslutar om vilka områden som framöver ska omfattas av utökat strandskydd. Om länsstyrelsen inte beslutar om fortsatt utvidgning så återgår strandskyddet till 100 meter den sista december 2014.

Vindkraft
Större vindkraftsanläggningar är inte lämpliga inom stadens gränser. Lidingö saknar passande platser för vindkraftverk utifrån kända vindförhållanden och de bullerstörningar som uppstår. Lidingös kust är också till stora delar av riksintresse för kulturmiljövården. Staden ska dock inte förhindra sådan produktion av förnybar energi om framtida teknik kan tillgodose ovan nämnda intressen.

Fortsatt planering
En grönplan ska tas fram. Grönplanen ska ge riktlinjer för hur landmiljöer och våtmarker ska bevaras och utvecklas för människor och den biologiska mångfalden. Planen ska redovisa kommuntäckande karteringar av biotoper och sociotoper, det vill säga de utemiljöer som är värdefulla för växt- och djurarter respektive människors aktiviteter. Ekologiska samband ska undersökas och analyseras för att viktiga samband ska kunna identifieras och förstärkas. Områden med potential att hysa en rik biologisk mångfald eller arter som är hotade eller sällsynta ska inventeras. Grönplanen ska föreslå hur biologiskt extra värdefulla eller känsliga områden och områden viktiga för friluftslivet ska skyddas. Planen ska också föreslå hur upplevelsevärden och möjligheterna att utöva olika fritidsaktiviteter i park och natur ska förbättras samt hur tillgängligheten till grönområdena ska förbättras.

Staden ska också ta fram en blåplan som ger riktlinjer för hur kustvattnet, sjöar och vattendrag ska vårdas och förvaltas så att vattenkvaliteten förbättras. Kustvattnet omfattar vattenområdet från strandlinjen till kommungränsen samt översvämningsmarker. Blåplanen ska ange mål för vattenkvaliteten i stadens sjöar och fjärdar.

Strandområden är av sådan karaktär att de kan behandlas av såväl kommande grönplan som blåplan. Stranden är ett gränsområde mellan olika naturtyper och gränsområden är oftast viktiga platser för reproduktion. Orörda vassområden i grunda vikar är ofta viktiga lekplatser för fisk samt för vissa insekter och fåglar. Skogsområden som går ner till stränderna är andra viktiga reproduktionsområden. Samtidigt är stränder ofta utsatta för stort förändringstryck då många vill röja för utsikt eller muddra och anlägga båtplatser i deras närhet. Staden ska därför genom inventeringar skaffa sig större kunskap om kustområdena och i blåplanen peka ut platser som är lämpliga respektive olämpliga för olika typer av intrång eller som behöver stärkt skydd.

Markägoförhållanden längs strandlinjen 2011

- Statlig
  Allemansrättsligt tillgänglig till största del
- Lidingö stad/ Lidingö stads Tomt AB
  Allemansrättsligt tillgänglig
- Privat
  Allemansrättsligt tillgänglig/ staden delägare i gemensamhetsanläggning
- Privat/Tomträtt
  Ej allemansrättsligt tillgänglig

0 500 1000m N

Skala 1:60 000

Skydd av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

På Lidingö finns många enskilda byggnader och bebyggelsemiljöer med stora kulturhistoriska värden. Vissa byggnader och bebyggelseområden skyddas genom planbestämmelser eller som byggnadsminnen eller riksintressen. Det finns dock flera enskilda byggnader och bebyggelsemiljöer med kulturhistoriska värden som helt saknar skydd. Nedan ges riktlinjer för hur staden ska skydda bebyggelsevärden och öka kunskapen om Lidingös kulturvärden.

Förhållningssätt vid planering och byggande

Byggnader och bebyggelsemiljöer med kulturhistoriska värden ska skyddas. Kartan *Kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer* redovisar sådana bebyggelsemiljöer, enligt stadens bedömning 2011. Enstaka byggnader utanför sammanhängande miljöer redovisas dock inte på denna översiktliga nivå.

Allteftersom detaljplaner upprättas ska byggnader och bebyggelseområden med kulturhistoriska värden tas med och skyddas genom planläggning. Detta arbete ska baseras på aktuella bebyggelseinventeringar och antikvarisk kompetens.

Lidingös bebyggelsehistoria ska vara avläsbar i stadsbilden. Vid planering och byggande ska därför hänsyn tas till kulturhistoriskt värdefulla byggnader och bebyggelsemiljöer. Tillägg i känsliga miljöer ska utföras varsamt och med god gestaltning. För kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska krav på utlåtande från antikvariskt sakkunnig kunna krävas i samband med bygglov och bygganmälan.

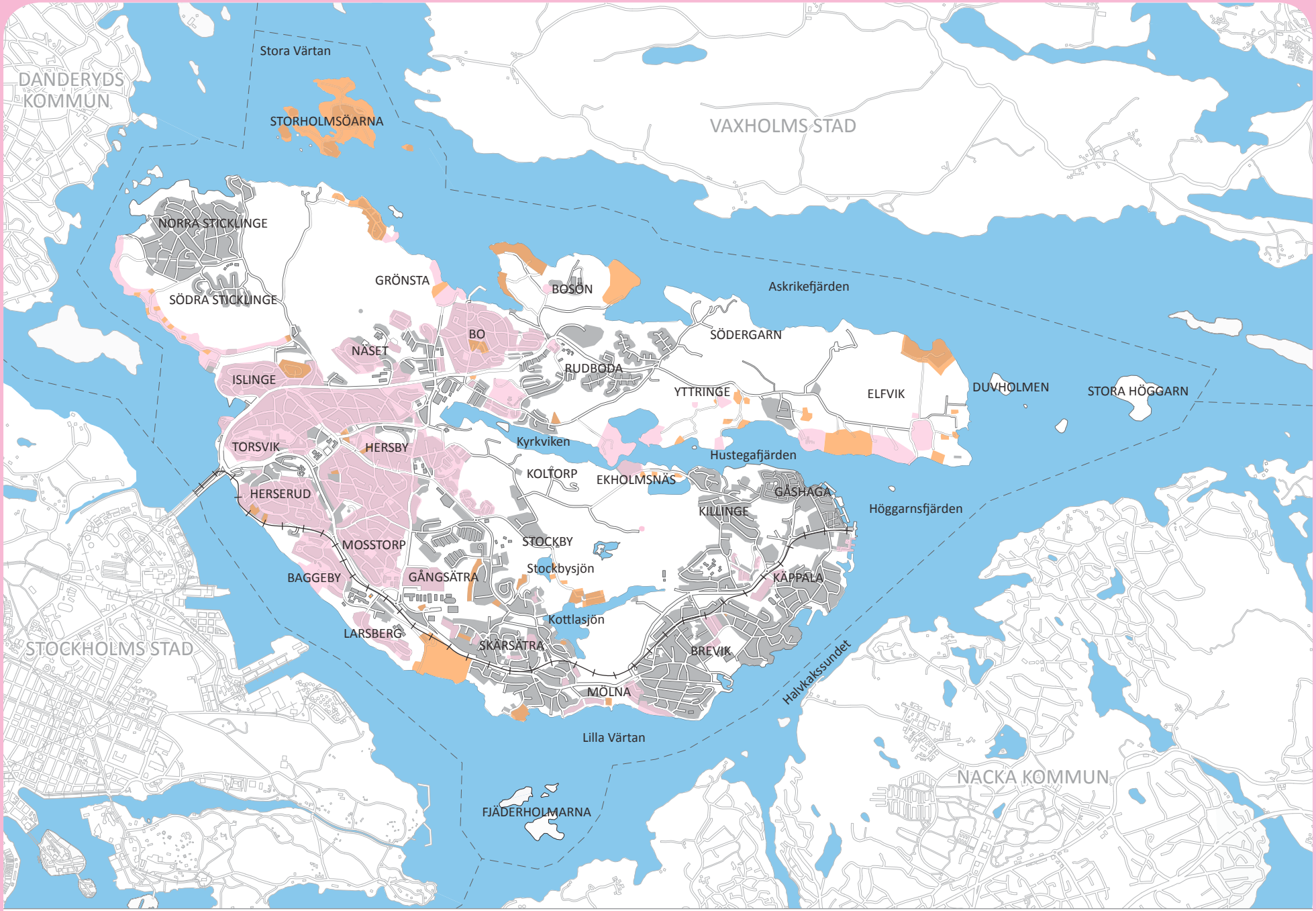
Kunskapsunderlag

Staden ska ta fram en strategi för skydd av kulturmiljöer. Denna ska peka ut byggnader och bebyggelsemiljöer med kulturhistoriska värden och redovisa var det saknas lagskydd.

Strategin ska uttala var behoven av skyddsbestämmelser är störst med hänsyn tagen till värden och det förändringstryck som råder. Baserat på detta ska strategin ange vilka områden staden i första hand ska skydda. Strategin ska hållas aktuell.

Fortsatt planering

Fakta om Lidingös bebyggelseutveckling ska finnas samlat, vara tillgängligt för alla och uppdateras kontinuerligt, exempelvis genom en webbaserad samlingsportal för Lidingös kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse. Fakta ska pedagogiskt redovisa stadens framväxt, stadsbyggnadsstrukturer och karaktärsdrag för olika bebyggelseepoker. All fakta ska baseras på aktuella bebyggelseinventeringar och antikvarisk kompetens. Materialet ska vara vägledande vid bebyggelse och stadsutveckling samt vara rådgivande vid underhåll och förvaltning.



Kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer

0 500 1000m N

Skala 1:60 000

Kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer som bör skyddas med bestämmelser

Planlagda områden med skydds- eller varsamhets-bestämmelser (september 2011)

Trafik

Att utveckla ett miljöanpassat transportsystem för ett hållbart Lidingö handlar dels om att förbättra näten för spårväg, buss, pendelbåt, cykel, gång och bil, dels om att knyta ihop dessa nät och planera trafikslagsövergripande. Nedan presenteras både förbättringsåtgärder, nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder för trafikslagen samt riktlinjer för planering i anslutning till trafikanläggningar. För Lidingöbron som är av riksintresse finns riktlinjer under rubriken *Hur riksintressen tillgodoses*.

Tillgänglighet

Transportsystemen och den yttre miljön ska vara tillgängliga för alla. Det betyder att den fysiska miljön ska utformas med hänsyn till olika slags funktionsnedsättningar och att det ska vara enkelt att ta sig fram med barnvagn.

Kollektivtrafik

Staden ska tillsammans med SL utreda en alternativ sträckning för Lidingöbanan med nya stationer vid Torsviks torg och Lidingö centrum.

Staden ska verka för utökad busstrafik mellan norra ön och Ropsten samt vidare mot de västra centrala regiondelarna.

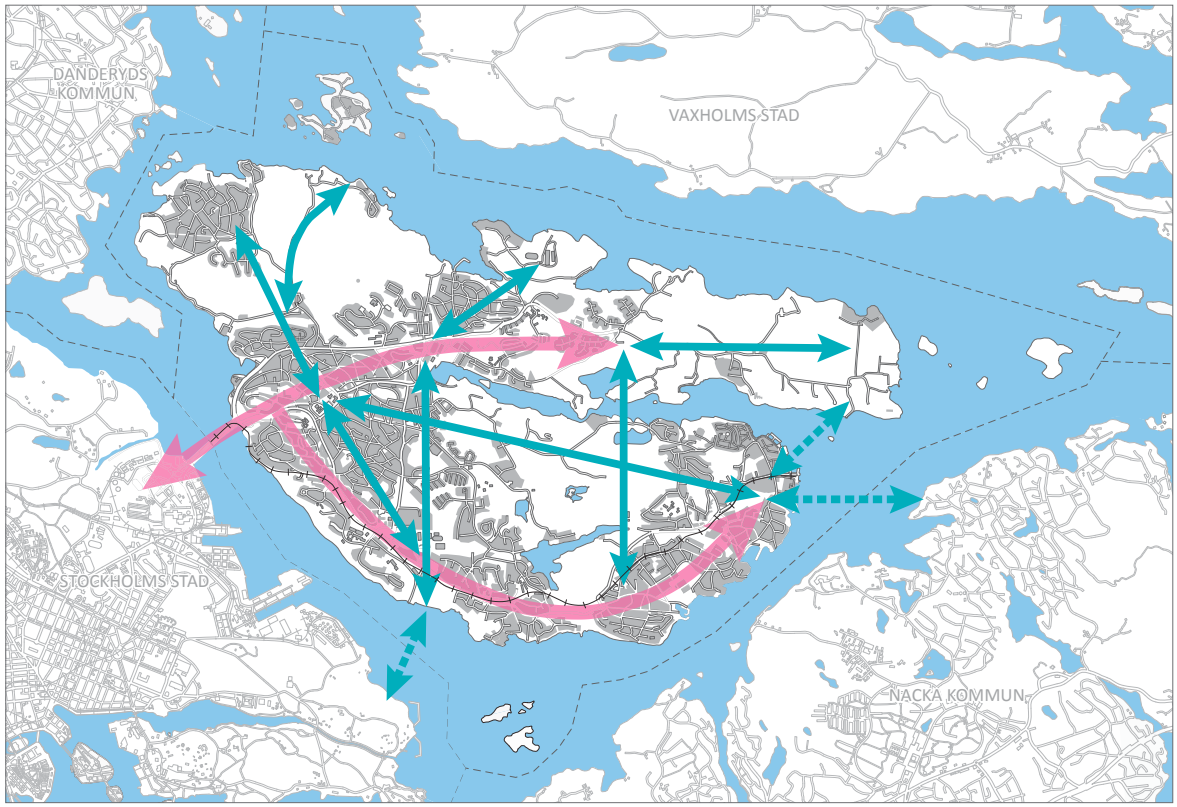
Staden ska verka för förbättrade tvärförbindelser med buss mellan norra och södra ön.

Staden ska verka för tätare turer med buss till Bosön.

Framkomligheten för kollektivtrafikens bussar ska förbättras genom olika trafikåtgärder.

Staden ska genom regionalt samarbete verka för kollektivtrafik med pendelbåt mellan Lidingö (Sticklinge, Storholmsöarna, Mor Annas brygga, Dalénum, Brevik samt Gåshaga) och Norra Djurgårdsstaden, Stockholms city, Nacka, Täby, Danderyd och Vaxholm.

Pendelbåtnätet ska kunna användas som en del av cykelvägnätet – det ska vara möjligt att cykla fram till bryggorna och att ta med sig cykel på båtarna.



Huvudstråk för cykel

Strategiskt viktiga samband för gång och cykel

Gång och cykel

För direkta och snabba cykelresor ska huvudstråk utredas. Stråken ska hålla hög standard avseende framkomlighet, säkerhet och utformning för att inbjuda till arbetspendling året runt.

Gång- och cykelvägnätet ska utvecklas för attraktiva tvärförbindelser mellan kollektivtrafikens bytespunkter och andra viktiga målpunkter som skolor, idrottsanläggningar och grönområden. Särskilt höga krav på säkerhet ska ställas på gång- och cykelvägar till förskolor och skolor.

Gång- och cykeltrafikanter ska snabbt och enkelt kunna ta sig mellan Torsvik och Norra Djurgårdsstaden. Gamla Lidingöbron är stadens enda fasta förbindelse för gång- och cykeltrafik till fastlandet. Bron har tidvis otillräcklig kapacitet för dagens mängder av gående och cyklister. Åtgärder för ökad kapacitet ska därför utredas.

Förbindelser för gång- och cykeltrafik över Kyrkviken och Hustegafjärden ska utredas. Idag är rekreationsområden runt Kyrkviken och på Elfvikslandet avskurna av vatten. Det försvårar för boende att nyttja närbelägna naturområden och hindrar besökare till Långängen-Elfviks naturreservat att uppleva reservatet i dess helhet. Vattnen skär också av cykelvägar och innebär en lång omväg från södra ön till besöksmålen på Elfvikslandet. Nya förbindelser kan dock innebära konflikter med fritidsbåtstrafiken. Kyrkviken är central för båtlivet på Lidingö. Föreningsliv, privata bryggor och ett varv ger tillsammans flera hundra båtplatser och trafik med fritidsbåtar under större delen av året. Båttrafikens behov av framkomlighet och säkerhet utgör förutsättningar för placering och utformning av eventuella förbindelser. Utredningsarbetet bör därför ske i samverkan med det lokala båtlivets organisationer.

Biltrafik

Nedan behandlas större behov för biltrafiken. Inga nya vägar föreslås, det kan dock inom föreslagna utvecklingsområden finnas behov av nya lokala vägsträckor.

Södra Kungsvägen: Lidingöbron–Lejonvägen
Mellan Lidingöbron och Lejonvägen ska Södra Kungsvägen däckas över eller dras om i tunnel. Detta som en del av utvecklingen av stadsdelen Torsvik som bland annat syftar till att läka stadslandskapet. Vid utformning av tunnel/överdäckning och intilliggande bebyggelse ska hänsyn tas till att vägen är transportled för farligt gods.

Södra Kungsvägen: Bodalsvägen–Dalénum
Mellan Bodalsvägen och Dalénum ska mark längs Södra Kungsvägen reserveras för tillkommande körfält. Åtgärden syftar till att säkra utrymme för eventuell framtida breddning av vägsträckan från två till fyra körfält.

Södra Kungsvägen: Dalénum–Gåshagaleden
Mellan Dalénum och Gåshagaleden ska Södra Kungsvägen, där så är möjligt, förbättras avseende trafiksäkerhet. Större tillskott av bostäder eller trafikalstrande verksamheter öster om Högberga är beroende av att kapaciteten på denna vägsträcka förbättras. Åtgärder som hindrar förbättringsmöjligheter får inte vidtas.

Norra Kungsvägen: Näset
Om Näset kompletteras med fler bostäder behöver korsningen Källängsvägen-Norra Kungsvägen förbättras avseende trafiksäkerhet och framkomlighet.

Transportväg till Stockby
Framkomlighet ska säkerställas för transporter till verksamhetsområdet Stockby. Staden ska utreda lämplig väg för transporter på sikt. Idag förbinder Södra Kungsvägen–Läroverksvägen–Vasavägen–Stockbyvägen området med det regionala vägnätet. För verksamheterna i Stockby är det nödvändigt att vägen medger stora och tunga transporter, även om dessa kan orsaka störningar exempelvis i form av buller och vibrationer. Planering av områden längs transportvägen behöver därför beakta förekomst av störningar, särskilda krav på trafiksäkerhet som tung trafik kan medföra och risker som kan vara förenade med transporter av farligt gods. Trafiksäkerhet bör särskilt uppmärksammas längs Läroverksvägen som är ett viktigt gång- och cykelstråk för skolelever. Sträckan Läroverksvägen–Vasavägen–Stockbyvägen är också av riksintresse för energidistribution, se *Riksintressen* i *Underlag för översiktsplanen*.

Krisberedskap
Larsbergs brygga vid Dalénum ska vara utformad så att den kan angöras sjövägen med bilfärja och landvägen med lastfordon. Detta för att möjliggöra samhällsviktiga transporter med lastfordon till och från fastlandet i situationer då biltrafik över Lidingöbron inte är möjlig. En sådan bilfärja är inte tänkt för privata persontransporter. Larsbergs brygga är också av riksintresse för energidistribution, se vidare i *Underlag för översiktsplanen*. Det ska utredas om liknande krav på angöringsmöjligheter också ska ställas på Gåshaga brygga.

Trafiksäkerhet
För att minska antalet trafikolyckor kan korsningar komma att förbättras avseende säkerhet och framkomlighet. Planering av områden i anslutning till korsningar ska därför beakta utrymmesbehov för eventuella förbättringsåtgärder.

Bytespunkter
De olika trafikslagen ska kopplas ihop vid bytespunkter som är strategiskt lokaliserade i förhållande till handel, service och andra mål. Bytespunkterna ska vara trygga, säkra och inbjudande platser som gör resandet effektivt och bekvämt, exempelvis med cykelparkering under tak och infartsparkeringar för bil.

Kollektivtrafikens infartsparkeringar är en regional angelägenhet. Staden ska genom fortsatt samarbete med Stockholms stad och SL verka för förbättrad trafik- och parkeringssituation i Ropsten och vid stationer längs Lidingöbanan.

Fortsatt planering
En trafikstrategi med en trafikplan ska tas fram. Planen ska omfatta trafikslagen spårväg, buss, pendelbåt, cykel, gång och bil. Trafikplanen ska med utgångspunkt i översiktsplanen och aktuella prognoser visa hur kommunikationerna ska utvecklas på Lidingö. Den ska ge vägledning som gör det enklare att fatta beslut i frågor som påverkar miljö, bebyggelse och trafiksäkerhet. Planen ska innehålla förslag till åtgärder som ska genomföras för att uppnå ett hållbart resande, till exempel konkreta förslag till om- och nybyggnationer, översyn av hastighetsbegränsningar samt attityd- och beteendepåverkande åtgärder.

För att bevara möjligheter för framtida utveckling av infrastruktur ska utredningsarbete och detaljplanering beakta möjliga behov av markreservat för kommunikationer, även för utvecklingsbehov bortom år 2030.

Lidingö 2030
Trafik

0 500 1000m N

Skala 1:60 000

- Huvudvägar
- Broförbindelse för gång- och cykeltrafik
- Markreservat breddning av väg
- Utredningsområde Lidingöbanan
- Båtförbindelse
- Markreservat tunnel
- Utredningsområde trafik

Bostadsområden

Vid planering av nya bostäder ska tillskottet, där så är lämpligt, bidra till att öka blandningen av upplåtelseformer och bostadsstorlekar i området. Behovet av senior- och trygghetsbostäder ska också beaktas för att äldre ska få valmöjligheten att bo kvar i den egna stadsdelen.

Bostadsområden ska om möjligt länkas ihop till sammanhängande boendemiljöer för att öka integration, trygghet och tillgänglighet både inom och mellan områden. Detta bör kunna nås genom medveten placering och utformning av bebyggelse, offentliga platser och gång- och cykelvägar. Detta ska ske med beaktande av natur- och kulturvärden.

Fler mötesplatser som attraherar Lidingöbor från stadsdelar med olika socioekonomisk struktur bör tillkomma, inom och mellan bostadsområden, för att förbättra den sociala hälsan och motverka segregation.

Trygghetsboenden (där äldre i egna lägenheter har tillgång till stöd av vårdpersonal) ska i första hand lokaliseras till centrala lägen med god tillgång till service, integreras med övrig bostadsbebyggelse och ge goda möjligheter till utevistelse.

Staden ska ha ett aktuellt bostadsförsörjningsprogram. Arbetet med programmet ska påbörjas senast under 2012. Behoven av bostäder för äldre respektive personer med funktionsnedsättning samt hur dessa behov är fördelade mellan olika stadsdelar ska särskilt belysas. Översiktsplanen ska ligga till grund för bostadsförsörjningsprogrammet.

Tomtstorlek

På Lidingö regleras idag befintlig fastighetsindelning ofta i fastighetsplan som tillsammans med detaljplan reglerar fastigheten. I en detaljplan kan även bestämmelser såsom antal fastigheter och minsta tomtstorlek anges. När nya fastigheter ska skapas för friliggande bostadshus bör 800 kvadratmeter vara en eftersträvansvärd minimistorlek, om inte annat framgår av gällande planer. Detta för att bostadshus, utrymme för utevistelse och uppställning av bil ska kunna rymmas inom den egna fastighetens gränser. För parhus, kedjehus och radhus kan mindre tomtstorlek anpassad för respektive hustyp accepteras.

Offentlig service

Aktuella och framtida behov av mark för skolor, barn- och äldreomsorg och annan service ska alltid övervägas när förändringar av bostadsområden planeras.

Mötesplatser för olika aktiviteter som lockar till rörelse och samvaro ska finnas inom merparten av Lidingös bostadsområden. Mark för både inom- och utomhusidrott behöver reserveras, inte minst för föreningslivets framtida behov.

Lokaler och detaljplaner för skolor och äldreboenden bör utformas för flexibel användning eftersom behoven av lokaler varierar över tid. Det gäller även för variationer över dygnet. Bollplaner, idrottshallar och lekplatser bör kunna användas av både skolor och allmänhet under olika tider. Det ska dock uppmärksammas att olika verksamheter kan kräva olika trafiklösningar i sin närmiljö och att de har olika parkeringsbehov som måste kunna tillgodoses.

För att skolgårdar ska kunna göras tillräckligt stora och för att använda markytor resurseffektivt bör skolbyggnader i flera våningar alltid övervägas.

Näringsliv och service

Handel och annan kommersiell service ska i huvudsak lokaliseras till Lidingö centrum och Torsvik samt till strategiskt viktiga stadsdelscentrum, se plankartan *Lidingö 2030*. Bostadstillskott som bidrar till att stärka utpekade stadsdelscentrum ska främjas.

Staden ska verka för att olika slags kulturella mötesplatser etableras på Lidingö.

Verksamheter och större arbetsplatser ska i första hand lokaliseras till Lidingö centrum, Torsvik, stråket Lidingö centrum–Larsberg, Högsätra samt Gåshaga, se vidare under respektive utvecklingsområde. Verksamheter som kan vara störande för omgivningen ska främst lokaliseras till Stockby verksamhetsområde.

Verksamheter som genererar transporter av farligt gods är generellt olämpliga på Lidingö, eftersom alla sådana transporter tvingas passera igenom eller mycket nära bostadsområden.

Vid utveckling av dagligvaruhandel ska, om behov finns, plats för återvinningsstation reserveras.

Hälsoskydd och säkerhet

Trafikbuller

Vid planering av nya bostäder ska utgångspunkten alltid vara att riktvärden för trafikbuller inte överskrids. I de fall riktvärden ändå riskerar att överskridas ska bullerbegränsande åtgärder vid källan till störningarna utredas. Om staden bedömer att sådana åtgärder inte är tillräckliga eller försvarbara kan avsteg från riktvärden godtas i centrala lägen samt i lägen med god kollektivtrafik.

Ny bebyggelse ska, så långt det är möjligt, ges sådan placering och utformning att nytillskottet bidrar till att minska eventuella bullerstörningar för befintlig och/eller annan planerad bebyggelse.

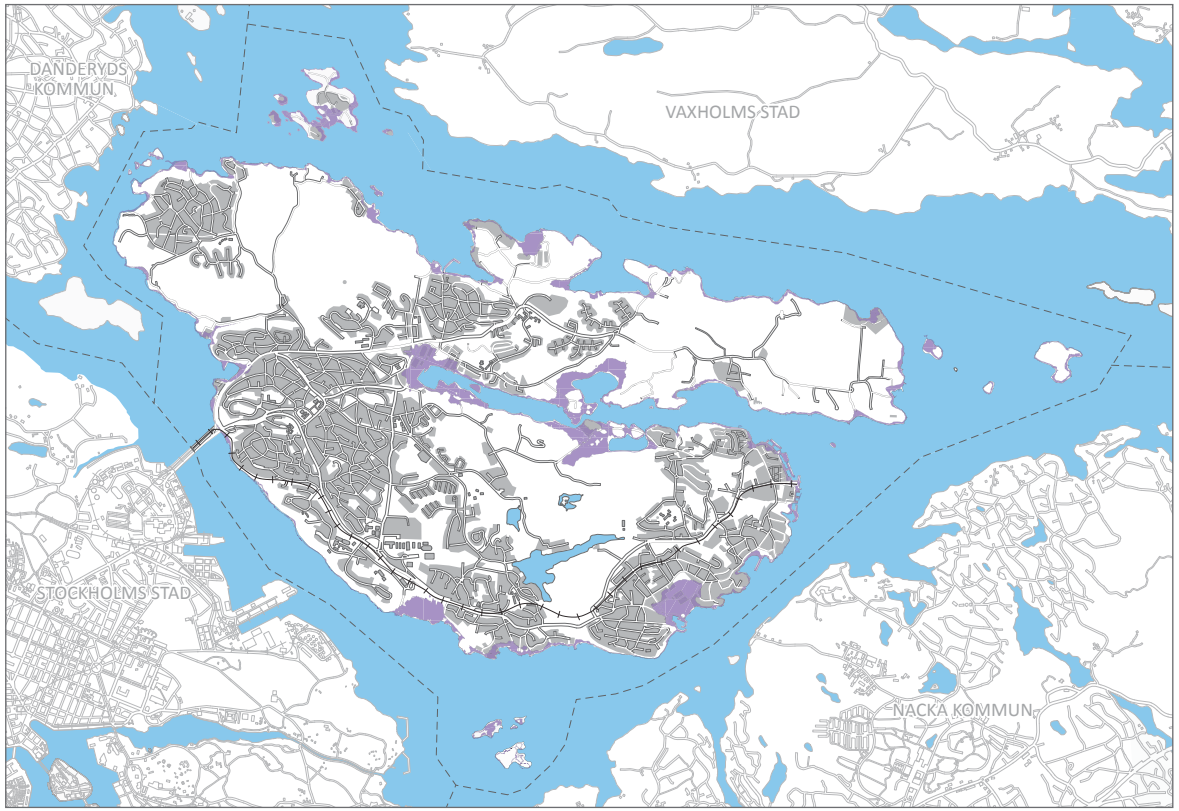
Översvämning och skred

Vid planering av eller tillståndsgivning för byggnader och anläggningar ska risk för översvämning till följd av förhöjd havsnivå beaktas. Betydelsefull väg, teknisk anläggning eller byggnads bottenvåning/bottenplatta ska undvikas under nivån +2,5 meter (RH00, rikets höjdsystem 1900) såvida inte åtgärder vidtas genom markuppfyllnad eller konstruktion för att förhindra skador. Vid markuppfyllnad ska hänsyn tas till stadsbild och risk för ras till följd av översvämning. Den rekommenderade nivån baseras på aktuell klimatforskning och kan komma att omprövas till följd av nya forskningsresultat.

Vid planering av eller tillståndsgivning för väg eller byggnad inom så kallat *instängt område* ska hänsyn tas till aktuella prognoser för risk för översvämning till följd av kraftig nederbörd.

Staden ska utreda ledningskapaciteten för dag- och avloppsvatten samt möjligheter för avrinning. Staden ska också, där det finns samhällsviktiga funktioner inom instängda områden, vidta de åtgärder som anges i rapporten *Analys av översvämningskartering* (2010).

Planering av bebyggelse eller anläggning inom område med skredrisk ska ske restriktivt och föregås av geoteknisk undersökning.



Område beläget under nivån +2,5 meter RH00

Farleder

Vid planering av bebyggelse längs farled ska risken för kollision mellan fartyg nära land samt för fartyg som kolliderar med land beaktas och vid behov ska riskanalys göras.

Avfall

Lidingös snö-, berg- och schaktmassor samt trädgårdsavfall ska i möjligaste mån återvinnas eller tas om hand inom staden för att miljömässigt negativa och kostsamma transporter ska undvikas.

Hur riksintressen tillgodoses

Inom Lidingö stad finns flera mark- och vattenområden som riksdagen och statliga myndigheter har pekat ut som riksintressen enligt miljöbalken. De utpekade områdena redovisas under *Riksintressen* i *Underlag för översiktsplanen*. Där beskrivs hur Lidingö stad bedömer deras respektive avgränsning, värde och nuvarande skydd. Här intill redogörs för hur staden avser att framöver tillgodose dessa riksintressen.

Lidingö stad delar statens syn på de värden som ligger till grund för riksintresseanspråken. Staden bedömer att översiktsplanens intentioner överensstämmer med syftet bakom respektive utpekande och att nuvarande skydd och planeringsinriktning tillsammans tillgodoser dessa riksintressen. För Stora Höggarn, som ingår i inloppet till Stockholm, och Grönstakolonin ska staden ytterligare stärka skyddet för kulturmiljöerna genom detaljplaneläggning.

Lidingöbron

Staden instämmer i Trafikverkets uppfattning om Lidingöbrons betydelse för regional vägtrafik. Brons norra fäste och de vägar som ansluter till bron ingår dock i ett område som översiktsplanen anger som utvecklingsområde. För staden är det angeläget att utpekandet av bron som riksintresse inte utgör hinder för pågående stadsutveckling. Staden avser att tillgodose riksintresset genom dialog med Trafikverket om områdets utveckling.

Avslutningsvis kan staden konstatera att trots att flera riksintressen till stor del sammanfaller geografiskt så förefaller det inte föreligga några väsentliga konflikter dem emellan. Det bör dock påpekas att det är av vikt för kulturmiljövården att trafik i farleder regleras så att bullerstörningar eller skador på stränder inte uppkommer i det kulturlandskap som inloppet till Stockholm utgör.

Hur miljökvalitetsnormer följs

För att skydda människors hälsa och miljön har regeringen, med stöd av miljöbalken, meddelat miljökvalitetsnormer som ska följas vid planläggning. Lidingö berörs av normer för luft och vatten, dessa beskrivs under *Miljö- och riskfaktorer* i *Underlag för översiktsplanen*. Nedan redogörs för hur staden avser att följa dessa normer.

Vattenförekomster

Miljökvalitetsnormer för Lilla Värtan, Stora Värtan och Askrikefjärden ska ha uppnåtts senast 2015 respektive 2021. Lidingö stad ska, liksom andra kommuner som berörs av dessa vattenområden, verka för att normerna uppnås genom planläggning, prövning och tillsyn. Staden ska också arbeta för förbättrad vattenkvalitet genom åtgärder enligt miljöprogram och VA-plan.

Översiktsplanen anger att ny bebyggelse i första hand ska tillkomma inom befintlig bebyggelse och på redan ianspråktagen mark. Detta innebär en utveckling som medger ökad befolkning centralt i regionen med goda möjligheter till hållbart resande samtidigt som naturliga förutsättningar för rening av dagvatten minskar i endast mycket begränsad omfattning.

Vid all nybyggnation och vid ombyggnad av befintliga dagvattensystem ska i första hand lokalt omhändertagande av dagvatten tillämpas. Behov av ytor för infiltration, översilning eller dammar för dagvatten ska beaktas i samband med ny eller ändrad detaljplan.

Åtgärder för rening av dagvatten ska genomföras enligt stadens dagvattenplan. Planen ska regelbundet revideras med syftet att dagvatten som når kustvatten, sjöar eller vattendrag ska ha en sådan kvalitet att det inte försvårar möjligheten att följa miljökvalitetsnormer.

För att minska risken för utsläpp till följd av kraftig nederbörd ska staden utreda ledningskapaciteten för dagvatten. Avloppspumpstationer ska underhållas så att bräddning av spillvatten minimeras.

Staden ska kontinuerligt bedöma behovet av att ansluta ytterligare områden till det allmänna VA-nätet. Storholmsöarna och

Grönstakolonin, som ligger i respektive intill Askrikefjärden, är två områden med samlad bebyggelse som idag saknar tillfredsställande avloppslösning och där staden ska verka för att lämplig VA-försörjning genomförs inom en snar framtid.

För enskilda avloppsanläggningar ska staden eftersträva att föroreningsbelastningen minskar. I dagsläget är alla anläggningar godkända och det är inte heller ekonomiskt försvarbart att ansluta enstaka anläggningar till det allmänna VA-nätet. Det innebär att hög skyddsnivå ska tillämpas vid prövning och tillsyn samt att staden ska underlätta för fastighetsägare att ordna gemensamma avloppslösningar.

För vattenkvaliteten är det av vikt att båtlivet sker på hållbara villkor. Staden ska därför verka för att mottagningssystem för toalettavfall från fritidsbåtar byggs ut och att båtklubbar ges förutsättningar för miljövänliga alternativ för underhåll av fritidsbåtar.

Tippning av snömassor i vatten ska ersättas av snötipp på land.

Staden ska övervaka vattenkvaliteten genom fortsatt medverkan i Svealands Kustvattenvårdsförbund som årligen tar prover på Lidingös kustvatten.

Kustvattnet påverkas av föroreningskällor inom, men också utanför, Lidingös gränser. Staden ska därför verka för att ett regionalt vattenråd bildas för en effektiv regional vattenförvaltning.

Vid beslut om verksamheter eller planer som påverkar ett vattenområde som berör flera kommuner, ska samråd ske mellan kommunerna.

Utomhusluft

Fastställda kvalitetskrav för utomhusluft överskrids idag inte på Lidingö. Staden ska genom planläggning, prövning och tillsyn verka för att miljökvalitetsnormerna även fortsatt inte överskrids. Staden ska också som verksamhetsutövare och väghållare arbeta för förbättrad utomhusluft genom åtgärder enligt miljöprogram och trafikplan.

Översiktsplanen syftar till att minska trafikens totala miljöbelastning genom att öka de hållbara transporternas andel av resandet. Detta nås dels genom minskat behov av bilresor och dels ökad attraktivitet för alternativ till bilen. Bostäder, service och viktiga målpunkter ska därför främst lokaliseras till kollektivtrafiknära lägen. En sådan lokalisering ger de boende möjlighet att resa kollektivt istället för med egen bil samtidigt som det ger större trafikantunderlag för kollektivtrafiken. Gång- och cykelvägnät och kollektivtrafik ska lokaliseras och utformas så att de erbjuder effektiva, bekväma och trygga resor för alla.

Vid planering i centrala lägen, där en tätare bebyggelse kan förekomma, ska påverkan på luftkvalitet särskilt uppmärksammas. Gaturum ska utformas så att tillräcklig genomströmning av luft kan ske för att motverka att förorenad luft blir stillastående.

Staden ska övervaka luftkvaliteten genom både egna mätningar och kommunal samverkan.

Staden ska i samarbete med andra kommuner och myndigheter verka för minskade luftföroreningar från vägtrafiken i regionen.

Staden ska följa utvecklingen av Stockholms hamn och sträva efter att luftföroreningar från fartygstrafik och hamnverksamhet begränsas.

Miljökonsekvenser

En miljökonsekvensbeskrivning hör till översiktsplanen. Den finns i sin helhet (62 sidor) på stadens webbplats. Nedan sammanfattas hur miljöbedömningen har gått till, Lidingös förutsättningar och planens miljöpåverkan.

Miljöbedömningen

Lidingö stad har genomfört miljöbedömningen för översiktsplanen i två faser. I den första fasen, översiktsplanens samrådsskede, utarbetades en översiktlig konsekvensbeskrivning av de tre principiella framtidsbilder som utgjorde underlag för plansamrådet. I den andra fasen, planens utställningsskede, har det faktiska planförslaget varit föremål för miljöbedömning och en miljökonsekvensbeskrivning har upprättats i enlighet med miljöbalkens bestämmelser.

Miljökonsekvensbeskrivningen har inte reviderats efter utställningen eftersom de ändringar som gjorts till antagandeversionen inte bedömts ändra planens betydande miljöpåverkan. Miljökonsekvensbeskrivningen har tagits fram av en fristående konsultgrupp som arbetat samordnat och tidsmässigt koordinerat med framtagandet av översiktsplaneförslaget.

Syftet med att genomföra en miljöbedömning är ”att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas” (miljöbalken 6 kap. 11 §, andra stycket). Genom att ge stöd och underlag till planarbetet ska miljöbedömningen således vara pådrivande för ökad miljöhänsyn i planen. Den ska göra det möjligt att redan i planarbetet väga miljökonsekvenser mot andra viktiga faktorer. Följaktligen har arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen påverkat planens innehåll. Förslag som utarbetats av konsultgruppen har succesivt inarbetats i planhandlingen eller har på annat sätt bidragit till att miljöaspekter i allt större utsträckning integrerats i planen.

Lidingös värden, problem och hot

Lidingö stad har en rik historia. Avtryck från olika tidsperioder finns tydligt representerade i såväl stadens bebyggelse som i det omgivande landskapet. Närheten till naturen är en av Lidingös viktigaste tillgångar. Ungefär 90 procent av Lidingöborna har minst ett grönområde inom 300 meter från bostaden. Det finns en bred, och över tid bibehållen, politisk enighet inom staden om behovet av att skydda Lidingös natur. Stora delar av Lidingö består därför av skyddsvärda naturområden.

Det pågår en övergödning av Lidingös sjöar och havsvikar, med igenväxning och algblomning som följd. Näringstillförseln sker till stor del via dagvattenutsläpp. Lidingös tre havsfjärdar, vilka alla omfattas av EU:s ramdirektiv för vatten, uppvisar stora brister beträffande miljöstatus.

Avsaknaden av tung industri och större genomfartsleder gör att Lidingö har förhållandevis få riskkällor och en relativt god luftkvalitet. Käppalaverket, Kyttingetippen, Trolldalstippen och bensinstationer är dock riskkällor för befolkningen, i likhet med öns huvudvägnät som utgör sekundära transportleder för farligt gods. Det är främst transporter av brännbar vätska som medför risker även utanför vägarnas närmaste omgivning.

Trots att det inte finns några stora genomfartsleder på ön har staden en mycket omfattande vägtrafik. Nästan 200 flerbostadshus och över 600 småhus beräknas vara utsatta för trafikbuller högre än 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasaden. År 2007 uppskattades stadens utsläpp av klimatgaser till cirka 2,3 ton koldioxid(CO2)-ekvivalenter per invånare, varav vägtrafiken stod för 26–36 procent.

Enligt Stockholms läns landstings energistudie (2009) är den globala medeltemperaturen redan förhöjd med 0,8 grader Celsius, jämfört med förindustriell tid. En ökning på mer än två grader skulle drastiskt sänka livskvaliteten för stora delar av jordens befolkning och ge stora ekologiska konsekvenser. Enligt studien behöver därför utsläppen av klimatgaser i Stockholms län minska med 40 procent till år 2030 och med 90 procent till år 2050, räknat per person.

De pågående klimatförändringarna förväntas bland annat leda till högre vattenstånd i Östersjön och till att det blir vanligare med långvariga och intensiva regn. För Lidingö innebär detta framför allt att låglänta stränder och områden med bristande dagvattenkapacitet kommer att löpa allt större risk att drabbas av översvämningar.

Planens betydande miljöpåverkan

Översiktsplanens miljöpåverkan har utvärderats och bedömts på två olika sätt. Dels har planens påverkan inom respektive sakområde bedömts mot traditionella bedömningsgrunder, såsom riktvärden, lagbestämmelser och dylikt. Dels har ett antal övergripande frågor använts i en riktningsanalys för att få en indikation på om planen i tillräcklig grad kan antas bidra till att uppfylla långsiktiga mål och verka för en hållbar samhällsutveckling. Vid översiktsplanens planeringshorisont år 2030 ska, enligt Riksdagens så kallade generationsmål, ”förutsättningarna för att lösa miljöproblemen vara uppfyllda” och de nationella miljökvalitetsmålen ska då redan ha nåtts (klimatpåverkan dock först 2050).

Av de nationella miljökvalitetsmålen har fyra bedömts vara särskilt relevanta för Lidingös översiktsplan: *Begränsad klimatpåverkan, Hav i balans samt levande kust och skärgård, God bebyggd miljö* samt *Ett rikt växt- och djurliv*. Planen har hög ambitionsnivå både avseende den bebyggda miljön och för skyddet av biologiska värden. Den lägger vidare en grund för ett mellankommunalt samarbete kring åtgärder för en bättre kustvattenkvalitet. Planen bedöms däremot inte leda till att stadens klimatpåverkan reduceras i tillräcklig omfattning.

Planen har visserligen goda intentioner avseende stadens klimatpåverkan och många av planens konkreta satsningar, såsom en utbyggd kollektivtrafik och en tätare bebyggelsestruktur, är viktiga ur klimatsynpunkt. Behovet av utsläppsminskningar är dock så stort att dessa åtgärder högst sannolikt inte räcker. Med en förväntad ökning av Lidingös biltrafik bedöms inte den faktiska utsläppsreduktionen uppnå stadens intentioner och inte heller vara tillräcklig för att nå regionala och nationella mål.

Planen innehåller konkreta riktlinjer och åtgärder för att få till stånd ett interkommunalt samarbete kring förvaltningen av vattenkvaliteten i Lidingös havsfjärdar. Planen anger vidare att en blåplan ska tas fram vilken anger riktlinjer för hur kustvatten, sjöar och vattendrag ska vårdas och förvaltas. Stadens dagvattenprogram och VA-plan kommer att vara viktiga verktyg i det arbetet. Översiktsplanen ger sammantaget ett bra stöd för att förbättra Lidingös vattenmiljöer. Behovet av förbättringar av fjärdarnas vatten är emellertid stort och lagstadgade normvärden ska vara uppfyllda redan år 2015. Det är därför viktigt att de intentioner och riktlinjer som anges i planen snabbt omsätts i konkreta åtgärder.

Översiktsplanen kan förväntas få en betydande påverkan på människors närmiljö. Planen förutsätter en ökad befolkning och har som inriktning att fler besökare ska kunna ta del av Lidingös rekreativa värden. Det är positivt att tillgängligheten till öns stora naturområden ska förbättras. Satsningar på ett mer utvecklat Lidingö centrum och på bekväma kollektivtrafikförbindelser till Stockholm bör öka stadens attraktivitet, framförallt för ungdomar och unga vuxna. Om planen genomförs kommer Lidingö sannolikt att bli en betydligt mer levande stad i bemärkelsen större kommersiellt och kulturellt utbud.

Vid planering av nya bostäder framgår det av planens riktlinjer att en variation av upplåtelse- och boendeformer ska eftersträvas och att stadsdelar bör länkas samman med infrastruktur eller bebyggelse. Riktlinjerna bedöms således motverka boendesegregation inom staden. Den rådande boendesegregationen inom länet kommer dock sannolikt inte att påverkas av översiktsplanen.

Planen bedöms bidra till att bibehålla och stärka människors hälsa. Öns rekreationsvärden kommer att kunna nyttjas av fler samtidigt som cyklandet kan förväntas öka. Såväl ur ett hälso- som socioekonomiskt perspektiv är det positivt att planen främjar ett ökat cyklande. Ett fortsatt högt bilresande innebär däremot att många Lidingöbor även fortsättningsvis kommer att utsättas för höga luftföroreningshalter, eftersom föroreningshal-

terna i gaturum och trafiktunnlar ofta är långt högre än vad som tillåts på andra platser. Planen leder sannolikt till vissa förbättringar vad gäller bullersituationen, bland annat eftersom det finns planer på att överdäcka en del av Södra Kungsvägen. Planen har också tydliga riktlinjer vad gäller hantering av buller vid planering och utformning av ny bebyggelse. Däremot saknar översiktsplanen strategier för att mer generellt åtgärda redan befintliga bullerstörningar.

Risksituationen i staden har kartlagts inom ramen för miljöbedömningen. I den fortsatta planeringen bör kartläggningen åtföljs av mer områdesspecifika analyser. Lidingö stad bör också ta fram en strategi för farligt godstransporter så att oönskade begränsningar, till exempel till följd av överdäckningar eller ändrad markanvändning, inte ska uppstå i framtiden.

Översiktsplanen håller fast vid den nuvarande översiktsplanens linje att behålla öns stora natur- och kulturmiljöer relativt oexploaterade. Samtidigt innebär stadens utveckling att befintliga bostadsområden byggs tätare. Den riktigt bostadsnära naturen kommer därmed att få stå tillbaka. I vilken grad den naturmiljön slutligen påverkas beror bland annat på utformningen av kommande grönplan såväl som i vilken grad staden nyttjar möjligheten att ställa krav på kompensation för de naturvärden som kan gå förlorade vid exploatering.

Lidingös ännu obebyggda stränder, vilka är viktiga ur ett rekreationsperspektiv, ska enligt planen bevaras såväl som utvecklas. Innebörden av begreppet ”utvecklas” är i sitt sammanhang svårtolkat och har en inneboende motsättning till ”bevaras”. För Lidingös större naturområden kan den förväntade befolkningsökningen i kombination med förbättrad tillgänglighet leda till ett ökat slitage om inte skadeförebyggande åtgärder vidtas.

Några av utvecklingsområdena i översiktsplanen ligger längs med Stockholms inlopp. Under förutsättning att utvecklingen i dessa områden görs med hänsyn till befintliga kulturmiljövärden, kommer planen sannolikt inte att påverka riksintresset negativt. Enligt planen ska staden ta fram en strategi för hantering av kulturmiljö vilket är positivt. Planens riktlinjer för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse är ändamålsenliga och har potential att säkra att bebyggelsen utvecklas i samspel med kulturmiljön. Planen saknar däremot riktlinjer som på motsvarande sätt tillgodoser landskapsrelaterade kulturmiljövärden.

Enligt 6 kap. 18 § miljöbalken åligger det staden att ”skaffa sig kunskap om den betydande miljöpåverkan som planens genomförande faktiskt medfört”. Detta bör tillgodoses genom att staden dels kontinuerligt följer tillståndet i miljön och hälsoläget hos befolkningen, dels regelbundet identifierar och utvärderar i vilken grad översiktsplanens riktlinjer för miljö och hälsa får genomslag i planering och beslutsfattande. Den uppföljning som ingår i stadens miljöprogram blir en viktig del i översiktsplanens miljöpåverkan. Likaså Luftvårdsförbundets luftkvalitetsövervakning och de årligt återkommande rapporteringarna till Vattenmyndigheten om vattenförekomsters kvalitet. För vissa delar av uppföljningen kan dock helt nya rutiner eller system behöva utvecklas.

Planen anger goda intentioner och mål avseende stadens påverkan på framtidens klimat. Många av de konkreta satsningar som anges i planen är också positiva ur klimatsynpunkt, exempelvis utbyggd kollektivtrafik och en tätare bebyggelsestruktur. Behovet av utsläppsminskningar är dock så stort att dessa åtgärder inte räcker. Framförallt är det den mycket stora biltrafikökning som motverkar stadens intentioner, regionens mål och nationens åtaganden.

Underlag för översiktsplanen

Riksintressen

Innehåll

Kulturmiljövård 80
Grönstakolonin..... 80
Bygge och Bo 82
Inloppet till Stockholm..... 82

Energidistribution...... 84
Kraftledningar 84
Transportväg till Koltorp..... 84

Kommunikationer..... 86
Lidingöbron..... 86
Stockholms hamn 86
Farleder 88

Totalförsvarets militära del 88

Kust och skärgård 88

Kungliga nationalstadsparken..... 89

Kartor
Riksintressen kulturmiljövård..... 81
Riksintressen energidistribution..... 85
Riksintressen kommunikationer..... 87

I det följande redovisas mark- och vattenområden inom Lidingö stad som av riksdagen och statliga myndigheter har utpekats som riksintressen med stöd av miljöbalkens tredje eller fjärde kapitel.

Att ett område pekats ut som riksintresse innebär att staten anser att det rymmer nationella värden som ska beaktas vid beslut om områdets användning. Området ska skyddas mot åtgärder, inom och utanför området, som påtagligt kan skada de värden som föranlett utpekandet. Länsstyrelsen bevakar att riksintressen beaktas i olika planer. Om länsstyrelsen befarar att riksintresset genom ändring av planförhållanden kan komma att ”påtagligt skadas”, så ska länsstyrelsen pröva frågan och vid behov upphäva det kommunala planbeslutet. Utpekanden av riksintressen har ingen koppling till ägande eller ansvar för förvaltning av berörda objekt.

I detta faktaunderlag redovisas utpekade områden med beskrivningar av hur Lidingö stad bedömer respektive områdes avgränsning, värde och nuvarande skydd. Avgränsning för respektive område framgår av kartorna *Riksintressen kulturmiljövård*, *Riksintressen energidistribution* och *Riksintressen kommunikationer*. Hur staden avser att framöver tillgodose riksintressena framgår av översiktsplanens del *Riktlinjer*.

Kulturmiljövård

Områden som är av riksintresse för kulturmiljövården skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada kulturmiljön.

3 kap. 6 § miljöbalken

Grönstakolonin, Bygge och Bo samt inloppet till Stockholm är tre områden av riksintresse för kulturmiljövården enligt Riksantikvarieämbetets beslut 1997. Riksintressena återges nedan med respektive motivering och uttryck enligt ämbetets beslut.

Grönstakolonin

Grönstakolonin är ett område i stadsdelen Grönsta som främst utgörs av ett flertal sportstugor.

Riksantikvarieämbetets motivering

Sommarnöjesmiljö med sportstugor, anlagd av Föreningen Stockholms Koloniträdgårdar 1910, som med sina små tidstypiska stugor för fritidsboende i lantlig miljö, på avstånd från storstaden, utgjort en förebild för senare sommarstugeområden av mer folklig karaktär.

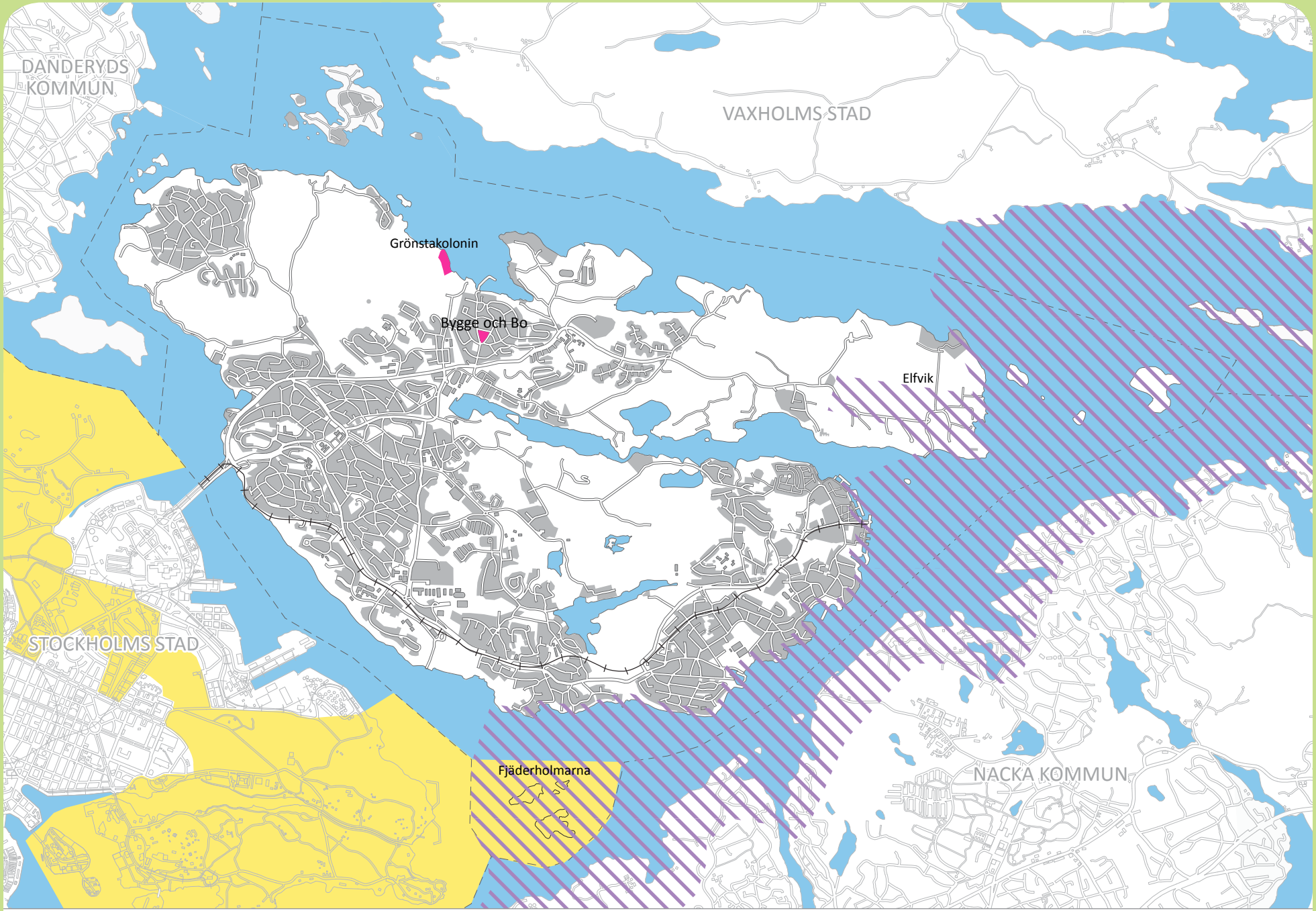
Uttryck för riksintresset

Planeringen med den smala, slingrande vägen, brygga, tomter och växtlighet samt bebyggelsen med ett tiotal stugor i nationalromantisk träpanelarkitektur, vilka var avsedda att kunna användas även under den kalla årstiden.

I riksintresset ingår även

- Prästgården, på vilkens mark kolonin anlades, med dels en äldre prästgård från 1820-talet, dels en prästgård som är samtida med kolonin.
- ”Täcka udden” med bostadshus och Sveriges första flyghangar som också de speglar träbyggandet under 1900-talets första decennier.

Idag omfattas området av strandskydd inom 100 meter från strandlinjen. För att ytterligare säkerställa att Grönstakolonins kulturhistoriska värden tas tillvara har staden påbörjat arbetet med att upprätta en detaljplan för området.



Riksintressen kulturmiljövård

0 500 1000m N

Skala 1:60 000

Kulturmiljövård

Kungliga nationalstads-parken

Kulturmiljövård, inloppet till Stockholm

Bygge och Bo

Bygge och Bo är ett bostadsområde beläget i stadsdelen Bo. Det avgränsas av Askrikevägen, Bågvägen, Fågelsträcket och Rönnvägen.

Riksantikvarieämbetets motivering
Utställningsområde som planerades och uppfördes till Stockholms byggnadsingenjörers utställning ”Bygge och Bo” 1925 och som i planering och i villabebyggelsens enhetliga utformning visar 1920-talsklassicismen i en glest bebyggd förortsmiljö.

Uttryck för riksintresset
Planmönstret med de symmetriskt placerade husen utmed bostadsgatan och den trädplanterade platsbildningen. Byggnadernas utformning och närmiljö med förgårdar, plank och bakomliggande trädgårdar.

Sedan den förra översiktsplanen antogs har en detaljplan för området upprättats för att säkerställa att de kulturhistoriska värdena tas tillvara. Detaljplanen vann laga kraft 2007.

Inloppet till Stockholm

Inloppet till Stockholm är Lidingö stads benämning på området Norra Boo–Vaxholm–Oxdjupet–Lindalssundet. Området följer inloppet till Stockholm och omfattar mark- och vattenområden i kommunerna Lidingö, Nacka, Vaxholm och Värmdö. Kulturmiljön omfattar här landskapsbilden sedd från vattnet. Riksintressets avgränsning följer i stort strandlinjen längs södra och östra Lidingön. Till riksintresset hör också öarna Stora Höggarn, Lilla Höggarn, Båtsmanshättan, Duvholmen, Svanholmen och Fjäderholmarna samt det öppna landskapet på Elfvik och Elfviks gård.

Riksantikvarieämbetets motivering
Farledsmiljö utmed inloppet till Stockholm via Vaxholm, som speglar skärgårdens betydelse för huvudstadens sjöfart, livsmedelsförsörjning och rekreationsliv, som speglar levnadsbetingelserna för innerskärgårdens befolkning alltsedan medeltiden och som speglar Stockholms utbyggnad mot öster. Här kan levnadsförhållanden för olika sociala skikt utläsas, liksom utvecklingen inom transportteknik och arkitektur.

Uttryck för riksintresset
Skärgårdskaraktären som går ända fram till Stockholms centrala vattenrum. Bebyggelsens huvudsakliga lokalisering till de mer låglänta landskapspartierna på farledens norra sida, och den varierade landskapsbild detta skapat, i kontrast mot de i huvudsak obebyggda bergssluttningarna och den otillgängliga karaktären på farledens södra sida. Kommunikationernas utveckling så som de framgår av äldre bryggor och hamnlägen, samhällen, bebyg-

gelsegrupper, sjökrogar och platser för handelsutbyte och service för sjöfararna. Ångbåtsepokens nya bryggor, och bebyggelse som växte fram i spåren av detta från och med mitten av 1800-talet.

Gårdar, jordbruksmarker och skogsbevuxna landskapspartier som speglar skärgårdsbefolkningens levnadsbetingelser och sammansatta ekonomi i äldre tid, baserad på jordbruk, fiske och sjöfart samt varuleveranser till Stockholm.

Bebyggelse som visar hur områdena närmast Stockholm från 1500-talet tagits i anspråk för sociala inrättningar och industriella anläggningar och från tiden kring sekelskiftet 1900 exploaterats för stora villor för permanentboende. Elfviks gård från 1700-talet och villor utmed Lidingös södra kust.

Uttryck för rekreationslivet alltsedan 1700-talet. Fjäderholmarna med bland annat krögarbostad från 1700-talet och grunden efter den gamla sjökrogen. Sommarvillor från 1800-talets senare del och 1900-talets början, ”grosshandlarvillor” med rik lövsågeridekor och villor som visar den fortsatta arkitekturutvecklingen, byggda för en ny samhällsklass av välbärgade företagare och belägna vid vattenbrynet nedanför ett brant berg, högt uppe på bergskanten, på de små öarna i farleden eller på större öar.

Pensionat och uttryck för uthyrningsverksamheten av den äldre skärgårdsbebyggelsen till sommargäster, med åtföljande förändringar av bebyggelsen. Sportstugor och områden med fritidsbebyggelse av enklare slag från 1900-talet, för ett bredare lager av Stockholms befolkning.

Inloppet till Stockholm innefattar flera områden med olika slags skydd. Sedan den förra översiktsplanen antogs har Långängens naturreservat utökats med bland annat stora delar av Elfvikslandet där strandområden ingår. Fjäderholmarna med kringliggande öar ingår i riksintresset Kungliga nationalstadsparken som skyddas av särskilda bestämmelser i miljöbalken. Stora och Lilla Höggarn omfattas av strandskydd. Staden har för avsikt att planlägga Stora Höggarn och ska ta fram ett detaljplaneprogram för ön. Hela Lidingös kuststräcka utmed inloppet till Stockholm omfattas av detaljplan och vissa sträckor även av strandskydd. Längs med inloppet finns Kappsta naturreservat som i förhållande till bebyggelseutvecklingen får en allt större betydelse genom att representera kustremsans ursprungliga utseende.

Energidistribution

Områden som är av riksintresse för anläggningar för energidistribution skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

3 kap. 8 § miljöbalken

Stamnätet för el är av riksintresse för energidistribution. Till riksintresset hör ledningar, kablar och transformatorstationer samt även vissa regionala förbindelser. Enligt länsstyrelsens samrådsyttrande är nedanstående mark- och vattenområden inom Lidingö stad av riksintresse. (På Lidingö finns fler kraftledningar än de som pekats ut, dessa är dock inte av riksintresse och behandlas därför inte här.)

Kraftledningar

Danderyd–Koltorp *(befintlig)*
Kraftledningen kommer att ersättas av planerat markförlagt stamnät mellan stationerna Värtan och Koltorp. När den planerade förbindelsen tas i bruk upphör den befintliga att vara av riksintresse. Den befintliga förbindelsen avvecklas sedan, vilket innebär att luftledningar tas ned och att mark som idag tas i anspråk av kraftledningen kan ges annan användning. (Mellan Kyrkvikens transformatorstation och Koltorp finns också regionala luftledningar, dessa kommer att stå kvar tills vidare.)

Värtan–Koltorp *(planerad)*
En kabelförbindelse från Stockholm via Lidingöbron och vidare i marken till Koltorp är under uppförande. När denna förbindelse tas i bruk blir den befintliga förbindelsen mellan Danderyd och Koltorp överflödig.

Koltorp–Björknäs *(befintlig)*
När stamnätet har byggts ut med förbindelsen Värtan–Koltorp kommer den regionala förbindelsen mellan Lidingö och Nacka att fylla funktionen som reservmatning till stamnätet.

Koltorp–Björknäs *(framtida)*
En alternativ sträckning för sjökablarna mellan Lidingö och Nacka är under utredning. Ett ledningsstråk för denna framtida anläggning är utpekat som riksintresse, vilket måste beaktas vid planering av åtgärder som kan påverka intresset.

Transportväg till Koltorp

En förutsättning för att stamnätets funktion ska kunna vidmakthållas är att transformatorer ska kunna transporteras till transformatorstationen i Koltorp. Transportvikten för en transformator uppgår till cirka 150 ton vilket innebär att sjötransport till Lidingö är nödvändigt på grund av Lidingöbrons begränsade bärighet. På Lidingö behöver en kaj med omlastningsplats finnas som klarar transportens totalvikt och har tillräckligt med utrymme för de fordon som krävs för omlastning från fartyg till bil. Vägen mellan omlastningsplatsen och Koltorp måste dessutom uppfylla krav på totalvikt, axeltryck, fri höjd och kurvradier.

Följande transportväg uppfyller idag kraven på kaj, omlastningsplats och vägsträckning för tunga transporter: Larsbergs brygga (med tillhörande friyta)–Brostugevägen–Agaplan–Södra Kungsvägen–Läroverksvägen–Vasavägen–Stockbyvägen–Förrådsvägen–Båtsmansvägen–Ekholmsnäsvägen. Om transportvägens egenskaper ska ändras så att kraven inte längre uppfylls, ska en alternativ transportväg med fullgoda egenskaper först säkerställas.

Syftet med utpekandet av ovanstående riksintressen är att säkra eldistribution till kommunerna Lidingö, Nacka och Värmdö. Det nuvarande skyddet av intressena utgörs av detaljplaner för transportväg, transformatorstationer och merparten av ledningsstråken. De delar av ledningsstråken som inte ligger inom planlagt område går inom naturreservat eller grönområden som denna översiktsplan avser att bevara.

Riksintressen energidistribution

0 500 1000m N

Skala 1:60 000

- Danderyd–Koltorp, befintlig kraftledning med planerad avveckling
- Värtan–Koltorp, planerad kraftledning
- Koltorp–Björknäs, befintlig kraftledning
- Koltorp–Björknäs, framtida kraftledning
- Transformatorstation
- Transportväg till Koltorp

Kommunikationer

Områden som är av riksintresse för anläggningar för kommunikationer skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

3 kap. 8 § miljöbalken

Lidingöbron, Stockholms hamn och huvudfarleder till denna är delvis belägna inom Lidingö stad och är utpekade som områden av riksintresse för kommunikationer, enligt Trafikverkets beslut 2010.

Lidingöbron

Lidingöbron är av riksintresse med hänvisning till dess särskilda betydelse för regional trafik. Trafikverket räknar bron till det primära vägnätet i Stockholms stad som utgörs av vägar med stora resenärsströmmar med bil och buss. Nätets funktion är att upprätthålla godtagbar tillgänglighet i den centrala delen av regionen. Riksintresset består i att värna nätets kapacitet och minimera dess störningskänslighet.

Som Lidingös enda förbindelse för biltrafik till och från omvärlden utgör Lidingöbron en synnerligen viktig funktion för staden. Lidingöbron sträcker sig över kommungränsen mellan Lidingö stad och Stockholms stad. Det nuvarande skyddet av riksintresset utgörs av detaljplaner upprättade av respektive kommun.

Stockholms hamn

Stockholms hamn består av flera hamndelar geografiskt spridda till olika delar av regionen. Värtahamnen, Frihamnen, containerterminalen och Loudden är hamndelar inom och i anslutning till Lidingö stad som enligt länsstyrelsens rapport 2005:17 bedömts vara av riksintresse mot bakgrund av att de uppfyller följande kriterier: omfattande godshantering, omfattande internationell passagerartrafik, intermodala förbindelser med det övriga transeuropeiska nätverket för transporter, särskilt lämpligt läge för sjöfart och försörjer eller samverkar med annan anläggning av riksintresse. Loudden är dessutom en hamndel som hanterar speciella produkter (petroleumprodukter) för vilken inga likvärdiga alternativ finns och som ligger väl till i förhållande till den marknad som den betjänar.

För containerverksamheten är omlokalisering till Nynäshamn beslutad och för Loudden anger Stockholms stads översiktsplan att oljehanteringen på sikt ska ersättas av bostadsbebyggelse. Stockholms Hamn AB har dock ansökt om tillstånd utan tidsbegränsning för verksamhet vid Loudden. Verksamheten innebär buller över gällande riktvärden i områdena Larsberg och Dalénum. Lidingö stad har överklagat länsstyrelsens beslut om tillstånd. Omprövning av dessa riksintressen kan ske först när ny lokalisering av respektive hamnverksamhet har kommit till stånd.

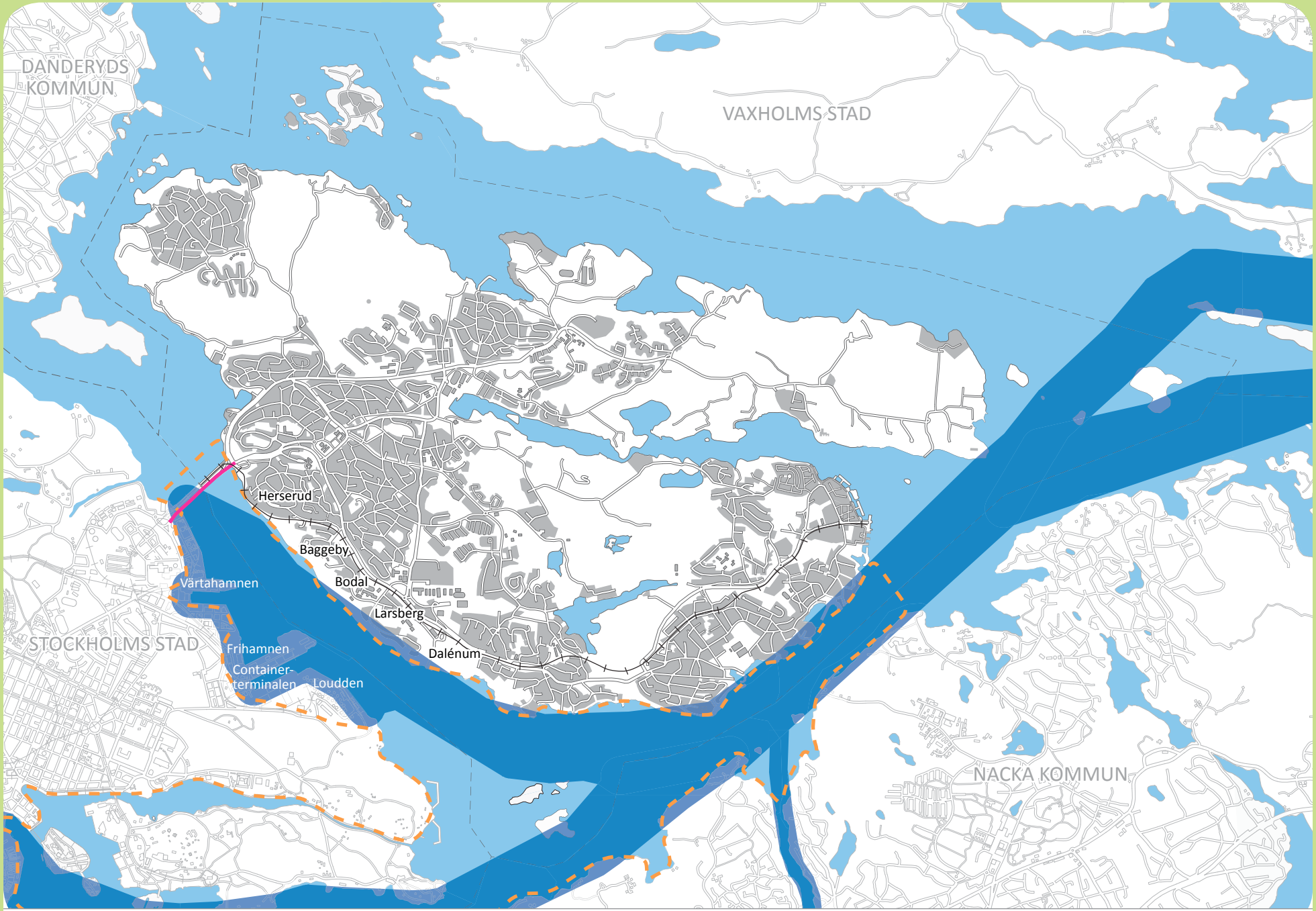
För Värtahamnen och Frihamnen planeras hamnverksamheten att fortgå under överskådlig tid. Verksamheten medför bullerstörningar för Herserud, Bodal, Baggeby och Larsberg.

Riksintresset syftar till att viktiga hamnfunktioner inte ska hindras. För Lidingö betyder detta att staden vid planering och tillståndsgivning måste ta hänsyn till bland annat miljöstörningar som buller och luftföroreningar samt de risk- och säkerhetsaspekter som är kopplade till hamnverksamheten och sjötransporter till och från hamnen. Hamnens vattenområde inom Lidingö stad ingår till stora delar i de farleder som också är av riksintresse. Riksintresset skyddas också av att alla arbeten i vatten är att betrakta som vattenverksamhet enligt miljöbalken och är anmälnings- eller tillståndspliktiga.

Farleder

Huvudfarleder är, enligt Trafikverket, av riksintresse för kommunikationer om de leder till hamn som är av riksintresse. Inom Lidingö stad finns tre huvudfarleder till riksintresset Stockholms hamn:

- 539 Stockholm, Värmdö Garpen (sträckan Lagnögrund–Höggarn)
- 540 Stockholm, Stockholms ström (sträckan Fjäderholmarna–Stadsgården)
- 541 Stockholm (sträckan Kanholmsfjärden–Värtahamnen)



Riksintressen kommunikationer

0 500 1000m N

Skala 1:60 000

Lidingöbron

Stockholms hamn

Farled till Stockholms hamn med buffertzon

Utpekandet som riksintresse ska skydda farledens funktion. Området utgörs av farledens navigerbara yta begränsad av djupkurvan som markerar farledens djup samt, i tillägg till denna yta, en buffertzon. Farledens befintliga segelfria höjd till broar, kraftledningar med mera utgör riksintresset i höjdled när hänsyn också tagits till gällande säkerhetsmarginal. Farledens minsta djup bestäms av fartygstrafikens största tillåtna djupgående med tillägg för klarning mellan fartyg och havsbotten. De tre farlederna är av farledsklass 1 med skyddad höjd om 65 meter och skyddat djup om 14 meter.

Av riksintresse är också buffertzoner om 200 meter på vardera sidan om farledernas mittlinjer. Planmässiga förändringar inom zonerna behöver beakta å ena sidan sjötrafikens krav på säkerhet och å andra sidan närliggande anläggningar och bostäders behov av skydd mot olyckor, exempelvis fartyg som förlorat styrningen.

Farlederna är av betydelse för fartygstrafiken till Stockholms hamn och skyddas av att alla arbeten i vatten är att betrakta som vattenverksamhet enligt miljöbalken och är anmälnings- eller tillståndspliktiga. På Lidingö är merparten av farledernas buffertzoner på land belägna inom detaljplanelagda områden.

Totalförsvarets militära del

Områden som är av riksintresse på grund av att de behövs för totalförsvarets anläggningar skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

3 kap. 9 § 2 st miljöbalken

Riksintresset för totalförsvarets militära del kan i vissa fall redovisas öppet i översiktsplaner, i andra fall inte. Dels finns områden i form av övnings- och skjutfält och flygflottiljer som redovisas öppet, dels områden som av sekretesskäl inte kan redovisas öppet. De senare har oftast koppling till spanings-, kommunikations- och underrättelsesystem. Huvuddelen av Sveriges kommuner är i olika omfattning berörda av riksintresset.

På Lidingö finns inga områden av riksintresse för totalförsvaret som kan redovisas i översiktsplanen. Inom kommunen kan riksintresset framför allt påverkas av uppförande av höga byggnadsobjekt som master och vindkraftverk men även höga byggnader. Därför bör Försvarsmakten kontaktas i tidigt skede i sådana plan-, miljö- och bygglovsärenden. Hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 meter utanför och högre än 45 meter inom tätort.

Kust och skärgård

Kustområdena och skärgårdarna i Uppland m.m. är, med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i områdena, i sin helhet av riksintresse. Turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen skall särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får komma till stånd endast om det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. Bestämmelserna utgör inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet.

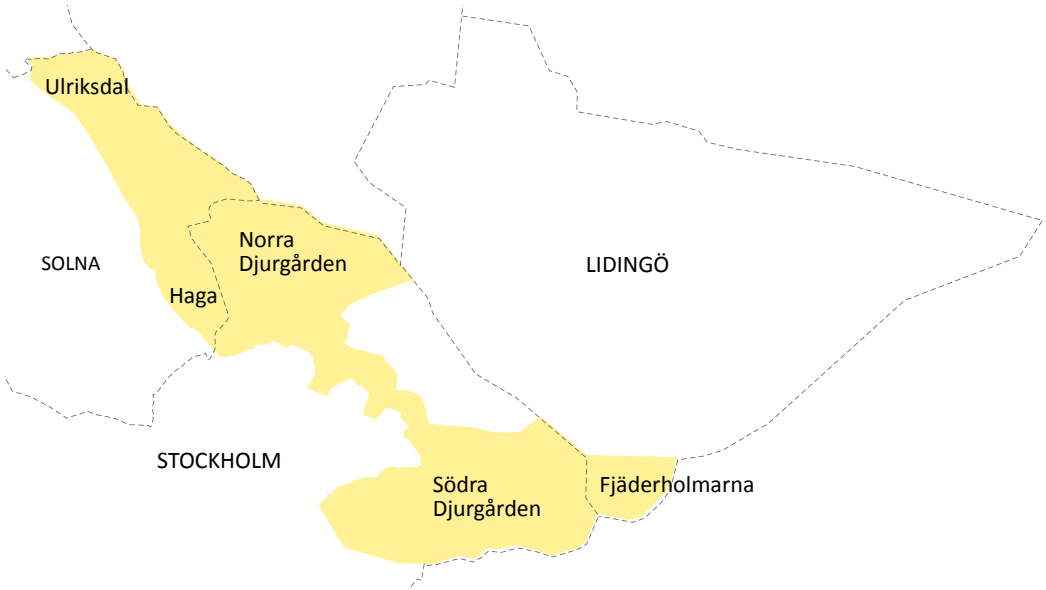
4 kap. 1–2 §§ miljöbalken

Kustområden och skärgårdar i Uppland är av riksintresse, enligt miljöbalkens fjärde kapitel. Lidingö stad omfattas geografiskt av riksintresset, men bestämmelserna saknar relevans för staden då de inte ska utgöra hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet. Lidingös natur- och kulturvärden skyddas också i flera fall av starkare lagstiftning, exempelvis har Fjäderholmarna ett särskilt och starkare skydd som nationalstadspark och stora delar av kustområdet längs inloppet till Stockholm omfattas av riksintresset för kulturmiljövård.

Kungliga nationalstadsparken

Området Ulriksdal–Haga–Brunnsviken–Djurgården är en nationalstadspark. Inom en nationalstadspark får ny bebyggelse och nya anläggningar komma till stånd och andra åtgärder vidtas endast om det kan ske utan intrång i parklandskap eller naturmiljö och utan att det historiska landskapets natur- och kulturvärden i övrigt skadas.

4 kap. 7 § miljöbalken



Kungliga nationalstadsparken är med hänsyn till natur- och kulturvärden ett riksintresse enligt miljöbalken. Området benämns i miljöbalken som *Ulriksdal–Haga–Brunnsviken–Djurgården*, men fick 2009 det nya namnet Kungliga nationalstadsparken. Området sträcker sig över de tre kommunerna Lidingö, Stockholm och Solna. Lidingös del av nationalstadsparken utgörs av Fjäderholmarna, det vill säga Stora Fjäderholmen, Ängsholmen, Rövarns holme och ön Libertas samt omgivande vatten. Miljöbalken överlåter till berörda kommuner att definiera avgränsningar för riksintressen enligt fjärde kapitlet. Lidingö stad bedömer att riksintresset följer Kungliga nationalstadsparkens gränser enligt kartan *Riksintressen kulturmiljövård*.

Fjäderholmarna, med över fyrahundra år lång historia, är av betydelse för såväl det nationella kulturarvet, som för stadens och regionens ekologi och för människors rekreation. Fjäderholmarna förvaltas av Kungl. Djurgårdens Förvaltning. Enligt Nationalstadsparksförordningen (2009:55) ska länsstyrelsen ha uppsikt över utvecklingen av parkens värden. Lidingö stad ingår i det nationalstadsparksråd som samordnar utvecklingen av parken i enlighet med den vård- och utvecklingsplan som länsstyrelsen har beslutat. Fjäderholmarna ingår också i riksintresset inloppet till Stockholm och öarna Rövarns holme och Libertas utgör tillsammans ett fågelskyddsområde.

Regionala och mellankommunala förhållanden

Innehåll

Regional utveckling 91

Regionala kommunikationer..... 91
Kollektivtrafik..... 91
Cykelvägnät 91
Östlig förbindelse..... 92
Lidingöbron..... 92

Samarbeten med grannkommuner..... 93
Miljövård..... 93
Vatten 93
Avlopp 93
Avfall..... 93
Räddningstjänst..... 93

Nedan redovisas angelägenheter gemensamma för Lidingö stad och omgivande kommuner.

Regional utveckling

Regionala utvecklingsplaner för Stockholmsregionen, RUFS, tas fram av Stockholms läns landsting i samarbete med länets kommuner och statliga myndigheter. Den senaste utvecklingsplanen antogs av landstingsfullmäktige 2010.

RUFS har formell status både som regionplan enligt plan- och bygglagen och som regionalt utvecklingsprogram. Den blir därmed styrande även för statlig planering i länet. Regionplanen är ett uttryck för regionens samlade vilja om den framtida utvecklingen och ligger till grund för ett samordnat utvecklingsarbete. Utvecklingsarbetet är inte begränsat till länet utan bedrivs i en större funktionell region där många aktörer i hela östra Mellansverige också är viktiga för utvecklingen.

Lidingö stad medverkar aktivt i den regionala planeringen och regionplanens rekommendationer ligger nu till grund för denna översiktsplan. Regionala intressen redovisas inte separat i denna översiktsplan utan behandlas integrerat i frågor som grönstruktur, bebyggelsestruktur och infrastruktur.

Regionala kommunikationer

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i länet är en regional angelägenhet. Stockholms läns landsting äger AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och Waxholms Ångfartygs AB (i dagligt tal kallat Waxholmsbolaget). Dessa är trafikhuvudmän för länets kollektivtrafik på land och vatten. Trafikhuvudmännen ansvarar för planering, fordon och drift. För hållplatser, bryggor, uppställningsplatser med mera behövs detaljplaner som tas fram av berörd kommun.

Trafikantmiljön vid bytespunkten Ropsten, med infartsparkering och sammankoppling av Lidingöbanan med Spårväg City, är gemensamma angelägenheter för Lidingö stad, Stockholms stad och SL. Waxholmsbolagets skärgårdstrafik som trafikerar Lidingös bryggor Gåshaga, Klippudden, Storholmsöarna och Fjäderholmarna är en angelägenhet också för kommunerna Stockholm, Nacka, Värmdö, Vaxholm och Täby. Bytesmöjligheter mellan olika trafikslag som båt, spårväg, buss, bil och cykel är också gemensamma angelägenheter för de kommuner som är förbundna genom de respektive trafiknäten.

SjöVägen är ett pilotprojekt för sjöburen kollektivtrafik som SL, Lidingö stad, Nacka kommun och flera privata intressenter startade 2010. Från Dalénum går det att resa med båtpendel till Frihamnen eller mot Nybroplan via Nacka. Försöket planeras pågå till och med 2013 och utvärderas av SL.

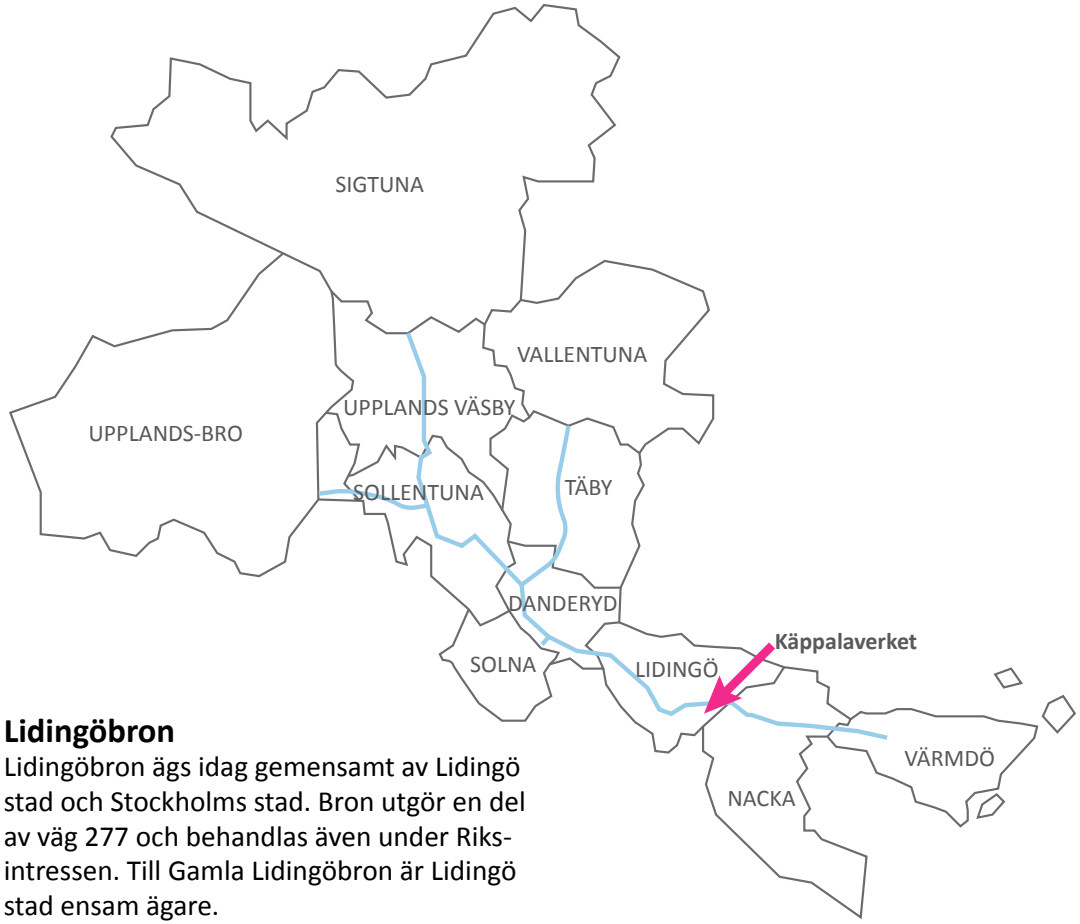
Cykelvägnät

Ett regionalt cykelvägnät är uppbyggt av Trafikverket tillsammans med länets kommuner. För skötsel av nätet har Trafikverket och kommunerna träffat överenskommelser.

Östlig förbindelse

Den regionala utvecklingsplanen konstaterar att en östlig förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet behöver komma till innan 2030. Detta för att skapa en inre ring runt regioncentrum som kan avlasta Stockholms centrala delar och öka framkomligheten för kollektiv- och nyttotrafiken.

Trafikverket har studerat flera alternativ för en östlig förbindelse varav ett med sträckning via Lidingö. När Lidingö stad yttrade sig över förstudien 2007, ansåg staden att det alternativet inte ska genomföras eftersom nyttan inte uppväger de befarade problemen. Under 2010 pekade Trafikverket ut ett annat alternativ för leden som en framtida väg av riksintresse. Det alternativet sträcker sig endast igenom kommunerna Stockholm och Nacka men får en koppling till Lidingö via planerad trafikplats vid Värtahamnen.



Lidingöbron

Lidingöbron ägs idag gemensamt av Lidingö stad och Stockholms stad. Bron utgör en del av väg 277 och behandlas även under Riksintressen. Till Gamla Lidingöbron är Lidingö stad ensam ägare.

Samarbeten med grannkommuner

Miljövård

Miljövården är ett gemensamt intresse för kommunerna i regionen. Lidingö stad är medlem i Svealands kustvattenvårdsförbund samt Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund. Förbunden samordnar övervakning av vatten- respektive luftkvalitet. Vattenvården är dock en gemensam angelägenhet för alla de kommuner där utsläpp förekommer som påverkar vattnen runt omkring Lidingö. För att förbättra vattenkvaliteten i Lilla Värtan, Stora Värtan och Askrikefjärden är det nödvändigt att utvidga samarbetet mellan berörda kommuner och samarbetsorgan kring bland annat föroreningar i Mälarens vatten.

Vatten

Dricksvatten produceras av Stockholm Vatten AB. Sedan den förra översiktsplanen antogs har en ny reservvattenledning tagits i bruk. Detta medför en säkrare vattenförsörjning och därmed föreligger inte något behov av en reservvattentäkt på Lidingö.

Avlopp

Käppalaverket renar avloppsvatten från mer än en halv miljon människor i Stockholmsregionen. Vattenrening i stor skala ger underlag för en kostnads- och energieffektiv reningsprocess där höga reningsgrader kan uppnås. Ur avloppsvattnet tillvaratas näring och energi för att återföras till samhällets kretslopp i form av gödsel till jordbruket och biogas till bland annat kollektivtrafikens bussar. Verket rymmer också möjligheten att utvinna värme ur det renade vattnet för storskalig produktion av fjärrvärme. Att koncentrera rening av avloppsvatten till Käppala innebär därför flera stora vinster för miljön både ur regionalt och globalt perspektiv.

Ur det lokala perspektivet är dock regionalisering av avloppsrening problematiskt eftersom stora samlade utsläpp av renat avloppsvatten innebär sådan koncentration av näringsämnen att konflikt uppstår med de nationella kraven på vattenkvalitet. Utsläppen från Käppalaverket och andra reningsverk i Stockholm samt utflödet från Mälaren, bidrar till att vattenförekomsterna runt Lidingö (Lilla Värtan, Stora Värtan och Askrikefjärden) idag har otillfredsställande ekologisk status enligt vattenmyndigheten.

Käppalaverket är en regionalt viktig anläggning vars framtida utbyggnadsbehov behöver beaktas vid detaljplanering och tillståndsgivning. För verksamhetens bedrivande är också vägtransporter till och från verket, samt avbrottsfri elförsörjning, av avgörande betydelse. För verksamheten svarar Käppalaförbundet som är ett kommunalförbund för de anslutna kommunerna Sigtuna, Vallentuna, Upplands-Bro, Upplands Väsby, Täby, Sollentuna, Danderyd, Solna, Lidingö, Nacka och Värmdö.

Avfall

Avfall hanteras genom det regionala avfallsbolaget SÖRAB som ägs av kommunerna Danderyd, Järfälla, Lidingö, Sollentuna, Solna, Stockholm, Sundbyberg, Täby, Upplands Väsby och Vallentuna.

Räddningstjänst

Räddningstjänsten organiseras av kommunalförbundet Storstockholms brandförsvar där Lidingö ingår tillsammans med Danderyd, Solna, Stockholm, Sundbyberg, Täby, Vallentuna, Vaxholm, Värmdö och Österåker.

Miljö- och riskfaktorer

Innehåll

Vattenföroreningar..... 95
Miljökvalitetsnormer för vatten..... 96
Kottlasjön..... 98

Luftföroreningar..... 99
Miljökvalitetsnormer för luft..... 99
Luftkvalitet..... 99

Bullerstörningar..... 100
Riktvärden..... 100
Avstegsfall..... 100

Olyckor, översvämning och erosion..... 102
Översvämningsområden..... 102
Skred- och rasriskområden..... 102

Hälsorisker och säkerhet..... 103
Hästhållning..... 103
Elektromagnetiska fält..... 103
Verksamheter som medför risker..... 103
Bensinstationer..... 104
Transportleder för farligt gods..... 104
Räddningstjänstens insatstid..... 104

Jord, berg- och vattenförhållanden..... 106
Markföroreningar..... 106
Markradon..... 106
Berggrund..... 106
Ytvatten..... 106

Kartor
Avrinningsområden till kustvatten..... 97
Vägtrafikbuller..... 101
Hälsorisker och säkerhet..... 105

I denna del av underlaget för översiktsplanen redovisas aspekterna miljö- och hälsoskydd samt säkerhet.

Vattenföroreningar

Bebyggelse skall lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att förebygga vattenföroreningar.

2 kap. 5 § plan- och bygglagen (2010:900)

Förorening av vatten handlar i Lidingös fall främst om dagvatten, det vill säga regn- och smältvatten som för med sig föroreningar från tak och vägar, genom ledningar och diken, ut i vattendrag, sjöar och hav. För de sjöar som har låg vattenomsättning och/eller tar emot stora mängder dagvatten kan dagvattnets bidrag av föroreningar ge en märkbar negativ effekt. Särskilt känsliga för föroreningar är Kottlasjöns sjösystem och Kyrkviken.

Föroreningsproblematiken skiljer sig åt mellan å ena sidan stadens sjöar och vattendrag och å andra sidan kustvattnen som omger Lidingös öar. För sjöarna utgörs föroreningarna främst av tillrinnande dagvatten medan kustvattnet utsätts för flera olika föroreningskällor inklusive dagvatten. För Lilla Värtan, Stora Värtan och Askrikefjärden (inklusive Kyrkviken, Gråviken och Hustegafjärden) har vattenmyndigheten fastställt kvalitetskrav som inte får överskridas. Fakta om dessa vattenförekomster återges nedan under rubriken *Miljökvalitetsnormer för vatten*, se också kartan *Avrinningsområden till kustvatten*. Hur staden avser att följa miljökvalitetsnormerna beskrivs i delen *Riktlinjer*. Även Kottlasjön behandlas nedan och i delen *Riktlinjer*.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Regeringen får meddela föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt, om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön (miljökvalitetsnormer).

5 kap. 1 § miljöbalken

Vid planläggning ska miljökvalitetsnormerna följas.

2 kap. 10 § plan- och bygglagen (2010:900)

Statusklassificering och miljökvalitetsnormer för ytvatten (vattendrag, sjöar, övergångsvatten och kustvatten)

Grund-information	Ekologisk status och ekologisk potential		Kemisk ytvattenstatus (exklusive kvicksilver)			Skyddade områden
Vattenförekomst namn	**Status eller potential 2009**	**Kvalitetskrav och tidpunkt**	**Status 2009**	**Kvalitetskrav och tidpunkt**	**Tidsfrist**	**Kompletterande krav för skyddade områden**
Lilla Värtan	Måttlig ekologisk potential	**God ekologisk potential 2021**	Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus	**God kemisk ytvattenstatus 2015, med undantag för tributyltenn-föreningar.**	**God kemisk ytvattenstatus 2021 för tributyltenn-föreningar**	
Askrikefjärden	Otillfredsställande ekologisk status	**God ekologisk status 2021**	God kemisk ytvattenstatus	**God kemisk ytvattenstatus 2015**		Tillfredsställande badvattenkvalitet
Stora Värtan	Otillfredsställande ekologisk status	**God ekologisk status 2021**	God kemisk ytvattenstatus	**God kemisk ytvattenstatus 2015**		Tillfredsställande badvattenkvalitet

Källa: Vattenmyndigheten Norra Östersjöns vattendistrikt, 2009.

Kvalitetskrav

Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt beslutade 2009 om miljökvalitetsnormer för vattenförekomsterna Lilla Värtan, Stora Värtan och Askrikefjärden. De grundläggande kvalitetskraven inom vattenförvaltningen, som uttrycks i form av miljökvalitetsnormer, syftar till att alla vattenförekomster ska uppnå minst god yt- eller grundvattenstatus eller god ekologisk potential senast den 22 december 2015. Till detta kan det komma särskilda krav i vissa typer av skyddade områden. Vattenmyndigheten har även beslutat om vissa undantag, framförallt i form av tidsfrister för att uppnå god status eller god potential.

Status för Stora Värtan och Askrikefjärden är idag ”otillfredsställande ekologisk status” och ”god kemisk ytvattenstatus”. Miljökvalitetsnormerna för dessa vattenförekomster är fastställda till ”god ekologisk status” 2021 och ”god kemisk ytvattenstatus” 2015. Lilla Värtan är utpekad som ett preliminärt kraftigt modifierat vatten på grund av hamnverksamhet. Miljökvalitetsnormer för Lilla Värtan är fastställda till ”god ekologisk potential” 2021 och ”god kemisk ytvattenstatus” 2015 med undantag för tributyltennföreningar till 2021.

Avrinningsområden till kustvatten

0 500 1000m N

Skala 1:60 000

- Till Stora Värtan
- Till Askrikefjärden
- Till Lilla Värtan via Kottlasjön
- Till Askrikefjärden via Kyrkviken/Hustegafjärden
- Till Lilla Värtan

Miljöproblem
Dagvatten som orenat rinner ut i vattendrag, sjöar och kustnära vatten kan medföra föroreningar som metaller, näringsämnen, olja och bakterier. På flera platser filtrerar och renar staden därför dagvattnet genom dagvattendammar. Staden har en dagvattenplan och har enligt den vidtagit åtgärder för rening och fördröjning av dagvatten.

Kyrkviken räknas till vattenförekomsten Askrikefjärden och är särskilt känslig för föroreningar. Viken utsätts idag för tillförsel av förorenat dagvatten från tungt trafikerade vägar. Staden har genomfört ett omfattande utredningsarbete för att finna lösningar för rening av dagvattnet. Nu arbetar staden med en helhetslösning för rening av dagvattnet inom centrala delar av Lidingö. När tillförseln av orenat dagvatten begränsas, beräknas vattenkvaliteten i Kyrkviken successivt förbättras.

Bristfällig rening av avloppsvatten från enskilda avlopp ökar mängderna av kväve och fosfor i vattendrag, sjöar och kustvatten. Inom Lidingö stad förekommer cirka 340 enskilda avloppsanordningar. Av dessa finns cirka 220 på Storholmsöarna. Staden kontrollerar att enskilda avlopp uppfyller gällande krav vad gäller utsläpp. I de fall där reningen av avloppsvattnet bedöms som otillräcklig ställer staden krav på fastighetsägaren att åtgärda detta.

Flera reningsverk i Stockholm och på Lidingö släpper ut renat avloppsvatten till vattenförekomsterna runt Lidingö. Trots höga reningsgrader innehåller det renade vattnet näringsämnen som lokalt vid utsläppspunkterna kan nå höga halter. Till Käppalaverket på Lidingö är stora delar av Stockholmsregionens avloppsnät anslutet. När befolkningen i regionen växer och fler områden ansluts till verket ökar också belastningen på reningsverket. Samtidigt som storskalig rening av avloppsvatten ger regionala miljövinster, så kan konflikter med miljökvalitetsnormer uppstå lokalt vid reningsverken. Det är därför angeläget att reningsverken i regionen fortsätter att utvecklas för både ökad kapacitet och strängare reningskrav.

Lidingös kustnära vatten ingår i ett stort och komplext påverkansområde med många diffusa föroreningar som påverkar vattenmiljön. Staden delar Lilla Värtan, Stora Värtan och Askrikefjärden med omgivande kommuner. Vattenkvaliteten påverkas kraftigt av utflödande sötvatten från Mälaren och föroreningar från industrier och hamnar utanför Lidingö. Det är således ogörligt för Lidingö att ensamt förbättra statusen på dessa vattenområden. Den samlade effekten av många insatta åtgärder kan dock ge resultat i vattnets kvalitet. Mellankommunalt samarbete kring vattenfrågor är därför mycket angeläget.

Kottlasjön
Kottlasjöns sjösystem består av Kottlasjön, Stockbysjön, Västra Långängskärret (Linnmanska träsket), Stockbyån, omkringliggande tillrinningsområden och utloppet genom Mölnaån mot Lilla Värtan. Systemet ingår i Långängen-Elfviks naturreservat och delar av stränderna omfattas av strandskydd. Delar av skogsmarken söder om Kottlasjön är som nyckelbiotop särskilt skyddsvärd. Sjösystemet är ett ekologiskt känsligt område med stort värde ur såväl ekologisk som social synpunkt.

Kottlasjöns vatten och bottensediment har höga kväve- och fosforhalter. På våren kan syrebrist uppstå i bottenvattnet och under sommar och höst kan algblomning förekomma. Staden kontrollerar kontinuerligt sjöns kondition och vattennivå.

Sjösystemet är med sin låga vattenomsättning mycket känsligt för föroreningar. Tillrinningen av förorenat dagvatten är dock mycket liten eftersom rening sker på flera platser. Dagvatten från verksamhetsområdet Stockby renas i två dammar med oljeavskiljare innan det rinner ut i Stockbysjön och dagvatten som rinner ut i Kottlasjön vid Breviksbadet renas i en särskild reningsbassäng.

Miljörisker för Kottlasjöns sjösystem utgörs främst av verksamheter inom avrinningsområdet. Konsekvenserna för miljön skulle kunna bli allvarliga exempelvis vid en olycka i Stockby med kemikalieutsläpp som följd. Fördröjningsmagasin för dagvatten som medger stängning av utloppet vid tillbud skulle kunna minska konsekvenserna av sådana utsläpp. Det är därför motiverat att ställa krav på verksamhetsutövare att ordna fördröjningsmagasin där risk för miljöskada finns.

Kottlasjön tjänade fram till 1950-talet som Lidingös vattentäkt. Lidingöbornas dricksvatten kommer idag från vattenverk utanför Lidingö. För stadens vattenförsörjning finns numera även reservvattenledning och därmed finns det inte längre något behov av vattentäkt på Lidingö. Regionplanen pekar inte heller ut något vatten inom Lidingö stad för regional reservvattenförsörjning.

Luftföroreningar

Bebyggelse skall lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att förebygga luftföroreningar.

2 kap. 5 § plan- och bygglagen (2010:900)

Miljökvalitetsnormer för luft

Regeringen får meddela föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt, om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön (miljökvalitetsnormer).

5 kap. 1 § miljöbalken

Vid planläggning ska miljökvalitetsnormerna följas.

2 kap. 10 § plan- och bygglagen (2010:900)

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft (förordning SFS 2001:527) omfattar elva olika ämnen som förekommer i luft. De fastställda kvalitetskraven för dessa ämnen överskrids idag inte på Lidingö. Miljökvalitetsnormer behandlas också i delen *Riktlinjer*.

Luftkvalitet

Lidingö ligger centralt i Stockholmsregionen och är därför förhållandevis kraftigt utsatt för luftföroreningar. Eftersom den dominerande vindriktningen i området är väst-sydvästlig påverkas luften på Lidingö i stor utsträckning av vägtrafiken i Stockholm och de olika verksamheterna inom Stockholms hamn. Trafiken i regionen är den i särklass största luftföroreningskällan och problemen är av sådan karaktär att samverkan om luftkvalitet med andra kommuner och myndigheter är nödvändig.

Luftkvaliteten inom Lidingös gränser övervakas av Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund. Syftet med förbundets verksamhet är att erbjuda beslutsunderlag för åtgärder med syfte att förbättra luftkvalitet. Staden genomför också egna mätningar av kvävedioxid.

Bullerstörningar

Bebyggelse skall lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att förebygga bullerstörningar.

2 kap. 5 § plan- och bygglagen (2010:900)

Buller är den miljöstörning som berör flest människor i Sverige. Forskning visar att buller påverkar människors hälsa negativt och att denna påverkan ofta underskattas. Bullerutsatta områden på Lidingö finns främst längs de mest trafikerade vägarna, Lidingöbanan, vattnet mot Stockholms hamnar samt runt den verksamhet som bedrivs vid Trolldalstippen. Bullerstörningar av tillfällig karaktär kan även förekomma från till exempel fartyg vid reservankringsplatsen utanför Elfviks udde.

Stadens trafikbullerutredning från 2008 uppmätte de högsta bullernivåerna vid infarten till Lidingö, Södra Kungsvägen och Norra Kungsvägen där de ekvivalenta nivåerna kunde nå 65 dBA eller mer intill bostäder. Under 2008 gjordes även en beräkning av bullret från Lidingöbanan. Den ekvivalenta nivån nådde då nivåer över 60 dBA intill bostäder. För att få en helhetsbild av trafikbullerstörningar är det nödvändigt att analysera bullret från både väg- och spårtrafik.

Riktvärden

Riksdagen antog 1997 riktvärden för trafikbuller i bostäder (prop. 1996/97:53). Dessa värden bör normalt inte överskridas i nytillkomna bostäder eller till följd av nybyggd/väsentligt ombyggd trafikinfrastruktur:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus.
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid.
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad.
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Vid ny- eller ombyggnad av spåranläggning avser riktvärdet för buller utomhus 55 dBA ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dBA ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt. Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Avstegsfall

Länsstyrelsen, som bevakar att planer är godtagbara från hälsosynpunkt, har tagit fram en vägledning för den fysiska planeringen av bostäder i bullerutsatta lägen. Enligt denna kan avsteg från riktvärden godtas i centrala lägen samt i lägen med god kollektivtrafik. För att en acceptabel ljudmiljö för bostadsmiljöer ska anses vara uppnådd krävs att riktvärdena för buller klaras eller att något av nedanstående avstegsfall går att tillämpa:

Avstegsfall A

Från riktvärdena görs avsteg från maximal ljudnivå 70 dBA samt 55 dBA ekvivalentnivå utomhus. Samtliga lägenheter ska dock ha tillgång till tyst sida för minst hälften av boningsrummen med betydligt lägre nivåer än 55 dBA. Tyst uteplats kan anordnas i anslutning till bostaden.

Avstegsfall B

Från riktvärdena görs även avsteg från att nå ned till 40 dBA ekvivalent nivå på den tysta sidan. Samtliga lägenheter ska dock ha tillgång till tyst sida om högst 55 dBA för minst hälften av boningsrummen.

Lidingö stad har inte preciserat i vilka geografiska lägen avstegsfall kan vara tillämpligt, utan det får prövas från fall till fall utifrån de förutsättningar som råder på den aktuella platsen. Översiktsplanen anger i delen *Riktlinjer* kriterier som bör uppfyllas vid planering av bostäder i bullerstörda miljöer.

Vägtrafikbuller
Uppgifter från 2008

0 500 1000m N
Skala 1:60 000

Ekvivalent ljudnivå:

- 55-60 dBA
- 65-70 dBA
- 60-65 dBA
- 70-100 dBA

Olyckor, översvämning och erosion

Bebyggelse skall lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till risken för olyckor, översvämning och erosion.

2 kap. 5 § plan- och bygglagen (2010:900)

Översvämningsområden

Klimatförändringar väntas leda till höjd havsnivå och ökad nederbörd. Staden har 2010 analyserat översvämningsrisker och skredrisker med syftet att ge riktlinjer för planering av bebyggelse och infrastruktur samt för handläggning av bygglovsärenden. Analysens resultat är i korthet:

- Med avseende på havsnivå rekommenderas att ingen översvämningskänslig konstruktion eller viktig väg placeras under nivån +2,5 meter RH00 (rikets höjdsystem 1900).

- För anläggningar som förväntas ha en livslängd fram till slutet av detta århundrade eller längre rekommenderas att dimensionerande nederbörd multipliceras med klimatfaktorn 1,2.

- Eftersom relativt stora markområden riskerar att översvämmas behöver höjdsättning anpassas för framtiden genom markuppfyllnader på upp till 1–1,5 meter. Sådana uppfyllnader, i kombination med en starkt varierande havs- och grundvattennivå, ökar skredrisken i strandnära områden. I dessa områden bör därför grundförstärkningar och/eller dränering utföras innan marken får bebyggas.

Analysen pekar dessutom på behovet av att utreda ledningsnätens kapacitet med avseende på nederbörd samt möjlighet till avrinning för dagvatten inom ett flertal instängda områden.

Länsstyrelsen och den regionala utvecklingsplanen understryker också vikten av anpassning till klimatförändringar. Den permanenta höjningen av Östersjöns havsnivå uppskattas till mellan +0,5 och +1,1 meter och det temporära högvattenflödet till ytterligare 1,4 meter. Det ger en sammanlagd havsnivåhöjning (permanent höjning plus tillfällig variation minus landhöjning) på +1,9 till +2,5 meter.

Kunskapsläget om klimatets förändring med ändring av havsnivån, översvämnings- och skredrisker förbättras ständigt varför rekommendationer kan komma att omprövas.

Skred- och rasriskområden

Den större delen av kuststräckan som kan utsättas för kraftiga vågor utgörs av berg och ofta branta klippor. De kuststräckor som inte utgörs av berg i dagen, eller berg med tunt jordtäcke, är mest utsatta för erosion och skred. För att bedöma vilka områden som är mest utsatta för erosion och i vilken omfattning, krävs regelbundna analyser av jordmåner och klimatförändringars konsekvenser.

Skredrisken i de flesta strandnära områden är idag låg till följd av flack marklutning och tidigare utförda stabilitetshöjande åtgärder (spontning för kaj, utläggning av tryckbank under vatten, avschaktning av markytan med mera). Kompletterande geotekniska undersökningar kan dock behövas för säkrare bedömningar.

Hälsorisker och säkerhet

Bebyggelse skall lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och säkerhet.

2 kap. 5 § plan- och bygglagen (2010:900)

Hästhållning

Ridsport och hästhållning fyller flera viktiga funktioner som fritidsaktivitet och trivselfaktor samt för landskapsvården. På Lidingö finns cirka femton fastigheter med hästhållning. Ridskoleverksamhet bedrivs i Stockby, vid Ekholmsnäs gård och vid Elfviks gård. Eftersom hästhållning kan utgöra en olägenhet i form av källa till allergier kan avstånd vara motiverat mellan å ena sidan hästhållning och å andra sidan bostäder, skolor och andra platser där människor dagligen vistas.

För planering för och invid djurhållning har Boverket gett ut en vägledning (Rapport 2011:6) som ska underlätta tillämpningen av plan- och bygglagen. Lidingö stad arbetar också utifrån stadens miljö- och hälsoskyddsenhets riktlinjer. Dessa omprövas kontinuerligt allteftersom nya forskningsresultat, rättsfall om hästhållning eller andra upptäckter kring hästar som olägenhet för människor blir kända. En prövning av skyddsavstånd görs i varje enskilt fall. Lämpliga avstånd kan variera mycket beroende på till exempel antalet hästar och dominerande vindriktning.

Även andra omständigheter kan komma att beaktas, exempelvis om ett område har en utpräglad karaktär av mindre hästgårdar eller om det finns ett nära samband mellan de boende och medverkan i hästhållningen.

Elektromagnetiska fält

Elektromagnetiska fält uppstår kring bland annat kraftledningar, transformatorstationer och radiosändare för till exempel mobiltelefoni. Ansvaret för hälsofrågor med anknytning till magnetfält är fördelat på de fem myndigheterna Arbetsmiljöverket, Boverket, Elsäkerhetsverket, Socialstyrelsen och Strålsäkerhetsmyndigheten.

Eftersom hälsoeffekter från magnetfält på lång sikt inte kan uteslutas har myndigheterna valt att rekommendera en viss försiktighet. Myndigheterna ger, under förutsättning att det kan genomföras till rimliga kostnader, följande rekommendationer för samhällsplanering och byggande:

- Sträva efter att utforma eller placera nya kraftledningar och andra elektriska anläggningar så att människors exponering för magnetfält begränsas.

- Undvik att placera nya bostäder, skolor och förskolor nära elanläggningar som ger förhöjda magnetfält.

- Sträva efter att begränsa fält som starkt avviker från vad som kan anses normalt i hem, skolor, förskolor respektive aktuella arbetsmiljöer.

Av elsäkerhetsskäl är minsta tillåtna avstånd mellan luftburna kraftledningar och bebyggelse satt till tio meter.

Verksamheter som medför risker

Verksamheter som medför risker och/eller störningar i form av buller eller utsläpp finns både i staden och i dess närhet. Vid planering av nya bebyggelseområden bör följande verksamheter särskilt beaktas:

- Trolldalstippen
- Käppalaverket
- Bränslehantering på Stora Höggarn
- Sjötransporter av farligt gods till och från Stockholms hamn

Sjöfarten medför risker för kustnära bebyggelse. Risker föreligger dels för kollision mellan fartyg nära land och dels kollision mellan fartyg och land. Nybyggnation längs farleder bör därför föregås av riskanalys med syfte att utreda behov av olycksförebyggande och/eller skadebegränsade åtgärder.

Bensinstationer

Bensinstationer utgör riskkällor och kan medföra olägenheter för omgivningen. En riskanalys ska därför finnas om avståndet planeras bli kortare än 100 meter mellan bensinstation och bebyggelse. Boverkets allmänna råd (1995:5) och länsstyrelsens rapport 2000:1 anger riktvärden för skyddsavstånd mellan bensinstationer och sammanhållen bostadsbebyggelse och/eller personintensiv verksamhet. Eftersom risker avgörs av faktiska förhållanden på platsen, exempelvis terräng och slag av bränslen som hanteras, så bör riskavstånd främst ses som ett utgångsläge för vidare analys. För nyetablering av bensinstationer ger handboken *Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer* (Räddningsverket 2008) vägledning.

Transportleder för farligt gods

Länsstyrelsen rekommenderar (2012) transportleder för farligt gods på Lidingö. Lederna är sekundära, det vill säga endast avsedda för lokala transporter. De visas i kartan *Hälsorisker och säkerhet* och består av sträckorna:

- Lidingöbron
- Norra Kungsvägen (delen Lidingöbron–Nilstorpsvägen)
- Södra Kungsvägen (delen Lidingöbron–Gåshagaleden)
- Gåshagaleden
- Värdshusvägen

Dessutom rekommenderas nedanstående transportled idag, men utbyggnaden av Dalénum med ny infart till området direkt från Södra Kungsvägen kommer att göra den sträckningen överflödig:

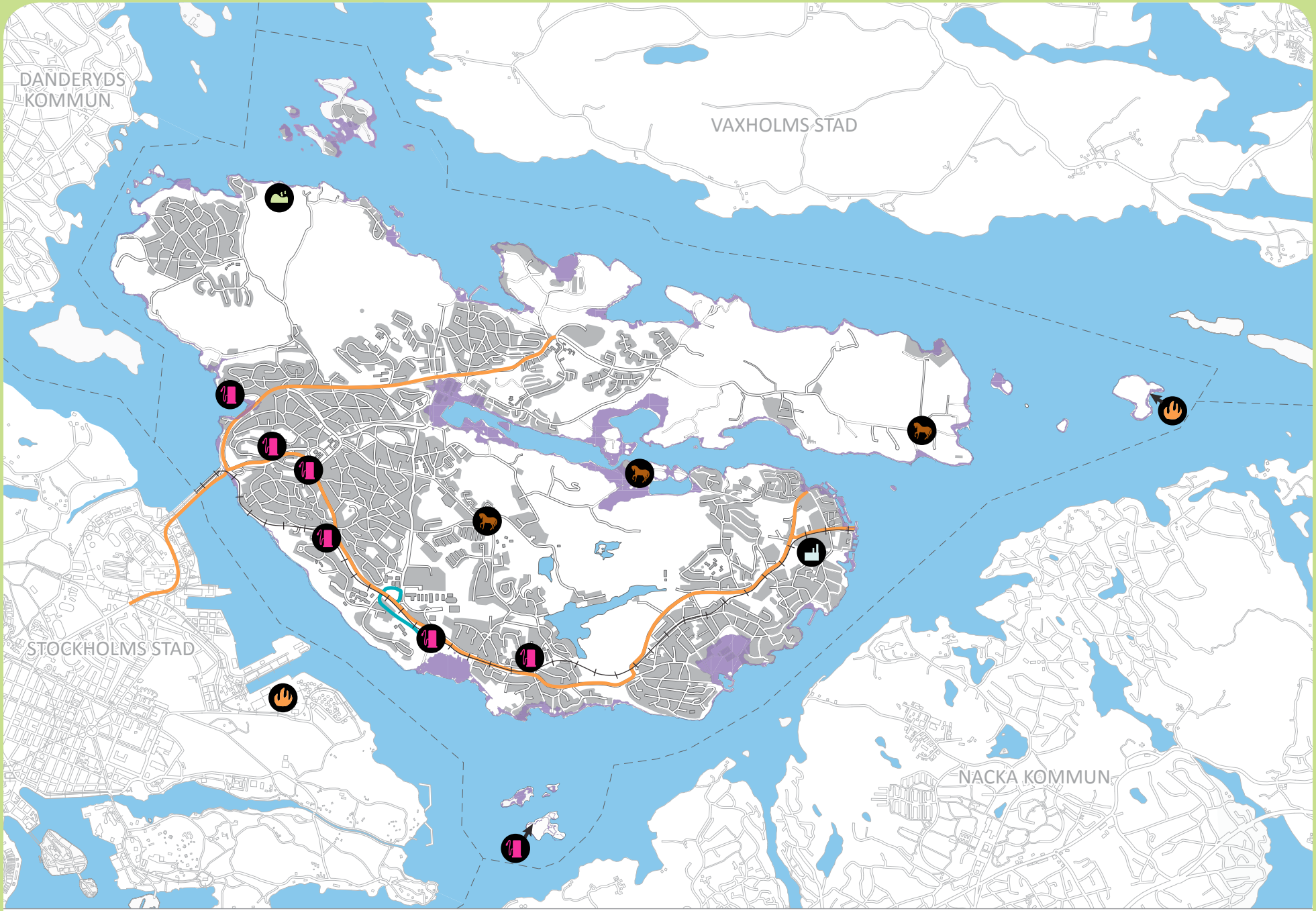
- Läroverksvägen (delen Södra Kungsvägen–Larsbergsvägen)
- Larsbergsvägen (delen Läroverksvägen–Agavägen)
- Agavägen

Enligt länsstyrelsens rapport 2000:01 ska risksituationen bedömas vid exploatering inom 100 meter från transportled för farligt gods. Om risk föreligger ska en riskanalys vara underlag vid planering. I centrala och tätbebyggda områden kan det finnas ett starkt intresse av att uppföra ny bebyggelse nära transportleder för farligt gods. I sådana fall kan avsteg från rekommenderade skyddsavstånd vara motiverade. För att bedöma om avsteg kan vara lämpligt gör länsstyrelsen en bedömning från fall till fall. Bedömningen beror bland annat på följande faktorer: typ av bebyggelse, utformning av bebyggelsen, riskkällan, landskapsutformning, tekniska åtgärder och räddningstjänstens insatsmöjligheter. Lokalisering av bostäder, skolor, vårdinrättningar och liknande bör om möjligt ske så att en rimligt låg risknivå kan nås.

För närvarande pågår ett omfattande stadsutvecklingsprojekt i området Centrum/Torsvik, vilket kan komma att inbegripa tunnelförläggning/överdäckning av Södra Kungsvägen med dess frekventa transporter av farligt gods. Tunnelkonstruktioner för transporter av farligt gods ska utföras så att människor som befinner sig i tunneln eller vid dess mynningar ska kunna sätta sig i säkerhet i händelse av en olycka. För bebyggelse ovanpå tunnel eller vid tunnelmynning bör en fördjupad riskanalys tas fram för att fastställa vilka specifika förutsättningar som där råder för säkra konstruktioner. För att förebygga olyckor och säkerställa att räddningsinsatser kan genomföras behöver räddningstjänsten tidigt komma in i planprocessen. Även nödvändigheten av ett omledningsvägnät för farligt gods kan behöva uppmärksammas.

Räddningstjänstens insatstid

Räddningstjänstens insatstid kan, om den överstiger tjugo minuter, ställa särskilda krav på utformningen av ny bebyggelse. En första räddningsstyrka ska under normala förhållanden vara på plats inom tio minuter efter alarmering för Lidingös tätare bebyggelse och inom tjugo minuter för övriga områden med fast vägförbindelse. För omgivande öar, inklusive Storholmsöarna, är insatstiden trettio minuter. Variationer kan dock förekomma baserade på lokal riskbild.



Hälsorisker och säkerhet

- Deponi
- Bensinstation
- Bränslehantering
- Sekundär led farligt gods
- Reningsverk
- Större hästgård
- Område lägre än +2,5 m ovan RH00
- Sekundär led farligt gods (kan komma att ersättas av ny infart till Dalénum)

0 500 1000m N

Skala 1:60 000

Jord-, berg- och vatten-förhållanden

Bebyggelse skall lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till jord, berg- och vatten-förhållandena.

2 kap. 5 § plan- och bygglagen (2010:900)

Markföroreningar

Lidingö stad har inventerat risker för förekomst av markföroreningar. Åtta objekt har klassificerats enligt Naturvårdsverkets metodik för inventering av förorenade områden (MIFO-modellen). Sju av dessa objekt bedöms vara förenade med risker som bör utredas i samband med eventuell planering.

Utöver detta har 308 platser identifierats som, med anledning av de verksamheter som där bedrivs eller tidigare har bedrivits, kan misstänkas vara förorenade. Av dessa platser har 62 klassificerats som innebärande ”måttlig/stor risk” eller ”mycket stor risk” för att kunna utgöra problem med föroreningar i mark. Vid planläggning gör staden en behovsbedömning i tidigt skede för att ta reda på om miljöbedömning av planen ska göras. Som en del av behovsbedömningen kontrolleras då om risk för föroreningar föreligger inom planområdet.

Markradon

Marken på Lidingö bedöms som normal ur radonrisksynpunkt. Det finns därför inget behov av generella restriktioner som begränsar bebyggelseutvecklingen.

Berggrund

Lidingös berggrund består huvudsakligen av gnejs, granit och skiffrig granit. Det finns endast ett fåtal sprickzoner och en förkastningszon söder om ön, i den annars stabila grunden. Ungefär två tredjedelar av Lidingös yta består av berg i dagen eller berg med tunt jordtäcke. I lågpartier har sedimentjordarter bildats, främst postglacial lera, och till mindre del morän. Grus och sand förekommer sporadiskt, dock inte i några större sammanhängande områden.

Ytvatten

Kommunala strandbad på Lidingö är Käppalabadet, västra delen av Kottlasjön, Sandviksbadet i Sticklinge, Södergarn och Fågelöuddebadet. Inget ytvatten inom Lidingö stad används för produktion av dricksvatten. Sedan den förra översiktsplanen antogs har en reservvattenledning från Stockholm till Lidingö tagits i bruk. Därmed föreligger inte något behov av en reservvattentäkt på Lidingö.

Natur- och kulturvärden

Innehåll

Grönstruktur..... 108
Regional grönstruktur..... 108
Lidingös grönstruktur..... 109
Ekosystemtjänster..... 109
Hälsa och rekreation..... 109

Lagskyddad natur..... 110
Naturreservat..... 110
Naturminne..... 110
Biotopskydd..... 110
Nyckelbiotop..... 112
Djur- och växtskydd..... 112
Strandskydd..... 112

Kulturvärden..... 114
Vad är värdefullt att bevara?..... 114
Stadens ansvar för kulturvärden..... 114
Kunskapsunderlag om Lidingös bebyggelse..... 115
Strategi för skydd av kulturmiljöer..... 115
Lagskydd genom plan- och bygglagen..... 116
Lidingös karaktär..... 116
Lidingös bebyggelseutveckling..... 116

Kulturminnen..... 120
Fasta fornlämningar..... 120
Byggnadsminnen..... 120
Kyrkliga kulturminnen..... 122

Kartor
Regional grönstruktur..... 108
Skyddad natur..... 111
Strandskydd..... 113
Skyddade kulturhistoriskt värdefulla byggnader och bebyggelsemiljöer 2011..... 123

Lidingös vatten, skogar, marker och bebyggelse rymmer många höga natur- och kulturvärden. Flera av dessa värden har juridiskt skydd, antingen direkt i lag eller efter beslut av statliga myndigheter eller Lidingö stad. Den översiktliga planeringen behöver beakta såväl skyddade som oskyddade värden. I det följande redogörs för grönstrukturens betydelse för staden, miljöbalkens skydd av naturvärden, stadens skydd av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse samt kulturminneslagens skydd av kulturarvet.

Mark- och vattenområden är ofta värdefulla ur flera olika aspekter; de utgör viktiga objekt för såväl biologisk mångfald, landskapsbild, kulturarv, rekreation, som för människors hälsa. Områden med natur- och kulturvärden kan därför samtidigt beröras av flera olika, helt eller delvis överlappande, intressen och skydd. Av denna anledning kan samma område tas upp i flera av översiktsplanens olika delar. Exempelvis omnämns Lidingös sjöar nedan som naturvärden samtidigt som deras rekreationsvärden beskrivs under *Invånarna och staden* och vattenkvaliteten behandlas i *Miljö- och riskfaktorer*. Hur staden framöver avser att bevara och utveckla Lidingös natur- och kulturvärden beskrivs i delen *Riktlinjer*.

Grönstruktur

Med grönstruktur avses den struktur som byggs upp av vegetationsområden, vattenområden och övrig obebyggd mark i och omkring en tätort, såsom sjöar, stränder, skogar, odlingslandskap, parker och trädgårdar. Den utgör ett system på samma sätt som infrastrukturen och är oberoende av administrativa gränser. Grönområden har inte bara stora ekologiska och sociala värden utan även höga kulturhistoriska, arkitektoniska och estetiska kvaliteter. Trädgårdar, parker, kyrkogårdar, alléer, odlingsmark och skog är också av betydelse för Lidingös bebyggelsehistoria och identitet. Det är mångfalden och blandningen av natur- och kulturmiljöer som ger staden dess unika attraktivitet.

Regional grönstruktur. *Bildkälla: Stockholms läns landsting, Tillväxt, miljö och regionplanering.*

Regional grönstruktur

Den övergripande grönstrukturen i Stockholmsregionen utgörs av tio gröna kilar som knyter samman regionens kärna med omgivande natur. Lidingö räknas till Järvakilen men omges också av Bogesundskilen i norr och Nacka-Värmdökilen i öster. De större sammanhängande grönområdena i regionen är viktiga för såväl den biologiska mångfalden som människors hälsa. Naturmiljöerna är också ofta kulturmiljöer som har formats av tidigare markanvändning som kan spåras i både skogs- och odlingslandskapet. Med uppförandet av Norra Djurgårdsstaden på andra sidan Lilla Värtan och växande befolkning i regionen ökar betydelsen av Lidingös natur- och parkområden, i synnerhet med avseende på möjligheter till rekreation och avkoppling.

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2010, lyfter fram följande åtaganden med särskild betydelse för grönstrukturens utveckling:

- Bevara, utveckla och tillgängliggör de gröna kilarna.
- Säkra och utveckla värdena i mark- och vattenlandskapet.
- Utveckla stränders värden och tillgänglighet.

Lidingös grönstruktur

Lidingös grönstruktur är varierad och rik på miljöer för olika växter och djur. Tätorternas grönområden uppmärksammas alltmer för deras mångfunktionella betydelse för att uppnå hållbara städer. Grönstrukturen har stor betydelse för det dagliga livet och de ekologiska funktionerna i staden. För att främja den biologiska mångfalden, men också för att säkerställa tillgång till grönområden med tillfredställande kvaliteter för rekreationsändamål, behöver både regional och lokal grönstruktur vara ändamålsenlig och sammanhängande.

Den tätortsnära naturmiljön har många olika naturvärden och värdefulla biotoper (platser med gynnsamma förutsättningar för olika arter). En tredjedel av Lidingös markyta är täckt av skog. Skogarna på stadens mark har ett visst skydd av de mål och riktlinjer för skogsvård som antagits av kommunfullmäktige. Nyckelbiotoper är skogsområden med mycket höga naturvärden och som har egenskaper som gör att de är viktiga för att hotade eller missgynnade arter i skogen ska ha möjlighet att överleva. Enligt Skogsstyrelsens inventering finns de på sjutton platser inom Lidingö stad och omfattar tillsammans cirka 100 hektar mark. Ekologiskt särskilt känsliga områden är områden som enligt miljöbalken så långt som möjligt ska skyddas från åtgärder som kan skada naturmiljön. Dessa miljöer kan bestå av ädellövträd, våtmarker, vattendrag och stränder.

Som botaniskt särskilt värdefulla områden finns till exempel orkidélokaler, lundar med fin flora och myrar med intressant myrvegetation. Många gamla träd hyser en värdefull lav och svampflora. Zoologiskt värdefulla områden är bland annat häckningsplatser och rastplatser för sjö- och havsfågel, viktiga reproduktionsplatser för kräldjur och grodor, viltrika områden samt områden med gamla ekar.

Höga biologiska värden i mindre områden kan inte bevaras långsiktigt om det inte finns fungerande samband med andra liknande områden. För många arter behövs gröna stråk som binder samman värdefulla områden, så kallade ekologiska korridorer. Olika arter har olika krav på vad dessa korridorer ska innehålla för att fungera.

För att kunna bevara och utveckla Lidingös naturvärden är därför aktuell kunskap om och övergripande analyser av grönstrukturen nödvändig. Analysarbetet behöver utgå från Lidingös befintliga värden som rödlistade arter, biotoper med höga naturvärden, möjliga spridningskorridorer, hot och utvecklingstrender. Det är också en angelägen uppgift att identifiera och gynna miljöer med potential för att utveckla höga värden.

Ekosystemtjänster

Grönområdena spelar en viktig roll för en långsiktigt hållbar samhällsutveckling genom att de tillhandahåller ekosystemtjänster som människan är direkt beroende av, till exempel syre, rent vatten, virke, insekters pollinering samt möjlighet till rekreation. De är också en resurs för lokala kretslopp som omhändertagande av samhällets restprodukter såsom dagvatten och organiskt avfall. Vegetation förbättrar också stadsklimatet genom att rena luft, utjämna temperatursvängningar, dämpa vind och höja luftfuktigheten. Grönskan bidrar också i många fall till ekonomiska värden genom att till exempel höja markvärden.

Hälsa och rekreation

Tillgång till natur är ett grundläggande behov hos människan. Naturen är en del av vår livsmiljö och utgör en grund för fysiskt och mentalt välbefinnande. Parker och områden fungerar ofta som ett andra vardagsrum för invånarna och erbjuder möjligheter till rekreation, avkoppling, rehabilitering samt natur- och kulturupplevelser. Många omtyckta fritidsaktiviteter äger rum i trädgårdar, parker och naturområden, exempelvis lek, möten, promenader, bad, evenemang och odling. Nära och lättillgängliga grön- och naturområden ger möjlighet till spontan fysisk aktivitet och motion. Detta har särskilt stor betydelse för barn och deras utveckling, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Lagskyddad natur

Stora delar av Lidingös natur har juridiskt skydd med stöd av miljöbalken. De skyddsformer som förekommer här är naturreservat, naturminne, biotopskydd, djurskydd och strandskydd. Dessa beskrivs nedan och visas i kartorna *Skyddad natur* respektive *Strandskydd*. Översiktsplanen återger inte exakta lägen för biotoper, för detta hänvisas till mer detaljerade utredningar av respektive plats. Miljöbalken skyddar också naturvärden på Lidingö genom riksintressen för kulturmiljövården och Kungliga nationalstadsparken, se *Riksintressen*.

Naturreservat

Ett mark- eller vattenområde får av länsstyrelsen eller kommunen förklaras som naturreservat i syfte att bevara biologisk mångfald, vårda och bevara värdefulla naturmiljöer eller tillgodose behov av områden för friluftslivet. Ett område som behövs för att skydda, återställa eller nyskapa värdefulla naturmiljöer eller livsmiljöer för skyddsvärda arter får också förklaras som naturreservat.

7 kap. 4 § miljöbalken

Långängen-Elfvik

Långängen-Elfvik är ett kommunalt naturreservat efter beslut av Lidingö stad 2006. Beslutet innebar att det tidigare naturreservatet Långängen år 2007 utökades med bland annat Elfvikslandets jordbrukslandskap. Reservatet omfattar nu 440 hektar. Syftet med förordnandet är att säkerställa tillgång till områden för friluftsliv samt att vårda, bevara och vid behov återställa och berika värdefulla natur-, kultur- och vattenmiljöer.

Till stor del består reservatet av ett kulturlandskap med höga värden, såväl kulturhistoriskt som för friluftslivet. Elfviks gård är Lidingös enda aktiva jordbruk. Såväl inom jordbrukslandskapet som i skogspartierna och vattenmiljöerna i reservatet finns områden av betydelse för den biologiska mångfalden. Exempel på sådana områden är partier med gamla ädellövträd, våtmarker och äldre barrskog. Reservatet är ett av de viktigaste områdena för friluftslivet på Lidingö bland annat genom sitt centrala läge och sin mångfald av upplevelsevärden.

Kappsta

Kappsta är naturreservat efter beslut av länsstyrelsen 1995. Reservatet syftar till att bevara biologisk mångfald och att skydda värden för friluftslivet. Unikt för Kappsta är den dynamik som har uppstått mellan införd vegetation från sekelskiftet och den vilda floran inom området. Kappsta innehåller flera sällsynta lundväxter och omfattar 13,5 hektar. Kappsta har även ett kulturhistoriskt värde som platsen för Raoul Wallenbergs födelse och sommarvistelser i unga år. Lidingö stad förvärvade 1986 fastigheten där familjen Wallenbergs sommarhus stått, detta med syftet att bevara platsen till minne av Raoul Wallenberg och hans humanitära insatser.

Naturminne

Ett särpräglat naturföremål får av länsstyrelsen eller kommunen förklaras som naturminne, om det behöver skyddas eller vårdas särskilt. Förklaringen får omfatta även det område på marken som krävs för att bevara naturföremålet och ge det behövligt utrymme.

7 kap. 10 § miljöbalken

Norr om Boholmen, mellan Kyrkvikens norra strand och Ekbackevägen, växer två stora, gamla ekar som är skyddade sedan 1969. Lidingö stad förvaltar detta naturminne som ingår i nyckelbiotopen norr om Kyrkviken.

Biotopskydd

Mindre mark- eller vattenområden som utgör livsmiljö för hotade djur- eller växtarter eller som annars är särskilt skyddsvärda får förklaras som biotopskyddsområde. Sådana förklaringar får avse enskilda områden eller samtliga områden av ett visst slag inom landet eller del av landet. Inom biotopskyddsområde får inte bedrivas verksamhet eller vidtas åtgärder som kan skada naturmiljön.

7 kap. 11 § miljöbalken

Alléer, åkerholmar och öppna diken i jordbruksmark är några av de miljöer som är generellt biotopskyddade. På Lidingö finns ett flertal värdefulla alléer.

Skyddad natur

Naturreservat

Nyckelbiotop

Skogsområde med potential att utvecklas till nyckelbiotop

Fågelskyddsområde

Naturminne

0 500 1000m N

Skala 1:60 000

Nyckelbiotop

Nyckelbiotoper är skogsområden som har stor betydelse för växt- och djurlivet och har förutsättningar att hysa hotade arter. Nyckelbiotop är inte en skyddsform i sig, men mindre sådana områden kan skyddas av skogsstyrelsen som biotopskyddsområden. Lidingös nyckelbiotoper har inte detta formella skydd, men är ändå skyddade i och med att Lidingö stads skogsbruk är miljöcertifierat (FSC).

Djur- och växtskydd

Om det behövs särskilt skydd för en djur- eller växtart inom ett visst område, får länsstyrelsen eller kommunen meddela föreskrifter som inskränker rätten till jakt eller allmänhetens rätt att uppehålla sig inom området.

7 kap. 12 § miljöbalken

På Lidingö finns två fågelskyddsområden (se kartan *Skyddad natur*) som under del av året är förenade med tillträdesförbud för att hålla fåglars häckningsområden störningsfria:

- Rövarns holme och ön Libertas vid Fjäderholmarna utgör fågelskyddsområde efter länsstyrelsens beslut.
- Gråviken är en del av Långängen-Elfviks naturreservat. Fågelskyddet regleras genom Lidingö stads reservatsbeslut.

Strandskydd

Strandskydd gäller vid havet och vid insjöar och vattendrag. Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden, och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

7 kap. 13 § miljöbalken

Strandskyddet omfattar både land och vatten, inklusive undervattensmiljön. Skyddsområdet utgår från strandkanten och sträcker sig vanligtvis både 100 meter ut i vattnet och 100 meter upp på land. Om det behövs för att tillgodose strandskyddets syfte, kan länsstyrelsen utöka skyddsområdet upp till 300 meter från strandkanten, i den ena eller båda riktningarna. Kartan *Strandskydd* ger en översiktlig bild av strandskyddets nuvarande utbredning på Lidingö (april 2012). Inskränkningar av skyddet förekommer på vissa platser inom de områden som kartan visar. För aktuell och mer detaljerad avgränsning hänvisas därför till respektive gällande detaljplan.

Upphävande av strandskydd

Strandskydd kan i vissa fall upphävas genom detaljplan. Skyddet inträder automatiskt när en detaljplan upprättas eller ändras, såvida det inte upphävs av bestämmelse i planen. Enligt 4 kap. 17 § plan- och bygglagen (2010:900), får strandskyddet upphävas, om det finns särskilda skäl för det och om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med detaljplanen väger tyngre än strandskyddsintresset. För ärenden påbörjade före den 1 juli 2009 kan äldre bestämmelser fortfarande gälla.

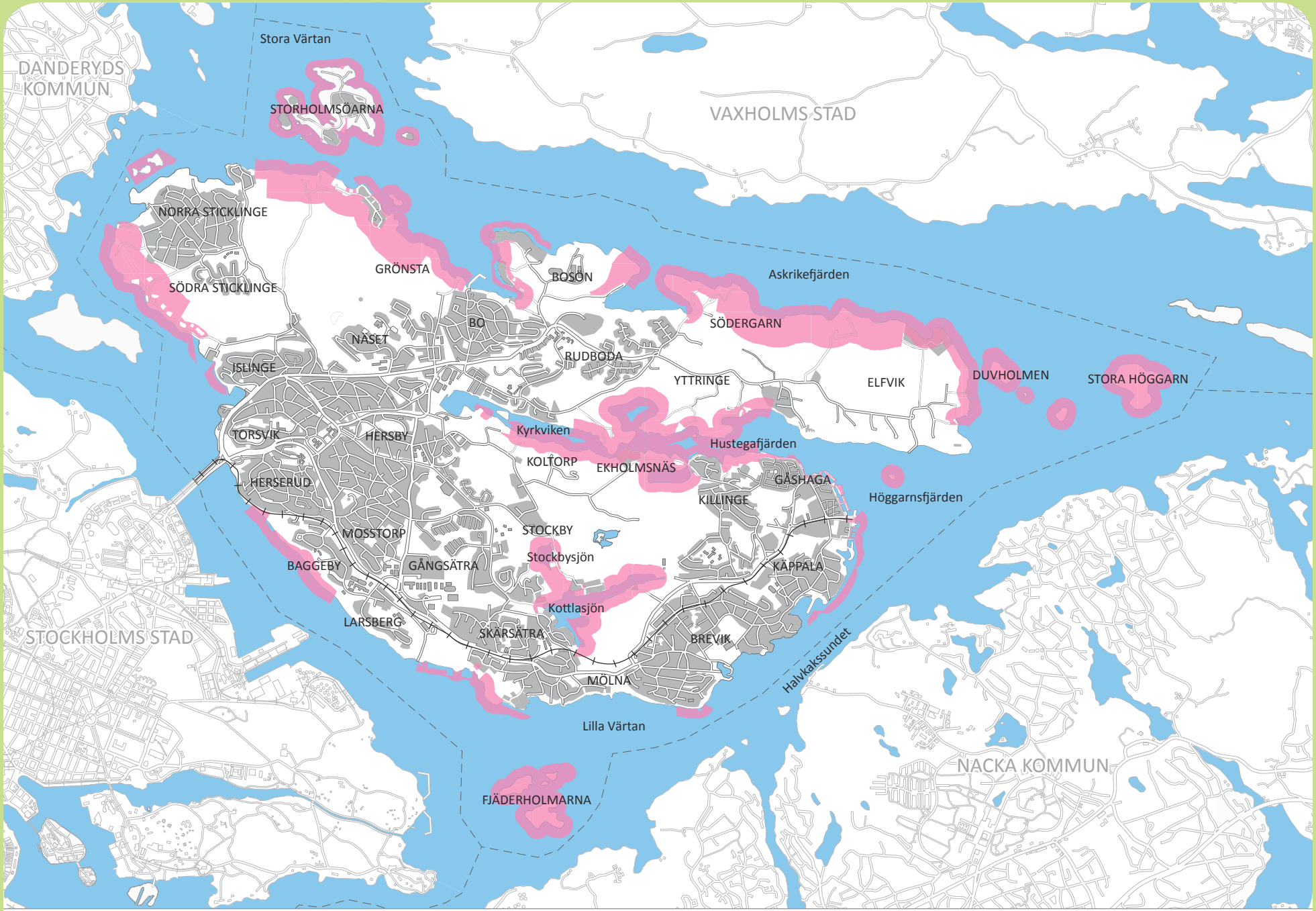
Dispens från strandskydd

Inom ett strandskyddsområde får inte:
1. nya byggnader uppföras
2. byggnader eller byggnaders användning ändras eller andra anläggningar eller anordningar utföras, om det hindrar eller avhåller allmänheten från att beträda ett område där den annars skulle ha fått färdas fritt
3. grävningsarbeten eller andra förberedelsearbeten utföras för byggnader, anläggningar eller anordningar som avses i 1 och 2, eller
4. åtgärder vidtas som väsentligt förändrar livsvillkoren för djur- eller växtarter.

För åtgärder inom skyddat område kan dispens från förbuden ovan sökas hos Lidingö stad. Om området också har annat skydd enligt 7 kap. miljöbalken, och skyddet inte har beslutats av staden, ska dispens istället sökas hos länsstyrelsen. Om dispens från strandskydd beviljas så innebär det inte med automatik att åtgärden får vidtas, också andra tillstånd kan krävas, till exempel bygglov.

Landsbygdsregler gäller inte Lidingö

Enligt miljöbalken kan upphävande av eller dispens från strandskydd medges för landsbygdsutveckling i strandnära lägen (så kallade LIS-områden). Länsstyrelsen har bedömt att landsbygdsutveckling inte är relevant för någon del av Lidingö stad. Det är därför inte möjligt att upphäva eller bevilja dispens på Lidingö med hänvisning till landsbygdsutveckling.



Strandskydd

Uppgifter från april 2012

0 500 1000m N

Skala 1:60 000

Strandskydd

Kulturvärden

Kulturvärden kan vara historiska, kulturhistoriska, miljömässiga, konstnärliga, arkitektoniska, estetiska och byggnadstekniska. Kulturhistoriska värden berättar något väsentligt om tidigare generationers levnadsförhållanden och om samhällets utveckling. Samhället förändras snabbt vilket ställer krav på att kulturhistoriska värden skyddas innan de går förlorade. Kulturhistoriska värden är viktiga att värna, inte bara för oss som lever nu utan också för framtida generationer. Vår egen tid blir morgondagens kulturarv.

Kulturvärden kan skyddas med stöd av olika lagar. Områden med så stora kulturhistoriska värden att de anses ha betydelse för hela landet kan pekas ut som riksintressen enligt miljöbalken. Lidingö har tre områden av riksintresse för kulturmiljövården och ingår med Fjäderholmarna i Kungliga nationalstadsparken, se *Riksintressen* i *Underlag för översiktsplanen*. Miljöbalken erbjuder också möjligheten att inrätta naturreservat eller kulturreservat för skydd av större sammanhängande miljöer med naturvärden och/eller kulturhistoriska värden. Lidingös naturreservat beskrivs under *Lagskyddad natur*.

Kulturminneslagen anger grundläggande bestämmelser till skydd för viktiga delar av kulturarvet, skyddet på Lidingö beskrivs under *Kulturminnen*. Plan- och bygglagen ger kommuner möjligheter att värna kulturhistoriska värden genom områdesbestämmelser och detaljplanebestämmelser. Nedan beskrivs stadens ansvar för kulturhistoriska värden, nuvarande kunskapsläge och befintligt skydd.

Vad är värdefullt att bevara?

En stad är sammansatt av byggnader i olika stilar och stadsbilden utgör helheten. Kunskap om bebyggelseutveckling gör staden läsbar och ökar förståelse för bebyggelsevärden. En stad som utvecklas förändras ständigt. Nya delar tillkommer och andra försvinner. Stadens bebyggelse kan vara en resurs vid bebyggande och stadsutveckling. Vissa delar i en stad är värda att bevara. Andra delar kan förändras och integreras i nya sammanhang. Eftersom synen på vad som är värt att bevara skiftar över tid och det är svårt att värdera samtiden bör analys av kulturhistoriska värden ske kontinuerligt.

Stadens ansvar för kulturvärden

Riksdagens miljökvalitetsmål *God bebyggd miljö* anger bland annat att kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Kommunerna ansvarar för bebyggelseutveckling, mark- och vattenanvändning och är därmed en viktig aktör för att målet ska kunna nås. Delmål preciserar hur miljömålsarbetet kan konkretiseras.

Delmålet *Planeringsunderlag* anger att fysisk planering och samhällsbyggande ska grundas på program och strategier för hur kulturhistoriska värden ska tas till vara och utvecklas. Idag förstörs stora delar av det byggda kulturarvet successivt genom rivning eller okänsliga ombyggnader. Även tätortsutbyggnad och förändringar inom infrastruktur och industri utsätter byggnader och kulturlandskapet för ett stort förändringstryck. Program och strategier för tillvaratagande och utveckling av kulturhistoriska värden ger underlag för att i den fysiska planeringen hantera dessa frågor. Utan planeringsunderlag är det svårare för kommunerna att tillämpa plan- och bygglagen. Därutöver är kunskapsunderlag avseende kulturmiljö en viktig förutsättning för en långsiktigt hållbar förvaltning av bebyggelsens kulturhistoriska värden.

Delmålet *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse* anger att bebyggelsens kulturhistoriska värden ska vara identifierade och ha en långsiktigt hållbar förvaltning. För att kommunerna ska kunna nå målet behövs grundläggande kunskap om bebyggelsens kulturvärden och antikvarisk kompetens. Med antikvarisk kompetens menas att en person med relevant utbildning har arbetsuppgiften att tillvarata kulturmiljövärdena genom att ta fram underlag till och kontinuerligt delta i den fysiska planeringen. Därutöver anges att värdefulla byggnader ska skyddas mot rivning.

Kunskapsunderlag om Lidingös bebyggelse

Fakta om Lidingös bebyggelsemiljöer består idag främst av:

- För delar av Lidingös äldsta bebyggelse (före villastadsepoken) finns ett flertal inventeringar utförda av olika upphovsmän.
- Boken *Lidingö kulturhistoriska miljöer* ger en introduktion till byggnader och miljöer med kulturhistoriska värden. Faktainnehållet är till stora delar aktuellt, men urvalet av redovisade områden har blivit inaktuellt. Boken skrevs 1990 utifrån den tidens värderingar.
- Lidingö stad genomförde 2008–2009 en omfattande bebyggelseinventering av de flerbostadshus och radhus som vid tiden för inventeringen bedömdes vara kulturhistoriskt intressanta, materialet finns i Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister.
- Staden inventerade 2010–2011 ett urval av villor i villastaden. Materialet finns hos Lidingö stad. Övriga villaområden är endast sporadiskt inventerade.
- I samband med framtagandet av denna översiktsplan har staden med utgångspunkt i *Lidingö kulturhistoriska miljöer*, bebyggelseinventeringar och fältstudier sammanställt en geografisk översikt över bebyggelsemiljöer på Lidingö med kulturhistoriska värden, se kartan *Kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer* i delen *Riktlinjer*. Enstaka byggnader utanför samman hängande miljöer redovisas inte på denna översiktliga nivå. Sammanställningen gjordes under 2011.

Att hitta och använda fakta om Lidingös bebyggelse är svårt eftersom det är fragmenterat, delvis svårtillgängligt och dessutom delvis otillgängligt för allmänheten. Materialet är i olika lagringsformat och spritt på en rad olika aktörer.

Strategi för skydd av kulturmiljöer

Boken *Lidingö kulturhistoriska miljöer* togs fram till 1990 års översiktsplan. Den är till stora delar fortfarande aktuell som faktaunderlag. Boken bär underrubriken *Kulturmiljöprogram för Lidingö kommun*, men den utgör idag inte något strategiskt planeringsunderlag, eftersom den inte innehåller några direktiv för hur staden ska skydda de kulturhistoriska miljöerna. Lidingö stad står idag utan en aktuell strategi för hur kulturmiljöfrågor ska beaktas i samhällsbyggandet.

Lagskydd genom plan- och bygglagen

Förbud mot förvanskning
En byggnad, anläggning, tomt eller bebyggelseområde som är särskilt värdefullt från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt får inte förvanskas.

8 kap. 13 § plan- och bygglagen (2010:900)

Underhåll och varsamhet
Underhållet ska anpassas till omgivningens karaktär och byggnadsverkets värde från historisk, kulturhistorisk, miljömässig och konstnärlig synpunkt. Om byggnadsverket är särskilt värdefullt från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt, ska det underhållas så att de särskilda värdena bevaras.

8 kap. 14 § plan- och bygglagen (2010:900)

Ändring av en byggnad och flyttning av en byggnad ska utföras varsamt så att man tar hänsyn till byggnadens karaktärsdrag och tar till vara byggnadens tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden.

8 kap. 17 § plan- och bygglagen (2010:900)

Kulturhistoriska värden kan värnas genom områdesbestämmelser och detaljplanebestämmelser. I detaljplan kan varsamhets- och skyddsbestämmelser samt förhöjd lovplikt införas för värdefulla byggnader och bebyggelsemiljöer.

Lidingö rymmer många värdefulla byggnader och bebyggelsemiljöer. För vissa av dem har staden beaktat kulturhistoriska värden genom områdesbestämmelser eller planbestämmelser. Planlagda områden med skydds- eller varsamhetsbestämmelser visas i kartan *Skyddade kulturhistoriskt värdefulla byggnader och bebyggelsemiljöer 2011.*

Lidingös karaktär

Lidingö är en skärgårdsö med skärgårdslandskapets sprickdalar, klippor, stränder och lummiga vegetation. Byggande och planering har anpassats till dessa naturgivna förutsättningar. Byggnader och bebyggelsemiljöer berättar stadens historia från den tid då Lidingö var en glest befolkad skärgårdsö till dagens moderna samhälle. Det agrara landskapet vid bland annat Elfvik och Långängen vittnar om hur marken nyttjats i äldre tid. Under sent 1800-tal uppförs sommarvillor längs stränderna och från tidigt 1900-tal växer villastäder med internationella förebilder fram. Denna villastadsstruktur karaktäriserar stora delar av staden.

Planeringen av staden har varit medveten med stor omsorg vad gäller stadsplaner, gestaltning av enskilda villor, centrumanläggningar och flerbostadsområden. Arkitektonisk och konstnärlig kvalitet på byggnader är generellt mycket hög på Lidingö. Om dagens och framtidens arkitektur utformas med fortsatt hög ambitionsnivå så kommer Lidingös karaktär, där kvalitet och omsorg är kännetecken, också fortsatt att vara tydlig. Det moderna ska samspela med det historiska – vår tids tillägg blir en del i berättelsen om Lidingö.

Lidingös bebyggelseutveckling

Nedan följer en kort presentation av Lidingös bebyggelseutveckling. De byggnader och bebyggelsemiljöer som redovisas bedöms ha betydelsefulla kulturmiljövärden, värden som till exempel arkitektoniska, arkitekturhistoriska, historiska, samhällshistoriska, konstnärliga, upplevelsemässiga eller som är viktiga för Lidingös identitet. Urvalet har gjorts av Lidingö stads miljö- och stadsbyggnadskontor 2011.

Lidingö som jordbruksbygd

Lidingö har varit bebott sedan yngre järnålder. Lidingös stadsdelsnamn har sitt ursprung i gårdar från medeltiden. Under medeltiden omnämns ett flertal av de gårdar vars namn lever vidare i benämningen av Lidingös stadsdelar. Dagens stadsdelsgränser följer till vissa delar de gamla gränserna mellan gårdarna. Under slutet av 1700-talet såldes öns hemman till huvudsakligen förmögna Stockholms-

borgare. Några av de gamla gårdarna från 1700-talet och det tidiga 1800-talet finns ännu kvar. En av dessa gårdar är Elfviks gård som fortfarande brukas. Vägar till kyrka, färjeplatser och mellan gårdar växte tidigt fram. Delar av det äldre vägnätet finns bevarat än i dagens trafikleder. Den första bron, en flottbro, mellan Lidingö och Stockholm stod klar 1803.

Sommarnöjenas tid

Intresse för hälsa, hygien och friluftsliv hos en framväxande borgarklass, samt de möjligheter de nya kommunikationerna – ångbåten och senare tåget – innebar, skapade förutsättningar för uppförandet av stora sommarvillor längs stränderna i Stockholms skärgård. Till villorna hörde ofta bryggor, badhus och lusthus. Från mitten av 1800-talet uppfördes ett flertal anspråksfulla sommarvillor på Lidingö.

Sport- och kolonistugor

1910 uppfördes ett antal små friluftsstugor i Grönsta, Sveriges första sportstugeområde. Grönstakolonin, som beskrivits som ”en förebild för senare sommarstugeområden av mer folklig karaktär”, är av riksintresse för kulturmiljövården. Senare uppfördes liknande områden bland annat vid Trolldalen och i Norra Sticklinge. Sportstugekolonierna berättar om det tidiga 1900-talets syn på natur och friluftsliv.

Villastaden

Med industrialismen växte en besutten borgarklass fram, en klass med nya ideal och med nya krav på bostadens och byggandets gestaltning och idéinnehåll. För denna borgarklass planerades villastäder med internationella förebilder runt många svenska städer under tidigt 1900-tal. Lidingö, som dittills varit en lantlig idyll, började exploateras under det tidiga 1900-talet av ett flertal tomtbolag där AB Lidingö Villastad, grundat 1906, blev det främsta och stommen i det villasamhälle som skulle komma att bli dagens Lidingö.

Per Olof Hallman ritade för AB Lidingö Villastad en stadsplan som var anpassad till topografin. Tomterna var stora, landskapet öppet och tanken var att naturlandskapet med tallar, blåbärsris och bergknallar skulle bevaras. Några av samtidens främsta arkitekter anlitades. Villor i nationalromantik och jugend uppfördes i snabb takt. Idéerna kom främst från England. Ett samhälle med vägar, spårväg, vatten och avlopp, egen elektricitetsförsörjning, centrum, skolor, bostäder avsedda för personal som behövdes för villastadens uppbyggnad och service växte fram. Lidingö villastad var en av de modernaste och mest genomtänkt utformade av de nya villastäderna kring Stockholm och här finns ännu bebyggelsemiljöer och enskilda byggnader i ursprungligt skick. Enklare villor på mindre tomter avsedda för arbetare och hantverkare finns också i bland annat södra Skärsätra.

Äldre flerbostadshus och radhus

Under 1900-talets första decennier byggdes bara ett fåtal hyreshus och radhus. Men de visar ändå på att andra boendeformer än den ”egna villan” har funnits på Lidingö före flerbostadsområdenas tillkomst under efterkrigstiden. I Bergsätra uppfördes arbetarbostäder för Agas anställda. För personal vid järnvägen och arbetare som behövdes vid anläggandet av den nya villastaden byggdes 1908 en radhuslänga, Canada, möjligen Sveriges äldsta radhus.

Mellankrigstiden

Många tomter inom villabolagens områden blev bebyggda först under 1920-talet och då ofta med enklare bebyggelse. Nya områden exploaterades som till exempel Mosstorp. 1925 uppfördes inom Lidingö Villastad utställningsområdet Bygge och Bo, i dag av riksintresse för kulturmiljövården. Området utformades med den svenska småstaden som förebild. Villorna kom starkt att präglas av 1920-talets klassicism.

Under 1930-talet upprättades nya planer av staden för till exempel Islingeplatån och norra Kyrkviksområdet. Småstugerörelsen, som fick stort utrymme i Stockholms ytterstad, fick däremot aldrig någon större betydelse på Lidingö. Mindre monteringsfärdiga egnahem uppfördes dock bland annat i Islinge och Mosstorp.

Efterkrigstiden
Nära hälften av den oexploaterade marken på Lidingö ägdes av villabolagen och detta markinnehav förvärvades av staden 1943. En dispositionsplan upprättades. Planen fick stor betydelse för Lidingös utveckling. Här föreslogs att mark skulle reserveras för flerbostadshus, radhus och enbostadshus. Nya hyreshus föreslogs i centrum, Torsvik, Baggeby, Bodal, Gångsätra, Näset och Björnbo. Detta innebar ett klart trendbrott, tidigare fanns på Lidingö mycket få flerbostadshus.

Delvis som en reaktion mot 1930-talets rationella funktionalism utvecklades inom stadsplanering idéer om en så kallad grannskapsenhet (neighbourhood unit). Idéerna var engelska och amerikanska och innebar att man skulle planera för självförsörjande mindre områden med bostäder, skolor samt social och kommersiell service. Typiskt för dessa stadsbildningar är flerbostadshus med ett torg, en plats för invånarna att mötas (space for residents to socialize).

På Lidingö planerades flera områden utifrån dessa principer. Kännetecknande för samtliga dessa är att bebyggelsemiljön är sammanhållen och med arkitektoniska kvaliteter.
På Lidingö är Torsvikshöjden från 1944 det tidigaste exemplet. Baggeby-Bodal från 1950 är tidstypiskt med såväl höga punkthus, det högsta markerande Baggeby torg, samt lägre lamellhus. Bebyggelsen i Bodal består av höghus sammanbundna av fyra våningar höga lamellhus.

Näset, som påbörjades fem år senare, är också exempel på en sammanhållen, tidstypisk bebyggelsemiljö och planerades med höga punkthus och lamellhus i tre våningar.
I Skärsätra, från 1960-talets början, uppfördes höga punkthus och lägre lamellhus kring en central park. Lidingös största bostadsområde, Larsberg, stod klart 1969. Bebyggelsen består också här av punkthus och lamellhus.

Under sent 1960-tal skapades i Rudboda ett torg omgivet av byggnader i tidstypisk så kallad brutalism – en helhetsmiljö, också här med arkitektoniska kvaliteter. Typiskt för brutalismen är användandet av rå betong, att material ska redovisas ärligt och att tekniska och funktionella detaljer utgör de arkitektoniska motiven.

Högsätra, från tidigt 1970-tal, med sex våningar höga skivhus kring en storgård, utformades tidstypiskt i borstad betong och stark kulör. Två större flerbostadsområden byggdes samtidigt i Käppala.

I kvarteret Björnbo uppfördes under 1950-talet ett större bostadsområde avsett som äldreboende.

Under 1900-talets senare decennier byggdes inte längre storskaliga enhetliga bostadsområden. Mindre områden med flerbostadshus uppfördes dock i Brevik och på Sticklingehöjden. På gammal industrimark i Gåshaga anlades mot seklets slut ett större bostadsområde med både villor och flerbostadshus.

Radhusområden
Under efterkrigstiden byggdes ett antal radhusområden som har kommit att uppmärksammas i arkitekturhistorien. På Stureplatån i Torsvik stod ett område klart vid mitten av 1940-talet. Inte långt därefter byggdes radhusen på Hersby gärde, som också uppmärksammades för sin trädgårdsplanering. Under 1950- och 60-talet byggdes Hersby Åker, ett större område med tegelklädda hus och ungefär samtidigt radhusen på en höjd i Mölna. På Bo gärde byggdes ett mycket stort antal radhus, varav några grupper i den södra delen.

Det utan jämförelse största området med gruppbyggda hus kom att uppföras i Rudboda från 1970-talets mitt.

Villor
Villabyggandet har fortsatt under hela 1900-talet och fram till i dag, främst genom förtätning. Gruppbyggda villaområden förekommer också, såsom i Kappsta och Gåshaga. Många villor har ritats av kända arkitekter och skrivits in i den svenska arkitekturhistorien. På så sätt har en tradition av betydelse för Lidingös identitet fortgått.

Kommunikationer och kommunaltekniska anläggningar
1907 invigdes norra Lidingöbanan och 1914 den södra, som ännu trafikeras. Ett fåtal stationshus längs banorna finns ännu kvar. Gamla Lidingöbron från 1925 ersatte äldre flottbroar. För att de nya villastäderna skulle fungera fordrades tekniska anordningar för el- och vattenförsörjning. Lidingö Villastads elverk från 1911, vattentornet i Skärsätra från 1912 och elektricitets- och vattenverket vid Kottlasjön från 1910 finns ännu kvar.

Industrier
Av tidiga industrier som funnits på Lidingö finns inte mycket kvar. Varvsverksamhet finns fortfarande, bland annat i Islinge, men idag är den huvudskaliga verksamheten inriktad mot service och förvaring. Betydelsefullt för Lidingös utveckling var att Aga etablerade sig här på 1910-talet. Stora delar av den successivt utbyggda fabriksanläggningen finns ännu kvar och berättar om en viktig epok i svensk industrihistoria.

Skolor
Av Lidingös äldsta skolor återstår idag Kvarnens skola från 1875. Befolkningsökningen medförde givetvis att flera skolor behövdes liksom ett läroverk, nuvarande Hersby skola. Skolbyggnaderna representerar sina respektive tillkomsttiders arkitektoniska ideal och pedagogiska behov.

Kyrkor
Lidingö kyrka från tidigt 1600-tal, Breviks kyrka från 1937, Bodals kyrka från 1973 och S:a Annas kapell från 1978 tillhör alla Svenska kyrkan. I Rudboda uppfördes Rudboda kyrka, en så kallad vandringskyrka, från 1972. Den togs ur bruk 2009.

Konferensanläggningar på Elfvikslandet
Redan under 1940-talet byggdes den första kursgården vid Elfvikslandets södra kust – Lovik. Därefter har ett flertal kursgårdar uppförts bland annat Skogshem under 1950-talet, Wijk och Rönneberga från 1960-talet och IBM:s utbildningscentrum från 1968.

Lidingö centrum
Stadshuset, färdigställt 1975, fick en mycket modern och tidstypisk formgivning och var ursprungligen tänkt som centralpunkt i ett större centrum med tunnelbaneanslutning. 20 år senare, 1996, invigdes Lidingös nya centrum som kom att bli betydligt mindre till sitt omfång än vad som ursprungligen hade planerats.

Kulturminnen

Kulturminneslagen anger ett antal områden där kulturarvet har ett särskilt skydd. På Lidingö finns flera värdefulla fornlämningar, byggnader och miljöer, se kartan *Skyddade kulturhistoriskt värdefulla byggnader och bebyggelsemiljöer 2011.*

Fasta fornlämningar

Fasta fornlämningar är lämningar efter människors verksamhet under forna tider, som har tillkommit genom äldre tiders bruk och som är varaktigt övergivna. Det är förbjudet att ändra eller skada en fast fornlämning.

2 kap. 1 och 6 §§ kulturminneslagen

Människor har bott på Lidingö sedan 600-talet. På ön finns gravfält från järnåldern och runristningar från vikingatiden. Fasta fornlämningar är spår i landskapet efter mänsklig verksamhet under sedan länge förflutna tider. Lämningar kan exempelvis vara gravar, husgrunder och vägbankar. Kulturminneslagen definierar de fasta fornlämningarna och ger dem ett starkt lagskydd som måste beaktas vid planering av mark- och vattenområden.

Fakta om kända fornlämningar finns i tjänsten *Fornsök* på Riksantikvarieämbetets webbplats. Den översiktliga informationen i Fornsök ska dock inte användas för planering av markingrepp. För detaljerad information om fornlämningar på en viss fastighet hänvisas istället till länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

Till fasta fornlämningar hör markområden runt lämningarna med samma lagskydd som lämningars synliga delar. Fornlämningsområden syftar till att skydda lämningar mot alltför närgången exploatering. Deras storlek varierar efter lämningens betydelse, karaktär och placering. Fornlämningsområden avgörs av länsstyrelsen från fall till fall och de finns inte markerade på fastighetskartan eller i fornminnesregistret.

Allt arbete som innebär ingrepp på fasta fornlämningar eller i fornlämningsområde kräver tillstånd av länsstyrelsen. Genom kulturminneslagen omfattas fasta fornlämningar av ett generellt skydd. Det innebär att nyupptäckta fasta lämningar skyddas automatiskt, utan att något myndighetsbeslut behöver fattas. Om en fornlämning påträffas under pågående markarbeten måste därför arbetet avbrytas och länsstyrelsen meddelas.

Byggnadsminnen

En byggnad, park, trädgård eller annan anläggning som är synnerligen märklig genom sitt kulturhistoriska värde eller som ingår i ett kulturhistoriskt synnerligen märkligt bebyggelseområde får förklaras för byggnadsminne av länsstyrelsen.

3 kap. 1 § kulturminneslagen

Byggnadsminnen sparas som ett historiskt dokument över en gången tid. Inte endast byggnadens arkitektur och utseende är viktiga, utan även aspekter som byggnadsteknik, material, konstruktion med mera. Byggnadens sociala dimensioner och dess placering i miljön är också av betydelse. Vid byggnadsminnesförklaringen fastställs skyddsbestämmelser som bland annat anger hur byggnaden ska vårdas och hur ändringar får göras.

Lidingös byggnadsminnen är: Täcka Udden (flyghangar med mera) (1), radhusen i kvarteret Canada (2), Lidingsberg (3), Villa Finedal (4), Apelsinvillan (5), Libertas fyr (6), Villa Högberga (7), Villa Högudden (8) och Villa Klippudden (9). Siffrorna hänvisar till plats på kartan *Skyddade kulturhistoriskt värdefulla byggnader och bebyggelsemiljöer 2011*.

1

2

3

4

5

6

7

8

9

Kyrkliga kulturminnen

Kyrkobyggnader, kyrkotomter och begravningsplatser skall vårdas och underhållas så att deras kulturhistoriska värde inte minskas och deras utseende och karaktär inte förvanskas.

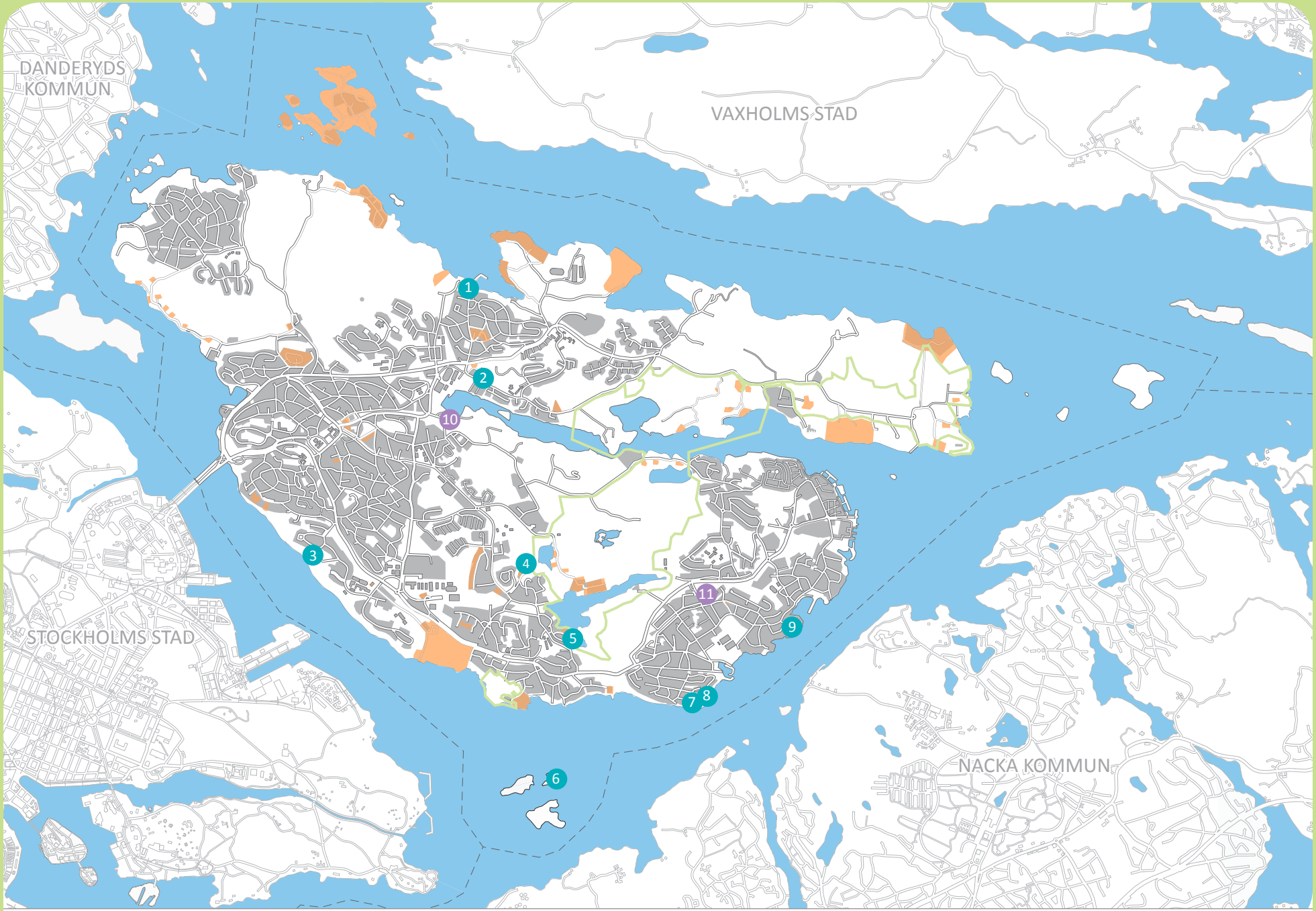
4 kap. 2 och 11 §§ kulturminneslagen

Kyrkomiljöer har ett automatiskt skydd enligt kulturminneslagen, om de är uppförda eller anlagda före 1940. Det finns också ett antal yngre kyrkor som är skyddade enligt särskilda beslut av Riksantikvarieämbetet. Kyrkomiljöerna uppvisar skiftande estetiska och liturgiska ideal men speglar även samhällsutvecklingen i stort. Användningen som kyrka eller begravningsplats är även en viktig del av miljöernas kulturhistoriska värde. Alla ändringar som påverkar kulturhistoriska värden i en kyrkobyggnad, på en kyrkotomt eller begravningsplats är tillståndspliktiga.

Kyrkliga kulturminnen på Lidingö är Lidingö kyrka (10), som uppfördes på 1620-talet, och Breviks kyrka (11), byggd 1937. Siffrorna hänvisar till plats på kartan *Skyddade kulturhistoriskt värdefulla byggnader och bebyggelsemiljöer 2011*.

10

11



Skyddade kulturhistoriskt värdefulla byggnader och bebyggelsemiljöer 2011

0 500 1000m N

Skala 1:60 000

- Byggnadsminnen
- Kyrkliga kulturminnen
- Planlagda områden med skydds- eller varsamhets-bestämmelser (september 2011)
- Naturreservat

Invånarna och staden

Innehåll

Befolkning..... 125

Sociala aspekter..... 126
Bostadsbeståndet..... 126
Gröna mötesplatser..... 126

Omsorg, utbildning och fritid..... 126
Omsorg och stöd..... 126
Utbildning och barnomsorg..... 127
Kultur, fritid och rekreation..... 128
Fritidsbåthamnar..... 128

Arbete, näringsliv och service..... 129
Arbete..... 129
Näringsliv..... 129
Servicestruktur och handel..... 129

Trafik..... 130
Trafiksäkerhet..... 130

Teknisk försörjning..... 132
El, tele- och datakommunikation..... 132
Vatten och avlopp..... 132
Avfallshantering och återvinning..... 132
Energiförsörjning
och energihushållning..... 132

Karta
Trafikmängder..... 131

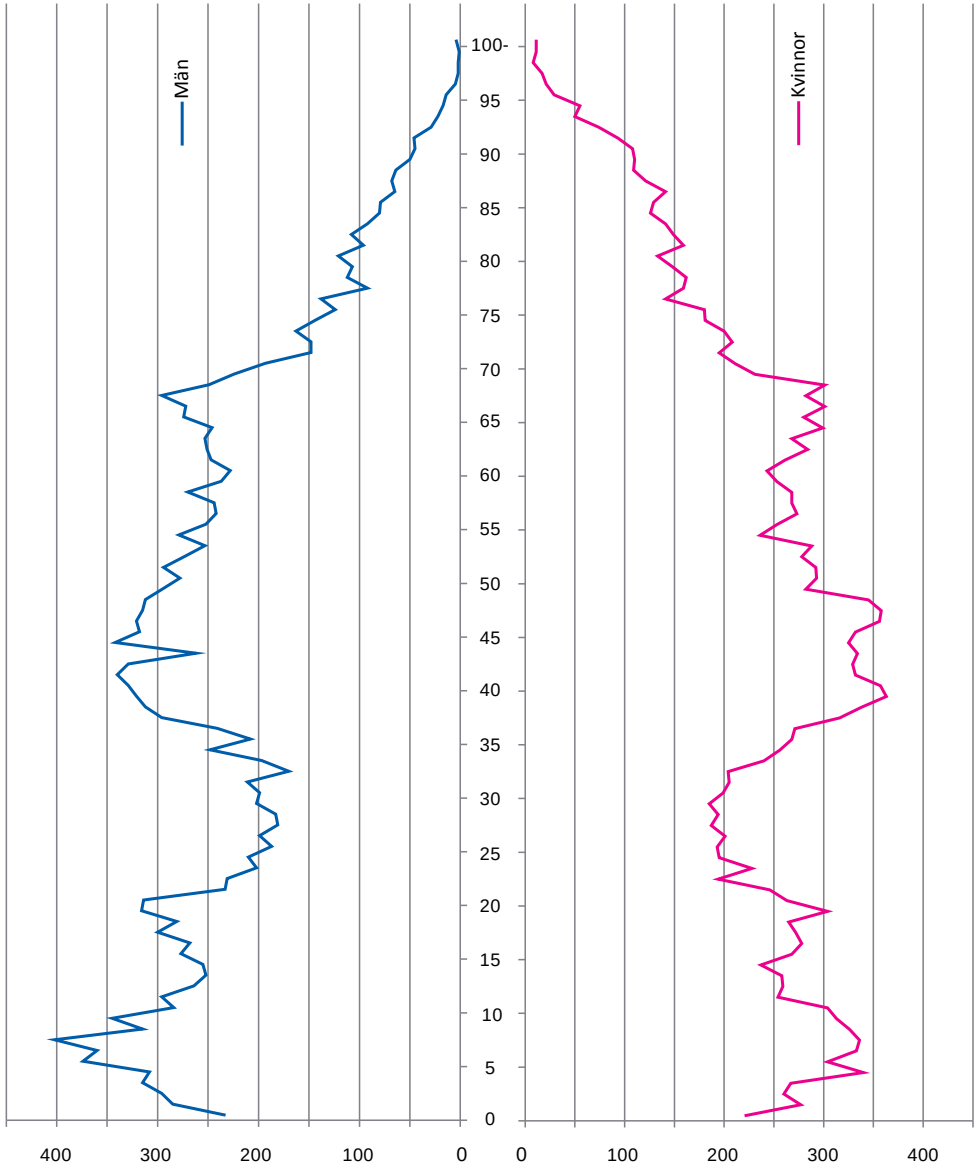
Denna del av underlaget för översiktsplanen redovisar prognoser för Lidingös befolkning och fakta om stadens verksamheter, service, trafik och tekniska försörjning samt behov inför framtiden som identifierats av staden. Prognoserna är baserade på dagens förhållanden, det vill säga utan beaktande av översiktsplanens förslag.

Befolkning

Den första januari 2012 hade Lidingö 44 081 invånare. Den demografiska utvecklingen går i en riktning där befolkningen totalt sett blir allt äldre även om gruppen skolbarn väntas öka. Utifrån dagens förhållanden beräknas gruppen äldre öka i både andel och antal invånare fram till 2030. Den höga andelen äldre är särskilt tydlig i flerbostadshusområden där det nu bor många äldre par. Lidingö har en hög andel singelhushåll, 59 procent.

Åldersfördelning
(1 januari 2012)

Ålders-grupp	Antal Lidingö	Andel Lidingö	*Andel länet*
0–18	11 084	25 %	*23 %*
19–29	4 848	11 %	*15 %*
30–64	19 480	44 %	*47 %*
65–79	5 864	14 %	*11 %*
80–	2 805	6 %	*4 %*
Totalt	44 081	100 %	*100 %*



Åldersfördelning män respektive kvinnor *(1 januari 2012)*

Sociala aspekter

Bostadsbeståndet

I Lidingös olika bostadsområden har människor olika sociala förutsättningar. Genom stadens verksamheter, inom framförallt utbildning och socialtjänst, framgår det att segregation är ett problem som bör uppmärksammas.

Fördelning av bostadsbeståndet *(1 januari 2011)*
Hyresrätter: 7 100
Bostadsrätter: 6 100
Småhus/äganderätt: 7 200

För att motverka segregation är det betydelsefullt att ett brett utbud av olika boendeformer, i olika kostnadslägen, är tillgängliga på stadsdelsnivå. Ett brett utbud erbjuder valmöjligheter för olika ålders- och inkomstgrupper. Olika boendeformer erbjuder också möjligheter till alternativt boende i närmiljön vid ändrade familjeförhållanden eller ändrade levnadsvillkor. Utbudet av bostäder i flerfamiljshus är idag ojämnt fördelat mellan stadens norra och södra delar, med en klar tyngdpunkt på södra ön vid Högsätra och Larsberg. Ett tillskott av flerbostadshus på norra ön kan bidra till en jämnare fördelning inom staden och även öka förutsättningar för ökad integration. För att främja integration är det också angeläget att länka samman bostadsområden av olika karaktär och sträva efter offentliga platser där alla känner sig trygga och välkomna.

Gröna mötesplatser

Den inventering staden gjort av Lidingös parker visar att kvalitetshöjande åtgärder är angelägna för att tillgodose tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, möjligheter för barns lek utomhus, platser för vardagsmotion och det allmänna behovet av träffpunkter.

Efterfrågan på odlingslotter är idag större än tillgången. Då odling är en verksamhet som både berikar miljön och främjar odlarens hälsa rimmar områden för odlingslotter mycket väl med stadens hälsoarbete.

Omsorg, utbildning och fritid

Omsorg och stöd

Utformning av och struktur för stadens utemiljö har betydelse för människors hälsa och livskvalitet. Detta gäller särskilt människor i behov av extra stöd och omsorg. På Lidingö finns omkring trettio äldreboenden samt omsorgsboenden och dagverksamheter för personer med funktionsnedsättningar. Boendena är i huvudsak lokaliserade till Lidingö centrum, Gångsätra och Larsberg. Omsorg och äldreboenden drivs i såväl kommunal som privat regi och intresset från privata aktörer ökar.

Behovet av äldreboenden behöver anpassas till stadens demografiska struktur. Hälsoläget för stadens äldre blir allt bättre, medellivslängden ökar och äldre är allt mer aktiva. Utvecklingen pekar därför mot ett ökat behov av trygghets- och seniorboenden. Samtidigt kommer behovet av vård- och omsorgsboenden att kvarstå och öka under 2020-talet.

Goda kommunikationer och närhet till service samt tillgängliga grönområden är viktiga faktorer vid lokalisering av gruppboenden och bostäder för äldre. En förhållandevis hög andel av dem som arbetar inom Lidingös äldre- och handikappomsorg pendlar till sitt arbete från andra kommuner. För att attrahera och behålla värdefull personal är det angeläget

att trygga och bekväma kommunikationer finns till dessa arbetsplatser, även under så kallad obekväm arbetstid.

Utbildning och barnomsorg

Utbildning och barnomsorg bedrivs på Lidingö både i privat och i kommunal regi. I staden finns privata aktörer inom förskola, grundskola, gymnasium och högre utbildning. Av drygt femtio förskolor drivs hälften av privata aktörer. Förskolorna är relativt jämnt fördelade över stadens bostadsområden.

Antalet grundskoleelever bedöms öka med 1 000 elever till 2019. För att klara ökningen har utbyggnad av flera befintliga skolor påbörjats. Ökningen sker framförallt i stadsdelarna Rudboda, Näset, Torsvik, Dalénum och Gåshaga.

I dagsläget kommer omkring en procent av grundskoleeleverna och tio procent av gymnasieeleverna från andra kommuner. Efterfrågan på utbildningsplatser på Lidingö kan komma att förändras när antalet bostäder i Lidingös närområde ökar. Det pågående projektet Norra Djurgårdsstaden innebär att cirka 10 000 nya bostäder byggs på Stockholms sida av Lilla Värtan. Första inflyttningen i området sker under 2012.

Det fysiska rummet har stor betydelse i lärandet. För att kunna utveckla pedagogiska och lekfulla miljöer för aktiva barn krävs att barnens perspektiv finns med i planeringen. I byggandet av staden är det därför naturligt att lyssna på dem som växer upp, leker och utvecklas i den. Inventeringar där staden lyssnar på förskolebarn och elevers behov och önskemål bör därför eftersträvas.

För att barnen ska erbjudas pedagogiska utomhusmiljöer kan skolgårdar utvecklas avseende utomhuspedagogik, skuggytor, kuperad terräng med mera. Skolor kan även utformas med flera våningar för att ges en effektiv markanvändning och frigöra mark för skolgårdar. Parkmark kan också i högre grad användas av intilliggande förskolor och skolor genom att omgivande parker upprustas och anpassas för lek och lärande. Staden kan skapa rika utflyktsmål riktade till barn genom att utveckla platser som är unika för Lidingö.

Stränder, betesmarker, skog, mindre jordbruk och hantverkshus kan utvecklas med tanke på barnens behov av utflykter och intryck.

Av trafiksäkerhetsskäl är det viktigt att utveckla kollektivtrafik och säkra gång- och cykelvägar till förskolor, skolor och barns aktiviteter. Det är också betydelsefullt att planera strategiskt belägen mark för avlämnings- och parkeringsplatser vid skolor. Enligt stadens hälsoprofil ska färre bilar finnas kring skolorna.

Kultur, fritid och rekreation

Stadens kultur- och fritidsverksamhet syftar till att Lidingöbornas hälsa förbättras genom fysiska, kulturella och sociala aktiviteter och att unga kan växa genom att utveckla sin identitet och självkänsla samt upptäcka nya intressen. Idag finns arton lokaler på ön för kultur, föreningsliv och ungdomsaktiviteter. Ungdomsverksamheten är fördelad på fem öppna fritidsgårdar. En mer koncentrerad ungdomskulturverksamhet i bra läge är dock både möjlig och önskvärd eftersom verksamheternas innehåll lockar mer än dess lokalisering.

Idrotten erbjuder ungdomar en meningsfull fritid och ger förutsättningar för ett hälsosamt liv, också efter ungdomsåren. Staden erbjuder 75 anläggningar för idrott och friluftsliv. Dessa är fördelade på både norra och södra ön. Totalt finns cirka 80 kilometer vandringsleder och motionsspår samt 20 kilometer ridvägar. Anlagda bad finns på fyra platser vid Saltsjön; Fågelöuddebadet, Södergarnsbadet, Sandviksbadet och Käppalabadet. Vid Kottlasjön finns en badplats på sjöns västra sida och en på dess södra. I Gångsätra finns ett inomhusbad öppet för allmänheten och i Brevik finns utomhusbad i bassäng. Fler idrottslokaler med högre standard efterfrågas av föreningsliv och allmänhet och efterfrågan antas öka med stigande befolkningsantal. Efterfrågan på fullstort inomhusbad är stor.

För att stimulera fler att röra sig mer kan staden underlätta för spontana, efterfrågade och avgiftsfria aktiviteter. Attraktiva mötesplatser som tilltalar olika grupper och åldrar kan skapas för aktiviteter som lockar till rörelse och samvaro. Staden kan också verka för bättre allmänna kommunikationer och cykelvägar till anläggningar samt utveckla möjligheterna för friluftsliv och friluftsbad.

Resurserna bör fördelas lika mellan flickor och pojkar och syfta till att alla har lika möjligheter. Satsningar ska visa lyhördhet för ungdomars initiativ och behov samt säkra en aktiv fritid för alla med särskilda behov. Planeringen för kultur, fritid och rekreation bör möjliggöra korsbefruktning mellan stad, föreningar, organisationer och företag. Byggandet av Norra Djurgårdsstaden kan öppna för nya möjligheter för samarbeten över kommungränsen. Gestaltning av offentliga platser bör ske med kulturens betydelse för hälsan i åtanke.

Fritidsbåthamnar

På Lidingö är båtlivet aktivt. Fritidsbåthamnar finns på elva platser där bryggorna ägs av staden och områden arrenderas ut till båtklubbar. På ön finns också flera privata marinor, bryggor och samfälligheter. Efterfrågan på båtplatser är stor med närmare ettusen personer i den kö som staden administrerar, samtidigt som det finns lediga platser hos de privata aktörerna. Denna efterfrågan antas öka i takt med befolkningsökningen.

Staden upplever att intresse finns för både nya gästhamnar och utveckling av befintliga hamnar med servicefunktioner som ramper, tankning och fler ytor för upplag. Möjligheterna för båtägarna att kunna göra miljövänliga val behöver förbättras genom god tillgänglighet till båtbottentvättar, spolplattor och mottagningssystem för toalettavfall från fritidsbåtar. Båtbryggor kan stå i konflikt med andra rekreativa intressen såsom möjligheten att röra sig längs stränderna och upplevelsen av naturvärden. Samtidigt kan båthamnar med god utformning öka allmänhetens tillgänglighet till stränder, bad och vattenområden.

Arbete, näringsliv och service

Arbete

Antalet förvärvsarbetande Lidingöbor är drygt 20 000 och förvärvsfrekvensen är 80 procent. I januari 2009 pendlade cirka 13 800 Lidingöbor dagligen till arbete i Stockholm eller andra kommuner, medan 5 500 personer pendlade till Lidingö. Största arbetsgivare är Lidingö stad med cirka 2 400 anställda.

Näringsliv

Näringslivet på Lidingö domineras av mindre företag inom juridik, ekonomi, vetenskap, teknik, handel, information och fastigheter. Lidingös självförsörjningsgrad (relationen mellan arbetsplatser och förvärvsarbetande) ökade mellan åren 2000 och 2006 från 57 till 61 procent. Idag finns nästan 5 000 företag på Lidingö med aktiv verksamhet. Prognoser tyder på att småföretagandet kommer att öka, framförallt inom besöksnäring, hälsa och välbefinnande, branscher som rimmar väl både med Lidingös hälsoprofil och stora utbud av hotell- och konferensanläggningar. Redan idag märks en ökning inom kreativa näringar såsom film och design, liksom intresset för privatisering av verksamheter inom vård och omsorg.

Näringslivets efterfrågan på mark är stor för företagsetableringar inom lager, hantverk och lättare industri samt för befintliga företag med behov av att expandera. De centrala delarna av Lidingö har potential att rymma fler företag i befintliga kontorslokaler. För att bevara Lidingö som en attraktiv stad för företag behöver behov av mark, lokaler och förbättrad infrastruktur beaktas.

Servicestruktur och handel

Servicestrukturen har sin tyngdpunkt i Lidingö centrum med Torsvik samt i några mindre stadsdelscentrum. I Lidingö centrum och Torsvik finns ett blandat men begränsat utbud av kommersiell och offentlig service bestående av främst dagligvaruhandel, klädaffärer, kaféer och ett bibliotek. Handeln i centrum och Torsvik är spridd över ett geografiskt mycket utsträckt område, vilket motverkar upplevelsen av en tydlig stadskärna med stark attraktion för besökare. Utbudet i stadsdelarna består i huvudsak av mindre livsmedelsbutiker och restauranger inriktade på mat för avhämtning.

Trafik

Trafikfrågor berörs i flera delar av översiktsplanen. Trafikflöden redovisas på kartan *Trafikmängder* här intill, Lidingöbron behandlas under *Riksintressen* (både i delen *Riktlinjer* och i *Underlag för översiktsplanen*) medan övriga kommunikationer till grannkommuner behandlas i *Regionala och mellankommunala förhållanden*. Konsekvenser av trafik som luftföroreningar och trafikbuller tas upp under *Miljö- och riskfaktorer.*

Översiktsplanens konsekvenser för trafik behandlas kort under berörda utvecklingsområden i delen *Riktlinjer*. Oberoende av översiktsplanens förslag kan tre konstateranden göras avseende några vägars kapacitet:

- Kapaciteten på Lidingöbron bedöms räcka för en trafikökning från dagens cirka 40 000 till 60 000 fordon per dygn.
- Södra Kungsvägen mellan Bodalsvägen och Dalénum behöver sannolikt fler körfält för ökad kapacitet.
- Södra Kungsvägen mellan Skärsätra och Gåshagaleden behöver förbättras med avseende på trafiksäkerhet och framkomlighet.

Norra länken beräknas öppna för trafik 2015. Åren därpå planeras också Lidingöbanan vara upprustad och ihopkopplad med Spårväg City. För att stärka hållbara transporters konkurrenskraft gentemot bilen är det av stor vikt att kollektivtrafiken utvecklas före vägarnas kapacitet förbättras, detta för att kollektivtrafiken ska ges chans att vinna resenärers förtroende innan nya resvanor med bil etableras.

Idag finns infartsparkering i Ropsten, Stockholm, för omkring 800 bilar, varav merparten används av Lidingöbor. För att främja resande med kollektivtrafik är det av stor vikt att infartsparkering finns för både cykel och bil vid stationer längs Lidingöbanan och i anslutning till tunnelbanan i Ropsten.

Lidingöbron är stadens enda fasta förbindelse för vägtrafik till och från omvärlden. För att staden inte långvarigt ska isoleras i händelse av olycka i anslutning till bron, bör minst en kaj på Lidingö kunna ta emot bilfärjor för samhällsviktiga transporter. Kajen behöver ha direkt anslutning till öns vägnät och ska kunna angöras med lastbil. Den bör vara lokaliserad med långt avstånd till Lidingöbron för att utgöra ett fungerande alternativ även vid olyckor som föranleder stora avspärrningar.

Trafiksäkerhet

Lidingö är en av de kommuner i landet som har lägst antal rapporterade trafikolyckor per invånare. Bidragande förklaringar till detta är sannolikt att genomfartstrafik inte förekommer genom staden och att ingen vägsträcka har en högre hastighetsgräns än 70 kilometer i timmen.

Av de olyckor som rapporteras inträffar de flesta där trafikvolymen är som störst. Det innebär att Lidingöbron är stadens mest olycksdrabbade vägsträcka. Att staden har byggt om korsningar till cirkulationsplatser har lett till en minskning av antalet olyckor, varför det av trafiksäkerhetsskäl kan vara motiverat att se över möjligheten att bygga om fler korsningar.

Trafikmängder

Uppgifter från 2008

0 500 1000m N

Skala 1:60 000

Huvudvägar

1 000 Antal fordon, vardagsmedelsdygnstrafik

Teknisk försörjning

El, tele- och datakommunikation

El, tele- och datakommunikation är tillgänglig inom stadens alla tätbebyggda delar. Där anslutning för tele- och datakommunikation inte erbjuds via kabel är trådlös anslutning möjlig.

Vatten och avlopp

Kommunalt vatten och avlopp ordnas genom mellankommunal samverkan och beskrivs under *Regionala och mellankommunala förhållanden* i *Underlag för översiktsplanen*. I glest bebyggda delar av Lidingö förekommer ett trettiotal enskilda vattentäkter och cirka 340 enskilda avloppsanordningar. Av de enskilda avloppen finns cirka 220 på Storholmsöarna.

Lilla Värtan, Stora Värtan och Askrikefjärden omfattas av miljökvalitetsnormer för vattenförekomster. Dessa vatten har idag otillfredsställande status varför staten ställer krav på att åtgärder ska vidtas för att begränsa föroreningars påverkan på vattenkvaliteten. Lidingö stad utreder därför behovet av att ansluta Storholmen och Grönstakolonin till det kommunala avloppsnätet och hur detta i så fall lämpligast kan ske. Storholmsborna har redan kommunalt vatten från Lidingö.

Avfallshantering och återvinning

Avfall hanteras genom det regionala avfallsbolaget SÖRAB. Bolaget ägs av kommunerna Lidingö, Danderyd, Järfälla, Sollentuna, Solna, Stockholm, Sundbyberg, Täby, Upplands Väsby och Vallentuna.

Lidingö stad har antagit den för SÖRAB-kommunerna gemensamma avfallsplanen. Planen sträcker sig till år 2020 och innebär i korthet att avfallsmängden ska minska genom ökad medvetenhet om resurshushållning, ökad återanvändning och ökad materialåtervinning. Enligt planen ska möjligheten att utvinna biogas ur avfall tillvaratas och energi ska också utvinnas ur övrigt brännbart avfall.

På Lidingö ska det vara lätt att göra rätt. I Stockby utvecklas nu stadens återvinningscentral för att möta framtidens behov. När hanteringen av hushållens trädgårdsavfall flyttas dit från Södergarn kan Lidingöborna lämna allt slags avfall till återvinning på en och samma plats. Avfallshämtningen utvecklas också med ökad sortering, staden samlar nu in matavfall som en egen fraktion.

Hushållen ska enkelt kunna bidra till ökad återvinning. Staden strävar därför efter att avståndet mellan bostad och återvinningsstation/möjlighet till källsortering inte ska överstiga 400 meter. För att avfall ska kunna hämtas nära hushållen behöver utformning av bostadsområden uppfylla avfallshanteringens krav på trafiksäkerhet och arbetsmiljö.

Berg- och schaktmassor deponeras idag på Trolldalstippen vars kapacitet beräknas räcka till cirka 2020. Därefter kan behov av ytterligare ytor för sådan deponi uppstå.

Snö som forslas bort från vägar och torg klassas som avfall enligt Naturvårdsverkets definition. För att tippa snömassor i vatten krävs därför dispens.

Energiförsörjning och energihushållning

Distributionsnät för fjärrvärme är utbyggt till större delen av stadens tätbebyggda områden. Fjärrvärmen produceras och distribueras av en privat aktör som också svarar för nätets utbyggnad.

Lidingö stads miljöprogram och energiplan behandlar översiktligt frågor om energiförsörjning och energihushållning.

Förteckning över planeringsunderlag

Webbtjänster

Bebyggelseregistret
Riksantikvarieämbetets register över det byggda kulturarvet
www.bebyggelseregistret.raa.se

Fornsök
Riksantikvarieämbetets register över fornminnen
www.raa.se/fornsok

Länsstyrelsernas GIS-tjänster
Digital karttjänst
www.gis.lst.se

VISS
Vattenmyndigheternas databas
www.viss.lst.se

Digitala källor

Analys av översvämningskartering (2010) Tyréns

Avfallsplan (2008) SÖRAB & Lidingö stad m.fl.

Befolkning, sysselsättning och inkomster i Östra Mellansverige (2012) Stockholms läns landsting m.fl.

Befolkningsprognos för Lidingö stad 2030 (2012-05-10) WSP Analys & Strategi

Bilden av Lidingö: Attitydundersökning (2004) Geobrands

Bilden av Lidingö: Fokusgruppsintervjuer (2004) Geobrands

Bostadsnära natur (2007) Boverket

Dagvattenplan för Lidingö stad (2004) Lidingö stad

Förorenade områden – Inventering av branscherna järn- stål och manufaktur m.m. (2006) Länsstyrelsen

Förorenade områden – Inventering av gjuterier (2005) Länsstyrelsen

Förstudie Östlig förbindelse (2006) Vägverket

Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer (2008) Räddningsverket

Hur mår Lidingö? Samhällsanalys (2005) Lidingö stad

Kottlasjön – Mätdata, status och utveckling (2008) Ramböll

Lidingö faktiskt (2010) Lidingö stad

Lidingös miljöprogram 2011–2020 (2011) Lidingö stad

Lidingö stads hälsoprofil (2006) Lidingö stad

Långängen-Elfviks naturreservat (2006) Lidingö stad

Magnetfält och hälsorisker (2009) Arbetsmiljöverket m.fl.

Miljökvalitetsnormer (2009) Vattenmyndigheten Norra Östersjön

Naturminnen (2005) Länsstyrelsen

Områden av riksintresse för kulturmiljövården (1997) Riksantikvarieämbetet

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen - RUFS (2010) Stockholms läns landsting, Tillväxt, miljö och regionplanering

Riksintressen för trafikslagens anläggningar (2010-11-17) Trafikverket

Riksintresset Stockholms hamn (2005) Länsstyrelsen

Riskhänsyn vid ny bebyggelse (2000) Länsstyrelsen

Trafikanalyser för Lidingös översiktsplan (2010) Lidingö stad

Trafikbuller i bostadsplanering (2007) Länsstyrelsen

Trafikprognos för 2020 och 2030 (2008) Vägverket Konsult

Varumärket Lidingö: En plattform (2005) Geobrands

Vision för Lidingö – Hälsans ö (2009) Lidingö stad

Vägar för transport av farligt gods (2008) Länsstyrelsen

Vägledning för planering för och invid djurhållning (2011) Boverket

Vägtrafikbullerutredning (2008) Ramböll

Översvämningskartering Lidingö kommun (2009) SMHI

Tryckta källor

Byggnadsgeologisk karta Lidingö (1977) Hagconsult

Bättre plats för arbete (1995) Boverket

Inventering av nyckelbiotoper på Lidingö (1998) Skogsvårdsstyrelsen i Mälardalen

Inventering av potentiellt förorenade områden i Lidingö stad (2004) Gille, Emma

Inventering och riskklassificering av förorenad mark i Lidingö stad (1994) Fjelkestam, Anna

Lidingö: förebild för ekologisk planering (1989) Nilsson, Kjell m.fl.

Lidingö kulturhistoriska miljöer (1990) Lidingö stad m.fl.

Recipientundersökning i Gråviken och Kyrkviken (1997) Jacobson & Widmark

Trafiknätsanalys (2002) Lidingö stad

Utredning om Kottlasjön (2005) Geosigma

Utredning Stockbysjön-Kottlasjön (2000) VA-Projekt

Åtgärdsprogram trafiksäkerhet/framkomlighet (2006) Lidingö stad

Fotoreferens

Lidingö stad

Länsstyrelsens granskningsyttrande

Länsstyrelsen i Stockholms län har avgett ett granskningsyttrande över utställningsversionen av översiktsplanen. Yttrandet återges i sin helhet på detta uppslag.

LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN
Avdelningen för planfrågor
Carin Wanbo
08-785 51 48

GRANSKNINGSYTTRANDE

Datum
2012-01-30

Beteckning
401-30513-2011

LIDINGÖ STAD
Miljö- och stadsbyggnadskontoret
2012 -02- 06
Diarienr 2009:62
Diarieplan 212

Lidingö stad
Miljö - och stadsbyggnadskontoret
181 82 Lidingö

"ÖVERSIKTSPLAN LIDINGÖ 2030"
Utställningsversion

Lidingö stad har överlämnat ett förslag till översiktsplan i samband med utställning enligt 4 kap. 6 § plan- och bygglagen (PBL1987:10)/3 kap. 9 § PBL (2010:900). Länsstyrelsen har den 11 mars 2010 avgivit ett samrådsyttrande över en tidigare version av planförslaget.

Vid utställningen begränsar Länsstyrelsen granskningen enligt 3 kap. 16 § PBL (2010:900) till om förslaget inte tillgodoser riksintressen enligt miljöbalken, om förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm inte följs, om frågor som angår flera kommuner inte har samordnats på lämpligt sätt, om bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning och erosion samt om redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen är förenlig 7 kap. 18e § första stycket miljöbalken.

Granskningsyttrandet ska enligt 3 kap. 22 § PBL (2010:900) fogas till översiktsplanen. Om länsstyrelsen inte har godtagit planen i viss del ska det även anmärkas i den antagna planen.

Länsstyrelsen har under utställningstiden givit Försvarsmakten/HK, Trafikverket Region Stockholm, Sjöfartsverket – sjöfart och samhälle, Vattenfall Eldistribution AB samt Svenska Kraftnät AB tillfälle att lämna synpunkter på förslaget till översiktsplan.

Länsstyrelsen har samordnat de statliga myndigheternas synpunkter som rör de frågor som tas upp i granskningsyttrandet.

Nedanstående frågor kan leda till att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut att anta detaljplaner eller områdesbestämmelser enligt 11 kap. 10 § PBL (2010:900)).

Postadress
Länsstyrelsen i Stockholms län
Box 22067
104 22 STOCKHOLM

Besöksadress
Hantverkargatan 29

Telefon
08-785 40 00
Fax
08-785 40 01

E-post/webbplats
stockholm@lansstyrelsen.se
www.lansstyrelsen.se/stockholm

TOTALFÖRSVARET / riksintresse 3 kap. 9 § MB

Försvarsmakten fattade den 17 februari 2010 beslut om en översyn av områden av riksintresse för totalförsvarets militära del. Beslutet har den 17 december 2010 kompletterats med kartmaterial. Riksintresset för totalförsvarets militära del enligt 3 kap. 9 § andra stycket miljöbalken (MB) kan i vissa fall redovisas öppet i en översiktsplan, i andra fall inte. Dels finns områden i form av t.ex. övnings- och skjutfält som kan visas öppet, dels områden som av sekretesskäl inte kan visas öppet. De senare har oftast koppling till spanings-, kommunikations- och underrättelsesystem. I Lidingö stad finns inga områden av riksintresse för totalförsvaret som kan visas öppet i översiktsplanen.

Vissa tekniska anläggningar och dess funktion är utpekade som riksintresse för totalförsvaret. Dessa kan inte redovisas på kartor i översiktsplanen. Det rör t.ex. radar- och radiolänksystem. Inom Lidingö stad kan höga byggnadsobjekt som master och vindkraftverk och även höga byggnader riskera att störa riksintresset. Allmänt gäller att hela landet är samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför samlad bebyggelse och högre än 45 m inom samlad bebyggelse. Försvarsmakten ska kontaktas i tidiga skeden i sådana plan- och byggärenden, vilket bör framgå av översiktsplan eller till översiktsplanen knutet underlagsmaterial.

BEBYGGELSE VID MILJÖSTÖRANDE VERKSAMHETER
/hälsa, säkerhet eller risk för olyckor, översvämning och erosion

För att åstadkomma en stadsmässig läkning inom stadsdelen Lidingö centrum och Torsvik föreslås i förslaget till översiktsplan att Södra Kungsvägen däckas över eller förläggs i tunnel. Lidingöbron och Södra Kungsvägen utgör transportled för farligt gods, vilket också framhålls i förslaget till översiktsplan. Länsstyrelsen vill framhålla att risk- och säkerhetsaspekter måste beaktas särskilt i den fortsatta planeringen, speciellt om bebyggelse avses placeras ovanpå överdäckningen. Länsstyrelsens erfarenheter är att överdäckningar med bebyggelse fordrar såväl tekniskt komplicerade som ekonomiskt kostbara lösningar. När det gäller transportleder för farligt gods bör även behovet av omledningsvägnät uppmärksammas.

De olika miljö- och riskfrågor som är viktiga att uppmärksamma vid detaljplanering och tillståndsprövning redovisas över lag i planhandlingarna. Planens översiktliga karaktär gör emellertid att bebyggelsens lämplighet vid närmare planering inte fullt ut kan förutses. Länsstyrelsen utgår från att störningar och risker kommer att beaktas i efterföljande detaljplanering och tillståndsbeslut, så att bebyggelsen inte blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning och erosion.

Det är viktigt att uppmärksamma att kunskapsläget om klimatets förändring med ändring av havsnivån, översvämnings- och skredrisker ständigt förbättras, varför det bör finnas en beredskap att ompröva översiktsplanens rekommendationer.

NY PLAN- OCH BYGGLAG (PBL2010:900)

Framtagandet av översiktsplanen följer bestämmelserna i plan- och bygglagen från 1987 (1987:10) enligt övergångsbestämmelserna i nya plan- och bygglagen från den 2 maj 2011 (2010:900). I utställningsförslaget görs hänvisningar till lagrum i PBL (2010:900), vilket är bra eftersom den nya översiktsplanen kommer att användas då den nya PBL (2010:900) gäller. Även i detta granskningsyttrande görs hänvisningarna till nya PBL (2010:900).

I handläggningen av detta ärende har deltagit t.f. landshövding Katarina Kämpe beslutande, t.f. chefsjurist Elisabeth Gummesson, plandirektör Inger Holmqvist, miljödirektör Lars Nyberg, försvarsdirektör Hans Spets och arkitekt Carin Wanbo föredragande.

Katarina Kämpe

Carin Wanbo