

DATUM
2016-10-03

DNR
KS/2016:85

Yttrande

Stockholms läns landsting
registrator.trf@sll.se

Yttrande över samrådsförslag av regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS 2050)

Sammanfattning av ärendet

Stockholms läns landstings tillväxt- och regionplanenämnd har sänt *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS 2050)* för samråd under perioden 8 april – 30 september 2016. Planen ligger till grund för bland annat kommunernas och landstingets långsiktiga planering, till exempel översiktsplaner, det regionala tillväxtarbetet och infrastrukturplaner.

Lidingö stads synpunkter

Staden instämmer i att visionen *Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion* fortsatt bör vara en ledstjärna för regionens utveckling [s 14-16]. Staden delar också synen på de utmaningar som måste bemötas i arbetet med regionens utveckling [s 27-31]. Det är positivt att RUFSS 2050, likt RUFSS 2010, bygger på planeringsprinciperna att skapa varierade stadsmiljöer i goda kollektivtrafiklägen, och att utveckla de yttre regionala stadskärnorna samtidigt som de gröna kilarna värnas och den sociala sammanhållningen ökar i hela regionen. De planeringsprinciperna överensstämmer med viljeriktningen i Lidingös översiktsplan.

Mål och delmål

Staden bedömer att de övergripande och långsiktiga målen [s 34-37] är väl grundade och bidrar till ett tydligt fokus för det regionala utvecklingsarbetet till 2050. Att målen kompletteras av mätbara delmål med kortare tidsperspektiv ger regionen möjlighet att följa upp utvecklingen och anpassa riktningen mot visionen.

Prioriterade åtgärder [s 41-42]

De åtgärder som RUFSS anger som prioriterade under planens giltighetstid 2018-2026 är relevanta för den regionala utvecklingen. Eftersom en del av dem endast beskrivs kortfattat är det dock svårt att ta ställning till dem. Till utställningsförslaget är det därför önskvärt att de konkretiseras och att ansvar för genomförande förtydligas.

Den rumsliga strukturen

Samrådsförslaget presenterar två olika rumsliga strukturer för hur tillskott av bostäder, arbetsplatser och infrastruktur kan fördelas i regionen. Strukturbilderna illustrerar vilka åtgärder som behöver vidtas för att planens mål ska kunna nås och vilka konsekvenser de kan ge. Staden bedömer att en tätare region ger en mer socialt, ekonomiskt och territoriellt sammanhållen region och därför svarar bättre mot visionen än en glesare region. För att målen ska nås är det dock angeläget att en sådan utveckling kan ske utan negativa konsekvenser för bevarande av gröna kilar och gröna värdekärnor på regional nivå och på ett sådant sätt att goda boendemiljöer med tillgång till bostadsnära natur kan säkerställas på lokal nivå, och utifrån lokala förutsättningar.

Grönstruktur

Kungliga nationalstadsparken, som spänner över Solna, Stockholm och Lidingö städer, är en stor oas med ett unikt historiskt landskap, sammanflätat av parker, naturområden och byggnader med höga kulturhistoriska värden, skogar, öppna marker och ängar. Parken är till stor glädje för alla de som nyttjar dess attraktioner, arbetsplatser, lärosäten m.m. varje dag. Det är mycket viktigt att parken skyddas.

Blåstruktur

Det är viktigt att fortsätta arbetet med att förbättra vattenkvaliteten i Mälaren och Saltsjön. Vattnet är inte bara viktigt för transporter och vårt leverne. Det är ett signum för Stockholm. Fler boende i staden påverkar även vattenrecipienterna.

Infrastruktur

I och med regionens starka befolkningstillväxt är det viktigt att se över transportinfrastrukturen. Ett större flöde av resenärer kommer att ta sig ut i regionen från Lidingö vilket ställer högre krav på infrastrukturen. Samtidigt ökar troligen även resandet in mot Lidingö med exempelvis befolkningsutvecklingen i Norra Djurgårdsstaden. För att säkra en förbindelse som kan hantera framtida kollektivtrafiklösningar bör landstinget stå för kostnaden av dubbelspår på den nya Lidingöbron. Lidingö erbjuder goda möjligheter till rekreation med attraktiva grönområden och en växande besöksnäring.

Det saknas idag en stomnätförbindelse till centrala och norra Lidingö och Lidingö är den enda kommunen i länet som inte har en stomnätsförbindelse till sitt kommuncentrum. En stombusslinje bör inrättas från norra Lidingö via Lidingö centrum till Danderyds sjukhus respektive Karolinska sjukhuset via Norra länken.

Cykelinfrastruktur behöver lyftas

En utmaning för regionen är att växa med hälsan i behåll. Cykling främjar både hälsa och trafiksituationen. Men cyklingen måste lyftas fram tydligare. Andelen som väljer att resa med cykel ökar kraftigt både på Lidingö och i regionen. Lidingö stad menar att ny infrastruktur för cykel är en nödvändighet för att fler ska kunna välja cykeln i Stockholmsområdet. Lidingö värnar sitt varumärke som hälsans ö och främjar cykling

på olika sätt men det är avgörande att olika aktörer arbetar tillsammans med frågan. Den regionala cykelplanen borde ha en mer självklar roll i RUFSS. När det gäller det regionala cykelstråket på Lidingö anser staden att Lidingö centrum bör vara en målpunkt. I och med stadsförnyelseplanerna kommer kommuncentrat att växa med fler bostäder och arbetsplatser och bli en ännu viktigare kollektivtrafikknutpunkt än vad den är idag.

Spårtrafik

Det är mycket viktigt att Spårväg City byggs ut fram till Ropsten och integreras med Lidingöbanan. Detta leder till stora samhällsnyttor och ett mindre sårbart trafiksystem. Dessutom kan redan gjorda investeringar i depån på Lidingö utnyttjas fullt ut. I en förlängning anser även staden att Stockholms läns landsting bör investera i en framtida omdragning av lidingöbanan via centrum.

Kollektivtrafik på vatten

Lidingö stad ser mycket positivt på utvecklingen av kollektivtrafiken på de inre sjövägarna. Sjötrafiken är ett attraktivt komplement till övrig kollektivtrafik vilket kan innebära att fler väljer att resa kollektivt. Fördelen med kollektivtrafik på vatten är att klimatpåverkan, trots fartygens höga nivåer av emissioner, blir lägre per personkilometer jämfört med biltrafik. Kollektivtrafiken på vatten har stor potential att utvecklas kring Lidingö. Det finns goda underlag både för en ökad arbetspendling och också nya turer för besöksnäringen. Med tanke på de många stora infrastrukturprojekt som kommer att genomföras den närmaste tioårsperioden och som kommer att öka trängseln i regionens trafiksystem, finns stor potential att öka utbudet och resandet med kollektivtrafik på vatten.

Östlig förbindelse tillgängliggör regionen

Tvärregionala kopplingar blir allt viktigare för en bibehållen fungerande och växande region. Lidingö anser att den östliga förbindelsen är viktig, bör genomföras och finansieras av staten.

Trängselskatten begränsar regionen

Ett trängselskattsystem där avgifter höjs och tas ut på fler platser inskränker på individens möjligheter att röra sig fritt i regionen. Detta kan inget annat än ses som ett sätt att minska regionens tillgänglighet och därmed hämma potentiell tillväxt. Lidingö ser negativt på att utöka trängselskattsystemet till Norra och Södra länken samt till en eventuell östlig förbindelse (s.97). Det är inte heller aktuellt med en yttre trängselskattzon på Lidingö (varpå Figur 22 bör justeras). En annan grundläggande regional frågeställning med anledning av trängselskatten är avvägningen och sambandet mellan statlig och regional finansiering. Då trängselskatten utformas på ett sådant sätt att invånarna inte längre kan välja resväg utan att betala verkar skatten inte längre styrande. Istället blir det enbart ytterligare en skattebörda på den region som redan bidrar mest till statens intäkter. I praktiken kommer nu den statliga medfinansieringen av nödvändiga infrastruktursatsningar i regionen huvudsakligen att betalas av regionens egna invånare.

På Lidingö stads vägnar:

Anna Rheyneuclaude Kihlman
Kommunstyrelsens ordförande

Ida Wahlbom
Kommunstyrelsens sekreterare