

RAPPORT ROPSTEN

- FRÅN BETONG TILL LEVANDE MÖTESPLATS



NÄRODLAD
POLITIK

Centerpartiet
LIDINGÖ

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Nuläge.....	4
Vem har makten över Ropsten?.....	4
Läget i utveckling av Norra Djurgårdsstaden	5
Vår vision för Framtida Ropsten.....	7
Från betong till levande mötesplats.....	7
Sammankoppling Spårväg City och Lidingöbanan.....	8
En plats för cykel	10
Tysta elbussar på Lidingö	10
Infartsparkering i Ropsten	11
Förstärk kopplingen mellan Ropsten, Brofästet och Lidingö Centrum	11
Båttrafiken som alternativ färdväg	12
Svårigheter framåt – vad behövs?.....	12

SAMMANFATTNING

Under debatten om Sverigeförhandlingarna har en återkommande kommentar från bland annat Liberalerna, Miljöpartiet och Lidingö Näringsliv¹ varit att Ropsten inte kommer finnas kvar som kollektivtrafiknod för Lidingöborna. I denna rapport visar vi att det inte stämmer. I dagens planering av det framtida Ropsten planeras för en bytespunkt för kollektivtrafik där 40 000 resenärer dagligen ska passera. Det kommer bli en av de 10 största bytespunkterna när Norra Djurgårdsstaden är färdigbyggd.

Att Ropsten skulle vara förlorad som bytespunkt för Lidingöborna stämmer därmed inte, däremot finns flera delar som Lidingö behöver bevaka för att bytespunkten ska bli så bra som möjligt för Lidingöborna. I rapporten pekar Centerpartiet ut följande punkter som Lidingö bör bevaka eller arbeta med framöver:

- Byte av kollektivtrafik där avstånden är korta och bytet sker i trivsam inomhusmiljö med närservice och mötesplatser.
- Krav på att Spårväg City blir verklighet med fastställd tidplan.
- Cyklister får en framträdande plats med bland annat cykelgarage.
- Infrastruktur för elbussar möjliggörs.
- Infartsparkering möjliggörs.
- Utreda alternativa sätt att förstärka kopplingen mellan Ropsten-Torsvik/Centrum alt. brofästet-Torsviks torg för att stärka kapaciteten i kollektivtrafiken och kopplingen till Lidingö Centrum.
- Utvecklad båtpendling för att avlasta Ropsten.

Idag är Ropsten en plats dit ingen vill åka. Det är en bytespunkt för kollektivtrafik utan grönska, med begränsad service och med betong som huvudsakligt intryck. Det behöver inte vara framtida Ropsten, det kan bli en levande mötesplats med lounge, mötesrum och flera trevliga caféer och med en topprestaurang med utsikt över Värtan.

Ropsten kan göra vardagen lätt, exempelvis genom möjlighet att handla kvällens middag på väg hem från jobbet. Kollektivtrafikbytet kan ske inomhus, miljön kan präglas av ljus, luft, rymd, gröna växter och en fantastisk sjöutsikt från det övre planet av själva terminalen. Som del av Norra Djurgårdsstadens miljöprofil kan hela terminalbyggnaden vara konstruerad som ett passivhus med minimal energiförbrukning och modern design. Ropsten har möjlighet att bli en sällsynt lyckad kombination av infrastruktur, handel och bostäder.

Centerpartiet Lidingö ser hur Ropstens kollektivtrafiknod kan gå från grå betong till en levande och attraktiv mötesplats.

Mer information:

Patrik Buddgård, gruppleadare Centerpartiet Lidingö 070-257 60 36

Christer Mohlin, ordförande Centerpartiet Lidingö 070-791 71 03

¹ DN 2016-06-20, Mitt i Lidingö 2016-06-21, Lidingösidan 2016-03-11, Lidingösidan 2016-05-17

NULÄGE

Ropsten är idag en plats dit ingen vill åka. Det är en bytespunkt för kollektivtrafik utan grönska, med begränsad service och med betong som huvudsakligt intryck.



Figur 1 Dagens Ropsten med betong som huvudsakligt intryck

I Ropsten finns idag 545 platser för infartsparkering², cykelställ med regnskydd samt bussterminal utomhus för bland annat 10 linjer mot Lidingö. Lidingöbanan har sin slutstation i Ropsten. Ropsten är en viktig kollektivtrafiknod för att Lidingös kollektivtrafik ska fungera.

Ropsten ingår i Stockholms stads nya stadsdel Norra Djurgårdsstaden som sträcker sig från Husarviken över Ropsten och hamnområdet bort till Loudden. Totalt planeras för 12 000 bostäder och 35 000 arbetsplatser inom stadsdelen.

I och med utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden kommer Ropsten förändras. För Lidingö kommer den framtida utformningen av bytespunkten mellan tunnelbana, spårvagn och bussar vara avgörande för att få en fungerande kollektivtrafik på Lidingö. Ropsten beräknas få 40 000 resenärer dagligen och vara en av de tio största bytespunkterna i länet när utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden är klar.³

Vem har makten över Ropsten?

Ropsten ligger inom Stockholms stad. Den största makten över hur Ropsten ser ut i framtiden har därför Stockholms stad genom att vara markägare och inneha planmonopol över områdets framtida gestaltning.

Lidingö Stad har därmed liten möjlighet att påverka utformningen av Ropsten direkt men kan i kontakter med Stockholm och landstinget påvisa viktiga

² stockholmparkering.se

³ Tidig markreservation för bostäder, handel, kontor mm i del av fastigheterna Hjorthagen 1:3 och Ladugårdsgårde 1:9 i Ropsten i stadsdelen Hjorthagen till Wallenstam AB, Stockholm stad

problem och möjliga lösningar för att Ropsten ska fungera bättre för både Stockholm, landstinget och Lidingö.

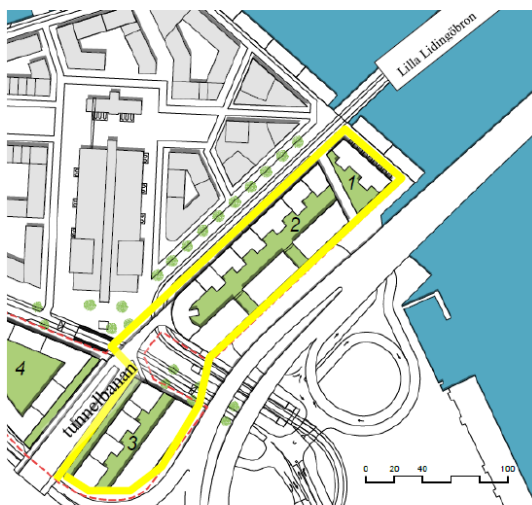
I utformningen av kollektivtrafiken i Ropsten har landstinget en nyckelroll och möjlighet för direkt påverkan. I huvudavtalet mellan Stockholms stad och landstinget/SL står nämligen att "vid projekt som avser påbyggnad skall SLLs och SLs möjligheter att förbättra kollektivtrafikens och trafikanternas villkor ha samma prioritet som utformningen av påbyggnaden har."⁴

Vidare står att byggnadsprojekt som tar tunnelbaneanläggning i anspråk ska vara möjlig om Stockholm stad kan visa SLL och SL att "en eventuell förändring av anläggningens utformning inte försämrar dess funktion och kapacitet jämfört med dess tidigare utformning."⁵ Det innebär att landstinget har stora möjligheter att påverka utformningen så att kollektivtrafiken inte försämras för Lidingöborna.

Inom projektet för Ropsten finns en informations- och samordningsgrupp kallad Lilla Ropstensgruppen där tjänstemän från Lidingö, Stockholms stad, Trafikverket och landstinget diskuterar frågor som rör Ropsten.⁶

Läget i utveckling av Norra Djurgårdsstaden

En tidig markanvisning har getts till Wallenstam i enlighet med bild nedan för utveckling av Ropsten till innerstadsmiljö med bussterminal, kontor, handel och bostäder. Stockholm stad skriver att de eventuellt vill att infartsparkering för Lidingö ska rymmas inom planen.⁷



Wallenstams tidiga skiss (Wingårdh Arkitekter AB) för bebyggelse i kvarteren.
Markreservationsområdet är markerat med gult.

Figur 2 Bild från Stockholms stads tidiga markreservation för bostäder, handel, kontor mm i del av fastigheterna Hjorthagen 1:3 och Ladugårdsgärde 1:9 i Ropsten till Wallenstam AB

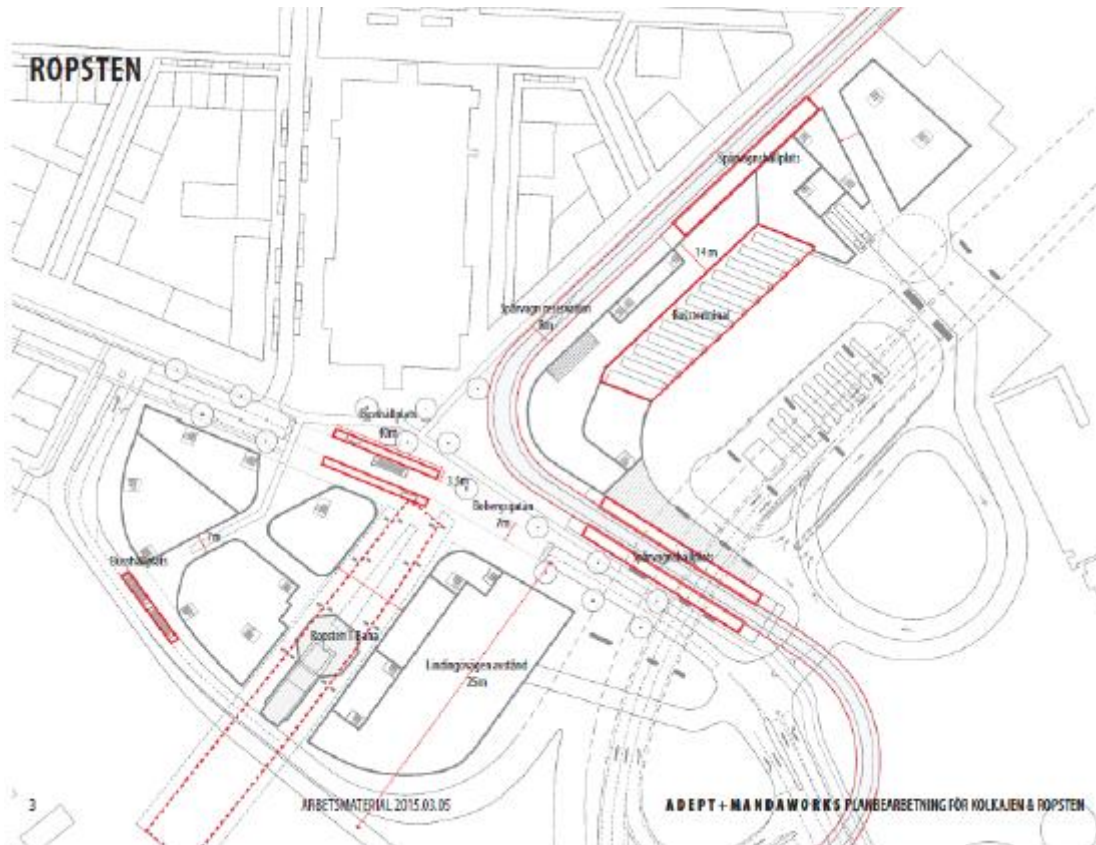
⁴ Huvudavtal mellan Stockholms kommuns exploateringskontor och Stockholms läns landsting/AB Storstockholms lokaltrafik 2008-01-15, §3

⁵ Huvudavtal mellan Stockholms kommuns exploateringskontor och Stockholms läns landsting/AB Storstockholms lokaltrafik 2008-01-15, §4

⁶ Tidig markreservation för bostäder, handel, kontor mm i del av fastigheterna Hjorthagen 1:3 och Ladugårdsgärde 1:9 i Ropsten i stadsdelen Hjorthagen till Wallenstam AB, Stockholm stad

⁷ Tidig markreservation för bostäder, handel, kontor mm i del av fastigheterna Hjorthagen 1:3 och Ladugårdsgärde 1:9 i Ropsten i stadsdelen Hjorthagen till Wallenstam AB, Stockholm stad, s. 6

Nedan finns den skiss som visar på planerna för kollektivtrafiken i Ropsten i det tidiga markanvisningsavtalet med Wallenstam. I detta läge planeras alltså bussterminalen ligga på andra sidan om dagens Norra Hamnvägen med sammankoppling med tunnelbana genom gångbro över vägen. Det förslaget innebär längre avstånd mellan tunnelbana och buss än idag. Lidingöbanan får ett nytt stationsläge under Lidingöbron med möjlighet för sammankoppling med Spårväg City. Bussar från Lidingö lämnar av passagerare i ungefär samma läge som idag.



Figur 3 Bild från Stockholms stads tidiga markreservation för bostäder, handel, kontor mm i del av fastigheterna Hjorthagen 1:3 och Ladugårdsgårde 1:9 i Ropsten till Wallenstam AB

I samrådshandlingarna för detaljplan Kolkajen finns fotomontage över byggnadskropparna i Kolkajen och Ropsten. Kolkajens byggnader i färg och Ropstens byggnader i vitt som kommer behandlas i senare detaljplan. I mellanrummet mellan byggnaderna föreslås Lilla Lidingöbron ansluta in.⁸

⁸ Dnr 2013-01629 tillhörande samrådshandling maj 2016, Fotomontage underlag till Landskapsbildsanalys, Detaljplan Kolkajen

BILD 4 - FÖRSLAG



Figur 4 Fotomontage till samrådshandlingar Kolkajen med tidigt förslag på byggnadskroppar i Ropsten i vitt.

VÅR VISION FÖR FRAMTIDA ROPSTEN

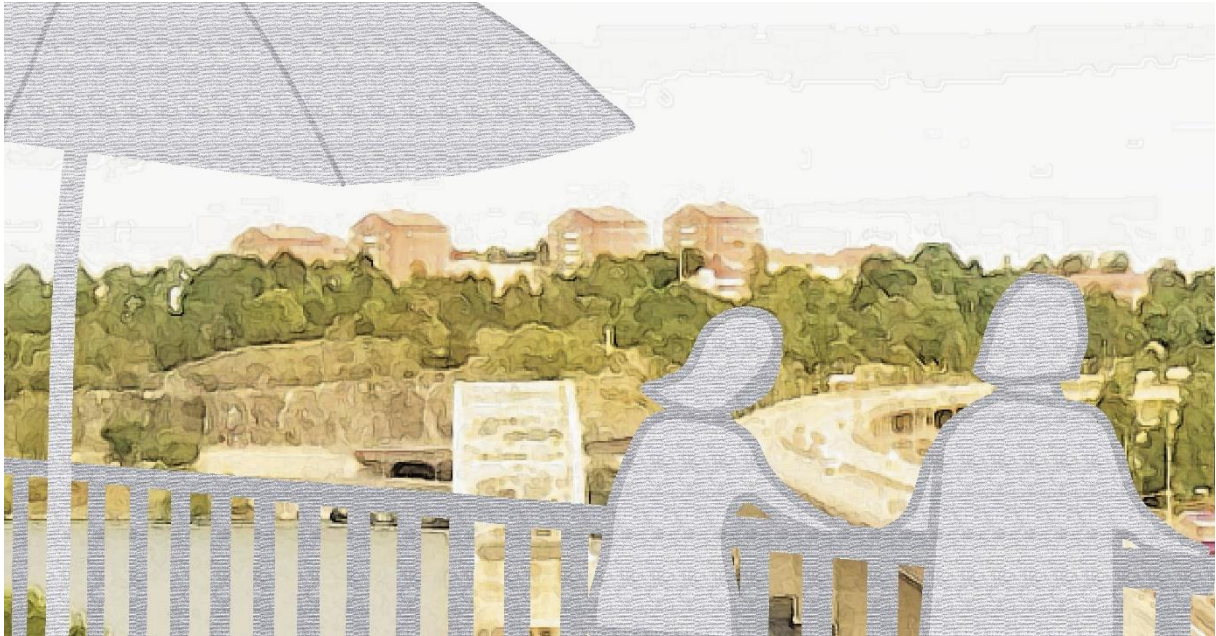
Från betong till levande mötesplats

Centerpartiet Lidingö anser att det ska vara enkelt att byta transportslag i det framtida Ropsten. Avstånden bör vara så korta som möjligt. Dagens planering med bussterminal på andra sidan Norra Hamnvägen skapar längre avstånd än idag. En placering i höjd med nuvarande bussterminal bör eftersträvas. Om inte det är möjligt måste det upplevda avståndet minskas genom enkel transport mellan tunnelbana och buss inomhus, exempelvis med rullbana över Norra Hamnvägen.

I framtida Ropsten bör trafikanter även kunna byta trafikslag inomhus i en varm och välkomnande miljö. Ropstensterminalen bör gå från en tråkig omstigningsplats dominerad av betong till en levande mötesplats med lounge, mötesrum och flera trevliga caféer och restauranger. Ropsten ska göra vardagen lätt, exempelvis genom möjlighet att handla kvällens middag på väg hem från jobbet. Miljön ska präglas av ljus, luft, rymd, gröna växter och en fantastisk sjöutsikt från det övre planet av själva terminalen. Som del av Norra Djurgårdsstadens miljöprofil bör hela terminalbyggnaden vara konstruerad som ett passivhus med minimal energiförbrukning och modern design. Ropsten har möjlighet att bli en sällsynt lyckad kombination av infrastruktur, handel och bostäder.

Ropsten bör erbjuda attraktiva mötesplatser, exempelvis en topprestaurangen högst upp i terminalbyggnaden, ovanför bostadsvåningarna. Det skulle ge en fin

utsikt över Stockholm, Lidingö och vattnet från en härlig takterrass. På sommarens soligaste dagar skulle Lidingöborna flockas på terrassen för en "after work" på väg hem från jobbet, tillsammans med den ständigt växande befolkningen i Norra Djurgårdsstaden. En riktig mötesplats mellan Lidingö och Stockholm.



Figur 5 En topprestaurang i framtida Ropsten som mötesplats mellan Lidingöbor och Stockholmare.

Centerpartiet Lidingö menar att det är en fördel att kollektivtrafiknoden finns kvar i Ropsten då den gör mest nytta i ett tätbefolkat område som Norra Djurgårdsstaden kommer bli. Genom en effektiv bytespunkt i Ropsten ges underlag för bra närservice i Ropsten och direkt tillgång för Djurgårdsborna till Stockholm och hela Lidingö med exempelvis rekreationsmöjligheter som Elfvikslandet, badplatser, skidspår, idrottsplatser och den kommande nya simhallen. Rätt utformat kan Ropsten stärka både Norra Djurgårdsstadens attraktivitet och förbättra Lidingöbornas bytespunkt.

Sammankoppling Spårväg City och Lidingöbanan

I det framtida Ropsten bör Spårväg City ha en självklar plats. På Lidingö har drygt 1,75 miljarder investerats i depå och upprustning av Lidingöbanan för att förbereda sammanslutningen. En investering i ny tågbro på över en halv miljard planeras också. Spårväg City måste slutföras för att dessa investeringar och investeringar i Spårväg City på Stockholmssidan ska användas optimalt.

Att Aga-depån idag nästan är färdigställd för 902 miljoner är ett monument för vad som var avsikten med avtalet från både landstinget, SL och Lidingö stad. Depån rymmer 30 vagnar. I dagsläget är det Lidingöbanans sju vagnar som har spårtillgång till depån.

I överenskommelsen mellan SL och Lidingö Stad från 2009 står: "Utöver behovet för Lidingöbanans fordon och Lidingös bussar ska den även tillgodose behovet av en depå för en stor del av Spårväg Citys fordon" samt att utbyggnaden ska

kunna möjliggöra sammankoppling med Spårväg City.⁹ Avtalet skrevs tyvärr inte bindande för SL gällande Spårväg City vilket var ett stort misstag av majoriteten på Lidingö. Centerpartiet efterfrågade att avtalet skulle förtydliga vad som händer om Spårväg City blir försenat eller inte genomfört¹⁰.



Figur 6 Spårvagnshallarna i Åga snart färdigbyggda för 900 miljoner med plats för Spårväg Citys vagnar

SL och Lidingö stad gjorde 2007 en utredning av kollektivtrafikförsörjningen på Lidingö. Där framkom att busstrafik var det som var mest samhällsekonomiskt lönsamt. I avtalet mellan SL och Lidingö Stad var man ändå överens om upprustning av Lidingöbanan eftersom "värdet av en eventuell sammankoppling med ny spårtrafik i Ropsten är det totalt sett bästa".¹¹ Att sammankoppling med Spårtrafik i Ropsten var möjligt var det som gjorde Lidingöbanan värd att satsa på.

När Norra Djurgårdsstaden är fullt utbyggd beräknas 63 000 personer resa med Spårväg City varje dag enligt SL. Utan Spårväg City skulle det istället krävas i snitt en ledbuss var 50:e sekund för att tillgodose resandebehovet då den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden är fullt utbyggd.¹²

SL och Stockholm stad skrev ett samverkansavtal för Spårväg City till Värtan 2009 där även tänkt Spårvagnskorridor fram till Ropsten pekas ut.¹³

Spårväg City behövs för att kollektivtrafikförsörja Djurgårdsstaden, ge direktförbindelse till City från södra Lidingö, öka kapaciteten och därmed attraktiviteten i kollektivtrafiken.

⁹ Överenskommelse avseende upprustning och ombyggnad av Lidingöbanan och dess påverkan på exploateringen inom Dalénumområdet, AB Storstockholms lokaltrafik och Lidingö Stad 2009

¹⁰ Särskilt yttrande av Kent Ivarsson (C) och Kent Björnberg (C), Lidingö Stads kommunstyrelse den 2013-01-07

¹¹ Överenskommelse avseende upprustning och ombyggnad av Lidingöbanan och dess påverkan på exploateringen inom Dalénumområdet, AB Storstockholms lokaltrafik och Lidingö Stad 2009

¹² Järnvägsplan Spårväg City från Djurgårdsbron till Frihamnen Järnvägsplan, AB Storstockholms lokaltrafik 2013-08-19

¹³ Samverkansavtal för Spårväg City, AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholm stad 2009-09-21

En plats för cykel

Cykeln bör ha en självklar plats i Ropsten i framtiden. För att Stockholms läns mål om att 20 % av resorna ska ske med cykel 2030¹⁴ och Lidingö Stads mål att 80 procent ska ta sig till jobbet genom att gå, cykla eller åka kollektivt 2030¹⁵ ska uppnås måste Ropsten vara anpassat för cykel.

Därför behöver cykelstråken prioriteras i planeringen där cykeln ges ordentligt med utrymme för att lätt kunna ta sig genom Ropsten.

Det bör också finnas ett ordentligt cykelgarage i Ropsten för att underlätta kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Centerpartiet ser ett cykelgarage som en naturlig del i utvecklingen av ett hållbart och miljösmart Ropsten. Med en riktigt attraktiv cykelparkering där det finns möjlighet för att pumpa och tvätta av cykeln, med lokal för cykelverkstad i anslutning till parkeringen samt med toalett i bytet mellan cykel och tunnelbana kan fler upptäcka hur smart cykeln kan vara som transportmedel.



Figur 7 Dagens cykelparkering är ofta full och rörig

Exempel på cykelgarage finns genom Bike & Ride i Malmö, pendlarparkering i Älvsjö, Odenplan och cykelgarage i Borås med allt från cykelparkering som del av traditionellt bilgarage till speciella byggnader för cykelgarage med möjlighet för ombyte och dusch för pendlare.

Cykelgaraget bör placeras så nära tunnelbanan som möjligt.

Tysta elbussar på Lidingö

Idag provar landstinget elbussar på linje 73. Ropsten bör i planeringen av den nya bussterminalen förberedas för elbussar genom att redan i planeringsstadiet

¹⁴ Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030

¹⁵ Lidingö trafik 2030 – Lidingö möter framtiden – en trafikstrategi 2013-11-04, Lidingö Stad

förberedas för laddstationer för elbussar. Då skulle Lidingö och Norra Djurgårdsstaden kunna förse med elbussar och få en tystare trafik och bättre miljö på gatorna. Detta ligger också i linje med beslut om utredning av övergång till eldriven busstrafik som togs i landstingets trafiknämnd i augusti 2016.¹⁶

Det bör också vara möjligt att i samband med detta uppdatera linjesträckningen och göra buss 73 till en stombusslinje som går från Rudboda/Näset via Ropsten till Karolinska.

Infartsparkering i Ropsten

Det bör i framtiden finnas möjlighet för infartsparkeringen i Ropsten. Parkeringen i Ropsten kommer tyvärr att bli dyr då staten hittills varit helt ointresserad av att förändra placeringen av trängselskatteportalerna. Det är dock viktigt att möjligheten för infartsparkering finns då det skapar en bekväm parkering som kan minska biltrafiken i Stockholms innerstad.

Eftersom parkeringen i Ropsten blir dyr är det viktigt att även Lidingö fortsätter arbeta med billigare infartsparkeringar på Lidingösidan i linje med den nya infartsparkeringen i Bodal. De bör finnas både längs Lidingöbanan, Norra öns busslinjer och i Lidingö Centrum.

Förstärk kopplingen mellan Ropsten, Brofästet och Lidingö Centrum

Sverigeförhandlingarna om tunnelbana avslutades i juli. När tunnelbana till Lidingö Centrum inte blir verklighet bör andra lösningar undersökas för att förstärka sambanden till Torsvik/Lidingö Centrum:

- Ny linjedragning av Lidingöbanan via Lidingö Centrum
- Linbana mellan Ropsten och Torsvik.
- Skapa länk mellan brofästet och Torsviks torg med bergbana eller annat kollektivtrafikslag så att Lidingöbanan kopplas samman med Torsvik/Centrum samt förenklar för cyklister och gångtrafikanter att komma från brofästet upp till höjden på Torsviks torg.

Kollektivtrafikkapaciteten mellan Lidingö Centrum och Ropsten måste förstärkas om Lidingö ska uppnå sitt mål om att 80 % ska ta sig till arbetet genom att gå, cykla eller åka kollektivt.

Med en förstärkning av kopplingen mellan brofästet och Torsviks torg/Lidingö Centrum ökar också tillgängligheten till brostranden. Centerpartiet ser stora möjligheter att utveckla Brostranden till en marin mötesplats. Centerpartiet ser möjligheter med en ny park och en spännande marina som kan locka besökare både med och utan båt. Platsen kan transformeras till en mötesplats som angörs till fots eller med cykel, spårvagn, bil eller båt.

Att skapa en koppling mellan Lidingöbanan vid brofästet och Torsviks torg genom exempelvis en bergsbanan där det är tillåtet att ta med cykeln kan öka attraktiviteten att cykla då den branta backen idag skapar en barriäreffekt.

¹⁶ Trafiknämnden, SLL Protokoll 2016-08-23, ärende 112

Båttrafiken som alternativ färdväg

Båtpendlingen ökar kraftigt. Båtvägarna kan skapa nya resvägar till Stockholm och Nacka exempelvis. Ska båtpendlingen fortsätta utvecklas krävs att båtarna är snabbare, större, uppfyller säkerhetskraven och görs handikappvänliga. Nya båtar bör också drivas miljövänligt.

Idag finns Sjövägen mellan Frihamnen – Larsbergs brygga – Nacka – Nybrokajen. Fler ruttor bör utvecklas som kopplar samman exempelvis Gåshaga med Nacka och Stockholm.

Svårigheter framåt – vad behövs?

För att få ett bra resultat i Ropsten krävs att flera beslut tas. Utan dessa beslut kan inte en helhetsplanering av Ropsten göras optimalt:

- Landstinget behöver ta beslut att Spårväg City blir av och presentera tidsplan för när spåren dras fram.
- Beslut om Östlig vägförbindelse måste tas inom Sverigeförhandlingarna och vid ja till vägförbindelsen behöver typ av kollektivtrafiklösning i tunneln fastställas, det vill säga buss eller spårtrafik.
- Lidingö Stad behöver bland annat utifrån dessa beslut avgöra vilken höjd nya Lilla Lidingöbron ska ha.

När dessa tre beslut är tagna kan bästa möjliga kollektivtrafiknod planeras utifrån klara förutsättningar som gör att Ropsten går från grå betong till levande mötesplats.

Mer information:

Patrik Buddgård, gruppleadare Centerpartiet Lidingö 070-257 60 36

Christer Mohlin, ordförande Centerpartiet Lidingö 070-791 71 03