



Här vid hållplats Aga var det inte så trångt när denna morgonbild togs. Vissa turer har dock mycket hög belastning; just trängsel är det som ger mest kritik i passagerarundersökningar.

Lidingöbanan:

Trångt vissa tider

Vid Lidingöbanan finns ett angående nämnt problem, och det är den bristande kapaciteten vid vissa tider på dygnet. Omkring 20 procent fler passagerare dagligen reser nu, jämfört med sista tiden

med gamla banan och de gamla vagnarna. Spårfaktorn? Kanske, eller så beror ökningen på den stabila trafiken och på ändrade trängselskatter. Fler spårvagnar behövs, vagnparken är knapp.

Av Thomas Johansson

I **Modern Stadstrafik** nr 6-2015 berättade vi senast om Lidingöbanan som då nyligen hade återöppnats för trafik med helt ny vagnpark, efter att en längre tid ha varit avstängd för modernisering av banan. Hållplatser och vagnar är exempelvis nu helt tillgänglighetsanpassade.

Avstängningen hade varat från 21 juni

2013 till den 24 oktober 2015, efter att den ursprungliga återinvigningsdagen, planerad till den 14 december 2014, hade fått flyttas fram flera gånger eftersom signalsäkerhetssystemet inte kunde fås att fungera tillfredsställande.

För trafiken finns nu sju spårvagnar av typ A36, drygt 40 meter långa, tillverkade av det spanska företaget CAF. Av dessa

tursätts fem vagnar i ordinarie trafik, en är reserv och ytterligare en vagn är regelmässigt i verkstaden på service. Vagnparken är således tämligen knappt tilltagen.

– Vi har ett angenämnt problem, och det är den bristande kapaciteten vid vissa tider på dygnet, säger *Magnus Braxell*, VD för AB Stockholms Spårvägar, som kör Lidingöbanan och Spårväg city.



Depånläggningen vid Aga blir färdig fram till sommaren, med inflyttning i de nya lokalerna mot slutet av året.

Bolaget har 160–170 anställda av vilka ett femtiotal är spårvagnsförare, med jämn fördelning mellan de båda banorna.

Tanken är att alla förare ska kunna köra på båda banorna, som uppvisar helt skilda karaktärer: Spårväg city är en utpräglad stadsspårväg med stort inslag av blandtrafik, korsande fotgängare och cyklister. Lidingöbanan är en järnvägsliknande snabbspårväg, signalreglerad och helt på egen banval.

6:e vagn provad

Han berättar att det i morgonrusningen under en vecka i september 2016 provades att sätta i en sjätte vagn i belastningsriktningen på sträckan Aga–Ropsten.

Försöken föll väl ut, men det är svårt att annonsera denna tur, eftersom det inte kan garanteras att den alltid kan köras, eftersom vagnparken är så knappt tilltagen.

Ett problem är att signalsystemet inte automatiskt klarar så tät trafik som blir fallet med den sjätte vagnen. Den kräver då aktiv signalhantering på trafikledningscentralen. Sexminuterstrafik skulle vara enklare men då stämmer inte passningen mot tunnelbanan.

Lidingöbanan har i normaltrafik tjuogo-

minuterstrafik, i rusningstrafik förtätad till tiominutersintervall.

Antalet passagerare har ökat rejält sedan



– I morgonrusningen under en vecka i september 2016 provades att sätta i en sjätte spårvagn i belastningsriktningen på sträckan Aga–Ropsten, berättar Magnus Braxell, VD i AB Stockholms Spårvägar.

återinvigningen. Då reste 11 500 varje vardag, nu visar de senaste passagerarräkningarna från november 2016 att 14 100 reser, en ökning på runt 20 procent på ett drygt år.

Vilka förklaringar kan finnas till denna ökning?

Spårfaktorn, svarar givetvis den som tror på spårtrafikens attraktivitet.

Så kan det vara, men Magnus Braxell vill gärna framhålla att bolaget upprätthåller en mycket stabil trafik med få störningar. Trafiken går således att lita på.

Verksamheten har mycket goda värden vad gäller tidtabellshållning och nöjda passagerare. Det som klagas mest på är just trängseln i vagnarna vid vissa avgångar.

– Det gäller dock att inte komma för tidigt till Ropsten, för då ser passagerarna det just avgående tunnelbanetåget försvinna in i tunneln, och antar att Lidingötåget kom fram för sent. I själva verket är övergången tidtabellslagd till nästa avgående tunnelbanetåg.

Ytterligare en orsak till de ökande passagerartalen kan vara att det i början av 2016 genomfördes en förändring av trängselskatterna i Stockholmsområdet, vilket innebär att fordon från Lidingö kommun alltid måste erlägga avgift vid infart i Stockholms



Idag används tre spår i det södra skeppet i depånläggningen vid Aga för spårvagnsuppställning och som verkstad. Dessutom övernattar en vagn i tvätthallen. När verksamheten flyttas i höst erhålls en sammanhållen enhet, med uppställning och verkstad, samt med personal- och kontorsutrymmen och trafikledningscentral i övre etage.

stad. Tidigare fanns en tidsbegränsad möjlighet för bilar från Lidingö att passera genom Stockholm utan att beskattas där.

– En infartsparkering har också anlagts vid hållplats Bodal, men den är fullbelagd redan klockan sju på morgonen, säger Magnus Braxell.

I övrigt byggs bostäder vid Aga, men Lidingö kommun har en restriktiv bostadspolitik, med förhållandevis få planerade nybyggnationer.

Det planeras 5 000 bostäder utmed banan som således går på de södra delarna av ön. De norra delarna behålls däremot som mer lantlig miljö.

Fler vagnar behövs

Under alla omständigheter skulle det behövas fler spårvagnar till Lidingöbanan, för att klara dagens belastning och för att vara beredd för framtidens ökande passagerartal.

Ett problem är att vagnarna av typ A35 (30 meters längd) och



En A36:a, nr 553, har byggts om och har nu stabilare gång. Då förvärrades ett annat problem: strömvagnarens kolslitskena fick mycket djupa hack, ända ned i den underliggande metallstrukturen. Även andra vagnar får som synes hack, dock inte lika djupa

Lidingös A36 har stort underhållsbehov. Många arbeten tar dubbelt så lång tid som på vagnarna av typ A34 som för närvarande används på Spårväg city.

Ett sedan länge känt problem med CAF-vagnarna är den slingriga gången på rakspår. En A36:a, nr 553, har byggts om och har nu stabilare gång. Men då förvärrades ett annat problem: strömvagnarens kolslitskena fick mycket djupa hack, ända ned i den underliggande metallstrukturen.

Eftersom vagnens rörelsemönster stabiliserades, rör sig inte längre strömvagnaren lika mycket i sidled som tidigare under kontaktledningen. Eventuellt är dessutom inte kontaktledningens sicksack-föring tillräcklig.



Ett frågetecken är hur Ropsten kommer att utformas. Där ska övergång till bland annat tunnelbanan och bussar vara möjlig, sannolikt även till båtar i linjetrafik.



Järnvägsplanen för sträckan från Kungsträdgården till T-Centralen fastställdes av Trafikverket hösten 2016 vann i januari 2017 laga kraft. Det betyder att arbetet med Spårväg city kan fortsätta med siktet inställt på trafikstart i december 2018, jämfört med den tidigare planerade starten våren 2019.

Från CAF har Trafikförvaltningen beställt ytterligare åtta stycken 30-metersvagnar av typ A35, för trafik på Spårväg city, där de får beteckningen A35B, eftersom de på några punkter skiljer sig från de A35:or som trafikerar Tvärbanans Solnagren. En A35:a har sommartid även trafikerat Spårväg city. De ska levereras successivt under åren 2018–19, varvid dagens vagnpark, typ A34, kommer att transporteras till Norrköping. Magnus Braxell skulle gärna se ytterligare två A36:or i vagnparken på Lidingö. Men någon beställning tycks ännu inte vara i sikte.

Vi spekulerar lite över en möjlig rockad av vagnar i Stockholmsområdet som skulle göra det möjligt att föra över A35:or till Lidingö där de i så fall skulle användas i multipelkoppling, som 60-meterståg.

Hållplatserna Ropsten, Högberga och Brevik är dock i dagsläget för korta för den tåglängden.

Under tiden pågår byggnationen av den stora depåanläggningen vid Aga. Den ska vara klar till sommaren detta år, med successiv inflyttning till slutet av året. Anläggningen kommer då att kompletteras med en spårsling och utfartsmöjlighet i riktning Gåshaga brygga.

Idag används tre spår i det södra skeppet för spårvagnsuppställning och som verkstad. Dessutom övernattar en vagn i tvätt-

hallen. Reservbussar parkeras utomhus. När verksamheten flyttas i höst erhålls en sammanhållen enhet, med uppställning och verkstad, samt med personal- och kontorsutrymmen och trafikledningscentral i övre etage.

Därmed kan de provisoriska barackerna som idag innehåller personalutrymmen och trafikledningscentral avvecklas. Hur många av skeppen som får spår, och huruvida dessa utförs med vignol- eller gaturåler är för dagen oklart. Klart är dock att även reservbussarna bör ges inomhusplatser.

Framtiden?

Hur ser då framtiden för Lidingöbanan ut på lite längre sikt?

En viktig fråga är förstas hur den nya "Lilla Lidingöbron" kommer att utformas. Den ska förutom Lidingöbanan ha plats också för fotgängare och cyklister.

För dagen gäller att den ska byggas enkelspårig, vilket naturligtvis är ett stort hot mot möjligheterna att driva en stabil spårvägstrafik, särskilt när kopplingen med Spårväg city, via Ropsten och Norra Djurgårdsstaden blir verklighet.

– Nej, enkelspår duger inte om Aga ska vara en central depå för både Lidingöbanan och Spårväg city, kommenterar Magnus Braxell.

I bilden finns även önskan att dra banan via Lidingö centrum. I så fall bör den nya bron byggas i ett högre läge än det som planeras för dagen. Den nya bron bör få samma segelfria höjd som bilbron, således 12 meter.

Ytterligare ett frågetecken är hur Ropsten kommer att utformas. Där ska övergång till bland annat tunnelbanan och bussar vara möjlig, sannolikt även till båtar i linjetrafik.

Som bekant har Lidingö kommun tackat nej till förlängning av tunnelbanan från Ropsten, så för närvarande tycks den frågan ur världen.

Det kan påpekas att tunnelbanans Ropstengren är mycket nära kapacitetstaket i rusningstid, vilket gör en avlastande spårväg via Norra Djurgårdsstaden mot city synnerligen angelägen.

Denna avlastning, beräknad till 15 procent, uppnås redan om Spårväg city i en första etapp dras till Lindarängsvägen/Banankompaniet.

Avslutningsvis kan vi notera att järnvägsplanen för sträckan från Kungsträdgården till T-Centralen som fastställdes av Trafikverket hösten 2016 i januari 2017 har vunnit laga kraft.

Det betyder att arbetet med spårvägen kan fortsätta mot trafikstart i december 2018, jämfört med den tidigare planerade starten våren 2019. □