



Först på scen var Mattias Lövbom (Skanska), Pernilla von Strokirch (Lund), Håkan Henmyr (Skånetrafiken) och Johan Wester.

Byggstart i Lund:

Nu är spårvägsbygget igång!

I mitten av februari togs det första, ceremoniella spadtaget för den nya spårvägen i Lund. Okonventionellt så tillvida att en rulle gräs drogs ut, för att symbolisera det stora inslag av grässpår som är aktuellt för den nya spårvägen.

Ceremonin bevistades av ett stort antal politiker och tjänstmän på olika nivåer lokalt, regionalt och nationellt. Sällan har så mycket vackert sagts om spårvägar. Andra veckan i mars påbörjades de egentliga markarbetena.

Av Per Gunnar Andersson

Onsdag den 15 februari 2017 kommer att gå till historien som den dag då bygget av Sveriges fjortonde spårväg invigdes.

Det annonserades som ett första spadtag men visade sig vara en gräsutruvning för att markera att den nya spårvägen i huvudsak ska byggas med grässpår.

Evenemanget tog plats mitt på Sölvegatan strax väster om IKDC (Ingvar Kamprads

Design Center). Platsen var vald för att en av illustrationerna av den nya spårvägen visar just denna plats. Denna bild prydde också fonden i det tält som satts upp dagen till ära. Något tält hade inte behövts då solen strålade över Lund och arrangemanget lika väl kunde ha genomförts under bar himmel.

Det hela började kl 11 då området öppnades och besökarna kunde njuta av korb

med dryck (kaffe eller mineralvatten). Vid kvart över 11, efter att Bleckhornen (LTH:s studentorkester) spelat, tog lundaprofilen Johan Wester till orda och inledde ett antal samtal om spårvägen i Lund. Allt skedde i en mycket glad, skämtsam och öppen anda där Johan inte skonade någon talare från en eller annan pik.

Först på scenen var de ansvariga för projektet och byggherren Skanska. Från



Många hade kommit för att uppleva denna historiska dag. Tältet var fullt med nyfikna åhörare.

Skånetrafiken såg vi projektchefen *Håkan Henmyr*, ansvarig för upphandling av spårvagnar, depå och operatör för trafiken, från Lunds kommun projektchef *Pernilla von Strokirch*, ansvarig för att infrastrukturen kommer på plats, och från Skanska projektchefen för bygget, *Mattias Lövbom*, som påpekade att detta ska gå bra, då han kommer från Norrköping och har tidigare varit med att bygga spårväg till Ringdansen i sin hemstad.

Det känns tryggt med en byggare som vet vad en spårvagn är.

Johan diskuterade mycket med dessa projektchefer och undrade särskilt vem som

har företräde: spårvagn eller cyklande student? Panelen svarade gemensamt att det är spårvagnen som har företräde.

Johan underströk då det faktum att det ska vara mycket gräs i spåret och då är den viktiga frågan vem som har företräde: spårvagnen eller den som klipper gräset? Denna fråga lämnades efter diskussion obesvarad.

Nästa samtal skedde mellan Johan och *Ulrika Lindmark*, VD för Science Village, *Ulrika Hallengren*, projekt- och utvecklingschef Wihlborgs, samt *Ole Kasimir*, planchef Lunds kommun.

Även dessa tre fick "svåra" frågor från Johan, men samstämda var de i att spår-

vägen betyder enormt mycket för intresset att etablera verksamheter i Brunnsnäs, den nya stadsdelen runt spårvägen, och Science Village.

Ulrika Lindmark sa bland annat att många besökare till Science Village kommer att vara sällanbesökare och dessa föredrar, av någon anledning, ett spårburet transportmedel före buss och att spårvägen, för vissa fastighetsägare, är en förutsättning för att lokalisera sig just här.

Efter dessa samtal vidtog den mer högtidliga delen av ceremonin med tal av *Emma Berginger* (MP), kommunalråd för trafik och miljö, som berättade om spårvägspro-



Kommunstyrelsens ordförande i Lund, *Anders Almgren* (S), hade inte nog med positiva yttranden om spårvägen och Lund.



Miljöminister *Karolina Skog* (MP) hyllade Lund och hoppades att detta är det första, inte sista, första spadtaget för en ny spårväg i Sverige.

jektets historia. När hon avslutade med att be lundaborna att ha lite tålamod under byggtiden fram till 2019 kontrade Johan Wester med att folk i regionen är rätt vana vid att vänta på kollektivtrafiken så det ska säkert gå bra.

Efter Emma kom *Henrik Fritzon* (S), regionstyrelsens ordförande, och lovordade spårvägsprojektet. Han räknade upp fem skäl till varför spårväg är bra: miljövänlig, kapacitetsstark, har lätt att ta sig fram och komfortabel. Den femte fördelen är enligt Fritzon: "Det är vackert med en spårvagn i stadsmiljön".

Nästa talare var miljöminister *Karolina Skog* (MP) som glädde sig åt att vi nu kan fira starten för en ny spårväg i Sverige. Karolina gav sedan Lund en komplimang som man inte brukar få och som Johan hade svårt att ta till sig "I Lund snackar ni inte bara – här gör ni!".

Efter miljöministern fick vi lyssna till Skanskas vice VD *Lars Lindberg*, boende i Lomma och därmed knuten till regionen. Lars lyfte fram prestige i projektet och lovade att Skanska kommer att lägga lite extra krut i detta uppdrag för att det ska bli en riktigt bra spårväg.

Till sist bjöds kommunstyrelsens ordförande *Anders Almgren* (S) upp på scenen och kunde konstatera att det är en jättestor dag för Lund. Anders framhöll Lunds särställning när det gäller utveckling och syftade på företag från Tetra Pak och Åkerlund och Rausing till Max IV och ESS.

Efter Anders hyllning till Lund kunde Johan Wester inte hålla sig utan konstaterade att: "Det är tur att jag bor här så jag vet att det finns andra områden där Lund är mycket sämre än vad du just berättat om". Varvid Anders kontrade med att han bland dessa stora tunga institutioner inte nämnde Johan.

Därefter vidtog utrullningen av gräset mellan de båda rälererna som lagts vid scenen. Efter utrullningen vidtog fotografering av de fem sluttalarna som alla var mycket glada. Strax före klockan ett avslutades evenemanget och den stora folkskaran som varit på plats skingrades ut i staden.

Modern Stadstrafik:s utsände kunde konstatera att så mycket väl om spårväg från så många nog inte sagts på länge i Sverige.

Författaren kan dessutom konstatera att senast man tog ett första spadtag för en ny spårvägsstad i Sverige var i den egna födel-sestaden Karlskrona den 3 augusti 1910. □

Till höger: Den 7 mars påbörjades arbetet i St Laurentiigatan med att ta bort träden längs gatan för att bereda plats för spårvägen. Träden har de senaste åren mått dåligt och ett antal har tidigare tagits bort eftersom de har haft för lite jord och tillgång till vatten. Bilden tagen den 9 mars.



Gräsmattan rullas ut av Karolina Skog, Emma Berginger, Anders Almgren, Henrik Fritzon och Lars Lindberg under överinseende av Johan Wester.



På morgonen den 6 mars 2017 påbörjades arbetet med att bygga spårvägen i Lund. Strax söder om hållplats Universitetssjukhuset förbereddes för att flytta gång- och cykelbanan för att komma åt ledningar under marken.



Göran Tegnér om Lidingöbanan via Lidingö centrum:

– Anpassa nya Lilla Lidingöbron!



Lidingöbanan i nuvarande sträckning går värdshus förbi. För att öka nyttan bör den läggas om och betjäna Lidingö centrum. Kartan visar med blå linje den föreslagna sträckningen som ger två nya hållplatser. En längre sträcka av det djupa schaktet för motorleden rakt genom centrum överdäckas. Bättre miljö för dem som vistas i området, och därtill möjligheter för nya bostäder och handelsutrymmen blir följden. Men nya Lilla Lidingöbron måste då ha ett högt läge för anslutningen på lidingösidan. Kartan ritad med underlag från Göran Tegnér, Hans Lefvert och Robert Hellesen.

Nu startar en utredning om kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden. Även frågan om enkel- eller dubbelspår på nya Lilla Lidingöbron ska behandlas. Dags att även anpassa nya bron till Lidingöbanan via Lidingö centrum, anser Göran Tegnér (L), med ett långt förflutet i kollektivtrafikbranschen.

Av Thomas Johansson

Den senaste tiden har frågan om utbyggnad av Spårväg city i Stockholm ökat i aktualitet. Uttalanden från flera lokala politiska företrädare har antytt att kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden måste granskas närmare.

På trafiknämndens möte i Stockholms läns landsting beslutades tisdagen den 21 februari att en utredning om kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden och om behovet av dubbelspår på nya Lilla Lidingöbron ska genomföras.

Utredningen ska vara klar under 2018, men delrapporter förväntas under 2017. Utredningen ska vara partssammansatt vilket innebär att bland andra företrädare för Lidingö stad kommer att medverka.

Intresset inom politiken på Lidingö för att få till stånd den ursprungligen planerade kopplingen mellan den nyrenoverade Lidingöbanan och Spårväg city tycks också öka.

En av de mer flitiga debattörerna i frågan är **Göran Tegnér** (L), ledamot i Tekniska nämnden och ersättare i kommunfullmäk-



– För att skapa en bra anslutning för Lidingöbanan dragen via Lidingö centrum måste nya Lilla Lidingöbron ansluta i högt läge, vilket också borde studeras i utredningen, som inleds nu, säger Göran Tegnér

tige i Lidingö stad – och med åtskilliga år bakom sig i olika roller inom trafikplanering i Stockholm.

Tegnér är nationalekonom i botten och har bland mycket annat arbetat inom Stockholms stad och varit utredningschef för Trafikkontoret vid Stockholms läns landsting. Han grundade senare konsultföretaget Transek som med tiden såldes till WSP. Göran Tegnér är politiskt aktiv sedan 2002.

Han berättar att i kommunstyrelsen i Stockholms stad har den röd-grön-rosa majoriteten uttalat sig positivt om Spårväg city fram till Norra Djurgårdsstaden. Samma med den borgerliga alliansen.

– De har upptäckt att det inte räcker med busstrafik för att försörja den nya stadsdelen, som får 13 000 bostäder och 30 000 arbetsplatser, säger Göran Tegnér och fortsätter:

– Jag har gjort egna kalkyler som visar att det knappt räcker med en buss i minuten. Då blir det konvojkörning.

– Det finns en tendens idag att man bygger först och så fem-tio år senare upptäcker



Den nya sträckningen för Lidingöbanan med hållplats Torsviks torg placeras här, över motorleden som överdäckas på en längre sträcka, vilket ger bättre miljö för boende i omgivningen.



För att säkerställa spårförbindelsen med Stockholm måste nya Lilla Lidingöbron få ett högt läge på lidingösidan, i nivå med bilbron. Lidingöbanan skulle gå intill parken till höger och där ansluta till nya bron.



Tanken är att den via centrum omlagda Lidingöbanan skulle passera Lidingö centrum mellan motorleden och husen vid Stockholmsvägen som finns på andra sidan om husen till höger.



Cirkulationsplatsen i fonden passeras planskilt, med banan i en undre nivå. Banan dras sedan i bildens vänstra kant, där en hållplats nära Lidingö stadshus anläggs.

att kollektivtrafikförsörjningen är för dålig. Så var det inte förr; då gick utbyggnaderna parallellt. Stockholm och Sverige var ju ett föredöme inom det här området under 1950- och 60-talet.

– Jag har varit med inom samhällsplaneringen sedan 1968, då var det självklart att kollektivtrafiken skulle vara på plats när folk flyttade in. Detta bara försvann i slutet av 1970-talet. Det blev ett generationsskifte runt 1970, när många av de äldre politikerna med erfarenhet och kompetens försvann.

Göran Tegnér berättar att hans parti på Lidingö är övertygat om att det behövs dubbelspår på den nya spårvägsbron, som för övrigt också ska leda gång-, cykel och mopedtrafik till och från Lidingö. Stockholms läns landstings trafikförvaltning ("SL") har däremot länge ansett att det räcker med ett enkelspår.

– Men tydligen har de börjat tveka. Vårt beslut om den nya bron ligger därför tills vidare på is. Vi måste ha ett besked från trafikförvaltningen. Om banorna kopplas ihop innebär det att ett 25-tal spårvagnar inom ganska kort tidsrymd ska ut från Aga-depån på morgonen och börja trafikera Spårväg city och Lidingöbanan. Dessutom börjar landstinget inse att Lidingöbanan behöver trafikerats i femminuterstrafik i rusningstid för att klara anstormningen av nya passagerare från Aga. Då räcker det inte med ett enkelspår.

Göran Tegnér förklarar vidare att eftersom spårvagnarna då kommer att passera Ropsten i princip mitt på linjen så finns risk att de är försenade, och alltså kommer oregelbundet. Då blir det mycket problematiskt med en lång enkelspårssträcka.

Den gamla bron sköts enligt ett avtal från 1986 av Lidingö stad, trots att gränsen till Stockholm går ungefär mitt på bron. Till detta

kommer att spåranläggningen ägs av landstinget. Lidingö har i avtalet från 1986 åtagit sig att finansiera den nya gång-, cykel- och spårvägsbron, bortsett från själva spårläggningens kostnader, som ska bekostas av landstinget. Även det nödvändiga dubbelspåret ska då finansieras av landstinget.

En annan fråga som har sysselsatt Göran Tegnér är frågan om hur Lidingö centrum bäst kan kollektivtrafikförsörjas. En tanke är att lägga om Lidingöbanan via centrum, från en punkt mellan hållplatserna Bodal och Baggeby, via Södra Kungsvägen, Lidingö stadshus, Torsviks torg och den nya Lilla Lidingöbron, som i så fall bör byggas i högt läge, vilket innebär att den på Lidingösidan är i samma nivå som bilbron, med segelfri höjd på 11,4 meter.

Eftersom anslutningen vid Ropsten med största sannolikhet blir på samma nivå som dagens låga, måste den nya bron härifrån luta uppåt tills segelrännan nära Lidingö har passerats. Den lutningen skulle bli två procent vilket, med hänsyn till funktionshindrades möjlighet att använda förbindelsen, är godkänt för gång- och cykelvägar.

Tanken är att den via centrum omlagda Lidingöbanan skulle placeras i mitten av Södra Kungsvägen, passera Lidingö centrum mellan motorleden och husen vid Stockholmsvägen. Nära Torsviks torg korsas denna väg signalreglerat i plan och den nya bansträckningen med hållplats placeras över motorleden som här överdäckas på en längre sträcka, vilket ger bättre miljö för boende i omgivningen.

Kostnadsbilderna är något varierande, om man uttrycker sig diplomatiskt. Enligt Sverigeförhandlingen ligger den fantasifullt på runt



Efter passage under cirkulationsplatsen går banan i Södra Kungsvägens mitt.



Södra Kungsvägen är idag inte särskilt inbjudande för cyklister och fotgängare.



På sträckan mellan hållplatserna Baggeby och Bodal ska den nya bansträckningen ansluta till den befintliga banan.

tre miljarder kronor, enligt beräkningar från SL på omkring 800 miljoner och enligt kalkyler av Hans Lefvert på ca 550 miljoner kronor.

Finansieringen är förstås ännu oklar, men Göran Tegnér nämner några möjligheter, exempelvis att Lidingö stad säljer mark för bostadsbebyggelse på den gamla bansträckningen, och att ansökan kan göras beträffande medel tillgängliga inom stadsmiljöavtalen.

För några år sedan gjorde WSP en studie där den år 1971 nedlagda Norra Lidingöbanans stråk studerades för att med ny spårsväg norrifrån angöra Lidingö centrum och därifrån nyttja Södra Kungsvägen (dock i sidoläge) för att nå Bodal. Denna studie verkar nu inte längre aktuell i trafikdebatten. Detta beror på att det då blir alltför lång tidsmässig omväg för den majoritet som reser mellan södra Lidingö och innerstaden via Ropsten.

Som man förstår ligger förverkligande av omlägningsplanerna en bit in i framtiden. På kortare sikt borde dock Lidingö centrum kunna få en stombusslinje som direkt ansluter till Stockholms mer centrala delar:

– Nu kommer ju stombusslinje 6, som ersätter dagens linje 73. Men den ska också ha ändhållplats i Ropsten – i en första etapp. Enligt uppgifter från landstinget kan man där tänka sig en förlängning av stombusslinjen till Lidingö i en senare etapp. Vi anser att den ska dras ut till Rudboda via Lidingö centrum. Lidingö är den enda kommun i länet som inte har en stombussanslutning till sitt kommuncentrum, säger Göran Tegnér.

Han nämner att det kan finnas andra, mer kostnadseffektiva, lösningar för förbindelsen Ropsten–Torsviks torg–Lidingö centrum, exempelvis en gondolbana. Spårtaxi skulle också kunna vara en lösning för trafiken i vissa relationer, som matarsystem mot exempelvis Kyrkviken, men även på andra sträckor.

Här finns tankar om en inledande tre kilometer lång slinga med tio hållplatser, med trafik upp till var tredje sekund, vilket skulle ge hög kapacitet. Men den lokala politiska församlingen har hittills varit tämligen ointresserad, med undantag för (L).

– Man borde vara öppen för olika lösningar på kort, medellång och lång sikt. På lång sikt kanske tunnelbanan trots allt kommer, eller så får vi på medellång sikt till stånd en dragning av Lidingöbanan via centrum, säger Göran Tegnér.

– Det skulle generellt vara bra om Lidingö kommun kunde genomföra en genomgripande trafikutredning för Lidingö, så att vi har på fötterna när vi förhandlar med starka motparter, som staten och landstinget. Men hittills har jag inte fått gehör för dessa tankar, fortsätter han.

Urban Tramway Infrastructure
16th May 2017
in Copenhagen/Denmark
International Speakers

lightrailday.com[®]