

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.

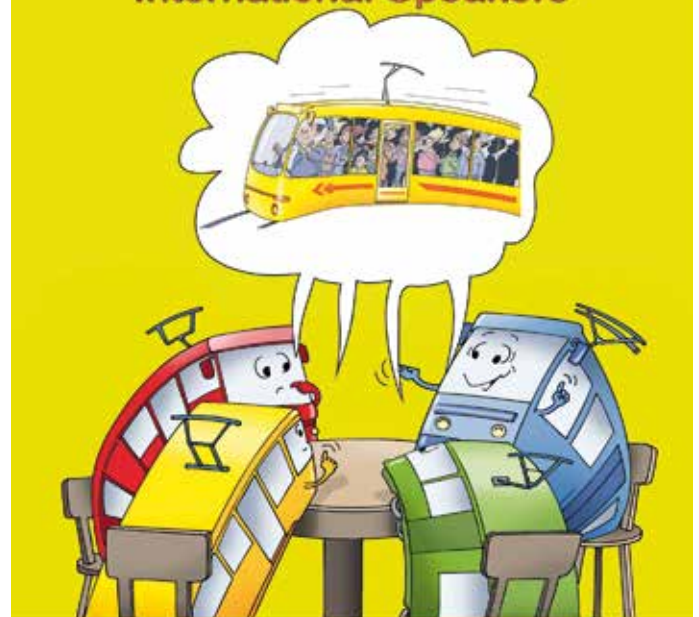
Han nämner att det kan finnas andra, mer kostnadseffektiva, lösningar för förbindelsen Ropsten–Torsviks torg–Lidingö centrum, exempelvis en gondolbana. Spårtaxi skulle också kunna vara en lösning för trafiken i vissa relationer, som matarsystem mot exempelvis Kyrkviken, men även på andra sträckor.

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 dragnings 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[®]



Vid hållplats Bodal har en infartsparkering anlagts, med 43 platser. Detta är en av flera anledningar till att Lidingöbanan har fått fler passagerare efter återstarten. Under året ska parkeringen byggas ut till dubbla kapaciteten.

Ett mindre projekt som däremot gick snabbt att förverkliga var infartsparkeringen vid hållplats Bodal. Den rymmer dock endast 43 bilar och blir snabbt fullbelagd. Den ska i år byggas ut till dubbla kapaciteten.

Göran Tegnér berättar att han tidigare hade beräknat att det här skulle behövas 75–80 platser, men att det då ansågs vara för mycket. Nu visar det sig att det behovet finns.

– Jag har föreslagit att vi borde överväga att prova trafik med förarlösa bussar på sträckan mellan infartsparkeringen och Lidingö centrum, och vidare mot Ropsten. Det går nämligen 17 bussar i maxtimmen mot Ropsten, vilket gör att det är väldigt tätt mellan dem vid vissa tillfällen. De är dessutom fullsatt med alltför många stående.

Göran Tegnér berättar vidare att märkligt nog ökar resandet med bussarna mest i rusningstid, inte så mycket under andra tider. Det är alltså arbetspendlingen som ökar mest. Detta ger ännu mer uttalade belastningstoppar.

– Om man beräknar busskapacitetsbehovet mellan Lidingö centrum och Ropsten och tar hänsyn till den prognostiserade befolkningsökningen så skulle det krävas en buss var 1,8:e minut på sträckan år 2030. Då blir det problem, därför behövs spårtrafik.

Det behövs tätare trafik också på Lidingöbanan, som fått många fler passagerare efter återinvigningen, vilket vi skrev om i förra **Modern Stadstrafik**.

Vilka är de viktigaste projekten framöver som kommer att påverka trafiken till, från och på Lidingö?

– En av de viktigare är det stora handelscentrum som uppförs vid Valparaiso i Norra Djurgårdsstaden. Det innebär att Lidingö centrum får konkurrens. Det finns visserligen planer på att även bygga ut Lidingö centrum med mer handelsytor och bostäder, men exakt hur detta ska ske är ännu oklart.

Ett annat viktigt projekt är förstas Spårväg city och utbyggnaden till Norra Djurgårdsstaden och Ropsten.

Till detta är kopplat frågorna om nya Lilla Lidingöbron och dess eventuella dubbelspår.

Vidare finns projekt för förtätning av Högsåtra nära Larsberg.

– Då finns det risk att centrum på Lidingö förflyttas mot Larsberg, alltså utmed Lidingöbanan. Lidingö centrum riskerar att utarmas, samtidigt som det skulle vara konstigt att bygga ut där utan att ha tillgång till spårtrafik.

Till bilden hör att norra Lidingö har dålig busstrafikförsörjning, vilket för övrigt kännetecknar tvärförbindelserna på ön. Göran Tegnér säger att därför är kollektivreseandelen lokalt på Lidingö generellt låg, endast nio procent, som kontrast mot arbetspendlingen som ligger på 37 procent.

– Här kunde man tänka sig anropsstyrd busstrafik och på sikt kanske förarlösa skyttlar. Man måste kunna erbjuda en viss turtät-



Under 2006 presenterade VSP en studie för Lidingöbanan via centrum. Tanken var då att återanvända större delen av den 1971 nedlagda Norra Lidingöbanans stråk, som här på Leijonvägen. Långt bort i bakgrunden finns Lidingö centrum.



Bild tagen den 26 oktober 1966 på samma plats som bilden ovanför. Då fick den sparsamma biltrafiken utnyttja rampen till höger, medan banan tog det planare stråket nedanför.

het, vilket blir dyrt med förarpersonal och endast några få passagerare per buss.

Göran Tegnér anar att om tio–tjugo år finns förarlösa bilar och därför borde kollektivtrafiken redan nu prova detta koncept för att inte hamna på efterkälken.

– Nu satsas ju mycket på utbyggnad av tunnelbanan och förtätning av pendeltågstrafik, således på att bygga ut de investeringsmässigt dyraste trafiksystemen. Man borde även titta på billigare system, exempelvis Bus Rapid Transit, BRT. Det skulle ge mer kollektivtrafik för samma summa pengar.

– Det är också konstigt att man inte kan ge bussar samma prioritet som spårvagnar! Tekniken för signalprioritet finns ju sedan länge. Jag tror det är politisk feighet som hindrar.

Vad krävs för att Lidingöbanans fortsatta utveckling ska säkerställas?

– Då krävs att Lidingö stad tar egna initiativ, särskilt när det gäller att dra banan via Lidingö centrum. Den aktuella landstingsutredningen kommer bara att granska frågor kring Spårväg city och om enkel- eller dubbelspår på nya Lilla Lidingöbron. Problemet är att om Lidingöbanan ska läggas om via Lidingö centrum så bör den nya bron ansluta i ett högt läge, men den frågan finns inte med i utredningen; och inte heller i Lidingös eget inriktningsbeslut för den nya spårvägsbron. Därför kan den till sist valda brolösningen läsa utvecklingen på ett olyckligt sätt.

– Så för att något ska hända duger det inte att Lidingö stad sitter på åskådarläktaren!

Man kan ana att Göran Tegnér avser att fortsätta att politiskt se till att så inte blir fallet. □