

Motion av Kent-Rune Sjöholm (kd) och Åke Holmström (kd) om att SLL tar initiativ till en utredning avseende ny järnvägsförbindelse från Lidingö till Ropsten med 1971-års bilbro som ”plattform”.

Under 2004 har Lidingöbanan varit i fokus på ett sätt som skapat många frågetecken om dess framtid. Som vanligt är det så att dagens problem hänger samman med gårdagens misstag och underlåtanden. För att skapa förutsättningar för en mer oproblematiserad morgondag är det därför väsentligt vad vi gör idag. Även om bron som Lidingöbanan använder idag kan fungera ett antal år till så vet vi att det finns en teknisk livslängd som är begränsad. Landstinget måste därför lyfta horisonten lite och sikta framåt för att skapa en vision av hur Lidingöbanan kan vara en pusselbit i morgondagens SL-trafik.

Tidigare spårvägstrafik i Stockholm och dagens snabbspårväg i Hammarby Sjöstad och i Gröndal, visar att det inte bara är möjligt utan även lämpligt att ”dra in” spårvägen i befolkningscentra. Lidingöbanans nuvarande sträckning mellan Baggeby och Torsvik är visserligen naturskön, men ”folkto”. Redan detta utgör ett skäl för ny dragning av spårvägen till mer tätbefolkade delar av Lidingö. Resandeunderlaget för Lidingöbanan har successivt förstärkts genom tillkomst av nya bostäder i Gåshaga, i och omkring Mittvägshuset (Gustav Dahléns nu ombyggda arbetarbostäder) m.m. samt genom planerad omdaning av AGA:s industriområde (Dahlénum). Lidingöbanan bör ses som en del av den på sikt allt mer utbyggda snabbspårvägen, i likhet med Roslagsbanan, Saltsjöbanan och Nockebybanan. Det är viktigt att Lidingöbanans anslutning i Ropsten till regionens övriga järnvägsspår utförs på ett ändamålsenligt och framsynt sätt enligt det perspektiv som anförts.

Ett tillkommande och väsentligt ytterligare skäl för en ny dragning av Lidingöbanans spår är att det vore önskvärt att kunna lägga spåren i höjd med vägbanorna på 1971-års vägbro över Lilla Värtan. Jag föreslår att Lidingöbanans spår dras om från stationerna i Bodal och/eller i Baggeby, enligt något av nedan anförda alternativ.

Det första, som är ett huvudalternativ, kan kallas för **”Centrumalternativet”**. Förslaget är att Lidingöbanan från Bodals station fortsätter i omedelbar anslutning till (längs) Södra Kungsvägen. Banan länkas av från nuvarande dragning strax innan Baggeby station, vid korsningen Bodalsvägen - Södra huvudleden. Banan dras därefter genom Lidingö centrum, förslagsvis med en snabbspårvägsstation vid Lidingö stadshus. Därifrån dras järnvägen västerut längs Stockholmsvägen med ytterligare en station på Torsviksplatån. Banan dras därefter ut på vägbron i höjd med dess vägbanan, mot Ropsten.

Ett annat alternativ skulle kunna vara **”Millesgårdsalternativet”**. Enligt detta alternativ föreslås att Lidingöbanan länkas av från nuvarande sträckning vid Baggeby station för att istället förläggas till/på Herserudsvägen, sträckningen mellan Baggeby och Torsviks centrum. Lidingöbanan kommer då att passera Millesgården, där en spårvägsstation lämpligen inrättas. En annan spårvägsstation kan lokaliseras till Torsviks torg, varifrån banan dras ut på vägbron för att i vägbanans höjd fortsätta mot Ropsten.

Med en ny dragning av Lidingöbanan enligt något av dessa alternativ kan järnvägsspåren förläggas till 1971- års vägbro på samma höjd över vattnet som vägbanorna. Att belysa detta

skall ingå i utredningens direktiv liksom uppdraget att särskilt belysa huruvida järnvägsspåren kan placeras i utrymmet mellan de två vägbanorna. Järnvägen skulle med denna lösning bäras upp två separata broar istället för av en bro och endast ringa intrång skulle behöva göras i de befintliga vägbanorna. Lösningen skulle möjliggöras om huvudinfarten till Lidingö från vägbron ”däckades över”. Detta har kristdemokraterna och andra politiska partier i Lidingös kommunfullmäktige intermitterat om.

Nivåskillnaden mellan Lidingöbanan i Torsvik och vägbanorna på 1971-års vägbro är så stor att man inte kan ansluta järnvägen till vägbron i denna punkt. Mot den bakgrunden föreslås att även **ett tredje alternativ – Torsviksalternativet** – belyses, enligt vilket nuvarande spårdragning mellan Baggeby och Torsvik bibehålls men där 1971-års vägbro istället förses med ett ”påhäng” på dess norra sida, på vilket de nya järnvägsspåren kan läggas och elledningar installeras.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås landstingsfullmäktige besluta:

att landstinget skall ta ett initiativ till att uppdra åt RTK och SL att inleda en utredning avseende tekniska, ekonomiska och stadsbyggnadsmässiga förutsättningar för att ersätta nuvarande järnvägsförbindelse mellan Lidingö (Torsvik) och Stockholm (Ropsten) på 1925-års Lidingöbro med en ny förbindelse,

att utredningen ges i uppdrag att belysa hur 1971-års intilliggande vägbro, som idag uteslutande används för biltrafik, även kan utnyttjas som bärare av järnvägsspår,

att det skall förutsättas att den nya spårförbindelsen kommer att trafikeras av samma typ av snabbspårvagnar som redan tagits i drift på tvärbanan,

att utredningen i samverkan med Lidingö Stad belyser förutsättningarna för en omdragning av järnvägen på Lidingö avseende sträckan Bodal/Baggeby - Torsvik, enligt Centrumalternativet, Millesgårdsalternativet och Torsviksalternativet,

att Lidingöbanan i samtliga fall termineras vid Ropsten på samma nivå som tunnelbanan i likhet med de lösningar som finns vid Nockebybanans terminering i Alvik och för Tvärbanan vid Gullmarsplan,

att utredningen efter teknisk realiserbarhetsprövning uppskattar kostnaderna för de tre alternativen samt undersöker förutsättningarna för att utverka statsbidrag för denna investering i ny trafikinfrastruktur.

Stockholm den 14 december 2004

Kent-Rune Sjöholm (kd)

Åke Holmström (kd)