

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Motion 2004:45 av Kent-Rune Sjöholm och Åke Holmström (kd) om utredning av ny järnvägsförbindelse från Lidingö till Ropsten

Föredragande landstingsråd: Anna Berger Kettner

Ärendet

Motionärerna föreslår att landstinget skall ta initiativ till en utredning angående ny dragning av Lidingöbanan på befintlig vägbro mellan Ropsten och Lidingö.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad

Ansvar för dagens spårbro åvilar Lidingö stad, enligt det gällande avtalet med Stockholms läns landsting. Det tidigare hotet om omedelbart trafikstopp på den nuvarande bron på grund av materialutmattning och bristande underhåll är idag inte lika akut. Idag bedöms den nuvarande bron kunna fungera i ca 10 år framåt genom bl a förstärkta underhållsinsatser. Frågan om Lidingöbanans förbindelse mellan Lidingö och Ropsten är dock nödvändig att hantera för att säkra fortsatt drift av Lidingöbanan i dess nuvarande form på längre sikt.

Idag pågår ett omfattande utvecklingsarbete i området kring Ropsten och förslag har diskuterats om en möjlig sammanbindning av Lidingöbanan med en framtida utbyggd Tvärbana. Landstinget kommer därför genom SL och Regionplanekontoret tillsammans med de berörda kommunerna Stockholms stad och Lidingö stad att i en

Bilagor

- 1 Motion
- 2 Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande

första fas identifiera vilka huvudalternativ som är intressanta att utreda vidare under hösten 2005.

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 7 september 2005.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 20 september 2005.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till m-, fp- och kd-ledamöternas förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

M-, fp- och kd-ledamöterna reserverade sig:

”Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta *att* bifalla motionen.

Motionen skissar ett antal olika möjliga alternativ för hur trafiken på Lidingöbanan kan se ut i framtiden. Inom det arbete som SL och Regionplane- och trafikkontoret bedriver tillsammans med Lidingö Stad och Stockholms Stad bör motionens olika förslag beaktas i den fortsatta processen.”

Ärendet och dess beredning

Kent-Rune Sjöholm och Åke Holmström (kd) har i en motion (bilaga), väckt den 14 december 2004, föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* landstinget skall ta ett initiativ till att uppdra åt regionplane- och trafikkontoret 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.

Yttranden har inhämtats från landstingsdirektören, regionplane- och trafiknämnden och AB Storstockholms Lokaltrafik.

Landstingsdirektören har i tjänsteutlåtande den 15 juni 2005 anført att under 2004 fördes en diskussion om tågbron till Lidingö med anledning av en undersökning, som visade på bristande säkerhet vid användandet av bron. Kompletterande undersökningar visade att riskerna överdrivits och trafiken på bron kunde fortsätta. Faktum kvarstår dock att bron behöver upprustas alternativt att en ny bro byggs. Enligt ett avtal från 1985 är det kommunen som äger bron och har ansvar för den fram till 2013. Kommunen har dock framfört önskemål om att SL/SLL återtär det ekonomiska ansvaret för bron. Kommunen har beräknat att en ny bro kostar ca 225 mkr att bygga medan upprustningen kostar ca 30 mkr och ge 10 års hållbarhet. SLL har tillbakavisat kommunens önskemål.

I motionärernas förslag efterlyses nu en långsiktig lösning på brofrågan. Av de skrivelser som RTN:s och SL:s styrelser beslutat överlämna som yttrande över motionen, framgår att man delar uppfattningen om behovet av att diskutera och söka finna en långsiktig lösning för Lidingöbanan. Under hösten kommer SL och RTK tillsammans med Lidingö stad och Stockholms stad att inleda ett utredningsarbete för att finna långsiktiga lösningar avseende Lidingöbanan. Inom ramen för det arbetet kommer gemensamma utredningsalternativ att identifieras. Motionens alternativ och lösningar kommer att beaktas tillsammans med andra alternativ. Dessa utgör underlag för val av huvudalternativ som är intressanta att utreda vidare.

Förvaltningen instämmer i uppfattningen att man bör finna en långsiktig lösning i frågan om Lidingöbanan. Det är särskilt viktigt för att kunna

besluta om investeringsplaner och för att kunna förutse och beräkna kostnader för att driva och underhålla kollektivtrafiken på Lidingö.

Förvaltningen anser också att den planerade utredningen i samarbete med SL, RTK, Lidingö stad och Stockholms stad kommer att kunna ta tillvara de förslag som motionärerna lämnat. Någon ytterligare utredning anser förvaltningen därför inte behöver tillsättas.

Regionplane- och trafiknämnden har den 3 maj 2005, enligt kontorets förslag, avgett följande yttrande.

”Motionärerna ovan föreslår mot bakgrund av bland annat Lidingöbronns omdiskuterade skick att landstinget skall ta initiativ till att utreda en ny dragning av Lidingöbanan på befintlig vägbro mellan Lidingö och Ropsten. Lidingö stad har, enligt avtalet från 1980-talet med landstinget, ansvaret för spårbron fram till 2013. Brons hållbarhet bedöms av Lidingö stad inte längre vara akut utan kan med en del underhållsinsatser fungera i ca 10 år till men den tekniska livslängden är givetvis begränsad.

För att kunna diskutera långsiktiga lösningar för Lidingöbanan avser SL och regionplane- och trafikkontoret att tillsammans med Lidingö Stad och Stockholms Stad inleda ett utredningsarbete under hösten. Inom ramen för arbetet kommer gemensamma utredningsalternativ att identifieras. Motionens intressanta alternativ och lösningar kommer i detta arbete att beaktas tillsammans med andra alternativ som underlag för val av huvudalternativ som är intressanta att utreda vidare.

I den Regionala utvecklingsplanen 2001 för Stockholmsregionen (RUFS) ingår Lidingöbanan som en del av tvärbanesystemet i regionens halvcentrala delar. Lidingöbanan ansluts i RUFS till en utbyggd Tvärbana i Ropsten innan år 2030. Tvärbanan antas då var utbyggd från Alvik via Solna, Universitetet till Ropsten. Systemen förutsätts, så som motionen anger, vara samordnade och ha en gemensam vagnspark.

Nämnden anser att motionen kan anses besvarad med detta yttrande.”

Kd-ledamöterna antecknade följande särskilda uttalande.

”Motionen tar upp viktiga och strategiska frågor rörande Lidingöbanans framtid. I den fortsatta process som regionplane- och trafikkontoret driver tillsammans med övriga intressenter utgör motionens förslag ett utmärkt underlag inför framtida ställningstaganden.”

Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande den 8 april 2005 bifogas (bilaga).

AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse har den 26 april 2005 anfört att idag finns ett avtal mellan SLL och Lidingö stad som innebär att Lidingö stad har ansvaret för Lidingöbanans spårbro över Lilla Värtan fram till 2013. Den akuta situation som uppstod för ett knappt år sedan där trafikeringen av spårbron ifrågasattes p.g.a. materialutmattning och brister i underhållet är enligt Lidingö stad idag inte lika akut. Med nuvarande kunskap bedöms bron kunna fungera i ca 10 år genom bl.a. förstärkta underhållsinsatser, men den tekniska livslängden är givetvis begränsad.

SL har inlett en diskussion med Lidingö stad och Stockholms stad om spårbron och Lidingöbanans framtid samt de framtida markexploateringsplaner som kan bli aktuella kring Ropsten och som har beröring med Lidingöbanan på Lidingö.

För att finna långsiktiga lösningar avseende Lidingöbanan kommer landstinget genom SL och RTK (regionplane- och trafikkontoret), Lidingö stad och Stockholms stad att i en första fas gemensamt identifiera vilka huvudalternativ som är intressanta att utreda vidare under hösten 2005. Innan detta arbete påbörjats bör inte några alternativ uteslutas.

Bilagor

Motionen

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 ”folktom”. 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 (Dahlénium). 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 vägbana, 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

Åke Holmström

Regionplane - och trafikkontorets tjänsteutlåtande

Kontorets kommentarer

Lidingö stad har, enligt avtalet från 1980-talet med landstinget, ansvaret för den befintliga spårbron fram till 2013. Den akuta situation som uppstod för knappt ett år sedan där trafikeringen ifrågasattes på grund av materialutmattning och brister i underhåll har stabiliserats. Brons hållbarhet bedöms av Lidingö stad inte längre vara akut utan kan med en del underhållsinsatser fungera i ca 10 år till men den tekniska livslängden är givetvis begränsad.