

Klart för modernisering av Lidingöbanan

Tisdag 30 augusti fattade SLs trafiknämnd beslut om Spårväg Citys fortsatta utbyggnad från Djurgårdsbron till Ropsten, inklusive ihopkoppling med, samt upprustning av Lidingöbanan. Det togs också beslut om ny spår-vagns- och bussdepå på Lidingö.

Lidingöbanan ska upprustas, tillgänglighetsanpassas och få högre kapacitet. På Lidingö byggs också en ny bussdepå i Stockby industriområde och en ny spår-vagnsdepå vid AGA station. Att spår-vagnsdepån byggs om och renodlas för spår-traffic är en förutsättning för att Spårväg Citys ihopkoppling med Lidingöbanan ska kunna vara i full drift 2016.

För att tidsplanen ska hållas krävs en process utan överklaganden eller andra störningar.

En viktig del i moderniseringen av Lidingöbanan är utbyggnaden av spår och perronger. För att det ska bli möjligt har SL ansökt om att detaljplanerna för Högberga och Breviks stationsområden ändras.

När moderniseringen är klar och Lidingöbanan anslutits till Spårväg city kommer man att kunna resa från Högberga och Brevik till de centrala delarna av Stockholm utan omstigning.

Lidingöbanan utgör en sträcka på nästan 9 km varav endast cirka 1,7 km utgörs av dubbelspår, vilket begränsar turtätheten. Banan har cirka 10 000 påstigande per dygn, men måste moderniseras med nya vagnar och stationer som beaktar både personsäkerhet och handikappanpassning. En modernisering kan också öka den relativt låga andelen kollektivtrafikresenärer, en knapp tredjedel av alla resande till och från Lidingö, något som ligger i linje med målsättningarna i översiktsplanen. Upprustningen ska ske med hänsyn till de kulturhistoriska värdena.

Lidingö stad är sammanfattningsvis mycket positiv till dessa förändringar.

Lidingö stad ser inte i utredningsmaterialet att man har beaktat den kommande ökningen av biltrafiken på Södra Kungsvägen. Det är av vikt att även påverkan på biltrafiken utreds avseende befintliga och planerade plankorsningar,



Det kan bli vagnar av den här typen som kommer att ersätta de nuvarande vagnarna som har över 60 år på nacken.

exempelvis vid Skärsåtra och den nya infarten till Dalénum.

I utredningsmaterialet framgår att en planeringsförutsättning är 40 metersvagnar. Lidingö stad anser att det vid val av vagnstyp är en förutsättning att man kan nyttja samma vagn hela vägen till Stockholms Centrum samt att framtida kapacitet och komfort avseende antalet sittplatser beaktas. Detta kan i sin tur medföra att alternativet med parkopplade 30-metersvagnar om möjligt också bör övervägas, innan slutlig ställning tas till val av vagnstyp.

Mellan Torsvik och Baggeby, en sträcka av ca 350 m föreslås att man bygger dubbelspår fram till Baggeby för att möjliggöra den trafik som genereras av alla tåg från den nya spår-vagnsdepån vid AGA samt för att möjliggöra tätare trafik under rusningstid. Lidingö Stad har påbörjat en dialog med SL om att genomföra en separat förstudie om förutsättningar och konsekvenser av en alternativ dragning via Lidingö Centrum.

Sträckan Bodal – Larsberg – AGA är i relativt gott skick och åtgärdas endast

med kompletteringar. Hållplatserna vid Bodal och Larsberg anpassas för tillgänglighet och för de nya vagnarna. Efter Larsberg läggs spåren om förbi den nya spår-vagnsdepån. Spåren läggs nära intill Södra Kungsvägen fram till den nya hållplatsen AGA som kommer att ha tre spår för att kunna vända tåg.

Sträckan fram till Kottla utreds beträffande behov och omfattning av mötespår eller dubbelspår. Kottla föreslås bli dubbelspårig.

Hållplats Högberga byggs om och tillgänglighetsanpassas. Mellan Högberga och Brevik studeras behov och omfattning av ev dubbelspår. Hållplats Brevik byggs om och tillgänglighetsanpassas. Efter Brevik behålls enkelspår till Käppala.

De befintliga hållplatserna Talludden – Gåshaga Övre – Gåshaga Brygga ligger med korta avstånd varför Talludden och Gåshaga Övre föreslås slås samman till en ny hållplats som uppfyller aktuella tillgänglighetskrav. Behov, omfattning och placering av mötespår alternativt dubbelspår på sträckan studeras.