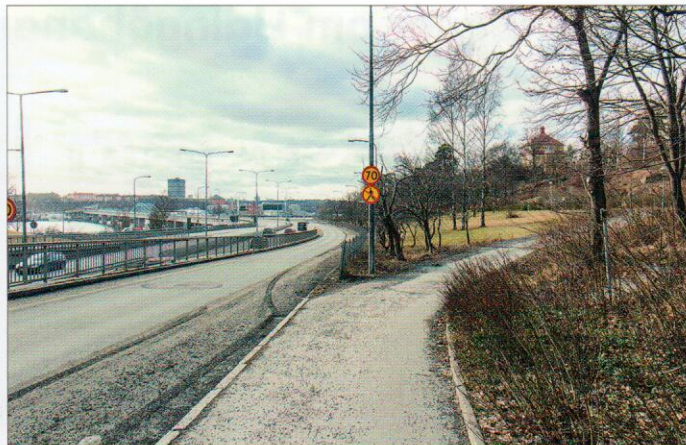




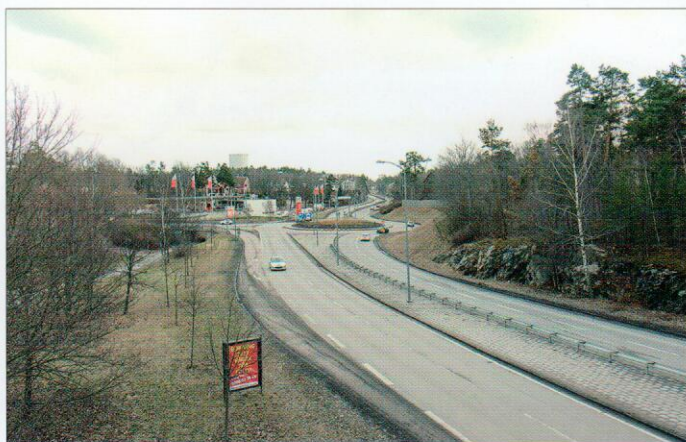
Den nya sträckningen för Lidingöbanan med hållplats Torsviks torg placeras här, över motorleden som överdäckas på en längre sträcka, vilket ger bättre miljö för boende i omgivningen.



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 trafikeras 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 spårläggningskostnaden, 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