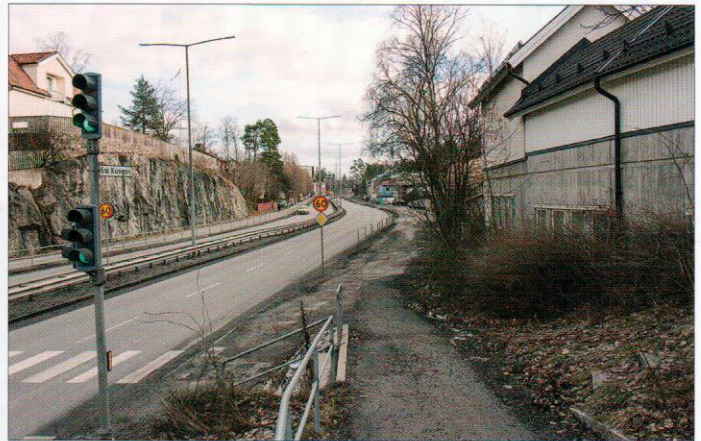


Efter passage under cirkulationsplatsen går banan i Södra Kungsvägens mitt.



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 omläggningsplanerna 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 dragning av Lidingöbanan via centrum, säger Göran Tegnér.

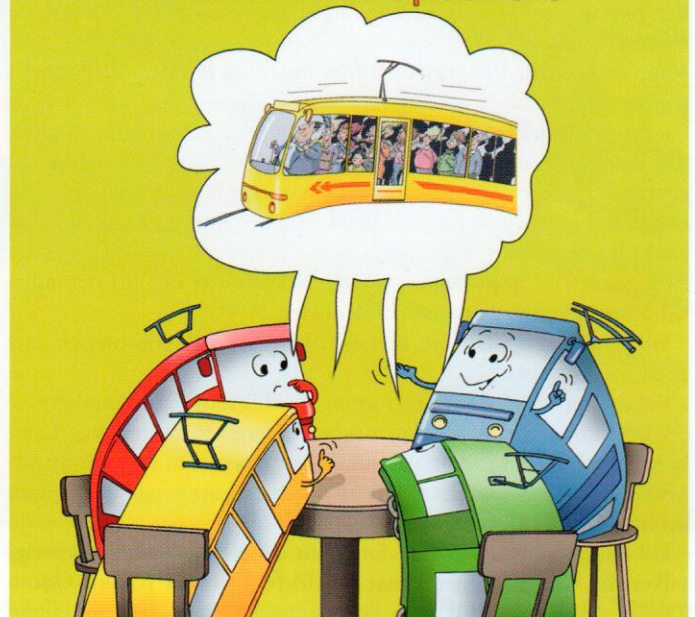
– Det skulle generellt vara bra om Lidingö kommun kunde genomföra en genomgripande trafikutredning för Lidingö, så att vi har på fötterna när vi förhandlar med starka motparter, som staten och landstinget. Men hittills har jag inte fått gehör för dessa tankar, fortsätter han.

## Urban Tramway Infrastructure

16th May 2017

in Copenhagen/Denmark

International Speakers



[lightrailday.com](http://lightrailday.com)<sup>®</sup>