



Vid hållplats Bodal har en infartsparkering anlagts, med 43 platser. Detta är en av flera anledningar till att Lidingöbanan har fått fler passagerare efter återstarten. Under året ska parkeringen byggas ut till dubbla kapaciteten.

Ett mindre projekt som däremot gick snabbt att förverkliga var infartsparkeringen vid hållplats Bodal. Den rymmer dock endast 43 bilar och blir snabbt fullbelagd. Den ska i år byggas ut till dubbla kapaciteten.

Göran Tegnér berättar att han tidigare hade beräknat att det här skulle behövas 75–80 platser, men att det då ansågs vara för mycket. Nu visar det sig att det behovet finns.

– Jag har föreslagit att vi borde överväga att prova trafik med förarlösa bussar på sträckan mellan infartsparkeringen och Lidingö centrum, och vidare mot Ropsten. Det går nämligen 17 bussar i maxtimmen mot Ropsten, vilket gör att det är väldigt tätt mellan dem vid vissa tillfällen. De är dessutom fullsatt med alltför många stående.

Göran Tegnér berättar vidare att märkligt nog ökar resandet med bussarna mest i rusningstid, inte så mycket under andra tider. Det är alltså arbetspendlingen som ökar mest. Detta ger ännu mer uttalade belastningstoppar.

– Om man beräknar buskapacitetsbehovet mellan Lidingö centrum och Ropsten och tar hänsyn till den prognostiserade befolkningsökningen så skulle det krävas en buss var 1,8:e minut på sträckan år 2030. Då blir det problem, därför behövs spårtrafik.

Det behövs tätare trafik också på Lidingöbanan, som fått många fler passagerare efter återinvigningen, vilket vi skrev om i förra

Modern Stadstrafik.

Vilka är de viktigaste projekten framöver som kommer att påverka trafiken till, från och på Lidingö?

– En av de viktigare är det stora handelscentrum som uppförs vid Valparaiso i Norra Djurgårdsstaden. Det innebär att Lidingö centrum får konkurrens. Det finns visserligen planer på att även bygga ut Lidingö centrum med mer handelsytor och bostäder, men exakt hur detta ska ske är ännu oklart.

Ett annat viktigt projekt är förstås Spårväg city och utbyggnaden till Norra Djurgårdsstaden och Ropsten.

Till detta är kopplat frågorna om nya Lilla Lidingöbron och dess eventuella dubbelspår.

Vidare finns projekt för förtätning av Högsätra nära Larsberg.

– Då finns det risk att centrum på Lidingö förflyttas mot Larsberg, alltså utmed Lidingöbanan. Lidingö centrum riskerar att utarmas, samtidigt som det skulle vara konstigt att bygga ut där utan att ha tillgång till spårtrafik.

Till bilden hör att norra Lidingö har dålig busstrafikförsörjning, vilket för övrigt kännetecknar tvärförbindelserna på ön. Göran Tegnér säger att därför är kollektivreseandelen lokalt på Lidingö generellt låg, endast nio procent, som kontrast mot arbetspendlingen som ligger på 37 procent.

– Här kunde man tänka sig anropsstyrd busstrafik och på sikt kanske förarlösa skyttlar. Man måste kunna erbjuda en viss turtät-



Under 2006 presenterade WSP en studie för Lidingöbanan via centrum. Tanken var då att återanvända större delen av den 1971 nedlagda Norra Lidingöbanans stråk, som här på Leijonvägen. Långt bort i bakgrunden finns Lidingö centrum.



Bild tagen den 26 oktober 1966 på samma plats som bilden ovanför. Då fick den sparsamma biltrafiken utnyttja rampen till höger, medan banan tog det planare stråket nedanför.

het, vilket blir dyrt med förarpersonal och endast några få passagerare per buss.

Göran Tegnér anar att om tio–tjugo år finns förarlösa bilar och därför borde kollektivtrafiken redan nu prova detta koncept för att inte hamna på efterkälken.

– Nu satsas ju mycket på utbyggnad av tunnelbanan och förtätning av pendeltågstrafik, således på att bygga ut de investeringsmässigt dyraste trafiksystemen. Man borde även titta på billigare system, exempelvis Bus Rapid Transit, BRT. Det skulle ge mer kollektivtrafik för samma summa pengar.

– Det är också konstigt att man inte kan ge bussar samma prioritet som spårvagnar! Tekniken för signalprioritet finns ju sedan länge. Jag tror det är politisk feighet som hindrar.

Vad krävs för att Lidingöbanans fortsatta utveckling ska säkerställas?

– Då krävs att Lidingö stad tar egna initiativ, särskilt när det gäller att dra banan via Lidingö centrum. Den aktuella landstingsutredningen kommer bara att granska frågor kring Spårväg city och om enkel- eller dubbelspår på nya Lilla Lidingöbron. Problemet är att om Lidingöbanan ska läggas om via Lidingö centrum så bör den nya bron ansluta i ett högt läge, men den frågan finns inte med i utredningen; och inte heller i Lidingös eget inriktningsbeslut för den nya spårvägsbron. Därför kan den till sist valda brolösningen låsa utvecklingen på ett olyckligt sätt.

– Så för att något ska hända duger det inte att Lidingö stad sitter på åskådarläktaren!

Man kan ana att Göran Tegnér avser att fortsätta att politiskt se till att så inte blir fallet. □