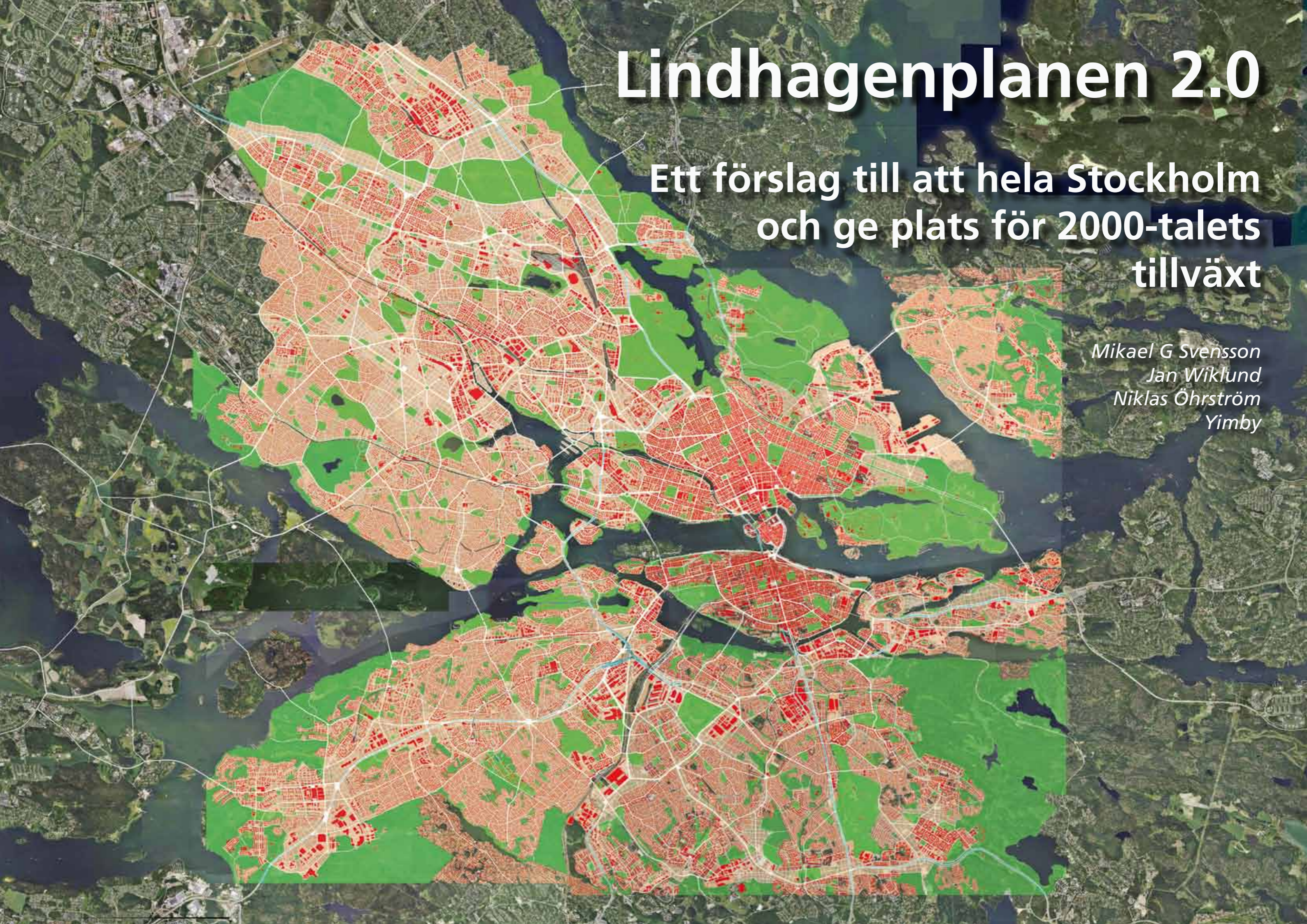


# Lindhagenplanen 2.0

Ett förslag till att hela Stockholm  
och ge plats för 2000-talets  
tillväxt

*Mikael G Svensson  
Jan Wiklund  
Niklas Öhrström  
Yimby*



# Lindhagen 2.0

Till höger ser du Albert Lindhagens berömda Stockholmsplan från 1866. Till skillnad från senare tiders planläggare utgick Lindhagen – och hans samtida i svenska städer – från två viktiga principer.

1. De brydde sig bara om att skilja offentligt från privat. De markerade var gator, torg och parker – det offentliga – skulle ligga, och la ut resten som kvarter och tomter, att bygga på för den som så önskade. De brydde sig inte om vad tomterna användes till.

2. De tog till **stort**. 1866 års plan var till exempel dubbelt så stor som det då bebyggda Stockholm.

Det Lindhagen ritade är idag den mest populära delen av Stockholm. Det som har byggts senare är inte alls lika efterfrågat, vare sig av folk som vill bo eller av företag som vill etablera sig. Det är ”innerstan” som man slåss om, och som de som har störst resurser lägger beslag på. Resten är något som blir över för dem som har färre resurser.

Vad kännetecknar då det som har planerats efter Lindhagen? Jo, motsatsen!

1. Planerarna har lagt sig i detalj i vad varje bit mark ska få användas till – bostäder eller arbetsplatser eller affärer – och inte sällan också bestämt i detalj hur husen ska ligga och se ut. Eftersom inget har fått göras som inte har förutsetts från början har all verksamhet i Stockholms förorter fastnat i byråkratisk tröghet. Dessutom har man gått på **utspridningslinjen**. Man har utgått från att ingen verksamhet ska få störa någon annan, och struntat i att påverkan också kan gå i motsatt riktning – ge **synergieffekter**.

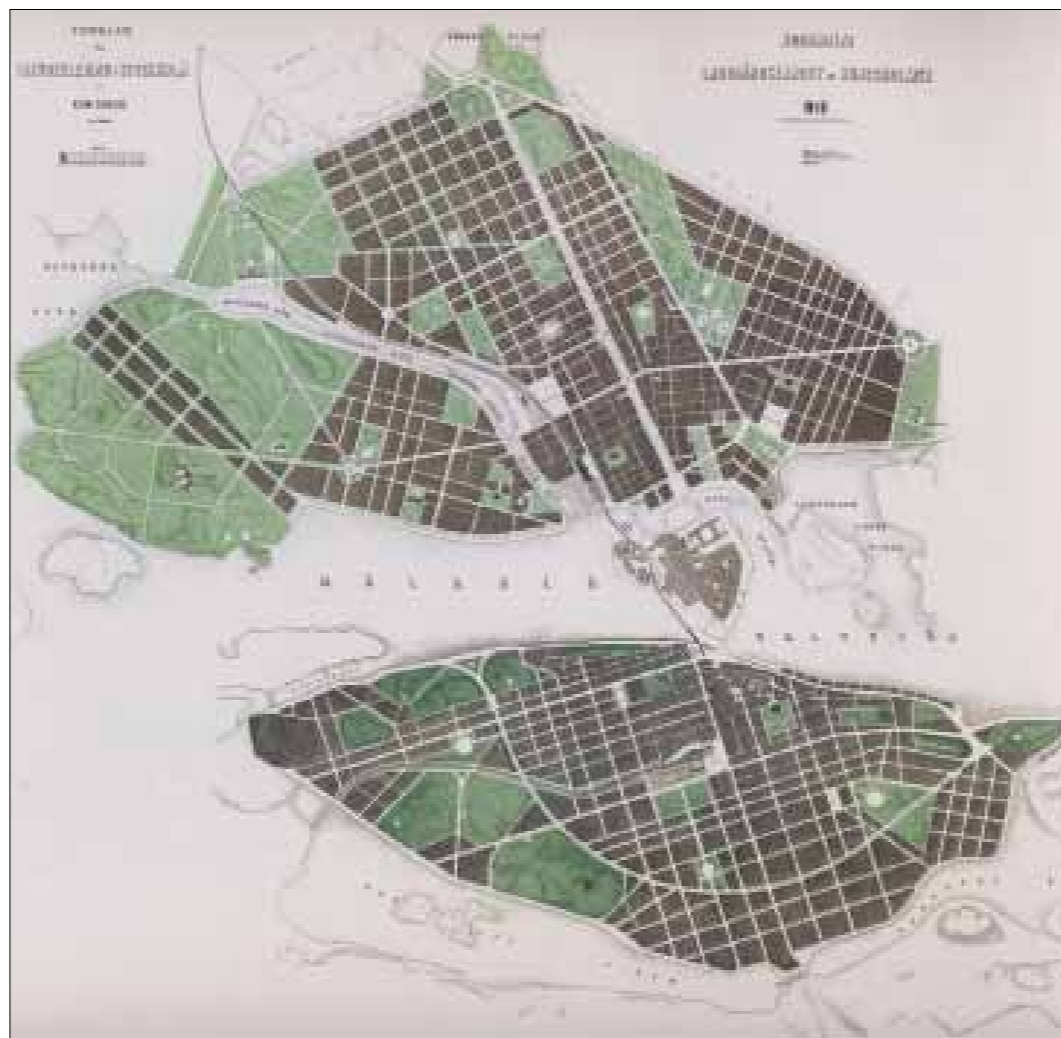
2. De planerade ad hoc. När något skulle byggas gjorde man en plan för detta, ofta efter påtryckningar från byggintressenter. Följderna har blivit två. Dels att inget hänger ihop. Och dels att det konstant har rått brist på byggbara planerade tomter, vilket har bäddat för bostadsbrist och för s.k. extern lokalisering.

## En kontrafaktiskt historieskrivning

Om Stockholms stad hade fortsatt i Lindhagens anda när hans plan började bli fullbyggd – låt oss säga 1905, kanske med en utvidgning 1947 – hade Stockholm kunnat se ut som på planen till vänster. Med Södermalms 100.000 invånare som norm skulle detta område rymma en och en halv miljon, på bekvämt avstånd från varandra.

Om man också hade lagt in ett möjligt eller troligt t-banenät över kartan hade man fått ett verkligt **nät** med lika goda kommunikationer i alla riktningar, istället för Stockholms ökända bläckfisk enbart inriktad mot centrum.

En bekväm stad, en jämlik stad där alla områden har ungefär lika mycket eller lite centralitet och därmed attraktivitet. En stad som inte lika självklart är uppdelad på basis av invånarnas socioekonomiska status. En stad vi dessvärre inte idag har.



Stockholm om man hade fortsatt med sammahållen stadsplanering i Lindhagens anda under 1900-talet.

# Vad är en stad till för?

En stads uppgift är att underlätta. Att minska transaktionskostnaderna. Att göra det lättare för människor som har något med varandra att göra att nå varandra. I första hand genom att se till att det är **nära** till andra människor.

Under 1900-talets oljereja har man antagit att detta inte är viktigt. Nu när oljan blir allt svårare att få tag på kommer det att bli allt viktigare. Men även under den mest oljeoptimistiska tiden var den utspridda oplanerade staden **dyr**. Göteborgs stadsbyggnadskontor beräknade år 1978 att det var dubbelt så dyrt att bygga en lägenhet i periferin som att bygga den i centrum. Orsaken var dyrare infrastruktur.

Att det ändå byggdes i periferin beror förstås på tre saker:

– att det för **exploatören** är billigare att bygga på perifer mark. Infrastrukturen får ju det offentliga stå för.

– att det inte har funnits någon annan stadsplanerad mark att bygga på.

– att den enda översiktsplanering som verkligen har fungerat har varit vägplaneringen, vars syfte har varit att ge tillväxt åt bilindustrin, och vars oavsedda konsekvens har varit att underlätta utglesning.

Lindhagen 2.0 syftar till att tillgodose behoven av stadsplanerad mark och minskade transaktionskostnader. Vi vill göra det möjligt att bygga en lika attraktiv stad som Lindhagen lyckades med. Vi vill göra det möjligt att bygga tätt och blandat. Vi vill utplåna dagens uppdelning mellan centralt/attraktivt och perifert/oattraktivt, och därmed utplåna segregationen.

På följande sidor ska vi redogöra för några av de principer vi har följt.





*Till vänster Lindhagens plan 1866, utan några som helst detaljer.*

*Till höger som det blev i verkligheten, med en av Stockholms mest varierade stadsdelar – tills bristen på stadsplanerad mark med samma konkurrensfördelar drev upp marknadspriserna så bara de betalningsstarkaste verksamheterna blev kvar.*

*Detaljlösa stadsplaner ger de största möjligheterna till mångfald och närhet.*



## Stadsplan först – byggnader sedan!

Liksom Albert Lindhagens plan syftar vårt förslag bara att **ge plats** för byggnader. Vi tar ingen som helst ställning till vilka byggnader som ska byggas på denna plats. De illustrerande byggnaderna i denna skrift är just illustrationer. Detta är fullt medvetet.

För det första saknar vi, liksom alla andra inklusive Stockholms stadsbyggnadskontor, kunskap om vilka byggnader som kommer att behövas nu och om femtio år (vilket är den tidsrymd vi arbetar efter).

För det andra är vi tillräckligt realistiska för att inse att det finns kommersiella aktörer som om de inte får etablera sig på av kommunen tillhandahållen plats kommer att göra det någon annanstans – eller tvinga kommunen att ändra sina planer till något som är mindre bra ur helhetens synvinkel. Vi vill därför ge dem plats i vår plan redan från början.

För det tredje anser vi att det är **bra** att byggnader av alla möjliga former och användningsområden blandas helt vilt. Detta minskar avstånden och därmed transaktionskostnaderna i staden, och gör dessutom staden **roligare**.

Och för det fjärde inser vi att bara sådana ospecificerade stadsplaner är möjliga att göra i sådan skala att de blir framförhållande.

Tyvärr finns inget rum inom stadsplanelagstiftningen för den här formen av plan. Detta är en brist, som dömer staden till en blandning av ogenomförbar översiktsplanering och suboptimerade detaljplaner.

Fullt medvetna om att en sådan här plan därför är omöjlig för Stadsbyggnadskontoret eller Regionplane- och trafikkontoret att åstadkomma bjuder vi Stockholm på en.

Lagändringarna får komma efter hand!

## Vårt förslag syftar till att successivt närma den stad vi faktiskt har till vad vi kunde ha haft om Stockholms politiker under 1900-talet hade tagit sin planeringsuppgift på allvar.

Dessa är våra verktyg:

- Utnyttja kvartersmarken istället för att sprida ut
- Bygg stråk istället för enklaver
- Främja blandning istället för att förbjuda den
- Bygg i bullerzonerna
- Bygg fler broar

*Yimby är ett partipolitiskt oberoende nätverk som vill att Stockholm skall växa och utvecklas. Och vi vill att staden skall växa på rätt sätt. Vi vill ha mer tät blandstad – inte gles bilstad. Vi vill ha fler dynamiska levande stadsmiljöer – inte isolerade bostadsområden. Finns på [www.yimby.se](http://www.yimby.se)*

# Utnyttja kvartersmarken

En stads möjlighet att rymma många människor beror inte i första hand på hur höga hus man bygger. Det beror på hur väl man **utnyttjar marken**.

Stockholms kvartersstad rymmer runt fyra gånger så många boende och 13 gånger så många arbetande per km<sup>2</sup> som i Söderort och knappt fem gånger så många boende och 13-14 gånger så många arbetande per km<sup>2</sup> som i Västerort. Det finns alltså utrymme att bygga på.

Detta ger underlag till mer och bättre av allt. Närmare till jobbet, närmare till inte bara dagligvaru-butiken utan också till mer specialiserade tjänster. Man etablerar inte en butik för t.ex. världsmusik eller hattar utan ganska många människor inom räckhåll.

Idag tenderar såna butiker att samlas antingen i city (vilket leder till slagsmål om läget, dyrare hyror och till att de mest specialiserade trängs ut) eller i lador i utkanten dit man bara kommer med bil (vilket leder till att sånt som riktar sig till folk utan bil inte får plats nästan).

Med hög täthet överallt (eller nästan överallt) finns överallt bra lägen att etablera på. Och eftersom utbudet är stort blir det också billigt.

Med mer plats att bygga öppnas också möjligheten att erbjuda bostad åt Stockholms bostadslösa.

I början av 2012 står 365 000 Stockholms bostadskö. Av dessa saknar mer än 16% egen bostad. Därtill har Storstockholms befolkning ökat med i genomsnitt runt 35 000 invånare per år de senaste fem åren och prognoserna talar om fortsatt tillväxt.

Hög täthet kan etableras utan att gammal bebyggelse rivs eller att attraktiva parker förstörs. Båda behövs i en varierad stad. **Nytt kan istället byggas på obebyggd tomtmark** som det finns hur mycket som helst av i Stockholm, genom att den möjligheten öppnas för tomtägare som så önskar – såväl villaägare som fastighetsbolag.

Bilden t.h. visar hur Storgatan i Solna skulle kunna se ut, om kvartersmarken utnyttjas effektivare.

Övre bilden visar Storgatan idag.



Observera hur ett gammalt hus tittar fram över det röda taket nedan!

Observera också att byggnaderna bara är en illustration av något som blir möjligt med planen. **Planen i sig själv innehåller inga byggnader, bara byggbara tomter.**



# Dra stråk

Staden mår bra av att vara kontinuerlig. Om det finns många gränser och barriärer blir det svårt att ta sig fram. Man har talat om ”gränsvacuum” – långt innan det uppträder en gräns börjar staden ändå dö ut för att ingen har något ärende förbi.

Den kontinuerliga staden – som i Stockholm nästan bara finns i innerstan – kännetecknas av att det alltid finns folk på väg nånstans, och därför också alltid finns en tänkbar publik för både kommersiella, kulturella, sociala eller politiska begivenheter. En sån stad lever.

Till skillnad från Stockholm utanför innerstan, som det ser ut idag – fullt av avskärande motorleder och andra otillgängliga platser, och karakteriserat av punkter (förortscentra) vill vi bygga en stad av **stråk**. Vi vill att stan ska **sitta ihop**.

Stråk är attraktiva för verksamheter. Tänk på Drottninggatan: det är den enda gata som går mellan norr och söder i Stockholm utan glapp. Följaktligen är den så ihjälkramad att den nästan är obrukbar – packad av folk på lördagarna och med så höga hyror att bara de största kedjorna numera har råd att etablera sig där, med torftigare utbud som följd.

Vi vill bygga såna stråk överallt. Detta skulle öka utbudet, och minska priset.

Till höger ett förslag till stråkbygge. Lindhagensgatan på Kungsholmen byggs ihop via en konstgjord ö på den norra, grunda sidan av Ulvsundasjön, sömlöst fortsättande i Huvudsta allé.

Det är inte **självkärlart** att detta betyder genomfart för biltrafik. Sådant kan alltid beslutas senare, från fall till fall.

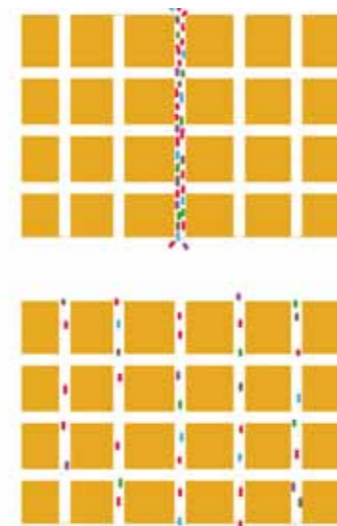
Och, återigen, husen är bara exempel som själva inte ingår i planen. Där ingår bara tomterna.



*Det konstgjorda ösystemet i Ulvsundasjön medger inte bara bättre förbindelser, det blir i sig själv en attraktiv stadsdel med flera kilometer trevliga kajer. Med breda kanaler ges plats för många båtar och dessutom fri sikt för nuvarande strandbor.*



*Stråk ut från innerstan även där detta innebär broar upphäver de brutala murarna mellan innerstad och förort; gator mellan förorter gör även dessa till innerstad – när kvartersmarken har utnyttjats som på förra sidan.*



*Ju fler stråk dess bättre*



# Gynna blandning

De attraktiva gamla stadskärnorna kännetecknas förutom täthet av att alla slags byggnader och aktiviteter finns sida vid sida. Det är ytterst sällan detta är ett stort problem – och om det är det uppvägs det i rikligt mått av synergieffekter och korta avstånd.

I nya stadsdelar är sådan blandning av någon anledning förbjuden redan på planstadiet.

Vi föreslår att alla segregering beteckningar av typen ”bostadsområde”, ”arbetsområde”, ”köpcentrum” etc försvinner ur planeringen. I vår stadsplan finns de inte med. Likaså att alla principer försvinner om att ett område som en gång bebyggt med trevånings funkislimpor (eller enplansvillor) i all framtid måste vara bebyggt med just trevånings funkislimpor (eller enplansvillor) och inget annat. Inget fel med sådana – men staden mår bra av största möjliga variation.

Det är rimligt att det finns regler för hur man bygger hus. Det är mindre rimligt att ha särskilt många eller omfattande regler för hur hus kombineras med varandra. Det kan finnas regler som gynnar mångfald – premierar arbetsplatser i områden som saknar sådana eller bostäder i områden där sådana är få. Det kan finnas regler som hushållar med marken, till exempel genom en högsta kvot för markyta per lägenhet. Det kan finnas regler om minsta takhöjd i bottenvåningar som gynnar publika lokaler där. Och extremt störande verksamheter typ stenkrossar bör förstås hållas borta ur staden.

Så länge det råder säljarens marknad kan det också behövas regler som stärker köparens ställning på marknaden. Om denna plan leder till att byggandet ökar och det finns mycket för bostadssökande att välja på bortfaller detta skäl.

Men annars finns ingen anledning att förbjuda något som är tillåtet i andra paragrafer.

*Samtliga stadsmiljöer på bilderna är förbjudna att bygga i Sverige med de stadsplaneringsregler vi tillämpar idag. Men attraktiva! Därför blir de också dyra att bo i – utbudet är för lågt i förhållande till efterfrågan! Om utbudet ökar sjunker priserna och därmed segregationen.*



# Utnyttja bullerzonerna

De värsta barriärerna i Stockholm är motorlederna. Det är också där den mesta outnyttjade marken finns, om man (som vi) vill undvika att bygga i omtäckta parker och grönområden.

Ett av de stora genomfartsstråken i Tokyo är Toshin Kanjō-sen. Den del som går förbi Ginza är nedgrävd två våningar under markytan. Ramper leder ibland upp till lokalgator som ligger som hyllor över ytterfilerna. Vid dem ligger hus som vid vanliga gator, utan att störas mer av trafik än hus vid vanliga gator. Liknande gator är Ronda de Dalt i Barcelona och Hicks Street i Brooklyn.

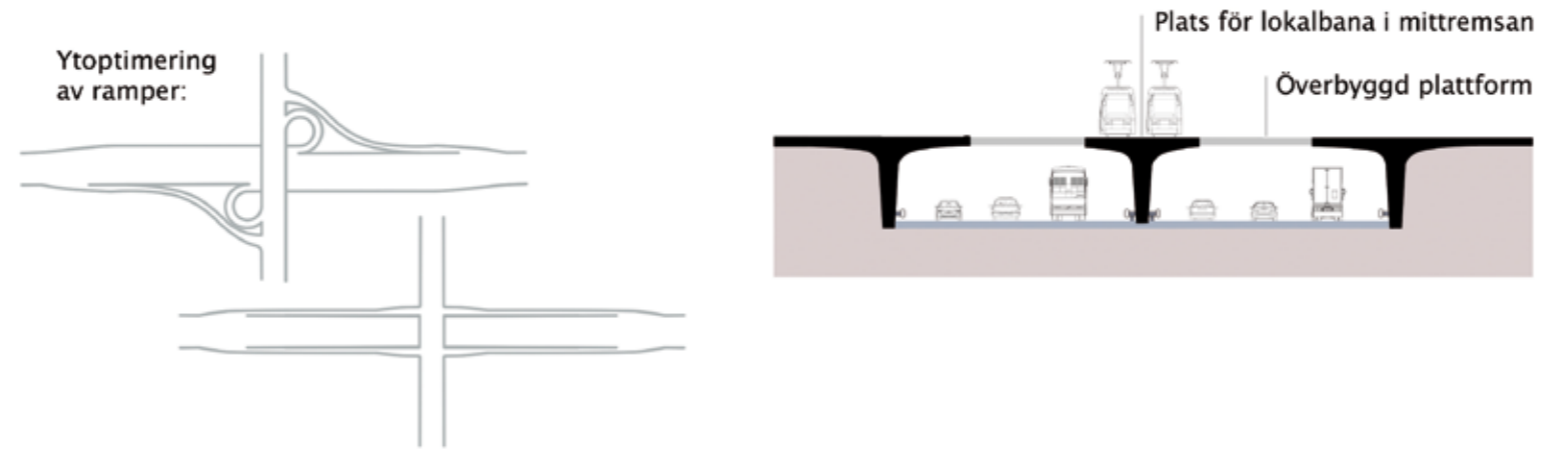
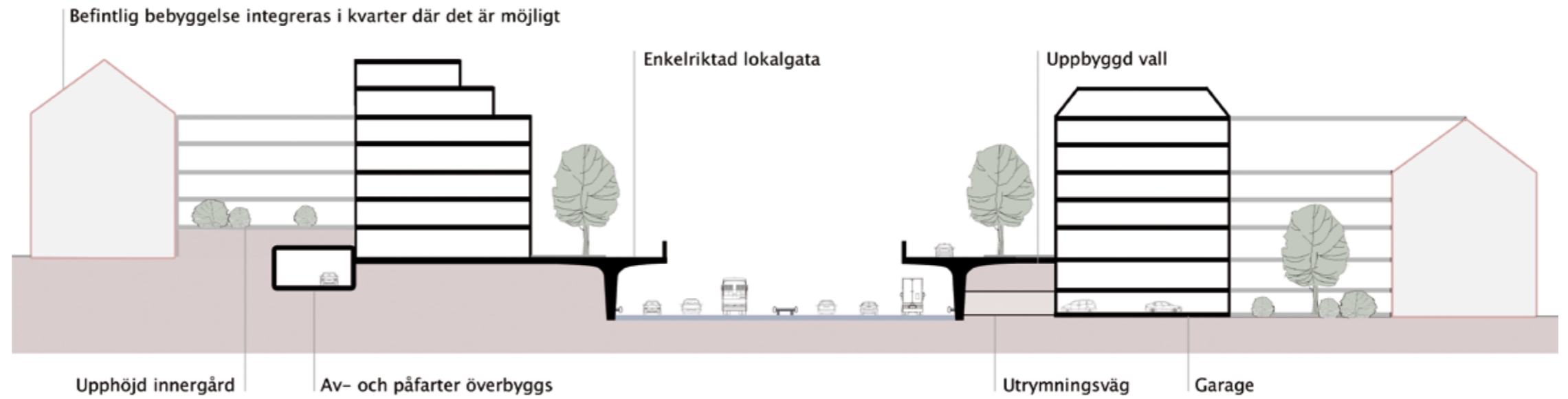
Så vill vi bygga om E4:an (Södertäljevägen, Essingeleden och Uppsalavägen), E18, Nynäsvägen och Värmdövägen.

Enköpingsvägen, Drottningholmsvägen, Ulvsundaleden och Huddingevägen har så små trafikmängder att de direkt kan göras om till rena stadsgator. I följande kartor är nedgrävda snabbfiler markerade med blått.

Detta skulle frigöra mycket mark. Exakta siffran är svår att beräkna men det rör sig om tiotals kvadratkilometer, dvs mer än hela den nuvarande innerstan. Det skulle alltså kunna ge plats för närmare en halv miljon människor om man bygger lika tätt som i innerstan.

Givetvis kan man också täcka över hålet i taket om man vill, t.ex. med glas som en traditionell banhall.

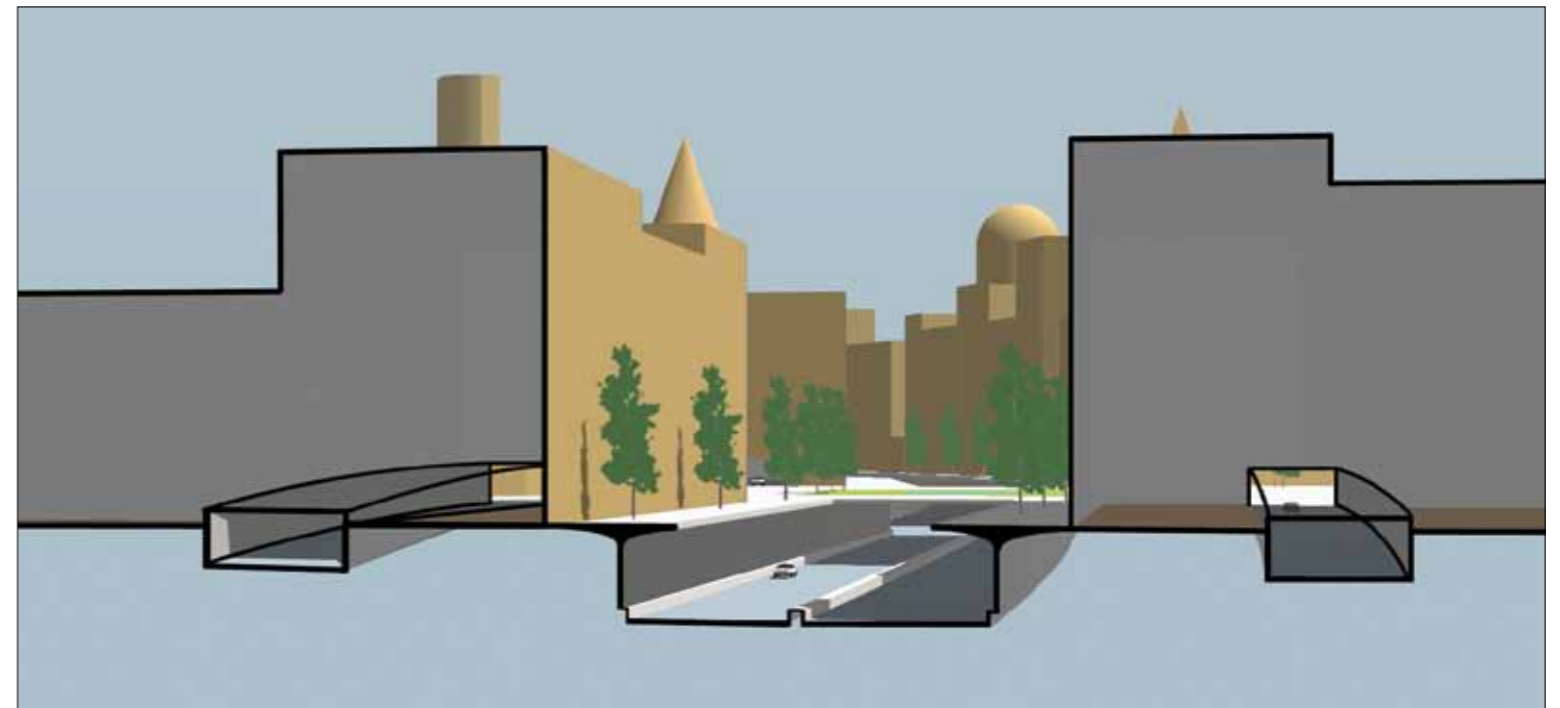
Och givetvis kan dessa vägar också användas för snabb spårtrafik.



Södertäljevägen, en trafikslum som kan rustas upp!



Toshin Kanjō-sen, Tokyo

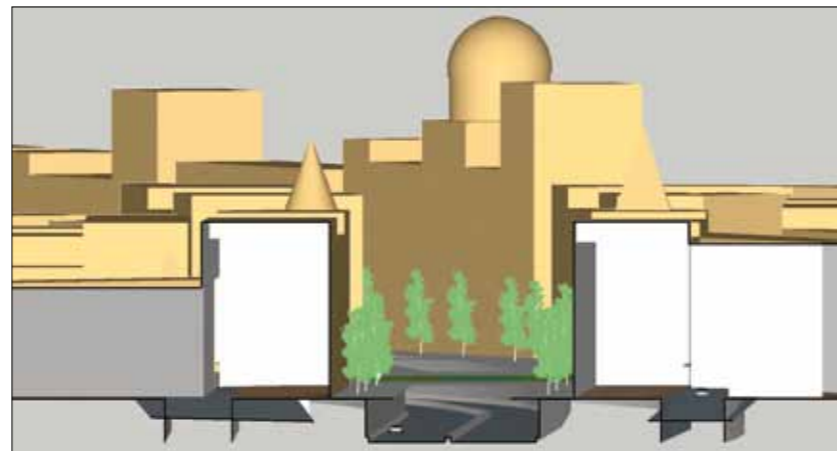




*Så här kan en nedsänkt Södertäljeväg göra det möjligt att bygga mellan Fruängen och Midsommarkransen.*

*Det röda är befintliga hus. Det gula är möjliga nybyggen.*

*OBS att detta bara är en illustration och att denna plan inte har **något** att göra med husens utseende. Den här planen slår fast byggbara kvarter. Byggnadsplaner som visar hus att bygga kommer sen!*



# Bygg broar

Väster om Essingeleden finns ingen bro över Mälaren förrän i Strängnäs.

Det enda förslag till förbindelse som finns i dagens planer är groteskt dyr och komplicerad och går *utanför* Stockholm. Därmed kommer den att ge upphov till ytterligare spridning av lågintensiv bebyggelse lik den som omger E4, som bara riktar sig till bilister och som definitivt inte är någon promenadstad.

Vi utgår från att trafik genereras där det finns människor och att förbindelserna mellan dem bör vara *kortast möjliga*.

Slutsatsen av detta är att det behövs *många* förbindelser mellan norr och söder, över Mälaren och Saltsjön. **Broar**, som är vackrare och billigare än tunnlar, och som öppnar Mälaröarna för allmänheten – att bygga stad på eller alternativt behålla som park.

Sammanlagt föreslår vi *sexton* nya broar, eller tjugo om man räknar in broar på andra ställen. Ingen av dessa broar är av typen ”trafikled”, alla är *vanliga* broar som t.ex. Västerbron, där all slags trafik kan gå – bilar, spårvagnar, cyklar, gående.

Till höger visas en vy från Kungshatt mot Essingen och Solna.

För att få alla broar får du gå till kartorna på följande sidor.







# 1. Stockholm Nordost

Stockholms stads påtänkta utbyggnader i Värtahamnen finns med – men givetvis slås det inte fast i den här planen hur husen ska se ut. Här avskiljs bara gator/offentliga platser från kvarter/privata platser på det att den som vill bygga något ska få göra detta.

Men kvarteren i Värtan sitter ordentligt ihop med Östermalm via bebyggelse på Storängsbotten och på Gärdet.

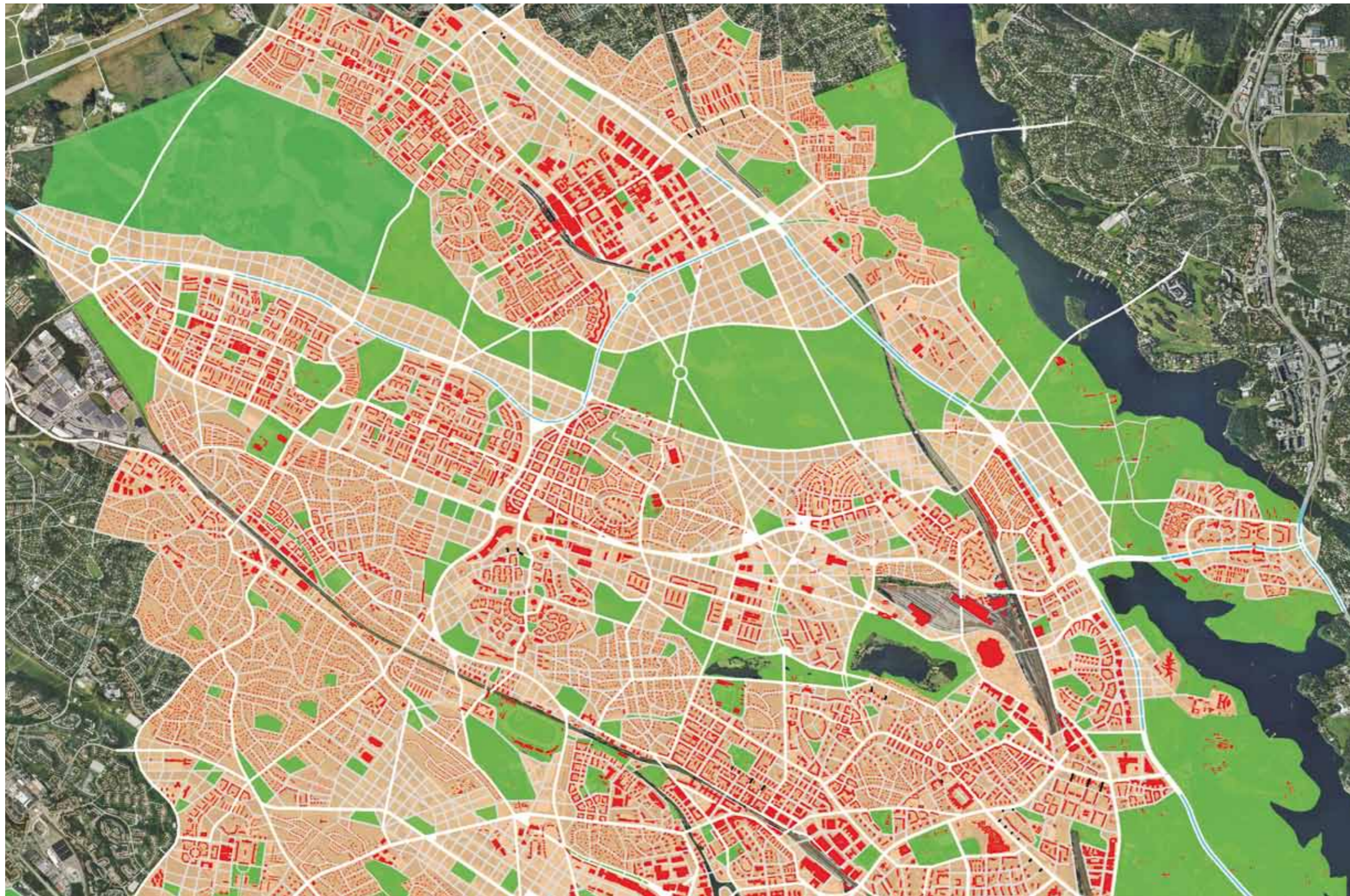
Valhallavägen förlängs och övergår i en högbro (som Västerbron) till Nacka, som en ny och stadsvänligare version av den påtänkta Österleden.

En ny bro går också till Lidingö, där det superba strandläget vid Baggeby och Larsberg exploateras tätt. Det gör också läget intill den gamla Lidingöbron. Diket där vägen nu passerar Lidingö centrum tas i anspråk för t-bana medan den minskande biltrafiken hänvisas till gatan.

För Östermalm och Norrmalm i övrigt föreslås inga stora förändringar - men ett nytt nord-sydligt stråk föreslås genom City (genom Slottet, t.ex. i form av en galleria), liksom ett nytt öst-västligt stråk över eller under järnvägen söder om stationshuset.

*Ett annat förslag till hur man ska undvika att den planerade Värtanstaden blir en gängse förortsenklav skild från staden i övrigt, av Hans Guldevall, KTH*





## 2. Stockholm Nordväst, norra delen

På Järvafältet byggs mycket mer – enligt RUFSS ska detta område nämligen utvecklas till en konkurrent till innerstan och detta tar vi fasta på. Detta innebär att kvarter läggs ut vid Kymplinge (där det redan finns en förberedd T-banestation som idag inte utnyttjas), på nordsidan av E18, samt runt E4. Dessa huvudleder grävs ner enligt idéförslaget på sidan 7.

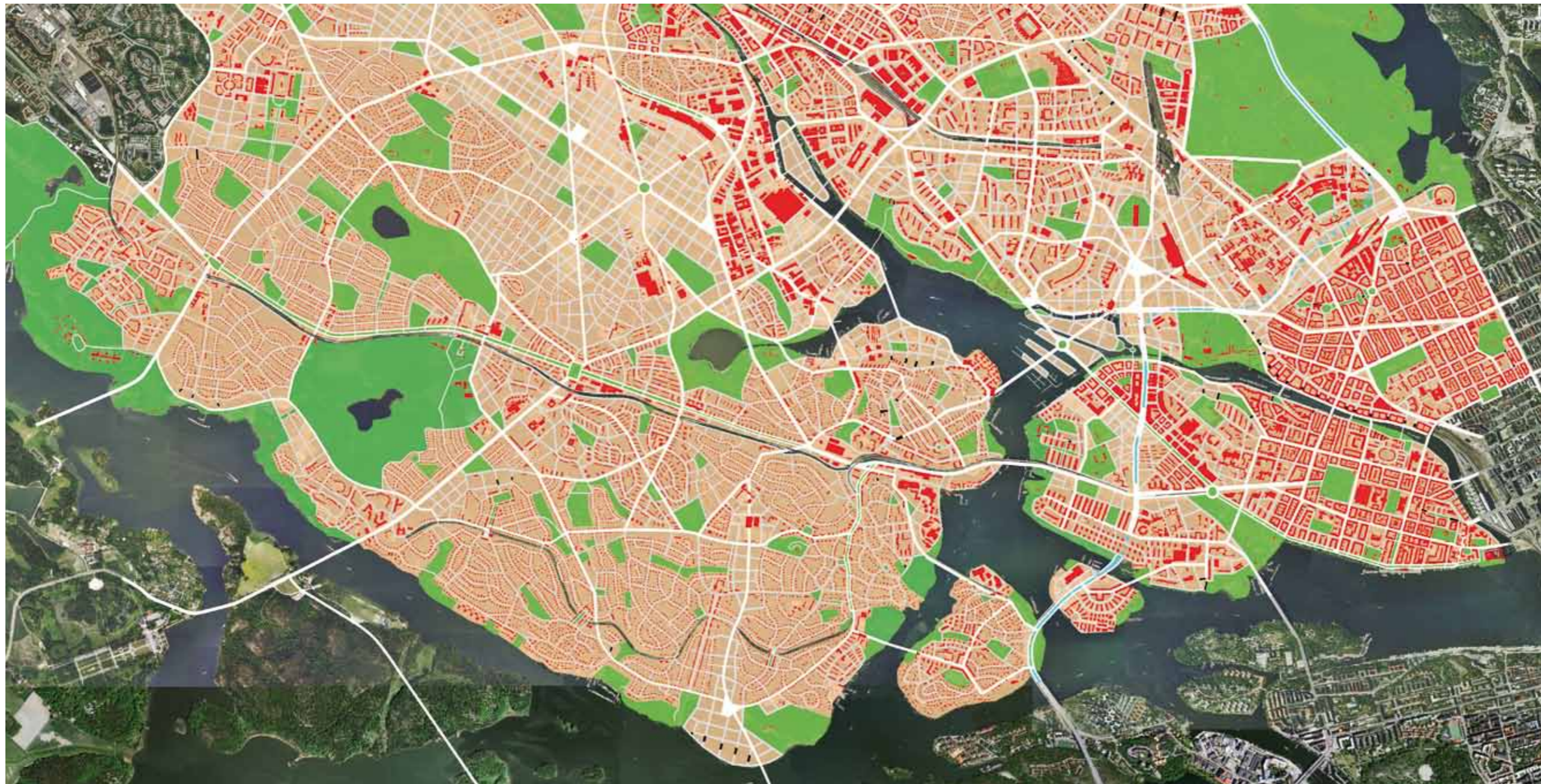
Järvafältet blir med detta förslag mindre, men detta kompenseras med att det utvecklas till riktig, påkostad naturpark.

Många nya stråk förbinder Solna och Sundbyberg med Järva. Runt dessa lägger vi ut kvarter. Två mindre broar förbinder Stockholm och Solna med Danderyd och Täby.

Observera att E18:s sträckning flyttats över från Enköpingsvägen till Kymplingelänken som för närvarande byggs om för detta ändamål.

Enköpingsvägen kommer därför inte ha något behov av snabbfiler.

Kymplingelänkens snabbfiler kommer till skillnad från andra snabbfiler att ligga kvar där de nyligen planerats, något upphöjda, istället för nedsänkta i förhållande till de stadsmässiga lokalgatorna. Detta kommer givetvis kräva någon form av bullerplank. Korsande gator förläggs till tunnlar under snabbfilerna.



### 3. Stockholm Nordväst, södra delen

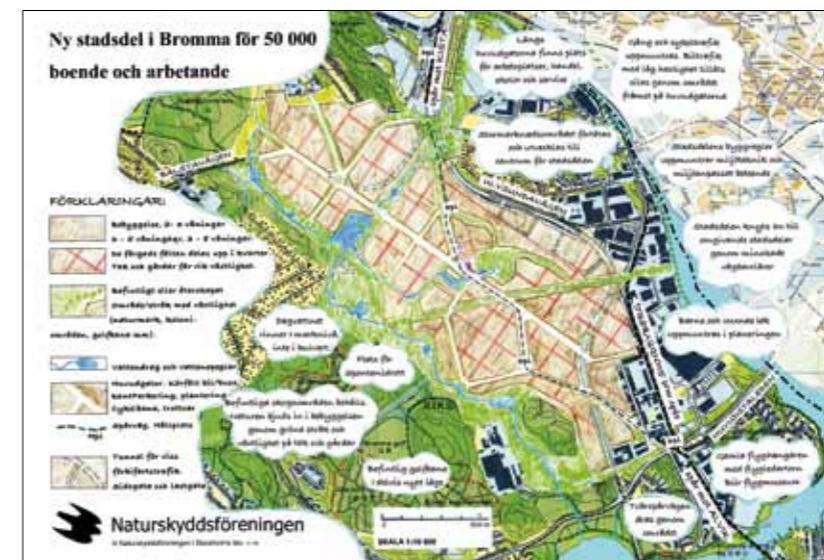
Bromma flygfält bebyggs (behöver Stockholm ett flygfält förutom Arlanda bör det givetvis ligga i söder).

Norra stationsområdet byggs ända till Solna centrum och Västra skogen, och förlängs dessutom ned mot centrum med möjlighet till överdäckning av järnvägen och fler broar mellan Vasastan och Kungsholmen.

Nya broar byggs från Bromma till Hägersten. Runt Ålstensbron läggs nya kvarter ut. Den ianspråktaga naturmarken kompenseras med att kvarvarande naturmark blir ordentlig bearbetad park.

Förslaget om förlängning av Lindhagensgatan till Huvudsta allé över ett system av små öar finns med här.

En ö i Bällstaviken finns också med. Stockholm har för lite vatten i bebyggelsen, trots sitt läge.



*Även Natuskyddsföreningen föreslår mer stad på nuvarande Bromma flygfält. Om än i mindre grad än vi.*



## 4. Stockholm Syd

Nya kvarter läggs även här ut främst runt de vägar som idag har stora bullerzoner:

- Örbyavenyn från Hökarängen till Västberga
- Tyresövägen till Skarpnäck
- Huddingevägen
- Värmdövägen som liksom Nynäsvägen grävs ner enligt idéskissen på sidan 7.

Skarpnäck byggs ihop med Bagarmossen och Pungpinan

Två nya broar byggs över Årstaviken.

Bron från Gärdet kommer fram på Nackasidan ovanför Nacka Strand.

Två broar byggs även över Hammarbykanalen.

Möjligen skulle man kunna utsträcka planen söderut till Farsta om man så önskar.

## 5. Stockholm Sydväst



Nya kvarter läggs i första hand ut längs områdets huvudgata, Södertäljevägen, som byggs om enligt idéskissen på sidan 7. Sträckan mellan Midsommarkransen och Stora Essingen blir svår att bygga om på grund av den backiga terrängen men eftersom vägen som den ser ut idag inte är till något större hinder här har den fått vara kvar som den är.

Notera särskilt de många nya kvarteren vid Skärholmen och Kungens kurva som enligt RUFSS ska bli ett regionalt centrum.

I övrigt utmärks planen av de fyra nya broar som byggs över Mälaren istället för den dysfunktionella Förbifarten:

- Ålstensbron
- Bron över Fågelön och Kärsö (där man eventuellt också kan exploatera med kvarter i ett senare skede om så behövs)
- Bron över Kungshatt
- Bron över till Ekerö som bara antyds på kartan.

Dessa broar är till skillnad från den föreslagna Förbifarten väl integrerade i stadens gatunät.

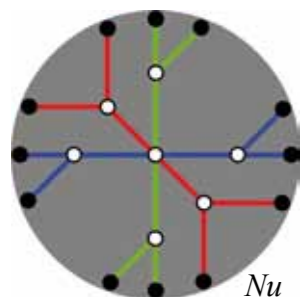


*Alternativ Stad har lanserat ett eget förslag till en framtida Södertäljeväg mellan Fruängen och Hägerstensåsen. Det bygger på att biltrafiken ersätts med kollektivtrafik och korta avstånd så mycket att den kunde bli en vanlig trädplanterad aveny.*

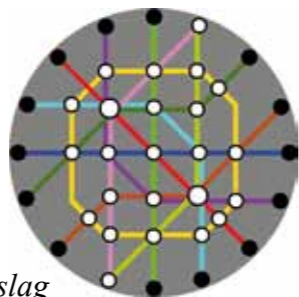
# Kollektivtrafik

Det tätare Stockholm vi föreslår försörjs bäst med spårtrafik. Dagens nät är utformat som en bläckfisk där transporter lätt sker inom varje arm. Men ska man någon annanstans måste man byta centralt. I huvudsak bygger detta nät på frakta folk från förorterna in till centrum.

Istället vill vi att hela Stockholm ska vara centralt. Detta förutsätter fler noder och tvärlinjer. Om linjerna inte grenar upp sig kan full kapacitet utnyttjas längs med hela linjen.



Nu



Förslag

Denna princip vill vi tillämpa på Stockholms tunnelbanenät. Detta innebär en utökning samt att en del spårvägar inkorporeras i nätet och görs plan-skilda.

T-bana, ovan eller under jord, kan byggas för en kostnad på mellan 300 och 600 miljoner kronor per kilometer. Detta är baserat på erfarenheter från Spanien (Palma de Mallorca), Finland (Västmetron i Helsingfors) och USA (BART i San Francisco Bay Area). Sålunda skulle en tredubbling av dagens nät kosta 60-120 miljarder kronor, en fyrdubbling skulle kosta 90-180 miljarder.

Detta kan finansieras genom att (1) medlen avsatta till Förbifarten (knappt 30 miljarder kronor) används till t-bana och (2) kommunerna och staten säljer av de 15 km<sup>2</sup> mark som idag är outnyttjade bullerzoner vid trafikleder. Denna marks värde kan uppskattas till mellan 130 och 210 miljarder kronor om de utnyttjas mer effektivt som tomtmark. Ytterligare byggbar mark inom planen inbringar givetvis ännu mer finansiella medel.

Vårt förslag till framtida t-banenät (se bild till höger) utgår ifrån principskissen ovan, dvs att hela Stockholm är centralt, med flera noder utspridda över staden. Förslaget innebär en fyrdubbling av dagens nät inklusive inkorporering av 30 km uppgraderade spårvägar.

Detta innebär ett mer effektivt t-banesystem, till skillnad från det befintliga där tåg i rusningen kan vara fulla i ena riktningen och halvtomma i andra.

Linjerna grenar inte upp sig. Exempelvis fortsätter Skarpnäckslinjen förbi Södersjukhuset och Västerbron. Fruängenlinjen fortsätter i järnvägens sträckning förbi Södra station och vidare mot Nacka. Detta medger att full kapacitet kan utnyttjas längs med hela linjen. Vi bjuder på några linjer utanför det planerade området. Exempelvis har säkert Botkyrka ett behov av interna kommunikationer och likaså behov av resor norrut. Merkostnaden för detta är i sammanhanget liten.

Vilken kapacitet dessa linjer bör ha – vanlig eller lätt t-bana – behöver vi inte ta ställning till. Strukturen, och möjligheten att köra fort utan korsande trafik, är det viktiga.

