

# T-banelinjer i Stockholm

Tredubbling av t-banenätet, med syfte att minska bilismen kraftigt och skapa ökad centralitet åt hela det halvcentrala Stockholm.

Läs mer på [www.alternativstad.nu/Dokument/Kollektivtrafik.pdf](http://www.alternativstad.nu/Dokument/Kollektivtrafik.pdf)



## *Ny t-bana i gammal stil:*

- Snabblinje Botkyrka - Liljeholmen
- Förlängning av Hjulstalinjen till Barkarby
- Förlängning av blå linjen söderut till Hammarby sjöstad

## *Nya linjer, lättare tåg och lättare spår än traditionell t-bana:*

- Orangea linjen: centrumkryss mellan Älvsjö och Fruängen
- Olivgröna linjen: centrumkryss mellan Solna och Bromma flygplats

- Violetta linjen: centrumkryss på Stora essingen

- Grå linjen: centrumkryss vid Spånga station



# Tredubbling av t-banan kostar inte mer än Cederschiölds motorvägsplaner

En tredubbling av t-banenätet är inte dyr.

Den s.k. Tvärsparväg Syd, som är tänkt att gå Flemingsberg – Kungens kurva – Älvsjö, är kalkylerad till 100 miljoner/km.

Enligt Regionplane- och Trafikkontoret räknar man med att en helt planskild bana kostar 50% mer än en bana som har gatukorsningar i plan.

Detta behövs för att hålla uppe fart och turtäthet och ge t-banestandard även åt sträckningar som inte behöver t-banans kapacitet.

Det gör 150 miljoner/km.

Vårt förslag på nya t-banelinjer är ungefär 200 km. Det gör 30

miljarder. Dvs samma storleksordning som Förbifart Stockholm.

Även om man får räkna med extrakostnader – sådana som alltid brukar drabba motorvägsprojekt\*) – finns det fortfarande lite att ta av innan man når upp i Cederschiöldpaketets budget för motorvägar på 60 miljarder.

## Billigare än så

Men det finns också rena pengavinster att göra på att bygga ut kollektivtrafiken – om man gör det så ordentligt att den blir konkurrenskraftig i förhållande till bilismen.

För om biltrafiken blir väsent-

ligt lägre blir det möjligt att göra om *trafikleder* till *gator/avenyer*. Dvs bygga hus på det som nu bara är bullerzoner.

På så sätt skulle Stockholms stad inte bara frigöra massor av mark att bygga på, och på så sätt bli kvitt bostadsbristen, utan också tjäna pengar på byggrätter.

För att inte tala om vad staden tjänar på att kunna bygga alla nya hus relativt centralt och slippa kosta på sig ny dyr infrastruktur i ytterkanterna.

\*) Norra länken kostnadsberäknades ursprungligen till ca 3 miljarder. Den är nu uppe i 15.



Ovan: Idéskiss till hur man kan bygga vid Södertäljevägen om kollektivtrafiken byggs ut kraftigt, biltrafiken minskar och motorvägen kan göras om till aveny.

T.h: Framtida foto från Essingeavenyn när även nuvarande Essingeleden har kunnat byggas om.

