

Strategisk Utveckling  
Analys

PM  
2013-09-17  
Version

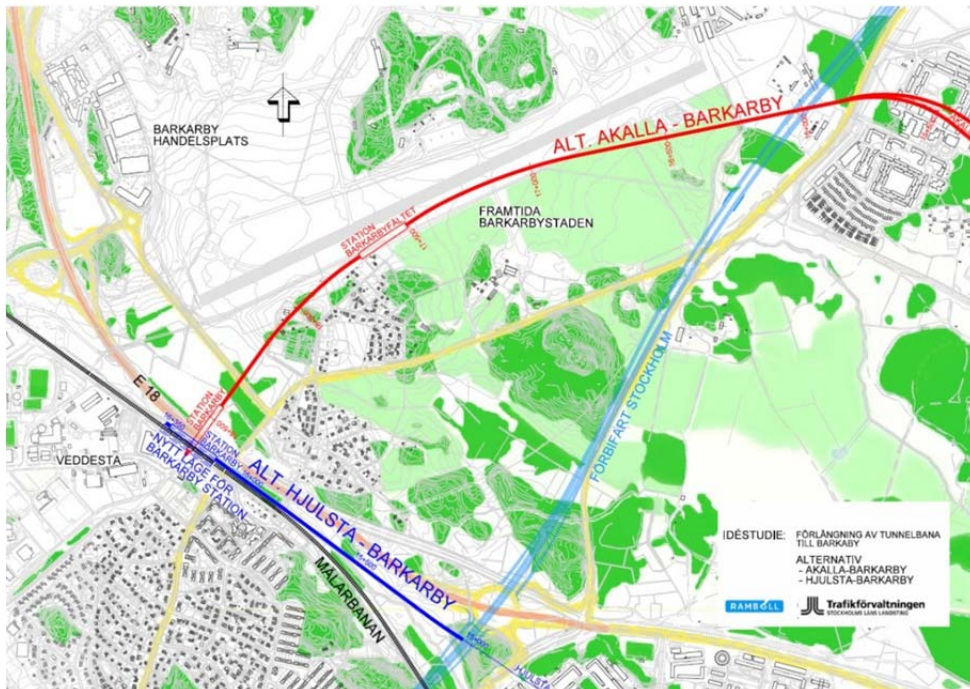
Diarienummer  
TN 2013-0475

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Handläggare  
Beatrice Gustafsson  
08-686 3907  
beatrice.gustafsson@sll.se

## Komplettering: Resenärs effekter av en utbyggnad till Barkarby station från Akalla respektive Hjulsta

*På uppdrag av regeringens förhandlingspersoner kompletteras här underhandsrapporten från 2013-06-05 med en översiktlig analys av resenärs effekterna vid en tunnelbaneutbyggnad till Barkarby station från Akalla respektive Hjulsta (nordliga slutstationer för dagens Blå linje).*



**Stockholms läns landsting**  
Trafikförvaltningen  
105 73 Stockholm

Leveransadress:  
Lindhagensgatan 100  
Godsmottagningen  
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00  
Fax: 08-686 16 06  
E-post: [registrator.tf@sll.se](mailto:registrator.tf@sll.se)

Säte: Stockholm  
Org.nr: 232100-0016  
[www.sll.se](http://www.sll.se)

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Strategisk Utveckling  
*Analys*

PM  
2013-09-17  
Version

Diarienummer  
TN 2013-0475  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## **Bakgrund och förutsättningar**

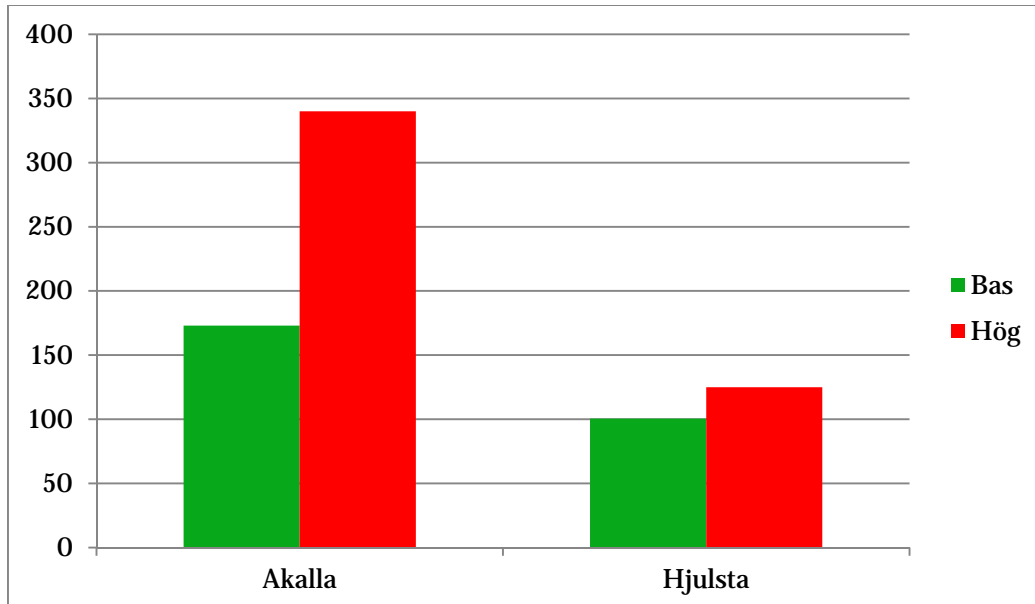
I denna PM beskrivs effekterna av att förlänga tunnelbanans Blå linje till Barkarby station. En förlängning till Barkarby kan göras från antingen Akalla, via Barkarbystaden, eller från Hjulsta. Turtätheten på förlängningen antas vara 5 minuter oavsett vilken av grenarna på Blå linjen som förlängs.

Analyserna baseras på två olika exploateringsnivåer, en lägre nivå med ca 20000 fler boende och en högre med ca 40000 fler boende jämfört med idag. Flertalet av de tillkommande boende har placerats i den nya Barkarbystaden på det gamla flygfältet, övriga har fördelats främst på områdena Veddesta och Järfälla Kyrka.

Samtliga effekter är jämförda med det så kallade jämförelsealternativet. I jämförelsealternativet är antagandet att trafikförsörjningen av Barkarbystaden sker med dagens trafikslag buss och pendeltåg. På grund av den framtida exploateringen krävs en busstrafik som är mer omfattande än idag och detta har lagts in i analyserna.

## **Resande och resenärsnyttor**

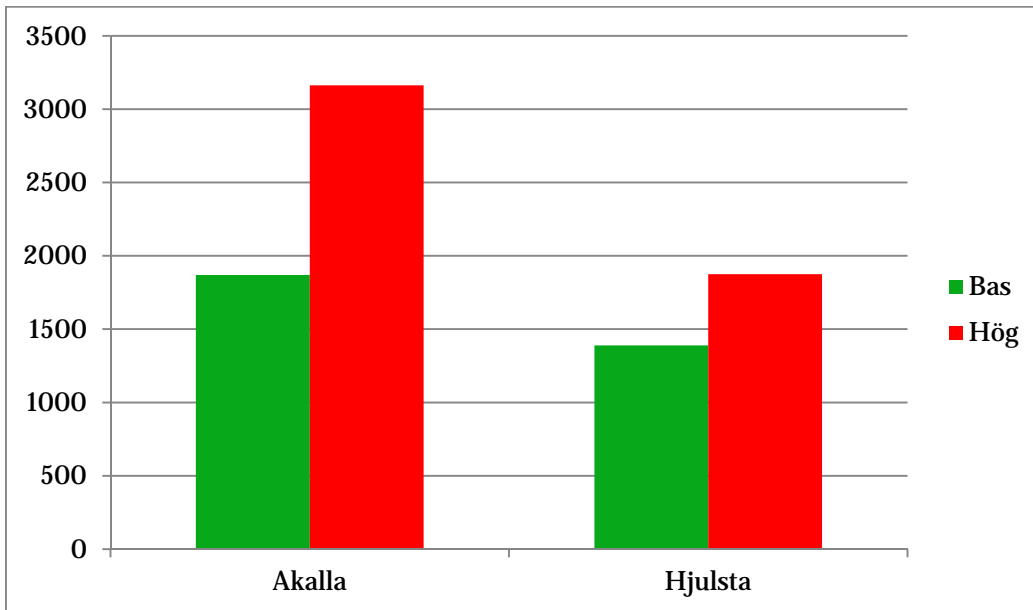
De resultat som presenteras gäller för morgonens maxtimme då merparten av kollektivtrafikresenärerna är arbetspendlare på väg till sin arbetsplats.



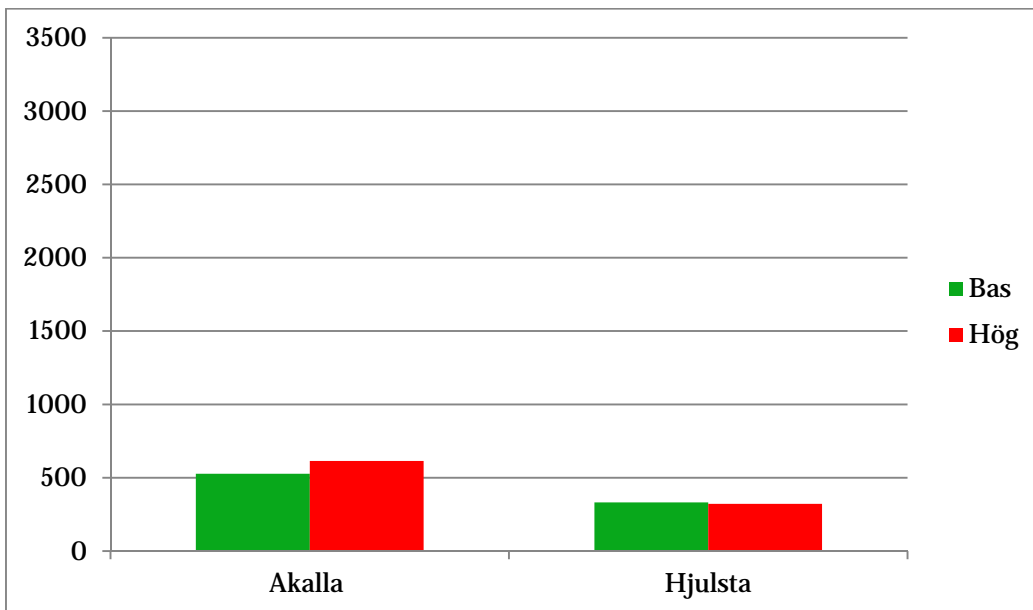
*Restidsvinst i form av kortare upplevd restid. Antal timmar under morgonens maxtimme en vardag 2030.*

Oavsett den lägre eller högre exploateringsnivån (Bas eller Hög i diagrammen) blir den totala restidsvinsten större för en tunnelbaneutbyggnad från Akalla. Det är bara en utbyggnad från Akalla som möjliggör en station i den nya Barkarbystaden, ett område som förväntas få många nya boende i framtiden. En utbyggnad via Akalla ger också Kista arbetsområde, som är en viktig målpunkt i regionen, en bättre tillgänglighet, vilket har en positiv effekt på restidsvinsten.

I fallet med den högre exploateringsnivån får Akallaalternativet betydligt större restidsvinster än Hjulstaalternativet. Det beror i huvudsak på att en station i den nya Barkarbystaden ger de boende en betydligt bättre tillgänglighet. Med tunnelbanan kan de antingen resa österut och med en direktresa nå viktiga målpunkter som Kista, Solna eller City alternativt resa västerut och i Barkarby byta till pendeltågets Bålstagren och ta sig till exempelvis Jakobsberg eller Sundbyberg. I det alternativ då istället Hjulstagrenen förlängs måste de boende i Barkarbystaden först göra en anslutningsresa med buss då gångavståndet till närmaste spårstation är relativt långt.



*Påstigande, förlängning morgonens maxtimme en vardag 2030.*



*Avstigande, förlängning morgonens maxtimme en vardag 2030.*

Under morgonens maxtimme går de flesta resorna från hemmet till arbetsplatsen och eftersom antalet boende i Barkarby är betydligt fler än antalet arbetsplatser är det naturligt att antalet påstigande är betydligt fler än antalet avstigande under morgonen.

Strategisk Utveckling  
*Analys*

PM  
2013-09-17  
Version

Diarienummer  
TN 2013-0475  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

För en utbyggnad från Akalla inkluderas antalet på- respektive avstigande för den stationen i den nya Barkarbystaden och vid Barkarby station, för Hjulstaalternativet inkluderas enbart Barkarby station. Den högre exploateringsnivån har mycket stor betydelse för antalet påstigande i Akallaalternativet, men också i Hjulstaalternativet har exploateringsnivån stor betydelse.

Antalet avstigande är ungefär dubbelt så många vid en utbyggnad från Akalla jämfört med en utbyggnad från Hjulsta. Antalet arbetsplatser antas vara i stort sett samma vid lägre respektive högre exploateringsnivå, därför är skillnaden i antalet avstigande marginell.

### **Skillnader från tidigare analyser**

I de analyser som presenterades i underhandsrapporten från 2013-06-05 var markanvändningen enligt den lägre nivån. Restidsvinsterna enligt underhandsrapporten blev överskattade vilket beror på att det då inte fanns tid att utveckla ett rimligt upplägg för busstrafiken i jämförelsealternativet. Att jämförelsealternativet nu är mer genomarbetat och anpassat till den framtida exploateringen har lett till att restidsvinsterna som uppstår då tunnelbanan byggs ut blir lägre än tidigare. De nya analyserna ger en mer rättvisande bild av resenärseffekterna.