

Datum
2006-12-11

Diarienummer
BRÖ 06-2148/AL10

Rapport nr 11

Ytspårsutredningen

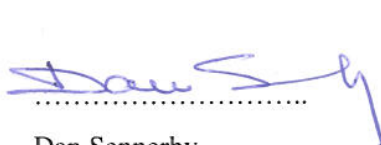
Prognoser och resandesiffror

Rev.	Avser	Utförd av	Datum	Godkänd


.....

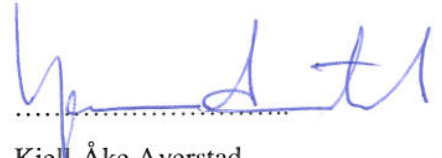
Cornelis Harders

Upprättad av


.....

Dan Sennerby

Granskad av


.....

Kjell-Åke Averstad

Godkänd av

Datum
2006-12-11

Diarienummer
BRÖ 06-2148/AL10

Innehållsförteckning

Sammanfattning och slutsatser.....	3
Pendeltågsresandet	3
Regionaltågsresandet.....	5
Uppsala-Stockholm	5
Västerås-Stockholm	6
Eskilstuna Stockholm.....	7
Resenärer på Stockholms central	7
Långväga persontrafik med järnväg.....	9
Basprognos 2020.....	9
Prognoser i Citybanans järnvägsutredning.....	10
Prognoser i Citybanans förstudie	11
Alternativ	12

Sammanfattning och slutsatser

Detta dokument redovisar ett antal resanderäkningar och prognoser.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att tågtrafiken har utvecklats snabbt de senaste årtionden. Pendeltågsresandet har ökat med ca 50 procent sedan slutet av 1980-talet. Även regionalstågsresandet har ökat kraftigt på vissa delar upp till en fördubbling den senaste 10 åren. Det visar att tågtrafiken har en stor potential att fortsätta utvecklas. Tågtrafiken erbjuder ett långsiktigt hållbart kollektivtrafiksystem. En satsning på tågtrafiken som medför en förbättring för resenären i form av bl a tätare turer, kortare restider och en pålitlig tidtabell medför en ökning av resandet. Detta ger i sin tur effekter på den regionala utvecklingen i stort.

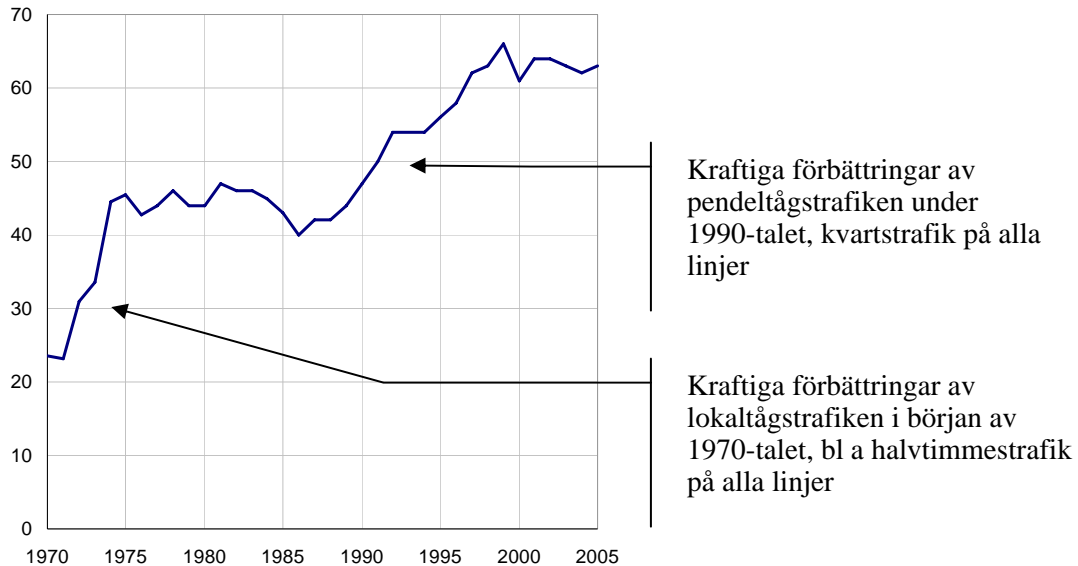
En ytspårslösning ger endast marginella förbättringar för resenärerna. Resenärerna får ingen förbättring av bytestiderna eftersom dagens situation med Centralstationen och Karlberg blir kvar. De turtäthetsförbättringar jämfört med ett jämförelsealternativ där ingenting görs är endast små. Resultatet av detta måste vara att en ytspårslösning endast ger marginella öknings av resandet och därmed endast små samhällsekonomiska vinster.

En viss autonom tillväxt av resandet kommer dock att ske, även om kapaciteten inte räcker till. Detta kommer sannolikt att medföra en kraftig överbelastning på vissa delsträckor av järnvägsnätet som redan i dag är överbelastade. För att motverka detta bör åtgärder i den övriga kollektivtrafiken i vägnätet genomföras.

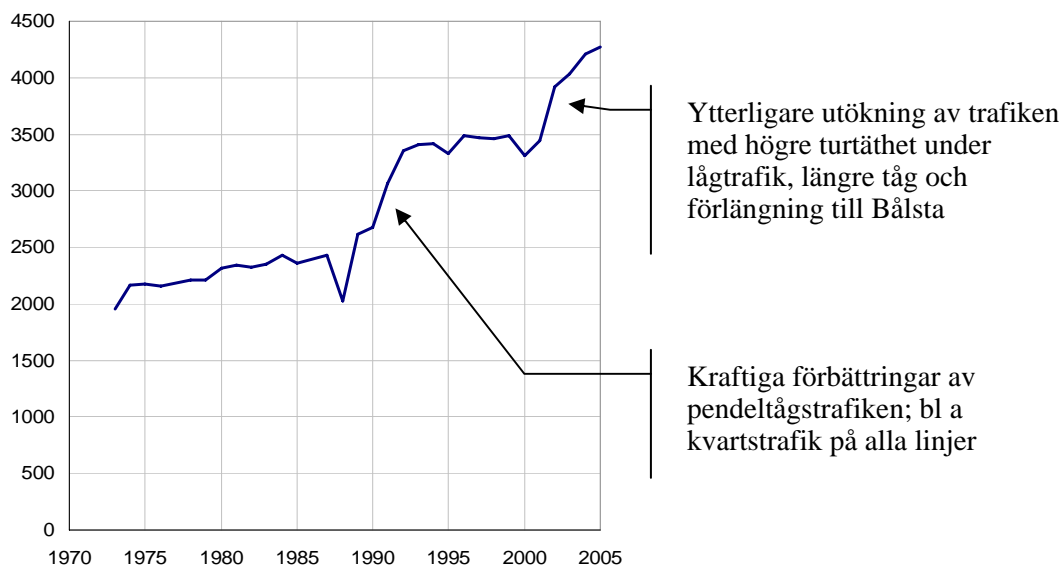
Pendeltågsresandet

När det gäller resandet med pendeltågen finns mycket material. SL genomför regelbundna mätningar av resandet i Stockholms län. SL själv kan redovisa för detta. Nedan några bilder på utvecklingen av pendeltågsresandet.

Antal delresor (påstigande) i pendeltågsnätet i miljoner per år¹.



Sittplatskilometer i pendeltågsnätet i miljoner per år².



Tillgång och efterfrågan hör ihop! Detta gäller dock inte om kvaliteten i det utökade utbudet inte är rätt. Pendeltågstrafikens utbud utökades väsentlig från andra halvan av 1980-talet till en bit in på 1990-talet. Antalet avgångar blev fler, turtätheten för resenärerna utökades till en stor del under högrafik men även för en väsentlig del under lågrafik.

¹ SL:s årsredovisningar och Göran Tegnér, Transek

² SL:s årsredovisningar och Göran Tegnér, Transek

Datum
2006-12-11

Diarienummer
BRÖ 06-2148/AL10

På hela nätet genomfördes en utökning till 15-minuterstrafik under större delen av trafikeringdygnet. Detta gav en betydande ökning av resandet. Även efter att de största förbättring hade genomförts fortsatta resandet att öka. Detta kan bland annat ha sin förklaring i den högkonjunkturen som rådde i Sverige och särskild stockholmsområdet under andra halvan av 1990-talet.

Den relativt stora utökning av utbudet under 2000-talet (ca 20 procent fler sittplatser) motsvaras dock inte av en ökning av efterfrågan. Den bristande kvaliteten är en del av förklaringen bakom detta. Även nedgången i konjunkturen spelar säkert en roll.

Regionaltågsresandet

För resandet med regionaltågen finns begränsad med statistik. Ett antal undersökningar, som Banverket har tillgång till, redovisas nedan.

Uppsala-Stockholm

På och avstigande vid stationerna utmed linjen Stockholm-Uppsala en vardag, januari 1998³.

<u>Station</u>	<u>Påstigande</u>	<u>Avstigande</u>
Endast Uppsalapendeln (regionaltåg)*		
Uppsala	6 390	6 540
Knivsta	1 132	1 148
Märsta	926	1 012
Stockholm	5 545	5 797
Endast fjärrtåg**		
Uppsala	222	270
Knivsta	-	-
Märsta	89	77
Stockholm	1 206	1 357

* Tågen går endast mellan Stockholm och Uppsala

** Tågen fortsätter efter Uppsala längre norrut

³ En undersökning av Trafik i Mälardalen, SL-konsult december 1998

Resandet en vardag hösten 2006⁴

<u>Station</u>	<u>Påstigande</u>	<u>Avstigande</u>
Uppsala*	12 000	13 000

* Alla tåg, även tåg som går norrut från Uppsala

Antalet påstigande på Uppsala station har under perioden 1998 till 2006 ökat från ca 13 500 till ca 25 000. En ökning med 85 procent (i snitt en ökning med 8 procent per år!). Även om ovanstående siffror är osäkra och det skulle visa sig att ökningen endast är hälften så stor så är det fortfarande en relativ stor ökning.

Antalet resenärer på tågen till och från Uppsala direkt norr om Stockholm central är ca 19 000 per dygn under hösten 2006. utifrån tabellen ovan är belastningen i samma snitt år 1998 ca 14 000. Detta innebär en ökning med 36 procent under 8 år (i snitt nästan 4 procent per år).

I samand med detta bör det även påpekas att tågtrafiken till och från Uppsala under perioden 1998-2006 inte har utvecklats i motsvarande grad.

De förändringar som har tillkommit är förändringar på delsträckor så som Arlanda trafiken och en utökning av pendeltågstrafiken till och från Märsta och nu senast (hösten 2006) en förlängning av Upptåget mellan Uppsala och Upplands Väsby. Denna förlängning av Upptåget och förlängning mellan Tierp och Gävle har medfört ca 70 procent fler resenärer på Upptåget jämfört med motsvarande period förra året.

Västerås-Stockholm

Västerås hade i 1998 2 500-3 000 påstigande resenärer per dygn. Den preliminära siffran för den av Banverket genomförda räkningen för hösten 2006 är 9 000. Även här en stor ökning av resandet.

År 1998 var uppgick antalet resenärer på sträckan Västerås-Stockholm på tågen närmast Stockholm till ca 3 500 per dygn. År 2006 har resandet stigit till 5 500.

Trafiken till och från Västerås har utvecklats under motsvarande period till följd av att flera utbyggnader av banan har blivit färdiga. En stor förbättring blev utbyggnad av sträckan Kallhäll-Kungsängen till en genare sträcka med dubbelspår. Projektet färdigställdes under början av 2000-talet. Detta innebar en minskning av restiden och en utökning av turtätheten. Regionaltågstrafiken till Västerås blev snabbare och fick fler turer. Ett antal år senare minskades dock trafiken under lågtrafik till ungefär samma standard som innan förbättringarna.

⁴ *Trafikanräkningar genomfört i uppdrag av banverket, materialet är inte bearbetad än ska ses som preliminär, men kan användas som en fingervisning när det gäller utvecklingen av resandet.*

Även SL fick ta del av förbättringar i infrastrukturen genom att turtätheten till Kungsängen kunde utökas till att ingå stomtrafiken med 4 tåg per timme och att pendeltågstrafiken förlängdes till Bålsta.

Eskilstuna Stockholm

Svealandsbanans har genomgått en stor utveckling på olika sätt. Den totala ombyggnaden under 1990-talet gav en stor ökning av resandet. Ombyggnaden innebar att det uppstod möjligheter att pendla över dagen mellan flera orter utmed linjen som inte tidigare hade den möjlighet. Utvecklingen på Sealandbanan visas i nedanstående tabell⁵.

Period	antal turer må–fre i vardera riktning	Restid (tim:min)	Biljettpris ord. enkel	antal resor (tusental/år)	Öknings- faktor
till våren 1993	8 tåg	1:40	115	230	1
hösten 1993 - våren 1997	18 bussar	1:55 – 2:20	105-120	440	2
sommar 1997	17 snabbtåg	1:00	55	1 600	7
hösten 1997	17 snabbtåg	1:00	110	1 200	5
1998	18 snabbtåg	1:00	125	1 300	6
2001	18 snabbtåg	1:02	113-135	1 600	7

Den nya banan som stod färdigt år 1997 gav en kortare restid och högre turtäthet för ungefär samma pris, given en viss inflation kanske till och med ett lägre pris än 4-5 år innan.

Räkningen från 1998 ger för Eskilstuna ca 3 000 på- och avstigande per dygn. För år 2006 är den preliminära siffran ca 6 500. Ökningen av resandet har fortsatt. Även trafiken har utökats något från 18 tåg per dygn år 1998 till ca 23 tåg idag.

Det totala antalet regional- och fjärrtågsresenärer på spåren söder om Stockholms central är år 2006 ca 25 000. Liknande uppgift för år 1998 finns inte tillgänglig.

Resenärer på Stockholms central

För resandet vid Stockholms central finns tillgång till ett antal räkningar som redovisas här. SL har tillgång till en mer komplett tidserie för pendeltågsresandet.

Antal på- och avstigande resenärer vid Stockholms central för ett antal år redovisas i nedanstående tabell.

⁵ Fröidh, Oskar (2003): *Introduktion av regionala snabbtåg. En studie av Svealandsbanans påverkan på resemarknaden, resbeteende och tillgänglighet. Avdelningen för trafik och logistik, KTH TRITA-INFRA 03-040. Stockholm*

År	Pendeltåg	Regionaltåg/Fjärrtåg
1992	113 000	14 000 ^{*6}
1993	85 000 ⁷	-
1995	93 000 ⁸	30 000
1996	140 000 ⁹	-
1998	120 000 ¹⁰	25 000 ¹¹
2001	115 000 ¹²	-
2005	108 000 ¹³	-
2006	-	50 000 ¹⁴

*uppskattning utifrån olika uppgifter i källan

Antalet på- och avstigande pendeltågsresenärer varierar kraftigt mellan de olika räkningarna. Redovisningen av pendeltågsräkningen för 1992 verkar märkligt, det kan handla om att det är alla resenärer som redovisas trots att texten i källan säger annat. Tydligt är i alla fall en ökning under 1990-talet för antalet på- och avstigande på pendeltågen om man bortser från räkningen 1992 och sedan en stagnation under den senare delen av 1990-talet till nu. Detta stämmer överens med de tidigare redovisade värdena för resandet med pendeltågen.

När det gäller fjärr- och regionaltågsresor finns det en tydlig trend i en ökning från 1990-talets slut. Detta hänger ihop med den utvecklingen av främst regionaltågstrafiken i Mälardalen. Men även fjärrtågstrafiken har ökat under samma period. Siffrorna ger en nära nog fördubbling av resandet under 8 år. Detta är en ökning i samma storlek som visas för de tidigare redovisade stationerna och bandelar.

I mitten av 1990-talet var andelen regional- och fjärrtågsresenärer på Stockholms central ca en fjärde del av det totala antalet resenärer. Medan det under senare delen av 1990-talet hade minskat till ca en sjätte del till följd av ökningen av pendeltågsresandet.

⁶ Spårlösningar i Stockholm, Banverket Östra regionen, November 1992

⁷ Nya spår genom Stockholm, Del 2 Trafikanalys, Transek september 1996

⁸ Nya spår genom Stockholm, Banverket Östra regionen, Augusti 1996

⁹ Spår, miljö och Stadsbild i centrala Stockholm, betänkandet av Riddarholmskommittén, SOU:121

¹⁰ Citybanan i Stockholm, Trafikanalys Underlag till Förstudie Februari 2002

¹¹ En undersökning av Trafik i Mälardalen, SL-konsult december 1998

¹² Järnvägsutredning Citybanan i Stockholm – Pendeltågstunneln, Trafikanalys och samhällsekonomi, maj 2003

¹³ Fakta om SL och länet år 2005, AB Storstockholms Lokaltrafik, mars 2006

¹⁴ Trafikanräkningar genomfört i uppdrag av banverket, materialet är inte bearbetad än ska ses som preliminär, men kan användas som en fingervisning när det gäller utvecklingen av resandet.

Nu är däremot resandet med fjärr- och regionaltågen en tredje del av det totala resandet på Stockholms central både till följd av en minskning av resandet med pendeltågen men främst till följd av den stora ökningen av resandet med regionaltågen och förmodligen även med fjärrtågen.

Långväga persontrafik med järnväg

Det långväga personresandet på järnväg bedrivs till stor del i fri konkurrens av SJ. SJ:s främsta konkurrenter är flyget och bilen och till en viss del den långväga busstrafiken. Det är svårt att få fram statistik på detaljerad nivå angående denna trafik. SIKAs redovisar utvecklingen i sina rapporter¹⁵. År 2004 uppgick järnvägens långväga transportarbete till 5,2 miljarder personkm. En minskning jämfört med år 2003. Det långväga transportarbetet med järnväg visade en stadig uppgång sedan början av 1990-talet. Detta har gått parallellt med en förbättring tågtrafiken. Förbättringar har främst bestått av minskningar av restiden till följd av en successivt införande av X2000 på flera sträckor samt en höjning av hastigheten på banan och en ökning av antalet avgångarna. Den ökningen avstannade under början av 2000-talet för att sedan gå över till en minskning. Minskningen beror till en del på ökad konkurrens men även till en viss del på försämringar i utbudet. Ökad konkurrens består delvis av tillkomsten av lågprisflyget på en del inrikes linjer de senaste åren.

Utvecklingen av SJ:s resultat visar dock att resandet de allra senaste åren har ökat igen. Statistik för detta finns dock inte tillgängligt.

Basprognos 2020

Banverket har nyligen tagit fram en så kallad basprognos för år 2020¹⁶.

Det går inte att i detta nu redovisa för alla ingångsvariabler och förutsättningar. Men allmänt kan följande konstateras:

- I infrastruktur för tågtrafiken antas hela framtidsplan vara genomfört år 2020.
- När det gäller trafikeringen ligger den antagna trafikeringen något lägre än den som antogs i Citybanans järnvägsutredning.
- Prognoserna utgår från att Citybanan är byggd och färdig med nya stationer i City och vid Odenplan.
- Basåret är 2001.

¹⁵ SIKAs Statistik, Bantrafik 2004, 2006:10

¹⁶ Bas-prognos 2020, 2006-11-01 (arbetsmaterialt från sektionen SP vid Banverkets huvudkontor)

Några resultat ur arbetsmaterialet:

- Det totala tågresandet ökar med 50 procent från 9,5 miljarder pkm år 2001 till 14,7 miljarder pkm år 2020.
- Det totala kollektivtrafikresandet ökar med 32 procent (till 25,3 miljarder pkm år 2020).
- Det långväga resandet med tåg (enligt Sampers definition) ökar med 56 procent till 8,1 miljarder pkm år 2020.
- Det regionala resandet med tåg i ”SAMM-området” (i stort Mälardalen inklusive Östergötland) ökar med 48 procent till 3,7 miljarder pkm år 2020.

Resultatet ligger något under de prognoser som gjordes för Citybanans järnvägsutredning.

Prognoser i Citybanans järnvägsutredning

För Citybanans järnvägsutredningen har prognoser genomförts. Detta har gjorts med en äldre version av Sampers modellen (prognosmodellen). Ett antal fel i denna modell var kända vid tillämpningen som rapporteras om i underlagsrapporten. Ett antal nya brister har upptäckts efteråt. En brist i modellen var en underskattning av de korta resor som i sig inte påverkar resandet med pendel- och regionaltågen särskild mycket. Senare har man kunnat konstatera att modellen vid tillämpningen av för långväga tågresor uppvisade en liten känslighet för förändringar i tågsystemet. Dessa har nu korrigerats i en ny version av modellen. Första analyser med den nya modellen visar delvis stora effekter av den förbättringen. Analyser för Ostlänken ger ett betydligt bättre resultat för järnvägsresandet. Om detta är korrekt och hur detta eventuellt skulle påverka resandet med Citybanan eller en ytspårslösning är dock inte känt. På det korta tidsperspektivet går det inte heller att analysera.

Prognoser för Citybanan gav följande resultat¹⁷:

År	Regionaltågsresor	Pendeltågsresor	Regional- och pendeltåg
2000	index 100	index 100	index 100
2015	index 204	index 168	index 172
2030	index 243	index 223	index 225

Den större ökningen av regionaltågen under den första perioden förklaras med den större ökningen av regionaltågstrafiken efter Citybanans öppnande. Att sedan pendeltågstrafiken ökar mest under den andra perioden fram till 2030 förklaras av att den största ökningen sker på pendeltågssidan genom en satsning

¹⁷ Järnvägsutredning Citybanan i Stockholm, Trafikanalys och Samhällsekonomi, maj 2003

på snabbpendeltåg och byggandet av Citybanans etapp 2 i samband med byggandet av en pendeltågslinje till Täby-Arninge.

En ökning av pendeltågsresandet med 50 procent de kommande 15 åren känns inte omöjligt given den utvecklingen som har varit under perioden 1985-2000 då stora förbättringar i systemet genomfördes. En ytterligare ökning med 50 procent perioden därefter beror mycket på om man fortsätter satsa på pendeltågen även då.

Resandet med regionalstågen har utvecklats snabbt till följd av de satsningarna sedan mitten av 1990 talet. Förmodligen har en fördubbling av resandet skett. En ytterligare fördubbling av resandet kan ske till följd av satsningar som blir möjligt om Citybanan byggs.

Prognoser i Citybanans förstudie

I Citybanans förstudie fanns både pendeltågstunneln och en ytspårslösning i form av ett tredje-spår. Jämförelse av prognoser för dessa kan ge en indikation på känsligheten av resandet för de skillnader i tågutbudet som fanns i dessa två alternativ.

I förstudien gjordes endast prognoser för trafikutvecklingen fram till år 2015. I järnvägsutredningen gjordes prognoser för 2015 och 2030 (se redovisningen ovan), men i den fanns inte längre alternativet med en ytspårslösning med.

I förstudien gjordes följande antaganden för år 2015 om utbudet av antalet tåg per riktning och maxtimme genom Stockholm¹⁸.

	Tredje spåret	Pendeltågstunneln
Pendeltåg	18	20
Regionaltåg	4	4
Fjärrtåg	4	4
Godståg	2	2
Totalt	28	30

Skillnaden i utbudet består endast av 2 pendeltåg under maxtimmen genom Stockholm. Antalet övriga tåg är identiska mellan alternativet Tredje spåret och alternativet Pendeltågstunneln. Även de övriga förutsättningar, såsom befolkningsutveckling, utveckling av bilnehavet, ekonomisk utveckling, är identiska mellan alternativen. En ytterligare skillnad mellan alternativen är antalet körfält för bilar på Centralbron. För att få plats med ett tredje spår i ytläge minskas antalet körfält från sex till fem i alternativet tredje spåret. I alternativet pendeltågstunneln är antalet körfält på Centralbron oförändrat sex.

Den stora förändringen som Citybanan innebär finns främst i nya pendeltågsstationerna vid Odenplan och centralt i City. Dessa stationer ger en

¹⁸ *Citybanan i Stockholm, Trafikanalys Underlag till Förstudie Februari 2002*

stor förbättring av tillgängligheten och därmed restiden för resenärerna. Station Odenplan ger en förbättrad anslutning till tunnelbanan plus ett stort upptagningsområde runt stationen där folk bor och arbetar. Jämfört med befintlig Karlberg innebär detta för många resenärer en kortare restid. I förstudien räknades även med en minskning av bytestiden vid centralen. I förstudien ingick en central station för pendeltågen i det så kallade grunda läget, dvs över den blåa tunnelbanelinjen och under de gröna och röda tunnelbanelinjerna.

Trots de små skillnaderna i trafikering mellan de två alternativen uppstår stora skillnader i resandet. Dessa skillnader kommer då främst från den ökade tillgängligheten som de nya stationerna i pendeltågstunneln ger.

Nedanstående tabell redovisar antalet pendeltåg och passagerare på dessa mellan Stockholm och Älvsjö¹⁹.

	1999	Jämförelse alt. 2015	Tredje spåret 2015	Citybanan 2015
Antal resor per timme mellan 7-9	8060	10310	10750	12025
Ökat antal resor i %, mot 1999	28%	33%	33%	48%
Antal tåg under maxtimmen	13	16	18	20
Antal tåg per timme mellan 7-9	11,5	14,1	16	17,7
Resande per tåg i genomsnitt 7-9	700	730	675	680

Ovanstående tabell visar tydligen den ökningen av resandet som pendeltågstunneln svarar för trots den marginella ökningen av utbudet i antalet tåg räknat. Alternativet tredje spåret ger i förhållande till jämförelse alternativet en i absoluta tal lika stor ökning av antalet tåg som pendeltågstunneln ger jämfört med tredje spåret. Alternativet tredje spåret ger däremot endast marginella öknings av resandet i förhållande till jämförelse alternativet. Detta är helt i överensstämmelse med alla teorier. Ökning från 16 till 18 tåg per timme ger en marginell minskning av den av resenären upplevde restiden. Med en faktor 2 för upplevd besvär av väntetid kontra restid och en genomsnittlig väntetid som är halva turintervalltiden innebär den ökade turtätheten i snitt en minskning av den upplevda restiden med 25 sekunder. Även pendeltågstunneln få denna vinst men utöver detta även de nya stationerna som innebär flera minuters kortare restid för ett flertal resenärer.

Den större ökningen av antalet resenärer och den stora vinsten som varje resenär gör ger att det samhällsekonomiska utfallet för pendeltågstunneln blir bättre än den för det tredje spåret, detta trots de högre investeringskostnaderna.

Alternativ

Utvecklingen av pendeltågsresandet har avstannat, förmodligen till största delen till följd av den försämrade kvalitén.

¹⁹ Citybanan i Stockholm, Trafikanalys Underlag till Förstudie Februari 2002

Detta trots att utbudet har utökats reellt de senaste 5 åren (se tidigare i detta PM). Kvalitén kommer att förbättras efter att Banverket i samarbete med övriga aktörer har genomfört ett program med åtgärder med syfte att minska en del av problemen som finns i dagens tågtrafik. Detta kan dock inte förhindra att pendeltågen redan idag är överbelastade. Med den prognostiserade regionala utvecklingen kommer detta att bli än värre. Detta leder på sikt till en avmattning av ökningen av pendeltågsresandet på grund av den dåliga komforten. I värsta fall leder överbelastningen till att resenärer inte kommer med tågen och bli ståendes på plattformen med ökade restider till följd.

Detta bör ge regionalekonomiska effekter. På grund av de dåliga restiderna kan man inte ta det attraktiva arbetet som ligger längre bort och som ger en högre lön. I stället får man ta det arbete som ligger närmare men ger sämre lön. Företag får inte längre tag i kompetent personal. På sikt ger detta att både företag och personer inte flyttar till regionen men etablera sig någon annanstans. Detta ger stockholms-mälardalsregionen sämre konkurrens i förhållande till övriga regioner i vår närhet.

För att delvis motverka detta med en ytspårslösning bör kraftiga alternativa åtgärder komma sättas in. Detta både för att förbättra komforten för resenärerna men även för att minska transporttiderna i regionen.

Ett sätt är att i ytterområdena koppla ihop de olika spårsystemen på ett effektivare sätt. Härmed behöver en del av resenärer inte längre in till centralstationen för att byta. Exempel på sådana åtgärder är förlängningar av den blåa tunnelbanelinjen i norra änden till Barkarby eller Jakobsberg och till Häggvik och förlängningen av grön linje från Hagsätra till Älvsjö. Även idéerna av en ny gren på grön linje från Odenplan via Karolinska till Solna station bör studeras.

Snarast möjligt bör tvärbanan förlängas från Alvik till Solna och vidare. Men även grenen upp mot Kista och Sollentuna/Häggvik bör studeras på avlastande effekter på pendeltågen. Även effekter av en tvärbana-syd mellan Huddinge och Skärholmen bör undersökas.

Busstrafik parallellt med pendeltågen är sällan en bra konkurrent. Busstrafik bör utgöra ett komplement till tågtrafiken, främst genom att kunna erbjuda direkta förbindelser där tåget inte gör det. Ett sätt kan vara att etablera ett antal högkvalitativa busslinjer på tvären till stora koncentrationer av arbetsplatser utanför innerstaden. I dagens linjenät finns ett antal av sådana linjer dock med varierande kvalitet. Det löner sig endast för de som har start och mål i direkt anslutning till busshållplatserna att resa med dessa. Dessa busslinjer ska inte behöva gå in till City, med problemen med trängsel men bussarna kan till stora delar vara kvar på de stora trafiklederna utanför innerstaden. Detta innebär med stor sannolikhet att det blir enklare att skapa åtgärder som prioriterar busstrafiken.

Även riktningen av busstrafiken kan ses över. Där busslinjer i dagens linjenät ansluter till en pendeltågstation kan det kanske vara fördelaktigt att rikta om vissa linjer till att gå till parallellgående tunnelbanelinje. Detta kan till exempel vara fallet för en del linjer utmed de innersta delarna av pendeltågen mot Märsta och Kungsängen. Här går blå tunnelbane linje parallellt med pendeltågen. Detta måste naturligtvis vägas mot belastningssituationen i tunnelbanan. Även tunnelbanenätet är i ett antal avsnitt kraftigt överbelastad.