

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum
2026-01-26

Informationsförvaltare
Annika Hjorth

Fastställt av
Jens Plambeck

Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Riktlinjer Arkitektur - utformning av byggnader och resenärsmiljöer

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum
2026-01-26

Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Revisionshistorik

Revision	Kapitel	Förändring	Sakgranskad av	Datum
14	12.3 12.6, 12.7 18	Riktlinjens titel ändrad Förtydligande i text att riktlinjen kravställer både resenärsmiljö och TFs icke-publika byggnader. Borttagning av krav som redan finns i Riktlinje Tillgänglighet. Uppdaterade krav gällande rulltrappor och hiss. Omstrukturering av kapitel för ökad tydlighet.	Johanna Cotfas Annika Hjorth	2023
15	18.13	Krav gällande reklam flyttade till RiReklam		
15		Anpassning till ny TFP 2035	Johanna Cotfas Annika Hjorth	2024
15		Anpassning enligt granskning SU/HU	Johanna Cotfas Annika Hjorth	2024
16		Anpassning enligt granskning miljö, skyltning och förvaltning konst.	Johanna Cotfas Annika Hjorth	2025

Innehållsförteckning

1	Inledning	8
1.1	Allmänt om trafikförvaltningens riktlinjer.....	8
1.2	Utgångspunkter för riktlinjen	8
1.2.1	Gällande lagstiftning	8
1.2.2	Riksövergripande mål för arkitektur och utformning.....	8
1.2.3	Regional utvecklingsplan för Stockholms län	9
1.2.4	Det regionala trafikförsörjningsprogrammet.....	9
1.2.5	Trafikförvaltningens strategier.....	11
1.2.6	Andra riktlinjer att ta hänsyn till.....	11
1.3	Utformning av Riktlinjer Arkitektur	11
1.3.1	Riktlinjen satt i ett sammanhang	11
1.3.2	Riktlinjedokumentet.....	12
1.3.3	Riktlinjedokumentet och framtagande av standardutformningar - typhandlingar	12
1.4	Riktlinjens mottagare och användningsområde	13
1.5	Kravformulering	13
1.5.1	Systemkrav, tjänstekrav och genomförandekrav	13
1.5.2	Kravmönster	13
2	Definitioner och begreppsförklaringar.....	14
3	Beslut om en ny fast resenärsmiljö	16
4	Beslut om en ny byggnad.....	16
5	Trafikslagsövergripande utformning	16
5.1	Prioritering mellan olika funktioner	17
5.2	Resenärsmiljön som arbetsplats	18
5.3	Entréer och entréförhållanden	18
5.4	Samordning med andra aktörer	19
6	Arkitektur och konst.....	19
6.1	Arkitektur	19

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum
2026-01-26Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

6.1.1	Resenärsmiljö	19
6.1.2	Icke publika byggnader	20
6.2	Konst.....	21
6.2.1	Syftet med konsten	22
6.2.2	Konstväxlingar.....	22
6.2.3	Konst vid ny- eller ombyggnad.....	22
6.2.4	Beräkningsgrund för investering av ny, fast konst enligt procentregeln	22
6.2.5	Materialval och förvaltningsaspekter på ny, fast konst.....	23
6.2.6	Upphovsrättslagen.....	25
6.2.7	Upphovsrättslagen och bildanvändning.....	25
7	Skyltning och vägvisning i kollektivtrafiken	26
8	Kulturhistoriskt värdefulla miljöer	27
9	Reklam.....	29
10	Lokaler för kommersiell och offentlig service	29
10.1	Placering och utformning av kommersiella ytor	30
10.2	Logistiska- och tekniska förutsättningar.....	31
11	Trygghet och säkerhet	31
11.1	Utformning för trygghet	32
11.2	Utformning för säkerhet.....	33
11.3	Trygghetskameror	33
11.4	Trygghetsrum	34
11.5	Tillsyn och information	34
12	Nivåskillnader.....	34
12.1	Kontrastmarkering för lyftanordningar	35
12.2	Utrymmeskrav	35
12.3	Trappor.....	35
12.4	Ramper	37
12.5	Barnvagnsramper	37
12.6	Rulltrappor och rullband.....	37

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum
2026-01-26Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

12.7	Hissar.....	39
13	Biljettköp och validering	40
13.1	Spärrlinje och spärrkiosk	40
14	Attraktivitet	41
14.1	Väderskydd	42
14.2	Sittplatser	43
14.3	Buller och vibrationer, akustik	43
14.4	Temperatur	43
14.5	Drag i inomhusmiljöer	43
14.6	Luftkvalitet i inomhusmiljöer.....	44
14.7	Resenärsflöden	44
14.8	Belysning	44
14.9	Toalett.....	45
15	Bytespunkten.....	46
15.1	Byte mellan trafikslag	46
15.2	Cykelangöring och cykelparkering	46
15.3	Bilangöring och infartsparkering	48
16	Förvaltning	49
16.1	Materialval.....	50
16.1.1	Klotter och skadegörelse.....	50
16.1.2	Material ur brandsynpunkt	51
16.1.3	Material ur miljösynpunkt.....	52
16.2	Rörliga bilder och projiceringar	52
16.3	Skötsel.....	52
17	Olägenheter i samband med underhålls- och byggnadsarbeten.....	53
17.1	Samordning	53
17.2	Avskärmningar	54
17.3	Buller	54
18	Trafikslagsspecifika frågeställningar.....	54

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum
2026-01-26Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

18.1	Tunnelbana.....	54
18.2	Pendeltåg	54
18.3	Spårväg / Lokalbana.....	55
18.4	Stationstyper.....	55
18.5	Entréer.....	56
18.6	Bemanning.....	56
18.7	Biljetthantering.....	56
18.8	Utformning för säkerhet.....	57
18.9	Trygghetskameror	57
18.10	Standard för utomhusplattformer.....	57
18.11	Tunnelbanestationen som bytespunkt	58
18.12	Buss.....	58
18.12.1	Busshållplats.....	58
18.12.2	Bussterminal.....	58
18.13	Sjötrafik	58
18.13.1	Övergripande mål för kollektivtrafik på vatten.....	58
18.13.2	Replipunkt	59
18.13.3	Nyttjande av kajer och bryggor	60
18.13.4	Väder & vind	60
18.13.5	Is	60
18.13.6	Resenärsmiljöer i sjötrafiken.....	61
18.13.7	Tillgänglighet hållplatser i sjötrafiken.....	61
18.13.8	Resenärsmiljö vid sjötrafikens hållplatser.	61
18.13.9	Väderskydd.....	61
18.13.10	Belysning	62
18.13.11	Resenärers på- och avstigning.....	62
18.13.12	Trafikinformation.....	62
18.13.13	Övrig utrustning	63
18.13.14	Bryggans närområde	63

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

18.13.15	Bryggnormen	64
18.13.16	Förändringsarbeten och nybyggnation	64

1 Inledning

1.1 Allmänt om trafikförvaltningens riktlinjer

Riktlinjerna utgör grunden för trafikförvaltningens kravställande verksamhet. Riktlinjerna baseras på lagar och förordningar eller bedömd kravnivå för att nå trafikförvaltningens kort- och långsiktiga mål.

Om avsteg behöver göras från krav i denna riktlinje ska dessa hanteras i enlighet med fastställd avstegsrutin. Avsteg kan vara motiverade av olika skäl vid ombyggnad av befintliga resenärsmiljöer, exempelvis kan tekniska förutsättningar i en äldre anläggning begränsa möjligheterna att uppfylla nutidens kravställning. Vid nybyggnation ska avsteg endast beviljas i väl motiverade undantagsfall.

1.2 Utgångspunkter för riktlinjen

Resenärsmiljöer finns i samtliga trafikslag, spridda över hela kollektivtrafiksystemet och över hela länet. Resenärsmiljöerna är olika och finns i olika sammanhang: från det enskilda stoppstället för en busslinje på landsbygden, bryggor utmed pendelbåtslinjer och bryggor på skärgårdsöar till centralt belägna bytespunkter med flera trafikslag involverade som Stockholm City eller Sundbyberg C. Denna riktlinje utgör underlagsmaterial för kravställningen för samtliga byggnader och fasta resenärsmiljöer oavsett storlek eller belägenhet i länet. Vid uppstart av ett nytt projekt ska en målnedbrytning av trafikförvaltningens övergripande mål göras och anpassas för den specifika platsen och de tänkta åtgärderna.

1.2.1 Gällande lagstiftning

Som grund ligger gällande lagstiftning, såväl svensk lagstiftning som EU-lagstiftning. Denna ska utgöra basen för all utformning av byggnader och resenärsmiljöer.

1.2.2 Riksövergripande mål för arkitektur och utformning

Riksdagen har beslutat om nationella mål för arkitektur, formgivning och design. Dessa ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön. Detta uppnås genom att (hämtat från Politik för gestaltad livsmiljö):

- hållbarhet och kvalitet inte underställs kortsiktiga ekonomiska överväganden
- kunskap om arkitektur, form och design utvecklas och sprids
- det offentliga agerar förebildligt
- estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden tas till vara och utvecklas
- miljöer gestaltas för att vara tillgängliga för alla
- samarbete och samverkan utvecklas, inom landet och internationellt.

Kollektivtrafiken, med dess bytespunkter, hållplatser och stationer, både över och under mark, utgör en naturlig del av regionens gestaltade livsmiljö.

I trafikförvaltningens övergripande mål ingår att skapa attraktiva resor. En av de viktigaste faktorerna för att uppnå detta är att skapa attraktiva resenärsmiljöer. Alla trafikförvaltningens byggnader är placerade i ett sammanhang och ska vara omsorgsfullt utformade för en attraktiv stad och region. Trafikförvaltningen ska i egenskap av offentlig aktör agera som en förebild enligt ovan, oavsett trafikslag.

1.2.3 *Regional utvecklingsplan för Stockholms län*

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS) är en strategisk plan med ett långsiktigt perspektiv som syftar till att hantera Stockholmsregionens långsiktiga utmaningar och stärka regionens potential. RUFS är antagen och vann laga kraft oktober 2018. Planen uttrycker Stockholmsregionens samlade vilja och ska bland annat utgöra utgångspunkt för det regionala tillväxtarbetet och för infrastrukturplanering.

I arbetet med byggnader och fasta resenärsmiljöer i kollektivtrafiksystemet ska RUFS utgöra en grundsten. För varje investeringsåtgärd ska en avstämning av planeringsintentionerna i RUFS göras. För projektet aktuella parametrar sammanställs och utgör grund för utformningen av byggnader och resenärsmiljö. Syftet med detta är att såväl ombyggnad av en befintlig som uppförandet av en ny byggnad och resenärsmiljö ska bidra till uppfyllandet av intentionerna i RUFS.

1.2.4 *Det regionala trafikförsörjningsprogrammet*

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län 2035 (TFP) är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. I TFP fastställs långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken. Målen pekar ut den strategiska inriktningen för regionens och andra aktörers arbete inom området, och styr mot den gemensamma visionen enligt den regionala utvecklingsplanen (RUFS), det vill säga att Stockholmsregionen ska vara *Europas mest attraktiva storstadsregion*.

Målen i TFP är brett förankrade genom samråd och remiss med berörda aktörer inom och utanför länet. Resenärsmiljöerna utgör en del i kollektivtrafiksystemet, och är därmed en förutsättning för en väl fungerande kollektivtrafik. Åtgärder som rör trafikförvaltningens byggnader och resenärsmiljöer planeras ofta tillsammans med de aktörer som medverkat i framtagande av TFP.

TFP sammanfattas i tre teman:

- Hållbar mobilitet-med kollektivtrafik som en central pusselbit.
- Tillgänglig region-med kollektivtrafik som möjliggör en fungerande vardag och fritid.

- Ansvarsfullt kollektivtrafiksystem-med fokus på robusthet och resiliens och som tar hänsyn till klimat, människa och miljö.

Programmet sätter en långsiktig strategisk inriktning för hur region Stockholm, tillsammans med kommuner och andra aktörer, ska utveckla den regionala kollektivtrafiken som en del av den hållbara mobiliteten i länet.



Figur 1. TFP:s tre teman och nio mål.

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

Resenärsmiljöerna utgör en viktig del av den kollektiva resan, då kollektivtrafikbytet innebär en belastning för resenären. Därför ska resenärsmiljöerna utformas för att erbjuda effektiva, attraktiva och trygga byten så att de bidrar till att TFP:s mål uppfylls. Denna riktlinje är uppbyggt utifrån ska-krav för att skapa funktionella, robusta, attraktiva, säkra, trygga, överskådliga och lättframkomliga resenärsmiljöer för alla typer av resenärer.

1.2.5 Trafikförvaltningens strategier

Trafikförvaltningens mål förtydligas i strategier för verksamheten. Strategierna anger övergripande principer som ska tillämpas när trafikförvaltningen vidmakthåller och utvecklar byggnader och resenärsmiljöer och den för ändamålet aktuella infrastrukturen. I trafikstrategin fastställs att trafikförvaltningen ska utforma attraktiva kundmiljöer så att resenärerna uppfattar dessa som tydliga, tillgängliga och trygga.

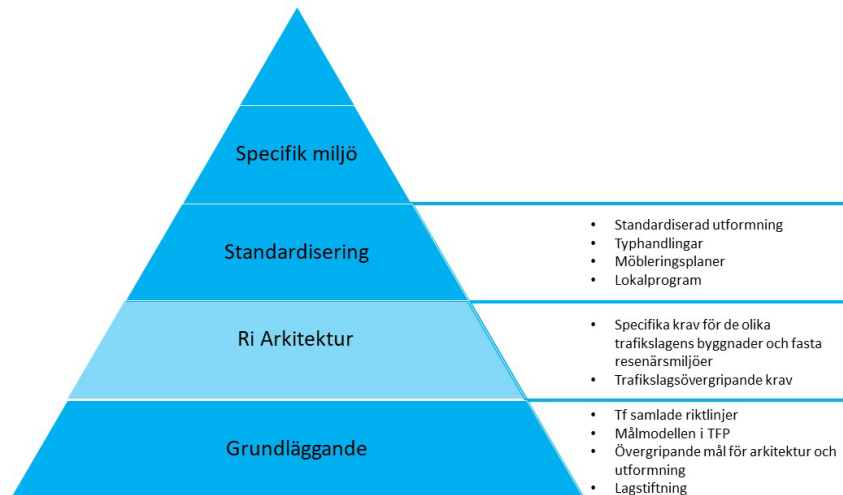
1.2.6 Andra riktlinjer att ta hänsyn till

För att utforma en resenärsmiljö krävs kunskap om flera av trafikförvaltningens riktlinjer, som alla på olika sätt har bäring på den fasta resenärsmiljön. För att minska risken för motsägande kravställning strävar trafikförvaltningen efter att formulerade krav bara ska finnas på ett ställe. Detta dokument har försetts med hänvisningar till andra riktlinjer, i vilka det finns kravställning som ska beaktas vid ombyggnad och nybyggnad av fasta resenärsmiljöer. Övriga riktlinjer finns på TF:s intranät och i Polaron.

1.3 Utformning av Riktlinjer Arkitektur

1.3.1 Riktlinjen satt i ett sammanhang

I kapitel 1.2 beskrivs grundläggande dokument som alla byggnads- och resenärsmiljöätgärder ska ta hänsyn till. Dessa utgör grunden för pyramiden i figuren nedan – basen som riktlinjen står på.



Figur 2. Dokumenthierarki – riktlinjen i ett sammanhang (Övergripande mål för arkitektur och utformning syftar till Riksdagens Politik för gestaltad livsmiljö.)

1.3.2 Riktlinjedokumentet

I riktlinjedokumentet beskrivs hur byggnader och resenärsmiljöer ska utformas inom det kollektivtrafikområde där regionen är huvudman för kollektivtrafiken. Här finns såväl trafikslagsövergripande kravställning som ska tillämpas på alla fasta resenärsmiljöer i kollektivtrafiken, som sådana krav som är trafikslagsspecifika och ska gälla för de enskilda trafikslagen pendeltåg, tunnelbana, lokalbana, spårväg, buss respektive sjötrafik. Här finns också krav som ska tillämpas på depåer, teknikbyggnader och övriga byggnader.

Dokumentet är uppdelat i kapitel för att underlätta för användningen och är tänkt att kunna fungera som ett uppslagsverk.

Då riktlinjen är trafikslagsövergripande har kravställningar som kan förekomma i samtliga trafikslag samlats i övergripande kapitel, medan sådan kravställning som rör enskilda trafikslag finns samlade per trafikslag.

1.3.3 Riktlinjedokumentet och framtagande av standardutformningar - typhandlingar

Trafikförvaltningen ska sträva efter standardiserad utformning av resenärsmiljön i de olika trafikslagen. Lokalprogram, typhandlingar och liknande dokument ska tas fram successivt i pågående projekt och så långt det är möjligt fastställas som standardiserade typutformningar.

Varje projekt ska undersöka om det finns fastställda typhandlingar för olika typer av funktioner som kan användas istället för att låta ta fram specifika utformningar för den enskilda åtgärden. Typhandlingar begärs ut genom Trafikförvaltningens Tekniska Dokumentation (Athena spårtrafik) och Rutin typhandlingar fastighet (TN-S-2662805) ska följas.

1.4 Riktlinjens mottagare och användningsområde

Riktlinjen ska utgöra grundläggande förutsättning vid utformning av byggnader och fasta resenärsmiljöer i kollektivtrafiksystemet, oberoende av trafikslag, och gäller såväl vid ombyggnad och mindre förvaltningsåtgärder som vid nyproduktion. Detta gäller såväl trafikförvaltningens internt drivna projekt, som i samverkan med externa parter som exempelvis Trafikverket, kommuner, och externa fastighetsägare som på olika sätt arbetar med utformning av byggnader i kollektivtrafiksystemet.

Riktlinjen ska:

- tydliggöra för samtliga aktörer, såväl interna som externa, hur en fast resenärsmiljö i kollektivtrafiksystemet utformas
- tydliggöra för samtliga aktörer, såväl interna som externa, hur en byggnad i kollektivtrafiksystemet utformas
- utgöra ett verktyg för trafikförvaltningens medarbetare och anlita extern kompetens för utformning av byggnader och fasta resenärsmiljöer

1.5 Kravformulering

1.5.1 Systemkrav, tjänstekrav och genomförandekrav

Systemkrav krävställer att ett system eller delsystem ska utföra någonting eller inneha en egenskap.

Tjänstekrav krävställer att en uttalad roll eller organisation ska utföra någonting inom ramen för ett tjänsteåtagande, vanligtvis till följd av en tjänsteupphandling.

Genomförandekrav krävställer vad någon behöver göra för att ett system eller tjänsteåtagande ska bli verklighet. Oftast uttrycker det att en uttalad roll eller organisation ska utföra någonting inom ramen för ett projekt, i planeringsskede, upphandlingsskede, projekteringsskede, utvecklingsskede eller byggskede.

1.5.2 Kravmönster

Huvuddelen av kraven i detta dokument är formulerade utifrån en uppsättning *kravmönster*. Syftet med att använda kravmönster är att åstadkomma ökad kravkvalitet utifrån aspekterna tydlighet och minskad risk för missförstånd, genom att:

- Formulera kraven som aktiva satser.
- Tydliggöra *system-i-fokus* alternativ *ansvarig part* för kravet.

- Använda reserverade nyckelord för att markera krav som gäller under vissa villkor:
 - Händelsedrivna krav (*När*)
 - Tillståndsdrevna krav (*Vid*)
 - Krav förutsatt viss funktion eller lösning (*Om*)
 - Krav som drivs av önskade händelser eller tillstånd (*Ifall*)

Det upplägg som används för kravmönster är en anpassning av EARS – *The Easy Approach for Requirements Syntax* [Mavin, A., Wilkinson, P., Harwood, A.R.G. and Novak, M.: *Approach to Requirements Syntax (EARS)*, 17th IEEE International Requirements Engineering Conference, Atlanta, GA, USA, 2009].

2 Definitioner och begreppsförklaringar

Dessa riktlinjer utgår från följande indelning av olika anläggningstyper:

Definition -**Resenärsmiljö**

En fast resenärsmiljö är en publik anläggning i kollektivtrafiksystemet. Resenärsmiljöer finns i samtliga trafikslag. Denna riktlinje gäller fasta resenärsmiljöer, och inkluderar inte fordon. En fast resenärsmiljö består oftast av ett antal olika delar med olika funktioner, som kan vara lokaliserade både inomhus och utomhus. Resenärsmiljön ska, genom att vara väl utformad och förvaltd, underlätta för resenären att kliva på och av ett kollektivtrafikfordon, samt att byta mellan olika trafikslag. Resenärsmiljön är en plats för förflyttning och väntan, och ska utformas därefter. Den utgör ofta en mötesplats mellan människor och en central målpunkt i sin närmiljö. Resenärsmiljön utgör också en arbetsplats för de människor som ska se till att den fungerar, vilket ställer särskilda krav på utformningen. Resenärsmiljöns placering påverkar ansvarsfördelningen mellan olika aktörer. Det är därför viktigt att ha kontroll på gränssnitt, till exempel gentemot kommunen som ofta är förvaltare av de allmänna platser som resenärsmiljön kan vara placerad i. Åtgärder måste ofta planeras och genomföras i samverkan för att resenärsmiljön ska kunna ses som en helhet.

Definition -**Byggnader**

I kollektivtrafiksystemet finns byggnader som är icke-publika exempelvis, depåer, teknikbyggnader, kontor mm. Dessa byggnader utgör i vissa fall arbetsplats för många människor och är lokaliserade på olika platser i regionen. Byggnaderna finns dels i tätbebyggd miljö eller i en mer lantlig miljö. De ska förhålla sig till sin omgivning och därför har trafikförvaltningen ansvar att på ett respektfullt sätt gestalta och förvalta byggnadernas arkitektur.

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum
2026-01-26Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)**Definition -Stoppställe**

Ett stoppställe utgör kollektivtrafikens minsta resenärsmiljö där fordon (buss, fartyg, spårvagn eller lokaltåg) kan stanna för angöring (på- och avstigning). Stoppstället inkluderar en eller flera angöringsplatser i följd. Flera stoppställen kan ingå i en hållplats, station, trafikbrygga, terminal eller en kombination av dessa

Definition -Hållplats

En hållplats består av en eller flera stoppställen med samma namn. En hållplats för buss ligger oftast utmed en väg och är väghållarens ansvar. Ett flertal av pendeltågsstationerna är formellt hållplatser i Trafikverkets regelverk.

Definition -Bytespunkt

En bytespunkt är en plats där byten sker inom eller mellan trafikslag i kollektivtrafiksystemet.

Definition -Station

Stationen är en angöringsplats för spårburen trafik med plattformar eller perronger för på- och avstigning. Här finns utrustning för försäljning och kontroll av färdbevis och väderskyddande utrymmen för väntande resenärer. Vanligtvis finns trafikpersonal som arbetar här i specialbyggda lokaler. Stationer finns för tunnelbana, pendeltåg och lokalbanor/spårväg. Ett flertal av pendeltågsstationerna är formellt hållplatser i Trafikverkets regelverk.

Definition -Terminal

Ett område med flera samlade hållplatslägen för buss och/eller båt med trafikerings- och resenärsfunktioner. En terminal utgör möjlighet till byten mellan olika linjer och är ofta en bytespunkt till anslutande kollektivtrafik. Not: För specifik definition bussterminal se Riktlinjer Utformning av terminaler.

Definition -Målpunkt

Städer och samhällen består förutom av bostäder och verksamheter även av en mängd andra funktioner som skapar behov av resor. En målpunkt kan exempelvis bestå av större arbetsplatser, handelscentra eller sjukhus, universitet/högskola, idrottsplatser, evenemangsarenor, servicecentra. Målpunkter är strategiska platser för kollektivtrafikförsörjningen. Vid utformning av en fast resenärsmiljö ska närliggande målpunkter beaktas och analyseras utifrån resenärsbehov.

Definition -Kaj

En kaj är en anlagd fast konstruktion i strandlinjen, där fartyg kan anlöpa eller förtöja för lastning och lossning av passagerare och gods.

Definition -Brygga

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

En brygga är en utbyggd konstruktion från en strandlinje eller kaj där fartyg kan anlöpa eller förtöja för lastning och lossning av passagerare och gods. Kan vara fast brygga eller flytbrygga. Se även Riktlinjer för trafikbryggor.

Definition -Replipunkt

Strategisk bytespunkt mellan kollektivtrafik på land och på vatten. Replipunkter utgör bytespunkter för resor mellan kärnöar, kommuncentrum och den centrala regionkärnan samt regionalt viktiga länkar för person och godstransporter till och från kärnöarna. Replipunkterna är utpekade i RUFS.

Definition -Kärnö

Av RUFS (Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen) identifierad ö med långsiktig utvecklingspotential och tillräckligt befolkningsunderlag för exempelvis skola och livsmedelsbutik.

3 Beslut om en ny fast resenärsmiljö

En fast resenärsmiljös placering i kollektivtrafiksystemet är en systemfråga och en samhällsplaneringsfråga. Denna riktlinje gäller utformning av fasta resenärsmiljöer, inte var i systemet de ska finnas. För att utreda en fråga om lägen för nya fasta resenärsmiljöer hänvisas till Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län. Ett sådant beslut ska föregås av studier och utredningar som följer metodiken i trafikförvaltningens *Handbok för åtgärdsval*.

4 Beslut om en ny byggnad

En byggnads placering i kollektivtrafiksystemet är en systemfråga. Denna riktlinje gäller utformning av byggnader, inte var i systemet de ska finnas. För att utreda en fråga om lägen för ex. en ny depå hänvisas till Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län. Ett sådant beslut ska föregås av studier och utredningar som följer metodiken i trafikförvaltningens *Handbok för åtgärdsvalsprocessen*.

5 Trafikslagsövergripande utformning

Vissa specifika krav beskrivs i de olika avsnitten i dessa riktlinjer och därutöver kan kvaliteten ökas i den utsträckning det är samhällsekonomiskt rimligt, med hänsyn till det antal personer som använder eller förväntas använda en anläggning. I den här riktlinjen finns begrepp som kan uppfattas som oprecisa - det beror på att den ska täcka många olika miljöer med mycket olika förutsättningar. Därför ska varje enskild åtgärd inledas med en utredning av vilka projektspecifika krav som är relevanta för just den här åtgärden. Det som bör eftersträvas är en kvalitet som upplevs som god och motiverad.

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Resenärernas behov ska alltid vara styrande för planeringen, utformningen och utvecklingen av resenärsmiljöerna.

GK-3123, Systemkrav -Utformning- entréer

Resenärsmiljö ska vara utformad med tydliga och välkomnande entréer.

GK-3124, Systemkrav -Utformning- standard

Resenärsmiljö ska ha en standard som tillgodoser resenärsmiljöns grundläggande funktioner.

Not: I en god standard ingår att brister och fel åtgärdas inom rimlig tid och att det ska finnas så mycket reservkapacitet att anläggningarna fortfarande kan användas i samband med tillfälliga driftstörningar.

GK-3125, Systemkrav -Utformning- trängsel och väntetider

Resenärsmiljö ska vara utformad för att förhindra trängsel och omotiverade väntetider.

GK-3126, Systemkrav -Utformning - passage

Passage ska vara dimensionerad så att en resenär normalt inte ska behöva stanna upp.

Not: Passage innefattar gångstråk, trappa, rulltrappa, entré och spärrlinje. Under korta perioder med kraftig belastning kan viss fördröjning accepteras.

5.1 Prioritering mellan olika funktioner

Det fysiska utrymmet för en resenärsmiljö är ofta begränsat både vid ombyggnation och vid nybyggnation.

GK-3129, Genomförandekrav -Resenärsmiljö - prioritetsordning

Vid nybyggnad eller ombyggnad av fasta resenärsmiljöer samt vid utplacering av nya funktioner eller föremål i befintlig miljö ska projekt tillämpa följande prioriteringsordning:

1. Resenärernas säkerhet – utrymning och brandsäkerhet
2. Tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning
3. Trygghet
4. Överblickbarhet och orienterbarhet.
5. En omsorgsfullt gestaltad miljö med konstnärlig gestaltning.
6. Trafikinformation (fasta i första hand och därefter dynamiska)
7. Grundläggande funktioner för trafikdriften
8. Arbetsmiljön för personalen

Anpassat till berört trafikslag och typ av resenärsmiljö ska sedan följande funktioner planeras in:

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum
2026-01-26Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

9. Resenärsservice och funktioner för resenärernas komfort: exempel väderskyddade väntytter, sittbänkar, papperskorgar och toaletter för allmänheten.
10. Reklam
11. Kommersiell service till resenär

I en väl genomtänkt miljö och utplacering av funktioner kan samtliga ovanstående funktioner fungera väl.

5.2 Resenärsmiljön som arbetsplats

Kollektivtrafiken fungerar med hjälp av alla de människor som arbetar i och med den. Resenärsmiljöer behöver anpassas till de behov och krav som finns avseende miljöerna som arbetsplats.

GK-3133, Genomförandekrav -Arbetsplats - personalkategorier

Vid nybyggnad och ombyggnad av en fast resenärsmiljö ska projekt genomföra en analys av vilka personalkategorier som kommer att arbeta i och med miljön.

GK-3134, Systemkrav -Arbetsplats - arbetsmiljö

Resenärsmiljö ska vara utformad för att erbjuda en god arbetsmiljö för samtliga berörda yrkeskategorier.

GK-3135, Systemkrav -Arbetsplats - spärrkiosker

Personalutrymme för spärrlinje ska vara utförd enligt typhandling för spärrkiosker.

GK-3136, Systemkrav -Arbetsplats - Kontanthantering

Om personal hanterar kontanter i personalutrymme ska personalutrymmet vara utrustat med ett slutet kontanthanteringssystem.

Not: Av säkerhets- och arbetsmiljöskäl måste personal som hanterar kontanter ha tillgång till lokaler som ger ett fullgott skydd mot stölder och rånförsök.

I stället för att ge service i stationsbyggnader som bemannas med personal kan biljetthantering och andra tjänster skötas av viseringspersonal ombord. Detta är aktuellt på lokalbanor och spårvägar, pendeltågssträckor samt på fartyg.

5.3 Entréer och entréförhållanden

GK-3139, Systemkrav -Entréer - resenärsmiljö

Resenärsmiljö ska vara försedd med entréer som är tydligt annonserade i den omgivande miljön.

Not: Entréer kräver god samordning med den kommunala planeringen. Tydlighet uppnås genom enhetlig skyltning som skapar igenkänning.

GK-3140, Systemkrav -Entréer - transparenta

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

Entré till resenärsmiljö ska vara uppglasad och transparent för att främja överblickbarhet och den visuella kopplingen mellan ute och inne samt för att kvällstid exponera insidan mot omgivningen.

GK-3141, Systemkrav -Entréer - bemannade

Om en entré har spärrlinje ska entrén vara utrustad med spärrkiosk.

GK-3142, Systemkrav -Tillkommande entré

Tillkommande entré ska vara utformad med en standard som är lika hög som i huvudentréer för att säkerställa säkerhet, trygghet, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar och för att förhindra resande utan giltig biljett.

Från kommuner, företag eller från allmänheten får trafikförvaltningen ofta önskemål om ytterligare entréer. Beslut om ytterligare entréer är i första hand en fråga om samhällsekonomisk lönsamhet.

Utöver samhällsekonomisk lönsamhet kan brandskydd, närhet till viktiga samhällsfunktioner eller en svåråtkomlig huvudentré motivera en extra entré.

I 'Riktlinje Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län (SL-S-419761) kap. 4.4.5', finns riktvärden för anläggande av ytterligare stationsentré (sekundärentré).

5.4 Samordning med andra aktörer

I vissa resenärsmiljöer kan det förekomma persontrafik som någon annan huvudman än trafikförvaltningen ansvarar för, t ex kommersiella aktörer. I egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet har trafikförvaltningen ett ansvar att säkra konkurrensneutralt tillträde vilket kan leda till särskilda krav på samordning av informationssystem, biljettköp, validering och tillgänglighet.

Området i direkt anslutning till resenärsmiljöerna är ofta viktigt för dess funktion. Det handlar bl.a. om anslutningsvägar, bilangöringar och infartsparkeringar för bil och cykel som trafikförvaltningen normalt inte har huvudansvaret för.

GK-3149, Genomförandekrav -Samordning fastighetsägare

Projekt ska samordna insatser rörande resenärsmiljöer med berörd kommun eller andra fastighetsägare i syfte att uppnå en god samordnad lösning.

6 Arkitektur och konst**6.1 Arkitektur****6.1.1 Resenärsmiljö**

I den spårbundna trafiken har många resenärsmiljöer skapats av framstående arkitekter som bidragit till gestaltning av byggnader, rum och möbler i nära samverkan med

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

experter inom byggnads- och installationsteknik. Dessa byggnader och rum är sedan lång tid tillbaka en helhetskomposition där arkitekturen ofta är sammanflätad med konst, så kallade helhetsgestaltade stationer. Resenärsmiljöerna ska bidra till hållbar utveckling genom att kollektivtrafiken blir ett attraktivt första val för resande. I detta spelar en omsorgsfull gestaltning en viktig roll. Dessa väl gestaltade och väl förvaltade resenärsmiljöer utgör en viktig del av SL:s och Waxholmsbolagets varumärke.

Miljöerna slits hårt och ska vara robusta och förvaltningsbara. Detta ställer höga krav på arkitektur och konst där materialval och tekniker kommer i fokus.

För resenärerna ska det tydligt framgå när de befinner sig i en kollektivtrafikmiljö. Det åstadkoms genom en enhetlig skyltning men även genom att utformningen av vissa möbler och detaljer är gemensamma för alla, en kategori eller en grupp av anläggningar. Traditionellt har fasta resenärsmiljöer en mycket varierad arkitektur även om de befinner sig i samma område, men de har ändå gemensamma komponenter såsom dörrar, spärrkiosker, armaturer och informationssystem. Det finns ett stort värde i att kunna känna igen sin egen station och då fungerar bland annat konstnärlig gestaltning till att ge varje station sin egen prägel.

6.1.2 *Icke publika byggnader*

Trafikförvaltningen äger och förvaltar ett stort antal icke publika byggnader, så som depåer, teknikhus och kontor. Dessa byggnader är både stora och små, befinner sig i stadsmiljö och i lantlig miljö. De är en del av den bebyggda miljö som vi ser varje dag. Därför ska de gestaltas med omsorg för sin omgivning och med respekt för den kontext de befinner sig i. Liksom resenärsmiljöerna slits de hårt och ska vara robusta och förvaltningsbara. Höga krav ställs på arkitektur och konst där materialval och tekniker kommer i fokus.

Det ska vara tydligt att dessa byggnader tillhör kollektivtrafiken, undantaget teknikhus, vilket kan åstadkommas genom utformning och detaljering. Konstnärlig gestaltning ska utföras och företrädesvis byggnadsintegrerad konst som är väl synlig både för omgivningen och de som arbetar i byggnaden.

GK-3155, Systemkrav -Funktionalitet, användbarhet och gestaltad kvalitet

Vid om- och nybyggnad av resenärsmiljö i hela kollektivtrafiksystemet och för samtliga trafikslag ska åtgärden resultera i resenärsmiljö av god funktionalitet och användbarhet liksom bibehållen god gestaltad kvalitet.

GK-3156, Systemkrav -Arkitektur - formspråk

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

Resenärsmiljö ska vara utformad med ett för kollektivtrafiken igenkännande formspråk och kännas igen som trafikförvaltningens resenärsmiljö.

GK-3157, Systemkrav -Arkitektur - entrédörrar

Resenärsmiljö ska ha enhetligt utformade entrédörrar.

GK-3158, Systemkrav -Arkitektur - inredning

Resenärsmiljö ska ha enhetligt utformade inredning.

GK-3159, Genomförandekrav -Arkitektur - gestaltungsprogram

Vid nybyggnad eller ombyggnad av stationer, terminaler, depåer, teknikbyggnader och större hållplatser ska projekt ta fram gestaltungsprogram i det tidiga skedet.

GK-3160, Genomförandekrav -Arkitektur - funktionsförteckning

Vid nybyggnad eller ombyggnad av stationer, terminaler, depåer och större hållplatser ska projekt ta fram en funktionsförteckning i det tidiga skedet.

GK-3161, Genomförandekrav -Arkitektoniska och konstnärliga värden

Vid drift och underhåll, ny- eller ombyggnad ska projekt ta hänsyn till arkitektoniska och konstnärliga värden för såväl TFs byggnader som dess omgivning.

Not: Vid behov av stöd kontakta resenärsmiljöstrateg på SU eller konstförvaltare på TE. För kulturhistoriskt värdefulla miljöer, se kapitel 8.

GK-3162, Genomförandekrav -Arkitektur - arkitekt

Vid ny- eller ombyggnad ska projekt tillse att bedömning rörande arkitektoniska och konstnärliga värden utförs av arkitekt anställd på trafikförvaltningen.

6.2 Konst

Trafikförvaltningen har en lång tradition av att integrera konst i sina miljöer – en tradition som började med tunnelbanan och i dag omfattar samtliga trafikslag. Arbetet med konstnärliga gestaltningar inleddes redan 1955, då Stockholms stadsfullmäktige enhälligt beslutade att tunnelbanan skulle förses med konst. Resultatet är att nästan alla tunnelbanestationer, och många stationer inom andra trafikslag samt flera depåer och teknikbyggnader, i dag rymmer konstnärliga inslag

Redan från början valdes konstnärer genom tävlingar och den första stationen som fick konst var T-Centralen 1957. Inför dessa tidiga projekt betonades betydelsen av samarbeten mellan konstnärer, arkitekter och tekniker. Detta syns tydligt i nästa större satsning, Östermalmstorg, där hela stationen formgavs av konstnären Siri Derkert. Här valde man också att hålla plattformsmiljön fri från reklam. Tidigt fanns alltså en medveten strävan efter helhetsgestaltade miljöer där arkitektur och konst samspelar – ett arbetssätt som senare utvecklades och blev särskilt framträdande på stationerna

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

längs den blå tunnelbanelinjen. Dessa så kallade "grottstationer" har även väckt stor internationell uppmärksamhet.

6.2.1 *Syftet med konsten*

I grunden finns en demokratisk rättighet: att konst är en viktig del av det offentliga rummet och att den ska vara tillgänglig för alla.

Kollektivtrafikens publika miljöer ställer höga krav på både trygghet och säkerhet. De utsätts för hårt slitage och riskerar klotter och skadegörelse. Därför krävs omsorgsfull utformning och goda förutsättningar för långsiktig förvaltning av konst och arkitektur. En genomtänkt och estetiskt kvalitativ miljö bidrar till att resenärerna uppskattar och värnar sina stationer – något som i förlängningen kan minska både klotter och skadegörelse.

De flesta resenärer drar nytta av den konstnärliga och arkitektoniska gestaltningen. Det visuella uttrycket gör det lättare att orientera sig och skilja resenärsmiljöernas olika delar åt utan att behöva läsa skyltar. De konstnärliga inslagen gör dessutom resan till mer än bara en förflyttning; de ger varje station ett eget uttryck och en egen identitet.

Att konsten uppmärksammas och uppskattas bidrar både till en positiv resenärupplevelse och till ett stärkt varumärke för SL. Stockholms tunnelbana är internationellt känd som "världens längsta konstupställning" – ett bevis på den betydelse som gestaltningen av våra resenärsmiljöer har fått över tid.

6.2.2 *Konstväxlingar*

Förutom byggnadsintegrerad konst, så kallad fast konst, satsar SL:s konstverksamhet på tillfälliga utställningar under det samlande projektnamnet Konstväxlingar. På sju tunnelbanestationer visas konst på fasta platser som kontinuerligt byts: svartvita bilder på Slussen och Fridhemsplans spårväggar, färgbilder på Gärdet och Zinkensdamms spårväggar, fotografi på Mariatorgets spårväggar, konstfilm i Skanstulls biljetthall och i montern på Odenplans plattform visas utställningar av avgångselever från Sveriges konst- och designhögskolor. Utställningarna för varje konstväxling byts mellan 1-4 ggr per år, vilket innebär att ca 13 utställningar produceras per år.

6.2.3 *Konst vid ny- eller ombyggnad*

GK-3172, Genomförandekrav -Ny konst - rutin

Vid nybyggnad eller större ombyggnad ska projekt följa aktuell och gällande Rutin ny konst(TN-S-2379307).

6.2.4 *Beräkningsgrund för investering av ny, fast konst enligt procentregeln*

Beslutet att kontinuerligt arbeta med konst understöds i verksamhetsplan med texten kring attraktiva kundmiljöer, men finns även med i regionens övergripande styrning där

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

det sedan 1971 finns ett formellt beslut att Stockholms läns landsting (som nu heter Region Stockholm) ska avsätta medel enligt procentregeln för konstnärlig gestaltning. Utöver detta tillkommer byggherreomkostnaden, som ska bäras av projektet utöver konstanslaget.

GK-3175, Genomförandekrav - Beräkningsgrund - resenärsmiljö

Vid nybyggnad eller större ombyggnad ska projekt avsätta 2% av produktionskostnaden för resenärsmiljöer till konstnärlig gestaltning.

Not: Med begreppet produktionskostnad avses projektets fastställda investeringsbudget. Exempel på resenärsmiljö kan vara en tunnelbanestation eller en bussterminal.

Undantag: För speciellt omfattande byggnadsobjekt (åtgärder över 100 miljoner kronor) tillämpas en mer fri beräkningsgrund där ovan angivna procenttal ej förutsätts att uppnås.

GK-3176, Genomförandekrav - Beräkningsgrund - icke publik miljö

Vid nybyggnad eller större ombyggnad ska projekt avsätta 1% av produktionskostnaden till konstnärlig gestaltning av utrymmen som inte är publika men där människor vistas regelbundet.

Not: Med begreppet produktionskostnad avses projektets fastställda investeringsbudget. Exempel på utrymmen kan vara en depå eller en administrativ lokal.

Undantag: För speciellt omfattande byggnadsobjekt (åtgärder över 100 miljoner kronor) tillämpas en mer fri beräkningsgrund där ovan angivna procenttal ej förutsätts att uppnås.

6.2.5 Materialval och förvaltningsaspekter på ny, fast konst

Vid val av ny konst ska samma regler och krav som för övrig förvaltning beaktas.

Trafikförvaltningens resenärsmiljöer ställer krav på utförande; konsten ska vara tålig och förvaltningsbar. Se även Materialval ny konst i SL:s resenärsmiljöer (TN 2024-0113) och i kap. Förvaltning.

GK-3179, Genomförandekrav - Ny konst - förvaltningsbarhet

Vid val av konst ska projekt ta hänsyn till förvaltningsbarhet utifrån placering och materialmässiga förutsättningar.

Not: exempel ska ett konstverk inte placeras på ett sådant sätt att det svårigen kan rengöras eller underhållas utifrån rumsliga aspekter, exempelvis höga höjder vilket förutsätter specialutrustning för åtkomlighet. Konst i tak eller luftrum ovanför rulltrappor är extra svårt att underhålla eftersom byggnadsställningar inte ska vila på trappstegen.

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum
2026-01-26Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)**GK-3180, Genomförandekrav -Ny konst - miljöanpassning**

Vid val av konst ska projekt ta hänsyn till den miljö som konstverket ska placeras i.

Not: Exempelvis fuktförhållanden, snöröjning, risk för skadegörelse, risk för klättring, tillgänglighet för personer med funktionsvariation, äldre och barn. Se även Trafikförvaltningens övriga riktlinjer.

GK-3183, Genomförandekrav -Ny konst - avtal

Projekt ska i avtal med konstnären säkerställa att det är möjligt att komplettera eller ändra en konstnärligt gestaltad miljö på grund av ändrade lagkrav, säkerhetsbestämmelser och tillgänglighetsregler.

GK-3188, Tjänstekrav -Bevarande av konstinnehav

SL:s befintliga konstinnehav ska bevaras.

GK-3189, Genomförandekrav -Konst - kontakta ansvarig konstförvaltare

Vid ny- och ombyggnader som berör befintlig konst samt vid underhållsåtgärder, tillägg eller kompletteringar av den fysiska miljön som berör konsten ska projekt kontakta ansvarig konstförvaltare på TE i god tid innan åtgärd beslutas.

GK-3190, Genomförandekrav -Konst - skötsel och underhåll

Vid upphandling som kan beröra skötsel och underhåll av konst eller konstnärligt helhetsgestaltade miljöer ska projekt kontakta konstförvaltare på TE i god tid för att ges möjlighet till inflytande i upphandlingen.

GK-3191, Genomförandekrav -Konst - tillgänglighet

Vid konstnärlig gestaltning ska projekt beakta lagkrav, säkerhetsbestämmelser och tillgänglighetsregler.

Not: Det ska i efterhand vara möjligt att komplettera eller ändra en konstnärligt gestaltad miljö på grund av ändrade lagkrav, säkerhetsbestämmelser och tillgänglighetsregler.

GK-3192, Genomförandekrav -Konst - godkännande av konstnär

Ifall konst förvanskas ska projekt säkerställa godkännande av konstnären eller dennes dödsbo.

Not: Nästan all konst som SL äger och förvaltar är byggnadsintegrerad konst. Detta betyder att konsten definieras som ett fast tillbehör till byggnaden. Eftersom många resenärsmiljöer är helhetsgestaltade av konstnären kan det vara så att även en standardiserad inredning, såsom exempelvis bänkar en gång har blivit färgsatta av konstnären. Dessa ingår därmed i resenärsmiljöns helhetsgestaltning och kulören ska då betraktas som del av konsten och får inte förvanskas. Detta ställer särskilda krav vid

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

planering av åtgärder i miljön, t.ex. vid upprustning eller placering av reklamtavlor. Vid större ingrepp kan avtalet med konstnären behöva omförhandlas.

GK-3193, Genomförandekrav - Konst - bevarande av ekonomiskt värde

Vid åtgärder i resenärsmiljö ska projekt genom allmän aktsamhet säkerställa att det ekonomiska värdet inte minskar eller går förlorat.

Not: Tillförande av konst innebär en ekonomisk investering och att något har ett fortsatt ekonomiskt värde.

GK-3194, Genomförandekrav - Konst - underhållsåtgärder

Vid underhåll eller dylika åtgärder som berör konst ska projekt säkerställa medgivande från konstförvaltare på TE.

Not: Personal som utför arbeten som berör konst och anslutande arkitektur ska ha erforderlig kompetens och dokumenterad erfarenhet för att utföra dessa arbetsuppgifter.

6.2.6 Upphovsrättslagen

De verk som en konstnär, illustratör, konsthantverkare eller formgivare (upphovspersonen) skapar har ett upphovsrättsligt skydd i lag.

Detta betyder att även om SL äger konsten så finns begränsningar i vad man får göra, konstnären har kvar en ideell rätt. Den ideella rätten innebär att upphovspersonen har rätt att namnges och rätt till respekt för och inflytande över handhavandet av verket. Detta innebär bland annat att ett konstverk inte får förändras på ett sådant sätt att konstverket förvanskas.

6.2.7 Upphovsrättslagen och bildanvändning

Upphovsrättslagen reglerar även användningen av bilder på konstverk.

Trafikförvaltningen (SL) har reglerat rätten att använda bilder för eget bruk i avtal, men om bilder på konsten används av annan part så ska de tillse att konstnär ersätts.

Trafikförvaltningen (SL) brukar i dessa fall hänvisa till Bildkonst Upphovsrätt i Sverige (BUS).

Undantag finns om syftet är för privat bruk eller om syftet är att upprätthålla en rapportering om aktuella händelser. I dessa fall har tidningar och tidskrifter rätt att fritt använda offentliggjorda konstverk som har ett samband med händelsen. Sådan fri användning aktualiseras främst i samband med artiklar om pågående utställningar. Tidningar och tidskrifter har även rätt att fritt återge konst i anslutning till artiklar med ett kritiskt innehåll.

7 Skyltning och vägvisning i kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken står inför många stora planerade uppgraderingar och utbyggnader. Planerade stationer och upprustningar av befintliga resenärsmiljöer har skapat ett behov av att utveckla ett nytt skyltsystem för kollektivtrafiken i regionen som är funktionellt och anpassat efter dagens krav på skyltning. Trafikförvaltningen har därför utvecklat ett nytt system för vägvisning, som börjat implementeras på vissa stationer och banor.

Ett sammanhållet och enhetligt skyltkoncept bidrar till målen om en kollektivtrafik som uppfattas som enkel, pålitlig och attraktiv att resa med.

En viktig del i att känna sig trygg i kollektivtrafiken är att kunna orientera sig i systemet genom att alltid veta var man är och själv kunna förstå hur man tar sig dit man ska.

GK-3206, Systemkrav -Skyltning - skyltmanual

Skyltning och vägvisning ska följa trafikförvaltningens skyltmanual.

Skyltning och vägvisning ska följa 'Riktlinjer Trafikinformation' och 'Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning'.

GK-3208, Systemkrav -Skyltning - vägvisning

Skyltning och vägvisning ska vara utformad och placerad så att den underlättar för resenären att hitta till och från kollektivtrafiken samt att orientera sig inom den aktuella resenärsmiljön och vidare genom kollektivtrafiksystemet.

GK-2114, Systemkrav -Skyltning - målpunkter

För skyltning till målpunkter ska "Rutin Målpunkter för skyltning och vägvisning i SLs resenärsmiljöer" (TN 2025-1071) följas.

GK-3209, Genomförandekrav -Skyltning - system

Vid ombyggnad eller upprustning av befintlig resenärsmiljö ska projekt skylta om så att samma skyltsystem används för samtliga trafikslag och linjer inom bytespunkten.

Not: Det nya skyltsystemet ska alltså inte blandas med redan befintliga skyltsystem som ofta är flertaliga inom dagens resenärsmiljöer, även om upprustning endast görs inom delar av resenärsmiljön.

GK-3210, Systemkrav -Skyltning - vägvisning i resenärsmiljön

Skyltning och vägvisning ska vara en integrerad del i resenärsmiljön där fast och digital skyltning, informationstavlor och kartor samverkar för att bilda en helhet för att hjälpa resenären att navigera i trafiken.

GK-3211, Genomförandekrav -Skyltning - planering

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

Vid planering och projektering ska projekt beakta skyltning och vägvisning i ett tidigt skede så att skyltningen kan integreras på ett effektivt sätt i utformning av exempelvis resenärsmiljöns väggytor, entréer och allmänbelysning.

GK-3212, Genomförandekrav -Skyltning - prioritering

Projekt ska prioritera skyltning, vägvisning och trafikinformation före reklam och konst.

GK-3213, Systemkrav -Skyltning - hänvisning

Hjälpmiddel för funktionsnedsatta ska ha tydliga hänvisningsskyltar.

8 Kulturhistoriskt värdefulla miljöer

När ny kollektivtrafik byggs förändras och förnyas stadsmiljön. Varje utbyggnad som skett har präglats av den tidens arkitektur, kultur och teknik. Därför har trafikinämnden ett särskilt ansvar att bevara tidstypisk arkitektur och utformning för eftervärlden.

Ovanstående text är ett citat ur Budget 2020 för Region Stockholm.

Byggnader och anläggningar som uppförts i samband med utbyggnaden av kollektivtrafiken kan vara av kultur- och bebyggelsehistoriskt intresse.

Många av de gestaltade stationerna är unika och tidstypiska både ur resenärsperspektiv och som arkitektur, konst, design och byggnadsteknik. Sammantaget är de ett intressant utsnitt av sin tids politik, ekonomi, samt byggnads- och rumsgestaltning.

De konstnärliga inslagen, exempelvis i tunnelbanan, har under lång tid blivit en del av stockholmarnas gemensamma kulturarv. Många resenärer känner också en stark personlig anknytning till konsten vid den station de dagligen använder, vilket betonar dess betydelse både som offentlig konst och som en del av stadens sociala och kulturella identitet.

Stationshus i anslutning till den spårbundna trafiken har historiskt utgjort en central punkt kring vilken nya tätorter växt upp. Olika typer av miljöer i kollektivtrafiken från olika tidsepoker kan vara värda att bevara för framtiden på olika sätt: i sin helhet, i valda delar i form av tillbehör och inventarier eller som dokumentation gjord såsom en etnologisk fältstudie. Inte minst eftersom många människor rör sig i dessa miljöer och de utgör därmed en del i människans vardag.

GK-3220, Genomförandekrav -Kulturhistoriska miljöer

Vid ombyggnad och underhåll av byggnad och resenärsmiljö ska projekt särskilt beakta kulturhistorisk intressanta miljöer.

GK-3221, Genomförandekrav -Antikvarisk inventering

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Vid genomförande av åtgärder som kan påverka kollektivtrafikens anläggningar, byggnader och resenärsmiljöer ska projekt och förvaltning i ett tidigt skede genomföra en antikvarisk inventering för att fastställa om det finns ett kulturhistoriskt värde.

Not: Antikvarisk inventering ska genomföras genom anlitan av fristående person med dokumenterad kompetens inom det byggnadsantikvariska området.

GK-3222, Genomförandekrav - Spårvägs museet

Vid ombyggnad i kollektivtrafikens miljöer ska projekt kontakta Spårvägs museet i tidiga skeden för att tidigt få vetskap om föremål ska sparas eller dokumenteras på annat sätt.

Not: Med tidiga skeden avses behovsanalyskedet eller för projekt som följer plan- och bygglagens planeringsprocess när trafikförvaltningen får remiss i programskedet eller, om program inte görs, i samrådsskedet.

GK-3223, Tjänstekrav - Bevarandevärda byggnader

Vid förvaltning av byggnader som befunnits vara bevarandevärda ska förvaltare dokumentera detta i berörd förvaltningsplan.

GK-3224, Genomförandekrav - Rivning av kollektivtrafikmiljö

Vid beslut om rivning eller större förändring (ex. omskyltning) av anläggning, byggnad eller annan kollektivtrafikmiljö ska projekt kontakta Spårvägs museet i tillräckligt god tid för att inventering, omhändertagande av inventarier och dokumentation hinner genomföras.

Not: Om Spårvägs museet beslutar att för egen del inte omhänderta byggnad, byggnadsdel eller inventarie bör projekt ställa frågan om intresse finns att omhänderta föremålet till annat museum eller institution eller därefter till "entusiastförening". Not: Spårvägs museet hanterar dessa kontakter. Först därefter kan beslut om rivning/utrangering fattas. Se även Vägledning för återanvändning i Region Stockholm (RS 2024-0297)

Om en byggnad, som funnits bevarandevärd vid inventering, inte kan kvarstå på ursprunglig plats men inte heller kan rivas utan behöver flyttas bör trafikförvaltningen:

1. I första hand bibehålla ägandet och flytta byggnaden till annan kollektivtrafikanknuten plats.
2. I andra hand, om annan lämplig kollektivtrafikanknuten plats inte finns överlåta byggnaden till annan part.
3. I tredje hand kan försäljning eller rivning övervägas.

GK-3226, Genomförandekrav - Överlåtelse av fastighet

Om fastighet med kulturhistoriskt värde överläts till annan part bör trafikförvaltningen informera den nya fastighetsägaren om detta.

9 Reklam

För trafikförvaltningen är reklam en viktig intäktskälla. I resenärsmiljöerna ska det finnas ytor som kan säljas som reklamplats men det får inte ske på bekostnad av funktioner som är viktiga för trafiken. Det är också viktigt att åstadkomma en god balans mellan reklamen och en anläggnings estetiska värden.

Vid nybyggnation och renovering av stationer och bytespunkter är det av stor vikt att redan vid projektering ha reklamutor och möjlighet till reklamintäkt i åtanke så att dessa bereds plats och integreras i utformning av resenärsmiljön. Affärsförvaltare reklam ska involveras tidigt i processen. Hen kan i sin tur involvera befintlig reklamentreprenör.

För prioritering mellan olika funktioner som ska inrymmas i en fast resenärsmiljö, och som man ska ta hänsyn till vid varje utplacering av nya reklamplatser, se kap. Prioritering.

10 Lokaler för kommersiell och offentlig service

GK-3232, Systemkrav -Kommersiell yta - lokaler

Resenärsmiljö bör kombineras med lokaler för kommersiell och/eller offentlig service.

Not: En kostnadsanalys utifrån ett LCC-perspektiv ska ligga till grund för beslutet.

GK-3233, Genomförandekrav -Resenärsmiljö - samverkan

Om resenärsmiljö ligger i direkt anslutning till andra fastigheter med kommersiella lokaler eller offentlig service ska projekt upprätta dialog med andra exploatörer för att få fram gemensamma lösningar som gynnar alla parter.

GK-3234, Genomförandekrav -Kommersiell yta

Vid nybyggnation och renovering av stationer och bytespunkter ska projekt utreda möjligheten att skapa kommersiella ytor i tidiga projektskeden, och kontinuerligt vidareutveckla möjligheterna under projektets gång.

GK-3235, Genomförandekrav -Kommersiell yta- bedömning av värde

Projekt ska väga tillkommande kostnader för att kommersiella ytor tillskapas mot förväntade hyresintäkter, ökad resenärsnnytta och resenärsnöjdhet, ökad trygghet och minskad skadegörelse.

Not: Värdet av en butikslokal kan mätas i trolig hyresintäkt under lokalens livstid men för att värdera investeringen ska också de "mjuka" värden som kommer av ökat värde för resenären utifrån service och trygghet värderas liksom långsiktig påverkan på antalet resande. Hänsyn ska dock alltid tas till behovet av en snabb och nära placerad

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

service som är till nytta för resenären i de korta tidsperspektiv som de har. Se även 'Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning'.

GK-3236, Genomförandekrav -Kommersiell yta - behov

Projekt bör bedöma behov av kommersiell yta utifrån antalet påstigande resenärer/vardagsdygn.

Not: Med hjälp av nedanstående tabell kan antalet definierade ytor och total yta kommersiell service identifieras utifrån aktuell kategori (A-E).

	A	B	C	D	E
	15000-	15000-5000	5000-2000	2000-500	500-0
Automat ~1kvm	3-6 st	2-4 st	1-3 st	2-4 st	0 st
7-12kvm	1-2 st	1-2 st	1-2 st	0 st	0 st
13-30 kvm	2-4 st	1-2 st	0 st	0 st	0 st
31-70kvm	1-2 st	0 st	1 st	0 st	0 st
71-200kvm	1 st	1 st	0 st	0 st	0 st
201- kvm	1 st	0 st	0 st	0 st	0 st
Total kvm	> 373 kvm	93-288 kvm	39-97 kvm	2-4 kvm	0 kvm

10.1 Placering och utformning av kommersiella ytor

GK-3238, Systemkrav -Kommersiell yta

Butikslokal bör vara placerad i direkt anslutning till resenärsströmmar för att uppnå en bra praktisk såväl som visuell placering

GK-3239, Systemkrav -Kommersiell yta - framkomlighet

Butikslokal ska ej försvåra eller störa framkomligheten för resenärer.

GK-3240, Systemkrav -Kommersiell yta -placering

Butikslokal ska vara placerad och utformad så att den inte skapar prång eller mörka ytor.

GK-3241, Systemkrav -Kommersiell yta - genomsiktlig fasadyta

Om fasadyta för butikslokal vetter mot resenärsyta ska fasadytan vara genomsiktig.

GK-3242, Systemkrav -Kommersiell yta - material fasadyta

Fasadyta till butikslokal ska vara utförd så att inbrottsförebyggande åtgärder i form av gallerjalusier eller liknande inte behöver tillföras.

GK-3243, Genomförandekrav -Kommersiell yta - skyltprogram

Projekt ska ta fram ett skyltprogram för lokaler i en station.

GK-3244, Genomförandekrav -Kommersiell yta -Skyltning vid entré

Trafikförvaltningen bör ge hyresgäster möjlighet att synas med sitt varumärke via skylt vid stationens entré.

10.2 Logistiska- och tekniska förutsättningar

En trafikanläggning behöver planeras för att få plats med olika tekniska och praktiska lokaler, utrymmen som krävs för resenärernas framkomlighet samt drift och bemanningen av trafikverksamheten.

GK-3247, Genomförandekrav -Planering av trafikanläggning

Vid planering av trafikanläggning ska projekt prioritera trafikens grundläggande funktioner.

GK-3248, Genomförandekrav -Placering av kommersiella ytor

Vid planering av resenärsmiljö bör projekt placera kommersiella ytor nära kundstråken dock utan att placeringen stör resenärsflödena.

GK-3249, Genomförandekrav -Placering av kommersiella ytor

Vid planering av resenärsmiljö ska projekt placera kommersiella ytor och offentlig service så att de inte försvårar för kollektivtrafikens kärnverksamhet.

Not: Detta ska även gälla de tillhörande funktioner som verksamheter kräver för att fungera, såsom varuleveranser, lager-och personalutrymmen, eventuella tillagningsfunktioner och avfallshantering.

GK-3250, Genomförandekrav -Placering av lagerlokaler och soprum

Vid planering av kommersiella yta ska projekt placera och dimensionera lagerlokaler och soprum så att leveranser och hämtningar inte hindrar trafiken eller sker genom utrymmen och gångvägar som är publika.

11 Trygghet och säkerhet

Brandskyddet i trafikförvaltningens miljöer regleras i "Riktlinjer för brandskydd i byggnad, anläggning och fordon" och styrande dokument kopplade till denna.

GK-3253, Genomförandekrav -Samråd brand- och säkerhetsansvariga

Vid nybyggnad eller ombyggnad ska projekt genomföra samråd med brand- och säkerhetsansvariga på trafikförvaltningen.

För att resenärsmiljöer ska kunna nyttjas under hela trafikdygnet är det viktigt att utforma miljöerna så att tryggheten blir god.

GK-3255, Systemkrav -Resenärsmiljö - uppsikt

Resenärsmiljö ska vara utformad så att trafikpersonal och spärrkioskpersonal har god uppsikt över lokalerna och områdena innanför spärrlinjerna.

GK-3256, Systemkrav -Upplysta entréer

Resenärsmiljö ska vara utformad med väl upplysta entréer.

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

GK-3257, Systemkrav -Siktlinjer

Resenärsmiljö ska ha fria siktlinjer mot trappor, hissar och utgångar.

GK-3258, Systemkrav -Överskådliga utrymmen

Resenärsmiljö ska vara utformad så att utrymmena är överskådliga och utan dolda skrymslen.

GK-16907, Genomförandekrav -Siktspeglar

Om dolda hörn ej kan undvikas ska siktspeglar sättas upp.

GK-3259, Genomförandekrav -Snubbel- och halkrisker - plattformskanter, kaj- och bryggkanter.

Vid utformning av resenärsmiljö ska projekt eliminera snubbel- och halkrisker i anslutning till trafikerade ytor såsom plattformskanter, kaj- och bryggkanter.

GK-3260, Genomförandekrav -Snubbel- och halkrisker i trappor, ramper och rulltrappor.

Vid utformning av resenärsmiljö ska projekt eliminera snubbel- och halkrisker vid och i trappor, ramper och rulltrappor.

GK-3261, Systemkrav -Trygghetsskameror

Resenärsmiljö ska vara utrustad med trygghetskameror som ger översiktsbilder och detaljbilder över händelser samt identifiering av personer.

Not: Kravet gäller där Trafikförvaltningen har rätt att övervaka med kamera.

GK-3262, Genomförandekrav -Säkerhetsfunktioner - prioritering

Projekt ska prioritera säkerhetsfunktioner framför kommersiell utrustning, konst och reklam.

GK-3264, Systemkrav -Korsande flöden

Resenärsmiljö ska vara utformad så att korsande flöden inte uppstår.

11.1 Utformning för trygghet

Upplevelsen av trygghet eller otrygghet är mycket individuell. För en enskild person är variationerna stora beroende på personliga förutsättningar, frågor om grundläggande utsatthet och beroenden, därtill läggs yttre omständigheter, såsom tid på dygnet eller förhållanden i omgivningen. Därför kan det vara svårt att utforma anläggningarna så att alla alltid upplever att det är tryggt att vistas där. Det finns ändå vissa grundläggande komponenter som ska beaktas när resenärsmiljöer byggs eller moderniseras.

God ljussättning är särskilt viktig för tryggheten i resenärsmiljöerna. En entré känns välkomnande genom att den är väl upplyst med en mjuk ljussättning och även genom en genomtänkt färgsättning.

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

GK-3267, Systemkrav - Utformning - biljetthall

Biljetthall ska vara utformad så att resenär kan få ögonkontakt med stationspersonal direkt när resenären kommer in.

GK-3268, Systemkrav - Utformning - överblickbarhet

Resenärsmiljö ska vara utformad utan döda vinklar och dolda utrymmen.

GK-3269, Systemkrav - Utformning - inredning och installationer

Resenärsmiljö bör inte ha inredning, installationer eller andra föremål placerade så att de hindrar överblickbarheten.

GK-3270, Systemkrav - Utformning - orientering

Resenärsmiljö ska vara utformad så att resenär kan se utgångar eller nästa rum till vilket hen är på väg.

GK-3271, Systemkrav - Utformning - hissdörr

Hiss i resenärsmiljö ska inte vara skymd.

11.2 Utformning för säkerhet**GK-3273, Systemkrav - Säkerhet - resenärsmiljö**

Resenärsmiljö ska vara utformad så att ingen kommer till skada på grund av utformningen.

GK-3274, Systemkrav - Säkerhet - halkfria material

Golvyta i resenärsmiljö ska vara utförd med halkfria material utan ojämnheter.

GK-3275, Systemkrav - Säkerhet - utgångar

Resenärsmiljö ska vara utformad med förstärkt belysning vid utgångar.

GK-3276, Systemkrav - Säkerhet - plattformskanter

Plattformskant ska ha förstärkt belysning.

GK-3277, Systemkrav - Säkerhet - kajkant

Kajkant och bryggkant ska ha förstärkt belysning.

GK-3278, Systemkrav - Säkerhet - riskabla platser

Resenärsmiljö ska vara utformad med förstärkt belysning vid riskabla platser.

Not: Exempel på riskabla platser är början och slut på ramper, trappor och rulltrappor.

11.3 Trygghetskameror

Trygghetskameror är ett viktigt komplement till övriga säkerhets- och trygghetsskapande åtgärder.

11.4 Trygghetsrum

GK-3282, Systemkrav -Trygghetsrum

Pendeltågs- och tunnelbanestation ska vara utrustad med trygghetsrum för att ordningsstörande personer ska kunna omhändertas på ett tryggt och rättssäkert sätt i avvaktan på att polis anländer.

Not: Trygghetsrum kan även vara motiverat i övriga resenärsmiljöer.

GK-3283, Systemkrav -Trygghetsrum - placering

Trygghetsrum ska vara lätt att nå och vara placerat så att vägen dit inte förorsakar omotiverat obehag.

GK-3284, Systemkrav -Trygghetsrum - typhandling

Trygghetsrum ska vara utformat i enlighet med TF typhandling trygghetsrum och vara utrustade med trygghetskameror.

11.5 Tillsyn och information

En aktiv och systematisk tillsyn av resenärsmiljöerna med väl synlig personal bidrar till trygghet och skyddar trafikförvaltningens egendom genom att överkan kan förebyggas.

En aktiv och engagerad närvaro av personal bland resenärerna leder till att osäkra resenärer enkelt kan ges relevant information och andra kan visas till rätta och att konfliktsituationer kan undvikas

GK-3287, Systemkrav -Ordning och säkerhetsregler

Resenärsmiljöer ska ha utrymme på en väl synlig plats för uppsättning av trafikförvaltningens trygghets-, ordnings- och säkerhetsregler.

GK-16914, Systemkrav -Trygghetscentralen skyltning

Skyltning i resenärsmiljö, hissar och väderskydd ska innehålla information om kontaktvägar till Trygghetscentralen.

12 Nivåskillnader

Trots att nivåförflyttningar är obekväma för resenärerna och förlänger den totala restiden är det endast i ett fåtal anläggningar som det är möjligt att helt undvika nivåskillnader. Stationer är ofta placerade över eller under marknivån för att inte behöva korsas spåren i plan.

GK-3289, Systemkrav -Nivåskillnad - anordning

Anordning för nivåförflyttning ska vara placerad så att anordningen inte hindrar framkomligheten eller utgör en säkerhetsrisk.

GK-3290, Systemkrav -Nivåskillnad - utformning

Resenärsmiljö bör inte vara utformad med nivåskillnader som är mindre än 0,5 meter.

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

GK-3291, Systemkrav - Nivåskillnader - ramp

Om resenärsmiljö innehåller en nivåskillnad på mindre än 2,0 meter bör resenärerna erbjudas ramp för nivåförflyttning.

Not: Ramp är i detta fall att föredra framför hiss.

GK-3294, Systemkrav - Nivåskillnad - resenärsstråk

Resenärsmiljö ska vara utformad så att den är överblickbar och lätt att orientera sig i.

Not: Fria siktlinjer och en tydlig rumsdisponering hjälper resenären att uppfatta målpunkter på ett naturligt sätt.

GK-3295, Systemkrav - Nivåskillnad - placering hiss

Hiss ska vara placerad så att resenärer som är i behov av hiss har samma start och mål som resenärer som väljer rulltrappa.

GK-7339, Systemkrav - Nivåskillnad - snedhiss

Ifall vertikalhiss resulterar i långa gångar till hissen bör hissen vara utformad som en snedhiss.

Not: Detta förekommer oftast vid lyfthöjder över 10 meter.

Vid lyfthöjder över 30 meter kan rulltrappslöp behöva delas upp av driftsskäl.

12.1 Kontrastmarkering för lyftanordningar**GK-3298, Systemkrav - Lyftanordning - kontrastmarkerad**

Lyftanordning ska vara kontrastmarkerad.

Not: Se Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

12.2 Utrymmeskrav**GK-3300, Systemkrav - Utrymmeskrav - gångstråk**

Gångstråk ska ha bredd på minst 3 meter.

GK-3301, Systemkrav - Utrymmeskrav - etableringsyta

Anordning för nivåförflyttning ska vara försedd med en angränsande etableringsyta för underhåll och reparation.

12.3 Trappor

Vid utformning av resenärsmiljö kan projekt betrakta miljön som utomhusmiljö även om den befinner sig inomhus.

Raka trappor underlättar orienteringen i komplexa anläggningar och det går att se trappans slut, men om trapporna är långa kan det vara ett bättre alternativ att låta dem byta riktning vid vilplanen, eftersom konsekvenserna av fallolyckor minskar. Även

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

spiraltrappor har denna fördel, samtidigt som de, med lämplig radie, kan ge ett stegdjup som passar för både uppåt- och nedåtgående.

GK-3304, Systemkrav -Trappa - bredd

Trappa ska ha bredd anpassad efter förväntade resenärsströmmar så att möten kan ske utan konflikter.

GK-3305, Systemkrav -Trappa - säkerhet

Trappa ska vara utformad med hänsyn till säkerhet.

GK-3310, Systemkrav -Trappa - fallolyckor

Trappa ska vara utformad så att risken för fallolycka är så liten som möjligt.

GK-3311, Systemkrav -Trappa - stegutformning

Trappa ska vara utformad med en steghöjd så att den kan användas av personer som har gångsvårigheter.

GK-3312, Systemkrav -Trappa - steghöjd

Trappa bör ha steghöjd på ca 150 mm.

GK-3313, Systemkrav -Trappa - stegdjup

Trappa bör ha stegdjup på ca 340 mm.

Not: Många anläggningar har uppåtgående rulltrappor men gångtrappor för dem som ska ned. Det är därför viktigt att trapporna utformas så att de som går ned känner sig säkra, bl.a. genom att hela fotbladet får plats.

GK-3314, Systemkrav -Trappa - minsta stegdjup

Trappa ska ha stegdjup på minst 300 mm.

GK-3315, Systemkrav -Trappa - stegformeln

Trappa bör uppfylla stegformeln $2 \cdot \text{höjd} + 1 \cdot \text{djup} = 620 - 660$ mm.

Not: I utomhusmiljöer bör måttet ligga närmare 660 än 620 mm eftersom gångmönstret är snabbare och man har grövre skor utomhus.

GK-3318, Systemkrav -Trappa - antal trapplöp

Trappa bör inte vara utformad med fler än tre trapplöp.

Not: Där det är mycket få resande kan trappor med ytterligare ett trapplöp accepteras och i vissa fall ännu längre trappor om det även finns rulltrappor i två riktningar.

GK-3320, Systemkrav -Trappa - halkolyckor

Trappa ska vara utformad med ytskikt som ger så god friktion att halkolyckor undviks.

12.4 Ramper

För krav och information rörande ramper, se Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

12.5 Barnvagnsramper

Barnvagnsramper förekommer på några ställen i våra resenärsmiljöer. I miljöer som har få eller inga hissar kan barnvagnsrampen vara det enda sättet för resenärer med barnvagn att ta sig ut.

GK-3325, Genomförandekrav -Rivning av barnvagnsramp

Ifall projekt avser att riva barnvagnsramp ska projekt utreda konsekvenser av att barnvagnsramp saknas utifrån ett tillgänglighetsperspektiv.

För krav på ledstänger vid barnvagnsramp se 'Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning'.

12.6 Rulltrappor och rullband

Rulltrappor ska alltid användas där höjdskillnaderna är så stora att trappor inte är ett alternativ (se ovanstående avsnitt om trappor). De ska också alltid användas vid mindre höjdskillnader i den eller de riktningar där det är stora gångflöden. Antalet rulltrappor ska dimensioneras efter förväntade resenärsmängder och vid stora nivåskillnader ska det alltid finnas en reservtrappa. Även där det är små höjdskillnader och få resenärer kan det vara motiverat med rulltrappor i närheten av sjukhus eller andra serviceinrättningar.

GK-3329, Systemkrav -Rulltrappa - Nivåskillnad större än 8 m

Vid en nivåskillnad större än 8,0 meter ska anordning för nivåförflyttning vara utförd i form av rulltrappor i båda riktningarna kompletterade med reservrulltrappa.

GK-3330, Systemkrav -Rulltrappa - Nivåskillnad mellan 4 och 8 m

Vid en nivåskillnad mellan 4,0 meter och 8,0 meter ska anordning för nivåförflyttning vara utförd i form av rulltrappor i båda riktningarna kombinerad med gångtrappa.

GK-3332, Systemkrav -Rulltrappa - Nivåskillnad upp till 4m

Vid en nivåskillnad upp till 4,0 meter och resenärslödet på fler än 350 resenärer i någon riktning under den mest belastade timmen ska anordning för nivåförflyttning vara utförd i form av uppåtgående rulltrappa kombinerad med gångtrappa.

GK-16451, Systemkrav -Rulltrappa - Nivåskillnad färre än 350 resenärer

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

Nivåförflyttning i form av endast gångtrappor är acceptabelt vid höjdskillnad upp till 4,0 meter om det är färre än 350 resenärer per riktning under den mest belastade timmen

GK-3334, Systemkrav - Rulltrappa - stegbredd

Rulltrappa bör ha en stegbredd på 1 meter.

Not: Syftet är att gående personer riskfritt kan passera stående personer i rulltrappan.

GK-3335, Systemkrav - Rulltrappa - mottagningsområde

Rulltrappa ska vara utformad med ett mottagningsområde som är tillräckligt stort för att det alltid är problemfritt att kliva av.

GK-3336, Systemkrav - Rulltrappa - plana steg

Rulltrappa ska vara utformad med tillräckligt många plana steg (minst 3 stycken) i början och slutet så att personer med funktionsnedsättningar hinner med att anpassa sig.

GK-3337, Systemkrav - Rulltrappa - radie

Rulltrappa ska vara utformad med tillräcklig radie i början och slut så det inte uppstår några obehagliga ryck.

GK-3338, Systemkrav - Rulltrappa - sidoskydd

Om rulltrappa inte går i slutet schakt ska rulltrappan vara utformad med sidoskydd som hindrar fallolyckor.

Rullband är en variant av rulltrappa som kan komma till användning om mycket stora resenärsmängder måste förflytta sig långa sträckor och det är ingen eller begränsad lutning (upp till 12 grader).

GK-16452, Systemkrav - Rulltrappa - kötid

Rulltrappslösning ska, förutom angivna minimikrav för olika nivåskillnader, dimensioneras så att kötiden för att åka med rulltrappa aldrig överstiger 60 sekunder.

Not: Detta kan öka behov av antal rulltrappor

GK-16455, Systemkrav - Rulltrappa - utförande

Rulltrappor ska utföras enligt Trafikförvaltningens, vid tidpunkten aktuella, tekniska kravställning samt administrativa föreskrifter.

GK-16453, Systemkrav - Rulltrappa - underhåll

Underhåll av rulltrappor ska kunna utföras så det minimalt påverkar trafikantströmmar. Utrymmen för rulltrappor skall utföras så att det mesta av

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

underhållet kan utföras från driftutrymmen, avskilt från trafikantutrymmen, samt att rengöring och inspektion underlättas.

12.7 Hissar

I kollektivtrafikmiljöer förekommer olika typer av lyftanordningar: vertikalhissar, snedhissar och högkapacitetshissar.

För många personer är hissar det enda alternativet att ta sig mellan olika nivåer i kollektivtrafikanläggningar och de ska erbjudas likvärdiga resmöjligheter avseende väntetider. Dimensioneringen av hissars antal och storlekar samt planeringen av servicebehovet måste utgå från att det ingår i regionens mål att färre personer ska vara beroende av färdtjänst vilket kommer att öka antalet resenärer som kräver fungerande hissar. Se även Ri Tillgänglighet.

GK-16454, Systemkrav -Hiss - antalet hissar

I varje anläggning ska det sammanlagda antalet hissar vara så stort att tillgängligheten är tillfredsställande även vid tillfälliga driftavbrott.

GK-3343, Systemkrav -Hiss - utgång

Resenärsmiljö ska inte vara utformad så att enda vägen ut utgörs av hissar.

GK-3344, Systemkrav -Hiss - nivåförflyttning

Om en resenärsmiljö innefattar nivåförflyttning som är för hög för att lösa med ramp ska resenärsmiljön vara försedd med hiss.

Undantag: Detta krav gäller inte busshållplatser på allmän väg

GK-3345, Systemkrav -Hiss - väntetid

Hisslösning ska dimensioneras så att väntetiden på en hiss aldrig överstiger 60 sekunder.

Not: Detta kan öka behov av antal hissar.

GK-3346, Systemkrav -Hiss - öppen och transparent

Hiss ska vara öppen och transparent med glasad hisskorg och glasat schakt.

GK-3347, Systemkrav -Hiss - anslutning till övervaknings- och rapportsystem

Hiss ska vara förberedd för att kunna anslutas till ett övervaknings- och rapportsystem som gör att resenärerna i förväg kan få reda på om en hiss tillfälligt är ur drift, via telefon till SL-kundtjänst och på SL:s hemsida/reseplaneraren.

GK-3348, Systemkrav -Hiss - placering

Hiss ska vara placerad så den möter resenärsflödet så att korsande stråk inte uppkommer.

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

GK-3349, Systemkrav -Hiss - skyltning

Hiss ska vara utmärkt med väl synlig skyltning som pekar ut hissens läge.

För hissars djup och bredd se Ri Tillgänglighet.

GK-16456, Systemkrav -Hiss - utförande

Hissar ska utföras enligt Trafikförvaltningens kravställning, vid tidpunkten aktuella, tekniska kravställning samt administrativa föreskrifter.

13 Biljettköp och validering

Innan resenärer tillåts påbörja en resa från stationer med slutna spärrlinjer ska deras biljetter avläsas. I första hand görs detta med hjälp av automatspärrar på stationer. I andra hand utför trafikpersonal kontrollen. På vissa lokalbanor, pendeltågssträckor och på fartyg utan bemannade stationshus ska resenären visera sig själv på en viseringsstolpe. I bland utförs motsvarande funktion av konduktörer/viseringspersonal ombord då resenären redan har påbörjat resan.

GK-3357, Systemkrav -Biljetter - service- och biljettförsäljningsställe

Biljetthall ska ha ett manuellt betjänat service- och biljettförsäljningsställe.

13.1 Spärrlinje och spärrkiosk

GK-3360, Systemkrav -Spärrlinje – bagage, barnvagn eller rullstol

Spärrlinje ska vara enkel att passera med bagage, barnvagn eller rullstol.

GK-3361, Systemkrav -Spärrlinje - extra breda spärrar

Spärrlinje ska ha minst två automatspärrar som är extra breda.

Not: Det uppstår problem vid drift och underhåll/felavhjälpande om det bara finns en bred spärr.

GK-3362, Systemkrav -Spärrkiosk - korsande stråk

Spärrkiosk ska vara placerad så den möter resenärsflödet så att korsande stråk inte uppkommer.

GK-3363, Systemkrav -Spärrlinje - bred spärr

Bred spärr ska vara placerad så den möter resenärsflödet så att korsande stråk inte uppkommer.

GK-3364, Systemkrav -Spärrlinje inomhus

Spärrlinje ska vara placerad inomhus.

Not: Undantag Allmänna gränd och Slussen/Skeppsbrokajen.

GK-3365, Systemkrav -Spärrkiosk - typhandlingar

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

Spärrkiosk ska ha ett standardiserat utförande i enlighet med trafikförvaltningens typhandlingar.

GK-3366, Systemkrav -Spärrkiosk - kontanthantering

Spärrkiosk ska vara utformad och utrustad så att Arbetsmiljöverkets krav beträffande kontanthantering tillgodoses.

Not: Detta kan innebära t ex en förhöjd skyddsklass och att utrymmet förses med slussfunktion.

För ytterligare krav och information rörande spärrlinje och spärrkiosk, se även Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

14 Attraktivitet

Trafikförvaltningen ska erbjuda sina resenärer anläggningar som är behagliga att vistas i, men kostnaderna och ansträngningarna för att åstadkomma detta ska vara rimliga och ta hänsyn till att det för den enskilde resenären oftast handlar om en snabb passage eller en kort väntetid.

Ny- och ombyggnader ska genomföras så att en omsorgsfull helhetsgestaltning uppnås. En tydlighet i rumsgestaltningen bör eftersträvas. Resenärsmiljöerna kommer att fyllas med betydande resenärsflöden. För många visuella intryck skapar röriga miljöer – för att underlätta för resenären bör tydlighet och överskådlighet eftersträvas.

GK-3371, Systemkrav -Resenärsmiljö -Väderskydd

Resenärsmiljö bör ha ett väl fungerande väderskydd.

GK-3372, Systemkrav -Resenärsmiljö -Golvbeläggning

Resenärsmiljö ska vara utformad med halkfri markbeläggning/golvbeläggning.

GK-3373, Systemkrav -Resenärsmiljö - akustik

Akustiken i resenärsmiljö ska tillåta att resenärer kan föra vanliga samtal samt uppfatta högtalare och pratörer utan problem

GK-3374, Systemkrav -Resenärsmiljö - skadliga partiklar

Resenärsmiljö ska vara utformad och utrustad så att människor i miljön skyddas från skadliga partiklar.

GK-3375, Systemkrav -Resenärsmiljö - sittplatser

Resenärsmiljö ska erbjuda sittplatser i utrymmen med väntande resenärer.

GK-3376, Systemkrav -Resenärsmiljö - sittplatser i långa passager

Resenärsmiljö ska erbjuda sittplatser utefter långa passager.

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

GK-3377, Systemkrav - Resenärsmiljö - boverkets regler

Fast resenärsmiljö inomhus ska följa Boverkets regler.

Not: I de fall Boverkets regler ej är applicerbara på Trafikförvaltningens anläggning ska alternativt regelverk följas kompletterat med Boverkets regler så långt detta är möjligt.

14.1 Väderskydd

För att bidra till en attraktiv resa erbjuder trafikförvaltningen (så långt det är möjligt) sittplats och väderskydd vid hållplatser och stationer. Bredd och djup på väderskydd styrs av antalet resenärer. Se även Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

GK-3380, Systemkrav - Väderskydd - placering

Väderskydd ska inte ha en skymd placering.

GK-16909, Genomförandekrav - Väderskydd - ansökan om lov

Inför uppförande av väderskydd ska kontrolleras att väderskyddet uppfyller de kriterier som nämns i PBL angående bygglovsplikt.

GK-3381, Systemkrav - Väderskydd - klotter och åverkan

Väderskydd ska tåla påfrestningar i form av klotter och åverkan.

GK-3382, Systemkrav - Väderskydd - utformning

Väderskydd ska vara utfört så att det ger ett luftigt och trivsamt intryck.

GK-3383, Systemkrav - Väderskydd - skydd mot väder och vind

Väderskydd ska ge ett gott skydd mot väder och vind.

GK-3384, Systemkrav - Väderskydd - sittplatser

Väderskydd ska vara försett med sittplatser för mer än en person.

GK-3385, Systemkrav - Väderskydd - information

Väderskydd ska vara utformat så att sittplats inte är placerad framför information som finns uppsatt i skyddet.

GK-3386, Systemkrav - Väderskydd - kontrastmarkering glasväggar

Väderskydd med hela glasväggar ska ha kontrastmarkering.

GK-3389, Systemkrav - Väderskydd - underhållsbarhet

Väderskydd ska vara utformat med material som är lätta att underhålla.

GK-3390, Systemkrav - Väderskydd - säkerhet och trygghet

Väderskydd ska inte vara utformat med material som kan äventyra säkerhet och trygghet.

14.2 Sittplatser

Många personer klarar inte av att stå en längre tid, därför ska det finnas sittplatser i utrymmen där resenärer väntar innan de kan stiga ombord på ett fordon.

GK-3393, Systemkrav - Resenärsmiljö - sittplatser

Resenärsmiljö ska vara försedd med sittplatser anpassat till antalet resenärer och den tid de kan behöva vänta.

Not: Se Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

14.3 Buller och vibrationer, akustik

GK-3395, Systemkrav - Resenärsmiljö - akustik och vibrationer

Resenärsmiljö ska vara beskaffad så att miljöns utformning samverkar med ytmaterial och konstruktioner så att miljön ger en god akustik utan ekon, vibrationer och lågfrekventa stomljjud.

För ytterligare information och krav rörande buller, vibrationer och akustik, se Riktlinjer Buller och vibrationer och Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

14.4 Temperatur

Resenärer som vistas i kollektivtrafikens resenärsmiljöer är på väg till eller ifrån ett fordon. Eftersom de bär en klädsel som är anpassad efter rådande utomhusklimat är det inte nödvändigt att vintertid höja temperaturen inomhus mer än att det blir komfortabelt att vistas där under en begränsad tid. I lokaler där personal vistas stadigvarande tillämpas andra normer av arbetsmiljöskäl.

GK-3399, Systemkrav - Resenärsmiljö - Temperatur

Resenärsmiljö inomhus ska ha en sådan temperatur att det är komfortabelt att vistas i resenärsmiljön under en begränsad tid.

Not: Resenärsmiljö inomhus bör ha en temperatur i intervallet 12-25 °C

14.5 Drag i inomhusmiljöer

Inomhusmiljöer är skyddade mot nederbörd men de kan ändå vara utsatta för blåst, antingen genom närhet till utomhussträckor eller genom att tågens rörelser ger över- och undertryck. En blåsig resenärsmiljö är obehaglig att vistas i. Målsättningen ska vara ett vinddrag som uppfattas som lågt.

GK-3402, Systemkrav - Resenärsmiljö - vinddrag

Resenärsmiljö inomhus bör ha ett vinddrag som uppfattas som lågt.

Not: vinddraget bör inte överstiga 2 m/s.

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

14.6 Luftkvalitet i inomhusmiljöer

Trafikverksamheten ger upphov till partiklar som kan vara skadliga för de som vistas i anläggningarna. Det kan till exempel vara metallpartiklar från hjulens friktion mot rälsen. Det ska ingå som en viktig förutsättning när stationer och terminaler byggs eller renoveras att partikelhalten ska vara så låg som möjligt.

Till skadliga ämnen räknas även mikroorganismer som bildas i fuktiga utrymmen. Mindre skadliga, men ändå obehagliga, är lukter från verksamheter i angränsande lokaler, t.ex. matos från matserveringar.

Se även Riktlinjer Miljö och energi.

GK-3406, Systemkrav - Resenärsmiljö - ventilation och luftfuktighet

Resenärsmiljö ska ha god ventilation.

GK-3407, Systemkrav - Ventilationssystem - obehagliga lukter

Ventilationssystem i resenärsmiljö ska vara konstruerat så att det förhindrar obehagliga lukter från verksamheter i angränsande lokaler.

GK-3408, Genomförandekrav - Val av växter

Om det är aktuellt att plantera växter i resenärsmiljö ska projekt inte välja sådana arter som ger upphov till allergiska reaktioner.

Not: Information om lämpliga och olämpliga växtval kan bl.a. sökas på Astma- och allergiförbundets hemsida

14.7 Resenärslöden

GK-3410, Genomförandekrav - Gångflödessimulering

Vid större om- och nybyggnad ska projekt utföra gångflödessimulering.

14.8 Belysning

Belysningssystemet i trafikförvaltningens resenärsmiljöer ska vara enhetligt, rationellt och underhållsvänligt. Samtidigt ska det harmoniera med varje stations eller hållplats estetiska framtoning genom en genomtänkt, differentierad miljöbelysning som bidrar till totalupplevelsen av anläggningen.

Belysningen får inte vara bländande och den ska öka trygghetskänslan genom att mörka och skumma partier elimineras. Om belysningen förstärks vid ingångar, trappor och plattformskanter ökar säkerheten. En genomtänkt belysning gör det lättare att läsa skyltar. En varm välkomnande ljussättning vid ingångar bör eftersträvas.

Dagsljus kan på ett effektivt sätt motverka den känsla av instängdhet som många kan känna när de vistas i stationsmiljöer. Där det är möjligt ska dagsljus ledas in. Förutom att ha en positiv inverkan är solbelysning kraftigt bländande och det är därför viktigt att

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

planera miljöerna så att solen inte kan lysa direkt mot resenärerna när de rör sig i gångstråken.

GK-3415, Systemkrav -Belysning - resenärsmiljö

Belysning i resenärsmiljö ska bidra till ökad trivsel, trygghet och säkerhet.

GK-3416, Systemkrav -Belysning - kvalitet

Belysning i resenärsmiljö bör vara av sådan kvalitet att tidtabellerna kan läsas utan problem.

GK-3417, Systemkrav -Belysning - väderskydd

Väderskydd bör ha egen belysning.

Not: om det är samhällsekonomiskt lönsamt.

GK-3418, Systemkrav -Belysning - hänsyn till omgivningen

Belysning i resenärsmiljö ska vara utformad så att belysningen inte stör omgivningen.

GK-3419, Systemkrav -Belysning- bländande belysning

Resenärsmiljö ska inte ha belysning som bländar resenärer eller personal.

GK-3420, Systemkrav -Belysning- bländning av förare

Resenärsmiljö ska inte ha belysning som bländar förare

GK-3421, Systemkrav -Belysning i golv

Belysning ska inte förläggas i golv av tillgänglighetsskäl.

Not: Belysning i golv kan ge upphov till bländning.

14.9 Toalett

I det befintliga kollektivtrafiksystemets resenärsmiljöer finns vanligtvis tillgång till publik toalett endast på pendeltågstationer, medan man för resterande delar av kollektivtrafiken har hänvisat till de offentliga toaletter som är ett kommunalt ansvar i det offentliga rummet. Frånvaron av toaletter utestänger vissa kategorier från möjligheten att åka kollektivt, samtidigt som det inte är oproblematiskt att tillhandahålla toaletter i dessa miljöer. Ombord på fartygen i sjötrafiken finns vanligtvis toalett varför toalett inte krävs på bryggor eller kajer.

GK-3424, Genomförandekrav -Toalett - planering

Vid planering av en bytespunkt, pendeltågstation eller tunnelbanestation ska projekt utreda möjligheten att tillhandahålla toalett.

GK-3425, Systemkrav -Toalett - placering

Toalett i kollektivtrafiksystemet ska vara placerad inom spärrlinje eftersom toaletten är till för resenärer.

GK-3426, Systemkrav -Toalett - övervakning och öppning

Toalett i kollektivtrafiksystemet ska vara placerad så att wc-ingången kan övervakas och öppnas av personal i spärrkiosk, av trygghets- och säkerhetsskäl.

15 Bytespunkten

En bytespunkt består av ett eller flera olika trafikslag, mellan vilka resenären ska byta. Bytespunkten ska ses som en sammanhållen resenärsmiljö och hela resan ska beaktas.

15.1 Byte mellan trafikslag**GK-3430, Systemkrav -Bytespunkt - orienterbarhet**

Bytespunkt ska vara försedd med skyltning som underlättar för resenärerna att göra snabba och tidiga val av rörelseriktning. Om möjligt bör bytespunkten utformas med siktlinjer mellan de olika trafikslagen.

GK-3431, Systemkrav -Bytespunkt - trafikslag

Bytespunkt ska ha en utformning som gör det enkelt att identifiera resenärsmiljöer för aktuella trafikslag.

Not: Trafikförvaltningens särskilda trafikslagssymboler bidrar till detta.

GK-3432, Systemkrav -Bytespunkt - väderskyddande tak

Bytespunkt bör vara utformad med väderskyddande tak som sträcker sig hela vägen mellan de olika trafikslagen.

GK-3433, Systemkrav -Bytespunkt - byten

Bytespunkt bör vara utformad för bekväma och snabba byten mellan trafikslag utan onödiga barriärer eller hinder i form av till exempel staket eller andra föremål.

Not: Om möjligt bör bytespunkten utformas med så få nivåskillnader som möjligt. De bästa bytena är de som kan ske i endast en nivå.

15.2 Cykelangöring och cykelparkering

Möjligheten att kunna kombinera olika färdssätt under resan är en viktig faktor för den grupp av resenärer som växlar mellan att åka bil eller cykla och att resa kollektivt.

Kollektivtrafik och cykeltrafik ska samverka med utgångspunkt från resenärens behov och med hänsyn till hela resan-perspektivet.

Cykelparkeringar av god kvalitet är viktigt för att öka andelen resor på cykel. God kvalitet på en cykelparkering kännetecknas av egenskaper som rätt placering, god kapacitet och hög säkerhet.

Kommunen är ansvarig för att möjliggöra cykelparkering på egen mark.

GK-3438, Genomförandekrav -Cykelparkering - samordning

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum
2026-01-26Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Projekt bör samordna planering av cykelparkering med berörd kommun.

GK-3439, Systemkrav -Cykel på fartyg

Bytespunkt mellan land- och sjötrafik ska vara anpassad så att cykel lätt kan tas ombord på fartyg.

GK-3440, Systemkrav -Cykelparkering - bytespunkt

Bytespunkt bör erbjuda möjlighet till anslutande cykelparkering.

GK-3441, Systemkrav -Cykelparkering - placering

Cykelparkering för bytespunkt bör vara placerad max 25 meter från bytespunkten.

GK-3442, Systemkrav -Cykelparkering -belysning

Cykelparkering bör vara utformad med god belysning för att öka upplevelsen av trygghet och därmed känslan av en säker parkering.

GK-3443, Systemkrav -Cykelparkering - stöldskydd

Cykelställ bör bidra till stöldskydd för cykel, exempelvis genom möjlighet att låsa fast cykelns ram.

GK-3444, Systemkrav -Cykelparkering - placering och utformning

Cykelparkering bör vara placerad och utformad så att cyklarna är väl synliga för exempelvis bilister som parkerar på infartsparkeringen för att motverka stölder.

GK-3445, Systemkrav -Cykelparkering - avgränsning

Cykelparkering bör vara tydligt avgränsad från omgivande ytor med exempelvis ett räcke.

Not: Syftet är att cykelparkeringen inte sväller ut på till exempel omgivande gångytor och hindrar framkomligheten för fotgängare.

GK-3446, Systemkrav -Cykelparkering - anslutning till trafiknät

Cykelparkering bör vara anlagd i anslutning till omgivande trafiknät.

GK-3447, Systemkrav -Cykelparkering - väderskydd

Cykelparkering bör vara väderskyddad.

GK-3448, Systemkrav -Cykelparkering - viktigt

Cykelparkering ska inte hindra andra resenärers gångstråk.

Not: Detta är speciellt viktigt för synskadade.

GK-3449, Systemkrav -Cykelparkering - Regional cykelplan

Cykelparkering bör vara utformad i enlighet med inriktningen i den regionala cykelplanen.

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

15.3 Bilangöring och infartsparkering

Infartsparkering för bil ska främst utgöra ett komplement för de kollektivtrafikresenärer som bor i de delar av länet där kollektivtrafikens resandeunderlag inte är tillräckligt för att erbjuda kollektivtrafik med sådan turtäthet och närhet att det fungerar för resenärens hela resa.

För information och krav rörande bilangöring och infartsparkering, se Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar samt Riktlinje infartsparkering.

GK-3451, Systemkrav -Bytespunkt - Färdtjänst

Bytespunkt ska erbjuda stoppställe för färdtjänst att hämta/lämna resenärer max 25 meter från bytespunktens entré.

Not: Planering av stoppställe sker i samverkan med kommunen. Se även Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar.

GK-3452, Systemkrav -Bytespunkt - Räddningstjänst

Hårdgjord angöringsyta för räddningstjänst ska finnas i direkt anslutning till bytespunkt.

Not: Planering av angöringsytan sker i samverkan med kommunen.

GK-3453, Systemkrav -Bytespunkt - sophämtning

Hårdgjord angöringsyta för sophämtning ska finnas i direkt anslutning till bytespunkt.

Not: Planering av angöringsytan sker i samverkan med kommunen.

GK-3454, Systemkrav -Bytespunkt - varuleveranser

Hårdgjord angöringsyta för varuleveranser ska finnas i direkt anslutning till bytespunkt.

Not: Planering av angöringsytan sker i samverkan med kommunen.

GK-3455, Systemkrav -Bytespunkt - stoppställe för bilar

Bytespunkt ska erbjuda stoppställe för att bilar ska kunna hämta och lämna resenärer.

GK-3456, Systemkrav -Bytespunkt - Taxi

Bytespunkt ska erbjuda stoppställe för att taxibilar ska kunna hämta och lämna resenärer.

Not: Planering av stoppställe sker i samverkan med kommunen.

GK-3457, Systemkrav -Bytespunkt - transporter

Bytespunkt ska erbjuda möjlighet för transporter till och från den service som finns inom resenärsmiljön.

Not: Dessa funktioner ska lösas så att störningar för kollektivtrafiken och dess resenärer minimeras.

16 Förvaltning

Nedan krav syftar till förvaltning av byggnad, kompletterande krav gällande förvaltning av konst finns att finna i kapitel om konst.

GK-21117, Genomförandekrav -Förvaltning - nya objekt

När nya objekt tillförs i resenärsmiljö ska installationer utföras på ett genomtänkt sätt.

Not: Vid behov av stöd kontaktas TFs anställda arkitekter.

GK-21118, Genomförandekrav -Förvaltning - flytt av objekt

Vid rivning eller demontering av befintliga objekt, installationer eller kablar ska synlig håltagning eller skada lagas lika befintliga, omgivande ytor.

Not. Vid behov av stöd kontaktas TFs anställda arkitekter.

GK-3462, Systemkrav -Förvaltning - städmetoder

Resenärsmiljö/byggnad ska vara utformad så att rationella städmetoder kan användas.

GK-3463, Genomförandekrav -Förvaltning - instruktioner

Vid nybyggnad och ombyggnad ska projekt ta fram tydliga förvaltningsinstruktioner för resenärsmiljö/byggnad.

GK-3464, Systemkrav -Förvaltning - snöröjning och annan utrustning

Resenärsmiljö ska vara möjlig att komma åt med snöröjningsredskap och annan skrymmande utrustning.

GK-3465, Systemkrav -Förvaltning - soprum

Större resenärsmiljö ska ha soprum som möjliggör att hämtning enkelt kan utföras av renhållningsentreprenörer.

Not: Till stora resenärsmiljöer räknas bland annat tunnelbanestationer och pendeltågsstationer.

Se även Riktlinje Miljö och energi.

GK-3466, Genomförandekrav -Förvaltning - standard för förväntad drifttid

Vid planering av ny- och ombyggnad av resenärsmiljö ska projekt i tidigt skede beskriva och fastställa standard för hela den förväntade drifttiden.

Not: En anläggning kommer att vara i bruk under en lång tid, det räcker inte att ha en vision för invigningsdagen.

GK-16912, Systemkrav -Förvaltning - livslängd

En byggnad ska förvaltas så att byggnaden ska kunna leva vidare efter att den tjänat sitt syfte för den första brukaren.

16.1 Materialval

Att välja material till en byggnad/resenärsmiljö innebär mer än ett ekonomiskt avvägande. Förhoppningen är att byggnaden ska bestå i många år. De flesta byggnader lever längre än dess ursprungliga syfte/användningsområde och för att ta vara på jordens resurser och handla klokt med skattemedel behöver byggherren avse en fortsatt användning av byggnaden även efter att den tjänat sitt syfte för den första brukaren.

Att göra kloka val när det gäller hållbarhet och kvalitet sprider kunskap om arkitektur, form och design. Även en industribyggnad har ett samhälle och ett sammanhang som den ska förhålla sig till. Ett industriområde är också en plats där människor vistas och i allra högsta grad en del av det samhälle människor lever i.

Med väl genomtänkta materialval och gestaltning skapar TF kulturhistoriska värden för eftervärlden. När byggnaden tjänat sitt syfte och inte längre är nödvändig för brukaren ska den kunna anpassas med enkla medel till ett annat syfte. Ett samhälle utvecklas och förändras ständigt. Ett område som i dag är avsett för industri kan om 50 år vara något helt annat och då ska byggnaderna i området inte behöva rivas. Genom att planera våra byggnader att hålla förbi sitt ursprungliga syfte skapar vi ett hållbart och klimatsmart samhälle.

För materialval för ny konst se även Materialval ny konst i SL:s resenärsmiljöer (TN 2024-0113).

GK-3461, Systemkrav -Förvaltning - material

Resenärsmiljö/byggnad ska vara utformad med material som är hållbara över tid, lätta att underhålla och som uppfyller krav från regionens miljömål.

Not: Se även Ri Miljö för vägledning kring återbruk av material.

GK-16911, Genomförandekrav -Materialval förvaltning

När material ska väljas för en byggnad eller resenärsmiljö ska fler avväganden göras, bland annat: gestaltning, ekonomi, klimatpåverkan, LCC, brandskydd, framtida underhåll samt materialets utseende vid åldrande.

GK-3468, Genomförandekrav -Materialval

Vid nybyggnad och ombyggnad ska projekt utnyttja den förvaltningskompetens som finns inom trafikförvaltningen för att undvika olämpliga materialval.

16.1.1 Klotter och skadegörelse

Sedan många år är det inte accepterat med någon form av klotter eller graffiti på verksamhetens egendom. Klotter ska saneras så fort som möjligt, helst inom 24 timmar.

Därför ställs det mycket höga krav på materialen i resenärsmiljöer, på konsten och annan egendom. Fel materialförutsättningar ger omfattande klottersaneringsskador, vilket i sin tur leder till höga återkommande återställandekostnader. Kvarvarande klotter/skuggbildning efter sanering på grund av felaktiga materialförutsättningar

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

innebär också att enskilda ytor, material och konstobjekt inte kan återställas helt. Detta kan i sin tur bidra till en spridningseffekt av skadegörelse på omgivningarna.

GK-3471, Systemkrav -Högresistent material

Resenärsmiljö ska vara utförd med högresistent material.

Not: Högresistent material är sådana material som kan återställas helt till sitt ursprungliga utförande utan skador efter upprepat klotter och klottersanering:

1. Klinker/kakel. Variationerna är stora avseende glasyrer, porositet etc.
2. Glas.
3. Rostfritt.
4. Emalj.
5. Vissa laminat.
6. Mörk sten, t ex svart granit

Dock måste varje enskild produkt testas och verifieras.

GK-3472, Systemkrav -Problematiske material

Resenärsmiljö bör inte vara utförd med ur klotter aspekter problematiska material.

Not: Problematiske material innefattar:

1. Målade ytor.
2. Lackerade ytor.
3. Trä.
4. Marmor.
5. Plast (polykarbonat).
6. Ljusa stensorter. Enskild produkt måste testas.
7. Ljus Corian bör ej användas där risk för klotter föreligger.
8. Klinkerfogar. Klotterfärger tenderar att missfärga ljusa klinkerfogar. Fogar bör därför ej utföras i ljus kulör och ej för breda. Föreslagen klinkerfog avseende typ, kulör och bredd ska redovisas.

GK-3473, Genomförandekrav -Materialval ur förvaltningsperspektiv

Projekt ska välja ytskiktsmaterial för resenärsmiljö ur ett långsiktigt förvaltningsperspektiv.

GK-3474, Genomförandekrav -Ytskiktsmaterial

Vid val av ytskiktsmaterial som placeras lägre än tre meter från golv ska projekt testa och verifiera den enskilda produktens klotterresistens.

16.1.2 Material ur brandsynpunkt

Trafikförvaltningen tillämpar höga krav avseende brandsäkerhet. Gällande krav i trafikförvaltningens Riktlinjer Brandskydd i byggnad, anläggning och fordon ska tillämpas.

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum
2026-01-26Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

16.1.3 *Material ur miljösynpunkt*

Trafikförvaltningen tillämpar höga krav avseende miljö- och klimatpåverkan. Gällande krav i trafikförvaltningens Riktlinjer Miljö och energi ska tillämpas.

16.2 **Rörliga bilder och projiceringar**

I resenärsmiljö kan rörliga bilder och projiceringar förekomma såväl som konstverk som i reklamsyfte.

GK-3479, Systemkrav -Projicerad bild - fordon

Yta i eller på fordon ska inte användas för projicering av bild.

GK-3480, Systemkrav -Rörlig eller projicerad bild

Rörlig eller projicerad bild ska vara synlig hela tiden och inte visas plötsligt vid exempelvis rörelse hos personer.

GK-3481, Systemkrav -Rörlig eller projicerad bild - flimmer

Rörlig eller projicerad bild ska inte flimra eller vara av hastigt blinkande karaktär.

GK-3482, Systemkrav -Projicerad bild - väggar

Bild ska endast projiceras på täta väggar. Not: Projicering på tak, golv och glasytor får inte förekomma.

GK-3483, Systemkrav -Projicerad bild- placering

Bild ska inte projiceras på ytor där annan information eller installation finns.

GK-3484, Genomförandekrav -Projektor - brandrisk

Projektor ska vara utformad och placerad så att risken för brand i projektorn eller i närliggande material är minimerad.

GK-3485, Systemkrav -Projicerad bild spårvägg

Projicerad bild på spårvägg på motsatt sida av plattform ska släckas innan tåg kör in på stationen och får inte tändas förrän tåget lämnar stationen.

GK-3486, Genomförandekrav -Projektor och trygghetskamera

Bild eller ljus från projektor ska inte störa trygghetskamera i resenärsmiljö.

För ytterligare krav och information rörande rörliga bilder och projiceringar, se även Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar.

16.3 **Skötsel**

Trafikförvaltningens anläggningar ligger ofta i anslutning till lokaler eller markytor som andra ansvarar för och inom en station eller terminal bedrivs verksamhet på uppdrag av trafikförvaltningen eller av andra aktörer. Det ställer krav på avtal som detaljerat reglerar ansvarsuppdelen för städning, löpande underhåll och reinvesteringar.

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

GK-3490, Systemkrav - Resenärsmiljö - städbara ytor

Yta i resenärsmiljö ska vara enkel att rengöra och klottersanera.

Not: Onödiga prång som kräver manuell hantering ska ej finnas.

GK-3491, Systemkrav - Resenärsmiljö - underhåll

Resenärsmiljö ska vara utformad så att regelbundet underhåll är enkelt att genomföra.

Not: Exempel kan vara att välja armaturer med ljuskällor som är enkla att byta.

17 Olägenheter i samband med underhålls- och byggnadsarbeten

Trafikförvaltningens resenärsmiljöer är välplanerade och uppförda av slitstarkt material men det innebär inte att de håller för evigt eller att de aldrig blir omoderna. Förr eller senare måste de underhållas eller förändras.

GK-3494, Genomförandekrav - Underhållsarbeten och byggnadsarbeten

Projekt ska planera underhållsarbeten och byggnadsarbeten så att resenärerna påverkas i så liten utsträckning som möjligt och målsättningen ska vara att anläggningarna kan hållas öppna i normal omfattning.

Not: Se även 'Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning' och 'Riktlinjer Buller och vibrationer'

GK-3495, Genomförandekrav - Störande arbeten

Projekt bör genomföra störande arbeten under den tid då resenärsmiljön är stängd eller, om den tiden inte räcker, när det är få resenärer.

Not: I kombination med avskärmningar och etappindelningar kan störande påverkan på resenärerna minimeras.

GK-3497, Genomförandekrav - Tid för arbeten i resenärsmiljö

Projekt bör förlägga arbete under tid då en resenärsmiljö ej används eller då belastningen är så låg som möjligt.

Not: Exempelvis nattetid eller under sommaren.

GK-3498, Genomförandekrav - Påverkansplan - kommunikation

Vid byggnadsarbete som påverkar resenärer ska projekt säkerställa att påverkansplanen kommuniceras till resenärerna.

GK-3499, Genomförandekrav - Byggnadsarbete - avskärmning

Vid byggnadsarbete i resenärsmiljö ska projekt säkerställa att inte avspärningar med koner, plastband eller dylikt förekommer.

17.1 Samordning

GK-3502, Genomförandekrav - Påverkansplan

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum
2026-01-26Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Vid ombyggnad och renovering som påverkar resenärer ska projekt säkerställa att det finns en dokumenterad påverkansplan som redovisar alla störningar som kan uppstå.

I samordningen ingår också hänvisningsskyltning, säkerställd möjlighet till biljettköp och validering.

17.2 Avskärmningar

GK-3505, Genomförandekrav -Avskärmning av arbeten

Vid ombyggnad och renovering ska arbeten vara avskärmade med temporära väggar.

Även i de fall det handlar om begränsade och snabba åtgärder måste säkra och tydliga avskärmningar användas. Se Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

17.3 Buller

Det är ofta oundvikligt att byggnadsarbeten orsakar kraftiga ljud. Så långt det är möjligt ska sådana arbeten förläggas till tider då det är få eller inga resenärer i närheten. Om det inte är möjligt och ljuden är mycket störande ska avskärmningarna kompletteras med bullerdämpande åtgärder.

Se 'Riktlinjer Buller och vibrationer'.

18 Trafikslagsspecifika frågeställningar

18.1 Tunnelbana

Det finns för närvarande 100 stationer i tunnelbanenätet och fler planeras i och med utbyggnaden av tunnelbanan. Alla stationer är och kommer att vara unika på sitt sätt och präglade av sin tids estetik och byggteknik.

En station består oftast av ett antal olika delar med olika funktion och kan vara lokaliserade både inomhus och utomhus. Entrén till stationen ligger antingen i en separat byggnad eller i en byggnad med annan funktion som t.ex. bostadshus.

18.2 Pendeltåg

Det finns för närvarande 54 pendeltågsstationer. Trafikverket äger spåranläggningarna, plattformar och merparten av pendeltågstrafikens stationshus. I några fall äger trafikförvaltningen (SL) pendeltågsstationen. För utbyggnad av plattform för pendeltåg och järnvägsspår gäller Trafikverkets riktlinjer. I Trafikverkets "Stationshandboken" finns mer information att hämta samt vidare hänvisningar.

Vid en del pendeltågsstationer finns uppställningsspår för tåg, som ska kunna städas över natten. Detta kräver åtkomst till lokaler för personal och städutrustning.

För förvaltning av pendeltågsstationer finns ett avtal tecknat mellan Trafikverket och regionen, 'Avtal Pendeltågstationer mellan Svenska Staten genom Trafikverket, och SLL genom TN avseende nyttjande, förvaltning, drift och underhåll av pendeltågstationer i Stockholms län DSF (TN2015-0640)'.

18.3 Spårväg / Lokalbana

Roslagsbanan (39 stationer) och Saltsjöbanan (18 stationer) är de enda järnvägsklassade lokalbanorna i Storstockholms lokaltrafiknät. En lokalbana går, till skillnad från spårvägar, på egen banvall och blandas inte med annan trafik mer än vid särskilt ordnade övergångar. Roslagsbanan är en av de få svenska smalspåriga järnvägar som finns kvar och den enda som används i daglig persontrafik. Det finns inga bemannade stationshus på stationerna utan biljettkontroll sker med konduktörer på tågen.

Tvärbanan (28 hållplatser) går bitvis som gatuspårväg, i övrigt går den som spårväg på egen banvall. Den passerar genom två längre tunnlar.

Lidingöbanan (13 hållplatser), går helt på egen banvall och är till större delen enkelspårig.

Spårväg citys (11 hållplatser) hållplatser ligger i gatumiljön, oftast i anslutning till busshållplatserna.

Nockebybanan (10 hållplatser) går både på egen banvall och i gatumiljö.

Nedan följer krav som berör antingen tunnelbana, pendeltåg eller spårväg / lokalbana.

Därför anges i titeln vilket trafikslag som berörs av kravet.

GK-3513, Genomförandekrav -Tunnelbana, Pendeltåg - Ny station eller entré

Projekt ska genomföra en samhällsekonomisk beräkning inför beslut om att inrätta en ny station eller extra entré.

GK-3514, Genomförandekrav -Tunnelbana - Val av stationstyp

Vid val av stationstyp ska projekt samråda med trafikförvaltningen och väghållaren, fastighetsägaren eller infrastrukturförvaltaren.

GK-3515, Genomförandekrav -Tunnelbana, pendeltåg - samråd funktion och gestaltning

Om trafikförvaltningen (SL) inte äger hela stationen ska ägaren samråda med trafikförvaltningen gällande funktion och gestaltning av station.

18.4 Stationstyper

Stationer kan förekomma ovan och under mark. Stationer ovan mark kan ligga i markplan eller upphöjd på konstruktioner. Underjordiska stationer kan ligga direkt under marknivå eller betydligt djupare beroende på geotekniska förutsättningar och vad

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

i övrigt som finnas i marken som man måste ta hänsyn till i form av exempelvis andra tunnlar.

18.5 Entréer

En station kan ha en eller flera entréer beroende på mängden resenärer och hur stationen är placerad i omgivningen.

GK-3520, Systemkrav - Tunnelbana, pendeltåg, spårväg / lokalbana - station under jord

Om ny station är placerad under jord ska stationen ha mer än en utgång av utrymningsskäl. Se även Riktlinjer Brandskydd i byggnad, anläggning och fordon.

GK-3521, Genomförandekrav - Tunnelbana, pendeltåg, spårväg / lokalbana - Stationsentré

Vid beslut om läge för stationsentré bör projekt beakta att en jämn fördelning av resenärer i tågen är nödvändig för att effektivt kunna utnyttja tågens fulla kapacitet.

Områden i direkt anslutning till stationsentréer är viktiga för en stations funktion. Det handlar bl.a. om anslutningsvägar, bilangöringar och infartsparkeringar för bil och cykel.

GK-3523, Genomförandekrav - Tunnelbana, pendeltåg, spårväg / lokalbana - Stationsentré samråd

Vid placering av stationsentré bör projekt samverka med berörd kommun och andra berörda fastighetsägare för att åstadkomma en god samordnad lösning.

18.6 Bemanning

GK-3525, Systemkrav - Tunnelbana, pendeltåg - Station med spärrlinje

Om station har spärrlinje ska station vara utrustad så att de, enligt gällande arbetsmiljölöregler, kan bemannas med trafikpersonal.

GK-3526, Tjänstekrav - Tunnelbana, pendeltåg - Station bemanning

Station ska vara bemannad med personal som kan utöva tillsyn och ge service till resenärerna.

GK-3527, Tjänstekrav - Tunnelbana, pendeltåg - Station fler entréer

Om en station har fler än en entré ska alla entréer vara bemannade.

18.7 Biljetthantering

Biljettsystemet är uppbyggt så att resenärerna i första hand betjänar sig själva med hjälp av automatspärrar, men den som är osäker ska kunna vända sig till stationspersonal.

GK-3530, Systemkrav - Tunnelbana, pendeltåg - biljetthantering

Stationsentré ska vara utformad för att försvåra resande utan biljett.

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

18.8 Utformning för säkerhet

Det förekommer att personer skadas eller omkommer därför att de avsiktligt eller av misstag har befunnit sig på spårområdet.

GK-3533, Systemkrav -Tunnelbana, pendeltåg - trappor till spårområde

Station ska vara utformad så att det är mycket svårt för obehöriga att använda trappor och gångvägar som leder till spårområdet.

18.9 Trygghetskameror

GK-3535, Systemkrav -Tunnelbana, pendeltåg - trygghetskameror

Station ska vara försedd med kameror som ger översiktsbilder från biljetthallar och plattformar.

GK-3536, Systemkrav -Tunnelbana, pendeltåg, spårväg / lokalbana - trygghetskamera hiss

Hiss ska ha trygghetskamera.

GK-3537, Systemkrav -Tunnelbana, pendeltåg, spårväg / lokalbana - trygghetskamera bilder

Trygghetskamera ska kunna redovisa tillräckligt detaljerade bilder så att personer som utför skadegörelse eller annan brottslighet kan identifieras.

GK-3538, Systemkrav -Tunnelbana, pendeltåg, spårväg / lokalbana - trygghetskamera information

Om resenärsmiljö är utrustad med trygghetskamera ska resenärsmiljön vara försedd med anslag som informerar om detta.

18.10 Standard för utomhusplattformar

GK-3540, Systemkrav -Tunnelbana, pendeltåg, spårväg / lokalbana - skydd mot nederbörd och blåst

Plattform ska erbjuda väl fungerande skydd mot nederbörd och blåst.

GK-3541, Systemkrav -Tunnelbana, pendeltåg, spårväg / lokalbana - skärmtak och vindskydd

Om plattformar har fler än 1500 avresande per dygn ska plattformen ha skärmtak och väderskydd som anpassas till antalet entréer och andra lokala förutsättningar.

GK-3542, Systemkrav -Tunnelbana, pendeltåg - uppvärmda väntrum

Om plattformar har fler än 10 000 avresande per dygn bör plattformen vara försedd med uppvärmda väntrum.

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum
2026-01-26Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)**GK-3543, Systemkrav -Tunnelbana, pendeltåg, spårväg / lokalbana - golvbeläggningar**

Station ska inte ha golvbeläggningar som kan bli riskabelt hala om de exempelvis blir blöta eller belagda med frost.

GK-3544, Systemkrav -Tunnelbana, pendeltåg, spårväg / lokalbana - halkfria plattor

Utomhusplattform ska vara belagd med halkfria plattor.

GK-3545, Systemkrav -Tunnelbana, pendeltåg, spårväg / lokalbana - snöröjning

Utomhusplattform ska vara enkelt åtkomlig med snöröjningsredskap.

För ytterligare krav och information rörande utomhusplattformar, se även Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar.

18.11 Tunnelbanestationen som bytespunkt

Spårtrafiken och dess stationer är en del av stornätet och den grundläggande linjestrukturen i kollektivtrafiken. Anslutande busslinjer har ofta passning till och från spårtrafiken. Det innebär att stationerna ofta är en del av en bytespunkt i kollektivtrafiknätet och att bytesfunktionen är en viktig kvalitetsfaktor.

GK-3549, Systemkrav -Tunnelbanestation - byte över plattform

Tunnelbanestation bör vara planerad för byte över samma plattform.

18.12 Buss**18.12.1 Busshållplats**

Busshållplatsers utformning beskrivs i 'Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (TN-S-2094363) kap 8 Hållplats'.

18.12.2 Bussterminal

Bussterminalers utformning beskrivs i 'Riktlinjer Utformning av terminaler (SL-S-419821)'. Den fasta resenärsmiljö som hör till terminalen ska utformas i enlighet med de trafikslagsövergripande kraven som beskrivs i denna riktlinje.

18.13 Sjötrafik**18.13.1 Övergripande mål för kollektivtrafik på vatten**

De övergripande målen för kollektivtrafiken på vatten pekas ut av TFP 2035 (Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län) och RUFS 2050 (Regionalt utvecklingsprogram för Stockholmsregionen).

Kollektivtrafik på vatten har två huvudsakliga upplägg och syften:

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

- Dels att utveckla kollektivtrafiken med pendelbåtar i syfte att förbättra kollektivtrafikutbudet centralt i regionen.
- Dels att utveckla den skärgårdstrafik som garanterar boende och besökare i skärgården goda resmöjligheter och tillgång till service.

18.13.2 Replipunkt

I RUFS 2050 beskrivs Replipunkter som strategiska bytespunkter för resor med kollektivtrafik mellan kärnöar, kommuncentrum och den centrala regionkärnan. De ska utgöra viktiga länkar för person- och godstransporter till och från kärnöarna samt tillgodose behoven av pendlingsmöjligheter för såväl båt som bil.

I RUFS 2050 identifieras 14 kärnöar. Dessa är större öar utan fast förbindelse till fastlandet som bedöms ha förutsättningar för samhällsservice och infrastruktur, samt fungera som servicepunkter för omgivande öar, turism och friluftsliv. För kärnöarna ska en bastrafik säkerställas, som gör det möjligt att resa till och från fastlandets replipunkter varje dag, året runt.

Vid replipunkterna ska trafikförvaltningen verka för:

- att utrymme reserveras för vänd- och lastningsplatser, parkering för bil och båt, bryggor samt terminaler för gods och passagerare.
- goda vägförbindelser och goda parkeringsmöjligheter för öbor, deltidsboende och besökare.
- att replipunkterna innehåller terminaler eller mark som kan upplåtas för hantering av gods och passagerare på kortare och längre sikt.
- att väganslutning för tunga fordon finns hela vägen fram till bryggan, samt vänd och lastningsplats för bussar och lastbilar samtidigt.
- att det finns bryggor som möjliggör hantering av både passagerare och gods på ett effektivt sätt.

GK-3573, Genomförandekrav -Replipunkter

Trafikförvaltningen ska verka för att utveckla replipunkter, bryggor och kajlägen som bytespunkter för att underlätta byten till och från den vattenburna kollektivtrafiken.

Regionalt utpekade kärnöar och replipunkter och vilken kommun de ligger i

Kommun	Replipunkt	Kärnö
Norrtälje	Simpnäs	Arholma
	Räfsnäs	Tjockö
	Furusund	Gräskö

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

Österåker	Åsättra	Ingmarsö
Vaxholm	Vaxholm	Ramsö
Värmdö	Boda	Svartsö
		Gällnö
	Sollenkroka	Möja
	Stavsnäs	Runmarö
		Sandön (Sandhamn)
Haninge	Dalarö	Nämdö
		Ornö
Nynäshamn	Årsta	Utö
	Ankarudden	Öja (Landsort)

18.13.3 *Nyttjande av kajer och bryggor*

Bryggor och kajer utgör ankoringsplatser för sjötrafiken.

En förutsättning för att den kollektiva sjötrafiken ska kunna fungera är samverkan med berörda mark-, kaj- och bryggägare, då trafikförvaltningen varken äger eller ansvarar för kajer och bryggor. Kajer och bryggor ägs oftast av Trafikverket, kommuner och enskilda genom t.ex. samfälligheter, föreningar och Skärgårdsstiftelsen. Denna riktlinje omfattar inte den anslutande stadsmiljön eller stigar på öarna i skärgården.

18.13.4 *Väder & vind*

Generellt sett så har bryggor en för väderförhållande mer utsatt miljö än de flesta andra kollektivtrafikmiljöer. Att vara resenär i sjötrafiken innebär specifika förutsättningar på grund av mikroklimatet.

18.13.5 *Is*

Is är en komplicerande faktor för Regionens sjötrafik. Detta påverkar främst fartygens framkomlighet men även resenärsmiljön på bryggor. Underhåll i form av snöröjning och sandning är viktigt för att undvika olyckor.

GK-3582, Systemkrav -Brygga - halkfri

Brygga ska vara utformad med halkfri markbeläggning.

GK-3583, Systemkrav -Brygga - snöröjning

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

Brygga ska vara utformad så att den är möjlig att snöröja.

18.13.6 Resenärsmiljöer i sjötrafiken

I TFP tydliggörs också att sjötrafiken år 2030 ska vara fullt integrerad i den allmänna kollektivtrafiken. För att underlätta för alla resenärer som färdas med den kollektiva sjötrafiken ska hållplatserna utformas och utrustas med en så god standard som möjligt med avseende på resenärsmiljön och tillgängligheten. Detta inte minst för säkerheten, framkomligheten och trivseln på bryggorna.

18.13.7 Tillgänglighet hållplatser i sjötrafiken

Tillgänglighetsfrågor ska ingå i samtliga utredningar och åtgärder som trafikförvaltningen genomför, och med utgångspunkt från ett "hela resan"-perspektiv. I Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (RiTill) beskrivs hur trafikförvaltningen ska arbeta för att skapa en tillgänglig kollektivtrafik. I RiTill finns krav på fartyg, bryggor och kajer för att uppställda mål ska kunna nås.

18.13.8 Resenärsmiljö vid sjötrafikens hållplatser.

Resenärsmiljöer inom kollektivtrafiken bör ha igenkänning mellan de olika trafikslagen. En brygga kan likställas med en busshållplats avseende förvaltning, utformning och utbud. Viss utrustning är dock specifik för bryggor som t.ex. livräddningsutrustning.

18.13.9 Väderskydd

Väderförhållanden innebär att specifika krav ställs på resenärsmiljön inom sjötrafiken. Ett väderskydd för resenärerna ger en ökad trygghet och en mer attraktiv resa.

GK-3592, Genomförandekrav -Hållplats för sjötrafik - väderskydd, bänk och belysning

Trafikförvaltningen ska verka för att hållplats för sjötrafik förses med väderskydd med tillhörande bänk och belysning.

Not: Storleken på väderskyddet bestäms efter antalet påstigande.

GK-3593, Systemkrav -Hållplats för sjötrafik - väderskydd

Väderskydd vid hållplats för sjötrafik bör vara utformad med väggar som ger fri sikt.

Not: Undantag kan göras för trafikinformation där det inte innebär något hinder eller säkerhetsrisk.

GK-3594, Systemkrav -Hållplats för sjötrafik - placering av väderskydd

Väderskydd vid hållplats för sjötrafik bör vara placerat så att resenärer snabbt och enkelt ska kunna ta sig från väderskyddet till fartyget.

GK-3595, Systemkrav -Hållplats för sjötrafik - vindförhållanden

Väderskydd vid hållplats för sjötrafik bör vara placerat med hänsyn till platsens vindförhållanden.

18.13.10 Belysning**GK-3597, Systemkrav -Hållplats för sjötrafik - belysning**

Hållplats för sjötrafik bör vara försedd med belysning.

Not: Belysningen förbättrar säkerheten och tryggheten på bryggor och kajer.

GK-3598, Systemkrav -Hållplats för sjötrafik - avbländad belysning

Belysning vid hållplats för sjötrafik ska vara avbländad mellan 0 grader och minst 30 grader mot horisontalplanet.

GK-3599, Systemkrav -Hållplats för sjötrafik - utformning av belysning

Belysning vid hållplats för sjötrafik ska vara utformad så att den förstärker kontraster och inte skapar oönskade skuggbildningar.

18.13.11 Resenärers på- och avstigning**GK-3601, Systemkrav -Hållplats för sjötrafik - landgång eller ramp**

Hållplats för sjötrafik bör vara utrustad med landgång eller ramp, antingen i fartygets stäv eller på landsidan.

Not: Det är vanligt att kajen har en helt öppen sida mot fartyget. Har fartyget dessutom en öppen stäv och saknar ramp finns risk för att passagerare snubblar eller klämmer sig i gränsytan kaj/fartyg.

GK-3602, Systemkrav -Hållplats för sjötrafik - säkerhet och passagerarflöde

Hållplats för sjötrafik ska vara utformad så att effektivt passagerarflöde främjas, utan att inkräkta på säkerhetsarrangemang.

Not: Till exempel bör landgång/ramp uppfylla funktionerna för säker på- och avstigning, samtidigt som den är tillgänglig för personer med funktionsnedsättning och främjar en effektiv på- och avstigning.

GK-3603, Systemkrav -Hållplats för sjötrafik - cykel ombord

Hållplats för sjötrafik ska vara utformad så att resenärer lätt kan ta ombord cykel på fartyg.

GK-3604, Systemkrav -Ramp eller landgång - tillgänglighet

Ramp eller landgång ska uppfylla kraven på tillgänglighet enligt '(SJÖFS 2004:25)' samt 'Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning'.

18.13.12 Trafikinformation**GK-3606, Systemkrav -Hållplats för sjötrafik - trafikering**

Hållplats för sjötrafik ska vara tydligt markerad med skylt som visar att hållplatsen trafikeras av SL:s respektive Waxholmsbolagets fartyg.

Not: Trafikförvaltningens fartyg trafikerar kajer och bryggor som också används av

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum
2026-01-26Ärende/Dok. id.
SL-S-419813
Revisionsnummer
16
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

andra aktörer.

GK-3607, Systemkrav -Hållplats för sjötrafik -tidtabell

Hållplats för sjötrafik ska vara utrustad med aktuell tidtabell för sjötrafiken.

GK-3608, Systemkrav -Hållplats för sjötrafik - digital skylt

Hållplats för sjötrafik bör vara utrustad med digital skylt som visar när och vart nästa tur går.

GK-3609, Systemkrav -Hållplats för sjötrafik - placering av trafikinformation

Skylt med trafikinformation ska vara placerad så att den inte stör sikten för resenärer eller fartygspersonal eller utgör ett hinder för resenärer på bryggan.

*Not: Observera att vissa skyltar kräver strömförsörjning.***18.13.13 Övrig utrustning****GK-3611, Systemkrav -Hållplats för sjötrafik - räddningsutrustning**

Hållplats för sjötrafik ska vara utrustad med räddningsutrustning uppsatt i anslutning till bryggans räcke.

*Not: Livräddningsutrustning som ska ingå som standard är: Frälsarkrans, kastlina, båtshake samt stege.***GK-3613, Genomförandekrav -Hållplats för sjötrafik - möjlighet att tillkalla fartyg**

Vid utformning av hållplats för sjötrafik ska projekt beakta möjligheten att tillkalla fartyg.

GK-3614, Genomförandekrav -Hållplats för sjötrafik - semafor

Projekt bör utreda om semafor ska ingå i hållplats för sjötrafiks utrustning.

Not: Semafor nyttjas tillsvidare i skärgårdstrafiken och på vissa ställen i SL-trafiken.

Trafikförvaltningens övriga krav på hållplatser för sjötrafik återfinns i: Riktlinjer för Trafikbryggor, Riktlinjer för Tillgänglighet, Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län samt i den trafikslagsövergripande delen av denna riktlinje.

18.13.14 Bryggans närområde

För att kunna genomföra bytet mellan land – och sjötrafik behöver vägen till och från en brygga eller kaj vara möjlig att använda för fotgängare, cyklister och övriga resenärer.

GK-3618, Genomförandekrav -Hållplats för sjötrafik - tillgänglighet

Vid utformning av hållplats för sjötrafik ska projekt beakta bryggans tillgänglighet i ett större perspektiv för resenärer på land på väg till eller från hållplatsen.

Trafikförvaltningen

RIKTLINJE

Fastställt datum

2026-01-26

Ärende/Dok. id.

SL-S-419813

Revisionsnummer

16

Infosäkerhetsklass

K1 (Öppen)

Not: Till exempel kan en busshållplats behöva flyttas närmare en brygga eller ett nytt övergångsställe behövas för att nå bryggan på ett enkelt sätt. Eventuellt behövs en cykelparkering. Vägvisning till bryggan kan behövas vid strategiska punkter en bit ifrån bryggan.

GK-3619, Genomförandekrav -Hållplats för sjötrafik - samverkan markägare

Vid utformning av hållplats för sjötrafik ska projekt samverka med markägare för att uppnå ett gott resultat för både markägaren och trafikförvaltningen.

18.13.15 Bryggnormen

Den fyrskaliga bryggnormens syfte är att genom kravställning på hållplatsens utformning och funktioner säkerställa resenärsmiljön och tillgängligheten på olika sorters hållplatser för sjötrafik. Bryggnormen beskrivs närmare i 'Riktlinjer för trafikbryggor'.

18.13.16 Förändringsarbeten och nybyggnation

GK-3623, Genomförandekrav -Samråd kring fartygsbrygga

Vid nybyggnation eller förändringsarbeten av och intill brygga ska projekt kontakta trafikförvaltningen för närmare information och samråd.

Not: Se 'Riktlinjer för trafikbryggor'.