

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

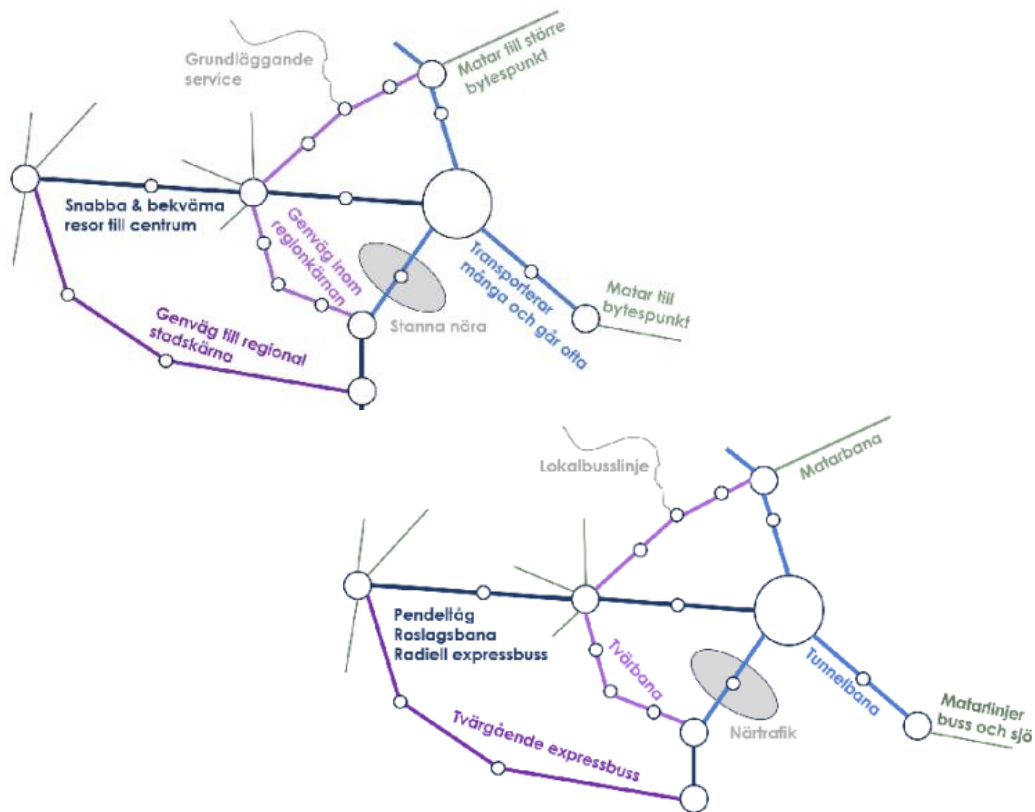
RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Informationsförvaltare
Astrid Hathorn Buhre

Fastställt av
Jens Plambeck

Riktlinjer Trafikplanering



Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Revisionshistorik

Revision	Kapitel	Förändring	Sakgranskad av	Datum

Innehållsförteckning

1	Syfte och bakgrund	6
1.1	Allmänt om trafikförvaltningens riktlinjer.....	6
1.2	Syfte	6
1.3	Bakgrund	6
1.3.1	Styrande och stödjande dokument.....	6
1.3.2	Planeringshandboken.....	7
2	Tillämpning	8
2.1	Riktlinjens mottagare och användningsområde	8
2.2	Riktlinjer att ta hänsyn till.....	8
2.3	Kravformulering	9
3	Trafikplanering för buss och spår	10
3.1	Generellt för trafikkoncepten	11
3.1.1	Linjenät.....	11
3.1.2	Trafikeringsperioder och -tider	14
3.1.3	Turtäthet.....	14
3.1.4	Komfortfaktorer ombord.....	16
3.1.5	Kapacitet.....	17
3.1.6	Hållplatstid	18
3.1.7	Byten.....	18
3.1.8	Restid.....	19
3.1.9	Punktlighet och regularitet.....	21
3.2	Stomtrafik.....	22
3.2.1	Linjenät.....	23
3.2.2	Trafikeringsperioder och -tider	23
3.2.3	Turtäthet.....	23
3.2.4	Komfortfaktorer ombord.....	24
3.2.5	Kapacitet.....	25
3.2.6	Hållplatstid	27

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

3.2.7	Byten.....	27
3.3	Direkttrafik.....	27
3.3.1	Linjenät.....	28
3.3.2	Trafikeringsperioder och -tider.....	28
3.3.3	Turtäthet.....	28
3.3.4	Komfortfaktorer ombord.....	28
3.3.5	Kapacitet.....	29
3.3.6	Hållplatstid.....	29
3.3.7	Byten.....	29
3.4	Matartrafik.....	29
3.4.1	Linjenät.....	29
3.4.2	Trafikeringsperioder och -tider.....	30
3.4.3	Turtäthet.....	30
3.4.4	Komfortfaktorer ombord.....	30
3.4.5	Kapacitet.....	30
3.4.6	Hållplatstid.....	31
3.4.7	Byten.....	31
3.5	Lokaltrafik.....	31
3.5.1	Linjenät.....	32
3.5.2	Trafikeringsperioder och -tider.....	33
3.5.3	Turtäthet.....	33
3.5.4	Komfortfaktorer ombord.....	34
3.5.5	Kapacitet.....	34
3.5.6	Hållplatstid.....	35
3.5.7	Byten.....	35
3.6	Landsbygdstrafik.....	36
3.6.1	Linjenät.....	36
3.6.2	Trafikeringsperioder och -tider.....	37
3.6.3	Turtäthet.....	37

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

3.6.4	Komfortfaktorer ombord.....	37
3.6.5	Kapacitet.....	37
3.6.6	Hållplatstid.....	38
3.6.7	Byten.....	38
4	Trafikplanering för sjö.....	39
4.1.1	Linjenät.....	39
4.1.2	Trafikeringsperioder – och tider	40
4.1.3	Turtäthet.....	40
4.1.4	Komfortfaktorer ombord.....	41
4.1.5	Kapacitet.....	41
4.1.6	Byten.....	42
5	Trafikplanering av annan trafik	43
5.1	Nattrafik	43
5.2	Ersättningstrafik.....	46
6	Linjenätets numrering.....	49
7	Definitioner och begreppsförklaringar.....	53
8	Referenslista.....	57

1 Syfte och bakgrund

1.1 Allmänt om trafikförvaltningens riktlinjer

Riktlinjerna utgör grunden för trafikförvaltningens kravställande verksamhet. Riktlinjerna baseras på lagkrav och 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.

1.2 Syfte

Riktlinjer Trafikplanering syftar till att:

- Redogöra för trafikförvaltningens grundläggande krav på trafikkoncept, linjenät och trafikplaneringens olika delar som exempelvis turtäthet, kapacitet och byten.
- Stödja trafikförvaltningens medarbetare och trafikutövarna i planeringen av basnivån i kollektivtrafiken utifrån uppställda krav.
- Utgöra utgångspunkt för trafikförvaltningens arbete med kollektivtrafiken i tidiga planeringsskederna hos kommuner och Trafikverket.

1.3 Bakgrund

Det finns många förväntningar på kollektivtrafiken. För att säkerställa en jämlik bedömning av trafikbehoven i regionen har det sedan 1990-talet har det funnits riktlinjer för planering av kollektivtrafiken i Stockholms län, benämnd *RiPlan*. Den har varit både kravställande och vägledande för trafikförvaltningens medarbetare och externa aktörer i planeringen. Numera tillämpar trafikförvaltningen ett enhetligt arbetssätt där alla riktlinjer utgör grunden för trafikförvaltningens kravställande verksamhet. *Riktlinjer Trafikplanering* är därför en vidareutveckling av tidigare *RiPlan* för att överensstämna med den nya tillämpningen av kravställning. De delar som var vägledande i *RiPlan* återfinns i *Planeringshandbok - Stöd för planering av kollektivtrafik i Region Stockholm*.

1.3.1 Styrande och stödjande dokument

Riktlinjer Trafikplanering utgår från ett antal styrande och stödjande dokument inom Region Stockholm. Riktlinjen baseras också på forskning inom trafik- och samhällsplanering och tar stöd i vägledande dokument som Sveriges kommuner och regioners Handbok för attraktiv kollektivtrafik. Nedan redogörs två regionala inriktningsdokument med påverkan på Riktlinjer Trafikplanering.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län 2035 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. Målen i trafikförsörjningsprogrammet utgör en viktig grund för riktlinjerna. Vid planering eller förändringar i linjenätet eller trafikutbudet är det lämpligt med målnedbrytning från målen i trafikförsörjningsprogrammet för att säkerställa att föreslagna åtgärder i olika grad bidrar till uppfyllande av målen.

Kollektivtrafikplan 2050

Kollektivtrafikplanen är en långsiktig plan för kollektivtrafikens utveckling i Stockholms län till år 2050. Den beskriver kollektivtrafikens olika roller i systemet och kategoriserar kollektivtrafiken i olika trafikkoncept. Kollektivtrafikplanen utgör en viktig grund till Riktlinjer Trafikplanering både kopplat till planeringsriktlinjer och beskrivning av trafikkoncepten.

1.3.2 Planeringshandboken

Kollektivtrafiken behöver integreras i samhällsplaneringsprocessen och beaktas i tidiga skeden i planeringen av utvecklingsområden för att kollektivtrafiken ska kunna bli effektiv och ekonomiskt bärkraftig. *Planeringshandbok - Stöd för planering av kollektivtrafik i Region Stockholm* utgör ett komplement till *Riktlinjer Trafikplanering* och är rådgivande i sin karaktär. Det gäller framför allt i de områden där trafikförvaltningen inte har rådighet eller där det inte går att sätta specifika krav eftersom det i dagsläget saknas verktyg för genomförande, verktyg för uppföljning eller annan orsak. Planeringshandboken utgör ett internt stöd för trafik- och samhällsplanering på trafikförvaltningen, men andra externa aktörer som är involverade i planering av kollektivtrafiken bör beakta den. Sektion Planering, avdelning Strategisk utveckling ansvarar för dess innehåll.

2 Tillämpning

2.1 Riktlinjens mottagare och användningsområde

Riktlinjer Trafikplanering riktar sig till trafikförvaltningens medarbetare, trafikutövare, kommuner, myndigheter och andra grupper som på ett eller annat sätt är involverade i planeringen av kollektivtrafiken.

Riktlinjen gäller för den trafik som omfattas av den allmänna trafikplikten. Riktlinjer Trafikplanering ska tillämpas i den av Region Stockholm upphandlade trafiken och i den trafik som bedrivs i regionens regi. Riktlinjen ska bidra till att trafikplaneringen styr mot en resurseffektiv kollektivtrafik samt att trafikplaneringen ska vara jämlik och rättvis i regionen.

2.2 Riktlinjer att ta hänsyn till

Riktlinjer Trafikplanering styr planeringen av trafiken; dess linjer i olika trafikkoncept och utbud. Utformning av den fysiska infrastrukturen hanteras inom andra riktlinjer. De är också viktiga att beakta vid planering av kollektivtrafik i Stockholmsregionen. Följande lista visar vilka riktlinjer som främst är kopplade till *Riktlinjer Trafikplanering*, men även andra riktlinjer kan vara relevanta att ta i beaktande.

Riktlinjer <i>Trafikplanering</i>	Riktlinjer	Förkortning
	Riktlinjer Fastighet	RiFast
	Riktlinjer Infartsparkering	RiPark
	Riktlinjer Social hållbarhet	RiSoc
	Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning	RiTill
	Riktlinjer Arkitektur – Utformning av byggnader och resenärsmiljöer	RiArk
	Riktlinjer Trafikaffärer	RiTrafikaffärer
	Riktlinjer Trafikinformation	RiTrafikinformation

	Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik	RiGata - Buss
	Riktlinjer Utformning av spårväg i gatumiljö	RiGata - Spår
	Riktlinjer Utformning av terminaler	RiTerm

Tabell 1 Riktlinjer med koppling till trafikplanering. Det finns ingen hierarkisk struktur mellan riktlinjerna

2.3 Kravformulering

Bör- och ska-kraven som gäller i denna riktlinje definieras nedan:

- Krav i riktlinjen uttryckta med bör, är i högsta grad önskvärda.
- Krav i riktlinjen uttryckta med ska, är nödvändiga krav att följa.

Kraven i denna riktlinje är en förutsättning för att trafikförvaltningen ska kunna erbjuda en funktionell och attraktiv kollektivtrafikförsörjning. Det finns tre kravtyper som är gemensamma för trafikförvaltningens riktlinjer:

- *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.

3 Trafikplanering för buss och spår

För att kollektivtrafiken som planeras ska ha förmåga att uppfylla de roller som identifierats som viktiga för att svara mot kundens och samhällets behov behöver respektive trafikkoncept utformas och planeras utifrån ett flertal aspekter. För respektive planeringsaspekt kan det i sin tur finnas ett eller flera krav som ger trafikplaneraren ett stöd i hur trafikkonceptet behöver utformas för att uppfylla sin roll i linjenätsplanering.

Kollektivtrafiken i regionen är uppbyggd av olika linjer och trafikkoncept vars roll och funktion tillsammans kompletterar varandra. Trafikförvaltningen använder sju samlingskoncept vid planering av kollektivtrafik, inom respektive samlingskoncept kan sedan flera trafikkoncept rymmas.

- **Stadsstomtrafik**
 - Stadsexpressbuss
 - Stadsspårväg
 - Stadsstomtrafik sjö
- **Radiell stomtrafik**
 - Pendeltåg
 - Regionaltåg
 - Regionpendel
 - Tunnelbana
 - Roslagsbana
 - Radiell expressbuss
- **Tvärgående stomtrafik**
 - Tvärbana
 - Tvärgående expressbuss
- **Direkttrafik**
 - Direkttrafik buss
 - Direkttrafik sjö
 - Snabbtåg
- **Matartrafik**
 - Lidingöbana
 - Saltsjöbana
 - Nockebybanan
 - Matartrafik buss
- **Landsbygdstrafik**
 - Landsbygdstrafik buss

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- Skärgårdstrafik sjö
- **Lokaltrafik**
 - Lokaltrafik buss
 - Pendelbåt
 - Närtrafik buss

För att planera trafik utifrån ett trafikkoncept är det viktigt att även ta del av de generella beskrivningarna och kraven för samtliga trafikkoncept, innan man fördjupar sig i vad som gäller för det enskilda trafikkonceptet, exempelvis stomtrafik eller matartrafik.

3.1 Generellt för trafikkoncepten

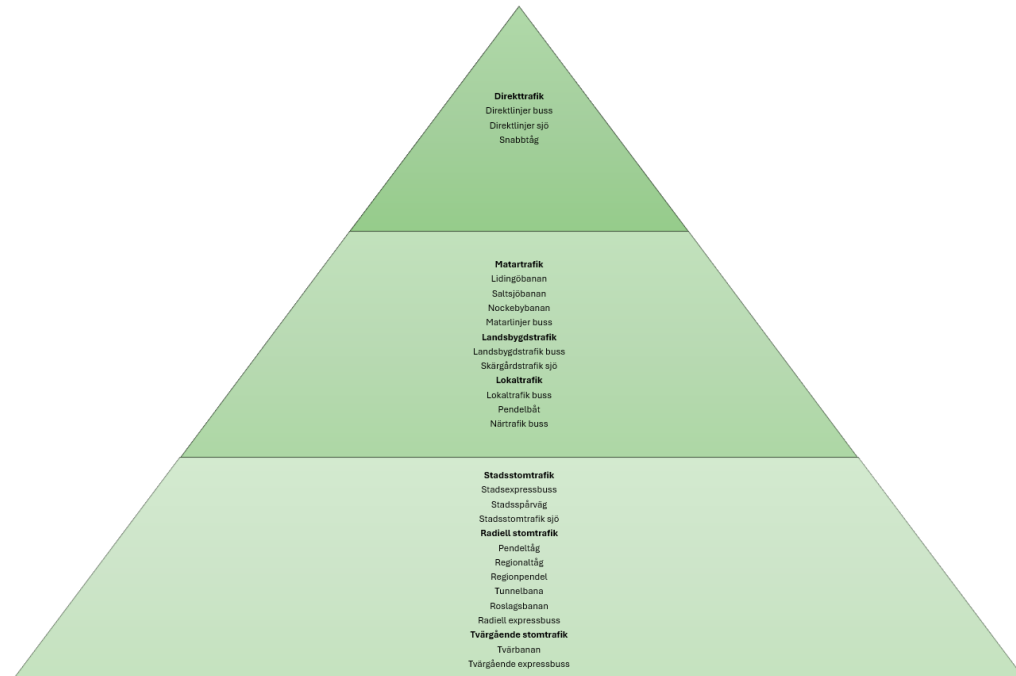
Här beskrivs olika förutsättningar i trafikplaneringen mer utförligt samt redogörs för de krav som gäller samtliga trafikkoncept.

3.1.1 Linjenät

Ett linjenät bestående av linjer med olika trafikkoncept ska vara "självinstruerande" för resenären. Så långt det är möjligt ska det finnas ett lättbegripligt resalternativ att resa med mellan två platser. Det behöver nödvändigtvis inte vara den snabbaste resvägen men det ska alltid vara ett alternativ som är pålitligt genom att finnas alla dagar under hela året.

Respektive linje kan uppfylla flera olika roller men vid planeringen är det viktigt att tydligt definiera vilken den huvudsakliga rollen ska vara, annars finns risken att kollektivtrafiken som planeras inte är tillräckligt bra för någon roll. Därför bör valet av trafikkoncept utgå från geografi och därefter väljs det trafikkoncept vars planeringsprinciper passar det aktuella förutsättningarna bäst.

Den grundläggande linjestrukturen utgörs av stomtrafiken. Den grundläggande stomlinjestrukturen ska tillämpas under hela trafikdygnet. Det innebär att linjenätet i princip ska vara enhetligt uppbyggt och igenkännbart oavsett klockslag. Stomtrafiken kompletteras med mer finmaskiga linjer inom trafikkoncepten lokaltrafik, landsbygdstrafik och matartrafik. När resefterfrågan så medger får linjenätet även kompletteras med direktlinjer och fler lokala- och/eller landsbygdslinjer som enbart trafikeras del av dagen.



Figur 1 Linjenätets strukturella uppbyggnad, den grundläggande strukturen utgörs av stomtrafiken.

För mer information om planering av linjenät hänvisas till SKR:s *Handbok för attraktiv kollektivtrafik* samt *Planeringshandboken*. Nedan följer ett antal grundläggande krav på linjenätet som gäller för samtliga trafikkoncept.

GK-22259, Genomförandekrav -Linjenät - Ändringar i linjenätet

Ändringar som föreslås i linjenätet ska motiveras utifrån måluppfyllelse, trafiksäkerhet, ekonomiska, sociala och miljömässiga effekter.

Not. Alla ändringar kräver ett godkännande av trafikförvaltningen genom till exempel beställning i trafikförändringsprocessen.

GK-22255, Systemkrav -Linjenät - resandeunderlag

För att kunna erbjuda minst halvtimmetrafik i högtrafik inom tätort ska antalet bostäder minst uppgå till angivet antal enligt nedanstående tabell.

Område	Minsta antal bostäder ^A
Områden närmast innerstaden (ex Solna)	330 – 500
Mellankommuner (ex Täby, norra Haninge)	400 - 570
Yttre kommuner (ex Sigtuna, Norrtälje)	570 - 1000

A) 2,5 boende/lägenhet

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Not. Innerstaden redovisas inte då bedömningen är att där finns alltid tillräckligt resandeunderlag för att erhålla minst 30 minuters-trafik. Se vidare SKR Handbok för attraktiv kollektivtrafik.

Not. Möjligheterna att inrätta ny trafik till arbetsplatsområden är beroende av såväl antalet tillkommande arbetsplatser, som områdets utbredning. De lokala förutsättningarna varierar i stor utsträckning (alltifrån arbetstider och skiftgång till rådande konjunktur i de branscher som arbetsplatsen inrymmer), varför inget krav anges för minsta antalet arbetsplatser.

Not. Turtäthet påverkas även av andra målpunkter så som större kulturella/evenemangsanläggningar, idrotts och fritidsanläggningar, centrumanläggningar med mera.

GK-22256, Systemkrav -Linjenät - resandeunderlag

För att kunna motivera att starta ny trafik till ett nytt bostadsområde ska minst 100 bostäder hafärdigställts.

Not. Områdets förutsättningar och bebyggelsesammansättning (exempelvis nya arbetsplatser och nya verksamheter som genererar besöksresor) kan motivera en överenskommelse om annat riktvärde. I det fall att antalet bostäder som utlovats för att uppfylla möjligheterna till permanent kollektivtrafik inte färdigställs inom rimlig tid (ca 3–5 år efter att trafik har startats) kan trafiken komma att dras in.

GK-22257, Systemkrav -Linjenät - Parallellgående linjer

Parallellgående linjer med samma trafikuppgift men som inte är samordnade ska undvikas.

Not. Syftet är en resurseffektiv trafik, att upprätthålla en jämn regularitet i stråk med flera linjer samt skapa tydlighet för resenärerna.

GK-22258, Systemkrav -Linjenät - Låg efterfrågan

Linjesträckningar bör upprätthållas även vid låg efterfrågan på resor, till exempel på kvällar och helger.

Not. Syftet är att linjenätets sträckningar inte ska förändras vid låg efterfrågan. Det skapar otydlighet för resenärer när linjesträckningar förändras under dygnet.

Not. Avkortade linjesträckningar kan vara aktuellt vid mycket låg efterfrågan på resor men inte alternativa körvägar.

3.1.2 Trafikeringsperioder och -tider

Trafikåret delas in i olika trafikeringsperioder (tidtabeller) medan trafikdygnet delas in i olika trafikeringsstider. Trafikeringsperioderna följer 2012/34/EU Bilaga VII mom 2.

Trafikeringsperioder

För den *landbaserade trafiken* gäller följande trafikeringsperioder för tidtabellerna.

- *Normaltidtabell*: Omfattar perioden från första söndagen efter andra lördagen i december till samma tidpunkt i december nästföljande år med ett uppehåll under sommartidtabellen.
- *Sommartidtabell*: Omfattar perioden från midsommar - mitten av augusti.
- *Högsommartidtabell*: Omfattar vanligen en period på 4–6 veckor under sommaren när reseefterfrågan är mycket låg eller hög jämfört med resandet under normaltidtabellen. Avvikelser på periodlängden förekommer.
- *Trafik under sommarhalvåret*: Vissa spårvägs- och bussturer trafikeras endast perioden april – oktober. Beror ofta på en säsongsberoende reseefterfrågan men ofta även på begränsad framkomlighet vintertid.

Trafikeringsstider

Indelningen av trafikdygnet i olika trafikeringsstider följer normalt denna indelning.

- *Högtrafik*: Vardagar kl. 06– 09 respektive kl. 15 - 19.
- *Mellantrafik*: Vardagar och lör-, sön- och helgdagar kl. 09 – 15.
- *Lågtrafik*: Vardagar kl. 19 – 01 respektive lör-, sön- och helgdagar efter affärstid till kl. 01
- *Affärstid*: Den tid större affärscentra har öppet på lör- och söndagar samt helger, vanligen kl. 10 – 17 lördagar och kl. 11 – 16 sön- och helgdagar. Allt fler affärscentra har även öppet längre än så.
- *Nattrafik*: Kl. 01 – 05 (sön- och helgdagar kl. 06). Se vidare 5.1 Nattrafik.

Flera trafikkoncept trafikerar även natttid men nattrafik utgör inget eget trafikkoncept.

3.1.3 Turtäthet

Vilken turtäthet som är lämplig i en viss trafiksituation varierar mellan olika geografiska platser, säsong, tid på dygnet och vilken dag i veckan som avses. Kraven för turtäthet gäller normalt tidtabell för högtrafik-, mellantrafik-, lågtrafik- och nattrafiktid och avser lägsta acceptabla turtäthet för respektive

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

trafikkoncept.

Det är viktigt att ta hänsyn till alla linjer i ett stråk för att få en samlad bild av turtätheten. Turtäthetsstandarderna avgörs av linjens funktion, övriga närliggande linjer samt läget i regionen. I de fall en linje har passning till annan trafik måste turtätheten anpassas till den andra trafiken. De rekommenderade värdena på lägsta turtäthet är satta utifrån bedömd lämplig miniminivå för trafikkonceptet. Turtätheten är i många fall högre, och vissa fall betydligt högre för att uppnå tillräcklig transportkapacitet då många resenärer vill resa samtidigt.

Maximal turtäthet som en linje av ett visst trafikkoncept kan trafikera i avgörs av flera faktorer. För spårtrafik, på egen banvall, begränsas turtätheten av behov av marginaltid, signalsystemet, fordonets acceleration och retardation samt stationsuppehållstid. För busstrafik och spårväg i gata begränsas maximala turtätheten av framkomlighet i vägnätet och hållplatsernas fysiska kapacitet.

Se respektive trafikkoncept för krav om minsta och maximala turtäthet.

GK-22361 -Tjänstekrav - Turtäthet - avsteg

Trafikförvaltningen har rätt att besluta om avsteg från de angivna gränsvärdena för turtäthet i enskilda fall.

GK-22338, Systemkrav -Turtäthet - prioritering av trafikeringstider

Följande prioritering av trafikeringstider bör tillämpas avseende när trafik i ett område ska erbjudas.

1. Högtrafik
2. Mellantrafik
3. Lågtrafik och affärstid

Not. Vid behov av att dra ner eller växla upp trafik ska högtrafikperioden värnas i första hand då de flesta reser under den perioden. Avvikelser tillåts om det är befogat utifrån lokala förutsättningar.

GK-22341, Systemkrav -Turtäthet - buss

En enskild busslinje, oavsett trafikkoncept, bör ha en högsta turtäthet om 5 minuters trafik.

Not. En högre turtäthet än 5 minuter kostar proportionellt mer än vad det ger i reduktion av väntetid vid hållplats, se vidare SKR:s Handbok för attraktiv kollektivtrafik sida 123-124

Not. Tätare busstrafik än var femte minut utan eget prioriterat utrymme leder ofta till kolonnkörning och svårighet att upprätthålla regularitet.

Not. När flera linjer går i samma stråk, till exempel nära större bytespunkter kan mycket tät busstrafik uppstå. Längs dessa sträckor är god framkomlighet av stor vikt. Se vidare *RiGata – Buss*.

3.1.4 *Komfortfaktorer ombord*

Trängsel ombord, ståplatstid och sittplatstillgång i fordonen är faktorer som har avgörande betydelse för resenärernas upplevelse av resan, se vidare SKRS:s Handbok för attraktiv kollektivtrafik Tabell 7. Kraven skiljer sig åt beroende på trafikkoncept och trafikslag.

Upplevd trängsel

Den upplevda trängseln är en viktig komfortfaktor som i hög grad påverkar resenärernas upplevelse av kollektivtrafiken. Under högtrafik och i den trafik som går i den centralaregiondelen kommer det sannolikt alltid att förekomma stående resenärer. Det är inte samhällsekonomiskt försvarbart att dimensionera trafikutbudet så att alla alltid, oavsett tid och plats och oavsett reslängd, ska kunna erbjudas sittplats.

Det finns idag inga säkra belägg för vid vilken trängsel som resenärerna upplever besvär då den personliga upplevelsen av trängsel är individuell. Det är viktigt att det inte uppstår oacceptabel trängsel som kan utgöra säkerhetsrisker eller att trängseln upplevs så pass obehaglig att resenärer väljer bort att resa kollektivt.

Särskild hänsyn måste tas till att trängseln varierar kraftigt, såväl mellan olika turer som på en och samma tur mellan olika dagar. Dessutom varierar trängseln i spårtrafiken mellan olika vagnar i ett och samma tåg. Enstaka stora grupper med resenärer (till exempel en skolklass) kan också bidra till att det uppstår oplanerad hög trängsel på en enskild tur.

Ståplats

För att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv är det viktigt att inte resenärerna är hänvisade till ståplats ombord på fordonen mer än under korta perioder. Ståplatsutnyttjande handlar om hur många som står (när alla sittplatser är tagna) i förhållande till maxantalet ståplatser inne i fordonet. Ståplatsutnyttjandet följs genom att titta på den genomsnittligt högst belastade turen över en trafikeringsperiod. Hänsyn ska även tas till att den sammanlagda ståtiden inte får vara oacceptabelt lång för en resenär om denne tvingas stå på mer än ett färdmedel vid en bytesresa.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Sittplats

Av såväl komfortskäl som säkerhetsskäl ska stående ombord på bussar undvikas vid höga hastigheter. Något förbud mot stående finns dock inte, vilket är i överensstämmelse med nationella regler.

GK-22342 -Tjänstekrav - sittplats–vid färd i höga hastigheter

Vid planering av busstrafik som trafikerar väg skyltad med en hastighetsgräns överstigande 70 km/h ska utbudet vara dimensionerat för att alla resande ska kunna erbjudas sittplats ombord.

Not. Undantag från denna riktlinje kan medges av trafikförvaltningen för busslinjer som trafikeras endast en kort sträcka på sådan väg (upp till maximalt två kilometer).

3.1.5 Kapacitet

För att kollektivtrafiken ska kunna erbjuda attraktiva resmöjligheter behöver den ha tillräcklig kapacitet för att möta resbehoven. Kapaciteten är den mängd resenärer som kan passera/hanteras i ett snitt vid en given tidpunkt.

Kapaciteten på en linje styrs av fysisk infrastruktur, fordonsstorlek (sitt- och ståplatser) och turtäthet. Det finns två sätt att öka kapaciteten när resandet ökar, dels genom att trafikera med större/längre fordon, dels genom att öka turtätheten. Utifrån vilka turtäthetsintervall (min respektive max) som rekommenderas för respektive trafikkoncept och respektive fordonsslags praktiska antal sitt- och ståplatser har kapacitetsvärden tagits fram för respektive trafikkoncept.

- Minsta kapacitet baseras på minsta turtäthet med minsta fordonstyp för respektive koncept. Kan även benämnas som minsta resandeunderlag eller resenärsunderlag.
- Maximal kapacitet baseras på högsta rekommenderade turtäthet med största fordonstyp för respektive koncept. Kan även benämnas som praktisk kapacitet.

Kapacitetsutnyttjandet för en linje mäts som den genomsnittliga belastningen i den mest belastade riktningen i maxtimmen genom den praktiska kapaciteten.

Praktisk kapacitet avser att alla sittplatser används samt att mellan 20–40 % av ståplatskapacitet tas i anspråk. För tunnelbana accepteras upp till 50 % ståplatsutnyttjande. Praktisk kapacitet är ett planeringsmått som syftar till att ta höjd för att den specifika resenärsbelastningen skiljer sig från tur till tur under en maxtimme. Att en linje når upp till praktisk kapacitet på genomsnittsturen i maxtimmen, i dess mest belastade riktning, innebär alltså att det kommer finnas turer som har både väsentligt högre och lägre resande än nivån för praktisk kapacitet.

Se Kollektivtrafikplan 2050, bilaga 2 *Kapacitetsintervaller* för information om uträkningarna. I de fall antalet stå- eller sittplatser inte stämmer i fordonstyperna, så behöver en uträkning göras av kapaciteten på linjen med den specifika fordonstypen som är tänkt att trafikera.

3.1.6 *Hållplatstid*

Vid sidan av körtid mellan hållplatser för buss och spår är korta uppehållstider viktiga för attraktiva restider med kollektivtrafiken. Genom exempelvis påstigning i flera dörrar samt förvisering, kan korta hållplatstider uppnås även vid stationer/hållplatser med stort resenärsutbyte. För trafikkoncept med stora resenärsflöden är detta extra viktigt. För vissa trafikkoncept ska anpassning för att hantera en stor mängd personer med särskilda behov vara utgångspunkten vid planering av körtid för linjen.

Hållplatstiden kan öka avsevärt vid brist på kapacitet i hållplatsläget. Orsakerna kan både vara att ett stort antal fordon och linjer trafikerar hållplatsen eller interaktionsfördröjning efter hållplatsen. Se *RiTerm*, *RiGata – Buss* och *RiGata – Spår* för närmare beskrivning om val av utformning för hållplatser. En väl utformad hållplats kan bidra till att minska uppehållstiden och indirekt även den totala restiden.

Kraven anger vilka trafikkoncept som ska planera för effektiva hållplatsstopp och vilka som ska planera för många resenärer med särskilda behov vid påstigning.

3.1.7 *Byten*

Linjenätet i Stockholmsregionen har sin bas i stomtrafiknätet till vilken ett stort antal lokal-, landsbygds- och matartrafiklinjer ansluter. Det innebär att många resor innehåller byten. Det är också vanligt med byten mellan stomlinjer, i synnerhet vid de största bytespunkterna. Eftersom många resor vanligen innefatta en till två byten är det viktigt att i planeringen utgå från att hålla nere antalet byten generellt för att undvika att en resenär tvingas till ytterligare byten under en resa. Ett byte innebär en restidsförlust och upplevs av resenärerna som ett osäkerhetsmoment.

För att linjenätet ska hänga ihop behöver det finnas bytespunkter där byten mellan olika kollektivtrafiklinjer kan ske på ett smidigt sätt. Bytesmöjligheter till andra färdmedel än kollektivtrafik som till exempel cykel och bil hanteras i *RiPark*, *RiTerm* och *RiArk*.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

För att minska restidsförlusterna vid byten bör tidtabeller anpassas så att korta bytestider uppstår, det vill säga att linjerna har passning till varandra. För trafik med lågt turutbud är det extra viktigt med passningskrav, exempelvis mellan matartrafiklinje och pendeltåg.

GK-22344, Systemkrav -Byten - passning vid lågt turutbud

För de linjer som har passningskrav ska passning planeras mellan linjerna när den ena linjen har glesare än 10 minuters trafik.

GK-22346 -Tjänstekrav - Byten - invänta försenad anslutning

Väntande avgång ska invänta försenad anslutning när så är möjligt. Förare ska ha teknikstöd för att kunna upprätthålla anslutning.

Not. I normalfallet behöver det väntande fordonet information om huruvida anslutande trafik håller tidtabellen eller ej. Ju glesare trafik desto större är behovet av att vänta in sena ankomster.

GK-22348, Systemkrav -Byten- sista avgång

Sista avgång för dagen ska alltid invänta försenad anslutning.

Not. Syftet med att invänta försenade anslutningar vid sista avgång för dagen är för att inte riskera att resenärer blir kvarlämnade vid bytespunkter sena kvällar och nätter.

Vissa stationer längs med pendeltågen och tunnelbanan har endast en stationsentré. Därför framhålls ofta önskemål om att öppna ytterligare en stationsentré för att göra stationen lättare åtkomlig och minska trängseln vilket innebär kortare restid och bekvämare resa genom att gångavstånden minskar.

GK-22350, Systemkrav -Byten - anlägga ny stationsentré

För att en ny stationsentré ska öppnas eller nyanläggas ska den kunna motiveras samhällsekonomiskt. Den årliga nyttan av den nya entrén ska överstiga årskostnaden för avskrivning samt drift och underhåll av den tillkommande anläggningen.

Not. Även om en ny entré är samhällsekonomiskt lönsam innebär det inte att trafikförvaltningen kommer att prioritera denna investering. En ny entré ökar värdet av närliggande fastighetsbestånd och det är önskvärt att de som får nyttorna betalar för investeringen.

3.1.8 Restid

Som stöd i att skapa en sammanhållen region finns riktlinjer för maximal restid mellan regionala stadskärnor, kommuncentrum och den centrala regionkärnan. Krav kopplade till maximal restid baseras på målen i

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Kollektivtrafikplan 2050 och de beslutade infrastrukturinvesteringar som finns.
Restiden utgörs av restiden ombord på fordonen inklusive eventuell bytestid.

GK-22356, Systemkrav -Restid - regionala stadskärnor till/från regioncentrum

Restiden mellan regional stadskärna och regioncentrum bör max vara 30 minuter.

GK-22352, Systemkrav -Restid - regionala stadskärnor till/från regional stadskärna

Restiden mellan två regionala stadskärnor bör max vara 45 minuter.

GK-22354, Systemkrav -Restid – regionala stadskärnor till/från Arlanda

Restiden mellan regional stadskärna och Arlanda bör max vara 60 minuter.

GK-22360, Systemkrav -Restid – kommuncentrum till/från regioncentrum

Restiden mellan kommuncentrum och regioncentrum bör max vara enligt nedanstående tabell.

Kommun	Restid till/från regioncentrum
Botkyrka	Max 30 minuter
Danderyd	
Ekerö	
Haninge	
Huddinge	
Järfälla	
Lidingö	
Nacka	
Salem (Rönninge)	
Sollentuna	
Solna	
Sundbyberg	
Tyresö	
Täby	
Upplands Bro	
Upplands Väsby	
Vallentuna	
Värmdö	
Österåker	

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Sigtuna (Märsta)	Max 40 minuter
Nykvarn	
Södertälje	
Vaxholm	
Nynäshamn	Max 60 minuter
Norrtälje	

Tabell 2 Restid mellan kommuncentrum och regioncentrum

GK-22362, Systemkrav -Restid – kommuncentrum till/från närmsta regionala stadskärna

Restiden mellan kommuncentrum och närmsta regionala stadskärna bör max vara 40 minuter.

3.1.9 Punktlighet och regularitet

Punktlig het och regularitet är två mått för att beskriva hur pålitlig en kollektivtrafiklinje eller ett trafikkoncept är. Generellt är punktlig het det vanligaste måttet för att mäta pålitlig het. Det beror dels på att merparten av kollektivtrafiken är tidtabellslagd och resenärerna därmed förväntar sig att den ska avgå och ankomma enligt utsatt tid dels för att punktlig het relativt enkelt kan följas upp av trafikutövaren och trafikförvaltningen.

Vid långa turintervall, längre än 10 - 15 minuter, har det visat sig att resenärer anpassar sin ankomsttid till hållplatsen efter tidtabellen, se vidare SKR:s Handbok för attraktiv kollektivtrafik sida 281. I dessa fall är det därmed viktigt med en bra punktlig het för att erhålla en bra resekvalitet.

I de fall där kollektivtrafiklinjen i stället trafikeras med kortare turintervall ankommer resenärerna till hållplats utan att i förväg anpassa sig till en enskild tur. Då är det i stället viktigare att säkerställa en jämn spridning av tidsluckorna mellan turerna för att minimera väntetiderna, ge större möjlighet till sittplats, minskad trängsel ombord och samtidigt få ett effektivt resursutnyttjande av fordonen.

Punktlig het avser skillnaden mellan de verkliga avgångs- och ankomsttiderna och de som anges i tidtabellen.

Regularitet avser spridningen av tidsluckorna mellan fordonen på en linje.

En allmän definition av punktlig het som används på trafikförvaltningen är: *En tur är i tid om den avgår max 1 min före respektive högst 3 min efter utsatt tid.*

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Definitionen kan dock variera beroende på trafikslag då förutsättningar skiljer sig åt för exempelvis busstrafik i blandtrafik och spårtrafik på egen banvall. Trafikavtalen definierar vad som gäller för respektive linje.

I dagsläget saknas bra verktyg för att arbeta med och följa upp regularitet varför punktlighet idag är det som används vid uppföljning av trafiken.

3.2 Stomtrafik

Stomtrafiken utgör stommen i linjenätet. Stomtrafiken är ett länstäckande, grovmaskigt och stabilt linjenät, där linjeförändringar endast får ske när det föreligger synnerliga skäl för det. Stomtrafiken ska vara extra tydlig jämfört med övrig trafik, och upplevas som pålitlig och oföränderlig. Det gör att den är strukturerande för bebyggelseplaneringen. Stomtrafik är uppdelad i tre kategorier där var och en omfattar följande trafikkoncept:

Stadsstomtrafik

Stadsstomtrafiken erbjuder snabba resor för stora resenärsflöden inom centrala regionkärnan, regionala stadskärnor och tätorter. Den avlastar radiella stomtrafiken på spår för lokala resor i centrala regionkärnan. Stadsstomtrafik omfattar stadsspårväg, stadstomtrafik sjö och stadsexpressbuss som till exempel Spårväg City, Djurgårdslinjen 82 och stombusslinje 1.

Radiell stomtrafik

Den radiella stomtrafiken erbjuder snabba resor för stora resenärsflöden i radiella stråk in mot centrala regionkärnan med hög reseefterfrågan hela dagen. Den sammanbinder regionen radiellt, genom att knyta samman tätorter, bytespunkter och stora målpunkter. Radiell stomtrafik omfattar tunnelbana, pendeltåg, Roslagsbanan och radiell expressbuss som till exempel stombusslinje 474 mellan Värmdö och Slussen.

Tvärgående stomtrafik

Den tvärgående stomtrafiken erbjuder snabba resor för stora resenärsflöden i tvärgående stråk med hög reseefterfrågan hela dagen. Den sammanbinder regionen på tvären genom att knyta samman tätorter, bytespunkter och stora målpunkter. Tvärgående stomtrafik omfattar Tvärbanan, tvärgående expressbuss som exempelvis linje 172 mellan Skarpnäck och Norra Botkyrka. På lång sikt, om resbehovet överstiger kapaciteten för Tvärbanan, kan tunnelbana bli aktuell även för tvärgående stomtrafik.

Gemensamt för all stomtrafik är att den fysiska utformningen bör signalera att

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

alla former av stomtrafik har prioritet i gaturummet. För stomtrafik i form av spårväg är det viktigt med självförklarande gaturum med exempelvis upphöjd köryta för spårvägen och olika markbeläggning för spårväg, gångtrafik och biltrafik. Läs vidare i *RiGata Buss* och *RiGata Spår**.

3.2.1 Linjenät

Se även 3.1.1 Linjenät.

GK-22358 -Tjänstekrav – Stomtrafik - linjenät

Stomtrafikens linjesträckning ska endast ändras efter utredning och beslut i trafiknämnden.

Not. Beslut i trafiknämnden kan ske genom beslut om trafikförändringsremissen som sker årligen.

Not. Tillfälliga trafikomläggningar kräver inte beslut i trafiknämnden.

3.2.2 Trafikeringsperioder och -tider

Se även 3.1.2 Trafikeringsperioder och – tider.

GK-22359, Systemkrav -Stomtrafik - trafikeringstider

All stomtrafik ska trafikeras i hög-, låg-, mellan- och affärstid. I vissa fall även nattetid.

3.2.3 Turtäthet

Se även 3.1.3 Turtäthet

GK-22280, Systemkrav -Stomtrafik - turtäthet

Stomtrafiken ska ha en minsta turtäthet enligt nedanstående tabell.

Notera att minsta turtäthet inte gäller per linje utan sammantaget för den trafik (linjer) som trafikerar i ett område.

Trafikkoncept	Trafikslag	Högtrafik	Mellantrafik/ Affärstid	Lågtrafik
Stomtrafik	Stadsexpressbuss	7,5 min centrala regionkärnan 10 min övriga tätort	10 min centrala regionkärnan 15 min övriga tätort	15 min centrala regionkärnan 30 min övriga tätort
	Stadsspårväg	7,5 min	10 min	15 min
	Tunnelbana	10 min för varje linjegren Den samlade turtätheten på gemensamma snitten (där flera tunnelbanelinjer trafikerar) är högre vilket	Samma turtäthet som i högtrafik.	15 min för varje linjegren vilket i de gemensamma snitten medför 5–7,5 min- trafik.

		där medför 3–5 min- trafik.		
	Roslagsbanan	15 min centrala	20 min centrala	30 min centrala
	Pendeltåg	regionkärnan, regional stadskärna,	regionkärnan, regional stadskärna,	regionkärnan, regional stadskärna,
	Radiell expressbuss	lokal stadskärna och strategiskt bebyggelse- läge 30 min övriga länet	lokal stadskärna och strategiskt bebyggelse- läge 60 min övriga länet	lokal stadskärna och strategiskt bebyggelse- läge 60 min övriga länet
	Tvärgående expressbuss	15 min	15 min	30 min
	Tvärbanan	10 min	15 min	15 min

Tabell 3 Minsta turtäthet för stomtrafik

Not. Se beskrivning av bebyggelse-
lägen i 7. Definitioner och
begreppsförklaringar.

3.2.4 Komfortfaktorer ombord

Se även 3.1.4 Komfortfaktorer ombord.

GK-22281 -Tjänstekrav – Stomtrafik – ståplatsutnyttjande

Ståplatsutnyttjande och ståtiden ombord på den genomsnittligt högst belastade turen i stomtrafiken bör planeras att max vara enligt nedanstående tabell.

Samlingskoncept	Trafikkoncept	Maximalt ståplatsutnyttjande på den högst belastade turen	Maximal ståtid ombord
Stomtrafik	Stadsexpress - buss	20 %	15 min
	Stadsspårväg	40 %	15 min
	Radiell expressbuss	20 %	15 min
	Tunnelbana	50 %	20 min
	Roslagsbanan	40 %	20 min
	Pendeltåg	40 %	20 min
	Regionpendel	10 %	20 min
	Tvärgående expressbuss	20 %	15 min
	Tvärbanan	40 %	15 min

Tabell 4 Maximal ståplatsutnyttjande och ståtid ombord för stomtrafik

Not. Kraven är olika för att vagnsutförning, behov av att prioritera effektiva flöden före sittplatskomfort och körsätt skiljer sig åt mellan trafikslagen.

3.2.5 Kapacitet

Nedan beskrivs minsta kapacitet vilket också kan jämföras med minsta resandeunderlag i maxtimmen för att motivera att köra en viss typ av trafikslag. Maximal kapacitet beskrivs för att synliggöra när det finns behov att överväga byte till mer kapacitetsstarkt trafikslag. Varje byte till ett mer kapacitetsstarkt trafikslag måste dock prövas utifrån sina egna förutsättningar.

GK-22279, Systemkrav -Stomtrafik – minsta kapacitet

Stomtrafiken bör ha minst antal resenärer i maxtimmen i maxriktningen enligt nedanstående tabell.

Trafikkoncept	Trafikslag	Minsta antal resenärer i det högst belastade snittet i maxtimmen i maxriktningen	Förutsättningar
Stomtrafik	Stadsexpressbuss	400	7,5 min trafik med normalbuss (15 m) ger 320 resenärer per timme. Ledbuss (18 m) ger 480 resenärer per timme.
	Stadsspårväg	800	7,5 min trafik med A32/A35 30m
	Radiell expressbuss	220	Ledbuss 18m (motorväg) 55 resenärer per tur (sittplatskrav). 15 minuters trafik.
	Tunnelbana	4200	5 minuters trafik Om C30, 70m
	Roslagsbanan	800	15 minuters trafik Om X15p/ 60m
	Pendeltåg	1900	15 minuters trafik Om X60, 100m
	Tvärgående expressbuss	320	7,5 min trafik med normalbuss (15 m)
	Tvärbanan	800	12 minuters trafik Om A32/A35 30m

Tabell 5 Minsta antal resenärer det högst belastade snittet i maxtimmen i maxriktningen för stomtrafik

GK-22273, Systemkrav -Stomtrafik – maximal kapacitet

Stomtrafikens trafikslag bör ha max antal resenärer i maxtimmen i maxriktningen enligt nedanstående tabell.

Traffikkoncept	Trafikslag	Max antal resenärer i maxtimmen i maxriktningen	Förutsättningar
Stomtrafik	Stadsexpressbuss	720	Baserat på 5 minuters trafik och 20 % stående. Möjligt upp till 1200 resenärer vid god framkomlighet och 2 minuters trafik. Framkomlighetsåtgärder ska eftersträvas framför byte till ett mer kapacitetsstarkt trafikslag.
	Stadsspårväg	5 600	Baserat på knappt 2 minuters trafik och A32/A35, 60 meter
	Radiell expressbuss	1 020	Baserat på 5 minuters trafik och sittplats för samtliga resenärer. Möjligt upp till 1700 resenärer vid god framkomlighet. Framkomlighetsåtgärder ska eftersträvas framför byte till ett mer kapacitetsstarkt trafikslag.
	Tunnelbana	21 600	Baserat på 2 minuters trafik. Om C20/C30, 140 meter
	Roslagsbanan	12 000 13 800	Baserat på 2,5 minuters trafik. Om X10p, 120 m Om X15p, 180 m

	Pendeltåg	22 800	Baserat på 2,5 minuters trafik. X60, 200 m
	Tvärgående expressbuss	720	Baserat på 5 resp. 2 minuters trafik. Möjligt upp till 1200 resenärer vid god framkomlighet.
	Tvärbanan	5 600	Baserat på knappt 2 minuters trafik A32/A36, 60 meter

Tabell 6 Max antal resenärer i det högst belastade snittet i maxtimmen i maxriktningen för stomtrafik

3.2.6 Hållplatstid

Stomtrafik hanterar ofta stora resenärsflöden. Smidiga lösningar för biljetthantering som exempelvis förvisering eller visering på fler ställen samt påstigning i flera dörrar underlättar flödet av resenärer. Pendeltåg och tunnelbanan har förvisering. För stombusstrafiken behöver hållplatserna ha rak inkörning och utfart samt angöring utan sidoförflyttning i tätortsmiljö. I landsbygdsmiljö bör hållplatserna vara helt skilda från körbanan med långa in- och utfarter för bekväm anslutning till hållplatsen. Det minskar risken för brist på kapacitet i hållplatsläget när många bussar angör.

GK-22274, Systemkrav -Stomtrafik – hållplatstid

Stomtrafiken ska prioritera korta hållplaststopp.

Not. Åtgärderna för att få korta hållplatsstopp varierar beroende på trafikkoncept.

3.2.7 Byten

Inga krav kopplade till byten för stomtrafik. Se även 3.1.7 Byten.

3.3 Direkttrafik

Direkttrafik erbjuder direkta resmöjligheter i relationer med tidvis hög reseefterfrågan, exempelvis i pendlingstider till större arbetsplatsområden. Konceptet syftar till att korta restiderna och utmärks av att det har genare körvägar och/eller hoppar över vissa mellanliggande hållplatser/stationer /bryggor. Direkttrafik ska komplettera och inte konkurrera med stomtrafiken.

Inom spårtrafiken förekommer trafikupplägg med en kombination av stopp- och snabbtåg. Stopptåg stannar på samtliga stationer som de passerar. Snabbtåg stannar på ett urval av stationer på snabbtågsträckan och är en form av

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

direkttrafik. Snabbtågen finns till för att korta restiderna för längre resor och skapa en jämn fördelning mellan olika tåg i tidtabellen. Därigenom kan fordonsåtgången minimeras vilket bidrar till en god trafikekonomi.

Samlingskonceptet *direkttrafik* har följande trafikkoncept:

- Direkttrafik – buss
- Direkttrafik – sjö, se kapitel 4 Trafikplanering för sjö
- Snabbtåg

3.3.1 *Linjenät*

Se även 3.1.1 Linjenät.

GK-22271 -Tjänstekrav - Direkttrafik – parallella linjer

Vid planering av en direktlinje ska linjen avlasta, inte konkurrera med stomtrafik så att förutsättningarna för stomtrafiken inte längre uppfylls.

3.3.2 *Trafikeringsperioder och -tider*

Direkttrafik kör normalt enbart i högtrafik då syftet är att avlasta stomtrafiken. Se även 3.1.2 Trafikeringsperioder och – tider.

GK-22272, Systemkrav -Direkttrafik buss – trafikeringstider.

Direkttrafik buss ska trafikeras de tider det finns behov.

3.3.3 *Turtäthet*

Direkttrafik kör normalt enbart i högtrafik då syftet är att avlasta stomtrafiken. Turtätheten beror på i vilken omfattning stomtrafiken behöver avlastas. Se även 3.1.3 Turtäthet. Notera att minsta turtäthet inte gäller per linje utan sammantaget för den trafik (linjer) som trafikerar i ett område.

GK-22277, Systemkrav -Direkttrafik buss – turtäthet

Turtätheten för direkttrafik med buss ska anpassas efter behov.

GK-22278, Systemkrav -Snabbtåg – turtäthet

Alla stationer på snabbtågsträckan ska uppnå en minsta turtäthet på 20 min innan snabbtågstrafikering införs.

GK-22275, Systemkrav -Snabbtåg – restidsvinst

Snabbtåg bör göra en restidsvinst på minst 5 min jämfört med stopptåg på snabbtågsträckan.

3.3.4 *Komfortfaktorer ombord*

Planering av trafikvolymerna med hänsyn till ståplatsutnyttjande, ståtid samt sittplatskrav utgår från i vilken omfattning stomtrafiken behöver avlastas.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

GK-22276, Systemkrav -Direkttrafik buss – maximalt ståplatsutnyttjande

Ståplatsutnyttjande på den genomsnittligt högst belastade turen på direkttrafik med buss bör max vara 20 %.

3.3.5 Kapacitet

För direkttrafik finns det inget krav på minsta resandeunderlag eftersom direkttrafiken snarare utgör en kapacitetsreserv genom att komplettera stomtrafiken under de tider resandet är som högst.

3.3.6 Hållplatstid

Inga krav kopplade till hållplatstid för direkttrafik. Se vidare 3.1.6 Hållplatstid.

3.3.7 Byten

Inga krav kopplade till byten för direkttrafik med buss och sjö. Se vidare 3.1.7 Byten.

GK-22269, Systemkrav -Snabbtåg – byten

Snabbtåg ska stanna vid stationer med anslutande spårtrafik

GK-22270, Systemkrav -Snabbtåg – byten

Snabbtåg ska stanna vid kommuncentrum.

GK-22260, Systemkrav -Snabbtåg – byten

Regional kärna ska ha uppehåll med snabbtåg.

3.4 Matartrafik

Matartrafik ökar stomtrafikens upptagningsområde genom att erbjuda lokala resor som matar till bytespunkter med stomtrafik. Matartrafik syftar till att konkurrera med bilresor och minska behovet av pendlarparkering genom smidiga och synkade byten till/från stomtrafik och möjliggör effektiva byten. Inom vissa områden har matartrafiken även funktionen lokaltrafik. Se vidare text under 3.5 Lokaltrafik.

Samlingskonceptet *matartrafik* har följande trafikkoncept:

- Matartrafik – buss
- Matartrafik – spår (Lidingöbanan, Nockebybanan och Saltsjöbanan)
- Matartrafik – sjö, se kapitel 4 Trafikplanering för sjö

3.4.1 Linjenät

Inga krav kopplade till linjenät för matartrafiken. Se vidare 3.1.1 Linjenät.

3.4.2 Trafikeringsperioder och -tider

Se även 3.1.2 Trafikeringsperioder och – tider.

GK-22263, Systemkrav -Matartrafik – trafikeringstider

All matartrafik ska trafikeras under låg- mellan och högtrafik, i vissa fall affärstid.

3.4.3 Turtäthet

Se även 3.1.3 Turtäthet.

GK-22264, Systemkrav -Matartrafik – turtäthet

Matartrafiken ska ha en minsta turtäthet enligt nedanstående tabell. Notera att minsta turtäthet inte gäller per linje utan sammantaget för den trafik (linjer) som trafikerar i ett område.

Matartrafik	Trafikslag	Högtrafik	Mellantrafik/Affärstid	Lågtrafik
	Matartrafik - buss	Anpassat efter stomtrafiken den matar till. Matar till minst varannan tur på stomtrafiken.	Anpassat efter stomtrafiken den matar till. Matar till minst varannan tur på stomtrafiken.	Motsvarande turtäthet som stomtrafiken den matar till
	Matartrafik - spår	Anpassat efter stomtrafiken den matar till. Matar till minst varannan tur på stomtrafiken.	Anpassat efter stomtrafiken den matar till. Matar till minst varannan tur på stomtrafiken.	Motsvarande turtäthet som stomtrafiken den matar till.

Tabell 7 Minsta turtäthet för matartrafik

3.4.4 Komfortfaktorer ombord

Se även 3.1.4 Komfortfaktorer

GK-22261, Systemkrav -Matartrafik buss – maximalt ståplatsutnyttjande

Ståplatsutnyttjande på den genomsnittligt högst belastade turen på matartrafik med buss bör max vara 20 %.

GK-22262, Systemkrav -Matartrafik spår – maximalt ståplatsutnyttjande

Maximalt ståplatsutnyttjande på den högst belastade turen ombord matartrafik på spår bör max vara 40 %.

3.4.5 Kapacitet

Se även 3.1.5 Kapacitet

GK-22267, Systemkrav -Matartrafik buss – minsta resandeunderlag

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Matartrafik med buss ska ha ett resandeunderlag på minst 320 personer i det högst belastade snittet i maxtimmen.

Not. Avser normalbuss. För boogiebuss respektive ledbuss innerstad gäller minst 480 resenärer.

GK-22268, Systemkrav -Matartrafik spår – minsta resandeunderlag

Matartrafik på spår ska ha ett resandeunderlag på minst 800 personer i det högst belastade snittet i maxtimmen.

3.4.6 Hållplatstid

Matartrafikens roll är att passa till stomtrafiken varför punktlighet vid bytespunkter är av stor vikt.

GK-22265, Systemkrav -Matartrafik - hållplatstid

Matartrafiken ska prioritera korta hållplaststopp.

Not. Åtgärderna för att få korta hållplatsstopp varierar beroende på trafikkoncept

3.4.7 Byten

Matartrafiken har passningskrav eftersom dess huvuduppgift är att mata resenärer till stomtrafiken. Se även 3.1.7 Byten.

GK-22266, Systemkrav -Matartrafik - passning

Matartrafik ska ha passning till och från stomtrafik vid bytespunkten.

GK-22310 -Tjänstekrav - Matartrafik - anslutning

Vid planering av en matartrafiklinje ska linjen inte planeras att ansluta med passning vid mer än en bytespunkt längs sin sträckning.

Not. Passning vid flera bytespunkter längs en sträcka är svårt att upprätthålla.

Not. Om linjen trots allt planeras för passning vid fler än en bytespunkt måste en beskrivning göras av vilka passningar som ska prioriteras före andra.

GK-22298, Systemkrav -Matartrafik - väntande anslutning

Väntande avgång med matarlinjen bör invänta försenad anslutning om matarlinjen har 30 minuter eller glesare turtäthet.

3.5 Lokaltrafik

Lokaltrafiken erbjuder en grundläggande tillgång till kollektivtrafik lokalt inom staden/tätorten som sammanbinder bostadsområden, centrum, bytespunkter och andra målpunkter. Den erbjuder ett utbud anpassat både för skol-, arbets-, fritids-och serviceresor samt närhet för en bred målgrupp av resenärer.

Samlingskonceptet *lokaltrafik* har följande trafikkoncept:

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- Lokaltrafik – buss
- Lokaltrafik - närtrafik
- Lokaltrafik – sjö, se kapitel 5 *Trafikplanering för sjö*

Närtrafik

Närtrafiken är främst anpassad för äldre och personer som behöver extra stöd och hjälp, men är öppna för alla resenärer. Trafiken bedrivs i ett lugnt tempo med anpassning till målgruppen, exempelvis avseende på- och avstigning och mjuk körning. Det möjliggör resor med kollektivtrafiken längre upp i åldrarna och därmed skjuta fram behovet av färdtjänst. För de som har färdtjänstillstånd ger närtrafiken en möjlighet att alternera färdtjänstresor med kollektivtrafik.

Närtrafiken erbjuder möjligheter att både resa lokalt inom området och resa till den övriga kollektivtrafiken via en passande bytespunkt för resor utanför det lokala trafikområdet. Närtrafiken bedrivs med mindre fordon primärt för att det är enklare att komma närmare entréer och mötespunkter, men även för att det är begränsad efterfrågan. Mycket kort gångavstånd till hållplats eller upphämningsplats är avgörande för närtrafikens målgrupp.

Närtrafiken kan vara linjelagd eller anropsstyrd. Den linjelagda trafiken har fast linjesträckning och vanliga hållplatser. Den anropsstyrda trafiken förbeställs. Den angör direkt intill entrén och har inga särskilda hållplatser.

GK-22299 -Tjänstekrav – Lokaltrafik – Närtrafik

Vid planering av närtrafiken ska inriktningen vara att äldre och personer med funktionsnedsättning väljer att använda kollektivtrafiken i stället för särskilda persontransporter.

Not.Syftet är att skjuta fram behovet av särskilda persontransporter.

GK-22302, Systemkrav -Lokaltrafik – Närtrafik

Trafiken ska bedrivas i lugnt tempo med anpassning till målgruppen för närtrafik.

Not. Lugnt tempo avseende till exempel extra tid vid på- och avstigning och mjuk körning.

3.5.1 Linjenät

Se även 3.1.1 Linjenät.

GK-22303, Systemkrav -Lokaltrafik - linjenät

Linjedragning för lokaltrafik ska förändras i takt med att kommunens befolkning och bebyggelse ändras.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

GK-22300, Systemkrav -Lokaltrafik - linjenät

Lokaltrafiklinjer ska trafikera lokala målpunkter såsom kommuncentrum, stationer och bytespunkter, vårdinrättningar, skolor, kultur- och idrottsanläggningar, butiker etcetera.

GK-22301 -Tjänstekrav – Linjelagd närtrafik - minsta boendetäthet

Vid planering av linjelagd närtrafik ska det finnas minst 2 500 personer med färdtjänsttillstånd eller som är äldre än 75 år bosatta inom upptagningsområdet.

Not: Vid beräkning av målgruppens storlek ska de som bor inom 150 meters gångavstånd till ordinarie kollektivtrafik ej räknas med. Det är under förutsättning att till exempel all busstrafik fortsatt bedrivs med bussar med lågt insteg.

GK-22306 -Tjänstekrav – Anropsstyrd närtrafik - minsta boendetäthet

Vid planering av anropsstyrd närtrafiklinje ska det finnas minst 1 500 personer med färdtjänsttillstånd eller som är äldre än 75 år bosatta inom upptagningsområdet.

Not: Vid beräkning av målgruppens storlek ska de som bor inom 150 meters gångavstånd till ordinarie kollektivtrafik ej räknas med. Det är under förutsättning att till exempel all busstrafik fortsatt bedrivs med bussar med lågt insteg.

3.5.2 Trafikeringsperioder och -tider

Se även 3.1.2 Trafikeringsperioder och – tider.

GK-22307, Systemkrav -Lokaltrafik buss – trafikeringstider

Lokaltrafik med buss ska trafikeras under låg- mellan- och högtrafik, i vissa fall affärstid.

GK-22304, Systemkrav -Närtrafik – trafikeringstider

Närtrafiken ska trafikeras under mellantrafik samt längre vid behov.

Not. Närtrafiken trafikerar fram till 16.00 medan mellantrafik normalt avser fram till kl. 15.00.

3.5.3 Turtäthet

Se även 3.1.3 Turtäthet.

Turtätheten för lokaltrafiken påverkas av olika bebyggelselägen och dess resande.

GK-22305, Systemkrav -Lokaltrafik buss – turtäthet

Lokaltrafiken ska ha en minsta turtäthet i olika bebyggelseområden enligt nedanstående tabell. Notera att minsta turtäthet inte gäller per linje utan sammantaget för den trafik (linjer) som trafikerar i ett område.

Lokaltrafik med buss	Centrala regionkärnan	Regionala stadskärnor och lokala stadskärnor	Strategiska bebyggelselagen
Högtrafik	10 min	20 min	30 min
Mellantrafik/ Affärstid	20 min	30 min	30 min
Lågtrafik	30 min	30 min	30 min

Tabell 8 Minsta turtäthet för lokaltrafik i olika bebyggelseområden

Not. Se beskrivning av bebyggelselagen i 7. Definitioner och begreppsförklaringar.

För Närtrafik är det en fördel med entimmes intervaller då det ger en tydlig tidtabell för resenären. Vanligtvis trafikerar ett fordon per linje och det är viktigt att minsta turtäthet kan säkerställas.

GK-22284, Systemkrav -Närtrafik – turtäthet

Närtrafiken bör ha en minsta turtäthet på 60 minuter under trafikeringstiden.
 Not. Planera för ett fordon per linje med en avgång per timme.

3.5.4 Komfortfaktorer ombord

Vid planering av trafikvolymerna är det viktigt att ta hänsyn till rekommenderat ståplatsutnyttjande på lokalbusslinjer för att ge viss komfort på resan.

Närtrafiken ska vara en trygg och säker resa för målgruppen, därför är det viktigt att samtliga erbjuds sittplats under resan.

GK-22282, Systemkrav -Lokaltrafik buss – maximalt ståplatsutnyttjande

Ståplatsutnyttjande på den genomsnittligt högst belastade turen på lokaltrafik med buss bör vara max 20%.

Not. Den genomsnittligt högst belastade turen tas fram över en trafikeringsperiod.

GK-22283, Systemkrav -Närtrafik – sittplatskrav

Sittplats ska erbjudas samtliga ombord.

3.5.5 Kapacitet

Kraven för kapacitet och minsta resandeunderlag avser krav för en enskild linje. På många sträckor trafikerar flera linjer tillsammans vilket gör att summan av de enskilda linjernas belastning kan överstiga kapacitetskraven.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

GK-22287, Systemkrav -Lokaltrafik buss – minsta kapacitet

Lokaltrafiklinje med buss ska ha ett minsta resandeunderlag i maxriktningen i det högst belastade snittet i maxtimmen i de olika bebyggelsekategorierna enligt nedan:

- 170 resenärer i centrala regionkärnan
- 130 resenärer i regionala stadskärnor och lokala stadskärnor
- 20 resenärer i strategiska bebyggelselagen

Not. Minsta resandeunderlag är beräknat utifrån 10, 20 respektive 30 minuters trafik med normalbuss.

GK-22288, Systemkrav -Lokaltrafik buss - maximal kapacitet

Lokaltrafiklinje med buss bör ha max 800 resenärer i maxtimmen i maxriktningen.

Not. Förutsätter 5 minuters trafik med ledbuss.

GK-22285, Systemkrav -Linjelagd närtrafik – minsta kapacitet

Närtrafiklinje ska ha ett resandeunderlag på minst fem resenärer i maxriktningen i det högst belastade snittet i maxtimmen.

GK-22286, Systemkrav -Linjelagd närtrafik - maximal kapacitet

Närtrafiklinje bör ha max 20 resenärer i maxtimmen i maxriktningen.

Not. Förutsätter 60 minuters trafik med 12 meter normalbuss med sittplats för samtliga.

3.5.6 Hållplatstid

GK-22291, Systemkrav -Lokaltrafik buss - hållplatstid

Lokaltrafik med buss ska ha en hållplatstid som är anpassad för att kunna hantera resenärer med behov av längre tid vid på- och avstigning.

GK-22292, Systemkrav -Närtrafik - hållplatstid

Närtrafik ska prioritera tillräcklig hållplatstid utifrån att en stor mängd personer med särskilda behov och hjälpmedel reser.

3.5.7 Byten

Lokaltrafiken kan ha olika syften och uppdrag varför passning behöver anpassas till trafikens syfte. Exempelvis kan passning mot en bytespunkt vara viktigt att prioritera i andra fall kan det vara start- och sluttider vid större arbetsplatser eller skolor.

GK-22289, Systemkrav -Lokaltrafik - passning

Lokaltrafik bör ha passning till och från stomtrafik vid bytespunkter.

GK-22330 -Tjänstekrav - Lokaltrafik - anslutning

Vid planering av en lokaltrafiklinje bör linjen inte ansluta med passning vid mer än en bytespunkt längs med den anslutande linjen.

Not. Risken är annars överhängande att resenärer blir indirekt drabbade av att missa en anslutning vid en annan bytespunkt om en försening inträffat på grund av inväntande anslutning.

Not. Om linjen trots allt planeras för passning vid fler än en bytespunkt måste en beskrivning göras av vilka passningar som ska prioriteras före andra.

GK-22331, Systemkrav -Lokaltrafik - väntande avgång

Väntande avgång bör invänta försenad anslutning om lokallinjen har 30 minuter eller glesare turtäthet.

3.6 Landsbygdstrafik

Samlingskonceptet *Landsbygdstrafik* har följande trafikkoncept:

- Landsbygdstrafik – buss
- Skärgårdstrafik, se kapitel 5 *Trafikplanering för sjö*

Inom SL:s linjenät finns även viss spårtrafik som trafikerar i landsbygdsområden såsom delar av Roslagsbanan och Pendeltågets yttersta sträckningar. Dessa trafikslag tillhör dock andra trafikkoncept.

Landsbygdstrafik - buss

Trafiken utanför tätorterna utgörs av busslinjer som förbinder landsbygden med bytespunkter/kommuncentrum. Landsbygdstrafiken ska göra det möjligt att arbetspendla och utföra nödvändiga inköps- och serviceresor. På grund av låg boendetäthet och långa avstånd har landsbygdstrafiken inte samma förutsättningar att alltid komma lika nära bostäderna som i tätorterna. Landsbygdstrafiken kan vara linjelagd eller anropsstyrd. Den anropsstyrda trafiken förbeställs, angör flexibelt och behöver inte trafikera hållplatser. Ibland förekommer i förhand definierade upphämningsplatser.

När bebyggelsen är gles omfattar den allmänna trafikplikten turer i begränsad omfattning endast där trafikförvaltningen bedömer att det går att motivera.

3.6.1 Linjenät**GK-22328, Systemkrav -Landsbygdstrafik buss – minsta boendetäthet**

Landsbygdstrafik ska bedrivas till utvecklingsområden med minst 200 permanentboende invånare inom en radie av 2 kilometer. Not: En förutsättning är att vägarna är tillgängliga för bussar med en bredd på 2,55 m

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

3.6.2 Trafikeringsperioder och -tider

GK-22329, Systemkrav -Landsbygdstrafik buss – trafikeringstider

Landsbygdstrafik med buss ska trafikeras under låg, - mellan och högtrafik, i vissa fall affärstid.

3.6.3 Turtäthet

Se även 3.1.3 Turtäthet.

GK-22334, Systemkrav -Landsbygdstrafik buss – turtäthet

Linjelagd landsbygdstrafik med buss bör ha en minsta turtäthet på 60 minuter under högtrafik och 120 minuter under mellan- och lågtrafik.

Notera att minsta turtäthet inte gäller per linje utan sammantaget för den trafik (linjer) som trafikerar i ett område.

3.6.4 Komfortfaktorer ombord

Se även 3.1.4 Komfortfaktorer.

GK-22335, Systemkrav -Landsbygdstrafik buss – sittplats

Utbudet ska dimensioneras så att sittplats erbjuds samtliga ombord på landsbygdstrafiken med buss utanför tätort.

Not. Landsbygdslinjer trafikerar ofta i början/slutet av linjesträckningen inom tätort och fungerar då som en lokaltrafiklinje. Det är i många fall inte rimligt att dimensionera för sittplats för alla inom tätort under högtrafik.

3.6.5 Kapacitet

Se även 3.1.5 Kapacitet.

GK-22332, Systemkrav -Landsbygdstrafik buss – antal påstigande

Enskilda linjelagda turer på landsbygdstrafiken bör ha minst 10 påstigande utanför tätort. (oavsett tid på dygnet)

GK-22333, Systemkrav -Landsbygdstrafik buss – minsta resandeunderlag

Linjelagd landsbygdstrafik med buss ska ha ett resandeunderlag på minst 20 personer i det högst belastade snittet i maxtimmen.

GK-22336 -Tjänstekrav – Landsbygdstrafik buss - maximal kapacitet

Linjelagd landsbygdstrafik med buss bör ha max 600 resenärer i maxtimmen i maxriktningen.

Not. Förutsätter 10 minuters trafik med boggiebuss.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

3.6.6 *Hållplatstid*

Inga krav kopplade till hållplatstid för landsbygdstrafik. Se 3.1 Generellt för trafikkoncepten.

3.6.7 *Byten*

På landsbygden bör det finnas möjlighet att infartsparkera med bil och cykel där det finns kollektivtrafik för smidigare resa. Se vidare *Riktlinjer för infartsparkering*.

GK-22337, Systemkrav -Landsbygdstrafik - passning

Landsbygdstrafik ska ha passning till och från stomtrafik vid bytespunkter.

GK-22318, Systemkrav -Landsbygdstrafik - väntande anslutning

Väntande fordon bör invänta försenad anslutning om landsbygdslinjen har 30 minuter eller glesare turtäthet.

4 Trafikplanering för sjö

Sjötrafiken är en del av den allmänna kollektivtrafiken men har historiskt sett trafikplanerats separat från den landbaserade trafiken. Arbetet pågår med att integrera sjötrafikens behov och begrepp med den landbaserade trafikens, men arbetet är inte färdigt och därför hantera sjötrafikens trafikplanering i ett separat kapitel.

Stadsstomtrafik sjö

Stadsstomtrafik sjö bedrivs under SL:s varumärke. Stadsstomtrafik sjö erbjuder snabba resor för stora resenärslöden inom centrala regionkärnan, regionala stadskärnor och tätorter. Den avlastar radiella stomtrafiken på spår för lokala resor i centrala regionkärnan. Stadsstomtrafik sjö omfattar Djurgårdslinje 82.

Lokaltrafik sjö

Lokaltrafik sjö benämns som "Pendelbåtstrafik" och bedrivs under SL:s varumärke. Den trafikerar i huvudsak inom tätort och angör bryggor där det ofta, men inte alltid, finns bytesmöjlighet med annan landbaserad kollektivtrafik. Pendelbåtstrafiken ska liksom lokaltrafiken i övrigt erbjuda en grundläggande tillgång till kollektivtrafik lokalt inom staden/tätorten som sammanbinder bostadsområden, målpunkter, centrum och bytespunkter. Den erbjuder ett utbud anpassat både för skol-, arbets-, fritids- och serviceresor samt erbjuda närhet för en bred målgrupp av resenärer.

Direkttrafik sjö

Är en del av pendelbåtstrafiken som i högtrafik enbart trafikerar vissa bryggor för snabbare resor.

Skärgårdstrafik

Skärgårdstrafiken bedrivs under Waxholmsbolagets (WÅAB) varumärke och är landsbygdstrafik i skärgården. Skärgårdstrafiken dimensioneras vissa perioder av året utifrån de behov som finns för de som har fritidsbostäder i skärgården och för att främja besöksnäringen.

4.1.1 Linjenät

Sjötrafikens linjer angör trafikbryggor. Vid önskemål om att angöra nya trafikbryggor på öar inom ett befintligt trafikområde räcker det med att en

fastboende kräver att en utredning startar för att se över vilka krav och förutsättningar som gäller. Uppfylls kraven ska trafikbryggan trafikeras.

GK-22321, Systemkrav -Sjötrafik – linjenät

Parallellgående sjötrafik med landbaserad kollektivtrafik ska undvikas.

4.1.2 Trafikeringsperioder – och tider

För *sjötrafiken* gäller följande trafikeringsperioder.

- *Normaltidtabell*: april-juni samt augusti-december.
- *Sommartidtabell*: juni – augusti
- *Högsommartidtabell*: Omfattar vanligen en period på 4–6 veckor under sommaren när reseefterfrågan är extra hög. Avvikelser på periodlängden förekommer.
- *Vintertidtabell*: januari – april

Trafikeringstider

Indelningen av trafikdygnet i olika trafikeringstider följer normalt denna indelning.

- *Högtrafik*: Vardagar kl. 06– 09 respektive kl. 15 - 19.
- *Mellantrafik*: Vardagar och lör-, sön- och helgdagar kl. 09 – 15.
- *Lågtrafik*: Vardagar kl. 19 – 01 respektive lör-, sön- och helgdagar efter affärstid till kl. 01
- *Affärstid*: Den tid större affärscentra har öppet på lör- och söndagar samt helger, vanligen kl. 10 – 17 lördagar och kl. 11 – 16 sön- och helgdagar. Allt fler affärscentra har även öppet längre än så.
- *Nattrafik*: Kl. 01 – 05 (sön- och helgdagar kl. 06). Se vidare 6.1 Nattrafik.

För skärgårdstrafiken gäller inga specifika trafikeringstider.

GK-22322, Systemkrav -Pendelbåtstrafik – trafikeringstider

Pendelbåtstrafik ska trafikeras under låg- och högtrafik, i vissa fall mellan- och affärstid.

4.1.3 Turtäthet

Turtätheten för pendelbåtstrafiken baseras på resande.

GK-22319, Systemkrav -Stadsstomtrafik sjö – turtäthet

Stadsstomtrafik sjö	Minsta resandeunderlag i maxtimmen	Högtrafik	Mellantrafik/ Affärstid	Lågtrafik
Djurgårdsfärjan (L82)	500 resenärer	10 min	15 min	20 min

GK-22320, Systemkrav -Pendelbåtstrafik – turtäthet

Pendelbåtstrafik	Minsta resandeunderlag i maxtimmen	Högtrafik	Mellantrafik /Affärstid	Lågtrafik
Linje 80 mfl.	<150 resenärer	60 min	120 min	120 min
	150 resenärer	15 min	30 min	30 min

Skärgårdstrafiken trafikerar i ett stort geografiskt område med skiftande demografiska och nautiska förutsättningar. Resandet är som störst under sommarmånaderna och utgörs till merparten av besöks/turisttrafik. För att utföra kollektivtrafikuppdraget baseras skärgårdstrafiken på två trafiknivåer.

- Bastrafik
- Säsonganpassad trafik

Bastrafiken är trafik som trafikerar mellan replipunkter och kärnöar året runt.

Säsonganpassad trafik planeras efter behov.

GK-22325, Systemkrav -Skärgårdstrafik – turtäthet

Trafiknivå	Högtrafik	Mellantrafik	Lågtrafik
Bastrafik skärgård	Minst tre avgångar i varje riktning per vardag. Två avgångar i varje riktning per helgdag.	Minst tre avgångar i varje riktning per vardag. Två avgångar i varje riktning per helgdag.	Minst tre avgångar i varje riktning per vardag. Två avgångar i varje riktning per helgdag.

4.1.4 Komfortfaktorer ombord

Fartyg klassas för ett visst maximalt antal personer ombord vilket är beroende av fartygets storlek och bemanning. Överträdelse av maximalt antal personer ombord leder till förlorat trafikillstånd hos Transportstyrelsen.

GK-22326, Systemkrav -Pendelbåtstrafik – maximal ståtid

Den maximala ståtiden i pendelbåtstrafik bör ej överstiga 30 minuter.

GK-22323, Systemkrav -Skärgårdstrafik – sittplats

Under trafikeringsperioden vintertidtabell ska skärgårdstrafiken dimensioneras så alla resenärer får sittplats ombord inomhus.

4.1.5 Kapacitet

Se även 3.1.5 Kapacitet.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

GK-22324, Systemkrav -Stadsstomtrafik sjö – minsta resenärsunderlag

Stadsstomtrafik sjö ska ha ett resandeunderlag på minst 500 personer i det högst belastade snittet i maxtimmen.

GK-22327, Systemkrav -Lokaltrafik sjö - minsta resenärsunderlag

Lokaltrafik sjö (pendelbåt) ska ha ett resenärsunderlag på minst 40 personer i det högst belastade snittet i maxtimmen.

4.1.6 Byten

Tidtabeller bör anpassas så att korta bytestider uppstår, det vill säga att sjötrafiklinjer och landbaserade linjer har passning till varandra.

GK-22363, Systemkrav -Skärgårdstrafik - passning

Skärgårdstrafiken och den landbaserade kollektivtrafiken ska ha passning vid replipunkter.

GK-22364, Systemkrav -Skärgårdstrafik - väntande avgång

Väntande avgång ska invänta försenad anslutning när så är möjligt.

Not. I normalfallet behöver det väntande fartyget/fordonet information om huruvida anslutande trafik håller tidtabellen eller ej. Ju glesare trafik desto större är behovet av att vänta in sena ankomster.

GK-22367, Systemkrav -Skärgårdstrafik - sista avgång

Sista avgång för dagen ska alltid invänta försenad anslutning.

Not. Syftet med att invänta försenade anslutningar vid sista avgång för dagen är för att inte riskera att resenärer blir kvarlämnade vid bytespunkter/bryggor sena kvällar och nätter.

5 Trafikplanering av annan trafik

5.1 Nattrafik

Kollektivtrafik på natten har i grunden samma syfte som kollektivtrafiken på dagen; att erbjuda regionens invånare och besökare ett effektivt, miljövänligt och ekonomiskt hållbart sätt att förflytta sig. En viktig skillnad mot dagtrafiken är att väsentligt färre personer har behov av att resa på natten. För att garantera en rimlig resurseffektivitet när färre reser behöver trafiken koncentreras till noder och stråk med ett visst minsta resandeunderlag och till områden med högt kollektivtrafikberoende samtidigt behöver en god yttäckning beaktas. I kommuner eller kommundelar där kraven inte uppnås ska särskild hänsyn tas till att kommuncentrum och andra lokala målpunkter ges tillgång till nattrafik.

Linjenät

Var nattrafiken går och med vilket utbud är idag svårt att som sällanresenär förstå och få information om. Ett sätt att minska tröskeln till nattrafiken är att planera så lika linjenät som möjligt för vardag och helg och så lika linjenät som möjligt med dagtrafiken. Eftersom buss- och spårtrafik använder olika infrastruktur kan det vara motiverat att göra avsteg från den här principen när så är motiverat. Det är också viktigt att nattrafiken är kommunicerad i SL:s linjenätsskator och är sökbar i SL:s app.

GK-22340, Systemkrav -Nattrafik - linjenät

Vardagarnas och helgernas nattlinjer ska i möjligaste mån sammanfalla med dagtrafikens sträckningar och stråk.

GK-22371, Systemkrav -Nattrafik - linjenät

Trafiken på vardagsnätter ska baseras på radiell busstrafik som utgår från en samlad central bytespunkt.

Trafikeringsperioder och tider

Nattrafikperioden definieras som kl. 01 – 05 (sön- och helgdagar kl. 06). Utöver detta varierar trafikutbudet under nattens olika delar, där utbudet mellan kl. 00-02 har vissa inslag av förlängd kvällstrafik, mellan kl. 02-04 är utbudet som lägst och mellan kl. 04-06 påbörjas morgontrafik i olika grad. Trafikeringsperioder och turtäthet skiljer sig kraftigt åt mellan vardags- och helgnätter och olika delar av systemet och olika linjer.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Resandeunderlag och turtäthet

Nattrafiken behöver i likhet med dagtrafiken ha ett utbud som är regelbundet och upprätthålls kontinuerligt för att det ska upplevas som ett relevant och pålitligt sätt att resa. Resandeefterfrågan skiljer sig åt mellan olika delar av natten och mellan olika veckodagar och turtätheten i den linjelagda nattrafiken behöver anpassas efter detta.

GK-22368, Systemkrav -Nattrafik – resandeunderlag

Hållplatser och stationer som har minst 7000 invånare inom 900 meters gångväg (700 m fågelvägen) ska ha linjelagd helnattstrafik alla veckodagar. Not. Två närliggande hållplatser/stationer kan var för sig ha 7000 invånare och då blir en av dem hållplatsen för nattrafik.

GK-22365, Systemkrav -Nattrafik – minsta turtäthet

Där nattrafik erbjuds ska det linjelagda utbudet vara kontinuerligt med en minsta turtäthet på 30–60 minuter beroende på resandeefterfrågan.

Kapacitet

Att kapacitetsbrist uppstår i nattrafiken då få reser är sällan ett problem och går vanligtvis att lösa med ett utökat utbud. Eftersom det föreligger stora skillnader i efterfrågan på resor mellan vardagar och helger behöver linjenäten och utbudet för vardag och helg se olika ut.

Resandeunderlag för spårtrafik på nätterna finns i nuläget endast på helger. För att kunna vidmakthålla spårtrafikens infrastruktur är det även viktigt att trafikering planeras så att underhåll kan utföras. Resandeunderlaget i kombination med behovet av trafikeringssuppehåll för underhållsarbeten motiverar att spårtrafiken endast kan trafikera helgnätter.

GK-22366, Systemkrav -Nattrafik - kapacitet

Spårtrafik ska erbjudas enbart för resor på helgnätter där så är motiverat.

Komfortfaktorer ombord

Tillgång till sittplats är även viktigt att säkerställa och dimensionera för, eftersom resor på natten ofta kan vara längre och resenärerna tröttare.

GK-22339, Systemkrav -Nattrafik - sittplats

Trafiken ska planeras för att sittplats ska erbjudas för alla resor som är längre än 15 minuter vid färd i buss och 20 minuter i spårtrafiken.

Restid och byten

Restiderna i kollektivtrafiken på dagen utgör utgångspunkt för nattrafiken

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

liksom att samma höga nivå av punktlighet som dagtrafiken upprätthålls. Trängsel i vägnätet är sällan ett problem på natten. Däremot förekommer ofta vägarbeten, variationer i tidsåtgång för hållplatsuppehåll och likande, vilket kan leda till sämre punktlighet. För att öka tryggheten hos resenärerna på natten bör byten undvikas och endast ske vid ett antal utpekade bytespunkter där trygga byten ska garanteras med viss maximal bytestid i prioriterade relationer.

GK-22372, Systemkrav -Nattrafik - restid

Restiden från kommuncentrum till/från centrala Stockholm ska inte överstiga 60 minuter och bör inte avvika påtagligt från restiden på dagtid (max +30 procent för restider som är längre än 20 minuter).

Not. Gäller för de kommuncentrum som uppfyller kraven om turtäthet och resandeunderlag för nattrafik.

GK-22369, Systemkrav -Nattrafik - byten

För resor till och från regioncentrum ska högst ett byte eftersträvas i nattrafiken.

Not. Med regioncentrum avses Stockholm city.

GK-22370, Systemkrav -Nattrafik - byten

På vardagsnätter, då trafiken bedrivs med radiella busslinjer, ska denna samplaneras i en central bytespunkt så att genomresor mellan regionens delar kan ske med korta bytestider.

Flexibla hållplatsstopp

Nattrafiken har ett glesare linjenät än dagtrafiken och anslutningsresan till och från kollektivtrafiken kan därmed ofta bli längre och upplevas som mer otrygg. Ett sätt att minska gångavståndet och öka tryggheten är att erbjuda resenärerna att kliva av mellan hållplatser, så kallade flexibla hållplatsstopp.

GK-22343, Systemkrav -Nattrafik – flexibla hållplatsstopp

Flexibla hållplatsstopp ska erbjudas där så är lämpligt med hänsyn till trafiksäkerhet, restider och punktlighet.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

5.2 **Ersättningstrafik**

Ersättningstrafik delas in i *akut* (oplanerad) och *planerad* ersättningstrafik. Planerad ersättningstrafik kan exempelvis vara om en tunnelbanelinje behöver renoveras och banan behöver stängas av under en begränsad tidperiod. Trafikeringen löses då genom planerad ersättningstrafik med buss. Oplanerad ersättningstrafik är när spårtrafiken blir stående när en oplanerad händelse inträffar, exempelvis vid strömavbrott. I centrala Stockholm utförs normalt inte ersättningstrafik för spår utan resenärer hänvisas till alternativa resvägar.

GK-22349 -Tjänstekrav - Akut ersättningstrafik - grunden för ersättningstrafik

Grunden för ett koncept för ersättningstrafik skavara att hålla i gång spårtrafiken i så stor utsträckning som möjligt.

Not: Detta gäller i synnerhet i den inre delen av trafiknätet där resandevolymerna är så stora att det skulle krävas mycket stora bussmängder för att klara av att ersätta spårtrafiken.

GK-22351 -Tjänstekrav – Akut ersättningstrafik - hänvisning till annan trafik

När eller där det inte går att upprätthålla spårtrafiken ska i första hand hänvisning ske till alternativa resvägar i kollektivtrafiken.

GK-22345 -Tjänstekrav – Akut ersättningstrafik - när hänvisning till annan trafik inte är möjligt

När upprätthållande av spårtrafik eller hänvisning till annan kollektivtrafik inte är möjligt ska ersättningsbussar sättas in.

Not: Ersättningsbussar går ofta inte att få fram i den volym som krävs för att ersätta spårtrafiken fullt ut med kort varsel. Ersättningsbussarna riskerar även ofta att få dålig framkomlighet. Däremot kan viss ersättningsbusstrafik sättas in för att erbjuda viss lokal tillgänglighet för dem som har svårt att gå. För de yttre delarna av spårnätet där alternativ kollektivtrafik saknas behöver ersättningstrafik i större utsträckning ordnas eftersom det inte finns någon annan kollektivtrafik att hänvisa till.

Planerad ersättningstrafik

Ersättningstrafik ska vara enkel att förstå och logisk för resenärerna vilket innebär att den ska efterlikna den spårtrafik den ersätter i möjligaste mån. Utgångspunkten för trafik med ersättningsbussar vid planerade banavstängningar ska vara att en ersättande linje trafikerar samtliga stationer eller hållplatser som den ersätter. Ersättningslinjen kompletteras vid behov med

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

direktlinjer som endast trafikerar vissa hållplatser under en begränsad del av trafikdygnet, oftast högtrafik. Vid större avstängningar kan flera direktlinjer behövas.

Ersättningstrafiken trafikerar normalt endast de hållplatser som ligger längs med ersättningslinjen där spårtrafiken har motsvarande stoppställen. Undantag får ske om strategiska hållplatser passeras som gynnar resenärernas möjligheter att byta till andra linjer.

GK-22347, Systemkrav -Planerad ersättningstrafik - minimera störningar

Vid störningar i spårtrafikproduktionen ska de oönskade effekterna för resenärerna minimeras genom att alternativa resvägar eller ersättningstrafik erbjuds.

GK-22355, Systemkrav -Planerad ersättningstrafik - hållplatser

Ersättningshallplatser ska inrättas i direkt anslutning till stationerna eller på annan, utifrån de lokala förutsättningarna, lämplig närliggande plats.

Not. Det är inte alltid möjligt att komma nära en station om vägnät anpassat för buss saknas.

GK-22357, Systemkrav -Planerad ersättningstrafik - hållplatser

Ersättningsbusshållplatser ska finnas utanför spårområdet.

Not. Anledningen är att ersättningstrafiken vanligen behövs för att arbete ska genomföras i spårområdet.

Not. För krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, äldre och barn, samt samråd inför införande av planerad ersättningstrafik, se RiTill. Detta gäller all ersättningstrafik oavsett lösning.

GK-22353, Systemkrav -Ersättningstrafik – linjenät

Linjenätet för ersättningstrafik ska planeras utifrån resenärernas ordinarie resvägar.

Not. Resenärernas vanliga resvägar ska värnas i så stor utsträckning som möjligt även under en banavstängning.

GK-22317, Systemkrav -Ersättningstrafik – linjenät

Akut ersättningstrafik ska i möjligaste mån följa samma sträcka som den spårtrafik den ersätter via de hållplatser som är skyltade med ersättningstrafik.

GK-22313, Systemkrav -Ersättningstrafik – trafikeringstider

Ersättande busstrafik ska trafikeras under samma trafikeringstider som den spårtrafik den ersätter.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

GK-22314, Systemkrav -Ersättningstrafik – turtäthet

Ersättande busstrafik ska trafikeras med minst samma turtäthet som den spårtrafik den ersätter.

GK-22315, Systemkrav -Ersättningstrafik – byten

Passning ska planeras till den bytespunkt där den ordinarie trafiken tar vid och ersättningstrafiken slutar.

Not. Detta gäller även omvänd riktning. Det är angeläget att beakta behovet av omstigningstid mellan trafikslagen.

6 Linjenätets numrering

För att underlätta förståelsen för linjenätets uppbyggnad ska samtliga linjer som ingår i SL:s linjenät numreras enligt ett länsövergripande system som utgår från resenärernas behov av enkelhet och tydlighet. Linjenumren för den landbaserade linjetrafiken bygger på nummerserier som baseras på dels det geografiska läget i regionen dels på linjens funktion. För spårtrafiken anger linjefärg och namn vilket trafiksystem linjen tillhör och linjenumret är den snitslade banan som linjen följer. I skärgårdstrafiken tillämpas i stället tabellnummer mot resenär vars principer inte närmare redovisas i detta avsnitt. *Linjenumret* är kopplat till sträckningen för en linje mellan första och sista hållplatsmed *destinationen* anger sluthållplats (eller områdesnamn) för aktuell tur, vilken kan variera i det fall endast en delsträcka trafikeras.

GK-22316, Systemkrav -Linjenummer – information

Linjenummer ska alltid användas i tidtabell och broschyrer, på linjekarta, realtidsskyltar, hållplats eller vid station samt på fordon.

GK-22308, Systemkrav -Linjenummer – beslut

Linjenumren är länsövergripande varför trafikförvaltningen ska besluta om varje enskilt linjenummer.

Användning av suffix bör begränsas av tydlighetsskäl, men rekommenderas där det ger en ytterligare information.

GK-22309, Systemkrav -Linjenummer –suffix

Suffix "E" som avser extrainsatt tur ska ej användas för tur som är förannonserad mot resenär.

GK-22311, Systemkrav -Linjenummer –suffix

Suffix "X" anger att linjen avviker från "det normala" och ska normalt användas för direkturer som inte stannar vid samtliga hållplatser.

GK-22312, Systemkrav -Linjenummer –suffix

För ringlinjer som har samma starthållplats som destinationshållplats ska samma linjenummer tillämpas i båda riktningar med suffix "V" som i vänstervarv och "H" som i högervarv.

GK-22290, Systemkrav -Linjenummer –suffix

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Suffix "C" **ska** tillämpas för direktlinjer från de yttre förorterna till Stockholms centrala del ("Stockholm city").

GK-22296, Systemkrav -Linjenummer –suffix

Linjer med mycket begränsad trafikering under året, såsom till kyrkogårdar, **bör** ges suffixet "Y".

Linjenumren är treställiga och ligger inom serien 1-999. Tillgången till lediga nummer är begränsad varför nya linjenummer ska tillämpas endast när det finns tydliga skäl.

GK-22297, Systemkrav -Linjenummer –tillämpning

Olika linjenummer **ska inte** användas enbart för att markera att vissa turer endast trafikerar en del av linjesträckningen. För denna information används destinationsskyltning.

GK-22293, Systemkrav -Linjenummer –tillämpning

Samma linjenummer **ska inte** användas för linjer i olika geografiska områden i regionen.

GK-22294, Systemkrav -Linjenummer –tillämpning

En linje som har mer än en slutdestination **bör** om möjligt skyltas med samma linjenummer även för de avvikande destinationerna i det fall tidtabellen är samordnad för samtliga turer.

Not. När trafikutbudet till de olika destinationerna är av ungefär samma omfattning kan det dock vara bättre att tillämpa olika nummer, helst då med nummer som ligger i serie med varandra.

Vid trafikhändelser och tillfälliga banavstängningar är det extra viktigt att vägleda resenärerna eftersom den trafik som då bedrivs inte är lika känd.

GK-22295, Systemkrav -Linjenummer –ersättningstrafik

När busstrafik ersätter spårtrafik vid såväl akuta som planerade störningar ska bussarna ges motsvarande linjenummer som den spårtrafik som den ersätter. Not. Ofta körs flera olika linjevarianter för att klara det stora resande som följer av en spåravstängning. Då ska suffix tillämpas för att särskilja linjerna.

Lista över SL:s linjenummer

Följande linjenummer används i SL-trafiken. Indelningen är något förenklad. Vissa avvikelser förekommer som inte framgår av listan.

- 1-9 Stomlinjer Stockholms innerstad (stadsexpressbuss eller stadsspårväg)
- 10-29 Tunnelbana, Nockebybanan, Lidingöbanan
- 30-39 Tvärbanor

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- 40-49 Pendeltåg
- 50-59 Lokalbusslinjer Stockholms innerstad, Roslagsbanan, Saltsjöbanan
- 60-69 Lokalbusslinjer Stockholms innerstad
- 70-79 Direktbusslinjer Stockholms innerstad
- 80-89 Pendelbåtlinjer
- 90-99 Nattbusslinjer Stockholms innerstad
- 101-109 Evenemangslinjer
- 110-129 Lokalbusslinjer Stockholm Västerort
- 130-149 Lokalbusslinjer Stockholms stads sydvästra förorter
- 150-159 Direktbusslinjer Stockholms stad och längs tunnelbanan
- 160-169 Lokalbusslinjer Stockholm Söderort (tvärgående)
- 170-179 Tvärgående expressbusslinjer Stor-Stockholm (tvärgående)
- 180-189 Lokalbusslinjer Stockholms stads södra förorter
- 190-199 Nattbusslinjer Stockholms stad
- 201-219 Lokalbusslinjer Lidingö
- 220-229 Direktbusslinjer Lidingö
- 230-239 Lokalbusslinjer Lidingö (inomkommunala)
- 240-289 Reserv
- 290-299 Nattbusslinjer Lidingö
- 301-329 Lokalbusslinjer Ekerö
- 330-339 Direktbusslinjer Ekerö
- 340-349 Lokalbusslinjer Ekerö (inomkommunala)
- 350-389 Reserv
- 390-399 Nattlinjer Ekerö
- 401-421 Lokalbusslinjer Nacka
- 422-440 Lokalbusslinjer Värmdö
- 441-449 Direktbusslinjer Nacka
- 450-459 Lokalbusslinjer Nacka (inomkommunala)
- 460-469 Lokal- och landsbygdsbusslinjer Värmdö (inomkommunala)
- 470-479 Radiella expressbusslinjer Nacka/Värmdö
- 480-489 Direktbusslinjer Värmdö
- 490-499 Nattbusslinjer Nacka/Värmdö
- 501-518 Lokalbusslinjer Järvafältet/Solna/Sundbyberg
- 519-529 Lokalbusslinjer Järfälla/Sollentuna
- 530-539 Lokalbusslinjer Upplands Väsby
- 540-553 Lokalbusslinjer Järfälla
- 554-559 Lokalbusslinjer Upplands-Bro
- 560-569 Lokalbusslinjer Upplands Väsby
- 570-589 Lokalbusslinjer Sigtuna

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- 590-599 Nattbusslinjer längs Märsta- och Bålstapendeln
- 601-619 Lokalbusslinjer Danderyd/Täby
- 620-629 Lokalbusslinjer Österåker
- 630-659 Lokal- och landsbygdsbusslinjer Norrtälje
- 660-669 Landsbygdsbusslinjer Vallentuna
- 670-679 Radiella expressbusslinjer Vaxholm/Norrtälje
- 680-689 Landsbygdsbusslinjer Vaxholm
- 690-699 Nattbusslinjer mot nordost
- 701-744 Lokalbusslinjer Huddinge/Botkyrka/Salem
- 745-749 Direktbusslinjer mot sydväst
- 750-769 Lokalbusslinjer Södertälje
- 770-778 Reserv
- 779-789 Landsbygdsbusslinjer Södertälje/Nykvarn
- 790-799 Nattbusslinjer längs Södertäljependeln
- 801-810 Direktbusslinjer Tyresö/Haninge
- 811-823 Lokalbusslinjer Tyresö samt direktlinjer Tyresö/Haninge
- 824-846 Lokal- och landsbygdsbusslinjer Haninge
- 847-859 Lokal- och landsbygdsbusslinjer Nynäshamn
- 860-869 Direktbusslinjer Haninge/Nynäshamn
- 870-879 Radiella expressbusslinjer Tyresö
- 880-889 Landsbygdsbusslinjer Nynäshamn
- 890-899 Nattbusslinjer längs Nynäshamns pendeln och mot sydost
- 901-989 Närtrafiken (där tiotalssiffran motsvarar hundratalssiffran för det område linjen trafikerar)

7 Definitioner och begreppsförklaringar

Allmän trafikplikt

Allmän trafikplikt omfattar de sträckor, områden och linjer där den regionala kollektivtrafikmyndigheten bedömer att det antingen inte finns en grund för att driva kollektivtrafik på helt kommersiella grunder eller att trafiken är så pass viktig för samhället att den måste garanteras.

Anropsstyrd trafik/ dynamisk trafik

Tur eller sträcka trafikeras endast efter beställning via telefon eller via digitala kanaler. Beställning måste göras en bestämd tid innan avresa. Det finns anropsstyrd linjelagd kollektivtrafik som trafikerar en specifik linjesträckning medan anropsstyrd områdestrafik är flexibel och kör inom ett visst område. Anropsstyrd trafik kan vara ett alternativ till linjelagd kollektivtrafik i områden eller i reserelationer med relativt låg efterfrågan.

Bastrafik

Bastrafik är den sjötrafik mellan fastlandet och utpekade kärnöar i skärgården som ska säkerställa att det finns kollektivtrafik året runt. Denna kollektivtrafik benämns bastrafik. På fastlandet ansluter bastrafiken till strategiska bytespunkter som benämns replipunkter. Bastrafiken ska möjliggöra för pendlingsresor samt resor till kommuncentrum med tillgång till samhällsservice. Bastrafiken är även viktig för näringslivet i skärgården och för skärgårdens besökare.

Bytespunkt

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

Linjelagd kollektivtrafik

Kollektivtrafik som går enligt förbestämd sträckning och tidtabell.

Marginaltid

Marginaltid inom tågtrafik är den planerade extra tid som läggs in mellan två tåg för att säkerställa att en liten störning hos det första tåget inte sprider sig och orsakar förseningar för efterföljande trafik. Det är alltså ett säkerhetsavstånd i tidtabellen som gör tågtrafiken mer robust och punktlig.

Passning och passningskrav

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Passning mellan två linjer innebär att en linjes ankomst- eller avgångstid från bytespunkten anpassas så att bytestiden till den andra linjen blir effektiv. Linjer kan ha passningskrav vilket innebär att linjerna måste säkerställa punktlighet och tillräcklig med bytestid på utvalda bytespunkter för resenärernas fortsatta resa.

Replipunkt

Strategiska bytespunkter för resor med kollektivtrafik mellan kärnöar, kommuncentrum och den centrala regionkärnan. De utgör viktiga länkar för person- och godstransporter till och från kärnöarna, samt tillgodoser behoven av pendlingsmöjligheter för såväl fartyg som bil och buss.

Resa

Med resa avses en förflyttning med ett specifikt ärende till exempel för inköp, arbete/skola, fritidsaktivitet eller liknande. (Kollektivtrafikbarometern)

RUFS bebyggelselägen

Se Plankarta för geografisk överblick kring de olika bebyggelselägen samt närmare beskrivning av dessa i RUFS 2060.

Centrala regionkärnan - Omfattar de centrala delarna av Stockholm, Solna, Sundbyberg och Nacka

Regionala stadskärnor - Omfattar åtta regionala stadskärnor i Stockholmsregionen (Södertälje C, Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg, Haninge C, Arlanda-Märsta, Kista Sollentuna-Häggvik, Barkarby-Jakobsberg och Täby C-Arninge)

Lokala stadskärnor – Omfattar platser med centrumfunktioner och som har goda lokala resmöjligheter med gång, cykel och kollektivtrafik

Strategiska bebyggelselägen – De strategiska bebyggelselägena utgör stommen i de regionalt prioriterade bebyggelselägena. Det är lägen som är utpekade utifrån att de har god tillgänglighet med kapacitetsstark kollektivtrafik, både till den centrala regionkärnan och till de regionala stadskärnorna.

Särskilda persontransporter är ett samlingsnamn för persontransporter som kräver särskilt beslut eller tillstånd, alternativt genomförs under särskilda förutsättningar. På det sättet skiljer sig de särskilda persontransporterna från

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

kollektivtrafiken, som är öppen för alla. Färdtjänst och sjukresor är exempel på särskilda persontransporter.

Trafikförändringsprocessen

Vilken trafik som ska bedrivas kommande år styrs av trafikavtalens utformning, givna budgetramar och trafiknämndens inriktningsbeslut för arbetet med trafikförändringar. Trafikförvaltningen planerar och genomför trafikförändringar inom ramen för den så kallade trafikförändringsprocessen, en tvåårig process.

Trafikkoncept

Kollektivtrafiken har olika roller och uppgifter i regionens transportsystem. All kollektivtrafik kan inte lösa alla uppgifter. Den kan exempelvis inte både stanna ofta och vara snabb samtidigt. Trafikkoncepten är därför framtagna som ett verktyg att användas i planeringen i kollektivtrafiken genom att tydliggöra vilken kollektivtrafiklösning som bör användas för vilket trafikbehov och koppla detta till olika krav eller rekommendationer för trafiken. I varje trafikkoncept finns det ett eller flera trafikslag som löser uppgiften.

Nedanstående tabell sammanfattar de olika trafikkoncepten och tillhörande trafikslag.

Trafikkoncept	Trafikslag
Stomtrafik	
Stadsstomtrafik	Stadsexpressbuss* Stadsspårväg Stadsstomtrafik sjö
Radiell stomtrafik	Pendeltåg Regionaltåg Regionpendel Tunnelbana Roslagsbana Radiell expressbuss
Tvärgående stomtrafik	Tvärbanan Tvärgående expressbuss

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Direkttrafik	Direkttrafik – buss Direkttrafik - sjö Snabbtåg
Matartrafik	Lidingöbanan Nockebybanan Saltsjöbanan Matartrafik - buss
Lokaltrafik	Lokaltrafik – buss Pendelbåt Närtrafik
Landsbygdstrafik	Landsbygdstrafik – buss Skärgårdstrafik

Tabell 9 Trafikkoncept och trafikslag. *Stadsexpressbuss avser en vidareutveckling av dagens innerstadsstombuss med större krav på framkomlighet och kan vara aktuell i så väl centrala regionkärnan som andra regionala stadskärnor och tätorter.

Beskrivning av respektive trafikkoncept finns i kapitel 4. *Trafikplanering för buss och spår.*

Trafikslag

Trafikslag kan grovt delas upp i buss-, spår- och sjötrafik. Men det går att bryta ned ytterligare en nivå till tunnelbana, pendeltåg, stadsexpressbuss etc.

Trafikutövare

En trafikutövare är ett företag eller en enskild person som transporterar passagerare eller gods mot ersättning.

Tätort

Tätort är en sammanhängande bebyggelse med minst 200 invånare, se SCB:s definition för djupare beskrivning.

Uppehållstid

Hållplatstid i spårtrafiken benämns vanligen som uppehållstid vid station.

Upptagningsområde

Det geografiska område som ligger inom bedömt möjligt gångavstånd till station/hållplats.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

RIKTLINJE
Fastställt datum
2026-05-29

Ärende/Dok. id.
TN-S-3474791
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

8 Referenslista

Källhänvisningar

- Riktlinjer *Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län* (SL-S-419761), revisionsnummer 7, (Trafikförvaltningen, Region Stockholm)
- *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035*, september 2024 (Trafikförvaltningen, Region Stockholm)
- *Kollektivtrafikplan 2050*, (Trafikförvaltningen, Region Stockholm)
- *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – granskningshandling*, (Regionledningskontoret, Region Stockholm)
- *SKR, Handbok för attraktiv kollektivtrafik (2022) ISBN: 978-91-8047-097-1*