

Handläggare  
Erik SjaunjaDatum  
2011-09-20Sekretessklass  
ÖppenAnsvarig/godkänd  
Caj Rönnbäck

Dokumentnummer

Revision  
1.0

# Trafikkoncept för regiontrafik

## Innehåll

<b>Olika former av trafikkoncept – omvärldsbeskrivning .....</b>	<b>2</b>
Skånetrafiken .....	2
Västtrafik .....	4
Storstockholms Lokaltrafik .....	7
<b>Principiella trafikkoncept för UL:s regiontrafik .....</b>	<b>11</b>
Grunder för ett bra trafikkoncept .....	11
Förslag på nytt trafikkoncept .....	12
Stomlinjer .....	13
Direktlinjer.....	14
Lokallinjer .....	15
Anropsstyrd trafik.....	17
Övrigt .....	19

## Undelags-PM till samrådshandling UL2011/172

Handläggare  
Erik Sjaunja

Datum  
2011-09-20

Sekretessklass  
Öppen

Ansvarig/godkänd  
Caj Rönnbäck

Dokumentnummer

Revision  
1.0

### **Bakgrund och syfte**

Detta PM ger en allmän introduktion till konceptuell struktur för regiontrafiken. Dokumentet inleds med en omvärldsbevakning av hur andra trafikhuvudmän har löst frågan, och avslutas med ett förslag på övergripande struktur för Uppsala län. Underlaget har tagits fram av Trivector Traffic.

### **Omvärldsbevakning – olika former av trafikkoncept**

I detta kapitel redogörs för olika trafikkoncept som andra trafikhuvudmän använder sig av.

### **Skånetrafiken**

På en övergripande nivå delas Skånetrafikens utbud in enligt följande:

- Tåg – består av Pågatåg och Öresundståg
- Regionbuss – består av SkåneExpressen, Pendeln och Närtrafiken
- Stadsbuss
- Serviceresor – består av färdtjänst och sjukresor

#### **Tåg**

Pågatågen är ett skåniskt signum. De körs på 4 linjer och binder samman 46 orter och städer. De stannar generellt sett tätare än Öresundstågen.

Öresundstågen trafikerar Sydsverige, från Helsingör på den danska sidan och ända upp till Göteborg, Växjö/Kalmar och Karlskrona på den svenska.

Öresundstågstrafiken över Bron är ett samarbete mellan Skånetrafiken och Trafikstyrelsen.

#### **Regionbussar**

Regionbusslinjer trafikerar hela Skåne, men varierar mycket i karaktär vad gäller längd, turtäthet, resande, ekonomi med mera.

SkåneExpressen är regionbussar som kör längre sträckor mellan större orter i regionen t ex mellan Malmö och Kristianstad.

Pendeln heter regionbussarna på ett antal sträckor där resandet är väldigt stort, t ex mellan Malmö och Lund. Kännetecknande för Pendeln är att den går minst en gång i kvarten både morgon och eftermiddag och oftast varje halvtimme resten av dagen.

**Undelags-PM till samrådshandling  
UL2011/172**Handläggare  
Erik SjaunjaDatum  
2011-09-20Sekretessklass  
ÖppenAnsvarig/godkänd  
Caj Rönnbäck

Dokumentnummer

Revision  
1.0

I områden där det inte finns tillräckligt med underlag för vanliga busslinjer, erbjuds närtrafik. Närtrafikresor sker med taxi och ska ofta förbeställas.

**Stadsbuss**

Stadstrafik finns i tio skånska städer: Malmö, Trelleborg, Ystad, Landskrona, Ängelholm, Helsingborg, Kristianstad, Hässleholm, Lund och Eslöv.

Alla stadsbussar har lågt golv, utan trappsteg, som gör det lättare för personer med rollator eller rullstol att komma ombord. Alla bussar har även rullstolsplats ombord.

**Serviceresor**

Serviceresor består av färdtjänst och sjukresor. Färdtjänsten är till för de som på grund av funktionsnedsättning har väsentliga svårigheter att resa med den allmänna kollektivtrafiken.

Sjukresa är en resa till och från sjukvård och kan i flera fall utföras mha den allmänna kollektivtrafiken.



## Undelags-PM till samrådshandling UL2011/172

Handläggare  
Erik Sjaunja

Datum  
2011-09-20

Sekretessklass  
Öppen

Ansvarig/godkänd  
Caj Rönnbäck

Dokumentnummer

Revision  
1.0

### Västtrafik

Inom K2020-projektet har Västtrafik i samarbete med Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund, Göteborgs Stad, Vägverket och Banverket delat in trafiken i sex olika funktioner:

- KomBort – fjärrtrafiken.
- KomLångt – den regionala trafiken till/från Göteborgsområdet.
- KomFort – snabb trafik mellan knutpunkter med få stopp som förbinder olika delar av Göteborgsområdet och ger korta resor mellan de olika delarna. Består av pendeltågslinjer och busslinjer.
- KomOfta – huvudsystemet med tät trafik (spårvagn och stombuss ingår här) som omfattar alla de tyngre kollektivtrafikstråken i de tätbebyggda delarna av regionen.
- KomNära – lokala linjer inom närområdet och matarlinjer som ansluter till de mer övergripande näten (KomFort)
- KomTill – de delar av trafiksystemet som underlättar att komma till kollektivtrafiken.

Trafiken bygger på en huvudstruktur med två övergripande kollektivtrafiknät. KomFort-nätet förbinder regionens olika delar med snabb och frekvent trafik och KomOfta-nätet erbjuder en frekvent trafik inom de tätbebyggda delarna, huvudsakligen i den centrala delen av Göteborgsregionen. Näten kopplas ihop i knutpunkter, som är attraktiva mål i regionen och erbjuder smidiga byten till den lokala KomNära-trafiken.



Figur 0.1 Västtrafik indelning av trafik i sex olika funktioner

### **KomFort-nätet**

KomFort-nätet knyter samman regionens olika delar med snabb och tät trafik som har få stopp. Nätet utgör grundstrukturen för framtidens kollektivtrafik och ger korta restider och ökad tillgänglighet till regionens olika målpunkter. Huvudparten av nätet trafikeras med buss (Express) och pendeltåg.

### **KomOfta-nätet**

Detta näts uppgift är att transportera stora mängder resenärer inom tätbebyggda delar av Göteborgsregionen. Tyngdpunkten ligger på centrala staden. Nätet byggs upp av spårvägs- och stombusslinjer med hög turtäthet och framkomlighet.

### **KomNära-trafik**

KomNära-nätet kopplas till knutpunkterna med matartrafik enligt stjärntrafikprincipen. Trafiken ska ge en god lokal tillgänglighet och utgöra ett komplement till KomFort-nätet och KomOfta-nätet.

### **KomTill**

KomTill omfattar den del som ska underlätta för resenären att nå kollektivtrafiken. Parkeringslösningar för bil och cykel, gång- och cykelvägar samt hållplatsers utformning är exempel på åtgärder som förenklar, förbättrar eller förkortar resenärens första del av kollektivtrafikresan.

Utöver indelningen av trafiken i sex olika funktioner finns andra indelningar för olika typer av linjer:

- Särskild kollektivtrafik - Färdtjänst, sjukresor och flexlinjen. Flexlinjen är en del av den allmänna kollektivtrafiken och alla är välkomna att åka

**Undelags-PM till samrådshandling  
UL2011/172**Handläggare  
Erik SjaunjaDatum  
2011-09-20Sekretessklass  
ÖppenAnsvarig/godkänd  
Caj Rönnbäck

Dokumentnummer

Revision  
1.0

med. Flexlinjen kör i begränsade områden, ska förbeställas och kan komma närmare än annan kollektivtrafik.

- Närtrafik - Närtrafiken är utvecklad för att tillgodose kollektivtrafik i glesbygd. Den förbeställs och kan ibland samordnas för flera olika resenärer med motsvarande målpunkter.
- Spårvagn – Spårvagnslinjerna utgör merparten av stomtrafiken
- Båt
- Expressbuss
- Flygbuss
- Förbeställd trafik
- Nattrafik
- Servicetrafik

**Undelags-PM till samrådshandling  
UL2011/172**Handläggare  
Erik SjaunjaDatum  
2011-09-20Sekretessklass  
ÖppenAnsvarig/godkänd  
Caj Rönnbäck

Dokumentnummer

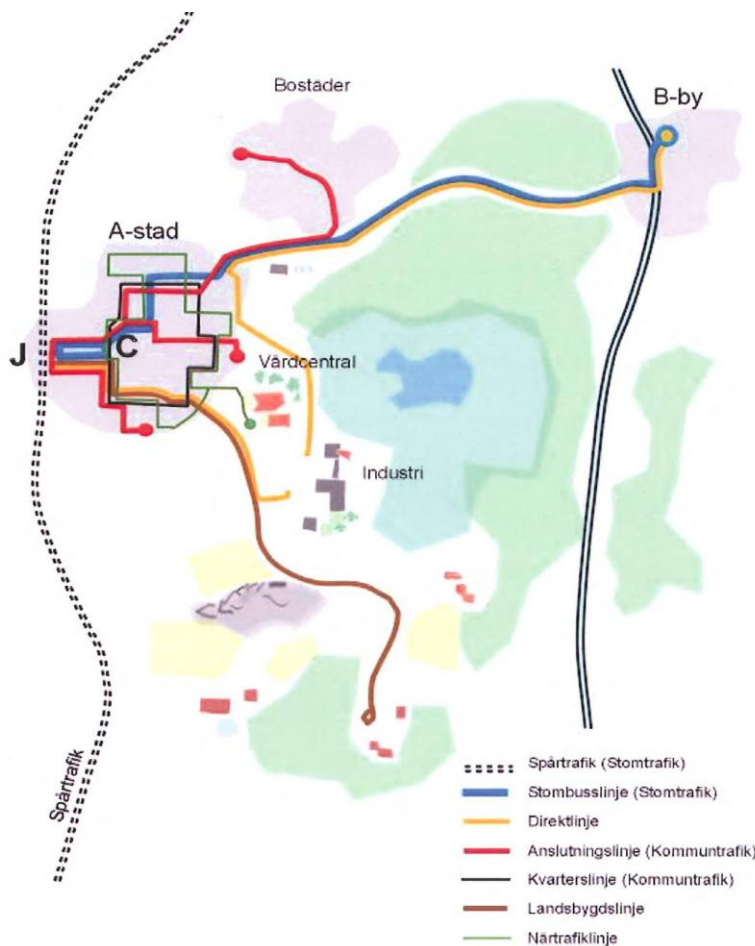
Revision  
1.0

## Storstockholms Lokaltrafik

På en övergripande nivå delas SL-trafiken in enligt följande:

- Stomtrafik – basen i SLs linjenät
- Direkttrafik – förstärker stomtrafiken
- Kommuntrafik – lokala linjer i kommuner, ansluter till stomtrafiken
- Landsbygdstrafik – ger kontakt med närmsta kommuncentrum
- Nattrafik – speciellt stomlinjenät för nattrafiken
- Närtrafik – planeras av Färdtjänsten, är anpassad för särskilt god tillgänglighet

SL har även delat in de olika trafikslagen i olika linjenumreringar beroende på geografisk tillhörighet och/eller linjens funktion.



Figur 0.2 Schematisk bild över SL:s trafikkoncept

### Stomtrafik

Stomtrafiken utgör basen i SL:s linjenät. Den utgör ett grovmaskigt linjenät som täcker hela länet. Stomtrafiken består av radiella linjer och tvärgående linjer. Den radiella stomtrafiken förbinder varje kommuncentrum i länet med Stockholms centrala delar. Den tvärgående stomtrafiken utgörs av ett fåtal ”bågar” som binder samman radiella linjer i stomtrafiken och kommuncentra utanför Stockholm och på så vis skapar attraktiva tvärförbindelser. Eftersom det sällan förändras blir det extra tydligt och upplevs pålitligt. Detta lockar inte minst sällanresenärer att resa mera.

Den består av:

- Spårtrafik; pendeltåg, tunnelbana och lokalbanoer
- Stombusslinjer; i tätort och landsbygd (blåbussar)

Stomtrafiken har hög turtäthet, är snabb och kapacitetsstark. Stomtrafiken bör karaktäriseras av följande:

## Undelags-PM till samrådshandling UL2011/172

Handläggare Erik Sjaunja	Datum 2011-09-20	Sekretessklass Öppen
Ansvarig/godkänd Caj Rönnbäck	Dokumentnummer	Revision 1.0

- Förbindelser till kommuncentra i länet
- Fungerar för alla resärenden dagtid
- Fullständiga trafikeringstider; trafik alla veckans dagar från tidig morgon till sen kväll
- Hög turtäthet; i högtrafik minst var 15:e minut i tätare bebyggda områden och minst en tur var 10:e minut i innerstaden
- Längre hållplatsavstånd än kommuntrafiken, i ytterkommunerna cirka 1 km, men varierar kraftigt, i innerstaden tätare. Generellt eftersträvas 500 meter

### **Direkttrafik**

Beroende på förutsättningar och efterfrågan kan stomtrafiken (spårtrafiken och blåbussarna) behöva förstärkas när kapaciteten inte räcker till. Detta sker genom direktbusslinjer som ofta ger snabb förbindelse mellan områden där det finns stor efterfrågan. Direktbusslinjer införs oftast för arbetspendling. Direkttrafiken som kompletterar stomlinjer av kapacitetsskäl är ett bra alternativ vid arbetspendling där det finns ett tillräckligt resandeunderlag för direktresa. Direkttrafiken karaktäriseras av:

- Direktlinjer körs endast under den tid på dagen som stomtrafikens kapacitet inte räcker till
- Trafikeringen på dessa linjer måste prövas utifrån samhällsekonomisk lönsamhet
- Inrättande av direktlinje får aldrig konkurrera med en stomlinje så att förutsättningarna för stomlinjen inte längre uppfylls.

### **Kommuntrafik**

De lokala linjerna i kommunerna utgör ett naturligt komplement till stomlinjerna. De trafikerar många bostads- och arbetsplatsområden, vilket innebär korta gångavstånd för resenärerna. Kommuntrafiken är flexibel och förändras i takt med att kommunens befolkning och bebyggelse förändras.

Kommuntrafiken indelas enligt följande:

- Anslutningslinjer till stomtrafiken – erbjuder bytesmöjlighet stomlinje vid en bytespunkt. Flera bytespunkter med passning ska normalt inte förekomma på samma anslutningslinje
- Kvarterslinjer – går lokalt i ett tätortsområde och fyller behovet för främst service- inköps, och fritidsresor. Linjerna har primärt inte någon bytesmöjlighet till annan trafik och går framförallt under affärernas öppettider.

## Undelags-PM till samrådshandling UL2011/172

Handläggare Erik Sjaunja	Datum 2011-09-20	Sekretessklass Öppen
Ansvarig/godkänd Caj Rönnbäck	Dokumentnummer	Revision 1.0

För kommuntrafiken gäller:

- Fungerar för flera typer av resor, arbetsresor och i begränsad utsträckning även fritid och besök
- Trafikeringstid på dagen (mån-fre), men begränsad eller inget utbud på kvällar och helger

### **Landsbygdstrafik**

Trafiken i landsbygdsområdena är de busslinjer som förbinder länets landsbygd med kommuncentra. Landsbygdstrafiken har lokalt anpassade lösningar, t ex bytesmöjligheter till vägfärjor, båtar och Upptåg. Landsbygdstrafik kan även vara anropsstyrd.

Landsbygdstrafikens upptagningsområden ska omfatta minst 200 permanentboende invånare inom en radie av 2 km. Vägarna måste vara framkomliga för en normal buss. Turtätheten är minst tre resmöjligheter per riktning på vardagar. Övrig trafik ska vara samhällsekonomiskt motiverad.

I vissa fall samverkar närtrafik och skolskjuts för att ge ökad trafikförsörjning på landsbygden.

### **Nattrafik**

Med nattrafik avses perioden mellan kvällstrafiken och morgonens dagtrafik, SLs nattrafik startar kl. 01.00 och avslutas kl. 05.00 vardagar och kl. 06.00 helger. I Stockholms län förekommer en relativt omfattande nattrafik, som har betydelse framförallt för ungdomars nöjesresor på helger och arbetspendlingen på vardagsnätter. Nattrafiken består av nattlinjer med buss som på helger kompletteras med tunnelbana. Nattrafiknätet följer i princip samma linjesträckningar som stomlinjenätet gör dagtid men är mer grovmaskigt. I princip innebär det att dagtrafikens stomlinjenät trafikeras även på natten men med uteslutande busstrafik.

Det finns även viss kommuntrafik med anslutning till/från stomtrafiken som erbjuder nattrafik.

Nattlinjerna ger resmöjligheter mellan Stockholms innerstad och tätbebyggda områden i länet.

### **Närtrafiken**

Färdtjänsten i Stockholms läns landsting ansvarar för planeringen av länets servicelinjer. Dessa linjer kallas Närtrafiken och ingår i länets samlade utbud av allmän kollektivtrafik.

Närtrafiken erbjuder kollektivtrafik inom 200 meters gångavstånd och riktar sig främst till färdtjänstberättigade, äldre och funktionshindrade resenärer som har behov av korta gångavstånd.

**Undelags-PM till samrådshandling  
UL2011/172**Handläggare  
Erik SjaunjaDatum  
2011-09-20Sekretessklass  
ÖppenAnsvarig/godkänd  
Caj Rönnbäck

Dokumentnummer

Revision  
1.0**Principiella trafikkoncept för UL:s regiontrafik****Grunder för ett bra trafikkoncept**

Enligt TRAST<sup>1</sup> bör ett kollektivtrafiknät med utgångspunkt från de viktigaste behoven byggas upp kring ett huvudnät med hög turtäthet, korta åktider och en tydlig, lättbegriplig struktur. Reserelationer mellan de viktigaste målpunkterna bör anordnas utan byten. Ett huvudnät som uppnår vissa krav på turutbud, tydlighet, framkomlighet, tillgänglighet och övrig standard kan kallas stomlinjenät.

Linjer bör anordnas i tydliga stråk, gärna gemensamma stråk för stads- och regiontrafik. Fysiska åtgärder för ökad framkomlighet får därigenom störst effekt i sådana stråk.

I staden bör regionala linjer om möjligt passera de största målpunkterna, såsom skolor, sjukhus och resecentrum, så att dessa kan nås utan byte.

Ett bra trafikkoncept bör utgå från följande:

1. Ett huvudnät med enkel och logisk struktur som vänder sig till det stora flertalet, t ex ett stomlinjenät, som kompletteras av ett lokallinjenät för ökad tillgänglighet
2. Finns det marknad för anpassade linjer, t ex arbetslinjer och pendlarlinjer, så kan man ha sådana, men då bör de i princip vara självfinansierande. De får inte heller ta resurser från huvudnätet så att turtätheten påverkas negativt.
3. Samhällsbetalda resor, dvs samhällets bidrag till att skapa resmöjligheter, tex skolskjutsar, sjukresor och färdtjänst

---

<sup>1</sup> Trafik för en attraktiv stad, handbok för trafikplanering framtagen av SKL, Trafikverket och Boverket

Handläggare  
Erik SjaunjaDatum  
2011-09-20Sekretessklass  
ÖppenAnsvarig/godkänd  
Caj Rönnbäck

Dokumentnummer

Revision  
1.0

## Förslag på nytt trafikkoncept

Utifrån befintligt trafikkoncept och med inspiration från andra kollektivtrafikhuvudmäns trafikkoncept har ett förslag på nytt trafikkoncept tagits fram för UL:s regiontrafik. Tätortstrafik och färdtjänst/sjukresor ingår ej i klassificeringen.

Det nya trafikkonceptet består av:

- Stomlinjer
- Direktlinjer
- Lokallinjer
- Anropsstyrd trafik
- Övrigt (skollinjer, flygbuss etc.)

Stommen för UL:s regiontrafik föreslås utgöras av **stomlinjer**, som trafikeras av både stombussar och tåg. De ges hög prioritet i gatunätet med god framkomlighet som följd. De tar hand om resefterfråga i de starka stråken och erbjuder en god turtäthet. Stombusslinjerna har en grov maskvidd och får aldrig konkurrera med varandra. De har glesa hållplatsuppehåll för att kunna erhålla en konkurrenskraftig restid. Stomlinjer bör även erbjuda nattrafik under någon eller några dagar i veckan.

Stomlinjerna kompletteras av **direktlinjer** (f.d expressbuss, snabbuss och industrilinjje) som har färre uppehåll och mer direkt sträckning mellan större start- och målpunkter. En direktlinje får däremot inte ta resurser från stomlinjen så att turtätheten påverkas negativt.

Stombussar och direktbussar kompletteras av **lokallinjer** (f.d Knivsta Lokalbuss, Bålsta tätort, Skollinjer och Skutskärspendeln). Dessa har högre tillgänglighet än stomlinjer och direktlinjer, men mindre maskvidd och tätare hållplatsstopp. De matar till stomlinjenätet samtidigt som de tillgodoser det lokala resbehovet. De ersätter även tidigare skollinjer för gymnasieresor, så att alla kan nyttja dessa linjer.

Därutöver finns den anropsstyrda trafiken, skollinjer och kommersiella linjer (flygbuss etc.).

Handläggare  
 Erik Sjaunja

 Datum  
 2011-09-20

 Sekretessklass  
 Öppen

 Ansvarig/godkänd  
 Caj Rönnbäck

Dokumentnummer

 Revision  
 1.0

## Stomlinjer

### Funktion

Stomtrafiken bör utgöra basen i UL:s linjenät. Ett stomnät bör vara grovmaskigt och sällan förändras vilket gör det extra tydligt och upplevs som pålitligt. Då det sällan förändras ger det underlag för tyngre och mer långsiktiga investeringar i infrastruktur och stadsbyggnad som annars inte skulle kunna göras. Stomtrafik består av radiella och tvärgående linjer som förbinder länets kommuncentrum och bidrar till en god regional tillgänglighet. Stomtrafiken består av:

- Spårtrafik
- Stombusslinjer

Stomtrafiken ska fungera för alla typer av reseärenden (arbete, utbildning, fritid, tjänste, besök, inköp etc.) och under alla veckans dagar från tidig morgon till sen kväll. Stomtrafiken bör även ha trafik efter midnatt någon eller några dagar i veckan i samband med helgen.

### Trafikeringsprincip

En stomlinje trafikerar med en jämn och hög turtäthet längs hela sin stäckning. Linjestrukturen blir mycket tydlig och enkel för resenären att förstå och komma ihåg. Även för den oinvigde kollektivtrafikresenären kommer strukturen att upplevas som enkel och trygg. Den jämna och höga turtätheten över hela sträckan bidrar till att korta väntetider och restider samtidigt som den enhetliga turtätheten även bidrar till linjestrukturens tydlighet gentemot resenären. En stombusslinje signalerar även långsiktighet och stabilitet då den sällan ändras - i likhet med spårtrafik. Den höga jämna turtätheten kan medföra att bussarnas kapacitet inte till fullo utnyttjas i linjens ytterområden, däremot blir ytbehovet för och utnyttjandet av hållplatslägen i centrala Uppsala effektivare. För att till fullo utnyttja kapaciteten kan turtätheten glesas ut längre ut på linjen så att endast varannan tur går hela sträckan.



Figur 0.1 Schematisk bild över enhetlig stomlinje

## Undelags-PM till samrådshandling UL2011/172

Handläggare Erik Sjaunja	Datum 2011-09-20	Sekretessklass Öppen
Ansvarig/godkänd Caj Rönnbäck	Dokumentnummer	Revision 1.0

### Kännetecken

Stomtrafiken bör kännetecknas av:

- Hög turtäthet – En stomtrafik med hög turtäthet ska gå med minst en tur var 30:e minut i regiontrafiken. 10 minuters trafik är önskvärt då det möjliggör i princip resande utan tidtabell, dock kan man på landsbygden även räkna 15-20-minuterstrafik som hög turtäthet. En hög turtäthet kräver även ett stort resande, resandet på en stomlinje bör därför inte understig 1000 enkelresor per dag. Turtätheten påverkar även restidskvoten eftersom en hög turtäthet ger kortare väntetid.
- Snabb trafik – Stomtrafiken bör ges hög framkomlighet och vid behov egen bana eller egna körfält. En snabb trafik med låg restidskvot jämfört med biltrafik ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft. För att erhålla en snabb trafik bör stomlinjerna ha längre hållplatsavstånd än övriga linjer. Hållplatsavståndet för stomlinjerna på landsbygd bör inte understiga 1 km och för större tätorter bör de inte understiga 500 meter.
- God trafikekonomi - En snabb stomtrafik med god framkomlighet gör kollektivtrafiken konkurrenskraftig gentemot bilen med högre marknadsandel som följd och bidrar även till lägre driftskostnader och därigenom ett effektivare system med god trafikekonomi. En stomlinje bör ha en kostnadstäckningsgrad på minst 60 %.

### Direktlinjer

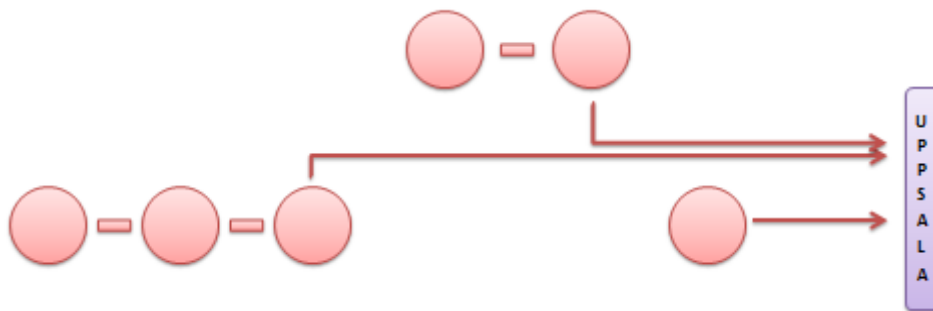
#### Funktion

Stomlinjerna kompletteras av **direktlinjer** i relationer där stomtrafikens kapacitet inte räcker till eller blir tillräckligt konkurrenskraftig. Direktlinjer (f.d expressbuss, snabbbuss och industrilinjé) har färre uppehåll och mer direkt sträckning mellan större start- och målpunkter med stor resefterfrågan. Direktbusslinjer införs oftast för arbetspendling där det finns ett tillräckligt resandeunderlag för direktresa.

#### Trafikeringsprincip

Trafikeringsprincipen för direktlinjer kännetecknas av snabbhet och effektivitet och liknar delvis dagens trafikeringsprincip med stafettbussar i vissa stråk. En direktlinje som startar långt ut, kan ha en lokal uppgift med relativt många hållplatser inom ett begränsat område, men övergår sedan till att fungera mer som en direktförbindelse med inga eller få möjligheter att stiga av och på resten av sträcka. Den kan komplettera en stomlinje i vissa utpekade relationer där stomlinjens kapacitet inte räcker till eller där restiderna med en stomlinje inte blir tillräckligt konkurrenskraftig (gäller särskilt för långväga resande, t ex resande från Öregrund till Uppsala) Detta skapar ett effektivt system där

utnyttjandet av bussarnas kapacitet maximeras samtidigt som det ger korta åktider för resenären. Systemet är en specialanpassning för utvalda resenärer och kan upplevas som otydligt och svårt att förstå för den ovane kollektivtrafikresenären, och kan även ge problem för personer med kognitiva funktionshinder.



Figur 0.2 Schematisk figur av direkttrafik

### Kännetecken

Direktlinjerna bör kännetecknas av:

- Direktlinjer körs endast under den tid på dagen som stomtrafikens kapacitet inte räcker till
- Trafikeringen på dessa linjer måste prövas utifrån samhällsekonomisk lönsamhet
- Inrättande av direktlinje får aldrig konkurrera med en stomlinje så att förutsättningarna för stomlinjen inte längre uppfylls.

### Lokallinjer

#### Funktion

Stombussar och direktbussar kompletteras av **lokallinjer** (f.d Knivsta Lokalbuss, Bålsta tätort, Skollinjer och Skjutskärspendeln). Dessa har högre tillgänglighet än stomlinjer och direktlinjer, men mindre maskvidd och tätare hållplatsstopp. De matar till stomlinjenätet samtidigt som de tillgodoser det lokala resbehovet. De ersätter även tidigare skollinjer för gymnasieresor, så att alla kan nyttja dessa linjer.

Lokallinjerna trafikerar många bostads- och arbetsplatsområden, vilket innebär korta gångavstånd för resenärerna. De förbinder även länets landsbygd med kommuncentra. Lokaltrafiken är mer flexibel än stomtrafiken och förändras i takt med att kommunens befolkning och bebyggelse förändras.

Handläggare  
 Erik Sjaunja

 Datum  
 2011-09-20

 Sekretessklass  
 Öppen

 Ansvarig/godkänd  
 Caj Rönnbäck

Dokumentnummer

 Revision  
 1.0

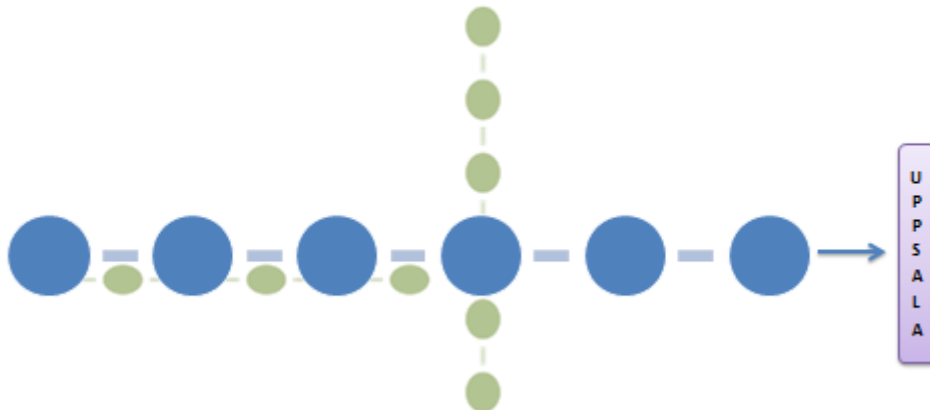
## Trafikeringsprincip

Trafikeringsprinciper för en lokallinje kan indelas enligt följande:

- Matning till stomtrafiken – erbjuder bytesmöjlighet till stomlinje vid en bytespunkt. Flera bytespunkter med passning ska normalt inte förekomma på samma lokallinje
- Lokal trafikuppgift i ett tätortsområde och fyller behovet för främst service- inköps, och fritidsresor
- Förbindelse mellan landsbygdsområden och närmsta kommuncentra

Syftet med trafiken är att knyta ihop mindre byar och samhällen, erbjuda lokal trafik inom en tätort, mata till stomtrafik samt erbjuda förbindelser från landsbygden till kommuncentrum.

Ofta är avstånden mellan hållplatserna och körsträckan längre på landsbygden än inom tätorten. En stor del av landsbygdstrafiken, framförallt den svagare trafiken, har ofta skoltrafiken som stomme och tidtabellen är uppbyggd efter skolornas tider.



Figur 0.3 Schematisk bild över lokallinje, som visar både hur den kan mata till en stomlinje och hur den kan komplettera en stomlinje med täta hållplatsavstånd

## Kännetecken

Lokallinjer bör kännetecknas av:

- Fungerar för flera typer av resor, arbetsresor och i begränsad utsträckning även fritid och besök
- Trafikeringsstid på dagen (mån-fre), men begränsad eller inget utbud på kvällar och helger. Turtätheten är minst tre resmöjligheter per riktning på vardagar. Övrig trafik ska vara samhällsekonomiskt motiverad.
- I vissa fall samverkar lokallinjer och skolskjuts för att ge ökad trafikförsörjning på landsbygden.

Handläggare  
Erik SjaunjaDatum  
2011-09-20Sekretessklass  
ÖppenAnsvarig/godkänd  
Caj Rönnbäck

Dokumentnummer

Revision  
1.0

## Anropsstyrd trafik

### Funktion

Den **anropsstyrda trafiken** ingår i det samlade utbudet av allmän kollektivtrafik. Den anropsstyrda trafiken syftar till:

- att erbjuda kollektivtrafik med god tillgänglighet och korta gångavstånd och riktar sig främst till färdtjänstberättigade, äldre och funktionshindrade resenärer som har behov av korta gångavstånd
- att förbättra tillgängligheten på landsbygden i områden som tidigare har varit utan kollektivtrafik eller som har långt till närmsta hållplats och skapa ett grundutbud för personer utan bil, främst unga och äldre
- att mata till huvudstråk och därmed underlätta skapandet av ett tydligt stomlinjenät
- att minska kostnader genom att trafiken endast går när det finns en efterfrågan (felaktigt upplägg kan däremot få motsatt effekt och resultera i dyra resor)
- tillgodose behovet av service- och fritidsresor. Däremot ej avsett för arbetspendling.

### Trafikeringsprincip

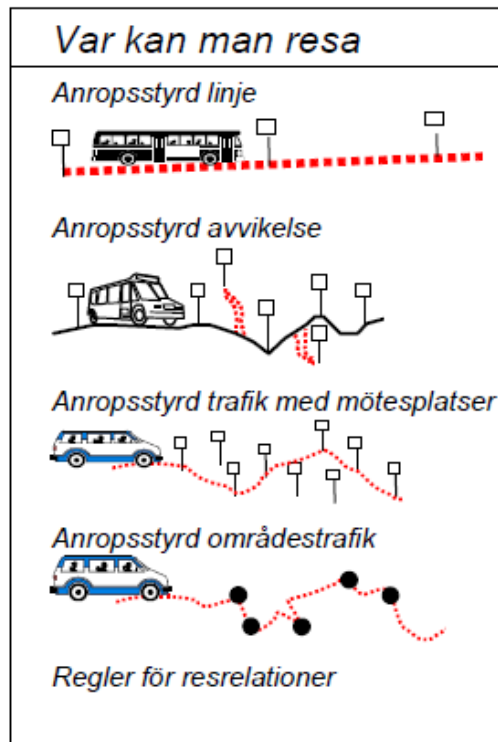
Anropsstyrd trafik präglas av en större flexibilitet än en vanlig kollektivtrafiklinje med tidtabell och kan delas in i olika typer främst beroende på ”när” och ”var”.

Den **geografiska flexibiliteten** omfattar utformningen av linjens körsträcka samt hur påstigandet organiseras. Formerna för anropsstyrd trafik kan sammanfattningsvis betecknas som följande, se även Figur 0.4:<sup>2</sup>

- Anropsstyrd linje
- Anropsstyrd avvikelse av en vanlig linje
- Anropsstyrd trafik med mötesplatser
- Anropsstyrd områdestrafik

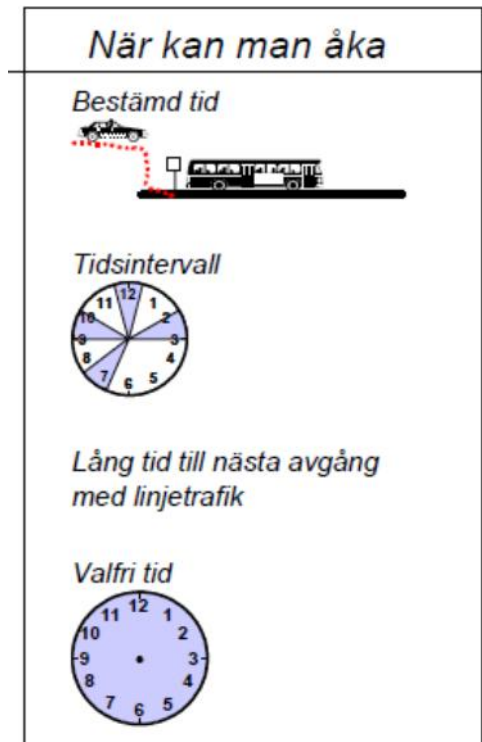
---

<sup>2</sup> Glitter, 2003



Figur 0.4 Indelning av anropsstyrd trafik enligt Glitter-projektet. Källa: Trafikverket, 2010, s.9.

Den **tidsmässiga flexibiliteten** präglas av huruvida trafiken styrs av en tidtabell, se Figur 0.4. Alternativet till en fullständig tidtabell kan vara förbestämda tidpunkter för ankomst vid ändhållplatsen och/eller vid några av hållplatserna längs sträckan. Detta för att möjliggöra byten till annan trafik som till exempel stombusslinjer eller tågavgångar. Vissa anropsstyrda trafikformer går utan tidtabell, men inom ett förbestämd tidsintervall där man har möjlighet att beställa en resa. En extrem variant för tidsmässig flexibilitet är att beställning av trafiken är möjligt under hela trafikdygnet. Risken med den sistnämnda är att resandet sprider sig över hela dagen och trafiken därmed blir dyrare än de andra två formerna. Tidsintervallerna däremot kan anpassas så att man använder sig av outnyttjade resurser under lågtrafiktider.



Figur 0.5 Indelning av anropsstyrd trafik enligt Glitter-projektet. Källa: Trafikverket, 2010, s.9.

### Kännetecknen

Serviceresor bör kännetecknas av:

- Trygghet
- Mycket god tillgänglighetsanpassning med god komfort
- Korta gångavstånd
- Trafikering med mindre fordon

Se bilaga för mer information om anropsstyrd trafik.

### Övrigt

Utöver stomlinjer, direktlinjer, lokallinjer och anropsstyrd trafik finns flygbussar och andra kommersiellt drivna busslinjer såsom SwebusExpress som marknaden själv sätter upp utan inblandning av stöd från samhället etc. Därutöver finns även skollinjer som kommunen handlar upp och ansvarar för.