



Trafikbokslut 2024

Årlig redovisning av kollektivtrafiken och
infrastrukturen i Östergötland

Handläggare: Nicklas Ebermark
Verksamhet: Regionledningskontoret
Datum: 2025-03-28
Diarienummer: RÖ 2025-2605

Innehåll

1	Introduktion	5
2	Allmän trafikplikt	6
2.1	Trafikplikter 2024	6
2.2	Trafikplikt och avtal	6
2.3	Trafik utanför Östgötatrafikens regi	7
2.3.1	Upphandlad trafik	7
2.3.2	Kommersiell trafik	7
2.4	Kollektivtrafikens effektivitet, kvalitet och finansiering	9
3	Allmänt om trafiken	10
3.1	Trafikstart i nya trafikavtal	10
3.2	Trafikförändringar	10
3.2.1	Motala stads- samt landsbygdstrafik	10
3.2.2	Trafiken mellan Motala och Vadstena	10
3.2.3	Mjölby och Ödeshög	10
3.2.4	Norrköpings stadstrafik	11
3.3	Kommunala tillköp	11
3.4	Regionala tillköp	11
3.5	Upphandlingar	11
3.6	Interregional tågtrafik	12
3.6.1	Krösatåg	12
3.6.2	Mälardalstrafik	12
4	Resandestatistik	13
4.1	Bakgrund om olika mätmetoder	13
4.2	Byte av mätmetod	14
4.3	Intäktsfördelning	14
5	Ekonomi och begrepp	15
5.1	Biljettintäkter	15
5.2	Trafikkostnader	17
5.2.1	Buss	17
5.2.2	Tågtrafik	19
5.3	Samband mellan intäkter och kostnader	19
6	Samhällsnytta	20
7	Infrastruktur	21
7.1	Infrastrukturförändringar 2024	21

7.2	Data och begreppsförklaring	21
7.3	Vägnät.....	22
7.3.1	Statligt, kommunalt eller enskilt vägnät	22
7.4	Hållplatser i regionen.....	23
7.4.1	Hållplatser fördelat på väghållare	23
7.4.2	Hållplatsutveckling	24
7.4.3	Tillgängliga hållplatser i Region Östergötlands trafikområde	24
7.4.4	Tillkommande och avgående hållplatser i trafiknätet 2024	25
7.5	Genomförda kollektivtrafikåtgärder under 2024.....	26
7.5.1	Statligt vägnät (Trafikverket).....	26
7.5.2	Kommunalt vägnät.....	26
7.6	Statlig medfinansiering	27
7.6.1	Investeringar för kollektivtrafik på statligt/kommunalt vägnät	27
7.6.2	Åtgärder och upparbetade medfinansieringsmedel på kommunalt vägnät	28
8	Metodik och läshänvisning	29
8.1	Metodik	29
8.2	Begreppsförklaringar och läsanvisning:	29
9	Stråkgenomgång.....	31
9.1	Översikt stråk.....	31
9.2	Stadstrafik	32
9.2.1	Linköpings stadstrafik.....	32
9.2.2	Norrköpings stadstrafik	35
9.2.3	Motala stadstrafik	37
9.2.4	Finspång	39
9.2.5	Mjölby.....	40
9.2.6	Kisa	41
9.2.7	Åtvidaberg.....	41
9.3	Regionala busstråk samt Östgötapendeln.....	42
9.3.1	Östgötapendeln	43
9.3.2	Finspång-Linköping	44
9.3.3	Finspång-Norrköping	45
9.3.4	Kisa-Linköping	47
9.3.5	Linköping-Norrköping	48
9.3.6	Motala-Borensberg-Linköping	50
9.3.7	Vadstena-Motala	52
9.3.8	Vadstena-Skänninge-Linköping	53

9.3.9	Valdemarsvik-Söderköping-Norrköping	54
9.3.10	Åtvidaberg-Linköping	56
9.3.11	Ödeshög-Mjölby.....	57
9.3.12	Österbymo-Tranås	58
9.4	Närområdesstråk.....	60
9.4.1	Arkösund-Östra Husby-Norrköping	60
9.4.2	Kolmården-Krokek-Norrköping	61
9.4.3	Skärblacka/Kimstad-Norrköping	63
9.4.4	Ljungsbro-Linköping.....	64
9.5	Landsbygdsområden.....	66
9.5.1	Östra landsbygdsområdet.....	67
9.5.2	Mellersta landsbygdsområdet.....	71
9.5.3	Västra landsbygdsområdet	74
9.5.4	Södra landsbygdsområdet	77
9.6	Närtrafik	84
9.7	Skärgårdstrafik.....	85
10	Samlad linjestatistik.....	86
10.1	Linjedetaljer	86
10.2	Kostnadstäckning 2020-2024	91

1 Introduktion

Detta dokument, Östgötatrafikens åttonde trafikbokslut, är en årsredovisning över den avtalade allmänna kollektivtrafiken för 2024 med fokus på resande, trafikekonomi och samhällsnytta. En nyhet i årets Trafikbokslut är att Infrastrukturbokslutet lyfts in som ett eget kapitel i detta dokument. Detta görs bland annat för att ännu tydligare påvisa de starka sambanden mellan trafik och infrastruktur.

Redovisningen av bokslutet tar avstamp i de mål som finns uppsatta i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. En regional utvärdering av trafiken är en nödvändig förutsättning för målstyrd trafikutveckling.

Trafikbokslutet har tagits fram med syftet att skapa en enhetlig regional bild över trafiken som Region Östergötland kan dela med länets invånare, kommuner, trafikföretag och andra intressenter. Med en ökad transparens kring länets trafik skapas en bättre grund för ökad samverkan kring kollektivtrafikens utveckling. Bokslutet är dock mer av ett generellt kunskapsunderlag än en detaljerad statistisk analys över respektive linje.

Redovisningen i trafikbokslutet är också kopplad mot Region Östergötlands Process för kontinuerlig utveckling av den allmänna kollektivtrafiken

Trafikbokslutet innehåller också den årliga rapporten om de beslut om Allmän Trafikplikt som Region Östergötland fattat. Under 2024 fattades beslut om Allmän trafikplikt i Skärgårdstrafiken.

Under 2024 har metoden för att beräkna antalet påstigande i trafiken ändrats från biljettvalidering till automatisk passagerarräkning. Detta medför att det totala antalet påstigande i statistiken ökar kraftigt eftersom mätningen omfattar alla som kliver på fordonen och inte bara de som validerar sin biljett.

Mätt med jämförbar mätmetod minskade resandet något under året. Biljettintäkterna ökade tack vare precisa prisjusteringar samtidigt som kostnaderna ökade i lägre grad. Detta medförde att kostnadstäckningen för trafiken passerade 50%.

I trafiken genomfördes omläggningar i stadstrafiken i Motala och Norrköping samt i landsbygdstrafiken i Motala, Mjölby och Ödeshögs kommun.

2 Allmän trafikplikt

Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning, registerhållning och tillsyn inom transportområdet. Ett område är kollektivtrafik där Transportstyrelsen utövar tillsyn av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik samt genom föreskrifter och meddelanden med stöd av lagen. Från och med den 1 januari 2017 har Transportstyrelsens tillsynsmandat utökats till att även omfatta efterlevnaden av artikel 7.1 i EU:s kollektivtrafikförordning.

Varje kollektivtrafikmyndighet ska en gång om året, senast den 31 december, publicera en samlad rapport med information om den allmänna trafikplikten inom behörighetsområdet. Den ska innehålla information om utvalda kollektivtrafikföretag (det vill säga trafikföretag som på kommersiell basis avser trafikera sådan trafik som annars skulle utförts genom allmän trafikplikt, samt den trafik som utförs inom ramen för trafikplikt). Där ska även framgå de ersättningar samt eventuella ensamrätter som företag har beviljats som kompensation.

Rapporten ska skilja mellan busstrafik och spårbunden trafik och möjliggöra kontroll och utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering, samt i förekommande fall information om eventuella beviljade ensamrätters art och omfattning.

2.1 Trafikplikter 2024

Allmän trafikplikt fattades 2024 av Region Östergötlands Trafik- och samhällsplaneringsnämnd avseende skärgårdstrafiken med båt i Norrköping, Söderköping och Valdemarsviks kommun. Upphandling av trafiken sker under 2025 med trafikstart 2026.

2.2 Trafikplikt och avtal

En sammanställning av trafikavtal med aktiv trafik per den 31 december 2024 redovisas i tabellen nedan. Jämfört med 2024 har nytt trafikavtal för västra Östergötland startat där Connect Bus tagit över trafiken från Bliva Buss. Avtalet omfattar Motala stadstrafik, samt region- och landsbygdstrafik i Motala, Mjölby, Vadstena, Ödeshög, Boxholm samt Ydre kommun. Samtliga 38 bussar i detta avtal är eldrivna.

Östgotatrafiken - Trafikavtal med trafik per 2024-12-31								
Avtalsområde	Fordon 2024	Upph. fordon	Avtal start (trafikstart)	Avtal slut	Trafikföretag	Upph.km 1000-tal	Upph. kostn (tkr)	Trafikplikt
Östgotapendeln	14 tåg	10 tåg	2015-06-01	2025-05-31	VR Sverige	48 073	1 803 285	2013
Västra Östergötland	38	37	2024-06-14	2034-06-15	Connect Bus	39 520	961 700	2022
Åtvidaberg	1	1	2024-06-14	2030-06-15	Vikbolands Taxi	Upphandlad inom särsk. kollektivtrafik		2022
Skärgårdstrafik	4+4*	4+4*	2019-06-17	2026-06-17	Högstad Prod	-	-	2017

Östgötatrafiken - Trafikavtal med trafik per 2024-12-31								
Avtalsområde	Fordon 2024	Upph. fordon	Avtal start (trafikstart)	Avtal slut	Trafikföretag	Upph.km 1000-tal	Upph. kostn (tkr)	Trafikplikt
Linköping stadstrafik	89	87	2020-06-15	2030-06-14	Nobina	66 849	2 427 065	2018
Norrköping stadstrafik	18S/34B	18S/34B	2020-06-15	2030-06-14	Transdev	35 408	1 300 752	2018
Region Ö Östergötland	48	43	2022-06-13	2033-06-10	Transdev	47 251	1 054 463	2019
Region Mell Östergötland	54	49	2022-06-13	2033-06-10	Nobina	51 497	1 037 369	2019
Landsbygd Ö Östergötland	16	16	2022-06-13	2032-06-10	Mohlins Bussar	18 077	379 261	2020

* 5 båtar och 2 svävare

2.3 Trafik utanför Östgötatrafikens regi

Utöver den trafik som finns under Östgötatrafikens regi bedrivs även trafik inom Östergötland av andra regionala kollektivtrafikmyndigheter och av kommersiella aktörer. Listorna över aktuell trafik och operatörer är anmäld till och/eller känd av regionala kollektivtrafikmyndigheten.

2.3.1 Upphandlad trafik

- **Kalmar länstrafik**
 - Krösatågen Kalmar-Kisa-Linköping
 - Krösatågen Västervik-Åtvidaberg-Linköping
 - Linje 185 – Västervik-Linköping
 - Linje 581 – Kisa-Vimmerby
- **Tåg i Bergslagen**
 - Mjölby-Gävle
- **Sörmlandstrafiken**
 - Linje 401 – Vingåker-Hävla
 - Linje 411 – Katrineholm-Hävla
 - Linje 564 – Stavsjö-Krokek
- **Mälardalstrafik**
 - Linköping-Norrköping-Eskilstuna-Västerås-Sala-Uppsala
 - Norrköping-Nyköping-Stockholm

2.3.2 Kommersiell trafik

- **SJ**
 - Stockholm-Malmö-Köpenhamn
 - Linköping-Norrköping-Stockholm-Uppsala-Gävle
- **Snälltåget**
 - Malmö-Linköping-Norrköping-Stockholm

- **Tågab**
 - Karlstad-Motala-Mjölby-Alvesta (fredag och söndag)
- **Flygbussarna**
 - Linköping-Norrköping-Skavsta
- **Vy/Bus4You**
 - Stockholm-Göteborg
- **Connect Bus**
 - Västervik-Söderköping-Norrköping-Stockholm
- **Flixbus**
 - Göteborg-Linköping-Norrköping-Stockholm
 - Malmö-Linköping-Norrköping-Stockholm

2.4 Kollektivtrafikens effektivitet, kvalitet och finansiering

Mätmetod för mätning av antal resor har ändrats från och med 2024. Därav den stora skillnaden i antal resor (se utförlig information i kapitel 4 om detta).

Effektivitet	2020	2021	2022	2023	2024
Befolkning	465 772	469 704	471 912	472 298	472 466
Utbudskilometer (tusental)	26 643	28 491	28 835	29 052	28 726
<i>med buss (tusental)</i>	21 997	23 417	23 873	24 148	23 870
<i>med tåg (tusental)</i>	3 467	3 791	3 680	3 624	3 550
<i>med spårvagn (tusental)</i>	1 179	1 283	1 282	1 279	1 306
Personkilometer (tusental)	336 400	291 900	355 700	380 800	367 100
<i>med buss (tusental)</i>	207 100	161 400	178 500	206 900	195 900
<i>med tåg (tusental)</i>	115 500	121 800	162 100	158 800	155 700
<i>med spårvagn (tusental)</i>	13 800	8 700	15 100	15 100	15 500
Antal resor totalt (tusental)	21 800	19 100	25 900	28 600	35 567
<i>per invånare</i>	47	41	55	61	75

Kollektivtrafikens kvalitet

Nöjdhet	2020	2021	2022	2023	2024
Marknadsandel motoriserat resande	15%	13%	18%	20%	20%
NKI	67%	69%	70%	71%	68%
Tillgänglighet	2020	2021	2022	2023	2024
Tillgänglighetsanp. Tåg	100%	100%	100%	100%	100%
Tillgänglighetsanp. Spårvagnar	100%	100%	100%	100%	100%
Tillgänglighetsanp. Bussar	100%	100%	100%	100%	100%
Tillgänglighetsanp. Hållplatser*	67%	65%	67%	68%	73%

*Stomtrafikhållplatser 2020-2023. Från och med 2024 - Alla hållplatser med fler än 20 påstigande på vardagar.

Förnybara drivmedel	2020	2021	2022	2023	2024
Buss	100%	100%	100%	100%	100%
Tåg	100%	100%	100%	100%	100%
Spårvagn	100%	100%	100%	100%	100%

Kollektivtrafikens finansiering (tusental kr)

Finansiering	2020	2021	2022	2023	2024
Verksamhetsintäkter	374 786	365 283	524 000	590 000	634 000
<i>varav biljettintäkter</i>	367 287	358 533	521 000	585 000	625 000
Bidrag	875 757	1 015 014	904 093	901 835	876 495
Totala kostnader	1 243 982	1 345 915	1 472 106	1 521 575	1 543 594
<i>varav trafik kostnader</i>	1 071 967	1 170 593	1 199 000	1 248 000	1 253 000
Subventionsgrad	65%	69%	59%	57%	53%

3 Allmänt om trafiken

De viktigaste händelserna under 2024 sammanfattas i detta kapitel.

3.1 Trafikstart i nya trafikavtal

I juni 2024 tog Connect Bus Sverige AB över trafiken från Bliva Buss Sverige AB i västra Östergötland. Trafiken i det nya trafikavtalet omfattar trafik i Motala, Mjölby, Vadstena, Ödeshög, Boxholm samt Ydre kommun. Bussarna i avtalet är placerade i Motala, Mjölby, Ödeshög samt Österbymo. Alla 38 bussarna i avtalet drivs på el och laddas i respektive depå. I Motala har Motala kommun byggt en ny bussdepå anpassad för elbusstrafik som Connect Bus hyr.

3.2 Trafikförändringar

En hel del stora trafikförändringar genomfördes under 2024 baserat på sedan tidigare beslutade trafikutredningar.

3.2.1 Motala stads- samt landsbygdstrafik

I Motala stadstrafik lades linjenätet om och koncentrerades till fem huvudlinjer. Stäckningarna för linjerna ändrades till viss del samt att sträckningarna rätades ut med färre hållplatser och rakare körvägar. Ringlinjerna som trafikerades under lågtrafik försvann och ersattes med trafik på huvudlinjerna under dessa tider.

I landsbygdstrafiken lades linje 629 mellan Motala och Nydalen ned och ersattes delvis av trafik på linje 628 på delsträckan mellan Motala och Nykyrka.

3.2.2 Trafiken mellan Motala och Vadstena

Trafiken mellan Motala och Vadstena har sedan ett tiotal år varit uppdelad på två linjer 612 som kört raka vägen mellan orterna och linje 613 som kört den lite längre vägen via Fågelsta. I juni omstrukturerades trafiken så att all trafik mellan orterna körs snabbaste vägen via gamla riksväg 50 (numera väg 919) med linje 612. Linje 613 kapades av till att enbart trafikera sträckan mellan Motala och Fågelsta.

3.2.3 Mjölby och Ödeshög

I Mjölby lades en tätortslinje till de norra delarna av staden ner på grund av få resande. Även linjen mellan Mjölby och Mantorp via Sya lades ner i juni.

I stråket mellan Mjölby och Ödeshög konsoliderades de tidigare fyra linjerna till två linjer.

- Linje 68 som är en expresslinje via E4 med fokus på arbetspendling från Ödeshög.
- Linje 680 som körs gamla E4 via Väderstad och Hogstad. Denna linje går alla dagar hela trafikdygnet och är även anpassad för pendling från Mjölby till Väderstad och Ödeshög samt från landsbygden in till de två orterna.

3.2.4 Norrköpings stadstrafik

Busstrafiken i Norrköpings stadstrafik lades om augusti 2024. Linje 10-13 fick delvis ändrade sträckningar och förändrat utbud. Linje 20 mellan Vrinnevisjukhuset och Norrtull lades ner men trafiken på denna sträcka togs över av nya linje 10 mellan Vrinnevisjukhuset och Åby.

3.3 Kommunala tillköp

Under 2024 har tre kommuner köpt trafik genom kommunala tillköp. Det är Valdemarsvik, Finspång samt Ödeshög som gjort tillköp. De kommunala tillköpen betalas i sin helhet av respektive kommun.

- Valdemarsvik köper till en anropsstyrd servicelinje (Linje 175) i tätorten. För detta tillköp har kommunen betalat 17 184 kr. Detta tillköp redovisas inte i trafikbokslutets sammanställningar på grund av dess ringa omfattning samt att kommunen valt att inte behålla linjen från årsskiftet 2024/2025.
- Finspångs kommun köper till landsbygdstrafik från Hävla till Katrineholm respektive Vingåker av Region Sörmland. Kostnaden för detta tillköp uppgick under 2024 till 561 920 kr. Tillköpet administreras av Östgötatrafiken och hela kostnaden vidarefaktureras till Finspångs kommun. Detta tillköp redovisas inte heller i trafikbokslutet eftersom det inte handlar om trafik i Östgötatrafikens regi.
- Nytt för 2024 är att Ödeshögs kommun i samarbete med Tranås kommun beslutat att köpa till landsbygdslinje 670 mellan Ödeshög och Tranås från och med 14 augusti. Ödeshög är avtalspart med Region Östergötland och betalar för trafiken. Alla trafik kostnader för linjen vidarefaktureras kommunen månadsvis. Biljettintäkter för linjen tillgodoräknas kommunen och betalas ut en gång per år. För 2024 var kostnaden för tillköpet 782 380 kronor och biljettintäkterna uppgick till 91 221 kronor.

3.4 Regionala tillköp

Region Jönköping köper till trafik genom att delfinansiera trafiken på linje 630 mellan Österbymo och Tranås samt linje 631 mellan Österbymo och Eksjö. Under 2024 betalade Region Jönköping knappt 1,5 miljoner kronor för tillköpet på linje 630 samt knappt 1,5 miljoner kronor för tillköpet på linje 631. Region Jönköping får även biljettintäkter tillgodoräknade eftersom Östgötatrafikens biljetter även har giltighet inom Jönköpings län. Denna biljettintäkt som dras av från redovisningen av Östgötatrafikens biljetter uppgick till drygt 400 000 kronor.

3.5 Upphandlingar

Inga upphandlingar inom allmän kollektivtrafik har pågått under 2024 förutom att tilldelning av Östgötapendeln skedde i januari 2024. Resultatet av den upphandlingen innebär att Transdev Sverige AB tilldelades avtalet. Trafikstart för Transdev blir i juni 2025 då de tar över trafikeringen från nuvarande trafikföretag, VR Sverige AB.

3.6 Interregional tågtrafik

Kostnaden för denna tågtrafik redovisas inte i trafikbokslutets ekonomiska sammanställningar eftersom det inte är en trafik som bedrivs i Östgötatrafikens regi.

3.6.1 Krösatåg

Region Östergötland är medfinansiär av Krösatåg mellan Linköping och Kalmar samt mellan Linköping och Västervik. För 2024 uppgick detta bidrag till knappt 32,5 miljoner kronor.

3.6.2 Mälardalstrafik

Region Östergötland är delägare i Mälardalstrafik. Tågtrafiken inom Mälardalstrafik som berör Östergötland är Linköping-Katrineholm-Västerås-Sala-Uppsala samt Norrköping-Nyköping-Stockholm. Under 2024 bidrog Region Östergötland med 52,4 miljoner kronor för finansieringen av tågtrafiken.

4 Resandestatistik

4.1 Bakgrund om olika mätmetoder

Metoden för att mäta antalet påstigande i trafiken har åtminstone sedan det första digitala biljettsystemet introducerades 1992 varit att räkna antalet validerade biljetter. Historiskt har andelen kunder som validerar sin biljett varit hög så metoden har ansetts vara tillräckligt bra för att få fram relevant statistik för hur många som reser med trafiken. Andelen kunder som validerar sin biljett har dock minskat under den sista tioårsperioden och för att fortsatt kunna bedöma beläggningen i trafiken beslutades 2018-2019 om inköp och installation av automatisk passagerarräkning i alla fordon under perioden 2020-2024.

- 2020 fick bussarna och spårvagnarna i stadstrafiken Norrköping, Linköping och Motala systemet installerat.
- 2022 utrustades alla regionbussar i Linköping, Norrköping och Finspång
- 2023 utrustades Östgötapendelns tåg med systemet
- 2024 fick slutligen de sista bussarna i regiontrafik i västra länsdelen passagerarräkning installerat.

Passagerarräkningssystemet räknar med hjälp av sensorer alla som kliver på samt av i alla dörrar oavsett om man validerar biljett eller inte. Systemet är till stor hjälp för att optimera planeringen av trafiken eftersom det går att läsa ut hur många som är ombord på ett fordon mellan alla hållplatser tack vare att både på- samt avstigande registreras. I jämförelse vid mätning med bara biljettvalidering kan man bara få fram var kunderna kliver på.

Tack vare både biljettvalidering och passagerarräkning i fordon är det enkelt att mäta viljan att validera biljett (valideringsgrad) i olika delar av trafiksystemet. Bäst valideringsgrad är det i region- och landsbygdstrafik och allra sämst är det på Östgötapendeln. Tabellen nedan visar valideringsgrad för hösten 2024.

Trafik	Valideringsgrad
Region- och landsbygdsbuss	90-95%
Linköpings stadstrafik	80-85%
Motala stadstrafik	80-85%
Norrköpings stadstrafik buss	67-72%
Norrköpings stadstrafik spårvagn	50-55%
Östgötapendeln	30-35%
Totalt hela trafiksystemet	70-75%

Tabell: Valideringsgrad sep-dec 2024

4.2 Byte av mätmetod

För att få en bättre och mer rättvisande resandestatistik sker ett byte från och med 2024 vad gäller mätmetod för statistiken. Från och med 2024 kommer resandet att mätas med automatisk passagerarräkning i stället för biljettvalidering. Den främsta anledningen till detta är att antalet som reser med trafiken då blir korrekt samt att statistiken blir jämförbar i olika delar av trafiksystemet. Exempelvis är det svårt att jämföra Linköpings och Norrköpings stadstrafik när mätning sker med validerade biljetter eftersom det bara är omkring 60% som validerar biljett i Norrköping medan det är närmare 85% i Linköping.

Statistiken för 2022 och 2023 har räknats om för att motsvara mätning med passagerarräkning. Metoden för detta har varit att räkna upp biljettvalideringen på de bussar som saknat passagerarräkning med uppskattad valideringsgrad på aktuell linje som bussen trafikerat. Denna uppräknings har gjorts för att kunna jämföra resandet med 2024 års nivå. Även första halvåret 2024 har räknats upp på samma vis eftersom passagerarräkning saknades i vissa bussar under denna period.

Mätmetod	2022	2023	2024
Validerade biljetter	23 440	25 671	25 415
Passagerarräkning	32 455	36 031	35 604
Valideringsgrad	72%	71%	71%

Validerade biljetter och passagerarräkning i tusental

Vad gäller påstigande på Östgötapendeln så har antalet resande tagits fram utifrån uppskattningar under ett antal år. Biljettvalidatorer saknades ombord på tågen mellan 2020 och 2021 och passagerarräkning installerades under 2023, under en period fanns således ingen möjlighet att mäta resandet på ett kvalitativt sätt. Antalet resande med passagerarräkning i tabellen nedan är det som rapporterats till nationell statistik och som använts i redovisningen i Trafikboksluten 2022 samt 2023. Sannolikt har resandet för 2022 och 2023 överskattats något kan man se så här i efterhand när exakt mätning är möjlig och jämförelse bakåt i tiden görs.

Mätmetod	2022	2023	2024
Validerade biljetter	1 169	1 268	1 216
Passagerarräkning	3 598	4 146	4 027
Valideringsgrad	32%	31%	30%

Östgötapendeln resande i tusental

4.3 Intäktsfördelning

Vid fördelning av intäkter på linjenivå används från och med 2024 passagerarräkning som mätmetod för det totala resandet. För fördelningen av intäkter mellan biljettyper på respektive linje används fördelningsnyckel baserat på validerade biljetter på aktuell linje eftersom passagerarräkningssystemet inte känner skillnad på vilken typ av resenär som kliver på. Mer om detta i nästa kapitel.

5 Ekonomi och begrepp

Trafikbokslutet och även annan ekonomisk redovisning gällande kollektivtrafiken i Östergötland innehåller många begrepp som ibland kan vara svåra att förhålla sig till för den som inte är insatt. En beskrivning av olika viktiga ekonomiska begrepp och vad de innehåller samt vilka faktorer de påverkas av är vad detta kapitel kommer fokusera på.

Kapitlet tar avstamp i den sammanfattande tabellen för den senaste sjuårsperioden. Tabellen finns med i varje trafikbokslut, men denna gång blir det med en mer utvecklad beskrivning av innehållet. I översiktstabellen nedan är kostnader för Närtrafik, Skärgårdstrafik, Krösatåg samt Mälardalstrafik ej inkluderade.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Antal linjer	151	149	138	138	130	130	115
Validerade biljetter	31,5 milj	31,1 milj	21,8 milj	19,1 milj	23,4 milj	25,7 milj	25,4 milj
Påstigande passagerarräkn					32,5 milj	36,0 milj	35,6 milj
Kilometerproduktion	26,6 milj	26,5 milj	26,7 milj	28,5 milj	28,8 milj	29,0 milj	28,7 milj
Biljettintäkter	465 mkr	501 mkr	366 mkr	358 mkr	519 mkr	583 mkr	624 mkr
Kostnader	1038 mkr	1068 mkr	1043 mkr	1122 mkr	1180 mkr	1222 mkr	1227 mkr
Kostnadstäckningsgrad	44%	47%	35%	32%	44%	48%	51%
Snittintäkt	14,77	16,24	16,97	18,74	16,00	16,19	17,51

Översiktstabell: Snittintäkt räknas på passagerarräkning från 2022. Därav lägre belopp.

5.1 Biljettintäkter

Försäljning av biljetter blir biljettintäkter när en biljett används för att resa i kollektivtrafiken, det vill säga alla sålda biljetter blir intäkter när de aktiveras och används. Exempelvis så fördelas biljettintäkter för en 365-dagarsbiljett ut över ett helt år trots att hela beloppet betalas när biljetten säljs till kund. Biljettintäkterna för 2024 landade på 621 miljoner kronor (exklusive närtrafik och skärgårdstrafik). För att kunna följa upp intäkterna per linje måste dessa fördelas ut på linjenivå.

Innan intäkterna fördelas ner på linjenivå kan det vara intressant att bryta ner den totala intäkten på lite olika nivåer för att få en bättre förståelse för hur den fördelar sig. Tabellerna nedan skär den totala intäkten på 621 miljoner kronor på olika sätt.

All fördelning av intäkter på linjenivå baseras på validerade biljetter på respektive linje.

Tabell A visar fördelningen av intäkterna per kundgrupp. Biljettkategori Vuxen är den klart största intäktskällan med 55% av de totala intäkterna.

Tabell B visar fördelningen utifrån biljettens giltighetstid och där kan man se att 30 dagarsbiljetten är den biljettyp som bidrar med mest intäkter.

Tabell C visar fördelningen av intäkter på geografisk giltighet på biljetten. Länsbiljetten bidrar med nästan 50% av de totala intäkterna. I länsbiljett finns samtliga skolbiljetter, så 95 mkr av de totala 296 mkr kommer från skolbiljetterna. Värt att notera är att Län och Stadszon står för 83% av de totala biljettintäkterna.

Kundgrupp	Biljettintäkt	Andel
Vuxen	343	55%
Skolungdom	93	15%
Ungdom	75	12%
Student	53	9%
Pensionär	41	7%
Resplus	15	2%
Grupp	1	0%
TOTALT	621	100%

Tabell A

Biljett tid	Biljettintäkt	Andel
30 dagar	229	37%
Enkel	151	24%
24 tim	101	16%
Skola	95	15%
365 dagar	33	5%
Resplus	12	2%
TOTALT	621	100%

Tabell B

Biljett geografi	Biljettintäkt	Andel
Län	296	48%
Stadszon	219	35%
Mellanzon	34	5%
Liten inkl stad	24	4%
Stor zon	16	3%
Mellan inkl stad	15	2%
Resplus	12	2%
Liten zon	5	1%
TOTALT	621	100%

Tabell C

För att kunna fördela ut intäkterna på linjenivå måste tre faktorer fastställas

- Antal påstigande per linje
- Andel resande per biljettyp per linje
- Uppskattad reslängd för de påstigande per linje och biljettyp

Att reslängd behöver tas med som en faktor beror på att en stadsbussresa på 3 km inte kan likställas intäktsmässigt med en resa på Östgötapendeln på 50 km när samma biljettyp används.

Enklast att fördela är stadszonsbiljetterna som gäller i Linköping, Norrköping respektive Motala. Påstigande med dessa biljetter fördelas utifrån vilken linje de klivit på och alla resor är lika mycket värda. Alla intäkter för exempelvis Linköpings stadzon tillfaller den zonen utifrån hur resandet har fördelat sig på linjerna inom zonen.

Övriga biljettyper fördelas utifrån påstigande på linje med multiplicerande av uppskattad reslängd. En snittintäkt per påstigande räknas fram för varje biljettyp och sedan används denna snittintäkt tillsammans med en reslängdsfaktor för att få fram en intäkt per resa med respektive biljettyp. Reslängden är omräknad från faktiskt reslängd till en faktor mellan 1 och 5. För stadsbussresor gäller alltid reslängd 1 och för långa regionala resor med länsbiljett, exempelvis Östgötapendeln gäller, reslängd 5. Det är snittreslängden som beräknas, så är det en lång linje med många som åker halva sträckan blir den beräknade snittreslängden kortare. Biljettyper som gäller kortare sträckor, exempelvis stadszon och liten zon kan inte ha en reslängdsfaktor större än 1 eftersom längre resor inte är möjliga med dessa biljettyper.

Tabell D visar ett exempel på fördelning av intäkter för Vuxen, län 30 dagar i oktober 2024 med tre utvalda linjer. Den totala intäkten för denna biljettyp var i oktober knappt 7,2 mkr. Flest påstigande med biljettypen var på Östgötapendeln med knappt 100 000, linje 5 i Linköping hade drygt 12 000 påstigande och linje 450 mellan Norrköping och Söderköping hade drygt 1200 påstigande. Uppskattad snittreslängd för dessa linjer är 5, 1 respektive 3 som kan utläsas i tabellen. För Östgötapendeln innebär detta ett viktat påstigande på 489 000 medan linje 5 inte får någon uppräknings och påstigande på linje 450 multipliceras med 3. Detta viktade påstigande för alla linjer där någon rest med den aktuella biljettypen används sedan för att fördela ut den totala intäkten på 7,2 mkr. Östgötapendeln får därför drygt 50% av intäkterna för denna biljettyp medan linje 5 får 1,2% och linje 450 får 0,4%. Resterande 48% fördelas på övriga 112 linjer i länet, men visualiseras inte i Tabell D.

ÅrMån	Linje	Biljett Kundgrupp	Biljett Geografi	Biljett Tid	Påstigande	Snitt-reslängd	Viktat påstig	Andel vikt påstig	Intäkt
202410	Östgötapendeln	Vuxen	Län	30 dag	97 844	5	489 218	50,6%	3 640 610
202410	5 Linköping	Vuxen	Län	30 dag	12 019	1	12 019	1,2%	89 445
202410	450 Söderk-Norrk	Vuxen	Län	30 dag	1 236	3	3 707	0,4%	27 590
Totala intäkt 30 dagar län vuxen i oktober:									7 193 268

Tabell D

Tabell D visar enbart ett urval av tre linjer. I intäktsfördelningsmodellen fördelas den totala intäkten på 7,2 mkr ut på alla linjer där någon rest med biljettypen

Denna fördelningsprincip tillämpas på alla biljettyper för att få en så rättvis fördelning som möjligt av intäkterna mellan de olika linjerna. Det fanns under 2024 totalt 405 olika biljettyper som de totala intäkterna fördelas på.

Efter byte av metod för beräkning av påstigande från validering av biljetter till passagerarräkning har en viss omfördelning av intäkterna skett mellan olika linjer. För att få fram totalt antal påstigande per månad för respektive linje används numera passagerarräkningssystemet men för att kunna fördela intäkterna efter biljettyp används validerade biljetter som fördelningsnyckel för att fördela resandet utifrån biljettyp. I trafik med låg valideringsgrad, exempelvis spårvagnarna, har intäkterna ökat tack vare att alla som kliver på räknas.

5.2 Trafikkostnader

Traffikkostnaderna som redovisas i trafikbokslutet består av flera delar och påverkas av ett antal olika faktorer.

5.2.1 Buss

Grunden i trafikkostnaderna är den ersättning som de upphandlade trafikföretagen erhåller för att köra trafiken åt Östgötatrafiken. All trafik upphandlas och avtal tecknas med det trafikföretag som inkommer med det mest fördelaktiga budet, oftast lägsta pris i kombination med ett antal andra krav. Avtalslängd är numera oftast 10 år.

I anbuden får trafikföretagen ange vilken ersättning de vill ha för olika parametrar enligt nedan:

- Fordonsersättning per år
- Ersättning per km
- Ersättning per förartimme
- Extra ersättning per timme för OB-tid

Dessa ersättningar multipliceras sedan med den upphandlade trafikvolymen (antal fordon, antal km, antal timmar) för att få fram en total ersättning för ett år. Det trafikföretag som får lägst total anbudssumma vinner kontraktet förutsatt att de uppfyller övriga krav som ställts i upphandlingen.

Anbudsgivarna anger sina priser utifrån en angiven basmånad. Ersättningen i trafikavtalet kommer sedan räknas upp med ett sammanvägt index bestående av ett antal komponenter med denna månad som utgångspunkt. Index används för att trafikföretagen ska få kompensation för kostnadsökningar. Tanken är att indexkorgen ska spegla den verkliga kostnadsökningen så väl som möjligt. Indexkorgen består av komponenter för

- Löneutveckling för förare,
- Fordonsbränsle (exempelvis, el, biogas, HVO eller RME)
- Fordonsfinansiering (ränteförändringar, prisutveckling på fordon)
- Konsumentprisindex för generella kostnadsökningar i samhället

Indexutvecklingen följer ofta den generella prisutvecklingen i samhället, så när inflationen varit hög under de senaste åren har kostnaden för trafiken ökat mer än vad som är normalt.

Kostnad per kilometer i busstrafiken skiljer sig åt mellan olika linjer. Skillnaderna består oftast i olika fordonstyper, bränsletyper samt linjens längd.

Tabellen visar ungefärliga kostnader under 2024 per kilometer för olika drivmedel i stadstrafik respektive regiontrafik. Som synes är flytande bränsle (HVO eller RME) det bränsle som ger lägst kostnad per kilometer. Därefter följer eldrivna fordon medan biogasdrift är det dyraste drivmedlet. Ett eldrivet fordon har en hög kostnad i inköp men låg att köra så den typen av fordon är kostnadseffektiva om de rullar många kilometer medan det omvända gäller för HVO/RME-fordon samt biogasfordon. Dessa kostnader är grovt beräknade utifrån de trafikavtal som var gällande under 2024.

Drivmedel	Stadstrafik	Regiontrafik
Biogas	48-53 kr/km	37-42 kr/km
El	42-47 kr/km	28-33 kr/km
HVO/RME		20-25 kr/km
Totalt	47-52 kr/km	25-30 kr/km

5.2.2 Tågtrafik

Kostnaderna för Östgötapendeln skiljer sig till viss del jämfört med buss- och spårvagnstrafiken. Östgötatrafiken äger tågen så i kostnaden för tågtrafiken finns exempelvis räntekostnader och avskrivningskostnader samt så kallat tungt underhåll som Östgötatrafiken betalar direkt. På tågsidan finns även kostnader för nyttjande av infrastrukturen, så kallade banavgifter som betalas till Trafikverket.

5.3 Samband mellan intäkter och kostnader

Tabellen nedan visualiserar hur förändringar i biljettintäkter och trafik kostnader påverkar den totala nettokostnaden för trafiken. Nettokostnad är den del av trafik kostnaden som inte täcks av biljettintäkter.

Under pandemin minskade biljettintäkterna kraftigt på grund av det låga resandet. Kostnaderna däremot minskade inte i någon större utsträckning eftersom trafikutbudet upprätthölls. Tabellen visar att efter pandemin har intäkterna ökat snabbare än trafik kostnaderna tack vare en resandeökning 2022 och 2023 men även optimerade prisjusteringar som gett ökade intäkter givet samma resandeantal.

Kostnaderna har trots inflation lyckats hållas nere på en relativt balanserad nivå från 2022 och framåt. Den främsta anledningen till detta är billigare trafikavtal med trafikstart 2022, 2023 samt 2024. Hade inte dessa upphandlingar sammanfallit med det höga inflationstrycket i samhället hade kostnadsökningarna varit betydligt högre. En del kostnadsbesparingar genomfördes dessutom i trafiken 2023 när utbudet i lågtrafik reducerades i trafik med stort utbud med anledning av beslutade besparingskrav för kollektivtrafiken.

Förändring jämfört med föregående år	2020	2021	2022	2023	2024
Biljettintäkter mkr	-135	-8	+161	+64	+42
	-26,9%	-2,2%	+45,0%	+12,3%	+7,2%
Trafikkostnader mkr	-25	+79	+58	+42	+5
	-2,3%	+7,6%	+5,2%	+3,6%	+0,4%
Nettokostnad mkr	+110	+87	-103	-22	-37
	+19,4%	+12,9%	-13,5%	-3,3%	-5,8%

6 Samhällsnytta

Samhällsnyttan beräknas utifrån Region Östergötlands modell för beräkning av kollektivtrafikens samhällsnytta. I modellen ingår dels en beräkning av den monetära nyttan baserad på resande och trafikproduktion samt dels en bedömning, av kollektivtrafikens nytta för den regionala tillväxten. Nyttan för regional tillväxt bedöms enligt en femgradig skala där siffran 5 är det mest positiva värdet.

Den monetära nyttan utgår från regionala förutsättningar och nationellt vedertagna värderingar (ASEK). Bedömning av nytta för regional tillväxt utgår från statistik från SCB när det gäller arbetspendling och befolkning samt gymnasiependling enligt antagningsenheten.

Den monetära samhällsnyttan har minskat kraftigt de sista tre åren. Resandet och utbud som ligger till grund för beräkningarna har inte förändrats i någon större utsträckning förutom en resandeökning mellan 2022 och 2023 och en liten minskning av resandet 2024. Dessa förändringar påverkar samhällsnyttan relativt lite.

	2022	2023	2024
Samhällsnyttan totalt:	481 414	309 407	156 099
<i>varav miljö:</i>	<i>247 958</i>	<i>233 503</i>	<i>79 197</i>
<i>varav trafiksäkerhet:</i>	<i>176 926</i>	<i>2 849</i>	<i>9 221</i>
<i>varav buller</i>	<i>1 373</i>	<i>4 037</i>	<i>4 560</i>
<i>varav parkering</i>	<i>55 157</i>	<i>69 018</i>	<i>63 121</i>

Värden i tusental

Det som har haft störst påverkan på samhällsnyttan under 2023 och 2024 har varit nya värderingar av trafiksäkerhet 2023 och klimatpåverkande utsläpp 2024.

2023 sänktes värderingen för nyttan av kollektivtrafik jämfört med bilen i trafiksäkerhetsperspektiv vilket innebar en negativ påverkan på 174 mkr. Miljönyttan minskade också, främst på grund av ny beräkning av snittreslängd.

Samhällsnyttan ur ett miljöperspektiv domineras av värderingen av lägre klimatpåverkande utsläpp från resor med kollektivtrafik. För 2024 har värderingen av klimatpåverkande utsläpp sänkts från 7 kr/kg till 2,08 kr/kg, vilket innebär en stor påverkan på den beräknade samhällsnyttan som minskat med cirka 150 mkr. Värderingen baseras på uppskattade kostnader för de klimatpolitiska styrmedel som krävs för att uppnå beslutade klimatmål. Det innebär att värderingen av koldioxidekvivalenter egentligen behöver revideras när klimatpolitik eller drivmedelspriser revideras.

7 Infrastruktur

Under 2024 angjorde kollektivtrafiken i Östergötland cirka 1 500 hållplatser (buss, spårvagn, tåg) fördelat på drygt 2 950 hållplatslägen, en minskning av antalet hållplatser med cirka 140 mot föregående år. Fördelningen av resandet på hållplatsnivå är fortsatt ojämn. På de fem största hållplatserna i länet sker cirka 30 % av allt resande, på de 25 största 50 %.

Av trafikerade hållplatslägen var vid årets slut 31 % tillgänglighetsanpassade enligt någon av de utpekade tillgänglighetsnivåer i Region Östergötlands tillgänglighetstandard för hållplatser. Av hållplatser med 20 påstigande eller fler på vardagar var drygt 73% av lägena tillgänglighetsanpassade 2024. Fördelat på väghållare var andelen på statliga vägnätet knappt 84% följt av drygt 74% på det kommunala och drygt 32% på det enskilda vägnätet. 26 hållplatslägen tillgänglighetsanpassades under året, 10 på det statliga vägnätet och 16 på kommunala vägnät.

I länstransportplanen finns medel avsatta för tillgänglighetsanpassning av hållplatser på kommunalt och enskilt vägnät. För nyttjande av dessa medel förutsätts samtidigt en kommunal medfinansiering med 50%. För 2024 beviljades kommunerna medfinansiering med cirka 14,6 miljoner kronor till kollektivtrafikåtgärder. Av dessa arbetades cirka 2,8 miljoner kronor upp, cirka 11,8 miljoner kronor flyttas till 2025.

7.1 Infrastrukturförändringar 2024

Infrastrukturbokslutet utgör från och med 2024 del i Trafikbokslutet som tas fram årligen. Innehållet bygger som tidigare i stora drag på samma grundstruktur som tidigare men är anpassad mot inriktningarna i antagen RTP 2040.

Kapitlet om infrastruktur har omformats till övergripande beskrivningar över förändringar som skett i den östgötska kollektivtrafikinfrastrukturen. Läsare som önskar mer detaljerade beskrivningar anpassade på kommunnivå kan även i fortsättningen tillhandahålla detta genom den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

7.2 Data och begreppsförklaring

Data som används i rapporten kommer från Östgötatrafikens trafikplaneringssystem, antal valideringar i Östgötatrafikens biljettsystem samt Automatisk passagerarräkning och statistik från Statistiska centralbyrån, SCB. Samtliga siffror har avrundats till närmaste 100-tal. Vägnätsdata kommer ifrån Nationella Vägdatatabasen (NVDB).

Hållplatsredovisning	Avser hållplatser som trafikerades av allmän kollektivtrafik under 2024
Hållplats/hållplatsläge	En hållplats innehåller ett eller flera hållplatslägen, normalt sett två lägen med ett i vardera riktningen. Vissa större hållplatser kan innehålla ett större antal hållplatslägen.
Tillgängliga hållplatser	Hållplats som är utformade enligt någon av Region Östergötlands bedömningskriterier avseende tillgänglighet, det vill säga hållplatser som uppfyller någon av kriterierna 2012, 2015 eller 2022.
Regional tillgänglighetsstandard	Region Östergötlands kravdokument för beskrivning av tillgänglig hållplats. Tillgänglighetsstandarderna bygger på nationella grundkrav nedbrutna till olika tillgänglighetsnivåer. Redovisning sker på lägesnivå.
Väghållare	Avser vem eller vilka som bär ansvar samt är huvudfinansiär för infrastrukturen som beskrivs.
Nationellt vägnät	Omfattar statligt stamvägnät som finansieras ur den nationella infrastrukturplanen, "Nationell plan 2022 - 2033" där E4, E22, RV 50, RV 55 samt statliga järnvägsnätet utgör stamvägnät i Östergötland.
Länsvägnät	Omfattar övrigt statligt vägnät inom länet som finansieras ur de regionala infrastrukturplanerna, "Länstransportplan 2022 - 2033". Ex. RV 23/34, RV 35
Mötespunkter	Utpekad " <i>hämta/lämna plats</i> " för resenär som reser i servicetrafiken. Mötespunkter har inga specifika krav på utförande men ska vara förlagda till platser där god trafiksäkerhet kan erbjudas. Mötespunkter märks ut med mindre numrerad mötespunktsskylt

7.3 Vägnät

7.3.1 Statligt, kommunalt eller enskilt vägnät

För att beskriva väg- och järnvägsinfrastrukturen i Östergötland som kollektivtrafiken trafikerar, delas denna in utifrån ansvarsområden/väghållare:

- Statliga väg- och järnvägsnätet (Trafikverket)
- Kommunala vägnäten (länets 13 kommuner)
- Enskilda vägnäten (samfällhetsföreningar)

Det statliga vägnätet delas in i nationellt vägnät (stamvägnät) och länsvägnät. Dessa vägnät hanteras inom nationell infrastrukturplan och länstransportplan.

Statligt stamvägnät	Till det nationella stamvägnätet räknas E4, E22, RV50, RV55 samt det statliga järnvägsnätet.
Statligt länsvägnät	Till länsvägnätet räknas övriga statliga vägar, exempelvis RV23/34, RV35 etc. Hela statliga vägnätverket i Östergötland omfattar 5 100 kilometer, 19% av det totala vägnätet.

Kommunalt	Det kommunala vägnätet utgör med sina 3 100 kilometer, 11% av det totala vägnätet i länet. Kommunalt vägnät innefattar större delen av tätorterna.
Enskilt	Till enskilt vägnät räknas det mindre vägnätet som Trafikverket överlåtit till samfälligheter att äga och driva. Detta utgör med sina 19 400 kilometer det största vägnätet i länet, vilket motsvarar 70% av det totala vägnätet.

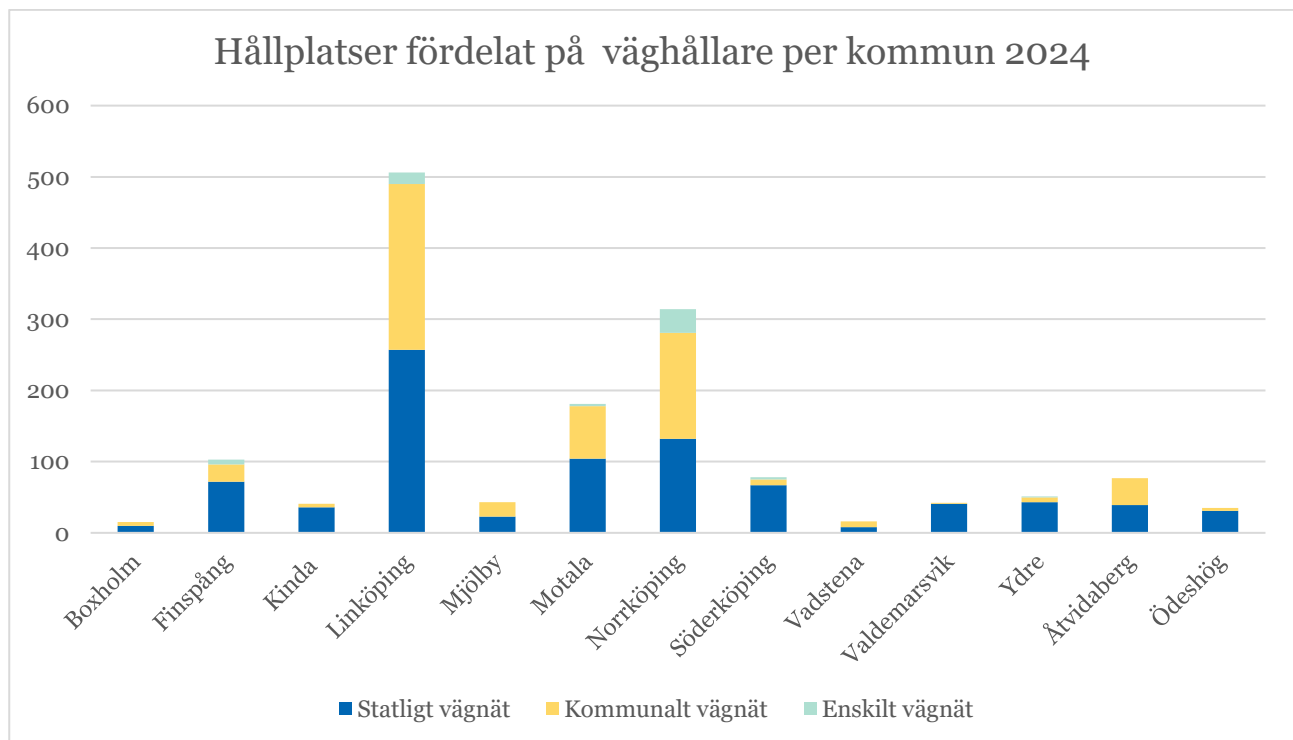
7.4 Hållplatser i regionen

De hållplatser som redovisas i rapporten är hållplatser belägna på statligt, kommunalt, eller enskilt vägnät, som trafikerades under hela eller delar av 2024. Rapporten beskriver också tillkommande och nedlagda hållplatser. Hamnar och bryggor i skärgårdstrafiken samt mötespunkter i anropsstyrd servicetrafik redovisas ej. Hållplatser enbart avsedda för ersättningstrafik för buss kopplat till spårvagnslinjerna i Norrköping redovisas inte dessa sammanställningar eftersom det inte finns någon planerad trafik på dessa.

Under 2024 angjorde Östgötatrafiken cirka 1 500 hållplatser (buss, spårvagn, tåg) fördelat på drygt 2 950 hållplatslägen, (en hållplats har vanligen två lägen, ett i vardera riktningen).

7.4.1 Hållplatser fördelat på väghållare

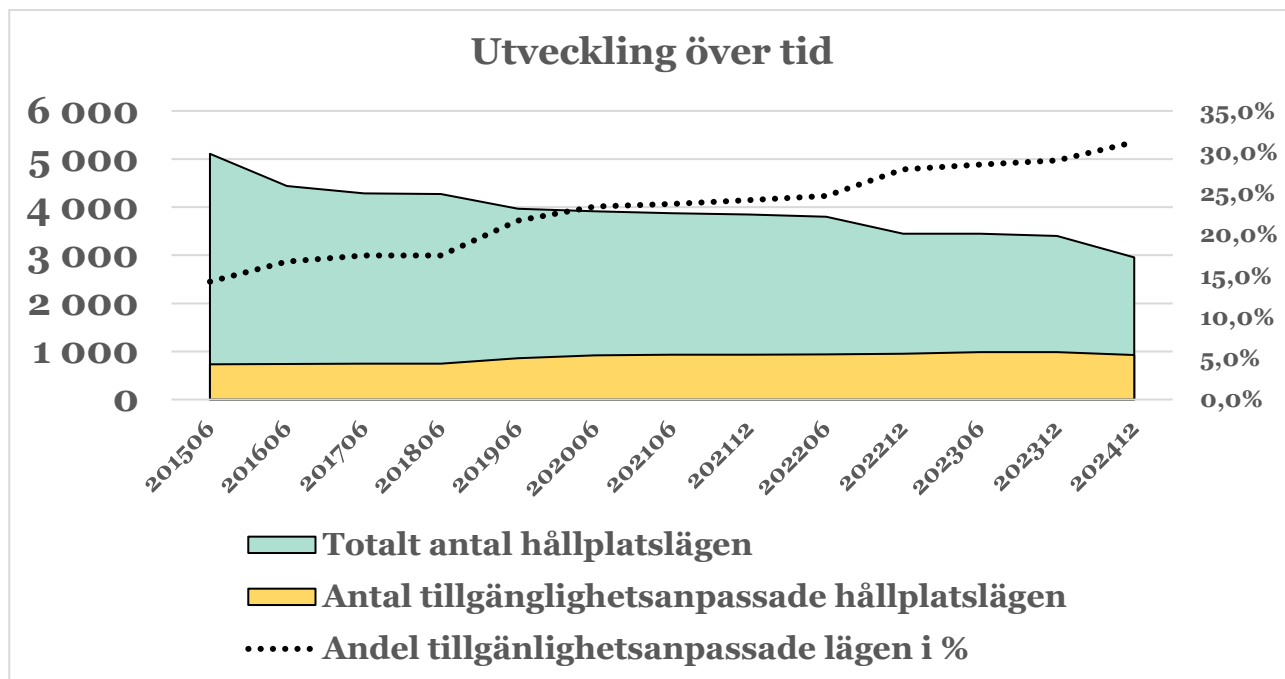
Av de cirka 1 500 hållplatserna som Östgötatrafiken trafikerade under 2024, ligger 863 på statligt vägnät, 576 på kommunalt och 63 på enskilt vägnät.



Hållplatser fördelat på väghållare per kommun, Q4 2024

7.4.2 Hållplatsutveckling

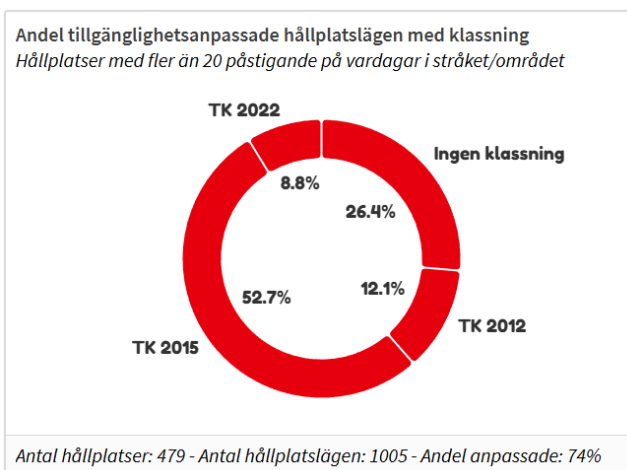
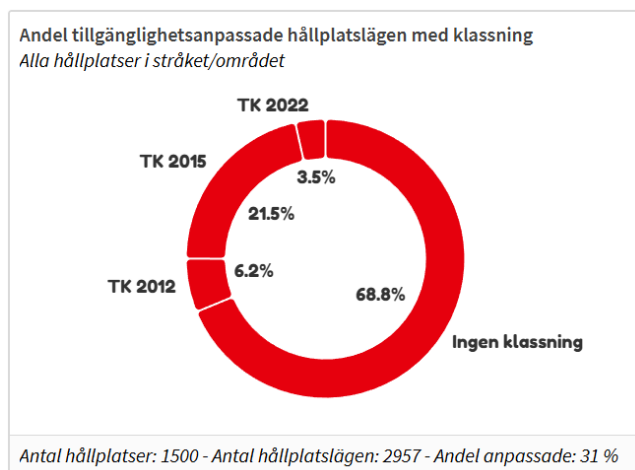
Trafikutvecklingen över tid visar på att antalet trafikerade hållplatser minskar. Under 2024 lades cirka 140 hållplatser ner. Att antalet tillgängliga hållplatslägen ökar procentuellt återspeglas som en konsekvens av att totala antalet hållplatser i linjenätet minskar.



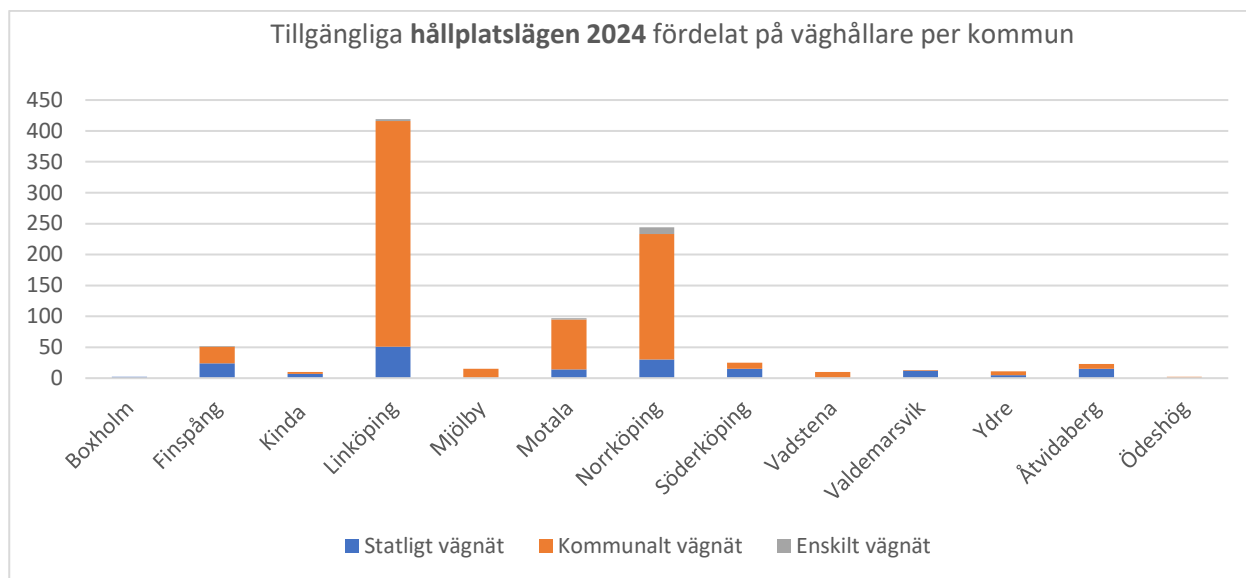
Hållplatsutveckling över tid, mätperiod 2015 – 2024-12

7.4.3 Tillgängliga hållplatser i Region Östergötlands trafikområde

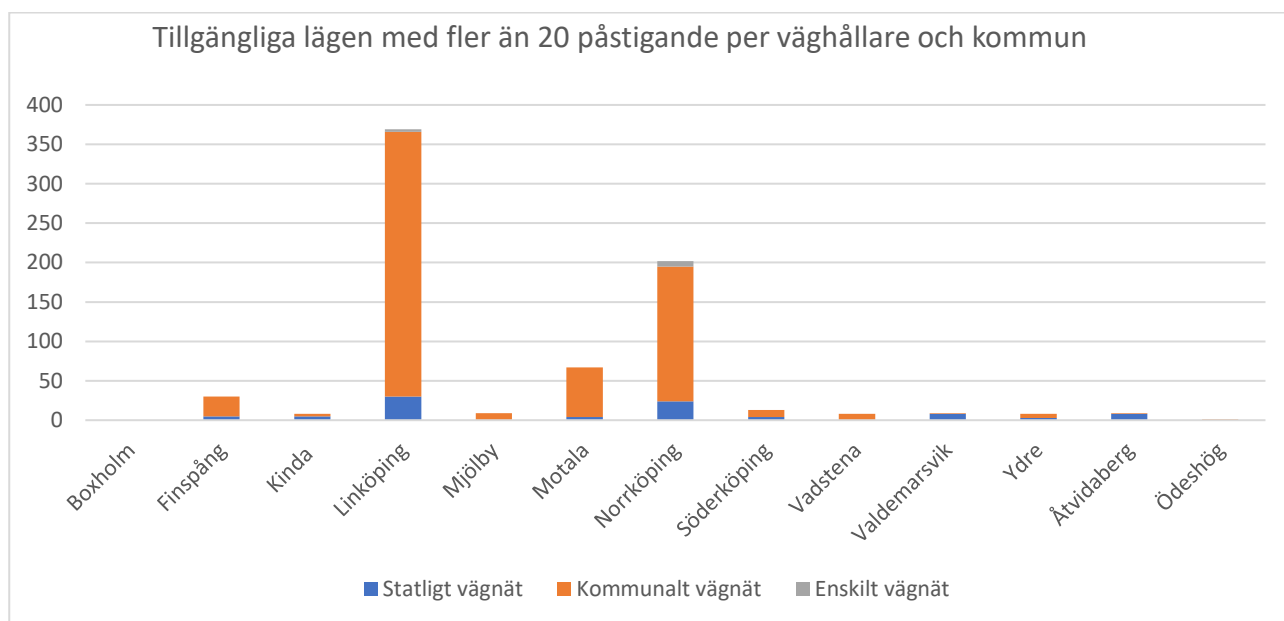
Tillgänglighetsanpassningen av kommunernas och Trafikverkets hållplatser sker i en långsammare takt än önskat. I många kommuner sker ingen tillgänglighetsanpassning alls utan att det är enbart några få kommuner som arbetar med anpassning av sina hållplatser. Kvartal 4 2024 trafikerades 1 500 hållplatser med drygt 2 950 lägen. 479 av dessa hållplatser med drygt 1 000 lägen hade fler än 20 påstigande på vardagar och av dessa var knappt 74% tillgängliga enligt någon av Region Östergötlands tillgänglighetskategorier.



Fördelat på väghållare uppgick antalet tillgängliga hållplatslägen med 20 eller fler påstigande på det statliga vägnätet till 84% följd av 74% på det kommunala och 32% på det enskilda vägnätet. 26 hållplatslägen tillgänglighetsanpassades under året, 10 på det statliga vägnätet och 16 på kommunala vägnät.



Tillgängliga hållplatslägen fördelat på väghållare per kommun, Q4 2024



Tillgängliga hållplatslägen med 20 eller fler påstigande fördelat på väghållare per kommun, Q4 2024

7.4.4 Tillkommande och avgående hållplatser i trafiknätet 2024

Under 2024 utgick ett 140-tal hållplatser ur Östgötatrafikens linjenät, 43% upphörde trafikeras på statligt vägnät, 47 % på kommunalt och 10 % på enskilt. De största förändringarna i trafiken skedde i västra länsdelarna, men även i Norrköping och Kinda upphörde relativt många hållplatser att trafikeras.

7.5 Genomförda kollektivtrafikåtgärder under 2024

7.5.1 Statligt vägnät (Trafikverket)

- Tillgänglighetsanpassning av 2 hållplatslägen, hpl Horns Torg, Kinda kommun
- Tillgänglighetsanpassning av 2 hållplatslägen, hpl Harsby, Söderköpings kommun
- Trafiksäkerhetsåtgärd vid hållplats Ludden, hpl Söderköpings kommun
- Tillgänglighetsanpassning av 2 hållplatslägen, hpl Bestorp, Linköpings kommun
- Tillgänglighetsanpassning av 2 hållplatslägen, hpl Saab Civila, Linköpings kommun
- Tillgänglighetsanpassning av 2 hållplatslägen, hpl Folketshusvägen/Skärblacka, Norrköpings kommun

7.5.2 Kommunalt vägnät

- Tillgänglighetsanpassning av 1 hållplatsläge, hpl Hästholmen, Ödeshögs kommun
- Tillgänglighetsanpassning av 2 hållplatslägen, hpl Laduvägen, Finspångs kommun
- Tillgänglighetsanpassning av 2 hållplatslägen, hpl Östra station, Norrköpings kommun
- Tillgänglighetsanpassning av 2 hållplatslägen, hpl Fjärilsgatan, Norrköpings kommun
- Tillgänglighetsanpassning av 2 hållplatslägen, hpl Södra skolan, Motala kommun
- Tillgänglighetsanpassning av 2 hållplatslägen, hpl Ekdalsvägen, Linköpings kommun
- Tillgänglighetsanpassning av 2 hållplatslägen, hpl Ullstämman by, Linköpings kommun
- Tillgänglighetsanpassning av 2 hållplatslägen, hpl Tenndosan, Linköpings kommun
- Tillgänglighetsanpassning av 1 hållplatsläge, hpl Övre Johannelund, Linköpings kommun

7.6 Statlig medfinansiering

7.6.1 Investeringar för kollektivtrafik på statligt/kommunalt vägnät

Länstransportplanen för planperioden 2022 - 2033 uppgår till 1 716 miljoner kronor. Av dessa avsätts cirka 537 miljoner till kollektivtrafikåtgärder vilka fördelas ut dels som investeringsmedel, dels som medfinansieringsmedel.

Stöd till kommunalt vägnät utgörs av statlig medfinansiering ur pottarna för tillgänglighetsanpassning av hållplatser, pott för nya resecentrum samt mindre kollektivtrafikåtgärder. Vid ansökan ur dessa pottar förutsätts att kommunerna står för delar av kostnaderna, i regel 50%, men kan i vissa fall vara högre.

I Östergötland fördelas dessa ut enligt planeringsramen i tabellen.

Kollektivtrafikåtgärder	Summa planperiod	År 1-3 (2022-2024)	År 4-6 (2025-2027)	År 8-12 (2028-2033)
Statligt vägnät				
Infartsleder Linköping	25	25		
Infartsleder Norrköping	10		10	
Regionala bytespunkter	60	10	20	30
Pott åtgärder på statligt vägnät	67	20	20	27
Stöd kommunalt vägnät				
Pott tillgänglighetsanpassning av hållplatser	165	20	35	110
Pott resecentrum Linköping och Norrköping	100			100
Pott mindre kollektivtrafikåtgärder	110	25	25	60
Summa kollektivtrafikåtgärder	537	100	110	327

Fördelning av planeringsramen till olika kollektivtrafikåtgärder, källa: LTP 2022 – 2033

7.6.2 Åtgärder och upparbetade medfinansieringsmedel på kommunalt vägnät

Medfinansiering kan ske till kommuner och regioner vid byggande av kollektivtrafikanläggningar och till åtgärder som främjar kollektivt resande. För 2024 lämnades ansökningar in för statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder på det kommunala vägnätet med totalvärde av cirka 29,2 miljoner med en medfinansieringsgrad om cirka 14,6 miljoner. Av dessa arbetades cirka 2,8 miljoner kronor upp, cirka 11,8 miljoner kronor flyttas till 2025.

2024

Kommun	Åtgärdstyp	Hållplats	Totalkostn.	Medfinans	Upparbetat	Utbetalt
Finspång	Tillgänglighetsanpassning	Laduvägen	1 853 000	926 000	1 546 000	770 000
Finspång	Tillgänglighetsanpassning	Högby	1 635 000	817 000		
Norrköping	Tillgänglighetsanpassning, reglerhpl, gånglänk	Bytespunkt Marieborg/Järngatan etapp 2,	2 000 000	1 000 000		
Norrköping	Tillgänglighetsanpassning	Rådhuset	1 500 000	750 000		
Norrköping	Tillgänglighetsanpassning, GC, pendlar-p	Vrinnevisjukhuset	3 000 000	1 500 000		
Linköping	Infarts-P 20pl, Cykel-P 28pl, GC 520m	Ryd	13 000 000	6 500 000		
Linköping	Tillgänglighetsanpassning	Ekdalsvägen, Ullstämman by, Tenndosan, Övre Johannelund	4 000 000	2 000 000		
					1 905 248	952 624
Ödeshög	Tillgänglighetsanpassning, pendlar-p	Hästholmen	2 180 000	1 090 000	2 272 588	1 090 000
			29 168 000	14 583 000	5 723 836	2 812 624

Statlig medfinansiering 2024, Källa Trafikverket

8 Metodik och läshänvisning

8.1 Metodik

En trafikredovisning över ett kalenderår innehåller av naturliga skäl vissa sammanfattningar och generaliseringar. Trafiken följer ett eget trafikdygn och tidtabellperiod. En linje kan statistiskt se likadan ut under ett år, exempelvis i tidtabellsproduktion, samtidigt som linjen har ändrats under året med ny linjesträckning. Likaså kan linjer få utökat eller minskat utbud, resandet kan variera över årstiderna och så vidare.

På grund av detta visas endast helår 2024. Mer detaljerade och årsvisa utredningar görs i en fördjupad kartläggning eller i Östgötatrafikens ordinarie trafikutredningar och i processen för kontinuerlig utveckling av den allmänna kollektivtrafiken

Den data som används kommer antingen från Östgötatrafikens trafikplaneringssystem (Rebus), biljettsystem (valideringar) eller från SCB. Med data från biljettsystemet avses valideringar och inte faktiskt antal resenärer. Viss kompensation har gjorts för det resande som inte är validerat, främst på grund av att valideringsbenägenheten är låg på Östgotapendeln. Detta gör att det förekommer vissa brister i data och nyckeltal.

Bruttokostnaderna räknas fram som produktion multiplicerat med gällande avtalspriser. Intäkterna fördelas enligt en modell som i grunden baseras på valideringar och uppskattad reslängd med olika biljettyper. I vissa fall finns andra finansörer av trafiken som antingen bidrar till bruttouträkningen, intäkter eller till nettokostnadsposten

8.2 Begreppsförklaringar och läsanvisning:

- **Linjenummer och linjesträckning**
 - *Avser det nummer och sträckning som visas ut mot kund per tidtabell 2024, eller det som senast gällde innan linjen upphörde.*
- **Fordon**
 - *Avser antalet fordon som linjen kräver i dimensionering för att kunna bedrivas. Måndag vecka 51 2024 mellan klockan 7:30-8:00, har valts som referensperiod för högtrafik och därmed dimensionering. Linjer som upphört i juni 2024 redovisas med 0 fordon även om de haft dimensionering. Detta för att få rätt antal fordon i stråkb beskrivningen.*
- **Turer**
 - *Avser antalet turer (avgångar) som utförts under hela 2024.*
- **Passagerarräkning**
 - *Avser totalt antal påstigande per linje och år. Metoden mäter alla som kliver på och av ett fordon.*
- **Validerade biljetter**
 - *Avser antalet validerade biljetter på linjen per år. Viljan att validera sin biljett skiljer sig åt mellan olika områden och trafikslag.*

- **Kilometer**
 - *Trafikproduktion i kilometer under året.*
- **Biljettintäkter**
 - *Räknas ut genom en fördelningsnyckel baserat på intäkter per linje och utifrån andel kunder per kategori*
- **Trafikkostnad**
 - *Räknas ut genom att multiplicera trafikproduktionen med de avtalade priserna.*
- **Övriga intäkter**
 - *Övriga intäkter är oftast tillköp av trafik som en kommun gör eller det driftsbidrag som Jönköpings Länstrafik betalar för busstrafiken över länsgräns.*
- **Nettokostnad**
 - *Summan av Trafikkostnad minus Intäkt för linjen.*
- **Kostnadstäckningsgrad**
 - *Räknas ut genom att dividera Biljettintäkter med Bruttokostnad. Övriga intäkter exempelvis tillköp räknas inte in i Kostnadstäckningsgrad.*
- **Påstigande per tur**
 - *Räknas fram genom att dividera totalt antal Påstigande med totalt antal Turer.*
- **Snittintäkt**
 - *Biljettintäkt per påstigande mät med Passagerarräkning*
- **Nettokostnad per påstigande**
 - *Räknas fram genom att dividera total Nettokostnad med antal Påstigande*
- **Samhällsnytta i kronor samt nytta för regional tillväxt**
 - *Beräkning och bedömning av den allmänna kollektivtrafikens beräkningsbara samhällsnytta på linjenivå enligt, Region Östergötlands modell för beräkning av kollektivtrafikens samhällsnytta.*

Arbetspendling och befolkning baseras på data per 2023-12-31. Gymnasiependling baseras på de elever som studerar på gymnasiet läsåret 2024-2025, alltså de som antagits till gymnasiet hösten 2022, 2023 samt 2024.

I rubriken i tabellerna i rapporten är de tre kategorierna för samhällsnyttan för regional tillväxt förkortade enligt nedan:

Arb = Arbetspendling

Bef = Befolkning

Gym = Gymnasiependling

9 Stråkgenomgång

Nedan beskrivs de olika stråken och områdena som kollektivtrafiken i Östergötland är indelad i. I den detaljerade stråkbekrivningen över fem år finns även linjer med som inte längre ingår i stråket.

9.1 Översikt stråk

Stråk- och områdesindelningen av trafiken ser ut som nedan. I varje stråk ingår samtliga linjer som trafikerar det aktuella stråket eller området (staden). Detta för att få en helhetsbild över resande, produktion, och ekonomi på samtliga linjer.

Stråk/område	Fordon	Pass. räkn	Valid biljetter	Biljett-intäkter	Intäkter tillköp	Trafik-kostnader	Kostnads-täckning	Samhälls-nytta
Landsbygdsområde								
Mellersta Östergötland	10	255	238	5 995	0	27 569	21,7%	378
Södra Östergötland	7	63	52	1 636	2 091	12 796	12,8%	-301
Västra Östergötland	3	95	85	2 386	0	12 146	19,6%	41
Östra Östergötland	9	195	179	4 224	0	23 945	17,6%	36
Totalt	29	608	554	14 241	2 091	76 456	18,6%	154
Närområdesstråk								
Arkösund-Ö Husby-Norrköping	6	156	142	5 298	0	16 020	33,1%	513
Kolmården-Åby-Norrköping	7	375	325	11 820	0	22 988	51,4%	2 151
Ljungsbro-Linköping	11	617	586	14 646	0	26 334	55,6%	4 162
Skärblacka/Kimstad-Norrköping	7	316	299	7 375	62	19 870	37,1%	1 302
Totalt	31	1 464	1 352	39 139	62	85 212	45,9%	8 128
Regionalt stråk								
Finspång-Linköping	6	114	107	4 328	0	13 486	32,1%	993
Finspång-Norrköping	14	721	652	24 001	0	39 680	60,5%	8 278
Kisa-Rimforsa-Linköping	10	475	422	15 582	0	29 564	52,7%	4 225
Linköping-Norrköping buss	9	353	329	13 428	0	20 404	65,8%	4 984
Motala-Linköping	11	432	398	12 827	0	32 065	40,0%	4 063
Vadstena-Motala	4	120	106	3 205	0	10 977	29,2%	268
Vadstena-Skänninge-Linköping	3	138	124	3 793	0	8 686	43,7%	619
Valdemarsvik-Söderköping-Norrköping	11	603	548	20 873	0	40 164	52,0%	4 647
Åtvidaberg-Linköping	7	380	337	12 203	0	23 626	51,7%	4 239
Ödeshög-Mjölby	4	130	118	4 422	0	12 615	35,1%	728
Österbymo-Tranås	2	79	71	1 916	1 482	6 881	27,8%	206
Östgötapendeln	14	4 027	1 216	165 517	0	269 983	61,3%	52 131
Totalt	95	7 572	4 428	282 095	1 482	508 131	55,5%	85 381
Stadstrafik								
Linköping stad	91	14 201	11 707	163 306	0	304 311	53,7%	31 553
Motala stad	11	1 428	1 127	13 959	0	34 433	40,5%	999
Norrköping stad	49	10 148	6 084	108 699	5 599	208 188	52,2%	30 276
Övriga tätorter	3	184	162	2 179	0	10 512	20,7%	-392
Totalt	154	25 961	19 080	288 143	5 599	557 444	51,7%	62 436
TOTALT ALL TRAFIK	309	35 605	25 414	623 618	9 234	1 227 243	50,8%	156 099

Alla värden i tusental förutom fordon

9.2 Stadstrafik

Stadstrafik/tätortstrafik finns i sju orter i Östergötland. Linjelagd trafik som trafikeras alla dagar finns i Linköping, Norrköping, Motala och Finspång. I Mjölby finns delvis linjelagd trafik på en pendlingslinje med koppling till Östgötapendeln samt anropsstyrd servicetrafik. Dessutom finns servicetrafik i Kisa och Åtvidaberg, men den trafiken redovisas inte i tabellen nedan på grund av dess ringa omfattning. Denna trafik finns redovisad under punkt 9.2.6 samt 9.2.7.

Stads- och tätortstrafik	For- don Ant	Turer Antal	Passag- räkning 1000tal	Valid. biljetter 1000tal	Valid. grad	Biljett- intäkter Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Kostn. täckn.	Nettok- påstig Kr	Samhälls- nytta Tkr
Linköping stad	91	581 974	14 201	11 707	82%	163 306	304 311	53,7%	9,93	31 553
Norrköping stad	49	285 491	10 148	6 084	60%	108 699	208 188	52,2%	9,80	999
Motala stad	11	86 098	1 428	1 127	79%	13 959	34 433	40,5%	14,34	30 276
Finspång	1	13 511	103	86	83%	1 451	4 750	30,5%	32,03	-264
Mjölby	1	13 156	75	69	92%	640	3 440	18,6%	37,33	-4
Totalt	153	980 230	25 955	19 073	73%	288 055	555 122	51,9%	10,29	62 558

Kostnadstäckningen i stadstrafiken som helhet låg på knappt 52% under året med Linköping och Norrköping som områdena med högst kostnadstäckning.

Viljan att validera biljett skiljer sig rejält mellan de olika trafiksystemen. Speciellt intressant är skillnaden mellan Linköping och Norrköping. Viss del kan förklaras med spårvagnarna där det inte finns någon förare som har en överblick om biljetter valideras. I busstrafiken skiljer det sig också mycket mellan städerna, i Norrköping är valideringsgraden omkring 70% medan den är över 80% i Linköping.

9.2.1 Linköpings stadstrafik

Stadstrafiken i Linköping täcker hela Linköpings tätort samt även de närliggande tätorterna Malmslätt, Sturefors och Ekängen.

Linjerna i Linköpings stadstrafik är dessa:

1	Skäggetorp-Resecentrum-Vidingsjö	17	Resecentrum-US-Berga-S Ekholmen
2	Resecentrum-US-Lambohov	18	Resecentrum-US-Östra Valla-G:a Linköping
3	Resecentrum-Gamla Linköping-Ryd	20	Resecentrum-Universitetet-Mjärdevi
4	Resecentrum-US-Vallastaden-Lambohov	21	Resecentrum-Saab
5	Skäggetorp-Tornby-Resecentrum-Ekholmen	22	Ekholmen-Hjulsbro-Berga-Mjärdevi
6	Resecentrum-Gamla Linköping-Malmslätt	26	Resec.-Tornby-Skäggetorp-Ryd-Lambohov
10	Sturefors-Resecentrum-Ekängen	232	Resecentrum-Malmen
11	Resecentrum-Tannefors-Johannelund	240	Resecentrum-Östgötagatan
12	Resecentrum-Universitetet-Mjärdevi-Lambohov	241	Jägarvallen-Resecentrum
13	Tallboda-Resecentrum-Johannelund	243	Resecentrum-Linköping Arena
14	G:a Linköping-Resecentrum-Ekholmen-Hjulsbro	249	Lambohov-Resecentrum
15	Resecentrum-Centrum-Vistvägen-Ullstamma	250	Ryd-Jägarvallen
16	Berga-Resecentrum-Hjulsbro-Södra Ekholmen	572	Linköping-Malmslätt-Ledberg

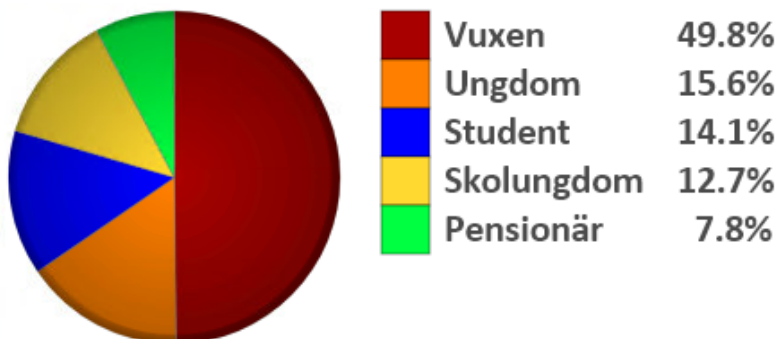
Jämfört med 2023 har inga linjeförändringar skett.

I juni 2020 genomfördes en stor omläggning av trafiken med en satsning på utökat utbud och snabbare linjer med målet att öka resandet samt marknadsandelen. På grund av pandemin har vägen till detta mål blivit längre, men under 2022 och 2023 ökade resandet återigen. Under 2023 var antalet validerade biljetter i stadstrafiken för första gången högre än innan pandemin. Resandeökningen har under 2024 avstannat och landade strax under nivån för 2023.

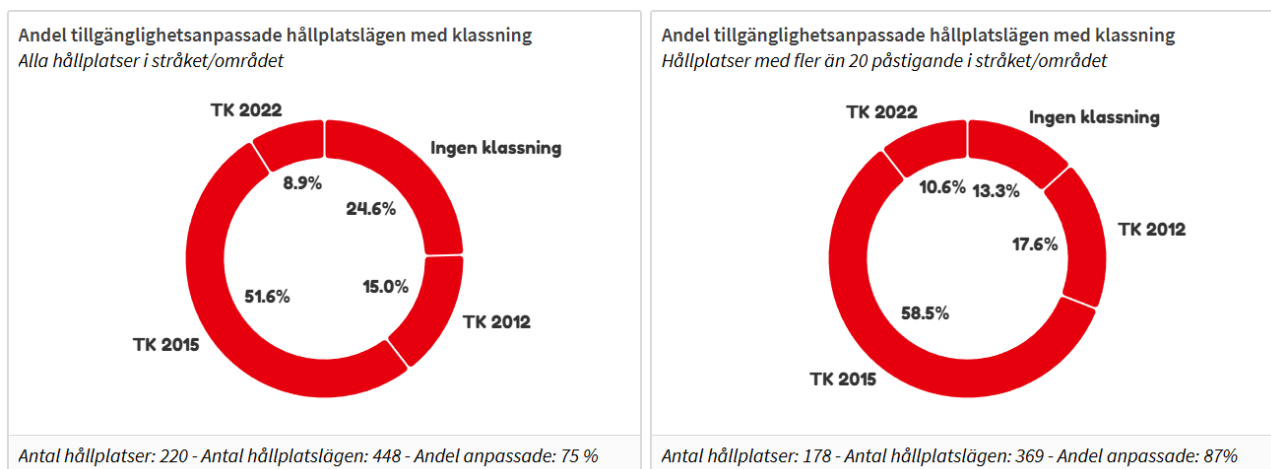
Resandet landade på 14,2 miljoner påstigande mätt med passagerarräkning vilket kan jämföras med knappt 14,3 miljoner under 2023. Kostnadstäckningen ökade under 2024, främst beroende på en gynnsam kostnadsutveckling med lägre inflation i kombination med ökade biljettintäkter. Reduceringar i utbudet under lågtrafik under senare delen av 2023 påverkade också kostnaden för 2024.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	5 791	6 802	6 787	6 669	6 424
Passagerarräkning (tusental)	-	-	12 715	14 274	14 201
Validerade biljetter (tusental)	8 167	7 969	10 759	11 804	11 707
Valideringsgrad	-	-	85%	83%	82%
Biljettintäkter (tusental)	84 646	90 964	131 953	147 536	163 306
Trafikkostnad (tusental)	238 425	299 692	274 005	307 508	304 311
Kostnadstäckningsgrad	35,5%	30,4%	48,2%	48,0%	53,7%

Andelen som reser med vuxenbiljett i Linköping ökade med nästan 2 procentenheter till strax under 50% jämfört med 2023. Ungdom och skolungdom utgör knappt 30% av andelen validerade biljetter.



Stadstrafiken i Linköping trafikerade under 2024 220 hållplatser fördelat på 448 lägen. Av dessa hållplatser uppfyllde drygt 75% minst tillgänglighetsklass 2012. Antalet hållplatser med fler än 20 påstigande uppgick till 178 och av dessa var knappt 87% anpassade med som lägst nivå 2012.



Nedan en sammanställning över linjerna i Linköping under 2024.

Linje	Fordon Antal	Kilo- meter Antal	Passager. räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr	Samhälls- nytta Tkr	B e f	A r b	G y m
1	9	590	1 700	19 315	31 064	62,2%	32,6	6,91	3 757	5	5	5
2	5	314	755	8 530	15 926	53,6%	17,7	9,80	1 534	4	4	4
3	7	362	1 446	16 674	18 817	88,6%	28,4	1,48	3 330	5	4	5
4	5	386	1 314	15 060	18 253	82,5%	30,1	2,43	3 501	4	4	4
5	9	842	2 068	23 228	37 202	62,4%	40,5	6,76	5 634	5	5	5
6	6	465	708	8 541	20 385	41,9%	16,4	16,73	1 567	5	5	5
10	10	703	831	9 906	29 611	33,5%	27,3	23,72	2 268	5	5	5
11	3	173	495	5 738	9 879	58,1%	14,1	8,37	770	4	3	4
12	4	190	559	6 263	10 715	58,5%	24,9	7,96	1 258	3	3	3
13	6	437	890	10 131	21 064	48,1%	24,7	12,28	1 695	4	5	5
14	4	414	855	10 012	18 318	54,7%	28,5	9,71	1 614	5	5	5
15	3	233	416	4 939	10 726	46,0%	15,7	13,90	844	4	4	4
16	5	464	731	8 486	20 305	41,8%	24,7	16,16	1 285	4	4	4
17	3	347	582	6 761	13 741	49,2%	19,7	12,00	822	4	4	4
18	3	172	357	4 196	9 599	43,7%	12,1	15,14	372	3	2	3
20	2	30	70	776	3 077	25,2%	15,5	33,10	181	1	1	1
21	2	25	49	501	2 982	16,8%	11,3	51,06	70	1	1	1
22	1	32	63	775	2 064	37,5%	28,0	20,37	196	1	1	1
26	1	132	195	2 228	5 005	44,5%	28,8	14,24	479	2	3	2
232	0	5	11	131	154	85,5%	22,3	1,99	40	1	1	1
240	0	1	10	89	367	24,3%	12,9	29,00	16	1	1	1
241	0	1	2	19	47	41,2%	10,4	14,35	3	1	1	1
243	0	4	29	281	350	80,2%	17,6	2,36	59	1	1	1
249	2	3	13	127	1 244	10,2%	35,7	84,05	48	1	1	1
250	0	2	1	8	49	17,2%	1,2	54,49	-3	1	1	1
572	1	94	52	589	3 366	17,5%	7,1	53,81	214	2	2	2
Tot	91	6 421	14 202	163 304	304 310	53,7%	24,4	9,93	31 554			

9.2.2 Norrköpings stadstrafik

En trafikomläggning skedde i busstrafiken i Norrköping i augusti 2024. Linje 10-13 fick nya sträckningar medan linje 20 lades ner. I tabellerna nedan redovisas de olika sträckningarna före samt efter omläggningen.

2	Fridvalla-Resecentrum-Hageby-Kvarnberget	20	Norr Tull-Resecentrum-Vrinnevisjukhuset
3	Vidablick-Resecentrum-Klockaretorget	21	Resecentrum-Kungsgatan-Söder Tull
10	Rambodal-Söder Tull-Skarphagen-Himmelstalund	141	Resecentrum-Söder Tull-Mässhallen
11	Åby-Resecentrum-Söder Tull-Lindö	190	Stadsdelsbuss Haga området
12	Åby-Resecentrum-Vrinnevisjukhuset	191	Stadsdelsbuss Hageby/Vilbergen
13	Herstadberg-Resecentrum-Vrinnevisjukhuset	486	Norrköping-Eksund

Norrköpings stadstrafik till och med aug 2024

2	Fridvalla-Resecentrum-Hageby-Kvarnberget	21	Resecentrum-Kungsgatan-Söder Tull
3	Vidablick-Resecentrum-Klockaretorget	141	Resecentrum-Söder Tull-Mässhallen
10	Åby-Resecentrum-Vrinnevisjukhuset	190	Stadsdelsbuss Haga området
11	Himmelstalund-Söder Tull-Vrinnevisjukhuset	191	Stadsdelsbuss Hageby/Vilbergen
12	Åby-Ingelsta-Resecentrum-Lindö	486	Norrköping-Eksund
13	Herstadberg-Ingelsta-Resecentrum-Rambodal		

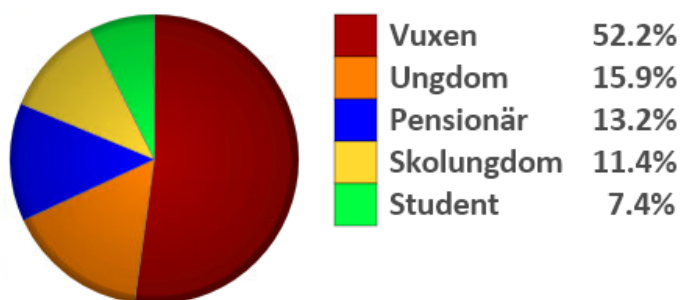
Norrköpings stadstrafik från och med aug 2024

Omläggningen av trafiken som genomfördes 2020 innebar en stor utbudsökning mycket tack vare att Åby-trafiken integrerades i stadstrafiken. Förändringen i augusti 2024 medförde en liten utbudsökning men fokus på denna omläggning var att göra systemet mer anpassad efter hur efterfrågan på resor ser ut.

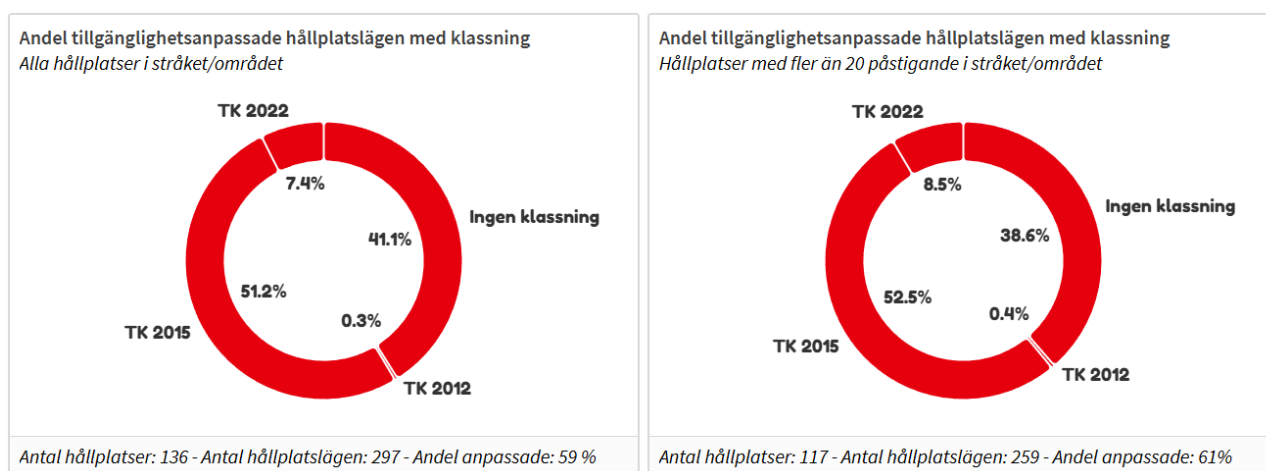
	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	2 958	3 484	3 427	3 428	3 461
Passagerarräkning (tusental)	-	-	9 504	10 235	10 148
Validerade biljetter (tusental)	5 803	4 238	5 702	6 142	6 084
Valideringsgrad	-	-	60%	60%	60%
Biljettintäkter (tusental)	64 536	62 731	87 568	94 027	108 699
Intäkter totalt (tusental)	64 792	65 936	90 035	96 331	114 298
Trafikkostnad (tusental)	155 042	173 946	194 061	204 343	208 188
Kostnadstäckningsgrad biljettintäkter	41,6%	36,1%	45,1%	46,0%	52,2%
Kostnadstäckningsgrad	41,8%	37,9%	46,4%	47,1%	54,9%

I Norrköping är viljan att validera biljett låg, speciellt på spårvagnarna, där bara drygt hälften av de påstigande validerar sin biljett. Resandet på spårvagnarna står för drygt 60% av totalen i stadstrafiken. Även om viljan att validera biljett är låg, så har de flesta som reser en giltig biljett.

De flesta som validerar sin biljett i Norrköping reser med Vuxenbiljett.



Linjerna i Norrköpings stadstrafik trafikerade 136 hållplatser fördelat på 297 lägen. Av dessa lägen var 59 anpassade utifrån minst tillgänglighetsklass 2012. Av hållplatser med fler än 20 påstigande var det 61% av lägen som var tillgänglighetsanpassade.



Intäkter för tillköp i tabellen nedan avser merkostnader för busstrafik i samband med spårarbeten samt medfinansiering av stadsdelsbussarna. Norrköpings kommun betalar båda dessa poster. Linje 10-13 har fått delvis nya sträckningar under året, men i tabellen nedan är de två linjevarianterna för respektive linje ihopslagna.

Linje	For- don Ant	Kilo- meter 1000tal	Passager- räkning 1000tal	Biljett- intäkt Tkr	Intäkt tillköp Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Kostn. täckn	Påstig tur Antal	Nettok påstig Kr	Samhälls- nytta Tkr	B e f	A r b	G y m
2	11	694	3 601	38 864	298	45 723	84,3%	58,1	1,99	11 754	5	5	5
3	8	613	2 423	29 896	3 900	42 920	60,6%	40,4	6,99	6 901	5	5	5
10	7	521	1 087	11 761		27 474	42,8%	28,2	14,46	3 819	5	5	5
11	6	557	1 031	11 101		28 787	38,6%	27,6	17,16	1 856	5	5	5
12	9	581	1 006	10 786		30 813	35,0%	31,0	19,90	3 300	5	5	5
13	6	405	779	8 360		22 706	36,8%	24,1	18,41	2 202	5	5	5
20	0	15	56	571		1 506	37,9%	17,2	16,80	157	-	-	-
21	1	38	137	1 271		3 129	40,6%	8,5	13,54	222	1	1	1
129	0	0	0	0		30	0,0%	-	130,61	-	-	-	-
141	0	2	7	63		102	61,7%	23,1	5,97	26	1	1	1
190	0	0	2	26	405	809	3,2%	-	317,64	-	-	-	-
191	0	0	3	36	996	1 993	1,8%	-	560,93	-	-	-	-
486	1	35	16	162		2 195	7,4%	4,8	129,67	38	1	2	2
Total	49	3 461	10 148	114 298	5 599	208 188	52,2%	35,5	9,80	30 276	-	-	-

9.2.3 Motala stadstrafik

Stadstrafiken i Motala lades om i juni 2024 i samband med att ett nytt trafikavtal startade med enbart elbussar i trafiken. Linjerna 301-305 fick helt eller delvis förändrade sträckningar medan lågtrafiklinjerna 308-310 lades ner. Till en anropsstyrda servicetrafiken försvann det dedikerade fordonet och i stället nyttjas numera fordon från den särskilda kollektivtrafiken för denna linje. I tabellerna nedan redovisas linjesträckningar före och efter omläggningen.

301	Väster-Centralen-Västra Lund	308	Ringlinje lågtrafik
302	Marieberg-Väster-Centralen-Torvmossen	309	Ringlinje lågtrafik
303	Bråstorp-Centralen-Brinken-Charlottenborg	310	Ringlinje lågtrafik
304	Centralen-Bråstorp-Centralen-Ch.borg-Centralen	312	Anropsstyrd servicetrafik
305	Bråstorp-Ekön-Lasarettet-Centralen-Ekenäs		

Motala stadstrafik till och med juni 2024

301	Väster-Centralen-Västra Lund	304	Torvmossen-Lasarettet-Centralen-Charlottenborg
302	Väster-Centralen-Bråstorp	305	Bråstorp-Lasarettet-Centralen-Ekenäs
303	Dysätter-Centralen-Brinken-Charlottenborg	312	Anropsstyrd servicetrafik

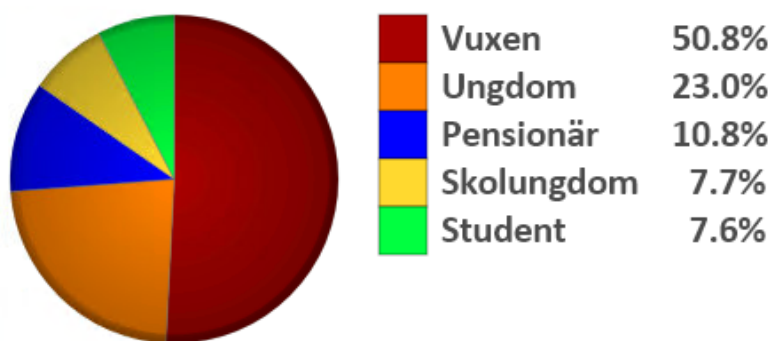
Motala stadstrafik från och med juni 2024

Resandet med stadstrafiken minskade under 2024 jämfört med 2023. Kostnadstäckningen ökade dock, mycket beroende på att trafik kostnaden minskade med nästan 10% samtidigt som intäkterna ökade med 9%. Den minskade kostnaden berodde främst på lägre produktion samt en lägre prisnivå i det nya trafikavtalet och de högre intäkterna delvis beroende på förändringen i mätmetod för resande men även prishöjning av biljetter.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	770	802	792	790	774
Passagerarräkning (tusental)	-	-	1 334	1 537	1 428
Validerade biljetter (tusental)	957	809	1 051	1 174	1 127
Valideringsgrad	-	-	79%	76%	79%
Biljettintäkter (tusental)	8 952	8 270	11 317	12 809	13 959
Trafikkostnad (tusental)	29 967	31 289	34 507	37 914	34 433
Kostnadstäckningsgrad	29,9%	26,4%	32,8%	33,8%	40,5%

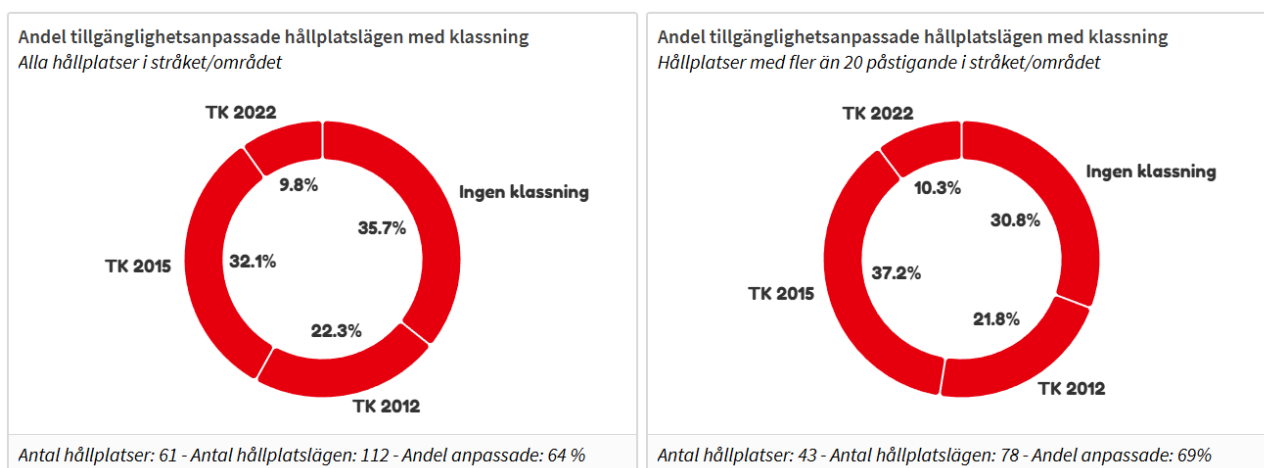
Andelen som validerar sin biljett i Motala ligger på strax under 80%. En unik effekt som påverkar valideringsgraden finns i Motala. Under Vätternrundan betalar Motala kommun för att busstrafiken ska vara avgiftsfri. Detta innebär att inga biljetter valideras samtidigt som betydligt fler än normalt reser och registreras av passagerarräkningssystemet. Denna avgiftsfria trafik påverkade valideringsgraden negativt med cirka 2 procentenheter under 2024. För 2023 var påverkan ännu större då den avgiftsfria trafiken varade under fler dagar.

Validerade biljetter i stadstrafiken utgörs till drygt hälften av kunder med Vuxenbiljett. Ungdom samt skolungdom utgör i sin tur drygt 30% tillsammans.



Antalet trafikerade hållplatser i Motala stadstrafik var i slutet av 2024 61 fördelat på 112 lägen. Av dessa uppfyllde knappt två tredjedelar minst tillgänglighetsklass 2012.

Antalet hållplatser med fler än 20 påstigande uppgick till 43 och av dessa var knappt 70% anpassade på lägst nivå 2012.



I tabellen nedan redovisas detaljer för samtliga linjer i Motala under 2024. Linjerna är inte uppdelade före respektive efter omläggningen i juni utan det är totala värden för hela 2024 som redovisas.

Linje	Fordon <i>Antal</i>	Kilo- meter <i>1000-tal</i>	Passager. räkning <i>1000-tal</i>	Biljett- intäkt <i>Tkr</i>	Trafik- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>	Samhälls- nytta <i>Tkr</i>	B e f	A r b	G y m
301	3	163	382	3 715	7 520	49,4%	20,3	9,97	193	4	4	4
302	2	92	144	1 474	4 409	33,4%	12,1	20,32	17	4	3	3
303	2	197	336	3 264	7 691	42,4%	15,8	13,19	367	4	4	4
304	2	65	73	715	3 404	21,0%	12,9	36,97	14	2	2	2
305	2	213	441	4 318	8 736	49,4%	18,4	10,02	360	5	4	4
308	0	11	9	80	355	22,4%	7,5	30,94	4	-	-	-
309	0	15	20	176	497	35,5%	14,0	16,32	20	-	-	-
310	0	18	24	211	599	35,2%	13,0	16,45	23	-	-	-
312	0	0	1	6	1 221	0,5%	-	-	-	-	-	-
Total	11	774	1 428	13 959	34 433	40,5%	16,6	14,34	999	-	-	-

Servicelinje 312 hade fram till och med juni ett dedikerat fordon som körde trafiken. Från och med juni är det taxifordon från den särskilda kollektivtrafiken som kör denna linje. Servicelinjen har inte passagerarräkning utan det är manuell validering av biljetter med mobil läsare. Tyvärr är registreringen av biljetter bristfällig så i verkligheten är det fler som åker med linjen, men eftersom validerade biljett saknas kan inte intäkter allokeras till linjen.

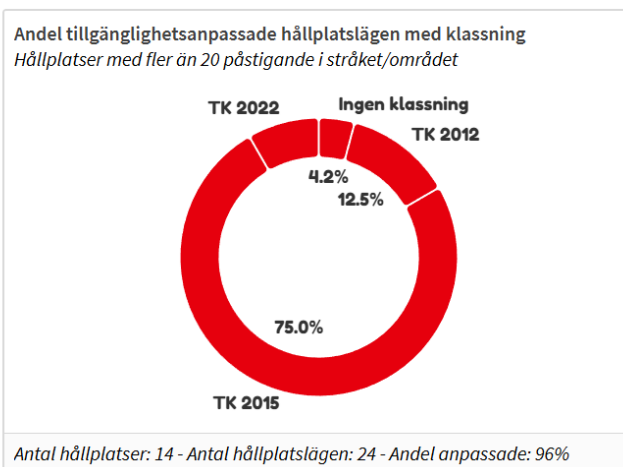
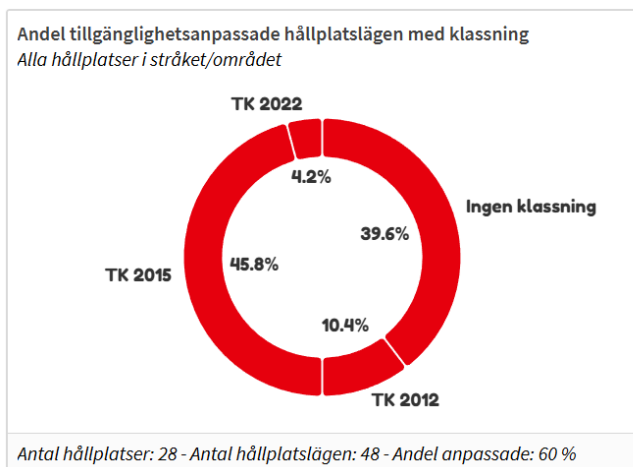
9.2.4 Finspång

I Finspång genomfördes en satsning på stadstrafiken i juni 2022 vilket innebar ett kraftigt ökat utbud och bättre geografisk täckning. Denna satsning har resulterat i en bra resandeökning efter omläggningen.

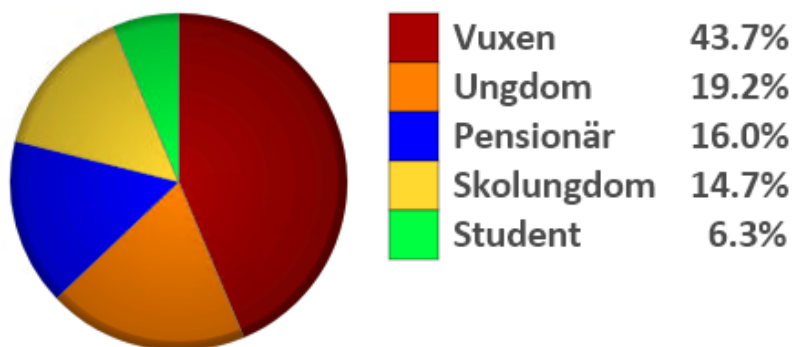
181	Torstorp-Centrum-Östermalm-Dunderbacken
182	Mellangrind-Centrum-Hårstorp

Utbudet har minskat något under 2024 på grund av vissa mindre justeringar i linjesträckningar.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	50	50	104	157	154
Passagerarräkning (tusental)	-	-	59	92	103
Validerade biljetter (tusental)	29	21	48	76	86
Valideringsgrad	-	-	81%	83%	83%
Biljettintäkter (tusental)	399	339	718	1 162	1 451
Trafikkostnad (tusental)	2 866	3 063	3 773	4 724	4 750
Kostnadstäckningsgrad	13,9%	11,1%	19,0%	24,6%	30,5%



Kundgruppen med flest resor är Vuxen.



Linje 181 är huvudlinjen i tätortstrafiken med trafik alla dagar. Linje 182 kompletterar dagtid på vardagar.

Linje	Fordon <i>Antal</i>	Kilo- meter <i>1000-tal</i>	Passager- räkning <i>1000-tal</i>	Biljett- intäkt <i>Tkr</i>	Trafik- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>	Samhälls- nytta <i>Tkr</i>	B e f	A r b	G y m
181	1	110	67	964	3 585	26,9%	7,0	39,30	-209	4	3	3
182	0	44	37	487	1 165	41,8%	9,3	18,55	-56	2	1	2
Tot	1	154	103	1 451	4 750	30,5%	7,6	31,96	-265	-	-	-

9.2.5 Mjölby

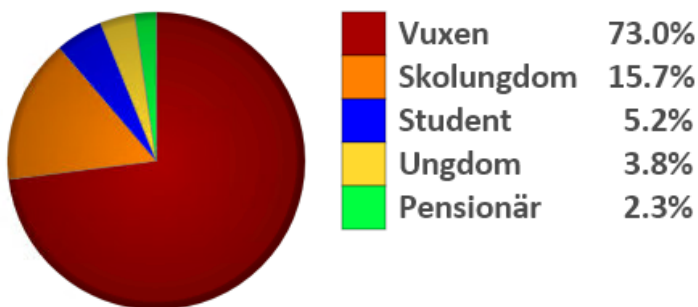
Tätortstrafiken i Mjölby har förändrats under året på så sätt att linje 354 lades ner i juni. Den anropsstyrda linjen 357 körs sedan juni med färdtjänstfordon från den särskilda kollektivtrafiken i stället för som tidigare med ett dedikerat fordon.

354	Lycketorp-Centrum-Resecentrum	357	Anropsstyrd servicetrafik
355	Kungshögaskolan-Lundby ind.område-Resecentrum		

Utbudet minskade något under 2024, främst på grund av nedläggningen av linje 354 i juni.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	60	62	62	54	44
Passagerarräkning (tusental)	-	-	85	94	75
Validerade biljetter (tusental)	56	38	74	80	69
Valideringsgrad	-	-	87%	85%	92%
Biljettintäkter (tusental)	457	326	623	687	640
Trafikkostnad (tusental)	3 429	3 638	4 093	4 180	3 440
Kostnadstäckningsgrad	13,3%	8,9%	15,2%	16,4%	18,6%

Resandet efter sommaren med biljettvisering är koncentrerat till linje 355 som har stor andel arbetspendlare som reser med linjen för att ta sig till och från Lundby industriområde.



Linje 355 är enda linjelagda trafik som finns kvar efter sommaren 2024. Anropsstyrda linje 357 finns också, men denna linje körs med färdtjänstfordon och har låg validering av biljetter.

Linje	Fordon <i>Antal</i>	Kilo- meter <i>1000-tal</i>	Passager- räkning <i>1000-tal</i>	Biljett- intäkt <i>Tkr</i>	Trafik- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>	Samhälls- nytta <i>Tkr</i>	B e f	A r b	G y m
354	0	7	4	41	209	19,7%	2,5	39	-	-	-	-
355	1	37	68	563	2 134	26,4%	5,9	23	-4	3	2	2
357	0	0	3	36	1 096	3,3%	-	354	-	-	-	-
Total	1	44	75	640	3 440	18,6%	5,7	37	-4	-	-	-

9.2.6 Kisa

Tätortstrafiken som fram till sommaren 2024 utgjordes av en linjelagd buss som trafikerade Kisa mellan 09 och 16 lades om i juni till att bli en anropsstyrd trafik. Den anropsstyrda trafiken körs med färdtjänstfordon från den särskilda kollektivtrafiken.

Kostnaden för trafiken sjönk rejält när den blev anropsstyrd. Resande och intäkter har också sjunkit, men detta speglar inte helt verkligheten. Validering av biljett ska ske av föraren på en mobil enhet, men detta verkar inte fungera optimalt så det har varit få validerade biljetter efter omläggningen.

Linje	Fordon <i>Antal</i>	Kilo- meter <i>1000-tal</i>	Antal resande <i>1000-tal</i>	Biljett- intäkt <i>Tkr</i>	Trafik- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>	Samhälls- nytta <i>Tkr</i>	B e f	A r b	G y m
290	0	8	2	27	823	3,3%	1,5	423,44	-	-	-	-

9.2.7 Åtvidaberg

I Åtvidaberg är det som tidigare är en liten buss som kör linjelagd trafik mitt på dagen. Efter sommaren startade ett nytt trafikavtal med nya fordon. Tyvärr har det varit stora problem med tekniken under hösten på de två fordon som växelvis kör tätortstrafiken. Både biljettsystem och automatisk passageraräkning har haft problem att registrera rätt antal påstigande. Antalet resande med trafiken blir därför missvisande för året.

Linje	Fordon <i>Antal</i>	Kilo- meter <i>1000-tal</i>	Valid biljetter <i>1000-tal</i>	Biljett- intäkt <i>Tkr</i>	Trafik- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>	Samhälls- nytta <i>Tkr</i>	B e f	A r b	G y m
287	1	44	5	61	1 500	4,1%	1,3	382,86	-123	3	3	3

9.3 Regionala busstråk samt Östgötapendeln

Östgötapendeln dominerar i den regionala trafiken, både räknat i utbud och antal resande.

Den regionala busstrafiken körs huvudsak mellan kommunhuvudorterna i Östergötland. De flesta stråken har en kostnadstäckningsgrad mellan 40 och 60 procent. Utbudet varierar mellan olika stråk från två turer per vardag till 6-7 avgångar per timme i högtrafik.

Regionalt stråk	For- don <i>Ant</i>	Turer <i>Antal</i>	Passag räkning <i>1000-tal</i>	Valid. biljetter <i>1000- tal</i>	Valid. grad	Biljett- intäkter <i>Tkr</i>	Trafik- kostnad <i>Tkr</i>	Kostn. täckn.	Nettok påstig. <i>Kr</i>	Samhälls- nytta <i>Tkr</i>
Östgötapendeln	14	39 627	4 027	1 216	30%	165 517	269 983	61,3%	25,94	52 131
Finspång-Linköping	6	7 080	114	107	94%	4 328	13 486	32,1%	80,30	993
Finspång-Norrköping	14	44 204	721	652	90%	24 001	39 680	60,5%	21,74	8 278
Kisa-Rimforsa-Linköping	10	23 959	475	422	89%	15 582	29 564	52,7%	29,43	4 225
Linköping-Norrk buss	9	13 774	353	329	93%	13 428	20 404	65,8%	19,77	4 984
Motala-Linköping	11	28 799	432	398	92%	12 827	32 065	40,0%	44,54	4 063
Vadstena-Motala	4	18 623	120	106	89%	3 205	10 977	29,2%	64,94	268
Vadstena-Skänn./Linköp	3	15 339	138	124	90%	3 793	8 686	43,7%	35,51	619
Vald.vik-Söderk-Norrköp	11	43 808	603	548	91%	20 873	40 164	52,0%	31,97	4 647
Åtvidaberg-Linköping	7	23 633	380	337	89%	12 203	23 626	51,7%	30,10	4 239
Ödeshög-Mjölby	4	14 094	130	118	91%	4 422	12 615	35,1%	63,04	728
Österbymo-Tranås	2	8 657	79	71	89%	1 916	6 881	27,8%	62,46	206
Totalt	95	281 597	7 573	4 428	59%	282 095	508 131	55,5%	29,85	85 381

9.3.1 Östgötapendeln

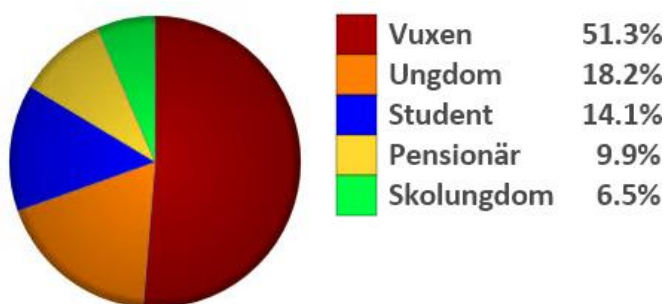
Östgötapendeln binder samman länets fyra största kommuner samt Boxholm och Tranås. Sedan starten 1995 har resandet ständigt ökat med undantag för pandemin då det blev ett hack i kurvan.

Viljan att validera är låg hos kunderna som åker med tåget, där bara omkring 30% av de påstigande validerar biljetten. Under 2023 har automatisk passagerarräkning installerats på tågerna och från och med fjärde kvartalet finns utrustningen på alla tåg. Antalet resande med Östgötapendeln har delvis uppskattats fram till och med tredje kvartalet 2023. Detta på grund av låg valideringsvilja samt helt avsaknad av valideringsutrustning från och med 2020 till mitten av 2022. Från och med 2024 mäts resandet med automatisk passagerarräkning. Eftersom resandet har uppskattats de tidigare åren finns en viss risk att det kan ha överskattats något, men det är sannolikt inga stora avvikelser mot det verkliga resandet.

Utbudet har legat på ungefär samma nivå sedan 2020. En liten minskning i utbudet genomfördes i december 2023 då två sena kvällståg på vardagar samt söndagstrafiken glesades ut på förmiddagar.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	3 482	3 726	3 680	3 624	3 550
Passagerarräkning (tusental)	-	-	3 598	4 146	4 027
Validerade biljetter (tusental)	2 481	2 492	1 169	1 268	1 216
Valideringsgrad	-	-	32%	31%	30%
Biljettintäkter (tusental)	93 166	96 323	147 825	167 741	165 517
Trafikkostnad (tusental)	247 211	244 124	269 062	266 648	269 983
Kostnadstäckningsgrad	37,7%	39,5%	54,9%	62,9%	61,3%

Den absolut största kundgruppen på Östgötapendeln reser med Vuxenbiljett. Eftersom bara omkring 30% av kunderna validerar sin biljett i biljettläsarna ombord är risken att fördelningen av kundgrupper blir missvisande. På Östgötapendeln har i stället tågvärdarnas biljettvisering som genomförs under färd använts som underlag för att redovisa fördelning av kundgrupper. Detta eftersom en större andel av biljetterna då visas (drygt 50%) samt att man får alla kunder ombord på aktuellt tåg viserade. En tydlig skillnad mellan kundernas biljettvalideringar och kundvärdarnas visering är att andelen Vuxen är lägre och Ungdom samt Student är högre vid kundvärdarnas biljettvisering. Detta visar alltså att andelen ungdomar är förre än andelen vuxna som validerar sin biljett ombord.



För att köra tågtrafiken en vardag går det åt 14 tåg. Kostnadstäckningen uppgår till drygt 60% för 2024.

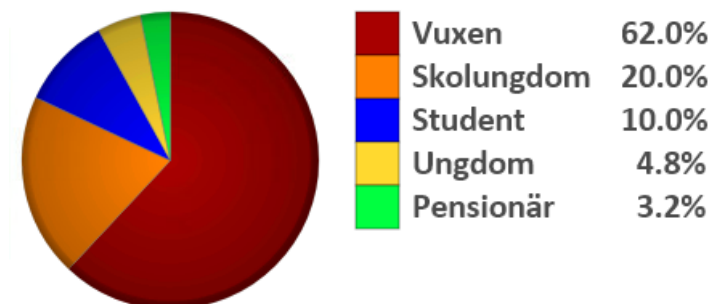
Linje	Fordon <i>Antal</i>	Kilo- meter <i>1000-tal</i>	Passager- räkning <i>1000-tal</i>	Biljett- intäkt <i>Tkr</i>	Trafik- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>	Samhälls- nytta <i>Tkr</i>	B e f	A r b	G y m
ÖP	14	3 550	4 027	165 517	269 983	61,3%	101,6	25,94	52 131	5	5	5

9.3.2 Finspång-Linköping

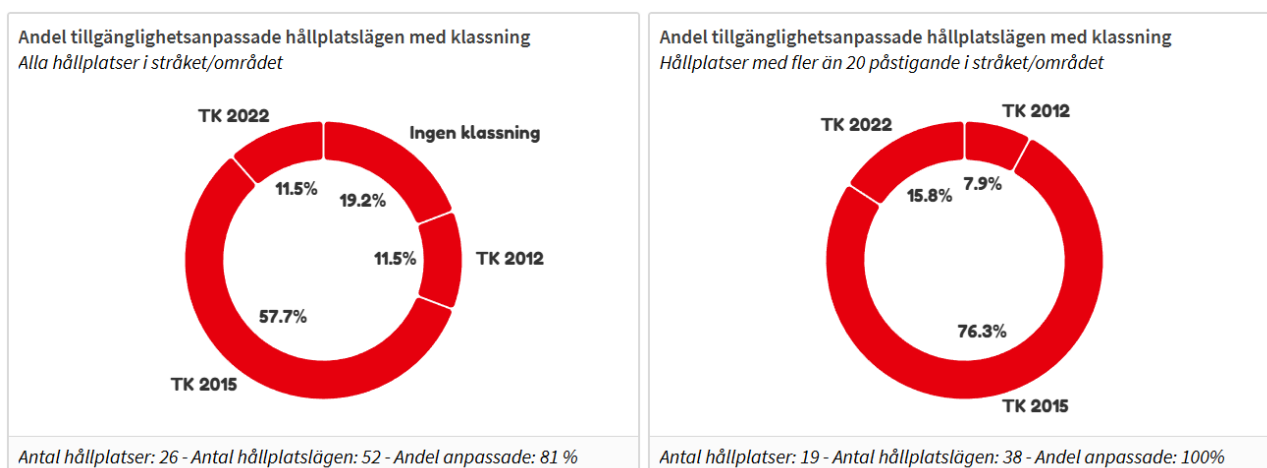
Trafiken mellan Finspång och Linköping fick ett nytt upplägg från och med juni 2022. Utvecklingen av resandet sedan dess har inte riktigt motsvarat förväntningarna på den stora utbudsökningen, så under 2024 gjordes en mindre utbudsminskning för att bättre matcha resandet.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	328	339	433	501	471
Passagerarräkning (tusental)	-	-	98	118	114
Validerade biljetter (tusental)	71	51	90	112	107
Valideringsgrad	-	-	92%	95%	94%
Biljettintäkter (tusental)	2 661	1 794	3 310	4 320	4 328
Trafikkostnad (tusental)	8 378	8 414	12 585	14 071	13 486
Kostnadstäckningsgrad	31,8%	21,3%	26,3%	30,7%	32,1%

Resandet mellan Finspång och Linköping utgörs i stor utsträckning av arbetspendlare men även den del gymnasiependlare. Grundskoleresande sker också i viss utsträckning mellan Skärblacka och Kimstad/Norsholm. Arbetspendlingen sker i båda riktningarna med övervikt från Linköping till Finspång.



Linje 50 trafikerar totalt 26 hållplatser varav drygt 80% har tillgänglighetsklass 2012 eller högre. På hållplatser med fler än 20 påstigande är alla hållplatser tillgänglighetsanpassade.



Som nämns ovan motsvarar resandet inte det stora utbudet vilket bland annat visar sig i nettokostnaden per påstigande som är klart högst i den regionala trafiken.

Linje	Fordon <i>Antal</i>	Kilo- meter <i>1000-tal</i>	Passager- räkning <i>1000-tal</i>	Biljett- intäkt <i>Tkr</i>	Trafik- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>	Samhälls- nytta <i>Tkr</i>	B e f	A r b	G y m
50	6	471	114	4 328	13 486	32,1%	16,1	80,30	993	3	3	3

9.3.3 Finspång-Norrköping

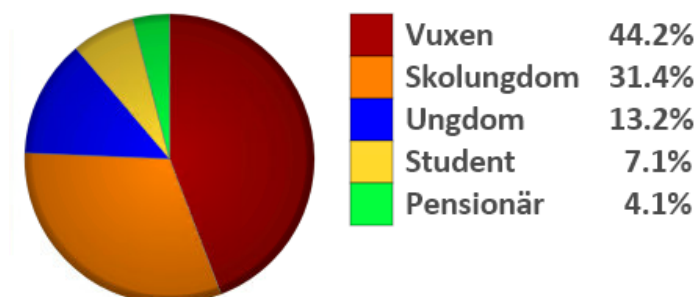
Även i stråket mellan Finspång och Norrköping genomfördes en trafikomläggning i juni 2022. Det tre expresslinjerna 40, 41 samt 42 slogs samman till en enda linje 40 som fick ett kraftigt ökat utbud. På landsbygdslinjerna 410 och 412 skedde mindre justeringar.

40	Norrköping-Finspång
410	Norrköping-Svärtinge-Finspång
412	Norrköping-Svärtinge

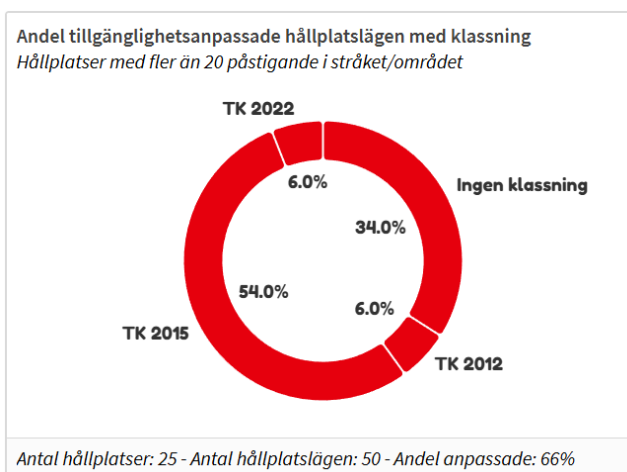
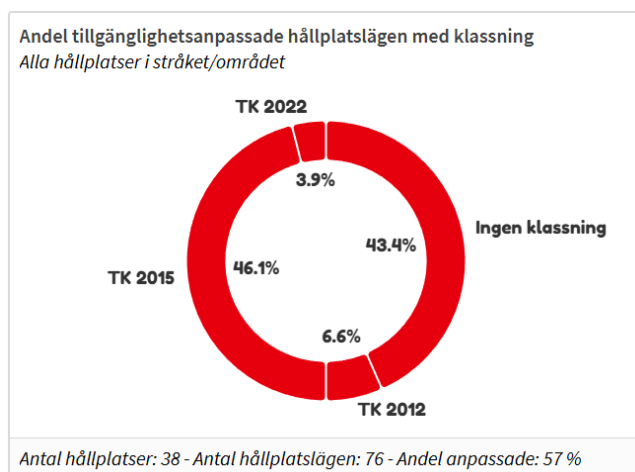
Resandeökningen har inte motsvarat utbudsökningen som gjordes 2022 även om det skett en ökning av resandet. Utbudet 2024 minskades något för att undvika att köra onödiga kilometer med få kunder. Minskningen var dock marginell och berörde i stor utsträckning förstärkningsturer där det fanns hög ledig kapacitet.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	1 048	1 089	1 245	1 382	1 341
Passagerarräkning (tusental)	-	-	639	708	721
Validerade biljetter (tusental)	466	429	571	648	652
Valideringsgrad	-	-	89%	91%	90%
Biljettintäkter (tusental)	12 095	13 309	19 297	22 562	24 001
Trafikkostnad (tusental)	32 442	34 490	40 303	41 960	39 680
Kostnadstäckningsgrad	37,3%	38,6%	47,9%	53,8%	60,5%

Resandet domineras av kunder med Vuxen- samt Skolbiljett. Arbetspendling samt gymnasiependling sker i båda riktningarna mellan Norrköping och Finsspång. På sträckan mellan Svärtinge och Norrköping är andelen grundskoleelever tillsammans med gymnasieelever hög.



I stråket trafikeras totalt 38 hållplatser varav 57% är tillgänglighetsanpassade. 25 av 38 hållplatser har fler än 20 påstigande per vardag och av dessa hållplatser är 66% anpassade på minst nivå 2012.



Det största utbudet och högsta resandet sker på linje 40, men även på linje 410 är både kostnadstäckning och nettokostnad per påstigande strax under nivån för linje 40.

Resandet i detta stråk är dubbelriktat, alltså många som pendlar i båda riktningarna vilket gör att det blir bra kostnadstäckning tack vare hög beläggning i de flesta fordonen under högtrafik.

Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager- räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr	Samhälls- nytta Tkr	B e f	A r b	G y m
40	7	729	379	13 125	20 371	64,4%	17,5	19,11	5 620	3	3	3
410	4	506	265	8 825	14 463	61,0%	17,4	21,29	2 161	5	5	5
412	3	106	77	2 051	4 846	42,3%	10,5	36,19	497	2	3	2
Total	14	1 341	721	24 001	39 680	60,5%	16,3	21,74	8 278	-	-	-

9.3.4 Kisa-Linköping

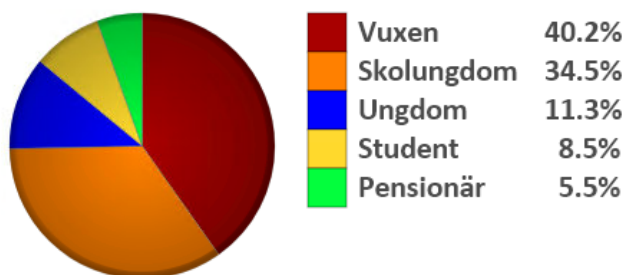
Trafiken mellan Kisa och Linköping omfattar fyra linjer varav linje 543 endast kör mellan Linköping och Skeda. Utöver busstrafiken i stråket finns Krösatågen som stannar i Kisa och Rimforsa samt Linköping. Östgötatrafikens biljetter gäller på tågen, men trafiken körs i Kalmar Länstrafiks regi med driftbidrag från Region Östergötland.

39	Linköping-Rimforsa-Kisa	543	Linköping-Slaka-Skeda
540	Linköping-Skeda Udde-Rimforsa-Kisa	546	Linköping-Rimforsa-Kisa

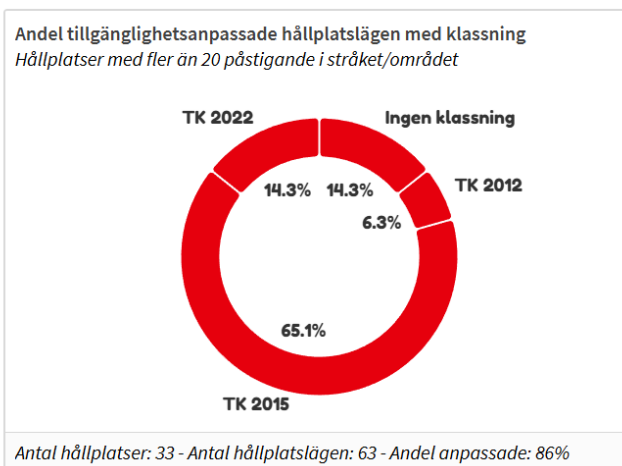
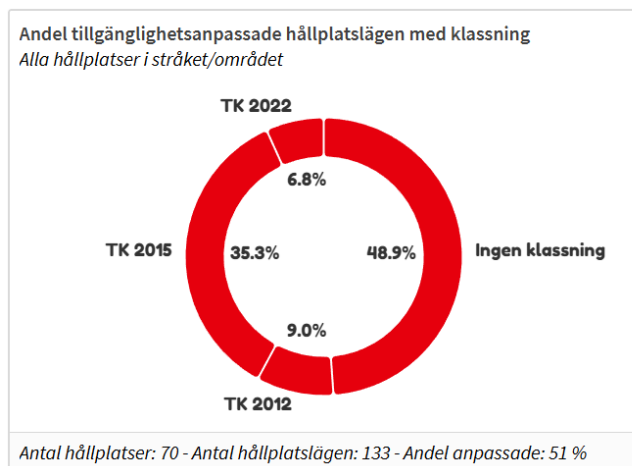
Utbudet har ökat något efter pandemin, främst beroende på stort resande från Rimforsa mot Linköping. Resandet låg på i stort sett samma nivå 2024 jämfört med 2023.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	1 189	1 208	1 227	1 241	1 249
Passagerarräkning (tusental)	-	-	433	470	475
Validerade biljetter (tusental)	358	297	396	430	422
Valideringsgrad	-	-	91%	92%	89%
Biljettintäkter (tusental)	10 857	8 909	12 571	14 111	15 582
Trafikkostnad (tusental)	27 547	29 223	32 130	28 868	29 564
Kostnadstäckningsgrad	39,4%	30,5%	39,1%	48,9%	52,7%

De flesta som reser med trafiken har en Vuxen-biljett men andelen skolelever är också hög i stråket. Det är grundskoleelever (Rimforsa-Kisa och Brokind-Skeda Udde-Slaka-Linköping) samt gymnasieelever (till Linköping) som reser med trafiken.



Totalt trafikeras 70 hållplatser i stråket fördelat på 133 lägen. Av dessa är drygt hälften av lägena tillgänglighetsanpassade. 33 av hållplatserna i stråket har fler än 20 påstigande och av dessa är 86% anpassade.



Linje 39 är huvudlinjen i stråket med störst utbud och flest resande.

Linje	Fordon <i>Antal</i>	Kilo- meter <i>1000-tal</i>	Passager. räkning <i>1000-tal</i>	Biljett- intäkt <i>Tkr</i>	Trafik- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>	Samhälls- nytta <i>Tkr</i>	B e f	A r b	G y m
39	7	686	277	9 694	16 504	58,7%	22,4	24,62	3 205	3	4	3
540	1	433	136	4 119	8 367	49,2%	18,0	31,35	573	4	4	4
543	0	26	16	263	719	36,5%	7,5	27,98	36	1	1	1
546	2	104	47	1 506	3 973	37,9%	24,5	52,91	411	2	2	2
Total	10	1 249	475	15 582	29 564	52,7%	19,8	29,43	4 225	-	-	-

9.3.5 Linköping-Norrköping

Busstrafiken mellan Linköping och Norrköping har varit oförändrad under 2024. Linjerna trafikerar inte Resecentrum i någon av städerna utan har andra målpunkter. Syftet med busstrafiken är att komplettera Östgotapendeln och är främst inriktad på arbetspendling då flera av linjerna har stora arbetsplatsområden som målpunkter (Saab, Universitetssjukhuset, Mjärdevi samt Vrinnevisjukhuset).

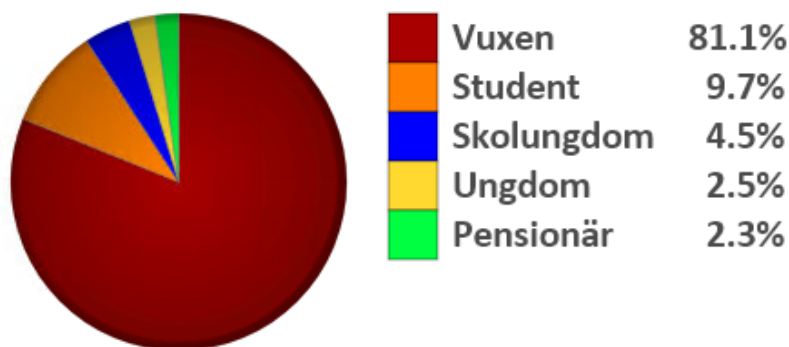
70	Linköping (US)-Norrköping	74	Linköping (Saab)-Norrköping
71	Linköping (Ekholmen)-Norrköping	75	Linköping (Mjärdevi)-Norrköping
72	Linköping-Norrköping (Vrinnevisjukhuset)		

Utbudet har varit relativt konstant under den senaste femårsperioden. Resandet har ökat kraftigt efter pandemin även om ökningen 2024 var relativt liten. En delförklaring till det ökade resandet är banarbeten och andra infrastrukturrelaterade problem för Östgotapendeln vilket gör att kunder väljer bussen i högre grad.

Kostnadstäckningen ökade rejält mellan 2022 och 2023 främst beroende på högre resande men även ett nytt trafikavtal med lägre kostnader. Under 2024 har kostnadstäckningen förbättrats ytterligare tack vare högre intäkter och en låg kostnadsutveckling.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	650	671	666	668	658
Passagerarräkning (tusental)	-	-	286	344	353
Validerade biljetter (tusental)	259	187	267	326	329
Valideringsgrad	-	-	94%	95%	93%
Biljettintäkter (tusental)	9 531	6 599	9 546	12 229	13 428
Trafikkostnad (tusental)	19 602	20 917	21 727	19 792	20 404
Kostnadstäckningsgrad	48,6%	31,5%	43,9%	61,8%	65,8%

Resandet under 2024 dominerades av kunder med Vuxenbiljett eftersom de flesta som reser med trafiken mellan orterna är arbetspendlare.



Linje 70 är den linje som har störst utbud och flest påstigande. Linje 71-75 är linjer som tydligare är till för pendlare i specifika områden, exempelvis Mjärdevi och Saab. Linje 74 mellan Norrköping och Saab i Linköping har en kostnadstäckning på drygt 130%. Linjen har två turer på morgonen som båda slutar innan halv åtta på morgonen vilket innebär att inget dimensionerande fordon belastar linjen. Detta ger en relativt låg kostnad i förhållande till intäkterna. Linjen har hög beläggning och i december 2024 tillkom en förstärkningsbuss som kommer belasta kostnaden under 2025 och därigenom sannolikt sänka kostnadstäckningsgraden om inte resandet ökar kraftigt.

Linje	Fordon <i>Antal</i>	Kilo- meter <i>1000-tal</i>	Passager. räkning <i>1000-tal</i>	Biljett- intäkt <i>Tkr</i>	Trafik- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>	Samhälls- nytta <i>Tkr</i>	B e f	A r b	G y m
70	5	407	219	8 420	12 247	68,7%	24,9	17,45	3 080	1	1	1
71	1	80	29	1 088	2 310	47,1%	18,2	42,72	359	1	1	1
72	1	28	16	617	1 335	46,2%	31,8	44,98	242	1	1	1
74	0	44	38	1 389	1 057	131,5%	37,8	-8,77	515	1	1	1
75	2	99	51	1 913	3 455	55,4%	27,2	30,17	787	1	1	1
Total	9	658	353	13 428	20 404	65,8%	25,6	19,77	4 984	1	1	1

9.3.6 Motala-Borensberg-Linköping

Busstrafiken mellan Motala och Linköping upprätthålls till stor del för att trafikförsörja orterna däremellan. En omfördelning av trafik har under 2024 skett från linje 615 och 616 till linje 520 för att förenkla för kunderna och få fler direktförbindelser mellan Motala och Linköping. Det totala utbudet har legat på ungefär samma nivå.

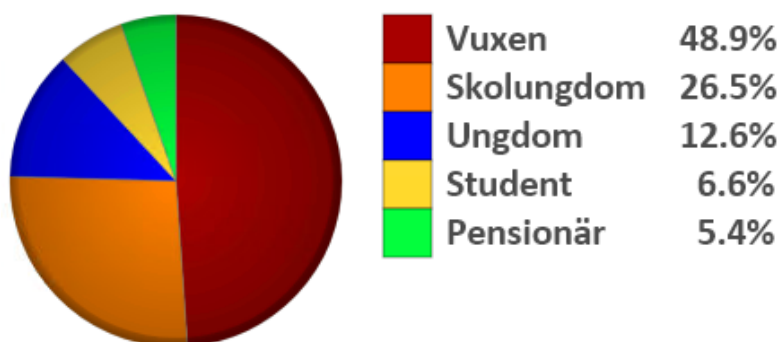
Det finns totalt sju linjer i stråket som trafikerar både norr och söder om Boren. Linje 616 har endast kvar natttrafik på fredag och lördag efter omstruktureringen av utbudet under året. Borensberg är navet i trafiken där byte även kan ske mot Kvarn och Tjällmo.

52	Linköping-Borensberg-Motala	616	Linköping-Borensberg
520	Linköping-Borensberg-Motala	617	Linköping-Borensberg
614	Borensberg-Klockrike-Fornåsa-Motala	620	Linköping-Fornåsa-Motala
615	Borensberg-Motala		

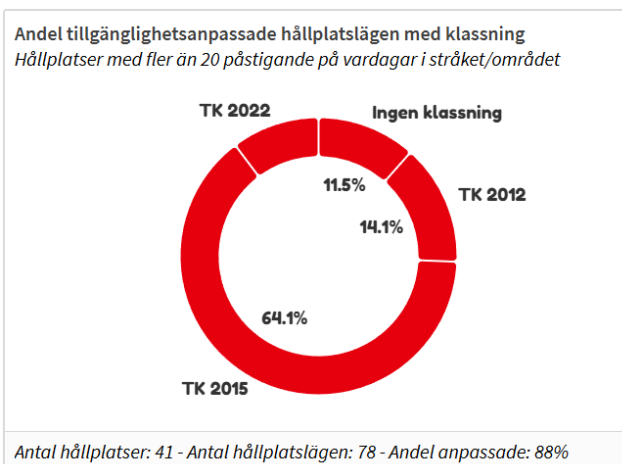
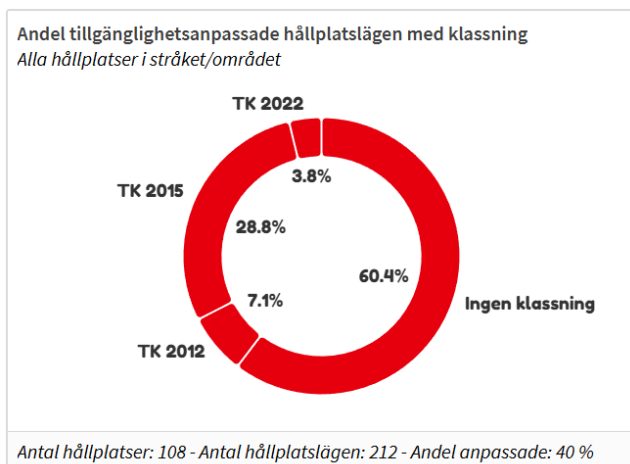
Utbudet ökade något under 2024, främst beroende på att en extra avgång har tillkommit på linje 52 tack vare stort resande. Justeringen av utbudet på linje 520 har också inneburit något mer trafik. Resandet på totalnivå är i stort sett oförändrat medan kostnadstäckningen har ökat något.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	1 101	1 143	1 146	1 141	1 159
Passagerarräkning (tusental)	-	-	410	438	432
Validerade biljetter (tusental)	332	282	371	397	398
Valideringsgrad	-	-	91%	91%	92%
Biljettintäkter (tusental)	8 900	7 671	10 600	11 749	12 827
Trafikkostnad (tusental)	27 598	27 657	30 344	30 964	32 065
Kostnadstäckningsgrad	32,2%	27,7%	34,9%	37,9%	40,0%

De största kundgrupperna är Vuxen och Skolungdom. Skolungdomarna utgörs främst av gymnasieelever.



I stråket trafikeras totalt 108 hållplatser fördelat på 212 lägen. En stor del av hållplatserna ligger i landsbygdsmiljö med få påstigande och anpassningsgraden är därför bara 40%. Av dessa 108 hållplatser är det 41 stycken som har fler än 20 påstigande och av dessa hållplatser är det 88% av lägena som är anpassade på lägst nivå 2012.



Linje 520 har det största utbudet i stråket och tillsammans med linje 52 och 620 kör linjen hela vägen mellan Motala och Linköping. Resandet på hela sträckan mellan Motala och Linköping är störst på linje 52 som går direkt från Motala via Borensberg till Mjärdevi, US och Saab. Övriga linjer har majoriteten av resandet på delsträckor med störst resande mellan Borensberg och Linköping. Kostnadstäckningen ligger på 40%.

Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager. räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr	Samhälls- nytta Tkr	B e f	A r b	G y m
52	3	164	89	2 637	6 191	42,6%	31,8	39,76	1 777	1	1	1
520	3	468	173	5 699	10 948	52,1%	17,4	30,27	1 336	4	4	4
614	0	65	7	172	1 325	13,0%	3,7	154,47	-15	2	2	2
615	1	68	18	447	2 442	18,3%	4,8	109,96	-6	1	1	1
616	0	99	31	866	2 195	39,5%	10,4	42,73	221	1	1	1
617	2	82	35	963	3 172	30,4%	14,8	63,45	279	1	1	1
620	2	212	78	2 044	5 793	35,3%	15,8	48,29	471	3	3	3
Total	11	1 159	432	12 827	32 065	40,0%	15,0	44,54	4 063	-	-	-

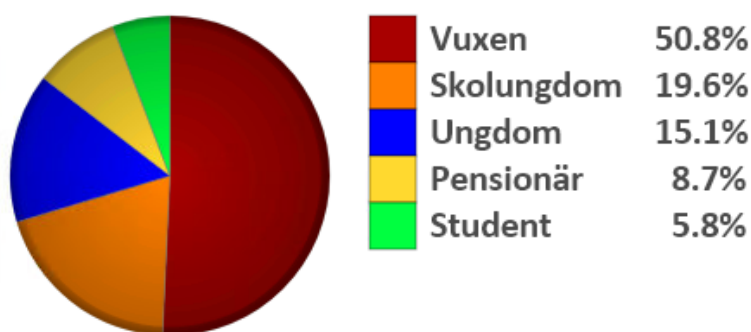
9.3.7 Vadstena-Motala

Trafiken mellan Vadstena och Motala förändrades i juni 2024. Linje 612, som kör gamla riksväg 50 mellan Motala och Vadstena, blev enda linje på hela sträckan med ökat utbud. Linje 613 som tidigare också kört mellan städerna kortades av till att enbart köra mellan Motala och Fågelsta.

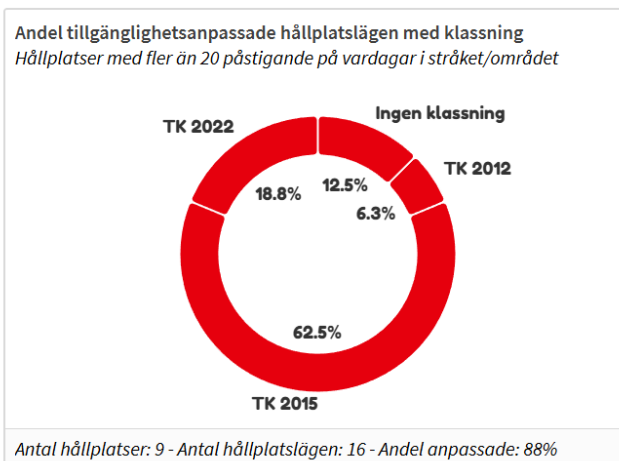
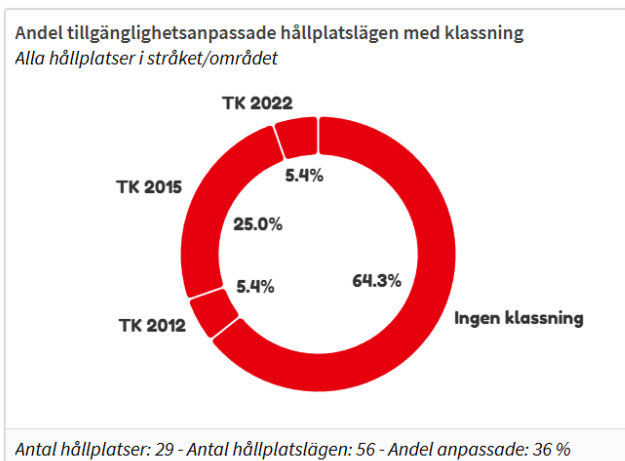
Totalt sett ökade utbudet något mellan åren medan resandet minskade. Kostnaderna låg på ungefär samma nivå. Kostnadstäckningen har minskat något.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	335	342	343	341	351
Passagerarräkning (tusental)	-	-	124	126	120
Validerade biljetter (tusental)	101	86	110	111	106
Valideringsgrad	-	-	89%	88%	89%
Biljettintäkter (tusental)	2 439	2 394	3 476	3 587	3 205
Trafikkostnad (tusental)	8 657	8 755	9 883	10 965	10 977
Kostnadstäckningsgrad	28,2%	27,3%	35,2%	32,7%	29,2%

Kunder med Vuxenbiljett är den främsta gruppen (drygt 50%) som reser på sträckan. Skolungdomar och då främst gymnasieelever som pendlar från Vadstena till Motala utgör drygt 20% av de påstigande.



Antalet trafikerade hållplatser i stråket uppgår till 29 stycken fördelat på 56 lägen. Av dessa lägen är 36% tillgänglighetsanpassade. Hållplatser med fler än 20 påstigande var 9 stycken med 88% anpassningsgrad av lägen.



Linje 612 fick som nämns ovan ett ökat utbud och linje 613 ett minskat utbud i juni 2024. Förändringen i trafiken ska förhoppningsvis resultera i ett ökat resande, men det kommer sannolikt dröja några år innan förändringarna ger effekt. Ännu är trafiken relativt sett dyr och resandet är lågt.

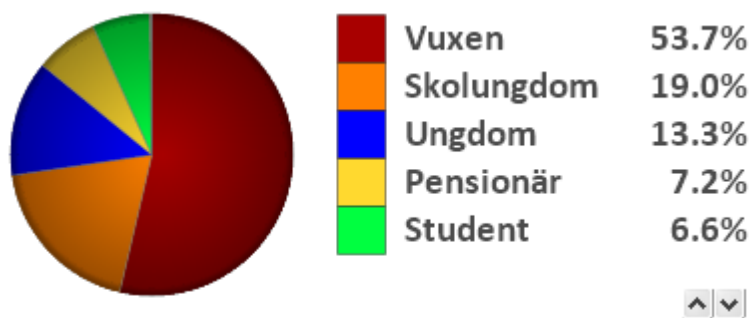
Linje	Fordon <i>Antal</i>	Kilo- meter <i>1000-tal</i>	Passager. räkning <i>1000-tal</i>	Biljett- intäkt <i>Tkr</i>	Trafik- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>	Samhälls- nytta <i>Tkr</i>	B e f	A r b	G y m
612	3	240	91	2 458	7 789	31,6%	6,6	58,85	295	4	4	3
613	1	111	29	747	3 188	23,4%	6,1	83,92	-27	1	1	1
Total	4	351	120	3 205	10 977	29,2%	6,4	64,94	268	-	-	-

9.3.8 Vadstena-Skänninge-Linköping

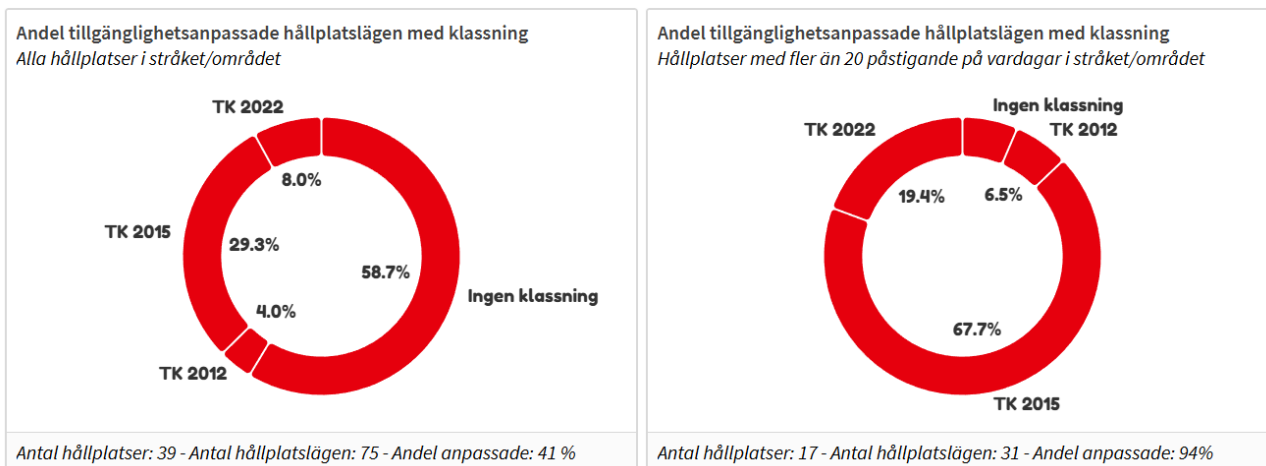
Trafiken i detta stråk består av linje 65 mellan Vadstena och Linköping med två turer per vardag samt linje 661 mellan Vadstena och Skänninge som är upplagd för anslutning till och från Östgötapendeln i Skänninge i riktning Mjölby-Linköping-Norrköping. Resandet har ökat något under 2024 samtidigt som utbudet blivit något högre. Kostnadstäckningen ligger kvar strax under 45% med en liten minskning

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	248	261	265	259	277
Passagerarräkning (tusental)	-	-	119	135	138
Validerade biljetter (tusental)	83	73	106	121	124
Valideringsgrad	-	-	89%	89%	90%
Biljettintäkter (tusental)	2 097	2 041	2 997	3 373	3 793
Trafikkostnad (tusental)	6 336	6 463	7 084	7 540	8 686
Kostnadstäckningsgrad	33,1%	31,6%	42,3%	44,7%	43,7%

Många pendlare, främst arbetspendlare och gymnasiependlare reser med linjerna. Resande med linje 65 har ofta målpunkt i Mjärdevi samt Universitetssjukhuset då denna linje går direkt dit.



I stråket trafikeras totalt 39 hållplatser varav drygt 40% är tillgänglighetsanpassade. 17 hållplatser har fler än 20 påstigande på vardagar och av dessa är nästan 95% anpassade. En stor del av de anpassade hållplatserna ligger i Vadstena och Linköping medan de flesta av de icke anpassade hållplatserna är landsbygdshållplatser med få påstigande. 20 av stråkets 39 hållplatser har färre än fem påstigande per dag.



Linjerna i stråket skiljer sig åt i storlek på alla nivåer. Linje 65 har dock relativt bra beläggning på sina två turer, främst på morgonen är det många som reser med linjen.

Linje	Fordon <i>Antal</i>	Kilo- meter <i>1000-tal</i>	Passager- räkning <i>1000-tal</i>	Biljett- intäkt <i>Tkr</i>	Trafik- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>	Samhälls- nytta <i>Tkr</i>	B e f	A r b	G y m
65	1	29	10	437	1 365	32,0%	20,8	88,78	198	1	1	1
661	2	248	127	3 356	7 321	45,8%	8,6	31,14	421	4	4	4
Total	3	277	138	3 793	8 686	43,7%	9,0	35,51	619	-	-	-

9.3.9 Valdemarsvik-Söderköping-Norrköping

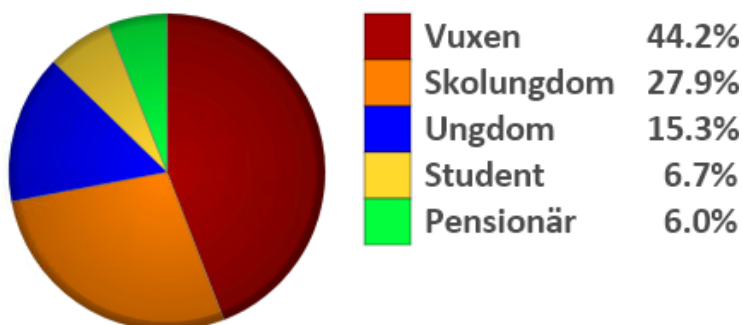
Linjerna i detta stråk har varit oförändrade under 2024. En stor förändring gjordes under 2022 med ökat utbud.

46	Norrköping-Söderköping-Valdemarsvik	460	Norrköping-Söderköping-Valdemarsvik
450	Norrköping-Söderköping		

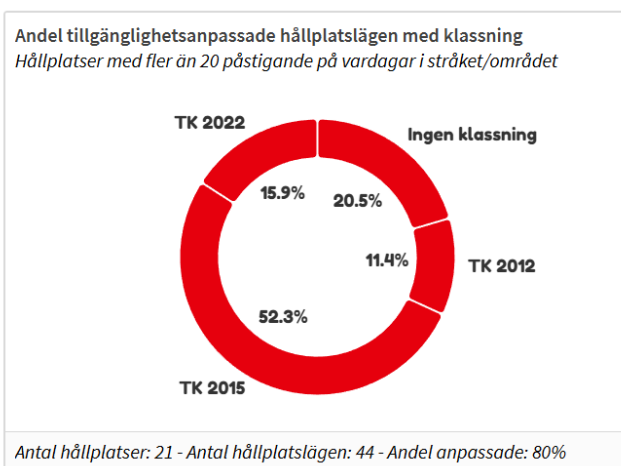
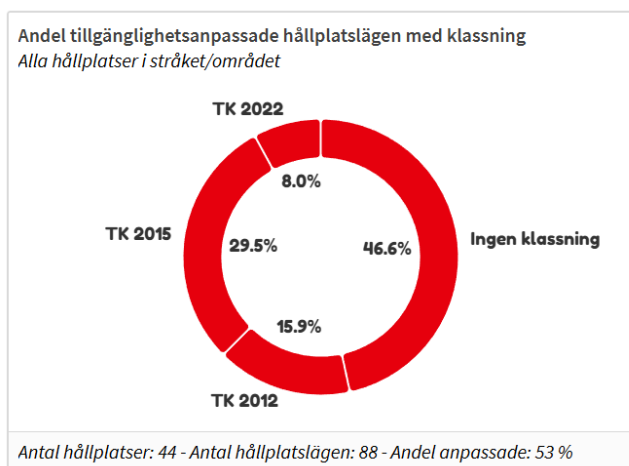
Resandet 2024 låg på i princip samma nivå som 2023. Resandet ligger fortsatt under nivån för 2019 trots den stora satsningen 2022. Kostnadstäckningen för linjerna i stråket ökade under året tack vare högre intäkter samt aningen lägre kostnader.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	1 458	1 495	1 579	1 641	1 636
Passagerarräkning (tusental)	-	-	551	605	603
Validerade biljetter (tusental)	430	376	491	551	548
Valideringsgrad	-	-	89%	91%	91%
Biljettintäkter (tusental)	13 396	12 636	17 505	19 856	20 873
Trafikkostnad (tusental)	35 760	37 944	41 219	40 253	40 164
Kostnadstäckningsgrad	37,5%	33,3%	42,5%	49,3%	52,0%

Största kundgrupp i stråket är Vuxen, men även en stor andel skolungdom åker i trafiken. Skolungdomarna är främst gymnasieelever till Norrköping, men även grundskoleelever inom Valdemarsviks kommun.



Antalet trafikerade hållplatser i stråket är 44 och andelen anpassade hållplatslägen är strax över hälften. 21 av de 44 hållplatserna har fler än 20 påstigande per dag och av dessa hållplatser är 80% tillgänglighetsanpassade.



Linje 46 och 460 som körs hela sträckan och har störst utbud har relativt lika nivåer på nyckeltalen, medan linje 450 som bara kör mellan Norrköping och Söderköping har högre kostnadstäckning och lägre nettokostnad per påstigande.

Linje	Fordon <i>Antal</i>	Kilo- meter <i>1000-tal</i>	Passager. räkning <i>1000-tal</i>	Biljett- intäkt <i>Tkr</i>	Trafik- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>	Samhälls- nytta <i>Tkr</i>	B e f	A r b	G y m
46	4	582	152	6 532	13 310	49,1%	14,5	44,52	1 379	2	3	2
450	3	422	272	7 339	12 584	58,3%	12,2	19,32	2 458	4	4	4
460	4	633	180	7 001	14 269	49,1%	16,3	40,44	809	5	5	4
Total	11	1 636	603	20 873	40 164	52,0%	13,8	31,97	4 647	-	-	-

9.3.10 Åtvidaberg-Linköping

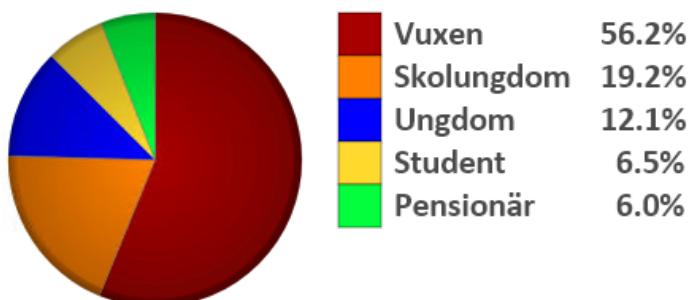
Trafiken mellan Åtvidaberg och Linköping utgörs av linje 30 och 530.

30	Linköping-Åtvidaberg
530	Linköping-Bankekind-Grebo-Åtvidaberg

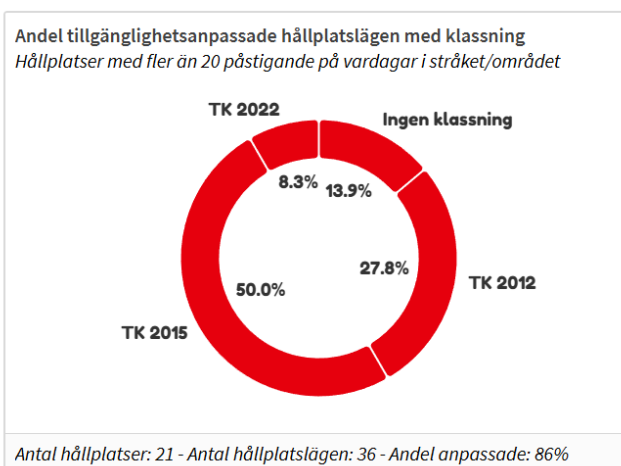
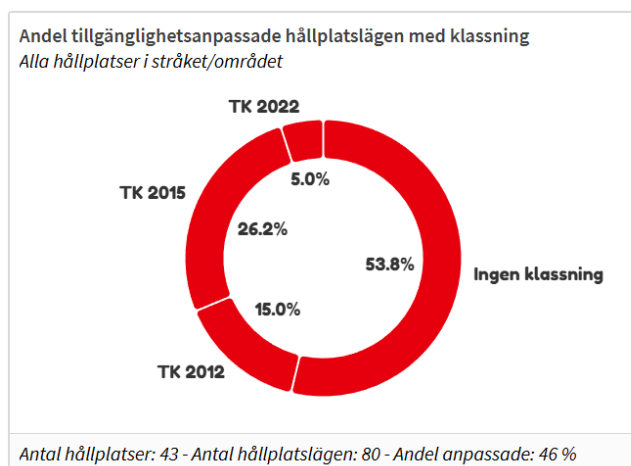
Utbudet har ökat något sedan 2020 medan resandet har återhämtat sig relativt bra efter pandemin dock med en liten minskning under 2024. Kostnadstäckningen förbättrades 2024 tack vare lägre kostnader och högre intäkter.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	890	903	934	952	951
Passagerarräkning (tusental)	-	-	371	388	380
Validerade biljetter (tusental)	309	258	334	353	337
Valideringsgrad	-	-	90%	91%	89%
Biljettintäkter (tusental)	8 971	7 917	10 673	11 354	12 203
Trafikkostnad (tusental)	21 865	22 651	25 496	23 835	23 626
Kostnadstäckningsgrad	41,0%	34,9%	41,9%	47,6%	51,7%

Över hälften av kunderna i trafiken reser med Vuxenbiljett. Skolresandet är också relativt stort med både gymnasie- samt grundskoleresande på linjerna.



Trafikerade hållplatser i stråket var 43 med 80 lägen och av dessa var knappt hälften tillgänglighetsanpassade. Av hållplatser (21 st) med fler än 20 påstigande på vardagar var 86% anpassade.



De två linjerna mellan Åtvidaberg och Linköping har en kostnadstäckning som ligger strax över 50%. Linje 30 som har det högsta utbudet och resandet har också den bästa ekonomin.

Linje	Fordon <i>Antal</i>	Kilo- meter <i>1000-tal</i>	Passager. räkning <i>1000-tal</i>	Biljett- intäkt <i>Tkr</i>	Trafik- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>	Samhälls- nytta <i>Tkr</i>	B e f	A r b	G y m
30	4	553	251	8 168	13 425	60,8%	18,3	20,97	3 386	3	3	3
530	3	398	129	4 035	10 201	39,6%	13,0	47,86	853	4	4	4
Total	7	951	380	12 203	23 626	51,7%	16,1	30,10	4 239	-	-	-

9.3.11 Ödeshög-Mjölby

Trafiken mellan Mjölby och Ödeshög lades om i juni 2024. Fem linjer i stråket blev två.

663	Ödeshög-Mjölby	677	Hästholmen-Ödeshög-Linköping
664	Mjölby-Alvastra vk-Hästholmen-Ödeshög	681	Mjölby-Ödeshög
665	Mjölby-Väderstad-Ödeshög-Hästholmen		

Linjer innan omläggning i juni 2024

De två nya linjerna är linje 68 via E4 och linje 680 via gamla E4 och Väderstad. Linje 68 är främst till för pendlare från Ödeshög till Mjölby och körs enbart i högtrafik. Linje 680 trafikeras alla dagar.

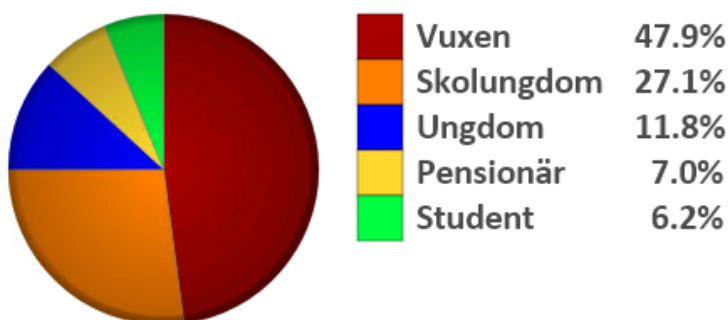
68	Mjölby- Ödeshög	680	Mjölby-Väderstad-Ödeshög-Hästholmen
----	-----------------	-----	-------------------------------------

Linjer efter omläggning i juni 2024

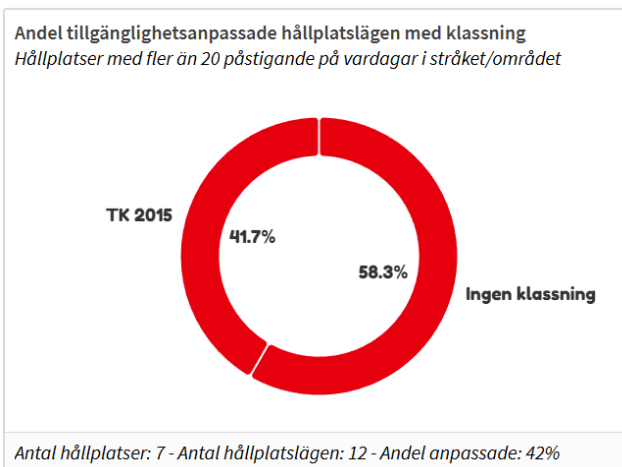
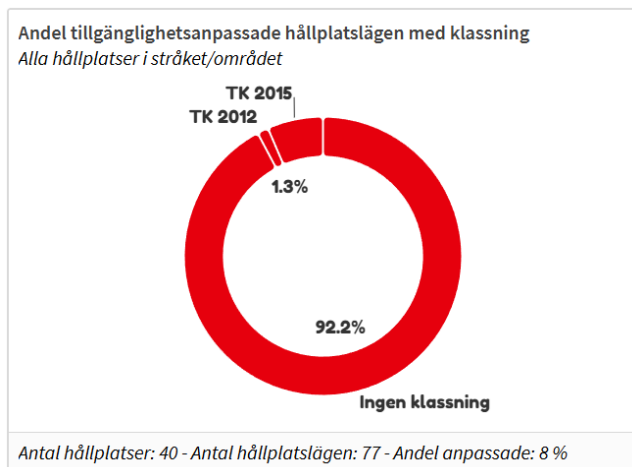
Utbudet ökade kraftigt i samband med omläggning i juni medan resandet tyvärr har minskat. Kostnaderna för trafiken har också ökat, delvis på grund av det ökade utbudet, men även på grund av nytt trafikavtal med elbussar.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	461	470	470	469	514
Passagerarräkning (tusental)	-	-	137	142	130
Validerade biljetter (tusental)	114	92	122	126	118
Valideringsgrad	-	-	89%	89%	91%
Biljettintäkter (tusental)	3 483	2 900	4 094	4 286	4 422
Trafikkostnad (tusental)	8 712	9 058	10 211	10 931	12 615
Kostnadstäckningsgrad	40,0%	32,0%	40,1%	39,2%	35,1%

Det är främst kunder med Vuxenbiljett som reser i trafiken, men även många skolelever och då främst gymnasieelever.



Efter omläggningen i juni trafikeras 40 hållplatser i stråket. Av dessa 40 hållplatser är endast knappt 10% av lägena tillgänglighetsanpassade. Av hållplatserna med fler än 20 påstigande (7 st) är drygt 40% av lägena anpassade.



Linje 68 och 680 är som beskrivits ovan de två linjer som från och med juni trafikerar stråket. Övriga linjer finns inte kvar men redovisas här för att få hela årets värden samlade. Svårt att ännu dra några slutsatser om omläggningen, men utvecklingen kommer följas noggrant under 2025.

Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager- räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr	Samhälls- nytta Tkr	B e f	A e r b	G y m
68	1	54	8	322	1 369	23,5%	4,9	136,62	25	1	1	1
663	0	8	3	90	394	22,9%	12,4	114,74	23	-	-	-
664	0	17	9	275	791	34,7%	19,7	60,09	69	-	-	-
665	0	151	47	1 484	3 237	45,8%	10,5	37,69	336	-	-	-
677	0	19	3	108	434	25,0%	14,3	99,92	68	-	-	-
680	3	245	58	2 039	6 047	33,7%	8,8	68,52	190	5	5	5
681	0	20	3	105	343	30,5%	4,9	86,04	17	-	-	-
Total	4	514	130	4 422	12 615	35,1%	9,2	63,04	728	-	-	-

9.3.12 Österbymo-Tranås

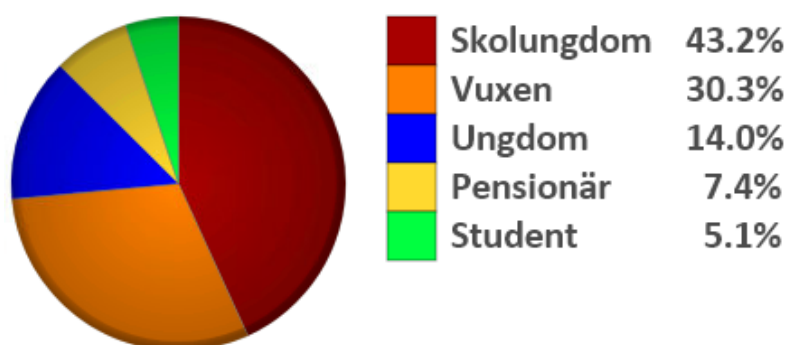
Östergötlands sydligaste kommunhuvudort har bussförbindelse, i form av linje 630, med Tranås för vidare anslutning till Östgötapendeln och resa tillbaka in i länet. Inga justeringar av denna trafik har genomförts under den senaste femårsperioden.

Utbudet har varit i stort sett detsamma under hela den aktuella femårsperioden i tabellen. Eftersom Region Jönköping bidrar med pengar till trafiken på linje 630 särredovisas biljettintäkter samt kostnadstäckningsgrad baserad på biljettintäkter i tabellen nedan.

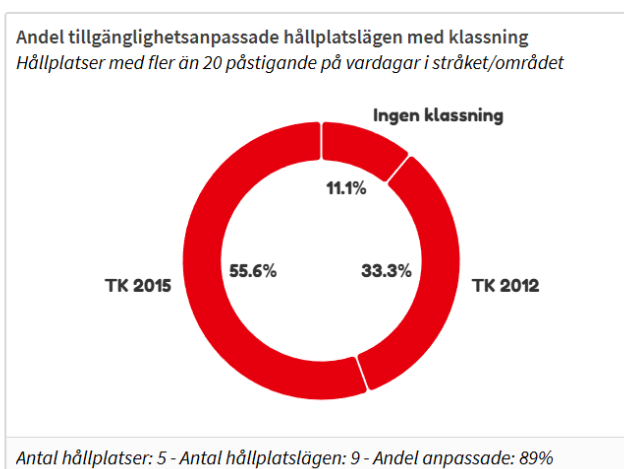
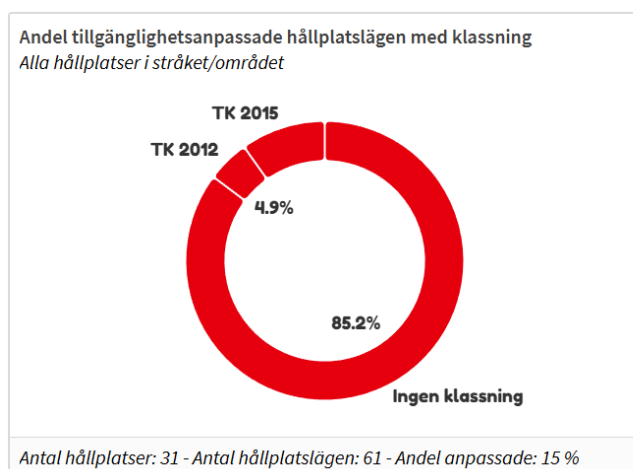
	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	290	292	292	291	291
Passagerarräkning (tusental)	-	-	76	79	79
Validerade biljetter (tusental)	58	47	67	70	71
Valideringsgrad	-	-	88%	88%	89%
Biljettintäkter (tusental)	1 135	929	1 640	1 790	1 916

	2020	2021	2022	2023	2024
Intäkter totalt (tusental)	2 455	2 258	3 112	3 338	3 398
Trafikkostnad (tusental)	5 275	5 328	6 000	6 461	6 881
Kostnadstäckningsgrad biljettintäkter	21,5%	17,4%	27,3%	27,7%	27,8%
Kostnadstäckningsgrad totalt	46,5%	42,4%	51,9%	51,7%	49,4%

I detta stråk står skolresandet för drygt 40% av allt resande. Det är både grundskoleelever till Österbymo samt gymnasieelever till Tranås som reser med linjen. Andelen kunder med Vuxenbiljett uppgår till 30%



Linje 630 har 31 hållplatser inom Östergötlands län fördelat på 61 lägen varav 15% är anpassade till minst nivå 2012. Antalet hållplatser med fler än 20 påstigande är fem och av dessa är nästan 90% av lägena anpassade. Hållplatser i Jönköpings län redovisas inte här eftersom det är faller utanför Region Östergötlands ansvar.



Eftersom linjen delvis körs inom Jönköpings län bidrar Region Jönköping med medel för att finansiera den (Intäkter tillköp i tabellen). Kostnadstäckningen i tabellen baseras på biljettintäkter det vill säga exklusive Region Jönköpings bidrag.

Linje	For- don Ant	Kilo- meter 1000tal	Passager. räkning 1000tal	Biljett- intäkt Tkr	Intäkt tillköp Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Kostn. täckn %	Påstig tur Antal	Nettok påstig Kr	Samhälls- nytta Tkr	B e f	A r b	S t u
630	2	291	79	1 916	1 482	6 881	27,8%	9,2	62,46	206	4	1	4

9.4 Närområdesstråk

Närområdesstråk är trafik på inomkommunala stråk i Linköpings respektive Norrköpings kommun

Stråk	For- don Ant	Turer Antal	Passag- räkning 1000tal	Valid. bilj. 1000tal	Valid. grad	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostn Tkr	Kostn. täckn.	Nettok- påstig Kr	Samhälls- nytta Tkr
Arkös-Ö Husby-Norrköp	6	19 741	156	142	91%	5 298	16 020	33,1%	68,81	513
Kolmården-Åby-Norrköp	7	29 400	375	325	87%	11 820	22 988	51,4%	29,78	2 151
Ljungsbro-Linköping	11	37 917	617	586	95%	14 646	26 334	55,6%	18,95	4 162
Skärbl/Kimst-Norrköp	7	38 186	316	299	95%	7 375	19 870	37,1%	39,55	1 302
Totalt	31	125 244	1 464	1 352	92%	39 139	85 212	45,9%	31,48	8 129

9.4.1 Arkösund-Östra Husby-Norrköping

Trafiken på Vikbolandet omfattar två linjer.

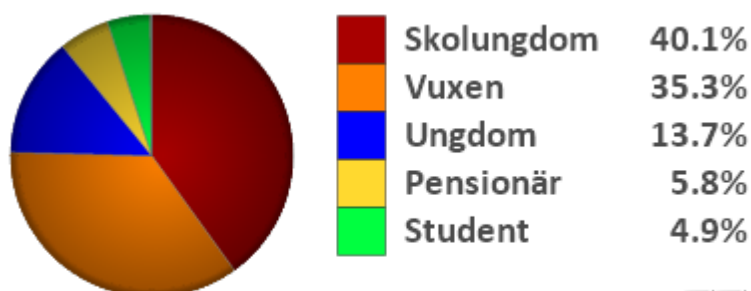
440	Norrköping-Ljunga-Ö Husby-Arkösund	444	Norrköping-Ljunga-Djurön
-----	------------------------------------	-----	--------------------------

Trafiken på Vikbolandet fick ett ökat utbud sommaren 2022 och resandet har ökat efter denna satsning. Även kostnadstäckningen ökat mycket tack vare nytt trafikavtal 2022 samt en låg kostnadsökning under 2024. Det ökade resandet har också bidragit till ökade intäkter.

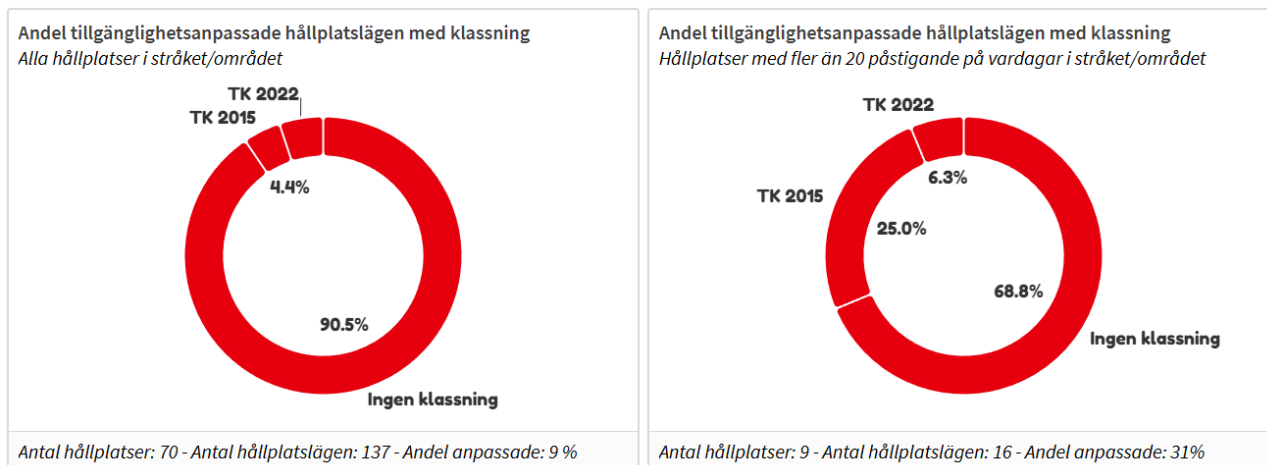
Utbudet ökade under 2022 och 2023, men minskade något under 2024 eftersom vissa neddragningar gjordes i lågtrafik där vissa turer med lågt resande konsoliderades.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	505	516	551	570	552
Passagerarräkning (tusental)	-	-	124	135	146
Validerade biljetter (tusental)	89	86	104	118	132
Valideringsgrad	-	-	84%	87%	91%
Biljettintäkter (tusental)	2 397	2 718	3 716	4 410	5 040
Trafikkostnad (tusental)	14 309	14 753	14 295	14 069	14 281
Kostnadstäckningsgrad	16,8%	18,4%	26,0%	31,3%	35,3%

Skolresande i form av både grundskole- samt gymnasieelever står för 40% av resandet medan Vuxen utgör drygt en tredjedel.



Busstrafiken i stråket trafikerar många hållplatser, 70 stycken, fördelat på 137 lägen. På dessa 70 hållplatser är knappt 10% av lägena tillgänglighetsanpassade. Antalet hållplatser med fler än 20 påstigande uppgår bara till 9 stycken och av dessa var drygt 30% av lägena anpassade. Stråket går till stor del genom glest befolkad landsbygd så resandet på många av hållplatserna är mycket lågt. Lite kuriosa är att linje 440 är linjen med flest hållplatser i Östergötland, 60 stycken.



Linje 440 är huvudlinjen på Vikbolandet som kompletteras med linje 444 närmast Norrköping. Linje 444 har en betydligt sämre ekonomi än 440.

Linje	Fordon	Kilo- meter	Passager. räkning	Biljett- intäkt	Trafik- kostnad	Kostnads- täckning	Påstig/ tur	Nettok/ påstig.	Samhälls- nytta	B e r f	A b b	G y m
	Antal	1000-tal	1000-tal	Tkr	Tkr		Antal	Kr	Tkr			
440	5	552	146	5 040	14 281	35,3%	8,5	63,43	515	4	4	4
444	1	41	10	259	1 739	14,9%	4,0	146,30	-2	1	2	2
Total	6	593	156	5 298	16 020	33,1%	7,9	68,81	513	-	-	-

9.4.2 Kolmården-Krokek-Norrköping

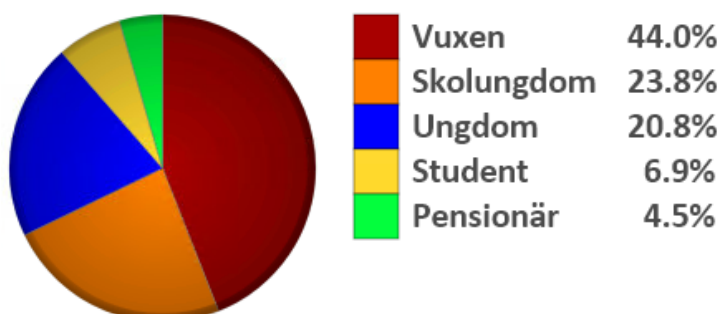
I detta stråk ingick fram till 2020 trafiken mellan Norrköping och Åby samt mellan Norrköping och Krokek-Kvarsebo. Åbytrafiken ingår sedan sommaren 2020 i stadstrafiken så den trafiken är inte längre inkluderad i detta stråk. Den sista resten av Åby-trafiken i form av linje 430 mellan Åby och Simonstorp lades ner i juni 2022.

Trafiken mellan Norrköping och Kolmården lades också om i juni 2022. Linje 433 via Strömsfors-Krokek-Kolmården fick nytt nummer, 420 och rejält ökat utbud. Linje 432 via Strandvägen och hela vägen till Kvasebo lades ner. En förkortad variant mellan Krokek och Åby via Strandvägen av linje 432 återuppstod i december 2023 med linjenummer 421. Den linjen grupperas dock in i det Östra landsbygdsområdet eftersom utbud och sträckning inte längre kompletterar linje 420.

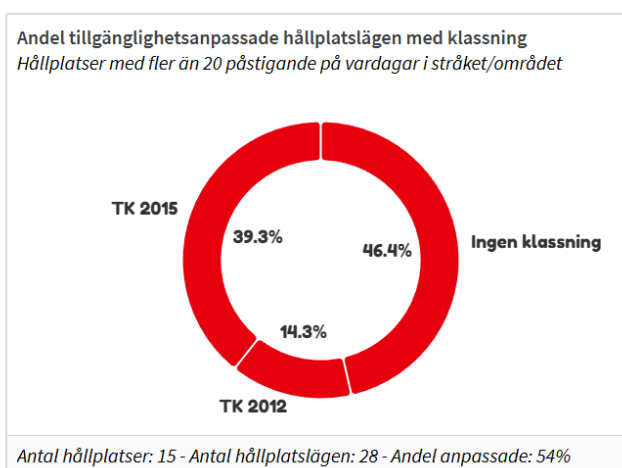
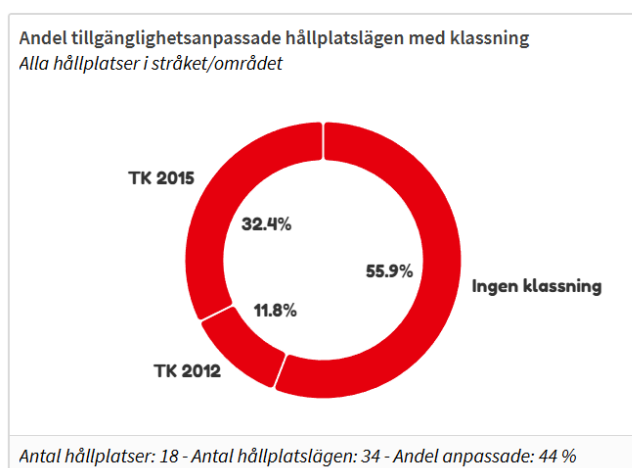
Utbudet i stråket minskade kraftigt under 2020 när trafiken mellan Åby och Norrköping integrerades med stadstrafiken. Under 2022 ökade utbudet igen tack vare satsningen på nya linje 420 mellan Krokek och Norrköping. Även resandet ökade kraftigt efter omläggningen även om en liten minskning skett mellan 2023 och 2024.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	885	780	836	889	882
Passagerarräkning (tusental)	-	-	332	380	375
Validerade biljetter (tusental)	312	215	282	330	325
Valideringsgrad	-	-	85%	87%	87%
Biljettintäkter (tusental)	7 426	6 287	9 086	11 009	11 820
Trafikkostnad (tusental)	24 812	21 264	23 417	23 329	22 988
Kostnadstäckningsgrad	29,9%	29,6%	38,8%	47,2%	51,4%

Kunder med Vuxenbiljett är den största gruppen i stråket, men även skolungdomar utgör en stor andel.



Linje 420 trafikerar totalt 18 hållplatser fördelat på 34 lägen varav 44% är tillgänglighetsanpassade. Av de 18 hållplatserna har 15 fler än 20 påstigande på vardagar och av dessa är 54% av lägen anpassade.



Trafikutbudet på linje 420 är högt och kostnadstäckningen ligger på strax över 50%.

Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager- räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr	Samhälls- nytta Tkr	B e f	A r b	G y m
420	7	882	375	11 820	22 988	51,4%	12,8	29,78	2 151	4	5	4

9.4.3 Skärblacka/Kimstad-Norrköping

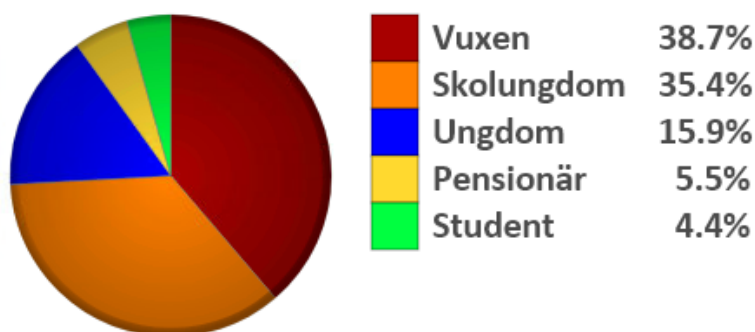
Trafiken mellan Skärblacka och Norrköping fick i juni 2022 ett helt nytt upplägg. Huvudlinje blev nya linje 480 från Skärblacka via Kimstad och vidare till Norrköping. Linje 482 som tidigare var huvudlinje var tänkt att läggas ner, men blev kvar efter politiskt beslut i sista stund, dock med reducerat utbud. I stråket ingår också linje 484 mellan Norsholm och Kimstad med anslutning till och från Östgötapendeln.

480	Norrköping-Kimstad-Skärblacka	484	Kimstad-Norsholm
482	Norrköping-Vij-Skärblacka-Vånga-Slagget		

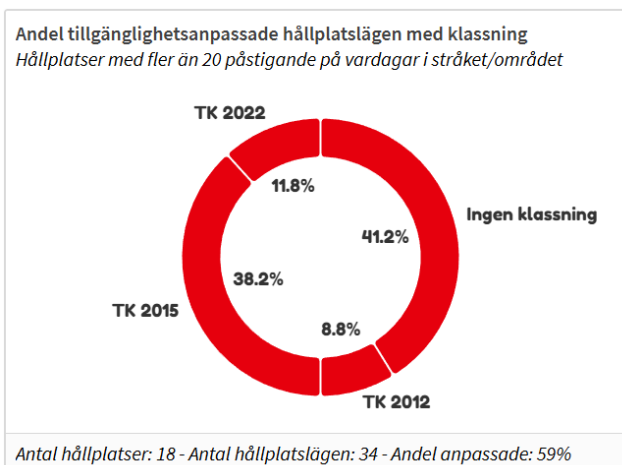
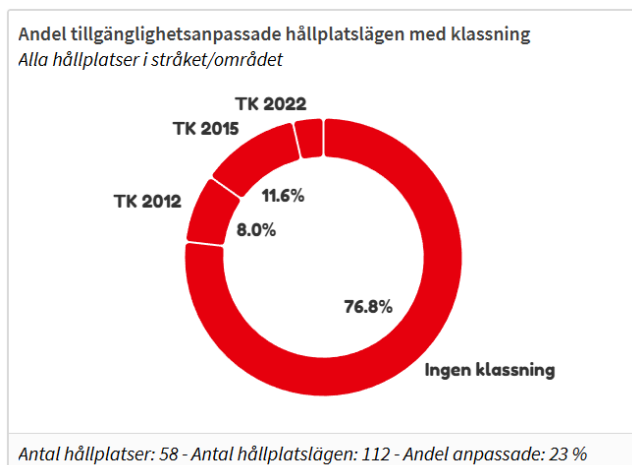
Utbudet totalt sett minskade något under 2022. Detta främst beroende på att de delar av trafiken med lågt resande fick minskat utbud eller togs bort. På sträckan mellan Skärblacka och Norrköping ökade dock utbudet. I december 2023 utökades utbudet på linje 482 ytterligare en gång. Resandeökningen mellan 2023 och 2024 låg på en relativt hög nivå och även kostnadstäckningen ökade något.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	615	625	605	618	646
Passagerarräkning (tusental)	-	-	251	291	316
Validerade biljetter (tusental)	178	183	224	268	299
Valideringsgrad	-	-	89%	92%	95%
Biljettintäkter (tusental)	3 987	4 118	5 356	6 629	7 375
Intäkter totalt (tusental)	3 987	4 118	5 393	6 729	7 438
Trafikkostnad (tusental)	19 968	20 057	18 681	18 466	19 870
Kostnadstäckning biljettintäkt	20,0%	20,5%	28,7%	35,9%	37,1%
Kostnadstäckningsgrad tot intäkter	20,0%	20,5%	28,9%	36,4%	37,4%

Andelen skolelever som reser med trafiken är hög. Det är både grundskoleelever som reser lokalt mellan Norsholm/Kimstad och Skärblacka, men även gymnasie- och grundskoleelever till Norrköping.



I stråket trafikerades totalt 58 hållplatser där 23% av lägena var tillgänglighetsklassade. Antal hållplatser med fler än 20 påstigande var 18 stycken på dessa var 59% av lägena anpassade.



Linje 480 är huvudlinje mellan Norrköping och Skärblacka vilket syns i den ekonomiska sammanställningen. Linje 482 som kompletterar 480 har ett betydligt lägre utbud och en sämre kostnadstäckning. Linje 484 som enbart kör mellan Kimstad pendeltågsstation till Norsholm har ett mycket lågt resande i förhållande till sitt utbud. Norrköpings kommun har betalat en liten del av kostnaden för linje 482 under 2024.

Linje	For- don Ant	Kilo- meter 1000tal	Passager. räkning 1000tal	Biljett- intäkt Tkr	Intäkt tillköp Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Kostn. täckn	Påstig tur Antal	Nettok påstig Kr	Samhälls- nytta Tkr	B e f	A r b	S t u
480	4	485	261	6 501	0	13 831	47,0%	12,0	28,12	1 284	4	5	4
482	2	86	22	572	62	3 067	18,6%	7,3	114,12	59	3	3	3
484	1	75	33	302	0	2 972	10,2%	2,5	79,85	-40	2	3	2
Total	7	646	316	7 375	62	19 870	37,1%	8,3	39,55	1 302	-	-	-

9.4.4 Ljungsbro-Linköping

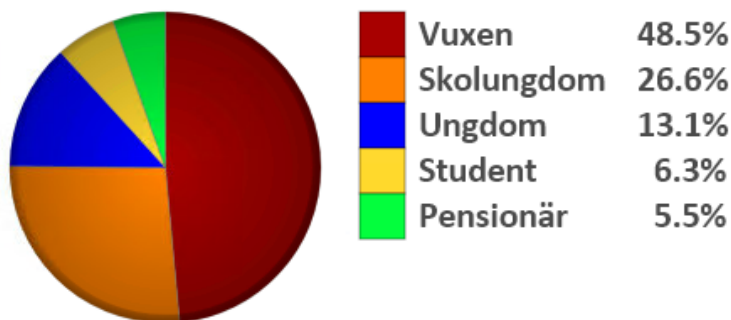
Trafiken mellan Ljungsbro och Linköping är ett av länets tyngsta stråk i antal resande. Totalt fyra linjer trafikerar sträckan. Inga ändringar har genomförts i trafiken under 2024.

521	Linköping-Vreta Kloster-Ljungsbro	523	Linköping-Berg-Ljungsbro-Linköping
522	Linköping-Vreta Kloster-Berg-Ljungsbro	526	US-Mjärdevi-Ljungsbro-Berg

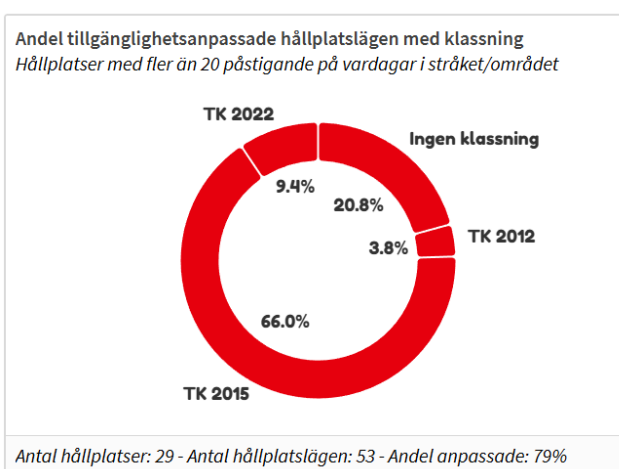
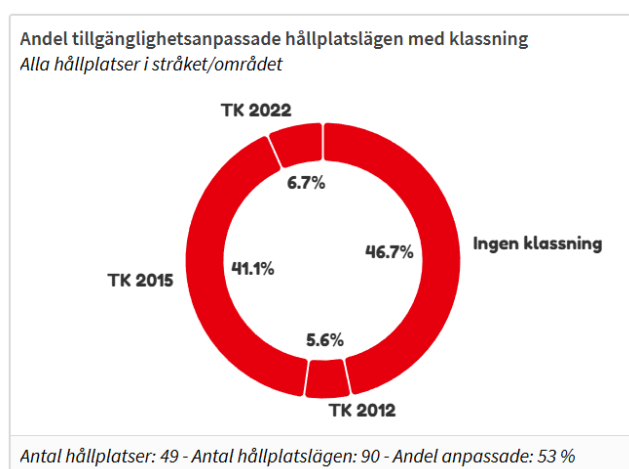
Utbudet har legat på en jämn nivå under de senaste fem åren. Kostnadstäckningen ökade kraftigt 2023 främst beroende på ökat resande och minskade kostnader. Kostnadsminskningen mellan 2022 och 2023 berodde främst på nytt billigare trafikavtal. 2024 har kostnadstäckningen ytterligare förbättrats.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	680	692	691	691	690
Passagerarräkning (tusental)	-	-	586	657	617
Validerade biljetter (tusental)	482	409	539	590	586
Valideringsgrad	-	-	92%	90%	95%
Biljettintäkter (tusental)	11 029	8 937	12 622	14 002	14 646
Trafikkostnad (tusental)	26 810	27 824	28 995	26 195	26 334
Kostnadstäckningsgrad	41,1%	32,1%	43,5%	53,5%	55,6%

Kunder med Vuxenbiljett är den största gruppen följt av resande med skolbiljett.



Linjerna i stråket trafikerar totalt 49 hållplatser med 90 lägen. Av dessa 90 lägen är drygt hälften tillgänglighetsanpassade. Hållplatser med fler än 20 påstigande, som är 29 till antalet, har en anpassningsgrad på 79%.



Huvudlinjerna är 521 och 522. 523 körs enbart nattrafik och tidiga helgmorgnar medan 526 är en pendlingslinje direkt till Mjärdevi och US. Kostnadstäckningen uppgår till drygt 55% för stråket.

Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager- räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr	Samhälls- nytta Tkr	B e f	A r b	G y m
521	6	331	320	7 641	13 161	58,1%	18,0	17,26	2 167	4	4	4
522	3	294	252	5 974	10 320	57,9%	15,1	17,25	1 670	4	5	4
523	0	29	14	333	678	49,0%	6,9	25,58	75	1	1	1
526	2	36	32	698	2 174	32,1%	21,0	46,76	249	1	1	1
Total	11	690	617	14 646	26 334	55,6%	16,3	18,95	4 162	-	-	-

9.5 Landsbygdsområden

Trafikeringsmässigt är den i huvudsak inomkommunala landsbygdstrafiken indelad i fyra landsbygdsområden, Östra, Mellersta, Västra samt Södra Östergötland.

I den inomkommunala landsbygdstrafiken är en stor andel av resenärerna grundskoleelever och utbud samt tidtabell är ofta anpassad efter skolans behov. Övriga kunder som reser är färre eftersom det är svårt att upprätthålla ett tillräckligt bra utbud för den begränsade befolkningen som bor utmed linjesträckningarna på landsbygden. De landsbygdslinjer som har flest resenärer som inte är skolelever är de som trafikerar de lite större tätorterna.

I 2024 års trafikbokslut har en del redovisningsmässiga förändringar i landsbygdsområdena skett. Några linjer har grupperats om för att lättare kunna följa upp linjerna på kommunnivå. Det inomkommunala stråket Linköping-Brokind har flyttats till Mellersta landsbygdsområdet på grund av dess låga trafikvolym. Linje 444 har flyttats från Östra landsbygdsområdet till stråket Norrköping-Arkösund.

Nedan redovisas de olika landsbygdsområdena nedbrutet per kommun.

Område	For- don Ant	Turer Antal	Passag räkning 1000tal	Valid. bilj. 1000tal	Valid. grad	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostn Tkr	Kostn. täckn.	Nettok påstig Kr	Samhälls- nytta Tkr
Finspång	5	16 483	91	84	93%	2 444	10 963	22,3%	94,05	7
Norrköping	3	17 435	90	82	91%	1 478	9 723	15,2%	91,51	79
Söderköping	1	5 183	15	13	86%	303	3 259	9,3%	201,65	-50
Linköping södra/östra	4	22 264	156	147	94%	4 072	16 389	24,8%	78,91	332
Vikingstad/Malmslätt	6	17 642	98	90	92%	1 924	11 180	17,2%	94,01	45
Motala	2	11 028	46	41	88%	1 229	7 964	15,4%	146,07	-32
Mjölby/Boxholm	1	7 648	49	44	90%	1 157	4 182	27,7%	61,31	73
Kinda	2	5 229	18	15	82%	510	3 438	14,8%	162,21	-128
Åtvidaberg	2	5 204	16	13	81%	472	3 568	13,2%	188,81	-66
Valdemarsvik	1	3 472	9	7	76%	261	1 781	14,7%	162,80	-69
	27	111 588	589	537	91%	13 849	72 447	19,1%	99,47	191

Ydre och Ödeshög särredovisas i egen tabell eftersom trafiken på linje 631 i Ydre delfinansieras av Region Jönköping och linje 670 i Ödeshög är från och med augusti 2024 ett kommunalt tillköp som till 100% finansieras av Ödeshögs kommun (i samarbete med Tranås). Två nyckeltal för kostnadstäckning redovisas för dessa två linjer.

Område	For- don Ant	Turer Antal	Passag räkning 1000tal	Valid. bilj. 1000tal	Valid. grad	Biljett- intäkt Tkr	Intäkt totalt Tkr	Trafik- kostn Tkr	Ktäck biljett	Kostn. täckn.	Nettok påstig Kr	Samhälls- nytta Tkr
Ydre	1	2 510	14	12	88%	255	1 400	2 388	10,7%	58,6%	152,34	-14
Ödeshög	1	1 663	6	5	89%	138	1 084	1 621	8,5%	66,9%	261,54	-24
Totalt	2	4 173	20	17	89%	393	2 484	4 009	9,8%	62,0%	183,15	-38

9.5.1 Östra landsbygdsområdet

Östra landsbygdsområdet omfattar landsbygdstrafiken i Finspångs, Norrköpings samt Söderköpings kommun.

9.5.1.1 Finspångs landsbygdstrafik

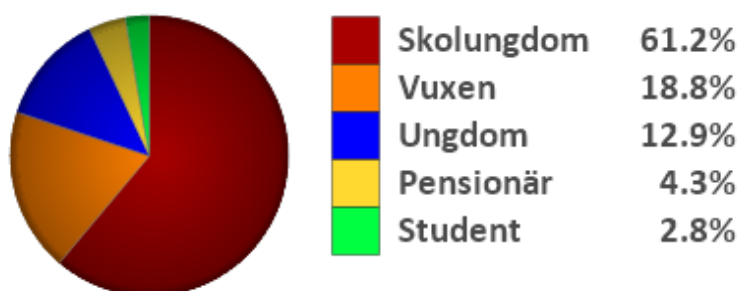
I Finspång genomfördes en omläggning av landsbygdstrafiken sommaren 2023. Några linjer fick ändrade sträckningar och några delsträckor slutade trafikeras.

414	Finspång-Hällestad-Skönnarbo
415	Finspång - Hällestad - Ljusfallshammar - Grytgöl - Hällestad - Finspång
416	Finspång - Vistinge - Rejmyre
417	Finspång-Lotorp-Igelfors

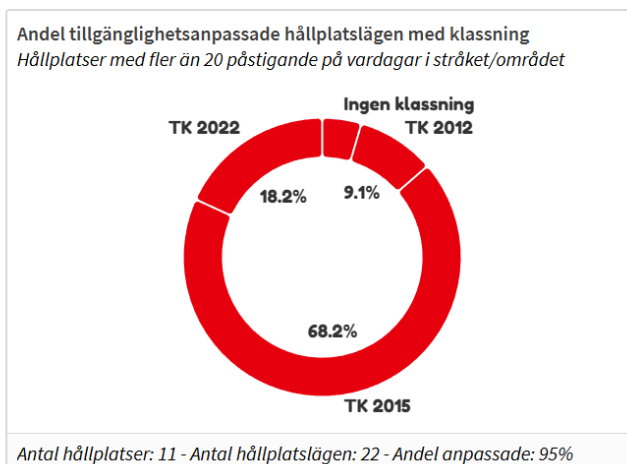
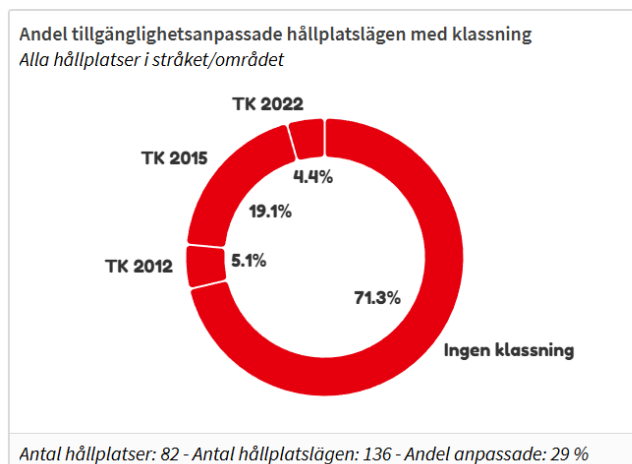
Förändringarna har gett en minskad kostnad och i stort sett oförändrat resande vilket bidragit till att förbättra kostnadstäckningen i trafiken.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	463	470	423	388	387
Passagerarräkning (tusental)	-	-	86	87	91
Validerade biljetter (tusental)	92	92	84	81	84
Valideringsgrad	-	-	97%	93%	93%
Biljettintäkter (tusental)	2 249	2 156	2 105	2 279	2 444
Trafikkostnad (tusental)	11 263	11 597	11 511	11 121	10 963
Kostnadstäckningsgrad	20,0%	18,6%	18,3%	20,5%	22,3%

Resandet i landsbygdstrafiken i Finspång domineras stort av skolungdomar och ungdomar vilka tillsammans utgör nästan tre fjärdedelar av andelen som reser med trafiken. Landsbygdstrafiken är en viktig del i den inomkommunala skolskjutsen för grundskoleelever som reser in till Finspång.



Landsbygdslinjerna i Finspångs kommun trafikerar totalt 82 hållplatser och av dessa är 29% av lägena tillgänglighetsanpassade. Antalet hållplatser med fler än 20 påstigande om dagen är 11 med 22 lägen och av dessa lägen är 95% anpassade. De tillgänglighetsanpassade lägen ligger främst i Finspångs tätort, men även några hållplatser på landsbygden är ombyggda.



Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager- räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr	Samhälls- nytta Tkr	B e f	A r b	G y m
414	1	12	11	309	988	31,3%	14,8	62,27	24	1	1	1
415	1	140	34	928	3 305	28,1%	6,3	70,38	27	3	3	3
416	2	156	33	863	4 281	20,2%	4,9	105,04	1	2	3	2
417	1	78	13	343	2 389	14,4%	3,6	152,98	-45	2	2	2
Total	5	387	91	2 444	10 963	22,3%	5,5	94,05	7	-	-	-

9.5.1.2 Norrköpings landsbygdstrafik

Landsbygdstrafiken i Norrköping som inte är kategoriserad i något regionalt eller inomkommunalt stråk utgörs av tre linjer. Linje 470 trafikerar även Söderköpings kommun mellan Västra Husby och Östra Ryd.

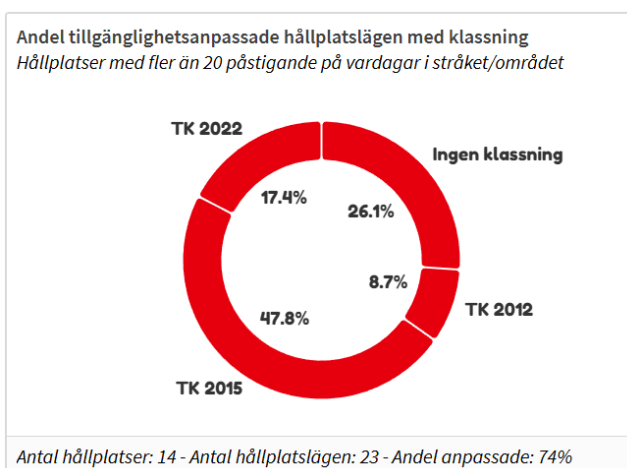
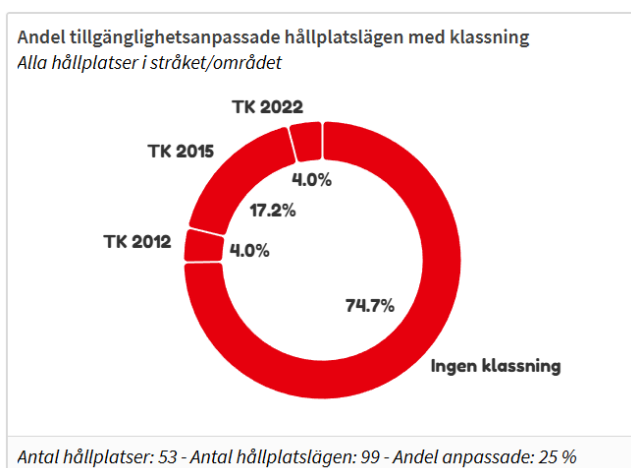
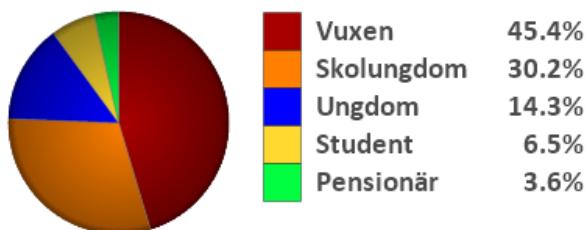
421	Åby - Krokek
429	Resecentrum-Händelö-Braviken
470	Norrköping - Västra Husby - Östra Ryd

Utbudet har ökat de senaste åren. Detta beroende på omläggningarna i landsbygdstrafiken 2022. Linje 429 och 470 fick i samband med omläggningen utökad trafik och linje 421 tillkom i december 2023 som en extra utökning efter ett politiskt initiativ och beslut.

Kostnadstäckningen har sjunkit under 2024, främst beroende på den ökade kostnaden för linje 421 som dessutom är den linjelagda trafik som har sämst kostnadstäckning i Östergötland (4,9%).

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	170	157	200	238	285
Passagerarräkning (tusental)	-	-	78	84	90
Validerade biljetter (tusental)	59	56	67	74	82
Valideringsgrad	-	-	86%	88%	91%
Biljettintäkter (tusental)	922	890	1 151	1 374	1 478
Trafikkostnad (tusental)	6 756	6 309	7 519	8 163	9 723
Kostnadstäckningsgrad	13,7%	14,1%	15,3%	16,8%	15,2%

Resandet på det tre landsbygdslinjerna utgörs till 45% av kunder med Vuxenbiljett. Främst är det linje 429 som har stor andel pendlare med Vuxenbiljett.



Linje 421 har ett mycket lågt resande vilket speglar sig väl i intäkter och kostnadstäckningsgrad. 357 kronor kostade en resa med denna linje under 2024.

Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager- räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr	Samhälls- nytta Tkr	B e f	A r b	G y m
421	1	43	4	71	1 440	4,9%	1,3	356,66	-14	2	2	2
429	1	27	26	307	1 752	17,5%	9,5	55,80	89	1	1	1
470	1	215	60	1 100	6 531	16,8%	5,2	89,96	4	4	4	4
Total	3	285	90	1 478	9 723	15,2%	5,2	91,51	79	-	-	-

9.5.1.3 Söderköpings landsbygdstrafik

Den inomkommunala landsbygdstrafiken omfattar två linjer som utgår från Söderköping i varsitt väderstreck, 452 österut mot kusten samt 471 västerut mot Västra Husby.

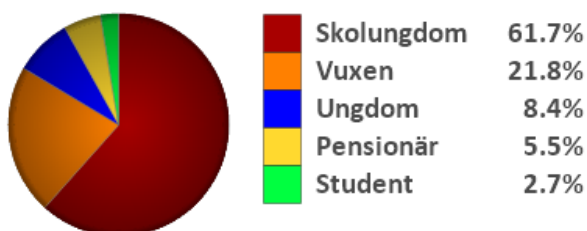
452	Söderköping-Mogata-S:t Anna-Lagnö
471	Söderköping-Västra Husby-Östra Ryd

Utbudet har minskat något efter 2022, men detta är främst en effekt av att linje 471 tidigare även trafikerade sträckan Västra Husby-Östra Ryd. Den delsträckan har övertagits av linje 470 som återfinns i Norrköpings landsbygdstrafik.

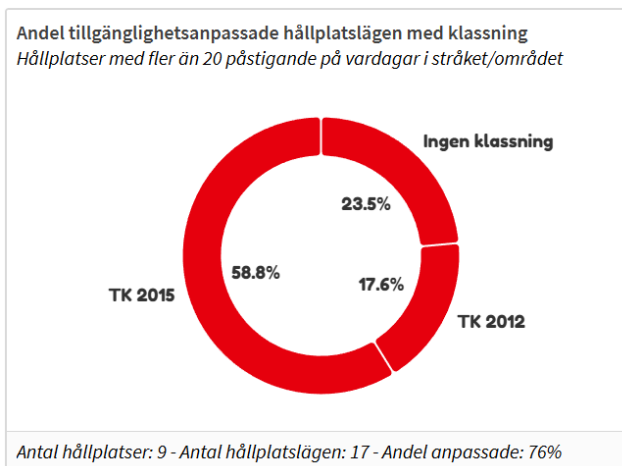
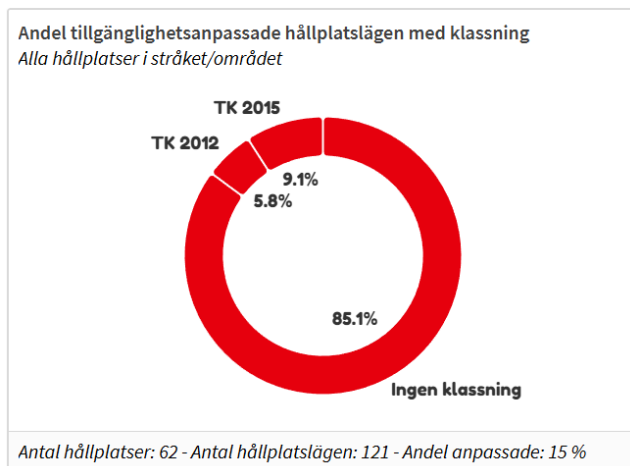
Trafiken har en låg kostnadstäckning under 10% med en nettokostnad på strax under 3 miljoner kronor.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	111	111	93	79	79
Passagerarräkning (tusental)	-	-	18	15	15
Validerade biljetter (tusental)	17	17	15	13	13
Valideringsgrad	-	-	87%	85%	86%
Biljettintäkter (tusental)	367	256	266	263	303
Trafikkostnad (tusental)	3 353	3 388	3 348	2 924	3 259
Kostnadstäckningsgrad	10,9%	7,6%	8,0%	9,0%	9,3%

Skolungdom utgör den största gruppen resenärer på det två linjerna i landsbygdstrafiken.



Andelen anpassade hållplatser är låg, främst eftersom de flesta hållplatserna är lokaliserade i gles landsbygdsmiljö.



Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager- räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr	Samhälls- nytta Tkr	B e f	A r b	G y m
452	0	43	4	102	1 431	7,1%	1,7	343,17	-50	2	2	2
471	1	36	11	201	1 828	11,0%	3,7	150,84	1	2	2	2
Total	1	79	15	303	3 259	9,3%	2,8	201,65	-50	2	2	2

9.5.2 Mellersta landsbygdsområdet

Mellersta landsbygdsområdet omfattar två områden i Linköpings kommun. Trafiken är relativt omfattande så området har delats i två delar, Södra och Östra samt Vikingstad/Malmslätt.

9.5.2.1 Linköpings södra och östra landsbygd

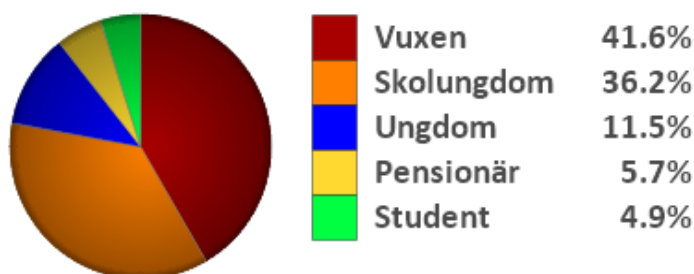
Det södra och östra landsbygdsområdet i Linköpings kommun har en relativt omfattande trafik främst på linje 539 och 566. Linje 566 har tillkommit i landsbygdsområdet efter att tidigare haft ett eget stråk. Data för linje 566 har också lyfts in i de historiska värdena för 2020-2023 för att historisk jämförelse ska vara möjlig. Linje 539 trafikerar även en liten del av sin sträckning inom Åtvidabergs kommun.

513	Linköping-Tallboda-Linghem-Gistad	555	Linköping-Nykil-Haraldsbo
539	Linköping-Askeby-Örtomta-Ringstorp-Björnsäter	566	Linköping-Sturefors-Bestorp-Brokind

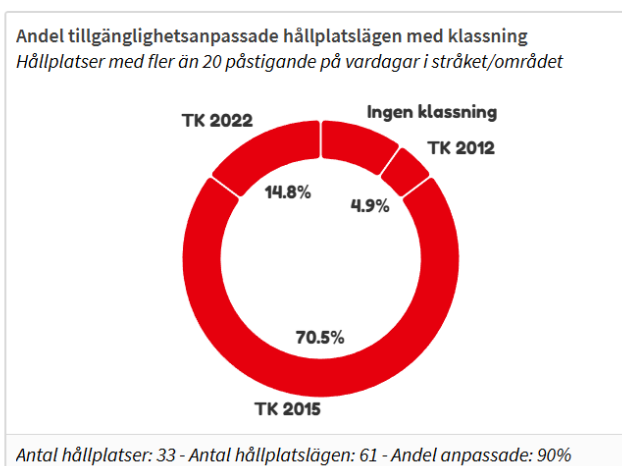
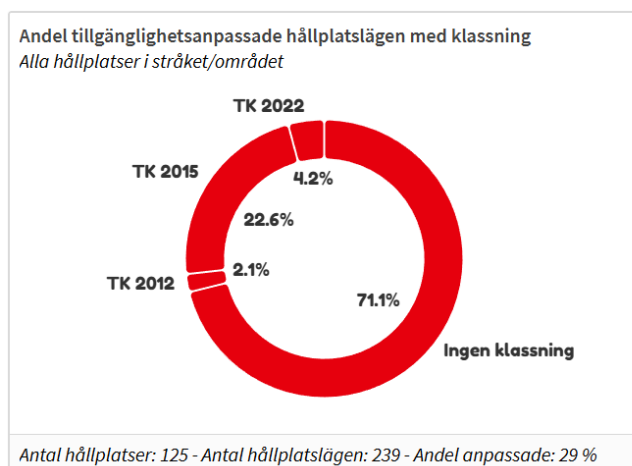
Utbudet har varit relativt oförändrat de senaste åren. Trafikkostnaderna sjönk med drygt fem procent mellan 2023 och 2024 beroende på att delar av trafiken på linje 555 och 566 har övergått i billigare trafikavtal. Till stor del tack vare detta har även kostnadstäckningen förbättrats.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	631	641	644	644	653
Passagerarräkning (tusental)	-	-	147	153	156
Validerade biljetter (tusental)	142	114	136	145	147
Valideringsgrad	-	-	92%	95%	94%
Biljettintäkter (tusental)	3 007	2 640	3 501	3 875	4 072
Trafikkostnad (tusental)	16 044	15 397	17 599	17 316	16 389
Kostnadstäckningsgrad	18,7%	17,1%	19,9%	22,4%	24,8%

De som reser med linjerna i detta område har främst vuxenbiljett, men även många skolelever reser med trafiken.



Linjerna i detta område trafikerar 125 hållplatser fördelat på 239 lägen. Av dessa lägen är knappt 30% tillgänglighetsanpassade. Hållplatser med fler än 20 påstigande var 33 stycken under 2024 och på dessa var 90% av lägen anpassade.



Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager. räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr	Samhälls- nytta Tkr	B e f	A r b	G y m
513	0	111	20	459	2 308	19,9%	3,8	94,33	-67	3	4	4
539	1	205	41	1 123	4 780	23,5%	7,0	89,78	29	3	3	3
555	2	158	39	963	4 702	20,5%	7,2	95,91	37	2	3	3
566	1	179	57	1 527	4 599	33,2%	9,8	54,11	333	3	3	3
Total	4	653	156	4 072	16 389	24,8%	7,0	78,91	332	-	-	-

9.5.2.2 Linköping - Vikingstad och Malmslätt landsbygd

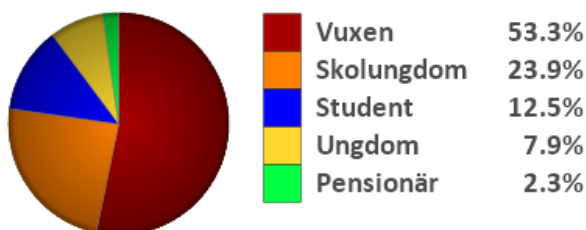
Landsbygdsområdet Vikingstad och Malmslätt i Linköpings kommun omfattar totalt fem linjer.

552	Vikingstad-Ulrika	574	Vikingstad-Sjögestad-Lunnevad
571	Vikingstad-Malmslätt	577	Vikingstad-Mjärdevi-Universitetssjukhuset
573	Vikingstad-Västerlösa-Björkeberg-Malmslätt		

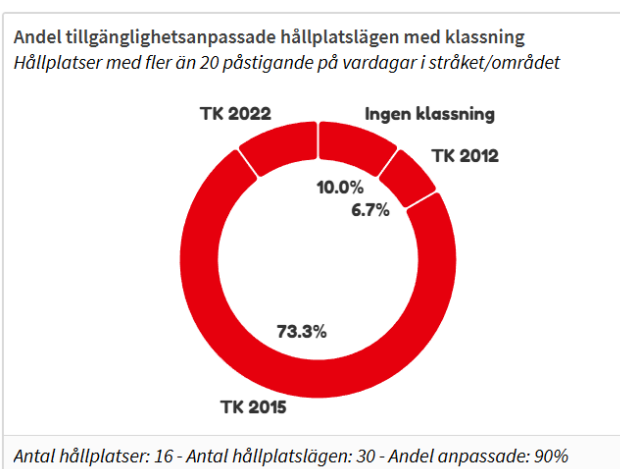
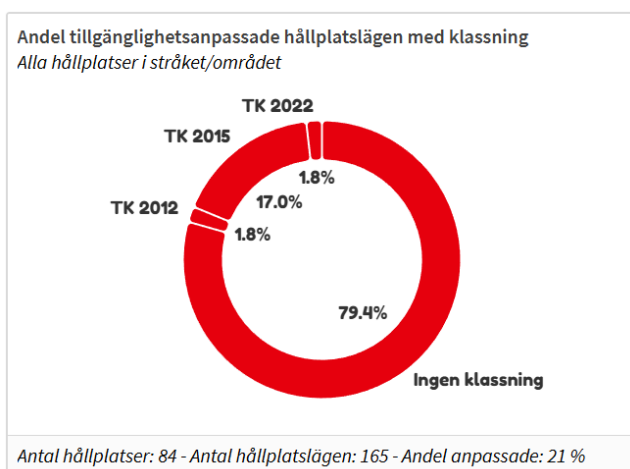
Utbudet har varit i det närmast oförändrat under de senaste fem åren. Resandet har efter pandemin legat konstant under åren 2022-2024. Kostnaden ökade under 2024 jämfört med 2023. Detta främst beroende på att trafiken i Vikingstad tidigare kördes i ett avtal med bussar stationerade i Vikingstad men från och med i juni 2024 utgår bussarna från Linköping vilket medför högre kostnader i form av mer tomkörning. Anledningen till omlokaliseringen av bussarna var att mer trafik skulle utgå från Linköping i samband med att en trafikomläggning planerades. Dock har beslut om utredningen som kom fram till detta skjutits på framtiden.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	276	279	278	275	272
Passagerarräkning (tusental)	-	-	99	102	98
Validerade biljetter (tusental)	77	63	90	93	90
Valideringsgrad	-	-	91%	91%	92%
Biljettintäkter (tusental)	1 416	1 112	1 702	1 847	1 924
Trafikkostnad (tusental)	8 854	9 210	9 660	9 606	11 180
Kostnadstäckningsgrad	16,0%	12,1%	17,6%	19,2%	17,2%

Den största kundgruppen som reser med trafiken är Vuxen följt av Skolungdom.



Hållplatser som trafikeras i stråket är totalt 84 och av dessa var drygt 20% av lägena tillgänglighetsanpassade. Av de hållplatser som hade fler än 20 påstigande per vardag var 90% anpassade.



Linje 552 och linje 573 utmärker sig i stråket med väldigt låg kostnadsgrad. Linje 552 är näst sämsta linje i hela länet avseende kostnadstäckning och linje 573 kommer inte långt därefter. Övriga linjer ligger på en bättre nivå, främst eftersom dessa har fler pendlare och trafikerar större målpunkter.

Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager. räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr	Samhälls- nytta Tkr	B e f	A r b	G y m
552	0	78	6	153	2 455	6,2%	2,8	383,72	-59	2	3	3
571	2	41	24	396	2 209	17,9%	4,7	74,28	-21	1	2	2
573	1	71	9	158	2 153	7,3%	3,6	221,03	-91	3	3	3
574	1	45	22	392	1 845	21,2%	4,2	65,14	-18	2	2	2
577	2	38	37	825	2 520	32,7%	14,6	46,12	234	1	1	1
Total	6	272	98	1 924	11 180	17,2%	5,6	94,01	45	-	-	-

9.5.3 Västra landsbygdsområdet

Västra landsbygdsområdet omfattar landsbygdstrafik i Motala, Mjölby samt Boxholms kommun.

9.5.3.1 Motalas landsbygdstrafik

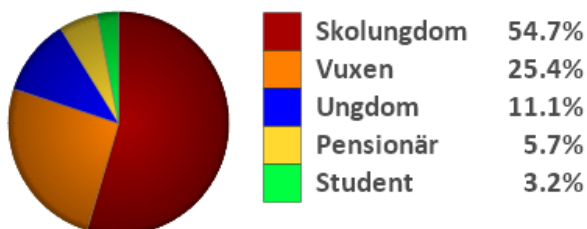
Landsbygdstrafiken i Motala lades till viss del om i juni 2024 genom att linje 629 lades ner.

623	Borensberg-Kvarn-Tjällmo
628	Motala-Nykyrka-Degerön-Godegård
629	Motala-Nykyrka-Medevi-Nydalen

Utbudet minskade under 2024 på grund av nedläggningen av linje 629. Resandet har på grund av detta minskat en aning, men samtidigt har kostnaderna minskat vilket på totalen medfört en högre kostnadstäckning, som dock är på en låg nivå.

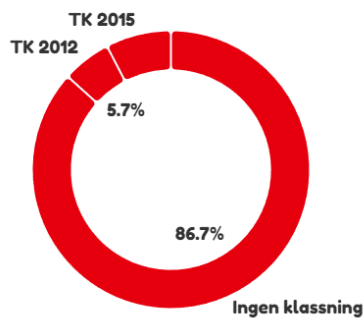
	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	279	279	278	278	261
Passagerarräkning (tusental)	-	-	55	53	46
Validerade biljetter (tusental)	53	40	48	46	41
Valideringsgrad	-	-	88%	87%	88%
Biljettintäkter (tusental)	1 304	924	1 223	1 288	1 229
Trafikkostnad (tusental)	6 808	6 994	7 787	8 618	7 964
Kostnadstäckningsgrad	19,2%	13,2%	15,7%	14,9%	15,4%

Skolungdom dominerar i trafiken med grundskoleelever till Motala respektive Borensberg, men även en del gymnasieelever.



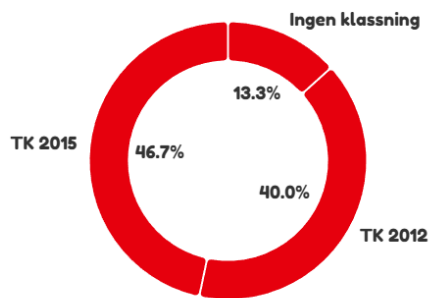
Totalt trafikeras 57 hållplatser av landsbygdslinjerna, varav 13% av lägen är tillgänglighetsanpassade. Av hållplatser med fler än 20 påstigande som var nio till antalet var 87% anpassade.

Andel tillgänglighetsanpassade hållplatslägen med klassning
Alla hållplatser i stråket/området



Antal hållplatser: 57 - Antal hållplatslägen: 105 - Andel anpassade: 13%

Andel tillgänglighetsanpassade hållplatslägen med klassning
Hållplatser med fler än 20 påstigande på vardagar i stråket/området



Antal hållplatser: 9 - Antal hållplatslägen: 15 - Andel anpassade: 87%

Linje 629 lades ner i juni 2024 främst på grund av det låga resandet.

Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager- räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr	Samhälls- nytta Tkr	B e f	A r b	G y m
623	1	110	20	555	3 265	17,0%	3,7	134,08	-26	2	2	2
628	1	134	22	583	3 772	15,5%	4,5	142,43	2	3	3	3
629	0	17	4	91	926	9,9%	5,0	238,59	-9	-	-	-
Total	2	261	46	1 229	7 964	15,4%	4,2	146,07	-32	-	-	-

9.5.3.2 Mjölby/Boxholm landsbygdstrafik

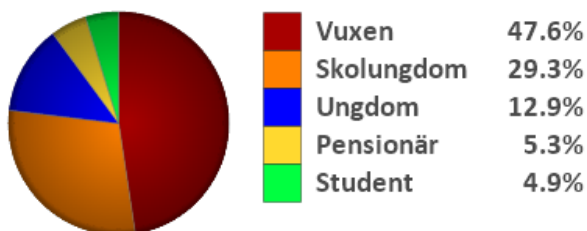
Linje 653 lades ner i juni 2024, så området omfattar numera bara linje 655.

653	Mantorpspångsholm-Sya-Mjölby
655	Mjölby-Strålsnäs-Boxholm

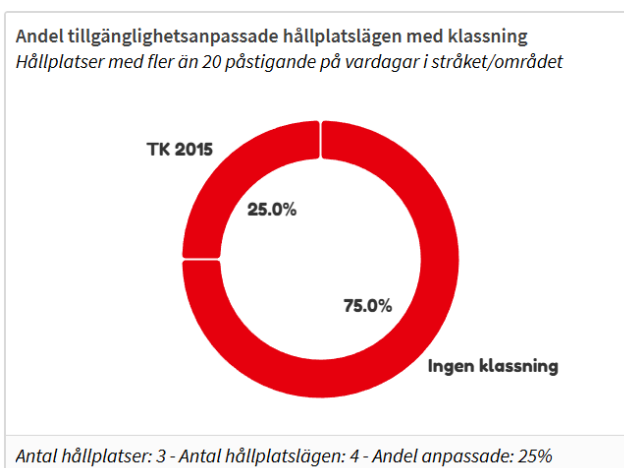
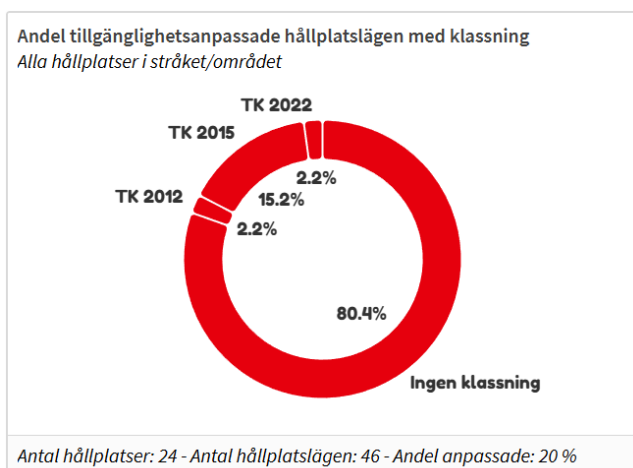
Utbudet var fram till 2024 i princip oförändrat, men efter nedläggningen av linje 653 har det minskat.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	179	178	178	181	147
Passagerarräkning (tusental)	-	-	62	66	49
Validerade biljetter (tusental)	50	43	56	58	44
Valideringsgrad	-	-	89%	88%	90%
Biljettintäkter (tusental)	991	920	1 221	1 345	1 157
Trafikkostnad (tusental)	4 167	4 083	4 609	5 076	4 182
Kostnadstäckningsgrad	23,8%	22,5%	26,5%	26,5%	27,7%

Resandet på de två linjerna dominerades under 2024 av kunder med Vuxenbiljett.



Hållplatserna på linje 655 är totalt 24 stycken varav 20% är tillgänglighetsanpassade. Av de tre hållplatserna som hade fler än 20 påstigande per dag var 25% av lägena anpassade.



Linje 655 har en relativt bra ekonomi för att vara en landsbygdslinje med lågt resande.

Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager. räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr	Samhälls- nytta Tkr	B e f	A r b	G y m
653	0	32	12	194	977	19,8%	6,0	67,62	18	-	-	-
655	1	115	38	963	3 205	30,1%	6,6	59,38	55	4	4	4
Total	1	147	49	1 157	4 182	27,7%	6,5	61,31	73	-	-	-

9.5.4 Södra landsbygdsområdet

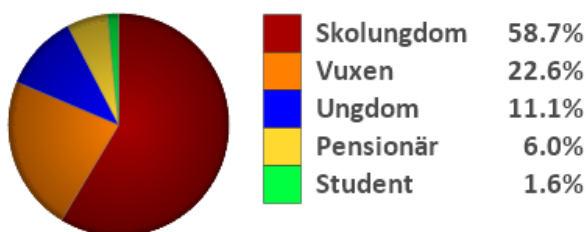
I södra landsbygdsområdet ingår trafik i Valdemarsviks, Åtvidabergs, Kinda, Ydre samt Ödeshögs kommun.

9.5.4.1 Kinda landsbygdstrafik

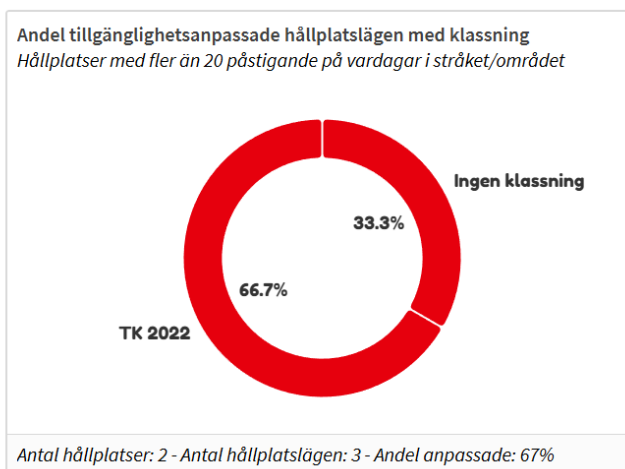
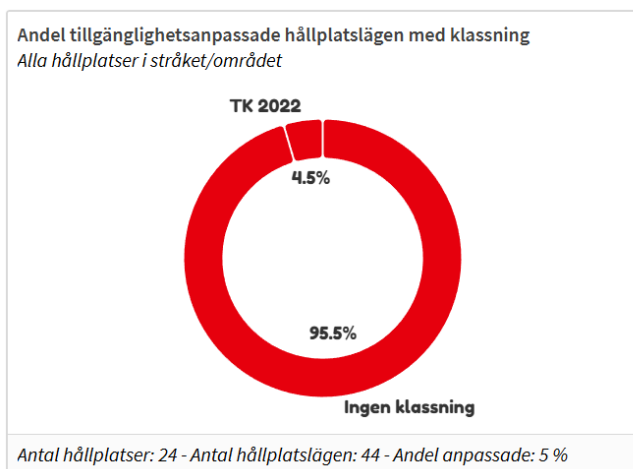
Kindas landsbygdstrafik består av en enda linje, 545 mellan Kisa och Hycklinge via Horn. Sedan 2020 har bara smärre justeringar genomförts i utbudet och ekonomin i form av täckningsgrad har varit relativt konstant under perioden.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	178	178	177	169	159
Passagerarräkning (tusental)	-	-	17	16	18
Validerade biljetter (tusental)	19	15	16	16	15
Valideringsgrad	-	-	94%	96%	82%
Biljettintäkter (tusental)	465	433	482	468	510
Trafikkostnad (tusental)	3 087	3 150	3 414	3 175	3 438
Kostnadstäckningsgrad	15,1%	13,7%	14,1%	14,7%	14,8%

Grundskoleelever som åker från Horn och Hycklinge till Kisa är den stora resandegruppen på linjen.



Antalet hållplatser som linjen trafikerade var under 2024 24 varav 5% av de 44 lägena var anpassade. Två hållplatser som linjen trafikerar hade fler än 20 påstigande och av dessa var två tredjedelar av lägena anpassade.



Linje	Fordon <i>Antal</i>	Kilo- meter <i>1000-tal</i>	Passager- räkning <i>1000-tal</i>	Biljett- intäkt <i>Tkr</i>	Trafik- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>	Samhälls- nytta <i>Tkr</i>	B e f	A r b	G y m
545	2	159	18	510	3 438	14,8%	3,5	162,21	-128	2	2	2

9.5.4.2 Åtvidabergs landsbygdstrafik

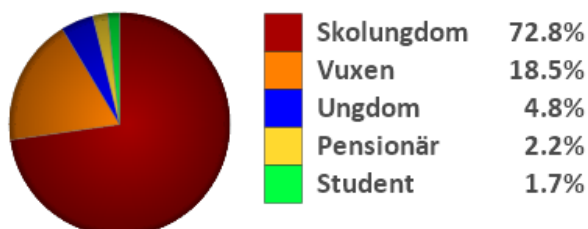
Landsbygdstrafiken i Åtvidaberg består av två linjer.

535	Åtvidaberg-Falerum
538	Björnsäter-Bersbo-Åtvidaberg

Utbudet på det två linjerna har inte förändrats de senaste fem åren. Trafiken blev billigare under 2024 främst tack vare ett nytt trafikavtal med lägre priser.

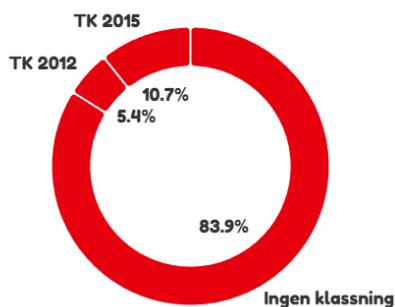
	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	98	99	99	97	96
Passagerarräkning (tusental)	-	-	16	15	16
Validerade biljetter (tusental)	13	12	14	13	13
Valideringsgrad	-	-	88%	90%	81%
Biljettintäkter (tusental)	256	288	356	392	472
Trafikkostnad (tusental)	3 143	3 089	3 425	3 725	3 568
Kostnadstäckningsgrad	8,1%	9,3%	10,4%	10,5%	13,2%

Linjerna har främst skolelever som resande. Över 70% av alla som reser med linjerna har en skolbiljett.



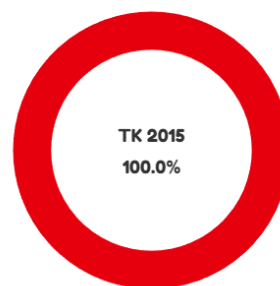
Totalt trafikeras 29 hållplatser och av dessa är 16% av lägen tillgänglighetsanpassade. Av de hållplatser som har fler än 20 påstigande på vardagar var alla lägen anpassade.

Andel tillgänglighetsanpassade hållplatslägen med klassning
Alla hållplatser i stråket/området



Antal hållplatser: 29 - Antal hållplatslägen: 56 - Andel anpassade: 16 %

Andel tillgänglighetsanpassade hållplatslägen med klassning
Hållplatser med fler än 20 påstigande på vardagar i stråket/området



Antal hållplatser: 4 - Antal hållplatslägen: 6 - Andel anpassade: 100%

Linjerna har likartade kostnader, men linje 538 har fler resande och följaktligen högre intäkter och bättre totalekonomi, även om den faktiska nivån är låg.

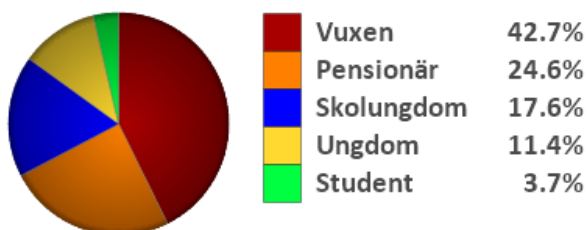
Linje	Fordon <i>Antal</i>	Kilo- meter <i>1000-tal</i>	Passager- räkning <i>1000-tal</i>	Biljett- intäkt <i>Tkr</i>	Trafik- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>	Samhälls- nytta <i>Tkr</i>	B e f	A r b	G y m
535	1	51	7	186	1 769	10,5%	2,2	239,95	-43	1	1	1
538	1	46	10	286	1 799	15,9%	4,5	154,39	-23	1	1	1
Total	2	96	16	472	3 568	13,2%	3,2	188,81	-66	1	1	1

9.5.4.3 Valdemarsviks landsbygdstrafik

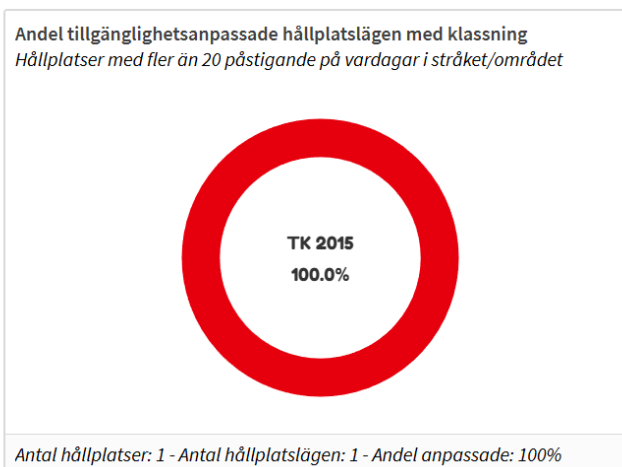
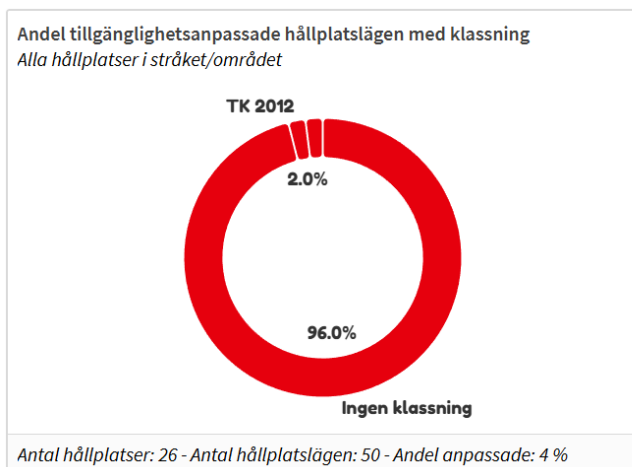
Valdemarsviks landsbygdstrafik består av en linje, 464, mellan centralorten och kusten. Linjens utbud har inte ändrats de senaste åren, dock har ekonomin förbättrats främst tack vare byte av trafikavtal 2022 som sänkte kostnaderna.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	66	66	66	66	66
Passagerarräkning (tusental)	-	-	9	10	9
Validerade biljetter (tusental)	5	5	6	7	7
Valideringsgrad	-	-	70%	75%	76%
Biljettintäkter (tusental)	124	161	213	216	261
Trafikkostnad (tusental)	1 821	1 886	1 884	1 801	1 781
Kostnadstäckningsgrad	6,8%	8,5%	11,3%	12,0%	14,7%

Kunder med Vuxen- och Pensionärsbiljett är de största kundgrupperna.



Linjen trafikerar 26 hållplatser varav två lägen var tillgänglighetsanpassade. En hållplats, Valdemarsviks busstation, har fler än 20 påstigande per dag och den är tillgänglighetsanpassad



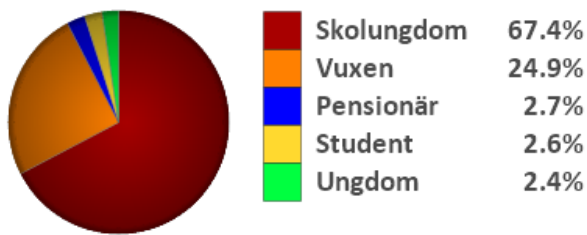
Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager. räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr	Samhälls- nytta Tkr	B e f	A r b	G y m
464	1	66	9	261	1 781	14,7%	2,7	162,80	-69	1	1	1

9.5.4.4 Ydre landsbygdstrafik

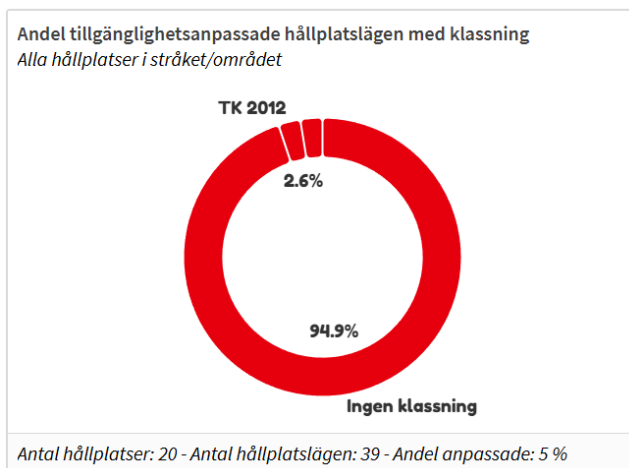
Linje 631 körs mellan Österbymo och Eksjö. Utbudet har inte förändrats de senaste fem åren, dock har redandet ökat något från 2022 och framåt. Region Jönköping finansierar en del av denna linje så därför särredovisas två olika mått på kostnadstäckningsgrad nedan.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	93	93	92	92	92
Passagerarräkning (tusental)	-	-	12	13	14
Validerade biljetter (tusental)	8	6	10	11	12
Valideringsgrad	-	-	82%	88%	88%
Biljettintäkter (tusental)	0	2	125	196	255
Intäkter totalt (tusental)	924	923	1 136	1 264	1 400
Trafikkostnad (tusental)	1 742	1 739	1 972	2 171	2 388
Kostnadstäckningsgrad biljettintäkter	0,0%	0,1%	6,3%	9,0%	10,7%
Kostnadstäckningsgrad totalt	53,0%	53,1%	57,6%	58,2%	58,6%

Med linje 631 reser främst skolelever, grundskoleelever till Österbymo och gymnasieelever till Eksjö.



Andelen hållplatser som är anpassade är låg. Enbart hållplatser i Östergötland redovisas.



Region Jönköping bidrar med finansiering av linje 631 för delen som körs i Jönköpings län. För 2024 var bidraget drygt 1,1 mkr.

Linje	For- don Ant	Kilo- meter 1000tal	Passager. räkning 1000tal	Biljett- intäkt Tkr	Intäkt tillköp	Trafik- kostnad Tkr	Kostn. täckn	Påstig tur Antal	Nettok påstig Kr	Samhälls- nytta Tkr	B e f	A r b	S t u
631	1	92	14	255	1 145	2 388	10,7%	5,6	152,34	-14	1	1	1

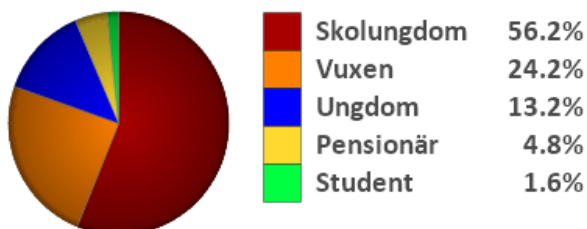
9.5.4.5 Ödeshögs landsbygdstrafik

Landsbygdstrafiken i Ödeshögs kommun består av linje 670 mellan Ödeshög och Tranås. Beslut fattades 2022 om att lägga ner linjen i juni 2024, men efter ett tillköp av Ödeshögs kommun i samarbete med Tranås kommun blev linjen kvar. Östgötatrafiken hanterar linjen som alla andra linjer i kollektivtrafiksystemet, men Ödeshögs kommun betalar alla kostnader och tillgodoräknas intäkterna för trafiken. Utöver linje 670 finns en anropsstyrd linje som körs med taxi mellan Trehörna och Hålan västra (utmed vägen mellan Ödeshög och Tranås). Denna anropsstyrda linje ansluter till och från linje 670 på en morgontur och en eftermiddagstur.

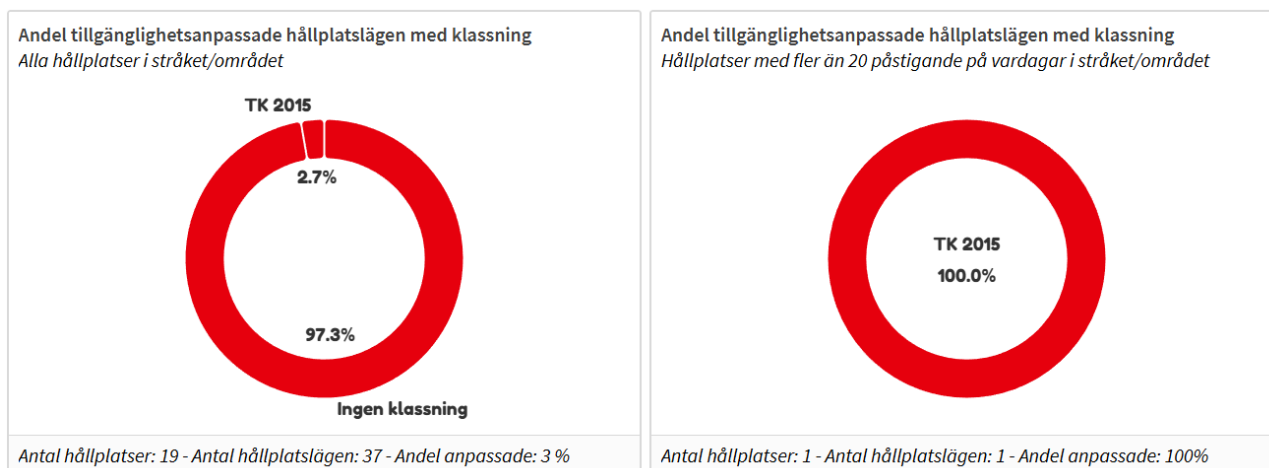
Utbudet minskade något under 2024. Ödeshög har beställt fem turer i vardera riktningen på linje 670 jämfört med tre turer innan tillköpet. Dock körs inte linjen på skollov så därför blir det totala utbudet för året lägre.

	2020	2021	2022	2023	2024
Utbud km (tusental)	69	67	66	67	63
Passagerarräkning (tusental)	-	-	4	4	6
Validerade biljetter (tusental)	4	3	3	3	5
Valideringsgrad	-	-	89%	87%	89%
Biljettintäkter (tusental)	73	52	79	83	138
Intäkter totalt (tusental)	321	325	380	406	1 084
Trafikkostnad (tusental)	1 347	1 360	1 529	1 665	1 621
Kostnadstäckningsgrad biljettintäkter	5,4%	3,9%	5,2%	5,0%	8,5%
Kostnadstäckningsgrad	23,8%	23,9%	24,9%	24,4%	66,9%

Resande på linje 670 är främst skolelever. Tillköpet är uttalat till för att locka fler gymnasieelever i Ödeshög att välja gymnasieskolan i Tranås.



Det finns bara en anpassad hållplats på linje 670 i Östergötland och det är Ödeshögs Torg. Hållplatser i Jönköpings län redovisas inte i trafikbokslutet.



Ekonomi och produktion för linje 670 samt för den anropsstyrda linje 671 (aug-dec). Observera att antal påstigande anges i Antal och inte 1000-tal som i övriga tabeller i bokslutet. Antalet resandet på linje 671 var endast 247 personer så det hade inte kommit med i tabellen vid redovisning med tusental.

Linje	For- don Ant	Kilo- meter 1000tal	Passager. räkning Antal	Biljett- intäkt Tkr	Intäkt tillköp	Trafik- kostnad Tkr	Kostn. täckn	Påstig tur Antal	Nettok påstig Kr	Samhälls- nytta Tkr	B e f	A r b	S t u
670	1	63	5 215	138	946	1 578	8,7%	3,1	276,09	-24	3	2	2
671	0		247	0	0	43	-	-	148,17	-	-	-	-
Total	1	63	6	138	946	1 621	8,5%	3,3	269,35	-24			

Vid uppdelning mellan vår och höst för linje 670 blir fördelningen enligt tabellen nedan. För höstens trafik kostnader har Ödeshögs kommun fakturerats hela beloppet. Biljettintäkterna kommer tillgodoräknas kommunen under våren 2025.

	jan-juni	aug-dec
Påstigande passagerarräkning antal	1 942	3 273
Biljettintäkter kr	46 541	91 221
Trafikkostnader kr	795 183	782 380
Kostn.täckn	5,9%	11,7%

9.6 Närtrafik

Ett komplement till främst landsbygdstrafiken är den anropsstyrda närtrafiken. Närtrafik kan man resa med när målpunkten ligger längre bort än två kilometer från närmsta hållplats. Närtrafiken är inte utformad för pendling under morgon och eftermiddag eftersom det är taxifordon som används och dessa behövs i skol- respektive färdtjänsttrafiken under dessa tider.

Resandet ökade under 2022 och 2023 men minskade under 2024. Ökningen 2022 och 2023 var dels en effekt av återhämtning efter pandemin dels en effekt av utökad Närtrafik på grund av nedlagd linjetrafik under 2022.

	2020	2021	2022	2023	2024
Resande (bokade resor)	11 229	11 134	16 888	19 359	17 955
Kostnadstäckningsgrad	6,4%	8,6%	8,3%	8,4%	7,6%

Närtrafiken fördelad per kommun under 2024 redovisas i tabellen nedan. Nettokostnaden (kostnad minskad med biljettintäkt) per resa låg under 2024 på 493 kr, en ökning jämfört med 2023. Dyrast per resa var Närtrafiken i Boxholm, Ydre och Söderköping och billigast i Ödeshög och Mjölby.

Kommun	Bokade resor <i>Antal</i>	Biljettintäkter <i>kr</i>	Trafikkostnad <i>kr</i>	Kostn.täckn	Nettokost/resande <i>kr</i>
Boxholm	902	36 666	667 093	5,5%	699
Finspång	157	6 382	98 109	6,5%	584
Kinda	413	16 788	253 820	6,6%	574
Linköping	1 115	45 324	556 654	8,1%	459
Mjölby	903	36 707	376 070	9,8%	376
Motala	1 205	48 983	646 354	7,6%	496
Norrköping	4 919	199 956	2 188 420	9,1%	404
Söderköping	2 585	105 079	1 782 071	5,9%	649
Vadstena	1 707	69 389	807 707	8,6%	433
Valdemarsvik	1 618	65 771	917 404	7,2%	526
Ydre	455	18 496	311 173	5,9%	643
Åtvidaberg	1 419	57 682	735 381	7,8%	478
Ödeshög	557	22 642	234 233	9,7%	380
Totalt	17 955	729 864	9 574 488	7,6%	493

9.7 Skärgårdstrafik

Skärgårdstrafiken trafikeras med båt i tre områden utmed den östgötska kusten. Trafiken är anropsstyrd men med fasta avgångstider enligt tidtabell. Skärgårdstrafiken är till skillnad mot Närtrafiken möjlig att pendla med. Kostnadstäckningen är på en mycket låg nivå.

	2020	2021	2022	2023	2024
Resande (bokade resor)	16 983	19 379	20 920	21 577	22 047
Kostnadstäckningsgrad	3,8%	3,7%	3,6%	3,6%	3,9%

Nettokostnaden för en resa i skärgårdstrafiken landade under 2024 på 750 kronor, en liten minskning jämfört med 2023. Dyrast var resorna i Söderköpings skärgård där en resa landade på hela 1 733 kronor. Anledningen till att kostnaden per resa är så pass hög i Söderköpings skärgård beror på att det är få som reser, men det behövs fortfarande en båt för att upprätthålla trafiken.

Område	Bokade resor <i>Antal</i>	Biljettintäkter <i>kr</i>	Trafikkostnad <i>kr</i>	Kostn.täckn	Nettokost/resande <i>Kr</i>
Arkösund	11 695	358 566	8 359 094	4,3%	684
S:t Anna	2 347	70 537	4 137 664	1,7%	1 733
Gryt	8 005	243 560	4 706 362	5,2%	558
Totalt	22 047	672 664	17 203 119	3,9%	750

10 Samlad linjestatistik

10.1 Linjedetaljer

Linje	Fordon <i>Antal</i>	Turer <i>Antal</i>	Kilo- meter <i>Antal</i>	Påstigande Passagerar- räkning	Biljett- intäkter <i>Kronor</i>	Intäkt tillköp <i>Kronor</i>	Intäkter totalt <i>Kronor</i>	Trafik- kostnad <i>Kronor</i>	Netto- kostnad <i>Kronor</i>	Kostnads- täckning <i>Andel</i>	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kronor</i>	Samhälls- nytta <i>Kronor</i>
Östgötapendeln	14	39 627	3 549 757	4 027 474	165 516 810	0	165 516 810	269 982 815	104 466 005	61,3%	101,6	25,94	52 130 585
1 Linköping	9	52 060	590 151	1 699 557	19 315 322	0	19 315 322	31 064 358	11 749 036	62,2%	32,6	6,91	3 757 347
2 Linköping	5	42 750	314 069	754 804	8 530 466	0	8 530 466	15 926 417	7 395 951	53,6%	17,7	9,80	1 533 862
3 Linköping	6	50 983	362 136	1 446 057	16 674 052	0	16 674 052	18 816 527	2 142 475	88,6%	28,4	1,48	3 330 147
4 Linköping	5	43 740	386 173	1 314 434	15 059 838	0	15 059 838	18 252 965	3 193 127	82,5%	30,1	2,43	3 500 960
5 Linköping	9	51 070	842 344	2 068 351	23 228 293	0	23 228 293	37 202 184	13 973 891	62,4%	40,5	6,76	5 633 835
6 Linköping	6	43 153	464 617	707 912	8 540 903	0	8 540 903	20 384 912	11 844 009	41,9%	16,4	16,73	1 567 449
10 Linköping	10	30 410	703 300	830 814	9 905 560	0	9 905 560	29 611 211	19 705 651	33,5%	27,3	23,72	2 268 299
11 Linköping	3	35 156	172 738	494 572	5 738 191	0	5 738 191	9 879 464	4 141 273	58,1%	14,1	8,37	769 939
12 Linköping	4	22 421	190 057	559 206	6 263 013	0	6 263 013	10 714 673	4 451 660	58,5%	24,9	7,96	1 257 746
13 Linköping	6	36 066	436 920	890 326	10 131 497	0	10 131 497	21 064 374	10 932 877	48,1%	24,7	12,28	1 695 451
14 Linköping	4	29 971	413 644	855 101	10 011 913	0	10 011 913	18 317 536	8 305 623	54,7%	28,5	9,71	1 613 896
15 Linköping	3	26 490	233 158	416 310	4 938 519	0	4 938 519	10 726 223	5 787 704	46,0%	15,7	13,90	843 595
16 Linköping	5	29 563	464 346	731 465	8 486 378	0	8 486 378	20 305 422	11 819 044	41,8%	24,7	16,16	1 285 081
17 Linköping	3	29 536	347 214	581 542	6 760 553	0	6 760 553	13 741 463	6 980 910	49,2%	19,7	12,00	821 724
18 Linköping	3	29 437	172 480	356 768	4 196 413	0	4 196 413	9 598 746	5 402 333	43,7%	12,1	15,14	371 711
20 Linköping	2	4 492	29 540	69 503	776 497	0	776 497	3 077 067	2 300 570	25,2%	15,5	33,10	181 292
21 Linköping	2	4 298	25 236	48 594	500 567	0	500 567	2 981 626	2 481 059	16,8%	11,3	51,06	69 711
22 Linköping	1	2 259	32 434	63 294	774 781	0	774 781	2 063 908	1 289 127	37,5%	28,0	20,37	196 193
26 Linköping	1	6 766	132 395	194 952	2 227 798	0	2 227 798	5 004 550	2 776 752	44,5%	28,8	14,24	478 824
2 Norrköping	11	61 930	693 781	3 600 535	38 565 928	298 057	38 863 985	45 722 500	7 156 572	84,3%	58,1	1,99	11 753 739
3 Norrköping	8	59 924	613 041	2 422 617	25 995 361	3 900 362	29 895 723	42 919 927	16 924 566	60,6%	40,4	6,99	6 901 078
10 Norrköping	7	38 555	520 803	1 086 643	11 761 221	0	11 761 221	27 474 045	15 712 824	42,8%	28,2	14,46	3 819 431
11 Norrköping	6	37 410	557 236	1 030 818	11 101 190	0	11 101 190	28 787 090	17 685 900	38,6%	27,6	17,16	1 856 345
12 Norrköping	9	32 495	580 537	1 006 487	10 786 350	0	10 786 350	30 813 066	20 026 716	35,0%	31,0	19,90	3 300 023
13 Norrköping	6	32 331	405 129	779 441	8 359 983	0	8 359 983	22 705 642	14 345 659	36,8%	24,1	18,41	2 202 003
20 Norrköping	0	3 236	14 644	55 692	570 852	0	570 852	1 506 477	935 625	37,9%	17,2	16,80	156 993

Linje	Fordon Antal	Turer Antal	Kilo- meter Antal	Påstigande Passagerar- räkning	Biljett- intäkter Kronor	Intäkt tillköp Kronor	Intäkter totalt Kronor	Trafik- kostnad Kronor	Netto- kostnad Kronor	Kostnads- täckning Andel	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kronor	Samhälls- nytta Kronor
21 Norrköping	1	16 064	38 243	137 186	1 271 412	0	1 271 412	3 129 466	1 858 054	40,6%	8,5	13,54	222 041
30	4	13 699	552 632	250 699	8 167 787	0	8 167 787	13 424 582	5 256 795	60,8%	18,3	20,97	3 386 009
39	7	12 372	686 308	276 661	9 693 981	0	9 693 981	16 504 043	6 810 062	58,7%	22,4	24,62	3 204 978
40	7	21 656	729 281	379 175	13 124 791	0	13 124 791	20 371 041	7 246 250	64,4%	17,5	19,11	5 619 830
46	4	10 530	581 664	152 248	6 532 467	0	6 532 467	13 310 239	6 777 772	49,1%	14,5	44,52	1 379 037
50	6	7 080	471 107	114 044	4 328 378	0	4 328 378	13 486 127	9 157 749	32,1%	16,1	80,30	993 178
52	3	2 810	164 306	89 390	2 636 645	0	2 636 645	6 190 501	3 553 856	42,6%	31,8	39,76	1 776 787
65	1	502	28 841	10 453	437 047	0	437 047	1 365 086	928 039	32,0%	20,8	88,78	198 460
68	1	1 560	53 525	7 665	321 766	0	321 766	1 368 980	1 047 214	23,5%	4,9	136,62	25 384
70	5	8 816	406 980	219 299	8 419 759	0	8 419 759	12 247 125	3 827 366	68,7%	24,9	17,45	3 080 202
71	1	1 576	79 517	28 607	1 088 290	0	1 088 290	2 310 426	1 222 136	47,1%	18,2	42,72	359 158
72	1	502	27 573	15 966	616 944	0	616 944	1 335 088	718 144	46,2%	31,8	44,98	242 187
74	0	1 004	44 178	37 942	1 389 415	0	1 389 415	1 056 764	-332 651	131,5%	37,8	-8,77	514 945
75	2	1 876	99 256	51 085	1 913 335	0	1 913 335	3 454 782	1 541 447	55,4%	27,2	30,17	787 013
129	0	0	0	230	0	0	0	30 041	30 041	0,0%	-	130,61	0
141	0	283	1 847	6 548	62 984	0	62 984	102 090	39 106	61,7%	23,1	5,97	26 073
181	1	9 578	110 161	66 709	963 624	0	963 624	3 585 371	2 621 747	26,9%	7,0	39,30	-208 945
182	0	3 933	43 598	36 527	487 173	0	487 173	1 164 870	677 697	41,8%	9,3	18,55	-55 611
190	0	0	0	2 468	25 502	404 715	430 217	809 430	783 928	3,2%	-	317,64	0
191	0	0	0	3 489	36 112	995 689	1 031 801	1 993 196	1 957 084	1,8%	-	560,93	0
232	0	501	4 977	11 176	131 344	0	131 344	153 535	22 191	85,5%	22,3	1,99	40 118
240	0	744	1 480	9 587	89 265	0	89 265	367 301	278 036	24,3%	12,9	29,00	15 790
241	0	186	1 268	1 937	19 461	0	19 461	47 265	27 804	41,2%	10,4	14,35	2 647
243	0	1 673	3 532	29 452	280 685	0	280 685	350 146	69 461	80,2%	17,6	2,36	58 623
249	2	372	3 480	13 283	127 159	0	127 159	1 243 635	1 116 476	10,2%	35,7	84,05	48 202
250	0	621	1 507	744	8 435	0	8 435	48 976	40 541	17,2%	1,2	54,49	-3 055
287	1	2 822	43 967	3 757	61 130	0	61 130	1 499 519	1 438 389	4,1%	1,3	382,86	-123 300
290	0	1 254	8 146	1 880	26 936	0	26 936	823 002	796 066	3,3%	1,5	423,44	0
301	3	18 833	162 555	381 514	3 715 050	0	3 715 050	7 520 281	3 805 231	49,4%	20,3	9,97	192 905
302	2	11 915	92 193	144 449	1 474 298	0	1 474 298	4 409 277	2 934 979	33,4%	12,1	20,32	17 265
303	2	21 303	196 768	335 665	3 264 417	0	3 264 417	7 690 910	4 426 493	42,4%	15,8	13,19	367 117
304	2	5 635	64 864	72 737	714 808	0	714 808	3 403 650	2 688 842	21,0%	12,9	36,97	14 498

Linje	Fordon Antal	Turer Antal	Kilo- meter Antal	Påstigande Passagerar- räkning	Biljett- intäkter Kronor	Intäkt tillköp Kronor	Intäkter totalt Kronor	Trafik- kostnad Kronor	Netto- kostnad Kronor	Kostnads- täckning Andel	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kronor	Samhälls- nytta Kronor
305	2	24 016	213 293	440 902	4 317 536	0	4 317 536	8 736 360	4 418 824	49,4%	18,4	10,02	359 819
308	0	1 182	11 220	8 908	79 637	0	79 637	355 231	275 594	22,4%	7,5	30,94	4 457
309	0	1 406	15 314	19 638	176 383	0	176 383	496 957	320 574	35,5%	14,0	16,32	19 861
310	0	1 808	17 554	23 581	210 844	0	210 844	598 743	387 899	35,2%	13,0	16,45	22 890
312	0	0	0	602	5 966	0	5 966	1 221 378	1 215 412	0,5%	-	2 018,96	0
354	0	1 710	6 836	4 259	41 192	0	41 192	208 793	167 601	19,7%	2,5	39,35	0
355	1	11 446	37 093	67 961	562 882	0	562 882	2 134 471	1 571 589	26,4%	5,9	23,12	-4 320
357	0	0	0	2 998	35 718	0	35 718	1 096 431	1 060 713	3,3%	-	353,81	0
410	4	15 199	505 952	264 822	8 825 285	0	8 825 285	14 462 994	5 637 709	61,0%	17,4	21,29	2 161 238
412	3	7 349	105 854	77 219	2 051 317	0	2 051 317	4 845 952	2 794 635	42,3%	10,5	36,19	497 128
414	1	736	12 030	10 900	309 256	0	309 256	988 039	678 783	31,3%	14,8	62,27	23 598
415	1	5 386	140 297	33 767	928 474	0	928 474	3 305 028	2 376 554	28,1%	6,3	70,38	26 889
416	2	6 638	156 250	32 546	862 765	0	862 765	4 281 325	3 418 560	20,2%	4,9	105,04	1 390
417	1	3 723	78 154	13 371	343 226	0	343 226	2 388 769	2 045 543	14,4%	3,6	152,98	-44 692
420	7	29 400	881 532	375 063	11 819 915	0	11 819 915	22 988 193	11 168 278	51,4%	12,8	29,78	2 151 217
421	1	3 012	42 551	3 839	70 534	0	70 534	1 439 746	1 369 212	4,9%	1,3	356,66	-14 197
429	1	2 735	26 985	25 883	307 375	0	307 375	1 751 546	1 444 171	17,5%	9,5	55,80	88 690
440	5	17 231	551 763	145 697	5 039 607	0	5 039 607	14 281 070	9 241 463	35,3%	8,5	63,43	515 192
444	1	2 510	41 346	10 118	258 539	0	258 539	1 738 804	1 480 265	14,9%	4,0	146,30	-1 722
450	3	22 251	421 648	271 502	7 339 299	0	7 339 299	12 584 119	5 244 820	58,3%	12,2	19,32	2 458 406
452	0	2 259	42 521	3 873	101 766	0	101 766	1 430 879	1 329 113	7,1%	1,7	343,17	-50 439
460	4	11 027	633 158	179 704	7 001 299	0	7 001 299	14 269 340	7 268 041	49,1%	16,3	40,44	809 358
464	1	3 472	65 599	9 334	261 300	0	261 300	1 780 890	1 519 590	14,7%	2,7	162,80	-69 264
470	1	11 688	215 165	60 380	1 099 848	0	1 099 848	6 531 470	5 431 622	16,8%	5,2	89,96	4 272
471	1	2 924	36 031	10 788	200 958	0	200 958	1 828 213	1 627 255	11,0%	3,7	150,84	936
480	4	21 775	484 745	260 641	6 500 756	0	6 500 756	13 831 197	7 330 441	47,0%	12,0	28,12	1 283 692
482	2	3 012	86 450	21 862	571 950	62 462	634 412	3 066 842	2 494 892	18,6%	7,3	114,12	58 822
484	1	13 399	75 128	33 432	302 405	0	302 405	2 971 845	2 669 440	10,2%	2,5	79,85	-40 082
486	1	3 263	35 411	15 676	162 147	0	162 147	2 194 820	2 032 673	7,4%	4,8	129,67	37 790
513	0	5 208	111 280	19 602	458 621	0	458 621	2 307 628	1 849 007	19,9%	3,8	94,33	-66 666
520	3	9 944	467 812	173 406	5 698 829	0	5 698 829	10 948 102	5 249 273	52,1%	17,4	30,27	1 336 090
521	6	17 807	330 561	319 886	7 641 245	0	7 641 245	13 161 340	5 520 095	58,1%	18,0	17,26	2 167 236

Linje	Fordon Antal	Turer Antal	Kilo- meter Antal	Påstigande Passagerar- räkning	Biljett- intäkter Kronor	Intäkt tillköp Kronor	Intäkter totalt Kronor	Trafik- kostnad Kronor	Netto- kostnad Kronor	Kostnads- täckning Andel	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kronor	Samhälls- nytta Kronor
522	3	16 650	294 064	251 901	5 974 312	0	5 974 312	10 319 766	4 345 454	57,9%	15,1	17,25	1 669 909
523	0	1 954	29 194	13 513	332 731	0	332 731	678 376	345 645	49,0%	6,9	25,58	75 116
526	2	1 506	36 271	31 576	697 638	0	697 638	2 174 199	1 476 561	32,1%	21,0	46,76	249 401
530	3	9 934	397 972	128 820	4 035 456	0	4 035 456	10 201 056	6 165 600	39,6%	13,0	47,86	852 970
535	1	3 012	50 645	6 596	186 297	0	186 297	1 769 015	1 582 718	10,5%	2,2	239,95	-42 835
538	1	2 192	45 810	9 799	285 939	0	285 939	1 798 796	1 512 857	15,9%	4,5	154,39	-23 438
539	1	5 814	204 511	40 729	1 122 955	0	1 122 955	4 779 803	3 656 848	23,5%	7,0	89,78	28 730
540	1	7 510	432 512	135 508	4 119 055	0	4 119 055	8 366 939	4 247 884	49,2%	18,0	31,35	572 911
543	0	2 172	25 980	16 312	262 875	0	262 875	719 291	456 416	36,5%	7,5	27,98	35 966
545	2	5 229	159 416	18 055	509 536	0	509 536	3 438 286	2 928 750	14,8%	3,5	162,21	-127 767
546	2	1 905	103 702	46 632	1 506 156	0	1 506 156	3 973 400	2 467 244	37,9%	24,5	52,91	411 469
552	0	2 127	77 857	5 998	153 084	0	153 084	2 454 633	2 301 549	6,2%	2,8	383,72	-58 719
555	2	5 449	158 040	38 987	962 725	0	962 725	4 702 109	3 739 384	20,5%	7,2	95,91	36 755
566	1	5 793	179 262	56 766	1 527 307	0	1 527 307	4 599 111	3 071 804	33,2%	9,8	54,11	333 464
571	2	5 206	40 721	24 399	396 446	0	396 446	2 208 794	1 812 348	17,9%	4,7	74,28	-20 716
572	1	7 256	94 338	51 605	589 318	0	589 318	3 366 175	2 776 857	17,5%	7,1	53,81	213 513
573	1	2 510	70 801	9 027	157 612	0	157 612	2 152 868	1 995 256	7,3%	3,6	221,03	-91 467
574	1	5 289	44 519	22 305	391 512	0	391 512	1 844 533	1 453 021	21,2%	4,2	65,14	-17 594
577	2	2 510	38 280	36 740	825 097	0	825 097	2 519 610	1 694 513	32,7%	14,6	46,12	233 780
612	3	13 823	239 893	90 596	2 458 061	0	2 458 061	7 789 218	5 331 157	31,6%	6,6	58,85	295 371
613	1	4 800	110 823	29 081	747 030	0	747 030	3 187 606	2 440 576	23,4%	6,1	83,92	-26 919
614	0	2 044	65 361	7 466	171 755	0	171 755	1 325 055	1 153 300	13,0%	3,7	154,47	-15 154
615	1	3 751	68 094	18 145	446 502	0	446 502	2 441 757	1 995 255	18,3%	4,8	109,96	-5 795
616	0	2 992	98 592	31 106	866 113	0	866 113	2 195 373	1 329 260	39,5%	10,4	42,73	220 737
617	2	2 352	82 498	34 810	963 169	0	963 169	3 171 753	2 208 584	30,4%	14,8	63,45	278 520
620	2	4 906	212 158	77 623	2 044 346	0	2 044 346	5 792 640	3 748 294	35,3%	15,8	48,29	471 419
623	1	5 393	110 042	20 216	554 521	0	554 521	3 264 990	2 710 469	17,0%	3,7	134,08	-26 256
628	1	4 932	133 792	22 392	583 212	0	583 212	3 772 476	3 189 264	15,5%	4,5	142,43	2 481
629	0	703	17 481	3 500	91 306	0	91 306	926 368	835 062	9,9%	5,0	238,59	-8 629
630	2	8 657	291 212	79 487	1 916 302	1 481 907	3 398 209	6 880 805	4 964 503	27,8%	9,2	62,46	205 837
631	1	2 510	91 951	14 003	255 120	1 145 153	1 400 273	2 388 270	2 133 150	10,7%	5,6	152,34	-13 837
653	0	1 938	31 905	11 588	193 565	0	193 565	977 104	783 539	19,8%	6,0	67,62	17 902

Linje	Fordon <i>Antal</i>	Turer <i>Antal</i>	Kilo- meter <i>Antal</i>	Påstigande Passagerar- räkning	Biljett- intäkter <i>Kronor</i>	Intäkt tillköp <i>Kronor</i>	Intäkter totalt <i>Kronor</i>	Trafik- kostnad <i>Kronor</i>	Netto- kostnad <i>Kronor</i>	Kostnads- täckning <i>Andel</i>	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kronor</i>	Samhälls- nytta <i>Kronor</i>
655	1	5 710	115 309	37 756	963 490	0	963 490	3 205 255	2 241 765	30,1%	6,6	59,38	55 074
661	2	14 837	248 379	127 333	3 356 153	0	3 356 153	7 321 239	3 965 086	45,8%	8,6	31,14	421 024
663	0	213	7 845	2 649	90 153	0	90 153	394 106	303 953	22,9%	12,4	114,74	23 091
664	0	436	17 390	8 586	274 627	0	274 627	790 601	515 974	34,7%	19,7	60,09	68 820
665	0	4 419	151 311	46 529	1 483 937	0	1 483 937	3 237 412	1 753 475	45,8%	10,5	37,69	336 011
670	1	1 663	63 004	5 215	137 762	945 755	1 083 517	1 577 563	1 439 801	8,7%	3,1	276,09	-23 707
671	0	0		247	0	0	0	42 969	42 969	0,0%	-	148,17	0
677	0	228	18 610	3 260	108 425	0	108 425	434 175	325 750	25,0%	14,3	99,92	67 750
680	3	6 668	244 952	58 499	2 038 660	0	2 038 660	6 046 998	4 008 338	33,7%	8,8	68,52	189 932
681	0	570	19 904	2 770	104 690	0	104 690	343 019	238 329	30,5%	4,9	86,04	17 210

10.2 Kostnadstäckning 2020-2024

Tabellen visar kostnadstäckningen per linje för de senaste fem åren. Linjenummer kan ha återanvänts under perioden, så det är inte säkert att samma linjenummer har samma sträckning alla år. Exempelvis vid omläggningarna av stadstrafiken i Linköping och Norrköping 2020 återanvändes linjenummer före och efter omläggningen.

Linje	2020	2021	2022	2023	2024
ÖstPe	38%	39%	55%	63%	61%
1 Li	44%	35%	55%	54%	62%
2 Li	42%	35%	55%	55%	54%
3 Li	52%	52%	87%	84%	89%
4 Li	45%	40%	63%	67%	83%
5 Li	44%	35%	53%	53%	62%
6 Li	26%	24%	39%	38%	42%
10 Li	25%	19%	31%	30%	34%
11 Li	37%	33%	49%	50%	58%
12 Li	39%	33%	51%	52%	59%
13 Li	31%	29%	46%	44%	48%
14 Li	28%	27%	45%	46%	55%
15 Li	33%	22%	36%	38%	46%
16 Li	26%	24%	39%	40%	42%
17 Li	32%	27%	44%	43%	49%
18 Li	27%	21%	33%	36%	44%
20 Li	28%	21%	47%	57%	25%
21 Li	15%	15%	24%	31%	17%
22 Li	21%	13%	20%	23%	38%
23 Li	32%	7%	8%	6%	-
26 Li	31%	26%	45%	48%	45%
2 No	56%	55%	60%	58%	84%
3 No	55%	37%	61%	62%	61%

Linje	2020	2021	2022	2023	2024
10 No	30%	30%	36%	39%	43%
11 No	21%	22%	30%	32%	39%
12 No	36%	32%	38%	40%	35%
13 No	34%	32%	41%	42%	37%
20 No	37%	38%	48%	54%	38%
21 No	25%	20%	26%	29%	41%
30	46%	38%	46%	54%	61%
38	34%	20%	22%	-	-
39	44%	33%	42%	55%	59%
40	45%	55%	55%	57%	64%
41	28%	24%	41%	-	-
42	25%	23%	30%	-	-
45	42%	31%	44%	-	-
46	34%	32%	40%	46%	49%
50	-	-	25%	31%	32%
52	33%	24%	29%	36%	43%
58	33%	21%	31%	-	-
59	30%	22%	28%	-	-
65	23%	20%	30%	35%	32%
68	-	-	-	-	24%
70	51%	35%	48%	65%	69%
71	35%	23%	31%	42%	47%
72	36%	28%	31%	43%	46%

Linje	2020	2021	2022	2023	2024
74	90%	41%	68%	138%	131%
75	41%	22%	35%	53%	55%
141	36%	28%	30%	46%	62%
181	-	-	19%	21%	27%
182	-	-	32%	36%	42%
187	26%	25%	29%	-	-
188	5%	2%	5%	-	-
232	14%	54%	105%	126%	86%
240	11%	31%	33%	35%	24%
241	25%	19%	25%	58%	41%
243	36%	54%	68%	77%	80%
249	10%	8%	8%	8%	10%
250	3%	5%	11%	10%	17%
287	7%	6%	13%	8%	4%
290	6%	4%	4%	4%	3%
301	38%	34%	44%	46%	49%
302	16%	15%	19%	19%	33%
303	32%	28%	34%	35%	42%
304	18%	17%	20%	21%	21%
305	37%	33%	40%	41%	49%
308	13%	13%	19%	20%	22%
309	19%	19%	27%	26%	36%
310	24%	19%	25%	25%	35%

Linje	2020	2021	2022	2023	2024
312	2%	3%	3%	2%	1%
354	9%	16%	21%	19%	20%
355	26%	14%	26%	28%	26%
356	5%	3%	5%	5%	
357	4%	2%	2%	2%	3%
410	42%	40%	47%	54%	61%
412	23%	24%	33%	42%	42%
413	20%	21%	20%	21%	
414	26%	22%	22%	28%	31%
415	-	-	-	30%	28%
416	17%	18%	17%	17%	20%
417	18%	15%	15%	15%	14%
419	19%	17%	18%	-	-
420		-	44%	47%	51%
421	-	-	-	2%	5%
429	18%	20%	21%	18%	18%
430	23%	7%	6%	-	-
432	28%	26%	25%	-	-
433	35%	34%	37%	-	-
440	18%	20%	28%	31%	35%
441	11%	10%	11%	-	-
444	8%	7%	10%	14%	15%
450	32%	29%	39%	53%	58%
452	7%	4%	5%	6%	7%
457	13%	11%	12%	-	-
459	40%	37%	43%	-	-

Linje	2020	2021	2022	2023	2024
460	-	-	50%	50%	49%
464	7%	9%	11%	12%	15%
470	-	-	14%	17%	17%
471	13%	9%	10%	12%	11%
480	29%	31%	39%	43%	47%
482	20%	21%	24%	22%	19%
483	13%	16%	15%	-	-
484	8%	6%	8%	10%	10%
486	9%	9%	8%	7%	7%
513	23%	21%	20%	22%	20%
520	45%	43%	52%	57%	52%
521	44%	37%	50%	59%	58%
522	42%	31%	41%	52%	58%
523	37%	29%	40%	42%	49%
526	23%	16%	21%	32%	32%
530	34%	31%	36%	39%	40%
535	7%	7%	7%	7%	11%
538	9%	11%	14%	14%	16%
539	16%	13%	18%	23%	24%
540	36%	29%	38%	46%	49%
543	21%	19%	25%	32%	37%
545	13%	12%	13%	15%	15%
546	33%	28%	32%	36%	38%
552	6%	5%	7%	6%	6%
555	15%	14%	17%	17%	21%
566	23%	22%	25%	28%	33%

Linje	2020	2021	2022	2023	2024
571	19%	14%	20%	23%	18%
572	11%	8%	13%	11%	18%
573	7%	5%	6%	6%	7%
574	22%	25%	29%	27%	21%
577	26%	15%	27%	36%	33%
612	28%	28%	37%	35%	32%
613	28%	26%	33%	30%	23%
614	15%	12%	13%	10%	13%
615	18%	17%	21%	20%	18%
616	35%	34%	46%	43%	40%
617	31%	19%	31%	36%	30%
620	28%	24%	29%	33%	35%
623	21%	16%	20%	19%	17%
628	22%	14%	16%	15%	16%
629	11%	8%	10%	10%	10%
630	22%	17%	27%	28%	28%
631	0%	0%	6%	9%	11%
653	14%	13%	17%	18%	20%
655	30%	28%	32%	32%	30%
661	35%	34%	44%	47%	46%
663	31%	22%	21%	23%	23%
664	36%	29%	39%	34%	35%
665	43%	37%	47%	46%	46%
670	5%	4%	5%	5%	9%
677	33%	15%	15%	21%	25%
680	-	-	-	-	34%
681	33%	26%	31%	29%	31%