



# Trafikbokslut 2025

Årlig redovisning av kollektivtrafiken och  
infrastrukturen i Östergötland

Handläggare: Nicklas Ebermark  
Verksamhet: Regionledningskontoret  
Datum: 2026-03-26  
Diarienummer: RÖ 2026-2716

# Innehåll

<b>1</b>	<b>Introduktion</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Allmän trafikplikt</b>	<b>6</b>
2.1	Trafikplikter 2025	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
<b>3</b>	<b>Allmänt om trafiken</b>	<b>10</b>
3.1	Trafikstart i nya trafikavtal	10
3.2	Trafikförändringar	10
3.3	Kommunala tillköp	10
3.4	Regionala tillköp	10
3.5	Upphandlingar	10
3.6	Interregional tågtrafik	10
3.6.1	Krösatåg	11
3.6.2	Mälardalstrafik	11
<b>4</b>	<b>Resandestatistik</b>	<b>12</b>
4.1	Bakgrund om olika mätmetoder	12
4.2	Mätmetod för resandestatistik	12
4.3	Intäktsfördelning	13
<b>5</b>	<b>Ekonomi och begrepp</b>	<b>13</b>
5.1	Biljettintäkter	14
5.2	Trafikkostnader	16
5.2.1	Buss	16
5.2.2	Tågtrafik	17
5.3	Samband mellan intäkter och kostnader	17
<b>6</b>	<b>Samhällsnytta</b>	<b>19</b>
<b>7</b>	<b>Infrastruktur</b>	<b>20</b>
7.1	Data och begreppsförklaring	21
7.2	Vägnät	21
7.2.1	Statligt, kommunalt eller enskilt vägnät	21
7.3	Hållplatser i regionen	22
7.3.1	Hållplatser fördelat på väghållare	22
7.3.2	Hållplatsutveckling	23

7.3.3	Tillgängliga hållplatser i Region Östergötlands trafikområde .....	23
7.3.4	Tillkommande och avgående hållplatser i trafiknätet 2025 .....	24
7.4	Genomförda kollektivtrafikåtgärder under 2025 .....	25
7.4.1	Statligt vägnät (Trafikverket) .....	25
7.4.2	Kommunalt vägnät.....	25
7.5	Statlig medfinansiering .....	26
7.5.1	Investeringar för kollektivtrafik på statligt/kommunalt vägnät .....	26
7.5.2	Åtgärder och upparbetade medfinansieringsmedel på kommunalt vägnät .....	26
<b>8</b>	<b>Kundnöjdhet och Marknadsandel .....</b>	<b>27</b>
8.1	Kundnöjdhet .....	27
8.2	Marknadsandel.....	27
<b>9</b>	<b>Metodik och läshänvisning .....</b>	<b>28</b>
9.1	Metodik .....	28
9.2	Begreppsförklaringar och läsanvisning: .....	29
<b>10</b>	<b>Stråkgenomgång .....</b>	<b>31</b>
10.1	Översikt stråk.....	31
10.2	Stadstrafik .....	32
10.2.1	Linköpings stadstrafik.....	33
10.2.2	Norrköpings stadstrafik .....	35
10.2.3	Motala stadstrafik .....	36
10.2.4	Finspång .....	39
10.2.5	Mjölby.....	40
10.2.6	Kisa .....	41
10.2.7	Åtvidaberg.....	41
10.3	Regionala busstråk samt Östgötapendeln.....	41
10.3.1	Östgötapendeln .....	43
10.3.2	Finspång-Linköping .....	44
10.3.3	Finspång-Norrköping .....	45
10.3.4	Kisa-Linköping .....	47
10.3.5	Linköping-Norrköping .....	48
10.3.6	Motala-Borensberg-Linköping .....	50
10.3.7	Vadstena-Motala .....	52
10.3.8	Vadstena-Skänninge-Linköping .....	53
10.3.9	Valdemarsvik-Söderköping-Norrköping .....	54
10.3.10	Åtvidaberg-Linköping .....	56
10.3.11	Ödeshög-Mjölby .....	57
10.3.12	Österbymo-Tranås .....	58

10.4 Inomkommunala stråk.....	60
10.4.1 Arkösund-Östra Husby-Norrköping .....	60
10.4.2 Kolmården-Krokek-Norrköping .....	62
10.4.3 Skärblacka/Kimstad-Norrköping .....	63
10.4.4 Ljungsbro-Linköping.....	65
10.5 Landsbygdsområden.....	67
10.5.1 Östra landsbygdsområdet.....	68
10.5.2 Mellersta landsbygdsområdet.....	72
10.5.3 Västra landsbygdsområdet .....	75
10.5.4 Södra landsbygdsområdet .....	78
10.6 Närtrafik .....	84
10.7 Skärgårdstrafik.....	85
<b>11 Samlad linjestatistik.....</b>	<b>86</b>
11.1 Linjedetaljer .....	86

# 1 Introduktion

Detta dokument, Östgötatrafikens nionde trafikbokslut, är en årsredovisning över den avtalade allmänna kollektivtrafiken för 2025 med fokus på resande, trafikekonomi och samhällsnytta. I trafikbokslutet ingår sedan 2024 Infrastrukturbokslutet som ett eget kapitel. Detta för att 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.

Resandet minskade med knappt 6 procent under 2025 jämfört med 2024. Den största minskningen skedde i stadstrafik medan den regionala trafiken ökade något. Trots den stora resandeminskningen ökade biljettintäkterna med cirka en procent främst på grund av prisjusteringar. Trafikkostnaderna låg kvar på i princip samma nivå som 2024. Detta sammantaget medförde att kostnadstäckningen för trafiken ökade något till strax över 50 procent

Endast mindre justeringar av trafiken genomfördes under 2025. Den största förändringen var att trafiken mellan Ljungsbro och Linköping fick ett förändrat upplägg.

## 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 2025

Under 2025 har inga beslut fattats om allmän trafikplikt.

### 2.2 Trafikplikt och avtal

En sammanställning av trafikavtal med aktiv trafik per den 31 december 2025 redovisas i tabellen nedan. Nytt är att Transdev Sverige AB har övertagit trafiken på Östgötapendeln från och med 1 juni 2025.

Inga nya avtal har tillkommit och inga befintliga har förändrats jämfört med bokslutet för 2024 förutom att avtalet Region Östra Östergötland har utökats med en buss på grund av ökat resande.

Östgotatrafiken - Trafikavtal med trafik per 2025-12-31								
Avtalsområde	Fordon 2025	Upph. fordon	Avtal start (trafikstart)	Avtal slut	Trafikföretag	Upph.km 1000-tal	Upph. kostn (tkr)	Trafikplikt
Östgötapendeln	16 tåg	16 tåg	2025-06-01	2033-05-31	Transdev	28 800	1 040 000	2024
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	5+2*	5+2*	2019-06-17	2026-06-17	Högstad Prod	-	-	2017
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	49	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

Östgötatrafiken - Trafikavtal med trafik per 2025-12-31								
Avtalsområde	Fordon 2025	Upph. fordon	Avtal start (trafikstart)	Avtal slut	Trafikföretag	Upph.km 1000-tal	Upph. kostn (tkr)	Trafikplikt

\* 5 båtar och 2 svävare

## 2.3 Trafik utanför Östgötatrafikens regi

Utöver den trafik som utförs i Östgötatrafikens regi bedrivs även trafik inom Östergötland av andra regionala kollektivtrafikmyndigheter samt kommersiella aktörer. Aktuell trafik och operatörer är anmäld till och/eller känd av den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

### 2.3.1 Upphandlad trafik

- **Mälardalstrafik**
  - Linköping-Norrköping-Eskilstuna-Västerås-Sala-Uppsala
  - Norrköping-Nyköping
- **Kalmar länstrafik**
  - Krösatågen Kalmar-Kisa-Linköping
  - Krösatågen Västervik-Åtvidaberg-Linköping
  - Linje 24 – Västervik-Överrum-Åtvidaberg
  - 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
  - -Stockholm

### 2.3.2 Kommersiell trafik

- **SJ**
  - Stockholm-Norrköping-Linköping-Malmö-Köpenhamn
  - Linköping-Norrköping-Stockholm-Uppsala-Gävle-Ljusdal
- **Snälltåget**
  - Malmö-Linköping-Norrköping-Stockholm
- **Tågab**
  - Karlstad-Motala-Mjölby-Alvesta (fredag och söndag)
- **Flygbussarna**
  - Linköping-Norrköping-Skavsta
- **Vy/Bus4You**
  - Stockholm-Göteborg
  - Kalmar-Söderköping-Norrköping-Stockholm
- **Connect Bus**
  - Västervik-Söderköping-Norrköping-Stockholm
- **Flixbus**
  - Göteborg-Linköping-Norrköping-Stockholm
  - Malmö-Linköping-Norrköping-Stockholm
  - Kalmar-Valdemarsvik-Söderköping-Norrköping-Stockholm

- **Silverlinjen**
  - Öland-Kalmar-Ringarum-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 mellan 2023 och 2024 (se utförlig information i kapitel 4).

Effektivitet	2021	2022	2023	2024	2025
Befolkning	469 704	471 912	472 298	472 466	472 529
Utbudskilometer (tusental)	28 491	28 835	29 052	28 726	28 575
<i>med buss (tusental)</i>	23 417	23 873	24 148	23 870	23 895
<i>med tåg (tusental)</i>	3 791	3 680	3 624	3 550	3 500
<i>med spårvagn (tusental)</i>	1 283	1 282	1 279	1 306	1 180
Personkilometer (tusental)	291 900	355 700	380 800	367 100	361 427
<i>med buss (tusental)</i>	161 400	178 500	206 900	195 900	189 258
<i>med tåg (tusental)</i>	121 800	162 100	158 800	155 700	158 169
<i>med spårvagn (tusental)</i>	8 700	15 100	15 100	15 500	14 000
Antal resor totalt (tusental)	19 100	25 900	28 600	35 567	33 587
<i>per invånare</i>	41	55	61	75	71

### Kollektivtrafikens kvalitet

Nöjdhet	2021	2022	2023	2024	2025
Marknadsandel motoriserat resande	13%	18%	20%	20%	19%
NKI	69%	70%	71%	68%	66%
Tillgänglighet	2021	2022	2023	2024	2025
Tillgänglighetsanp. Tåg	100%	100%	100%	100%	100%
Tillgänglighetsanp. Spårvagnar	100%	100%	100%	100%	100%
Tillgänglighetsanp. Bussar	100%	100%	100%	100%	100%
Tillgänglighetsanp. Hållplatser*	65%	67%	68%	73%	74%
<i>*Stomtrafikhållplatser 2021-2023. Från och med 2024 - Alla hållplatser med fler än 20 påstigande på vardagar.</i>					
Förnybara och fossilfria drivmedel	2021	2022	2023	2024	2025
Buss	100%	100%	100%	100%	100%
Tåg (fossilfri el från och med 2025)	100%	100%	100%	100%	100%
Spårvagn	100%	100%	100%	100%	100%

### Kollektivtrafikens finansiering (tusental kr)

Finansiering	2021	2022	2023	2024	2025
Verksamhetsintäkter	365 283	524 000	590 000	631 000	639 000
<i>varav biljettintäkter</i>	358 533	521 000	585 000	622 000	630 000
Bidrag	1 015 014	904 093	901 835	876 495	850 138
Totala kostnader	1 345 915	1 472 106	1 521 575	1 543 594	1 528 759
<i>varav trafik kostnader</i>	1 170 593	1 199 000	1 248 000	1 253 000	1 254 000
Subventionsgrad	69%	59%	57%	53%	53%

## 3 Allmänt om trafiken

De viktigaste händelserna under 2025 sammanfattas i detta kapitel.

### 3.1 Trafikstart i nya trafikavtal

Inga trafikstarter i nya avtal skedde under 2025.

### 3.2 Trafikförändringar

Den enda trafikförändringen som innefattade ändringar i linjenätet var att trafiken mellan Linköping och Ljungsbro fick ett förändrat upplägg. Förändringarna var små och innefattade att Björkö i norra Ljungsbro slutade trafikeras samt att lågtrafiklinjen 523 ersattes av linje 522 under lågtrafik.

### 3.3 Kommunala tillköp

Under 2025 har två kommuner köpt trafik genom kommunala tillköp. Det är Finspång samt Ödeshög som gjort tillköp. De kommunala tillköpen betalas i sin helhet av respektive kommun.

- Finspångs kommun köper till landsbygdstrafik från Hävla till Katrineholm respektive Vingåker av Region Sörmland. Kostnaden för detta tillköp uppgick under 2025 till 562 403 kr. Tillköpet administreras av Östgötatrafiken och hela kostnaden vidarefaktureras till Finspångs kommun. Detta tillköp redovisas inte i trafikbokslutet eftersom det inte handlar om trafik i Östgötatrafikens regi.
- Ödeshögs kommun köper i samarbete med Tranås kommun till landsbygdslinje 670 mellan Ödeshög och Tranås. 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 2025 var kostnaden för tillköpet knappt 1,8 miljoner kronor och biljettintäkterna uppgick till knappt 260 000 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 2025 betalade Region Jönköping drygt 2,5 miljoner kronor för tillköpen på linjerna. 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 buss- eller tågtrafik har pågått eller avslutats under 2025.

Skärgårdstrafiken med båt och svävare upphandlades under 2025. Denna upphandling överprövades och konsekvensen blev att ett av tre upphandlade paket kommer upphandlas på nytt under 2026.

### 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 2025 uppgick Östergötlands bidrag till trafiken till knappt 33,3 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 2025 bidrog Region Östergötland med 62,6 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 2025. Valideringsgraden har minskat något mellan 2024 och 2025.

Trafik	Valideringsgrad
Region- och landsbygdsbuss	87-92%
Linköpings stadstrafik	80-85%
Motala stadstrafik	78-83%
Norrköpings stadstrafik buss	65-70%
Norrköpings stadstrafik spårvagn	50-55%
Östgötapendeln	20-25%
<b>Totalt hela trafiksystemet</b>	<b>68-73%</b>

Tabell: Valideringsgrad 2025

### 4.2 Mätmetod för resandestatistik

För att få en bättre och mer rättvisande resandestatistik skedde från och med 2024 ett byte vad gäller mätmetod för statistiken. Från och med 2024 mäts resandet 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 knappt 60% som validerar biljett i Norrköping medan det är över 80% i Linköping.

Statistiken för 2022 och 2023 och första halvåret 2024 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. Under 2025 har alla fordon haft automatisk passagerarräkning.

Mätmetod	2022	2023	2024	2025
Validerade biljetter	23 440	25 671	25 415	23 127
Passagerarräkning	32 455	36 031	35 594	33 587
Valideringsgrad	72%	73%	71%	69%

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 för åren 2022 och 2023 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	2025
Validerade biljetter	1 169	1 268	1 216	804
Passagerarräkning	3 598	4 146	4 027	4 069
Valideringsgrad	32%	31%	30%	20%

### 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.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Antal linjer	149	138	138	130	130	115	114

Validerade biljetter	31,1 milj	21,8 milj	19,1 milj	23,4 milj	25,7 milj	25,4 milj	23,1 milj
Påstigande passagerarräkn				32,5 milj	36,0 milj	35,6 milj	33,6 milj
Kilometerproduktion	26,5 milj	26,7 milj	28,5 milj	28,8 milj	29,0 milj	28,7 milj	28,6 milj
Biljettintäkter	501 mkr	366 mkr	358 mkr	519 mkr	583 mkr	625 mkr	629 mkr
Kostnader	1068 mkr	1043 mkr	1122 mkr	1180 mkr	1222 mkr	1227 mkr	1231 mkr
Kostnadstäckningsgrad	47%	35%	32%	44%	48%	51%	51%
Snittintäkt	16,24	16,97	18,74	16,00	16,19	17,51	18,72

Översiktstabell: Snittintäkt räknas på passagerarräkning från 2022. Därav den lägre snittintäkten från 2022.

## 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 2025 landade på 629 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 629 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 102 mkr av de totala 302 mkr kommer från skolbiljetter. Värt att notera är att Län och Stadszon står för 83% av de totala biljettintäkterna.

Kundgrupp	Biljettintäkt	Andel
Vuxen	343	55%
Skolungdom	102	16%
Ungdom	75	12%
Student	49	8%
Pensionär	42	7%
Resplus	17	3%
Grupp	1	0%
<b>TOTALT</b>	<b>629</b>	<b>100%</b>

Tabell A

Biljett tid	Biljettintäkt	Andel
30 dagar	233	37%
Enkel	152	24%
Skola	102	16%
24 timmar	94	15%
365 dagar	31	5%
Resplus	17	3%
<b>TOTALT</b>	<b>629</b>	<b>100%</b>

Tabell B

Biljett geografi	Biljettintäkt	Andel
Län	302	48%
Stadszon	218	35%
Mellanzon	33	5%
Liten inkl. stad	24	4%
Resplus	17	3%
Stor zon	16	3%
Mellan inkl. stad	14	2%
Liten zon	5	1%
<b>TOTALT</b>	<b>629</b>	<b>100%</b>

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 stadszon 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. Exemplet är från 2024, men principen har inte ändrats till 2025. 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	Snittreslängd	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
<b>Totala intäkt 30 dagar län vuxen i oktober:</b>									<b>7 193 268</b>

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 ombord 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 anbudet 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 2025 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 kostnad 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 2025.

Drivmedel	Stadstrafik	Regiontrafik
Biogas	49-54 kr/km	Inga fordon
El	43-48 kr/km	29-34 kr/km
HVO/RME	Inga fordon	21-26 kr/km
<b>Totalt</b>	<b>48-53 kr/km</b>	<b>26-31 kr/km</b>

## 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, banavgifter, som betalas till Trafikverket.

## 5.3 Samband mellan intäkter och kostnader

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. Konsekvensen av detta är att efter pandemin har intäkterna ökat snabbare än trafik kostnaderna tack vare den stora resandeökningen 2022 som fortsatte under 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.

2025 minskade resandet, men intäkterna ökade något främst på grund av högre intäkter i stadstrafiken tack vare en höjning av biljettpriset. Inflationen var relativt åren tidigare låg så kostnadsökningarna var på en lägre nivå.

## 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.

	2023	2024	2025
<b>Samhällsnyttan totalt:</b>	<b>309 407</b>	<b>156 099</b>	<b>177 252</b>
<i>varav miljö:</i>	<i>233 503</i>	<i>79 197</i>	<i>95 698</i>
<i>varav trafiksäkerhet:</i>	<i>2 849</i>	<i>9 221</i>	<i>12 028</i>
<i>varav buller</i>	<i>4 037</i>	<i>4 560</i>	<i>4 546</i>
<i>varav parkering</i>	<i>69 018</i>	<i>63 121</i>	<i>64 980</i>

*Värden i tusental*

Den totala samhällsnyttan ökade från 156 till 177 miljoner mellan 2024 och 2025. Det var främst den miljömässiga nyttan som stod för ökningen, vilken påverkades av utsläppsfaktorer för klimatpåverkan från olika drivmedel samt förändrad drivmedelsanvändning i busstrafiken. Den eldrivna busstrafiken ökade samt att HVO ersatte RME i delar av regiontrafiken. Även något minskad samåkningsgrad i bilar innebar positiv påverkan på den miljömässiga nyttan men även på kollektivtrafikens bidrag till ökad trafiksäkerhet och minskat behov av parkering.

Värderingen av samhällsnyttan under 2023 och 2024 påverkades mycket av förändrade 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 innebar en stor påverkan på den beräknade samhällsnyttan som minskade 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. Underlagen avseende klimatpåverkan för olika drivmedel uppdateras årligen och baseras på Energimyndighetens statistik på försålda drivmedel det senaste året.

## 7 Infrastruktur

Under 2025 angjorde kollektivtrafiken i Östergötland 1 498 hållplatser (buss, spårvagn, tåg) fördelat på 2 956 hållplatslägen, en minskning av antalet hållplatser med 2 jämfört 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 %.

Trafikerade hållplatslägen var vid årets slut 31,2 % tillgänglighetsanpassade enligt någon av utpekade tillgänglighetsnivåer i Region Östergötlands tillgänglighetstandard för hållplatser. Av hållplatslägen med 20 påstigande eller fler var 73,8 % tillgänglighetsanpassade 2025. Fördelat på väghållare uppgick andelen tillgängliga hållplatslägen med 20 eller fler påstigande på det statliga vägnätet till 80,7 % följd av 74,5 % på det kommunala och 33,3 % på det enskilda vägnätet. 10 hållplatslägen tillgänglighetsanpassades under året, 0 på det statliga vägnäget och 10 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 byggnation av kollektivtrafikåtgärder 2025 beviljades kommunerna medfinansiering med cirka 9,3 miljoner kr. Av dessa arbetades cirka 750 000 kr upp, resten flyttas till 2026. Utfallet av upparbetad medfinansiering 2025 uppgick dock totalt till cirka 4,1 miljoner kr. Huvuddelen av dessa pengar gick åt till åtgärder som skjutits på från tidigare år.

## 7.1 Data och begreppsförklaring

Data som används i rapporten kommer från Östgötatrafikens trafikplaneringssystem, Automatisk passagerarräkning i fordon och statistik från Statistiska centralbyrån, SCB. Vägnätsdata kommer ifrån Nationella Vägdatan (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 "hämta/lämna plats" 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

## 7.2 Vägnät

### 7.2.1 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.

## 7.3 Hållplatser i regionen

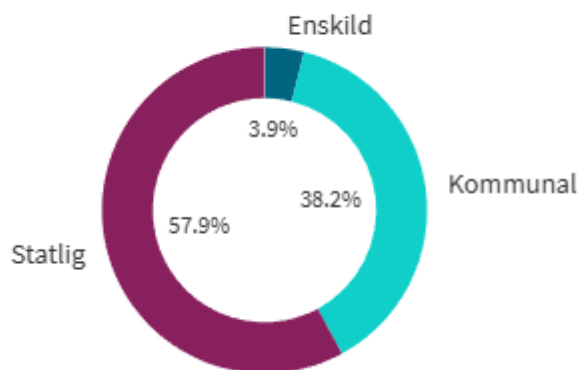
De hållplatser som redovisas i rapporten är hållplatser belägna på statligt, kommunalt, eller enskilt vägnät, som trafikerades under hela eller delar av 2025. Rapporten beskriver också tillkommande och nedlagda hållplatser. Hamnar och bryggor i skärgårdstrafiken samt mötespunkter i anropsstyrd servicetrafik 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 2025 angjorde Östgötatrafiken 1 498 hållplatser (buss, spårvagn, tåg) fördelat på drygt 2 950 hållplatslägen, (en hållplats har vanligen två lägen, ett i vardera riktningen).

### 7.3.1 Hållplatser fördelat på väghållare

Av de 1498 hållplatser som Östgötatrafiken trafikerade under 2025, låg 858 på statligt vägnät, 566 på kommunalt och 58 på enskilt vägnät.

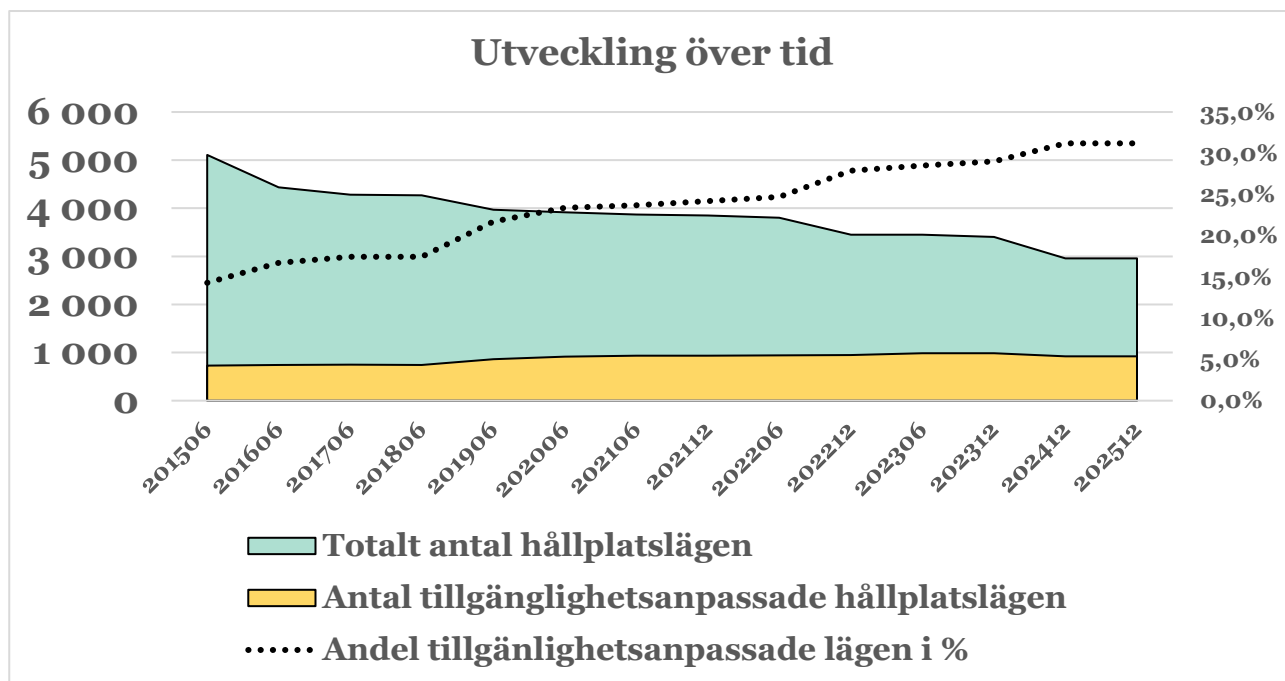
#### Väghållare



Hållplatser fördelat på väghållare per kommun, Q4 2025

## 7.3.2 Hållplatsutveckling

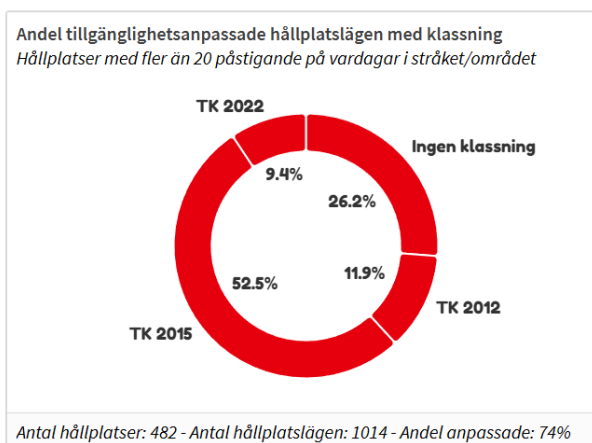
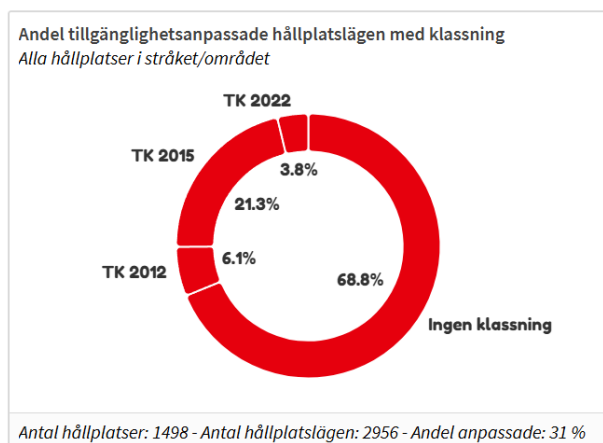
Trafikutvecklingen över tid visar på att antalet trafikerade hållplatser minskar. Under 2025 lades ungefär lika många hållplatslägen ner som tillkom. För 2025 har inte tillgänglighetsgraden ökat jämfört med 2024.



Hållplatsutveckling över tid, mätperiod 2015 – 2025-12

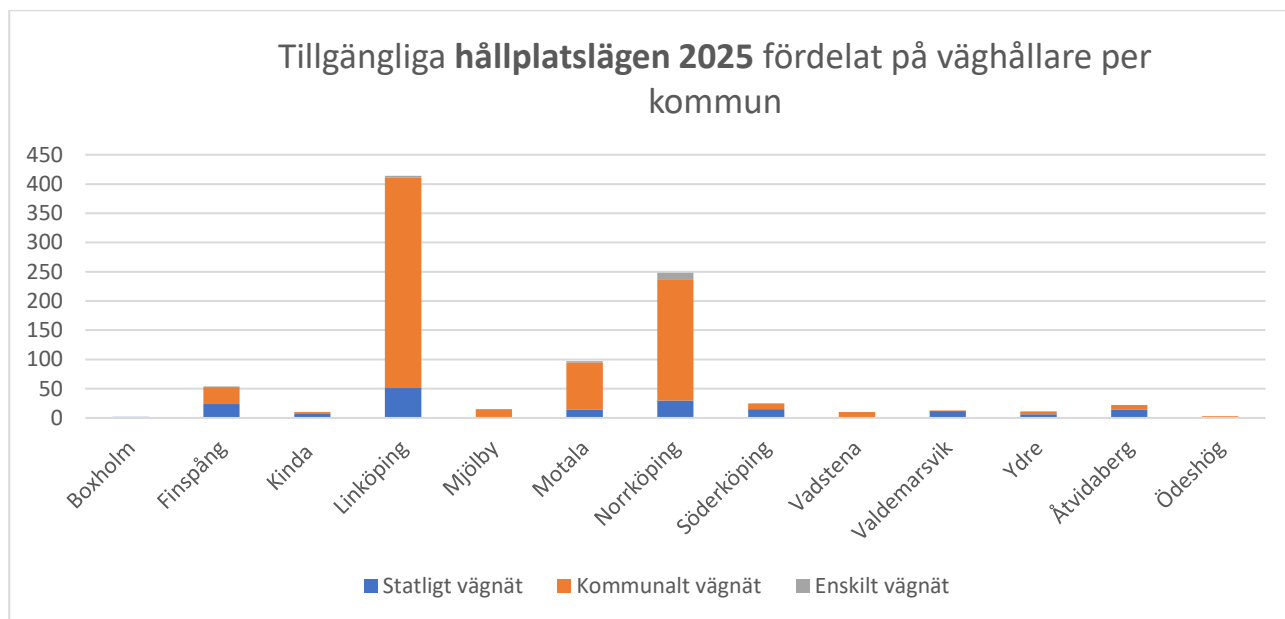
## 7.3.3 Tillgängliga hållplatser i Region Östergötlands trafikområde

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 2025 trafikerades 1 498 hållplatser med drygt 2 956 lägen. 482 av dessa hållplatser med drygt 1 000 lägen hade fler än 20 påstigande på vardagar och av dessa var 74% tillgängliga enligt någon av Region Östergötlands tillgänglighetskategorier.

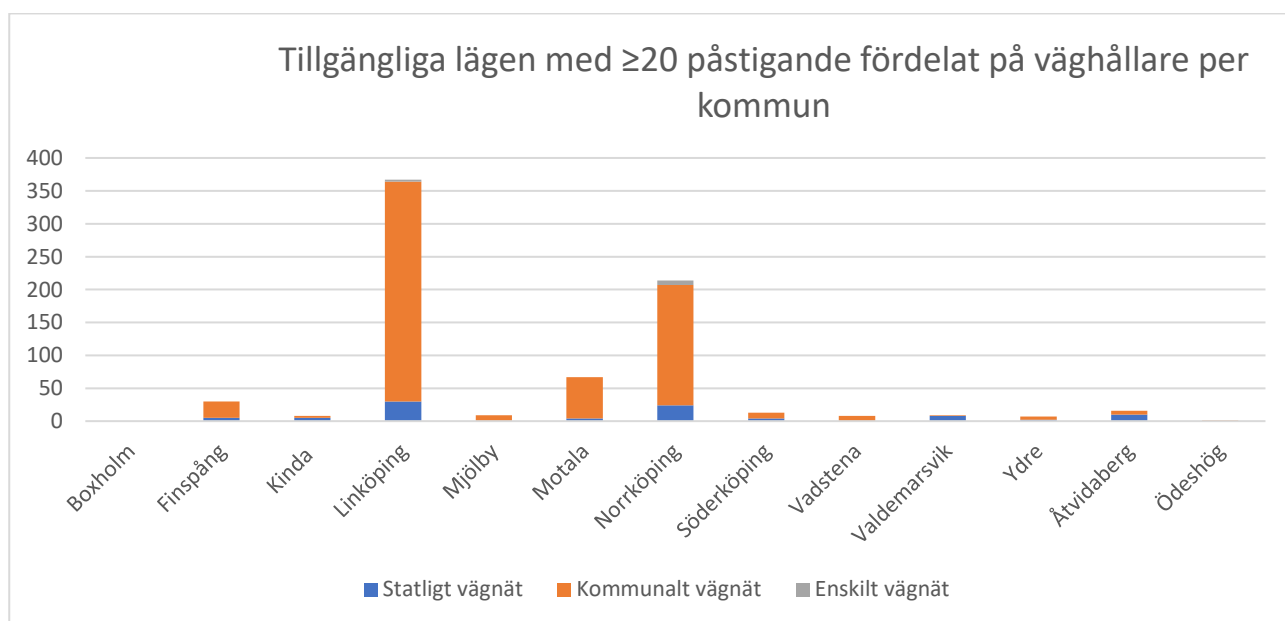


Fördelat på väghållare uppgick andelen tillgängliga hållplatslägen med 20 eller fler påstigande på det statliga vägnätet till 80,7 % följd av 74,5 % på det kommunala och 33,3 % på det enskilda

vägnätet. 10 hållplatslägen tillgänglighetsanpassades under året, 6 på det statliga vägnätet och 10 på kommunala vägnät.



Tillgängliga hållplatslägen fördelat på väghållare per kommun, Q4 2025



Tillgängliga hållplatslägen med 20 eller fler påstigande fördelat på väghållare per kommun, Q4 2025

### 7.3.4 Tillkommande och avgående hållplatser i trafikinätet 2025

Under 2025 minskade antalet hållplatser i Östgotatrafikens linjenät med endast två.

## 7.4 Genomförda kollektivtrafikåtgärder under 2025

### 7.4.1 Statligt vägnät (Trafikverket)

På grund av resursbrist på Trafikverket genomfördes inga kollektivtrafikåtgärder på statligt vägnät 2025.

### 7.4.2 Kommunalt vägnät

- Bytespunkt Marieborg. 2 nya tillgänglighetsanpassade hållplatslägen. Norrköpings kommun.
- Tillgänglighetsanpassning av 2 hållplatslägen. Hlp Rådhuset, Norrköpings kommun.
- 2 nya tillgänglighetsanpassade hållplatslägen för spårvagn. Hlp Sandtorp, Norrköpings kommun.
- Tillgänglighetsanpassning av 2 hållplatslägen. Hlp Resedan, Linköpings kommun.
- Tillgänglighetsanpassning av 2 hållplatslägen. Hlp Högby, Finspångs kommun.

## 7.5 Statlig medfinansiering

### 7.5.1 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)
<b>Statligt vägnät</b>				
Infartsleder Linköping	25	25		
Infartsleder Norrköping	10		10	
Regionala bytespunkter	60	10	20	30
Pott åtgärder på statligt vägnät	67	20	20	27
<b>Stöd kommunalt vägnät</b>				
Pott tillgänglighetsanpassning av hållplatser	165	20	35	110
Pott resecentrum Linköping och Norrköping	100			100
Pott mindre kollektivtrafikåtgärder	110	25	25	60
<b>Summa kollektivtrafikåtgärder</b>	<b>537</b>	<b>100</b>	<b>110</b>	<b>327</b>

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

### 7.5.2 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 byggnation av kollektivtrafikåtgärder 2025 beviljades kommunerna medfinansiering med cirka 9,3 miljoner kr. Av dessa arbetades cirka 750 000 kr upp, resten flyttas till 2026. Utfallet av upparbetad medfinansiering 2025 uppgick dock totalt till cirka 4,1 miljoner kr. Huvuddelen av dessa pengar gick åt till åtgärder som skjutits på från tidigare år.

Statlig medfinansiering 2025, Källa Trafikverket

# 8 Kundnöjdhet och Marknadsandel

Detta kapitel redovisar utvecklingen av kundnöjdhet och marknadsandel för kollektivtrafiken i Östergötland.

## Kollektivtrafikens kvalitet

Nöjdhet	2021	2022	2023	2024	2025
Marknadsandel motoriserat resande	13%	18%	20%	20%	19%
NKI	69%	70%	71%	68%	66%

### 8.1 Kundnöjdhet

Nöjd Kund Index (NKI) är ett sammanfattande mått på hur nöjda resenärerna är med sitt regionala kollektivtrafikbolag. Måttet baseras på Kollektivtrafikbarometern, en nationell undersökning som genomförs av Svensk Kollektivtrafik, bransch- och intresseorganisationen för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige.

NKI för Östgötatrafiken uppgick 2025 till 66 procent. Under femårsperioden 2021–2025 har NKI varierat mellan 66 och 71 procent, med den högsta noteringen 2023. Jämfört med 2024 har NKI minskat med två procentenheter.

En bidragande orsak till nedgången jämfört med 2024 är de omfattande infrastrukturarbeten som pågått under perioden. Renoveringen av Saltängsbron i Norrköping och ombyggnationen av Trädgårdstorget i Linköping har medfört omlidningar och förlängda restider på flera tungt belastade linjer i respektive stad. Dessa åtgärder är nödvändiga investeringar i den långsiktiga trafikinfrastrukturen men har kortsiktigt påverkat resenärernas upplevelse av trafiken negativt.

Den svagare konjunkturen och generellt ökade levnadskostnader utgör ytterligare en utmaning. I perioder av ekonomisk press tenderar resenärernas förväntningar på tjänstens kvalitet att öka, vilket ställer högre krav på det upplevda värdet av kollektivtrafiken.

I relation till det nationella genomsnittet ligger Östgötatrafiken fortsatt väl till. NKI för riket som helhet uppgick 2025 till 59 procent, vilket innebär att Östgötatrafiken överstiger rikssnittet med sju procentenheter. Under den senaste femårsperioden har det nationella NKI varierat mellan 56 och 60 procent, medan Östgötatrafikens resultat genomgående legat markant över den nivåerna. Östgötatrafiken placerar sig därmed alltjämt väl över rikssnittet och bland de högre rankade regionerna i landet gällande kundnöjdhet.

### 8.2 Marknadsandel

Kollektivtrafikens marknadsandel avser andelen resor med kollektiva färdmedel bland samtliga resor med motordrivna fordon. Måttet mäts inom ramen för Kollektivtrafikbarometern och utgör ett centralt nyckeltal för att följa kollektivtrafikens konkurrenskraft i förhållande till andra motoriserade fordon.

Marknadsandelen för Östgötatrafiken uppgick 2025 till 19 procent. Under femårsperioden 2021–2025 har andelen ökat från 13 till 19 procent, en förbättring med sex procentenheter. Den kraftigaste återhämtningen skedde i samband med att pandemirestriktionerna släpptes efter 2021, då marknadsandelen steg med fem procentenheter på ett år. Andelen nådde sin högsta nivå 2023 och 2024 med 20 procent. Jämfört med 2024 har marknadsandelen minskat med en procentenhet, vilket förklaras av att måttet baseras på antalet resor.

Sett till marknadsandelen för längre sträckor visar utvecklingen på en positiv långsiktig trend. Denna bild bekräftas av tabellen nedanför som visar marknadsandelens utveckling på stråknivå. Stråken utanför stadsområdena uppvisar nästintill uteslutande en positiv trend under de senaste åren, med tydliga ökningarna på exempelvis Motala–Vadstena, Linköping–Kisa och Norrköping–Krokek. Det tyder på att kollektivtrafiken stärkt sin ställning för de längre regionala resorna.

#### Marknadsandel per stråk/område

Stråk/område	2023	2024	2025
Motala–Vadstena	10 %	10 %	13 %
Linköping–Kisa	24 %	25 %	28 %
Linköping–Åtvidaberg	19 %	21 %	22 %
Linköping–Ljungsbro	23 %	23 %	22 %
Norrköping–Finspång	16 %	17 %	18 %
Norrköping–Krokek	19 %	20 %	22 %
Norrköping–Valdemarsvik	19 %	20 %	22 %
Östgötapendeln	20 %	21 %	20 %
Norrköpings stadstrafik	28 %	25 %	24 %
Linköpings stadstrafik	32 %	28 %	26 %

Nedgången i den totala marknadsandelen är främst synlig i stadstrafiken i Linköping och Norrköping. I stadsområdena, där avstånden är kortare och andra motoriserade fordon utgör ett mer direkt alternativ, har kollektivtrafiken haft svårare att bibehålla marknadsandelar. Förändrade konkurrensförhållanden genom bland annat ofördelaktig prisutveckling på drivmedel är en faktor som bidragit till denna utveckling.

Det nationella genomsnittet för kollektivtrafikens marknadsandel uppgick 2025 till 26,5 procent, vilket är högre än Östgötatrafikens resultat. Skillnaden förklaras i huvudsak av att Region Stockholm, med sin höga andel kollektivtrafikresor, har väsentligt annorlunda förutsättningar än övriga regionala kollektivtrafikmyndigheter och påverkar rikssnittet uppåt. En mer rättvisande jämförelse är därför att studera hur marknadsandelen utvecklats över tid snarare än att jämföra absoluta nivåer. I det perspektivet har Östgötatrafiken haft en utveckling som väl motsvarar den nationella, med en tydlig återhämtning efter pandemin. Det visar att regionens kollektivtrafik har bibehållit sin relativa konkurrenskraft gentemot andra motoriserade fordon i samma utsträckning som övriga landet.

## 9 Metodik och läshänvisning

### 9.1 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 årtiderna och så vidare.

På grund av detta visas endast helår 2025. 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), automatisk passagerarräkning, eller från SCB. Med data från biljettsystemet avses valideringar och data från automatisk passagerarräkning avser alla som kliver ombord.

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 finansiärer av trafiken som antingen bidrar till bruttouträkningen, intäkter eller till nettokostnadsposten

## 9.2 Begreppsförklaringar och läsanvisning:

- **Linjenummer och linjesträckning**
  - Avser det nummer och sträckning som visas ut mot kund per tidtabell 2025, eller det som senast gällde innan linjen upphörde.
- **Fordon**
  - Avser antalet fordon som linjen kräver i dimensionering för att kunna bedrivas. Måndag vecka 51 2025 mellan klockan 7:30-8:00, har valts som referensperiod för högtrafik och därmed dimensionering. Linjer som upphört i juni 2025 redovisas med 0 fordon även om de haft dimensionering. Detta för att få rätt antal fordon i stråkbekrivningen.
- **Turer**
  - Avser antalet turer (avgångar) som utförts under hela 2025.
- **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 mätt 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. Samhällsnytta beräknas endast på linjelagd kollektivtrafik.*

*Arbetspendling och befolkning baseras på data per 2024-12-31. Gymnasiependling baseras på de elever som studerar på gymnasiet läsåret 2025-2026, alltså de som antagits till gymnasiet hösten 2023, 2024 samt 2025.*

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

*Arb = Arbetspendling*

*Bef = Befolkning*

*Gym = Gymnasiependling*

# 10 Stråkgenomgång

Nedan beskrivs de olika stråken och områdena som kollektivtrafiken i Östergötland är indelad i. I den detaljerade stråkbekrivningen över fem år (punkt 10.2 och framåt) finns även linjer med som inte längre ingår i stråket.

## 10.1 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
<b>Landsbygdsområde</b>								
Mellersta Östergötland	10	251	230	6 096	0	28 108	21,7%	387
Södra Östergötland	7	69	54	1 999	2 975	12 958	15,4%	-241
Västra Östergötland	3	78	66	2 257	0	10 148	22,2%	112
Östra Östergötland	9	203	178	4 855	0	23 639	20,5%	176
<b>Total</b>	<b>29</b>	<b>601</b>	<b>528</b>	<b>15 207</b>	<b>2 975</b>	<b>74 853</b>	<b>20,3%</b>	<b>435</b>
<b>Närområdesstråk</b>								
Arkösund-Ö Husby-Norrköping	6	168	150	5 947	0	14 813	40,1%	715
Kolmården-Åby-Norrköping	7	371	321	11 903	0	22 515	52,9%	2 883
Ljungsbro-Linköping	11	583	548	14 393	0	26 690	53,9%	4 535
Skärblacka/Kimstad-Norrköping	7	320	290	8 139	0	18 559	43,9%	1 589
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>1 442</b>	<b>1 308</b>	<b>40 381</b>	<b>0</b>	<b>82 578</b>	<b>48,9%</b>	<b>9 721</b>
<b>Regionalt stråk</b>								
Finspång-Linköping	6	107	100	4 367	0	13 324	32,8%	1 166
Finspång-Norrköping	15	735	657	26 076	0	39 390	66,2%	10 412
Kisa-Rimforsa-Linköping	9	464	402	16 057	0	29 826	53,8%	4 816
Linköping-Norrköping buss	10	333	310	13 682	0	21 183	64,6%	5 512
Motala-Linköping	11	443	396	13 962	0	32 285	43,2%	5 015
Vadstena-Motala	4	131	110	3 620	0	10 541	34,3%	536
Vadstena-Skänninge-Linköping	3	141	125	4 016	0	9 086	44,2%	795
Valdemarsvik-Söderköp-Norrköping	11	599	542	21 533	0	39 832	54,1%	6 198
Åtvidaberg-Linköping	7	372	320	12 701	0	24 189	52,5%	4 721
Ödeshög-Mjölby	4	129	115	4 609	0	13 652	33,8%	559
Österbymo-Tranås	2	81	68	2 166	1 329	6 849	31,6%	328
Östgötapendeln	14	4 069	804	165 848	0	282 236	58,8%	62 290
<b>Total</b>	<b>96</b>	<b>7 605</b>	<b>3 948</b>	<b>288 636</b>	<b>1 329</b>	<b>522 391</b>	<b>55,3%</b>	<b>102 349</b>
<b>Stadstrafik</b>								
Linköping stad	91	13 314	10 905	164 808	0	304 246	54,2%	33 741
Motala stad	11	1 279	1 028	13 562	0	29 921	45,3%	1 241
Norrköping stad	49	9 172	5 256	103 935	4 687	209 592	49,6%	30 174
Övriga tätorter	3	175	153	2 213	0	8 328	26,6%	-409
<b>Total</b>	<b>154</b>	<b>23 940</b>	<b>17 343</b>	<b>284 518</b>	<b>4 687</b>	<b>551 145</b>	<b>51,6%</b>	<b>64 747</b>
<b>TOTALT ALL TRAFIK</b>	<b>310</b>	<b>33 588</b>	<b>23 127</b>	<b>628 742</b>	<b>8 991</b>	<b>1 230 967</b>	<b>51,1%</b>	<b>177 252</b>

Alla värden i tusental förutom fordon

## 10.2 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 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 10.2.6 samt 10.2.7.

Stads- och tätortstrafik	For- don <i>Ant</i>	Turer <i>Antal</i>	Passag- räkning <i>1000tal</i>	Valid. biljetter <i>1000tal</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>
Linköping stad	91	577 868	13 314	10 905	82%	164 808	304 246	54,2%	10,47	33 741
Norrköping stad	49	298 256	9 172	5 256	57%	103 935	209 592	49,6%	11,42	30 174
Motala stad	11	89 594	1 279	1 028	80%	13 562	29 921	45,3%	12,79	1 241
Finspång	1	13 433	99	78	78%	1 505	4 459	33,8%	29,71	-292
Mjölby	1	11 059	71	68	95%	642	2 320	27,7%	23,53	18
<b>Totalt</b>	<b>153</b>	<b>990 210</b>	<b>23 935</b>	<b>17 335</b>	<b>72%</b>	<b>284 452</b>	<b>550 538</b>	<b>51,7%</b>	<b>11,12</b>	<b>64 882</b>

Kostnadstäckningen i stadstrafiken som helhet låg på knappt 52% under året med Linköping och Norrköping som områdena med högst kostnadstäckning men med Motala som fick en rejäl förbättring av kostnadstäckningsgraden jämfört med 2024.

Resandet i stadstrafiken minskade som helhet med drygt 9 procent jämfört 2024. En stor anledning till minskningen är de låga bränslepriserna samt att prishöjningen av biljetter bara genomfördes på biljetter i stadstrafik.

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.

## 10.2.1 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-Ullstämman	250	Ryd-Jägarvallen
16	Berga-Resecentrum-Hjulsbro-Södra Ekholmen	572	Linköping-Malmslätt-Ledberg

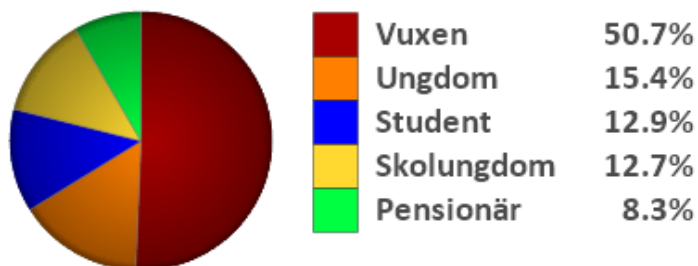
Jämfört med 2024 har inga linjeförändringar skett.

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 för att 2024 minska något för att minska ytterligare under 2025.

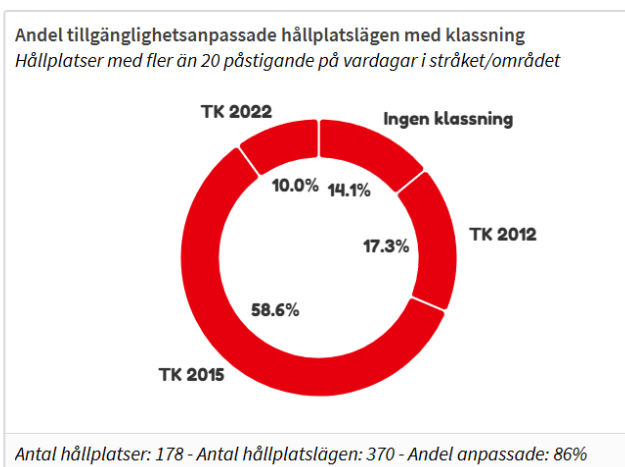
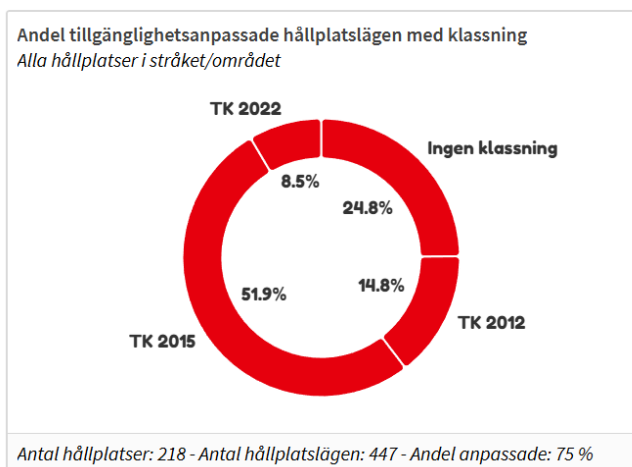
Resandet landade 2025 på 13,3 miljoner påstigande, en minskning med drygt 6 procent jämfört med 2024. Kostnadstäckningen ökade dock under 2025, främst beroende på en gynnsam kostnadsutveckling med lägre inflation i kombination med ökade biljettintäkter tack vare prishöjningar.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	6 802	6 787	6 669	6 424	6 402
Passagerarräkning (tusental)	-	12 715	14 274	14 201	13 314
Validerade biljetter (tusental)	7 969	10 759	11 804	11 707	10 905
Valideringsgrad	-	85%	83%	82%	82%
Biljettintäkter (tusental)	90 964	131 953	147 536	163 306	164 808
Trafikkostnad (tusental)	299 692	274 005	307 508	304 311	304 246
Kostnadstäckningsgrad	30,4%	48,2%	48,0%	53,7%	54,2%

De som reser med vuxenbiljett i Linköping är klart flest med drygt hälften av validerade biljetter. Ungdom och skolungdom utgör knappt 30% av andelen validerade biljetter.



Stadstrafiken i Linköping trafikerade under 2024 218 hållplatser fördelat på 447 lägen. Av dessa hållplatser uppfyllde drygt 75% minst tillgänglighetsklass 2012. Antalet hållplatser med fler än 20 påstigande uppgick till 178 och av dessa var 86% anpassade med som lägst nivå 2012.



Nedan en sammanställning över linjerna i Linköping under 2025.

Linje	Fordon Antal	Kilo- meter Antal	Passager- räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- Täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
1	9	587	1 580	19 277	31 646	12 369	60,9%	30,4	7,83
2	5	311	715	8 712	15 935	7 223	54,7%	17,1	10,10
3	7	359	1 360	16 873	19 636	2 764	85,9%	26,8	2,03
4	5	383	1 225	15 101	18 298	3 197	82,5%	28,6	2,61
5	9	838	1 914	23 135	38 169	15 034	60,6%	37,6	7,85
6	6	455	678	8 822	19 328	10 506	45,6%	16,0	15,50
10	10	700	792	10 323	28 676	18 353	36,0%	26,2	23,17
11	3	168	419	5 194	9 526	4 332	54,5%	12,0	10,34
12	4	190	566	6 893	10 691	3 798	64,5%	25,4	6,72
13	6	435	835	10 307	20 719	10 412	49,7%	23,2	12,47
14	4	428	778	9 785	18 481	8 697	52,9%	25,9	11,18
15	3	232	376	4 794	10 594	5 799	45,3%	14,3	15,42
16	5	465	701	8 705	20 590	11 885	42,3%	23,8	16,96
17	3	349	553	6 880	13 944	7 064	49,3%	18,8	12,77
18	3	175	322	4 039	9 496	5 456	42,5%	11,0	16,93
20	2	29	85	969	3 036	2 067	31,9%	19,0	24,45
21	2	25	51	559	2 948	2 389	19,0%	12,1	46,49
22	1	33	63	836	2 018	1 182	41,4%	28,3	18,66
26	1	131	190	2 306	4 909	2 603	47,0%	28,2	13,70
232	0	4	14	168	172	4	97,8%	32,4	0,27
240	0	2	5	60	267	207	22,4%	7,4	38,01
241	0	1	2	21	49	28	42,9%	9,8	15,58
243	0	3	29	320	389	69	82,2%	17,8	2,36
249	2	3	13	143	1 352	1 208	10,6%	34,2	96,68
250	0	1	1	8	44	36	19,1%	1,1	53,21
572	1	94	46	578	3 332	2 754	17,4%	6,4	59,42
<b>Tot</b>	<b>91</b>	<b>6 402</b>	<b>13 314</b>	<b>164 808</b>	<b>304 246</b>	<b>139 438</b>	<b>54,2%</b>	<b>23,0</b>	<b>10,47</b>

## 10.2.2 Norrköpings stadstrafik

Inga förändringar i stadstrafiken Norrköping har genomförts under 2025. En större omläggning genomfördes 2024.

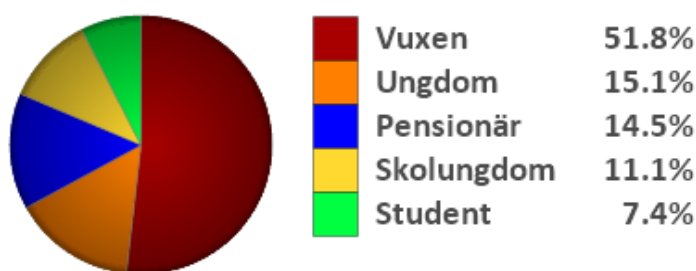
2	Fridvalla-Resecentrum-Hageby-Kvarnberget	21	Resecentrum-Kungsgatan-Söder Tull
3	Vidablick-ResecentrumI-Klockaretorpet	141	Resecentrum-Söder Tull-Mässhallen
10	Åby-Resecentrum-Vrinnevisjukhuset	190	Stadsdelsbuss Haga området
11	Himmelstalund-Söder Tull-Vrinnevisjukhuset	191	Stadsdelsbuss Hageby/Vilbergen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

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. Resandet minskade med drygt 11 procent 2025 jämfört med 2024. En anledning utöver de orsaker som generellt beskrivs i stycke 10.2 är att ett stort spårarbete innebar att hälften av spårvagnstrafiken ersattes med buss mellan mars och oktober.

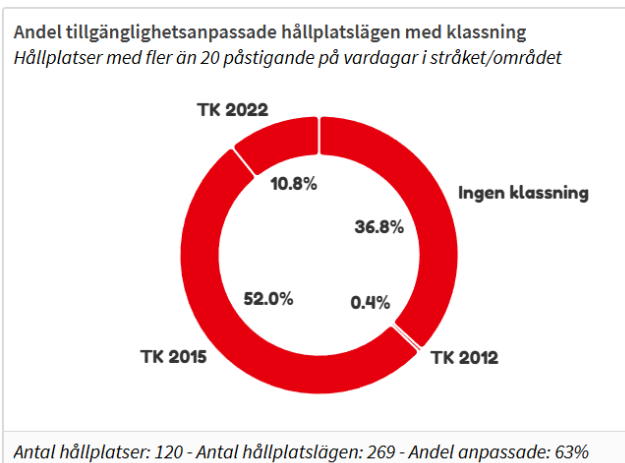
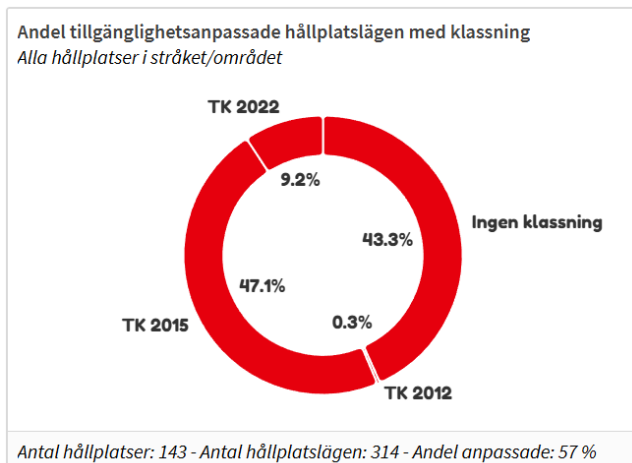
	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	3 484	3 427	3 428	3 461	3 449
Passagerarräkning (tusental)	-	9 504	10 235	10 148	9 173
Validerade biljetter (tusental)	4 238	5 702	6 142	6 084	5 256
Valideringsgrad	-	60%	60%	60%	57%
Biljettintäkter (tusental)	62 731	87 568	94 027	108 699	103 935
Intäkter totalt (tusental)	65 936	90 035	96 331	114 298	108 621
Trafikkostnad (tusental)	173 946	194 061	204 343	208 188	209 592
Kostnadstäckningsgrad biljettintäkter	36,1%	45,1%	46,0%	52,2%	49,6%
Kostnadstäckningsgrad	37,9%	46,4%	47,1%	54,9%	51,8%

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.

Av de som validerar sin biljett i Norrköping reser drygt hälften med Vuxenbiljett.



Linjerna i Norrköpings stadstrafik trafikerade 143 hållplatser fördelat på 314 lägen. Av dessa lägen var 57% anpassade utifrån minst tillgänglighetsklass 2012. Av hållplatser med fler än 20 påstigande var det 63% 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	For- don Ant	Kilo- meter 1000tal	Passager. räkning 1000tal	Biljett- intäkt Tkr	Intäkt tillköp Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Netto- Kostn Tkr	Kostn. täckn	Påstig tur Antal	Nettok påstig Kr
2	11	634	3 189	35 655	1 873	47 959	12 304	74,3%	51,7	3,86
3	8	546	2 220	25 601	1 873	41 295	15 694	62,0%	36,4	7,07
110	7	615	1 027	11 426	0	28 990	17 564	39,4%	25,8	17,10
111	6	332	910	10 343	0	19 547	9 204	52,9%	24,3	10,11
112	9	725	952	10 927	0	38 462	27 535	28,4%	24,0	28,92
113	6	525	705	8 269	0	26 396	18 127	31,3%	17,9	25,73
121	1	36	141	1 400	0	2 866	1 466	48,8%	8,9	10,37
129	0	0	0	0	0	15	15	0,0%	-	85,33
141	0	1	5	59	0	62	3	95,0%	29,2	0,58
190	0	0	3	28	290	581	553	4,8%	-	210,30
191	0	0	5	51	651	1 302	1 251	3,9%	-	263,40
486	1	35	15	178	0	2 117	1 940	8,4%	4,7	128,53
<b>Total</b>	<b>49</b>	<b>3 449</b>	<b>9 173</b>	<b>103 935</b>	<b>4 687</b>	<b>209 592</b>	<b>105 657</b>	<b>49,6%</b>	<b>30,8</b>	<b>11,52</b>

### 10.2.3 Motala stadstrafik

Stadstrafiken i Motala har varit oförändrad under 2025 förutom att linje 305 har återfått sin ordinarie sträckning via Stora torget. Under 2024 behövdes sträckningen ändras eftersom det var svårt att hinna till och från Bråstorp. Ett ytterligare fordon har tillförts linjen mellan 06 och 18 på vardagar för att kunna köra enligt planerad sträckning.

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

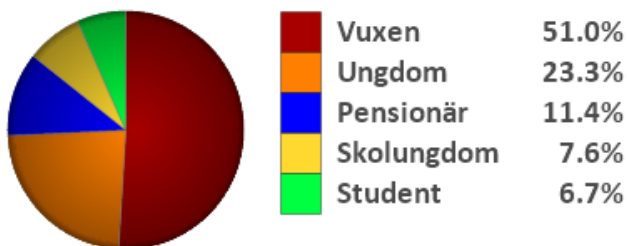
Resandet med stadstrafiken har minskat kraftigt efter omläggningen i juni 2024. Vid en jämförelse mellan 2025 och 2023 har resandet minskat med 17 procent. En viss återhämtning har skett under hösten 2025 med en liten ökning jämfört med 2024. Dock är det totala tappet fortsatt stort jämfört med resandet innan omläggningen. En utvärdering av orsakerna till den stora minskningen är planerad under 2026.

Kostnadstäckningen har dock ökat ordentligt mellan 2023 och 2025, främst beroende på minskad produktion (rakare linjesträckningar) samt en lägre prisnivå i det nya trafikavtalet från juni 2024. Biljettintäkterna har minskat jämfört med 2024, men prishöjningar av biljetter under 2025 har inneburit högre intäkt per resande.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	802	792	790	774	757
Passagerarräkning (tusental)	-	1 334	1 537	1 428	1 279
Validerade biljetter (tusental)	809	1 051	1 174	1 127	1 028
Valideringsgrad	-	79%	76%	79%	80%
Biljettintäkter (tusental)	8 270	11 317	12 809	13 959	13 562
Trafikkostnad (tusental)	31 289	34 507	37 914	34 433	29 921
Kostnadstäckningsgrad	26,4%	32,8%	33,8%	40,5%	45,3%

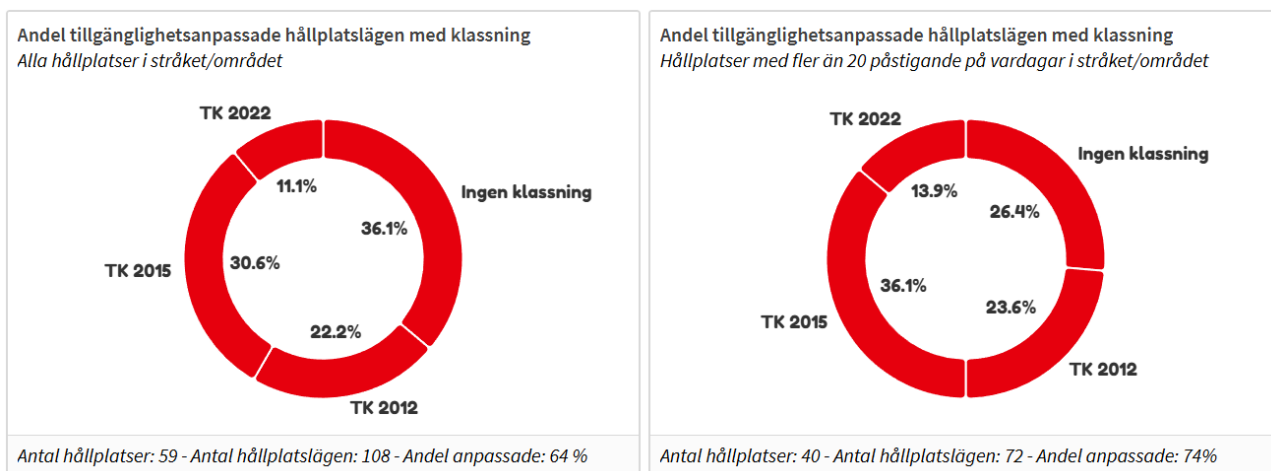
Andelen som validerar sin biljett i Motala ligger runt 80%. En unik effekt som påverkar valideringsgraden finns i Motala. Under Vätternrundan betalar Motala kommun för att busstrafiken ska vara avgiftsfri. Detta innebär att inga biljetter valideras samtidigt som betydligt fler än normalt reser och registreras av passagerarräkningssystemet. Denna avgiftsfria trafik påverkade valideringsgraden negativt med cirka 2 procentenheter under 2024 och 2025. 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 2025 59 fördelat på 108 lägen. Av dessa uppfyllde knappt två tredjedelar minst tillgänglighetsklass 2012.

Antalet hållplatser med fler än 20 påstigande uppgick till 40 och av dessa var 74% anpassade på lägst nivå 2012.



I tabellen nedan redovisas detaljer för samtliga linjer i Motala under 2025.

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>	Netto- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>
301	3	152	304	3 209	6 627	3 419	48,4%	17,6	11,26
302	2	120	195	2 123	4 947	2 824	42,9%	12,1	14,51
303	2	196	325	3 396	6 987	3 591	48,6%	14,8	11,05
304	2	67	59	640	3 323	2 683	19,2%	8,1	45,58
305	2	224	395	4 178	7 826	3 648	53,4%	14,6	9,24
312	0	0	2	17	211	194	8,0%	-	123,36
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>757</b>	<b>1 279</b>	<b>13 562</b>	<b>29 921</b>	<b>16 359</b>	<b>45,3%</b>	<b>14,3</b>	<b>12,79</b>

Serviceinje 312 hade fram till och med juni 2024 ett dedikerat fordon som körde trafiken. Från och med juni är det taxifordon från den särskilda kollektivtrafiken som kör denna linje. Serviceinjen 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.

## 10.2.4 Finspång

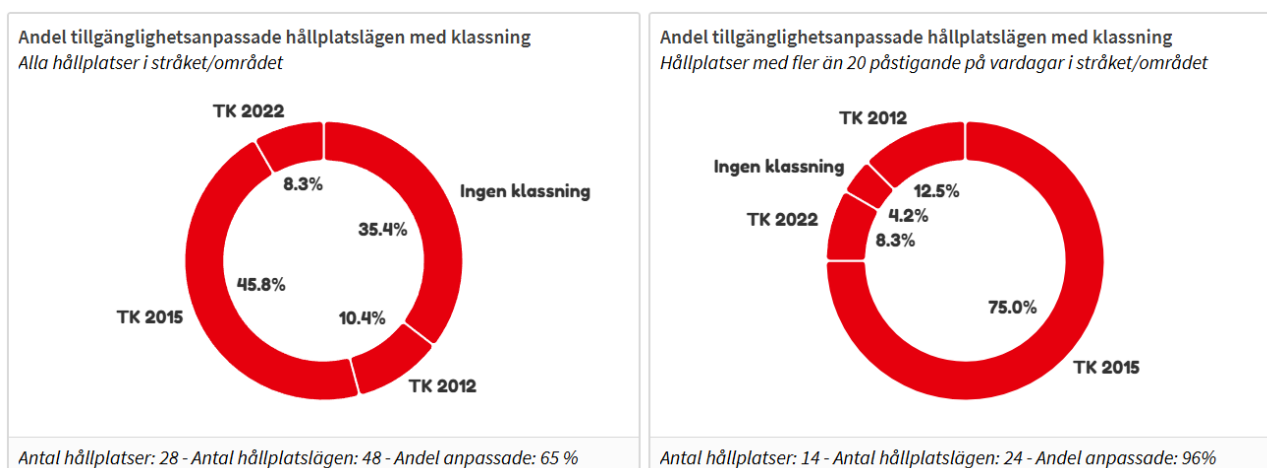
I Finspång genomfördes en satsning på stadstrafiken i juni 2022 vilket innebar ett kraftigt ökat utbud och bättre geografisk täckning. Denna satsning har resulterat i en bra resandeökning efter omläggningen.

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

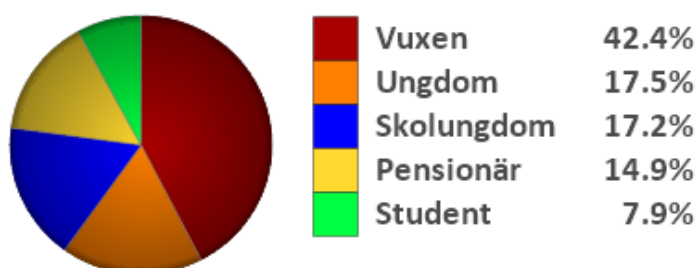
Resandet minskade något under 2025 samtidigt som kostnadstäckningen ökade.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	50	104	157	154	157
Passagerarräkning (tusental)	-	59	92	103	99
Validerade biljetter (tusental)	21	48	76	86	78
Valideringsgrad	-	81%	83%	83%	78%
Biljettintäkter (tusental)	339	718	1 162	1 451	1 505
Trafikkostnad (tusental)	3 063	3 773	4 724	4 750	4 459
Kostnadstäckningsgrad	11,1%	19,0%	24,6%	30,5%	33,8%

Andelen hållplatser med fler än 20 påstigande som är tillgänglighetsanpassade är hög i Finspång.



Kundgruppen med flest resor är Vuxen.



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

Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager- räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
181	1	112	66	1 013	3 369	2 356	30,1%	6,9	35,97
182	0	45	34	492	1 090	598	45,2%	8,7	17,63
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>157</b>	<b>99</b>	<b>1 505</b>	<b>4 459</b>	<b>2 954</b>	<b>33,8%</b>	<b>7,4</b>	<b>29,71</b>

## 10.2.5 Mjölby

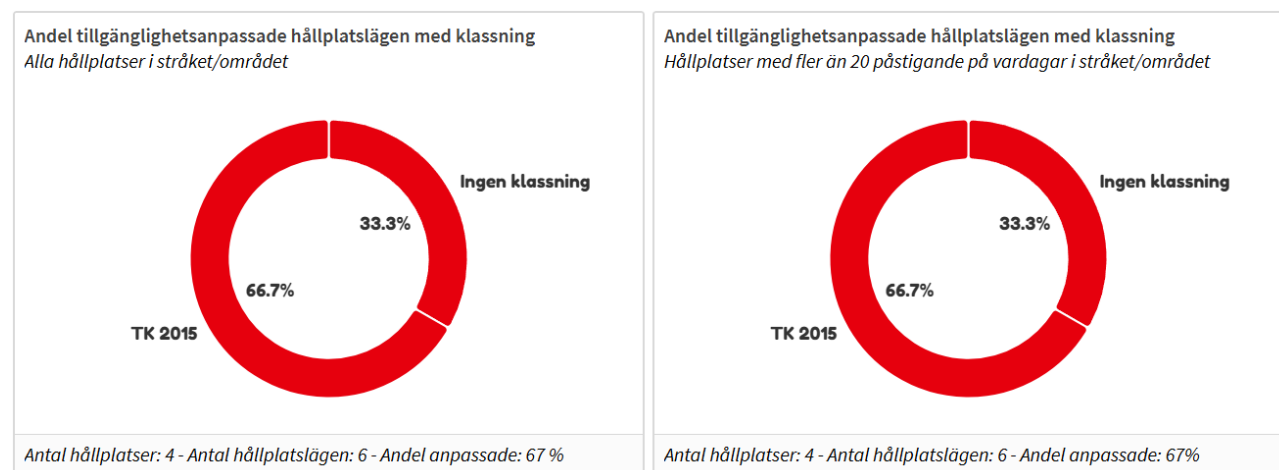
I Mjölby finns två linjer i tätorten. Linje 355 är primärt en matarlinje mellan stationen och Lundby industriområde (Toyota) samt Kungshögaskolan. Linje 357 är en anropsstyrd servicelinje som körs med fordon från den särskilda kollektivtrafiken.

355	Kungshögaskolan-Lundby ind.område-Resecentrum
357	Anropsstyrd servicetrafik

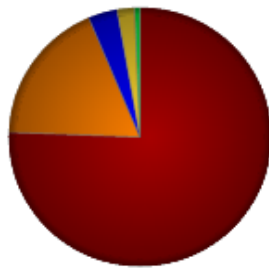
Utbudet har minskat de senaste åren, främst beroende på nedläggning av linje 354 under 2024. Trafikkostnaden har minskat främst på grund av det minskade utbudet vilket har resulterat i en betydligt högre kostnadstäckningsgrad.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	62	62	54	44	36
Passagerarräkning (tusental)	-	85	94	75	71
Validerade biljetter (tusental)	38	74	80	69	68
Valideringsgrad	-	87%	85%	92%	95%
Biljettintäkter (tusental)	326	623	687	640	642
Trafikkostnad (tusental)	3 638	4 093	4 180	3 440	2 320
Kostnadstäckningsgrad	8,9%	15,2%	16,4%	18,6%	27,7%

Linje 355 trafikerar endast fyra hållplatser och 67% av lägena på dessa hållplatser var anpassade. Alla fyra hållplatserna hade fler än 20 påstigande under 2025.



Andelen med Vuxenbiljett är drygt 75% på linje 355 som främst är arbetspendlare som kommer med Östgötapendeln till Mjölby station och sedan reser vidare till Lundby industriområde.



Vuxen	75.6%
Skolungdom	18.0%
Student	3.6%
Ungdom	2.2%
Pensionär	0.6%

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>	Netto- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>
355	1	36	69	622	2 097	1 474	29,7%	6,2	21,37
357	0	0	2	20	223	204	8,7%	-	88,00
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>36</b>	<b>71</b>	<b>642</b>	<b>2 320</b>	<b>1 678</b>	<b>27,7%</b>	<b>6,4</b>	<b>23,53</b>

### 10.2.6 Kisa

Tätortstrafiken i Kisa lades om i juni till att bli en anropsstyrd trafik som 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>	Netto- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>
290	0	0	1	10	52	43	18,4%	-	34,31

### 10.2.7 Åtvidaberg

I Åtvidaberg är det som tidigare är en liten buss som kör linjelagd trafik mitt på dagen. Liksom under 2024 har det varit en del strul med tekniken ombord på fordonet som används i trafiken. Detta löstes under hösten 2025, men tyvärr saknas en del registrerat resande på helåret.

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>	Netto- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>
287	1	44	3	56	1 497	1 441	3,8%	1,1	462,49

## 10.3 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 35 och 65 procent. Utbudet varierar mellan olika stråk från ett 15-tal turer per vardag till 6-7 avgångar per timme i högtrafik.

Regionalt stråk	For-	Turer	Passag	Valid.	Valid.	Biljett-	Trafik-	Kostn.	Nettok	Samhälls-
-----------------	------	-------	--------	--------	--------	----------	---------	--------	--------	-----------

	don		räkning	biljetter	grad	intäkter	kostnad	täckn.	påstig.	nytta
	Ant	Antal	1000-tal	1000-tal		Tkr	Tkr		Kr	Tkr
Östgötapendeln	14	39 308	4 069	804	20%	165 848	282 236	58,8%	28,60	62 290
Finspång-Linköping	6	6 796	107	100	93%	4 367	13 324	32,8%	83,39	1 166
Finspång-Norrköping	15	43 377	735	657	89%	26 076	39 390	66,2%	18,11	10 412
Kisa-Rimforsa-Linköping	9	23 650	464	402	87%	16 057	29 826	53,8%	29,66	4 816
Linköping-Norrk buss	10	13 717	333	310	93%	13 682	21 183	64,6%	22,53	5 512
Motala-Linköping	11	26 699	443	396	89%	13 962	32 285	43,2%	41,36	5 015
Vadstena-Motala	4	22 073	131	110	85%	3 620	10 541	34,3%	52,99	536
Vadstena-Skänn./Linköp	3	15 879	141	125	88%	4 016	9 086	44,2%	35,85	795
Vald.vik-Söderk-Norrköp	11	43 246	599	542	91%	21 533	39 832	54,1%	30,54	6 198
Åtvidaberg-Linköping	7	23 537	372	320	86%	12 701	24 189	52,5%	30,90	4 721
Ödeshög-Mjölby	4	15 150	129	115	89%	4 609	13 652	33,8%	70,12	559
Österbymo-Tranås	2	8 610	81	68	85%	2 166	6 849	31,6%	58,07	328
<b>Totalt</b>	<b>96</b>	<b>282 042</b>	<b>7 605</b>	<b>3 948</b>	<b>52%</b>	<b>288 636</b>	<b>522 391</b>	<b>55,3%</b>	<b>30,74</b>	<b>102 349</b>

### 10.3.1 Östgötapendeln

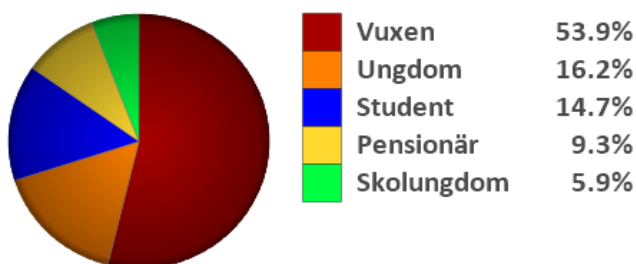
Östgötapendeln binder samman länets fyra största kommuner samt Boxholm och Tranås. Sedan starten 1995 har resandet ständigt ökat med undantag för pandemin då det blev ett hack i kurvan.

Viljan att validera är låg hos kunderna som åker med tåget, där bara omkring 20% av de påstigande validerar biljetten. Under 2023 har automatisk passagerarräkning installerats på tågen 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. Minskningen av utbudet genomfördes i december 2023 på grund av ett sparbeting på 18 mkr i kollektivtrafiken. Två sena kvällståg på vardagar samt söndagstrafiken glesades ut på förmiddagar. Resandet ökade något 2025 jämfört med 2024.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	3 726	3 680	3 624	3 550	3 499
Passagerarräkning (tusental)	-	3 598	4 146	4 027	4 069
Validerade biljetter (tusental)	2 492	1 169	1 268	1 216	804
Valideringsgrad	-	32%	31%	30%	20%
Biljettintäkter (tusental)	96 323	147 825	167 741	165 517	165 848
Trafikkostnad (tusental)	244 124	269 062	266 648	269 983	282 236
Kostnadstäckningsgrad	39,5%	54,9%	62,9%	61,3%	58,8%

Den absolut största kundgruppen på Östgötapendeln reser med Vuxenbiljett. Eftersom bara omkring 20% av kunderna validerar sin biljett i biljettläsarna ombord är risken att fördelningen av kundgrupper blir missvisande. På Östgötapendeln har i stället kundvärdarnas och kontrollgruppens biljettvisering som genomförs under färd använts som underlag för att redovisa fördelning av kundgrupper. Detta eftersom en större andel av biljetterna då viseras (cirka 30% 2025) 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 uppgick till knappt 60% för 2025.

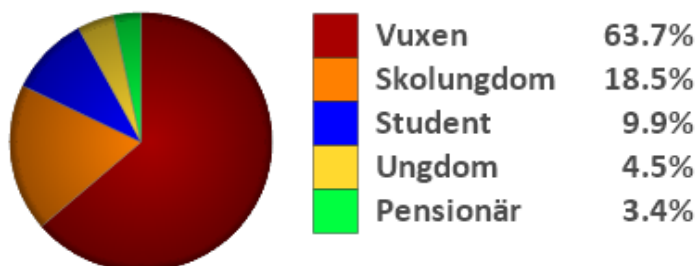
Linje	Fordon Antal	Kilo- Meter 1000-tal	Passager- räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ Tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
ÖP	14	3 499	4 069	165 848	282 236	116 388	58,8%	103,5	28,60

### 10.3.2 Finspång-Linköping

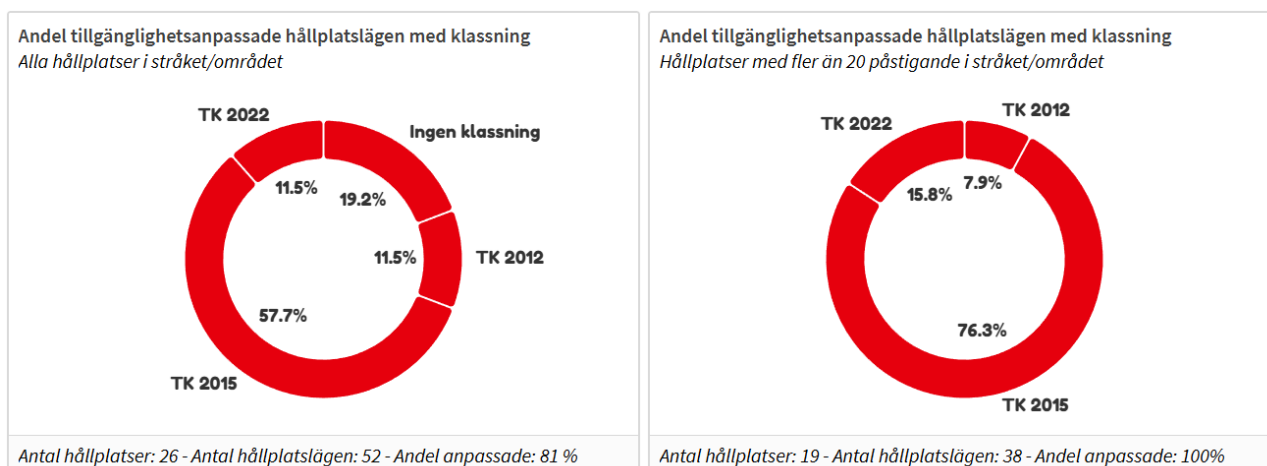
Trafiken mellan Finspång och Linköping fick ett nytt upplägg från och med juni 2022. Utvecklingen av resandet sedan dess har inte riktigt motsvarat förväntningarna på den stora utbudsökningen, så under 2024 gjordes en mindre utbudsminskning för att bättre matcha resandet. Dock är det fortfarande en jämförelsevis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

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	339	433	501	471	455
Passagerarräkning (tusental)	-	98	118	114	107
Validerade biljetter (tusental)	51	90	112	107	100
Valideringsgrad	-	92%	95%	94%	93%
Biljettintäkter (tusental)	1 794	3 310	4 320	4 328	4 367
Trafikkostnad (tusental)	8 414	12 585	14 071	13 486	13 324
Kostnadstäckningsgrad	21,3%	26,3%	30,7%	32,1%	32,8%

Resandet mellan Finspång och Linköping utgörs i stor utsträckning av arbetspendlare men även en 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 höga utbudet vilket bland annat visar sig i nettokostnaden per påstigande som är den högsta nivån i den regionala trafiken.

Linje	Fordon	Kilo-Meter	Passager-räkning	Biljett-intäkt	Trafik-kostnad	Netto-kostnad	Kostnads-täckning	Påstig/tur	Nettok/påstig.
	Antal	1000-tal	1000-tal	Tkr	Tkr	Tkr		Antal	Kr
50	6	455	107	4 367	13 324	8 956	32,8%	15,8	83,39

### 10.3.3 Finspång-Norrköping

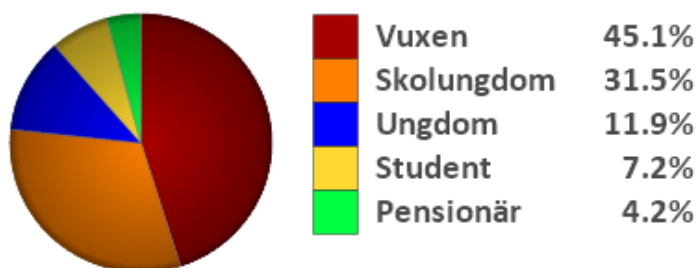
Även i stråket mellan Finspång och Norrköping genomfördes en trafikomläggning i juni 2022. Det tre expresslinjerna 40, 41 samt 42 slogs samman till en enda linje 40 som fick ett kraftigt ökat utbud. På landsbygdslinjerna 410 och 412 skedde mindre justeringar.

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

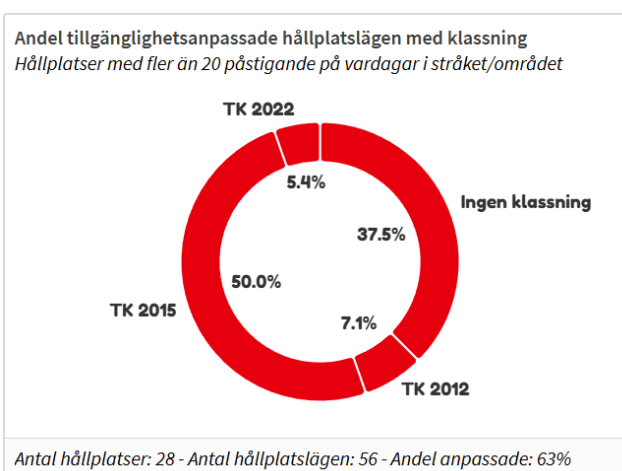
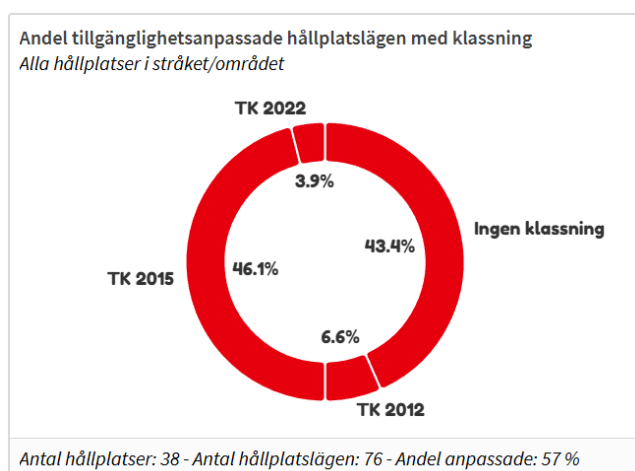
Resandeökningen har inte motsvarat utbudsökningen som gjordes 2022 även om det skett en ökning av resandet från 2022 till 2024. Dock minskade resandet något under 2025. Utbudet 2024 minskades något för att undvika att köra onödiga kilometer med få kunder. Minskningen var dock marginell och berörde i stor utsträckning förstärkningsturer där det fanns ledig kapacitet.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	1 089	1 245	1 382	1 341	1 336
Passagerarräkning (tusental)	-	639	708	721	735
Validerade biljetter (tusental)	429	571	648	652	657
Valideringsgrad	-	89%	91%	90%	89%
Biljettintäkter (tusental)	13 309	19 297	22 562	24 001	26 076
Trafikkostnad (tusental)	34 490	40 303	41 960	39 680	39 390
Kostnadstäckningsgrad	38,6%	47,9%	53,8%	60,5%	66,2%

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



I stråket trafikeras totalt 38 hållplatser varav 57% är tillgänglighetsanpassade. 28 av 38 hållplatser har fler än 20 påstigande per vardag och av dessa hållplatser är 63% av lägena anpassade på minst nivå 2012.



Det största utbudet och högsta resandet sker på 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	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
40	8	731	389	14 125	20 450	6 325	69,1%	18,2	16,24
410	4	505	270	9 710	14 291	4 581	67,9%	18,0	16,94
412	3	100	75	2 241	4 648	2 407	48,2%	10,8	31,94
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>1 336</b>	<b>735</b>	<b>26 076</b>	<b>39 390</b>	<b>13 313</b>	<b>66,2%</b>	<b>16,9</b>	<b>18,11</b>

### 10.3.4 Kisa-Linköping

Trafiken mellan Kisa och Linköping omfattar fyra linjer. Tre linjer trafikerar hela vägen mellan Kisa och Linköping medan en linje endast trafikerar 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.

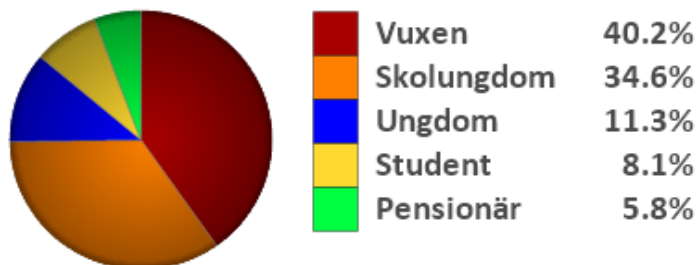
39	Linköping-Rimforsa-Kisa	543	Linköping-Slaka-Skeda
540	Linköping-Skeda Udde-Rimforsa-Kisa	546	Linköping-Rimforsa-Kisa

Utbudet har ökat något efter pandemin, främst beroende på stort resande från Rimforsa mot Linköping. Utbudet minskade något under 2025 beroende på att en förstärkningsbuss till Linköping på morgonen kunde tas bort på grund av något färre skolelever.

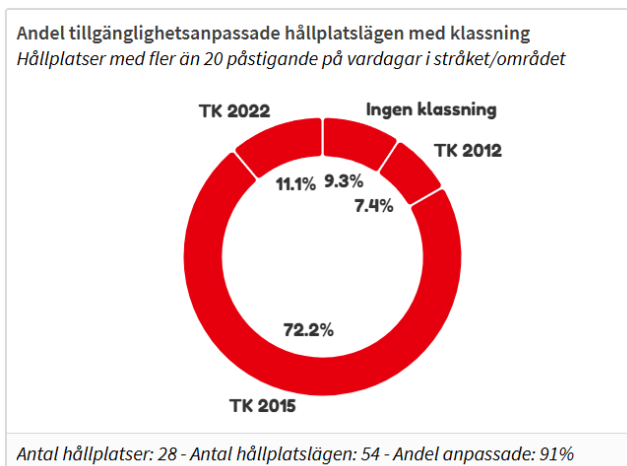
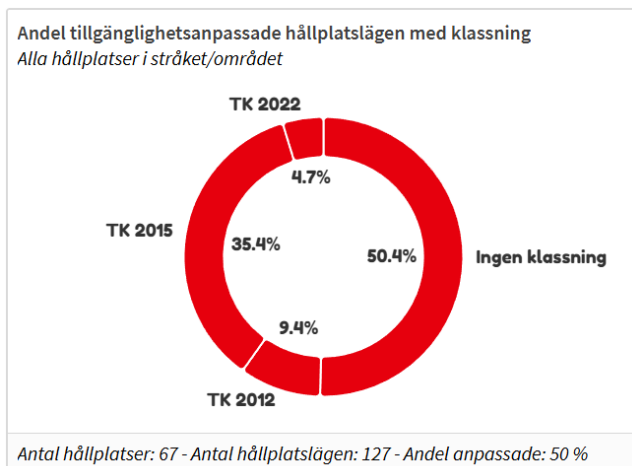
Resandet minskade något mellan 2024 och 2025.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	1 208	1 227	1 241	1 249	1 239
Passagerarräkning (tusental)	-	433	470	475	464
Validerade biljetter (tusental)	297	396	430	422	402
Valideringsgrad	-	91%	92%	89%	87%
Biljettintäkter (tusental)	8 909	12 571	14 111	15 582	16 057
Trafikkostnad (tusental)	29 223	32 130	28 868	29 564	29 826
Kostnadstäckningsgrad	30,5%	39,1%	48,9%	52,7%	53,8%

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 67 hållplatser i stråket fördelat på 127 lägen. Av dessa är hälften av lägena tillgänglighetsanpassade. 28 av hållplatserna i stråket har fler än 20 påstigande och av dessa är 91% anpassade.



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

Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager- räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
39	6	680	275	10 124	16 509	6 385	61,3%	22,3	23,22
540	1	431	128	4 039	8 644	4 605	46,7%	17,2	35,86
543	0	24	14	245	681	435	36,1%	7,1	31,10
546	2	103	47	1 648	3 992	2 344	41,3%	24,7	50,03
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>1 239</b>	<b>464</b>	<b>16 057</b>	<b>29 826</b>	<b>13 769</b>	<b>53,8%</b>	<b>19,6</b>	<b>29,66</b>

### 10.3.5 Linköping-Norrköping

Busstrafiken mellan Linköping och Norrköping har haft samma sträckningar under 2025 jämfört med 2024. Linjerna trafikeras inte Resecentrum i någon av städerna utan har andra målpunkter. Syftet med busstrafiken är att komplettera Östgötapendeln 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)		

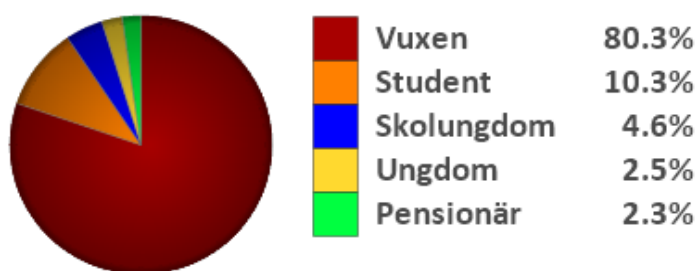
Utbudet har varit relativt konstant under den senaste femårsperioden. Resandet har ökat kraftigt efter pandemin även om ökningen 2024 var relativt liten. En delförklaring till det ökade resandet är banarbeten och andra infrastruktureller problem för Östgötapendeln vilket gör att kunder väljer bussen i högre grad. Linje 74 mellan Norrköping och Saab i Linköping utökades under 2025 från två till tre morgonturer på grund av ökat resande.

Kostnadstäckningen ökade rejält mellan 2022 och 2023 främst beroende på högre resande men även ett nytt trafikavtal med lägre kostnader. Under 2025 har resandet minskat totalt sett på linjerna och även kostnadstäckningen har sjunkit något.

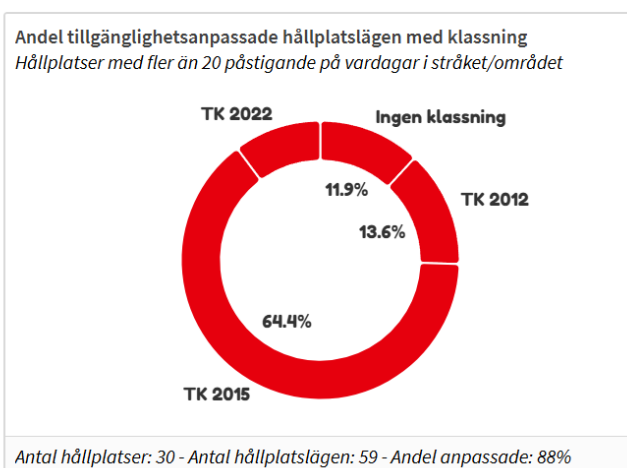
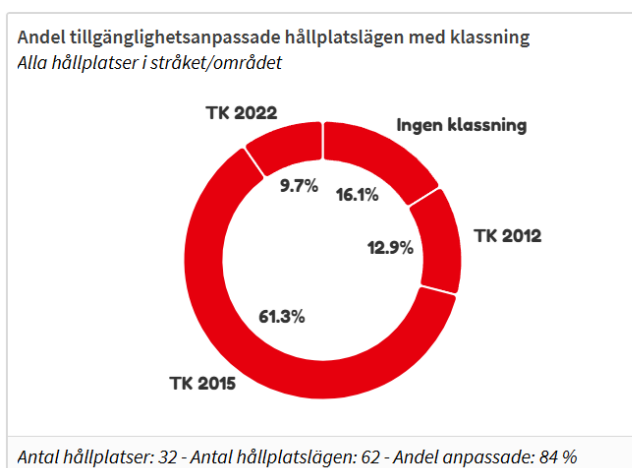
	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	671	666	668	658	656

Passagerarräkning (tusental)	-	286	344	353	333
Validerade biljetter (tusental)	187	267	326	329	310
Valideringsgrad	-	94%	95%	93%	93%
Biljettintäkter (tusental)	6 599	9 546	12 229	13 428	13 682
Trafikkostnad (tusental)	20 917	21 727	19 792	20 404	21 183
Kostnadstäckningsgrad	31,5%	43,9%	61,8%	65,8%	64,6%

Resandet under 2025 dominerades av kunder med Vuxenbiljett eftersom de flesta som reser med trafiken mellan orterna är arbetspendlare.



En stor andel av hållplatserna som linjerna trafikerar är anpassade. Linjerna stannar generellt sett på stora hållplatser med många påstigande vilket innebär hög anpassningsgrad.



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	Fordon Antal	Kilo- Meter 1000-tal	Passager. räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
70	5	404	208	8 631	12 258	3 627	70,4%	23,8	17,41
71	1	73	26	1 074	2 232	1 158	48,1%	17,8	44,77
72	1	27	13	566	1 412	846	40,1%	27,0	62,81
74	1	53	36	1 411	1 583	172	89,1%	30,6	4,83
75	2	98	50	2 000	3 698	1 698	54,1%	26,7	34,16
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>656</b>	<b>333</b>	<b>13 682</b>	<b>21 183</b>	<b>7 502</b>	<b>64,6%</b>	<b>24,3</b>	<b>22,53</b>

### 10.3.6 Motala-Borensberg-Linköping

Busstrafiken mellan Motala och Linköping upprätthålls till stor del för att trafikförsörja orterna däremellan.

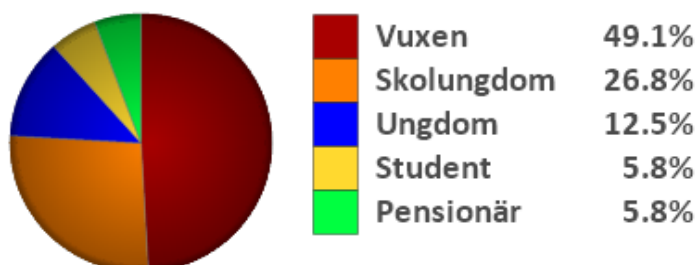
Det finns totalt sju linjer i stråket som trafikerar både norr och söder om Boren. Linje 616 trafikeras endast natt mot fredag och lördag. Borensberg är navet i trafiken där anslutning finns med linje 623 till Kvarn och Tjällmo.

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		

Det totala utbudet har legat på ungefär samma nivå sedan 2021 med en liten ökning de senaste åren. Resandet har ökat något under 2025 och detsamma gäller kostnadstäckningsgraden.

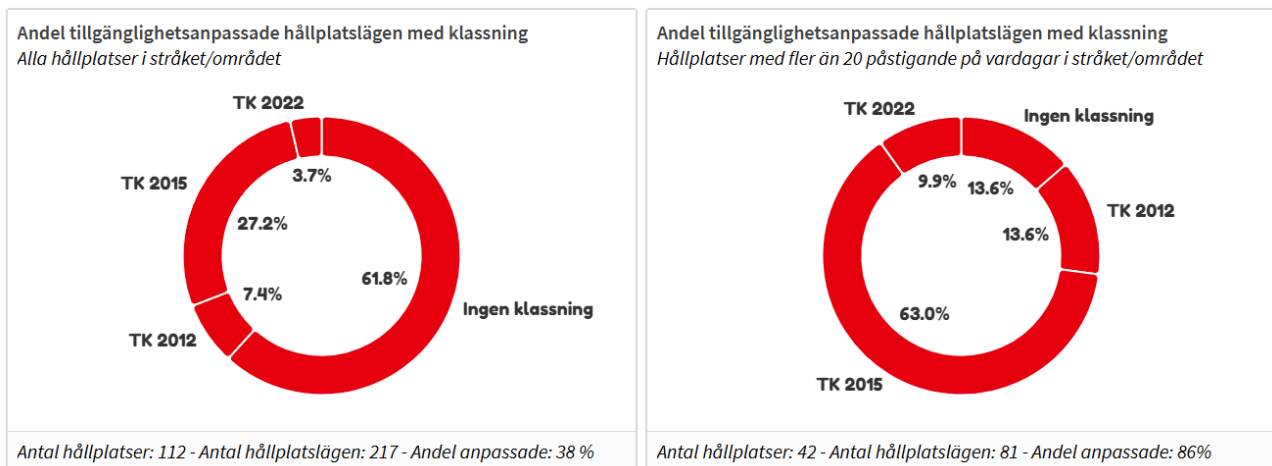
	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	1 143	1 146	1 141	1 159	1 170
Passagerarräkning (tusental)	-	410	438	432	443
Validerade biljetter (tusental)	282	371	397	398	396
Valideringsgrad	-	91%	91%	92%	89%
Biljettintäkter (tusental)	7 671	10 600	11 749	12 827	13 962
Trafikkostnad (tusental)	27 657	30 344	30 964	32 065	32 285
Kostnadstäckningsgrad	27,7%	34,9%	37,9%	40,0%	43,2%

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



I stråket trafikeras totalt 112 hållplatser fördelat på 217 lägen. En stor andel av hållplatserna ligger i landsbygdsmiljö med få påstigande och anpassningsgraden ligger därför på endast 38%. Av de 112

hållplatserna i stråket är det 42 som har fler än 20 påstigande och av dessa hållplatser är det 86% av lägena som är anpassade på lägst nivå 2012.



Linje 520 har det största utbudet i stråket och tillsammans med linje 52 och 620 körs linjen hela vägen mellan Motala och Linköping. Andelen 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 totalt på drygt 43%.

Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager. räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
52	3	167	90	2 807	6 308	3 501	44,5%	31,2	38,77
520	3	607	227	7 623	13 919	6 296	54,8%	17,6	27,79
614	0	63	8	207	1 097	890	18,8%	4,3	106,45
615	1	25	7	175	1 516	1 340	11,6%	4,9	202,83
616	0	7	2	53	120	67	44,1%	7,9	39,72
617	2	86	33	926	3 628	2 702	25,5%	13,3	83,08
620	2	216	77	2 170	5 698	3 528	38,1%	15,5	45,78
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>1 170</b>	<b>443</b>	<b>13 962</b>	<b>32 285</b>	<b>18 323</b>	<b>43,2%</b>	<b>16,6</b>	<b>41,36</b>

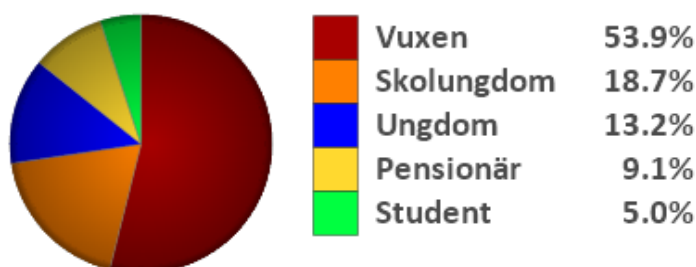
### 10.3.7 Vadstena-Motala

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.

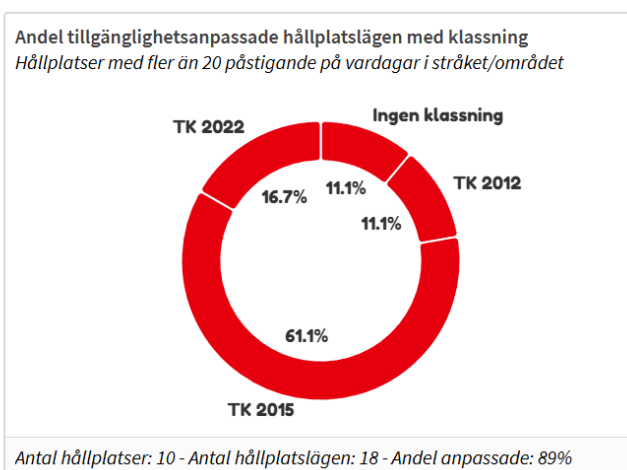
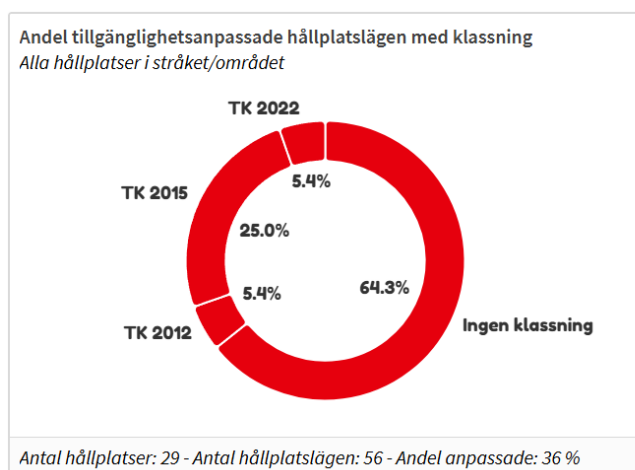
Utbudet har ökat något efter omläggningen 2024. Under 2025 ökade även resandet vilket även gjorde att kostnadstäckningen blev högre.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	342	343	341	351	357
Passagerarräkning (tusental)	-	124	126	120	131
Validerade biljetter (tusental)	86	110	111	106	110
Valideringsgrad	-	89%	88%	89%	84%
Biljettintäkter (tusental)	2 394	3 476	3 587	3 205	3 620
Trafikkostnad (tusental)	8 755	9 883	10 965	10 977	10 541
Kostnadstäckningsgrad	27,3%	35,2%	32,7%	29,2%	34,3%

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 knappt 20% av de påstigande.



Antalet trafikerade hållplatser i stråket uppgår till 29 fördelat på 56 lägen. Av dessa lägen är 36% tillgänglighetsanpassade. Hållplatser med fler än 20 påstigande var 10 med 89% anpassningsgrad av lägen.



Förändringen som genomfördes 2024 har under 2025 visat positiv utveckling på resandet mellan Motala och Vadstena.

Linje	Fordon	Kilo-	Passager.	Biljett-	Trafik-	Netto-	Kostnads-	Påstig/	Nettok/
-------	--------	-------	-----------	----------	---------	--------	-----------	---------	---------

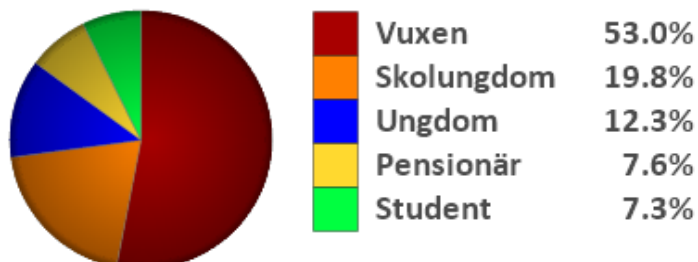
	Antal	meter 1000-tal	räkning 1000-tal	intäkt Tkr	kostnad Tkr	kostnad Tkr	täckning	tur Antal	påstig. Kr
612	3	306	123	3 411	8 683	5 272	39,3%	7,0	42,73
613	1	51	7	209	1 858	1 649	11,2%	1,6	228,23
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>357</b>	<b>131</b>	<b>3 620</b>	<b>10 541</b>	<b>6 921</b>	<b>34,3%</b>	<b>5,9</b>	<b>52,99</b>

### 10.3.8 Vadstena-Skänninge-Linköping

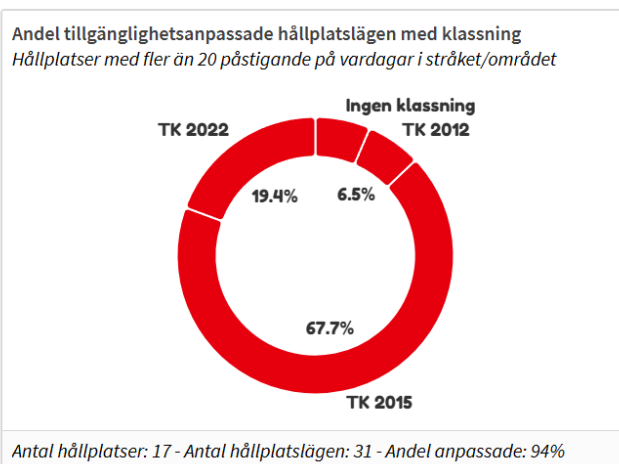
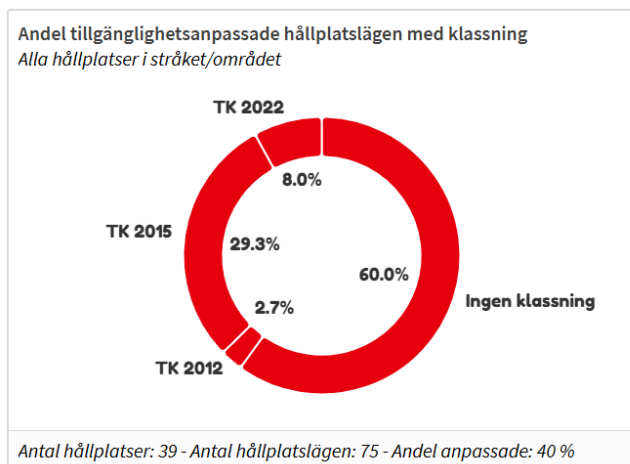
Trafiken i detta stråk består av linje 65 mellan Vadstena och Linköping med två turer per vardag samt linje 661 mellan Vadstena och Skänninge som är upplagd för anslutning till och från Östgotapendeln i Skänninge i riktning Mjölby-Linköping-Norrköping. Resandet har ökat under 2025 samtidigt som även utbudet ökat något. Kostnadstäckningen ligger kvar strax under 45% med en liten ökning

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	261	265	259	277	286
Passagerarräkning (tusental)	-	119	135	138	141
Validerade biljetter (tusental)	73	106	121	124	125
Valideringsgrad	-	89%	89%	90%	88%
Biljettintäkter (tusental)	2 041	2 997	3 373	3 793	4 016
Trafikkostnad (tusental)	6 463	7 084	7 540	8 686	9 086
Kostnadstäckningsgrad	31,6%	42,3%	44,7%	43,7%	44,2%

Många pendlare, främst arbetspendlare och gymnasiependlare reser med linjerna. Resande med linje 65 har ofta målpunkt i Mjärdevi samt Universitetssjukhuset då denna linje passerar dessa områden.



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 Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager. räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
65	1	29	10	431	1 453	1 021	29,7%	20,5	100,21
661	2	258	131	3 584	7 633	4 049	47,0%	8,5	30,85
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>286</b>	<b>141</b>	<b>4 016</b>	<b>9 086</b>	<b>5 070</b>	<b>44,2%</b>	<b>8,9</b>	<b>35,85</b>

### 10.3.9 Valdemarsvik-Söderköping-Norrköping

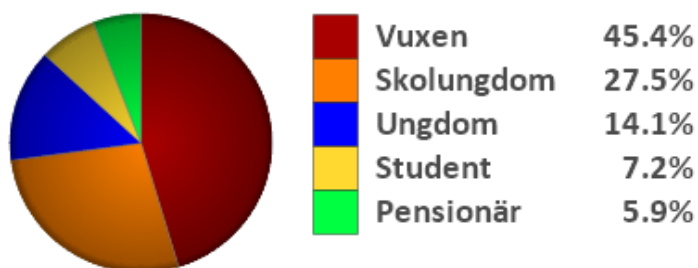
Linjerna i detta stråk har varit oförändrade under 2025. En stor förändring gjordes under 2022 med ökat utbud.

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

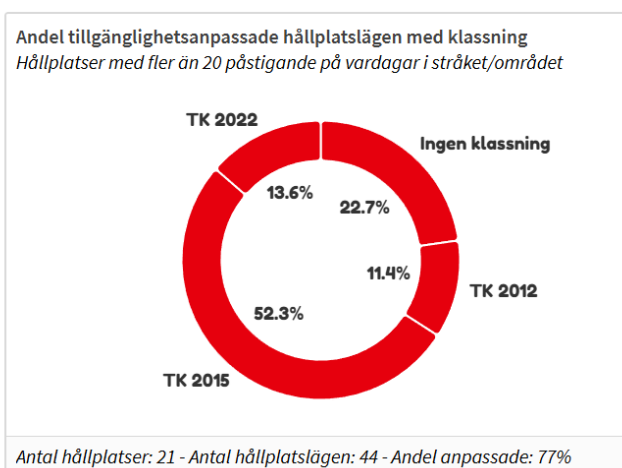
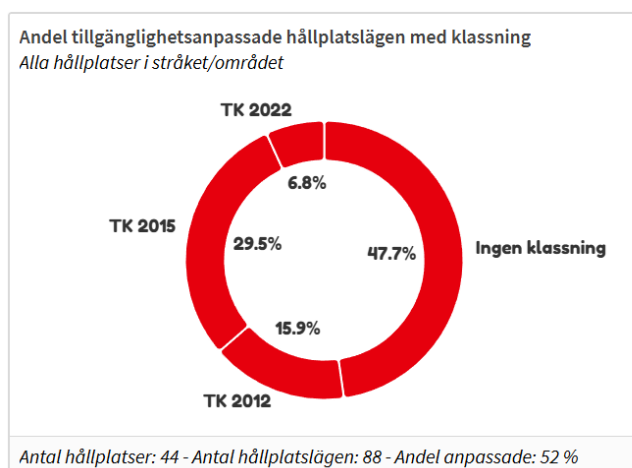
Resandet 2025 har minskat något jämfört med 2024. Resandet ligger fortsatt under nivån för 2019 trots den stora satsningen 2022. Kostnadstäckningen för linjerna i stråket ökade under året tack vare högre intäkter samt aningen lägre kostnader.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	1 495	1 579	1 641	1 636	1 620
Passagerarräkning (tusental)	-	551	605	603	599
Validerade biljetter (tusental)	376	491	551	548	542
Valideringsgrad	-	89%	91%	91%	90%
Biljettintäkter (tusental)	12 636	17 505	19 856	20 873	21 533
Trafikkostnad (tusental)	37 944	41 219	40 253	40 164	39 832
Kostnadstäckningsgrad	33,3%	42,5%	49,3%	52,0%	54,1%

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 knappt 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 Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager. räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
46	4	576	158	6 937	13 232	6 295	52,4%	15,2	39,91
450	3	416	272	7 582	12 302	4 720	61,6%	12,4	17,34
460	4	628	169	7 014	14 298	7 284	49,1%	15,5	43,06
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>1 620</b>	<b>599</b>	<b>21 533</b>	<b>39 832</b>	<b>18 299</b>	<b>54,1%</b>	<b>13,9</b>	<b>30,54</b>

### 10.3.10 Åtvidaberg-Linköping

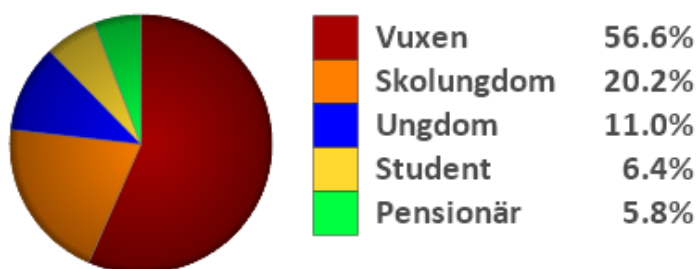
Trafiken mellan Åtvidaberg och Linköping utgörs av linje 30 och 530.

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

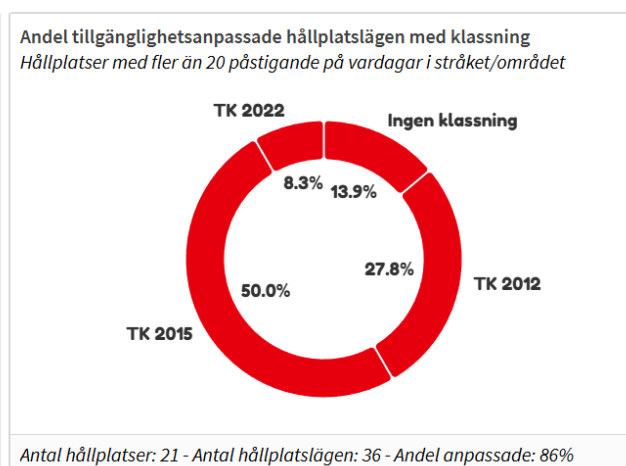
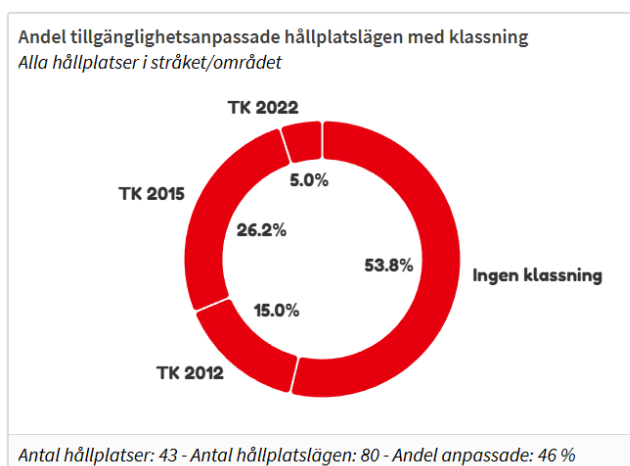
Utbudet har ökat något sedan 2021 med en liten minskning 2025. Resandet har legat på en stabil nivå med endast små förändringar mellan åren. Kostnadstäckningen förbättrades 2025 tack vare betydligt högre intäkter.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	903	934	952	951	946
Passagerarräkning (tusental)	-	371	388	380	372
Validerade biljetter (tusental)	258	334	353	337	320
Valideringsgrad	-	90%	91%	89%	86%
Biljettintäkter (tusental)	7 917	10 673	11 354	12 203	12 701
Trafikkostnad (tusental)	22 651	25 496	23 835	23 626	24 189
Kostnadstäckningsgrad	34,9%	41,9%	47,6%	51,7%	52,5%

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 största utbudet och högsta 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>	Netto- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>
30	4	545	238	8 220	13 683	5 463	60,1%	17,6	22,97
530	3	401	134	4 481	10 506	6 025	42,7%	13,4	44,98
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>946</b>	<b>372</b>	<b>12 701</b>	<b>24 189</b>	<b>11 488</b>	<b>52,5%</b>	<b>15,8</b>	<b>30,90</b>

### 10.3.11 Ödeshög-Mjölby

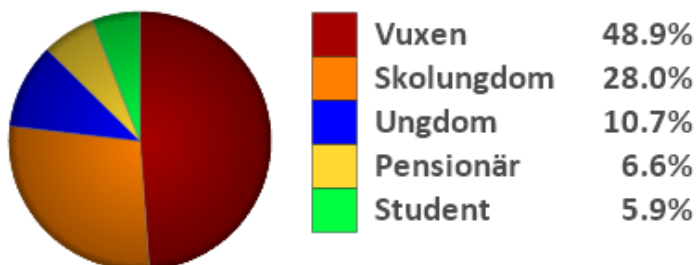
Mellan Ödeshög och Mjölby körs två linjer, 68 via E4 och 680 via gamla E4 och Väderstad.

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

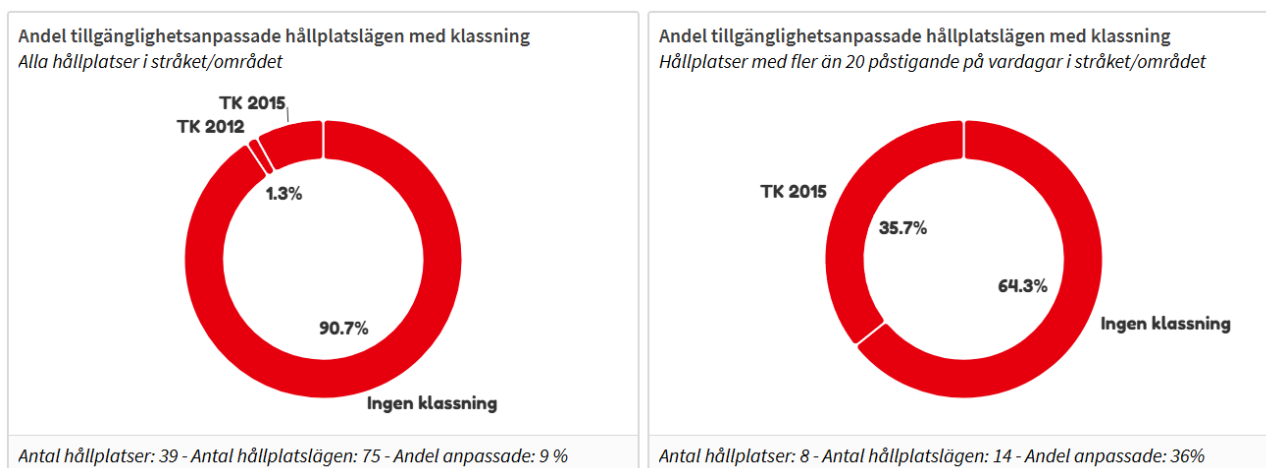
I juni 2024 gjordes en stor omläggning av trafiken då fem linjer blev två. Utbudet ökade kraftigt i samband med omläggningen men resandet har tyvärr minskat därefter. Kostnaden för trafiken har också ökat, främst på grund av det ökade utbudet, men även på grund av nytt trafikavtal med elbussar.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	470	470	469	514	562
Passagerarräkning (tusental)	-	137	142	130	129
Validerade biljetter (tusental)	92	122	126	118	115
Valideringsgrad	-	89%	89%	91%	89%
Biljettintäkter (tusental)	2 900	4 094	4 286	4 422	4 609
Trafikkostnad (tusental)	9 058	10 211	10 931	12 615	13 652
Kostnadstäckningsgrad	32,0%	40,1%	39,2%	35,1%	33,8%

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



I stråket trafikeras 39 hållplatser. Då en stor andel av hållplatserna ligger i gles landsbygdsmiljö är endast knappt 10% av lägena tillgänglighetsanpassade. Av hållplatserna med fler än 20 påstigande (8 st) är knappt 40% av lägena anpassade.



Linje 680 är huvudlinjen i stråket med linje 68 som kompletterande pendlingslinje för pendlare från Ödeshög.

Linje	Fordon Antal	Kilo- Meter 1000-tal	Passager- räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
68	1	60	12	525	1 899	1 375	27,6%	6,7	118,59
680	3	502	117	4 085	11 753	7 668	34,8%	8,8	65,33
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>562</b>	<b>129</b>	<b>4 609</b>	<b>13 652</b>	<b>9 043</b>	<b>33,8%</b>	<b>8,5</b>	<b>70,12</b>

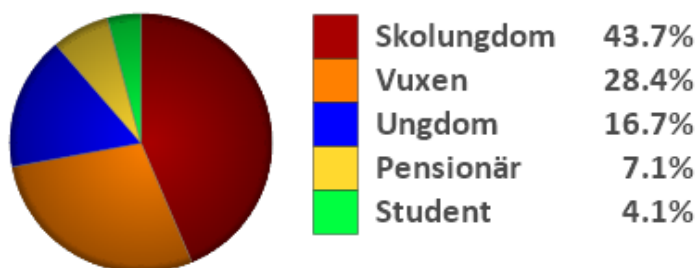
### 10.3.12 Österbymo-Tranås

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

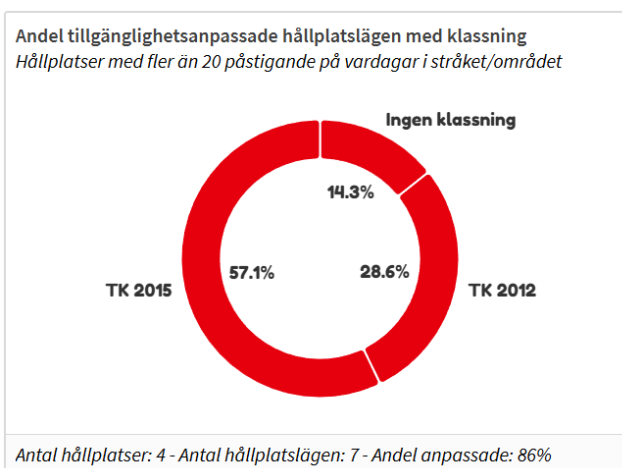
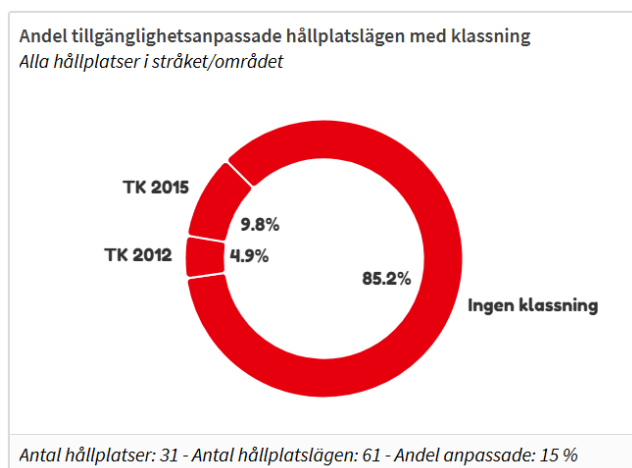
Utbudet har varit i stort sett detsamma under hela den aktuella femårsperioden i tabellen. Eftersom Region Jönköping bidrar med pengar till trafiken på linje 630 särredovisas biljettintäkter samt kostnadstäckningsgrad baserad på biljettintäkter i tabellen nedan.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	292	292	291	291	290
Passagerarräkning (tusental)	-	76	79	79	81
Validerade biljetter (tusental)	47	67	70	71	68
Valideringsgrad	-	88%	88%	89%	85%
Biljettintäkter (tusental)	929	1 640	1 790	1 916	2 166
Intäkter totalt (tusental)	2 258	3 112	3 338	3 398	3 495
Trafikkostnad (tusental)	5 328	6 000	6 461	6 881	6 849
Kostnadstäckningsgrad biljettintäkter	17,4%	27,3%	27,7%	27,8%	31,6%
Kostnadstäckningsgrad totalt	42,4%	51,9%	51,7%	49,4%	51,0%

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 knappt 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 fyra och av dessa är nästan 90% av lägena anpassade. Hållplatser i Jönköpings län redovisas inte här eftersom dessa faller utanför Region Östergötlands ansvar.



Eftersom linjen delvis körs inom Jönköpings län bidrar Region Jönköping med medel för att finansiera den (Intäkt 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	Netto- kostnad Tkr	Kostn. täckn	Påstig tur Antal	Nettok påstig Kr
630	2	289	81	2 166	1 329	6 849	4 683	31,6%	9,4	58,07

## 10.4 Inomkommunala stråk

Fyra inomkommunala stråk finns 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-Norrköping	6	19 640	168	150	89%	5 947	14 813	40,1%	52,74	715
Kolmården-Krokek-Norrk	7	29 023	371	321	86%	11 903	22 515	52,9%	28,62	2 883
Ljungsbro-Linköping	11	37 706	583	548	94%	14 393	26 690	53,9%	21,08	4 535
Skärbl/Kimst-Norrköping	7	37 705	320	290	91%	8 139	18 559	43,9%	32,59	1 589
<b>Totalt</b>	<b>31</b>	<b>124 074</b>	<b>1 442</b>	<b>1 308</b>	<b>91%</b>	<b>40 381</b>	<b>82 578</b>	<b>48,9%</b>	<b>29,26</b>	<b>9 721</b>

### 10.4.1 Arkösund-Östra Husby-Norrköping

Trafiken på Vikbolandet omfattar två linjer.

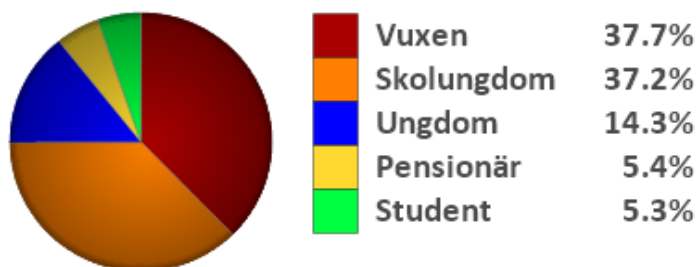
440	Norrköping-Ljunga-Ö Husby-Arkösund	444	Norrköping-Ljunga-Djurön
-----	------------------------------------	-----	--------------------------

Trafiken på Vikbolandet fick ett ökat utbud sommaren 2022 och resandet har ökat varje år sedan dess. Även kostnadstäckningsgraden har haft en positiv utveckling mycket tack vare det ökade resandet.

Utbudet ökade under 2022 och 2023, men minskade något under 2024 och låg på ungefär samma nivå 2025. Minskningen berodde på att vissa neddragningar gjordes i lågtrafik där turer med lågt resande konsoliderades.

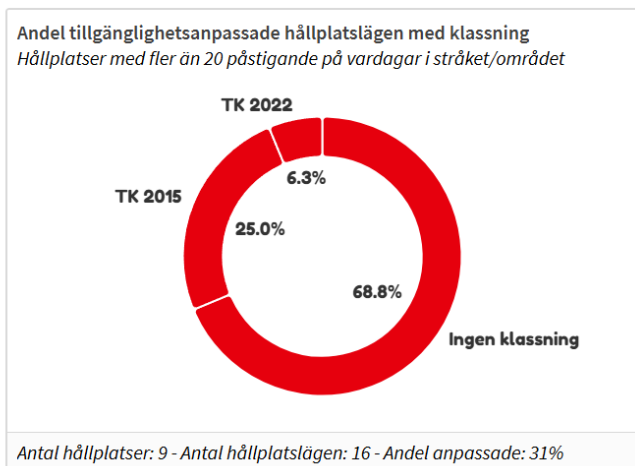
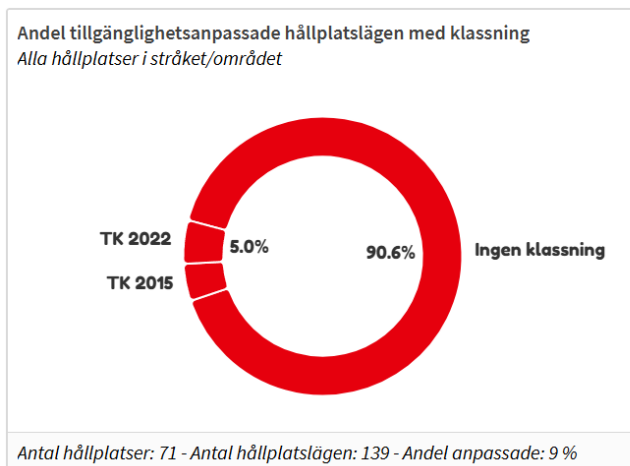
	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	562	595	612	593	588
Passagerarräkning (tusental)	-	132	145	156	168
Validerade biljetter (tusental)	92	111	126	142	150
Valideringsgrad	-	84%	87%	91%	89%
Biljettintäkter (tusental)	2 836	3 886	4 647	5 298	5 947
Trafikkostnad (tusental)	16 467	15 993	15 717	16 020	14 813
Kostnadstäckningsgrad	17,2%	24,3%	29,6%	33,1%	40,1%

Skolresande i form av både grundskole- samt gymnasieelever samt Vuxen står för knappt 40% vardera av resandet.



Busstrafiken i stråket trafikerar många hållplatser, 71 stycken, fördelat på 139 lägen. På dessa 71 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	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager. räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
440	5	547	157	5 637	13 184	7 547	42,8%	9,1	48,10
444	1	41	11	309	1 629	1 319	19,0%	4,5	117,90
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>588</b>	<b>168</b>	<b>5 947</b>	<b>14 813</b>	<b>8 867</b>	<b>40,1%</b>	<b>8,6</b>	<b>52,74</b>

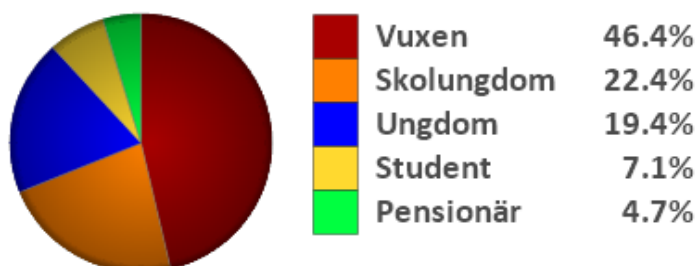
## 10.4.2 Kolmården-Krokek-Norrköping

Trafiken mellan Norrköping och Kolmården lades 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 Kvarsebo 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.

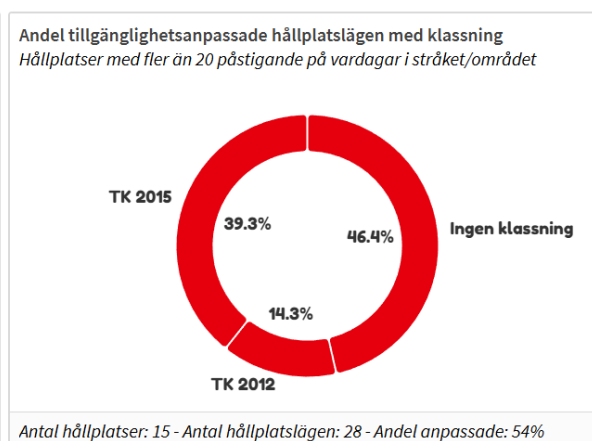
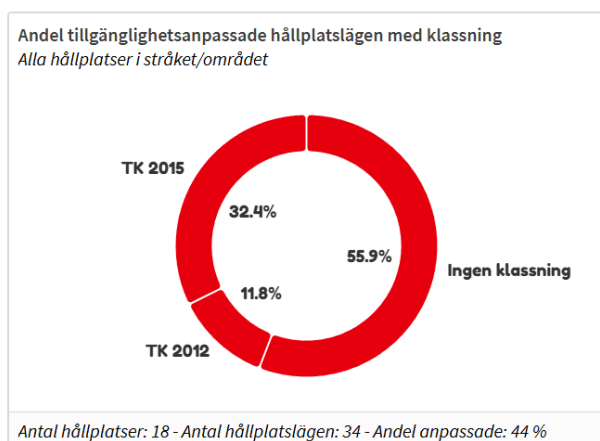
Utbudet ökade under 2022 tack vare satsningen på nya linje 420 mellan Krokek och Norrköping. Även resandet ökade kraftigt efter omläggningen även om en liten minskning skett efter 2023.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	780	836	889	882	871
Passagerarräkning (tusental)	-	332	380	375	371
Validerade biljetter (tusental)	215	282	330	325	321
Valideringsgrad	-	85%	87%	87%	86%
Biljettintäkter (tusental)	6 287	9 086	11 009	11 820	11 903
Trafikkostnad (tusental)	21 264	23 417	23 329	22 988	22 515
Kostnadstäckningsgrad	29,6%	38,8%	47,2%	51,4%	52,9%

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 knappt 53%.

Linje	Fordon	Kilometer	Passagerarräkning	Biljettintäkt	Trafikkostnad	Nettokostnad	Kostnadstäckning	Påstig/tur	Nettok/påstig.
-------	--------	-----------	-------------------	---------------	---------------	--------------	------------------	------------	----------------

	<i>Antal</i>	<i>1000-tal</i>	<i>1000-tal</i>	<i>Tkr</i>	<i>Tkr</i>	<i>Tkr</i>		<i>Antal</i>	<i>Kr</i>
420	7	871	371	11 903	22 515	10 612	52,9%	12,8	28,62

### 10.4.3 Skärblacka/Kimstad-Norrköping

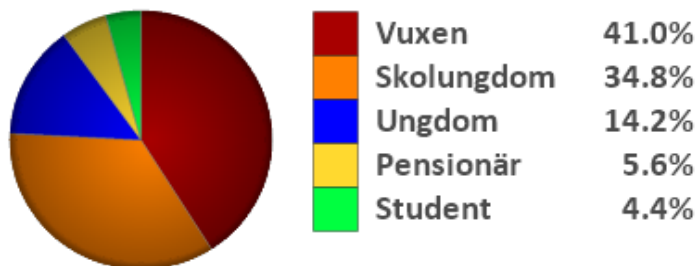
Trafiken mellan Skärblacka och Norrköping fick i juni 2022 ett helt nytt upplägg. Huvudlinje blev nya linje 480 från Skärblacka via Kimstad och vidare till Norrköping. Linje 482 som tidigare var huvudlinje var tänkt att läggas ner, men blev kvar efter politiskt beslut i sista stund, dock med reducerat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

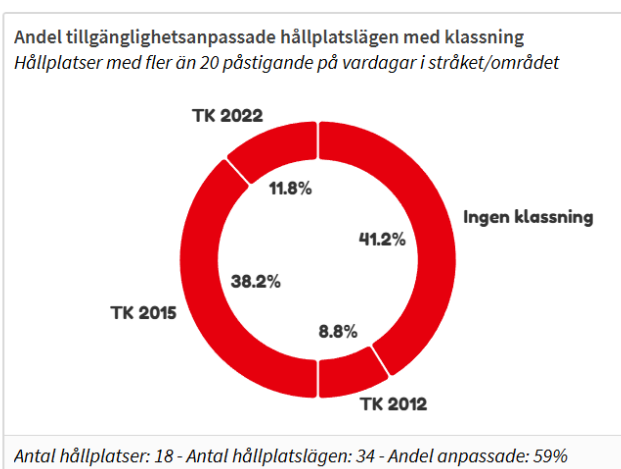
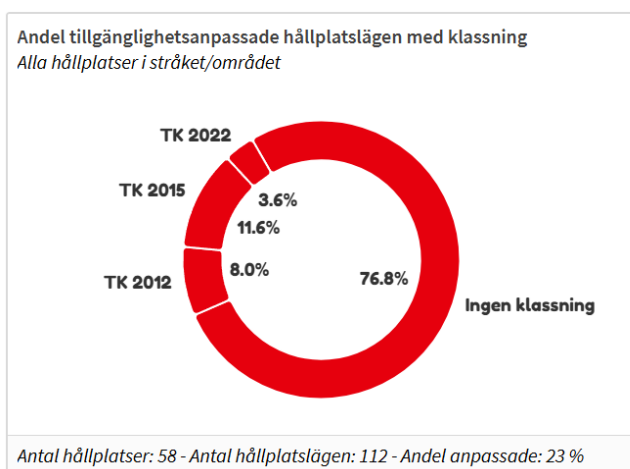
Utbudet totalt har ökat något efter 2022 för att minska aningen 2025. Detta främst beroende på att de delar av trafiken med lågt resande fick minskat utbud eller togs bort. På sträckan mellan Skärblacka och Norrköping ökade dock utbudet. I december 2023 utökades utbudet på linje 482 ytterligare en gång. Resandet minskade marginellt mellan 2024 och 2025 efter att tidigare ha ökat sedan omläggningen 2022. Norrköpings kommun betalade mellan 2022 och 2024 en liten del av kostnaden för linje 482 vilket kan utläsas i tabellen genom att ta skillnaden mellan Intäkter totalt och Biljettintäkter.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	625	605	618	646	640
Passagerarräkning (tusental)	-	251	291	316	320
Validerade biljetter (tusental)	183	224	268	299	290
Valideringsgrad	-	89%	92%	95%	91%
Biljettintäkter (tusental)	4 118	5 356	6 629	7 375	8 139
Intäkter totalt (tusental)	4 118	5 393	6 729	7 438	8 139
Trafikkostnad (tusental)	20 057	18 681	18 466	19 870	18 559
Kostnadstäckning biljettintäkt	20,5%	28,7%	35,9%	37,1%	43,9%
Kostnadstäckningsgrad tot intäkter	20,5%	28,9%	36,4%	37,4%	43,9%

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. Största kundgrupp är dock Vuxen med drygt 40% av validerade biljetter.



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.

Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager. räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
480	4	480	262	7 104	12 915	5 812	55,0%	12,2	22,21
482	2	86	24	692	2 961	2 269	23,4%	8,2	93,01
484	1	74	34	343	2 683	2 339	12,8%	2,5	69,52
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>640</b>	<b>320</b>	<b>8 139</b>	<b>18 559</b>	<b>10 420</b>	<b>43,9%</b>	<b>8,5</b>	<b>32,59</b>

#### 10.4.4 Ljungsbro-Linköping

Trafiken mellan Linköping och Ljungsbro är fördelad på tre linjer. Två linjer förbinder centrala Linköping med Ljungsbro varav en av linjerna körs via Berg. Mellan US-Mjärdevi och Ljungsbro-Berg finns en kompletterande linje som endast körs i pendlingstid.

Förändringar genomfördes i trafiken i augusti 2025. Linje 521 slutade trafikera Björkö i norra delen av Ljungsbro samtidigt som linje 523 som endast kördes tidiga helgmorgnar och nattrafik lades ner och ersattes av turer på linje 522.

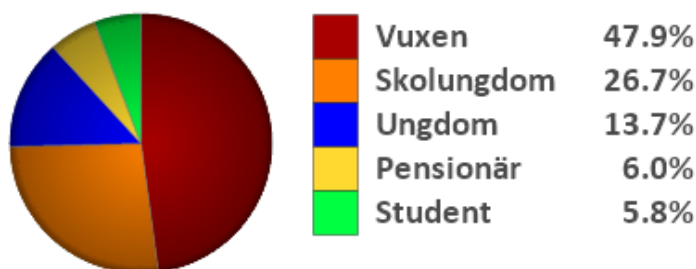
521	Linköping-Vreta Kloster-Ljungsbro
522	Linköping-Vreta Kloster-Berg-Ljungsbro
526	US-Mjärdevi-Ljungsbro-Berg

Trafiken mellan Ljungsbro och Linköping är ett av länets tyngsta stråk i antal resande.

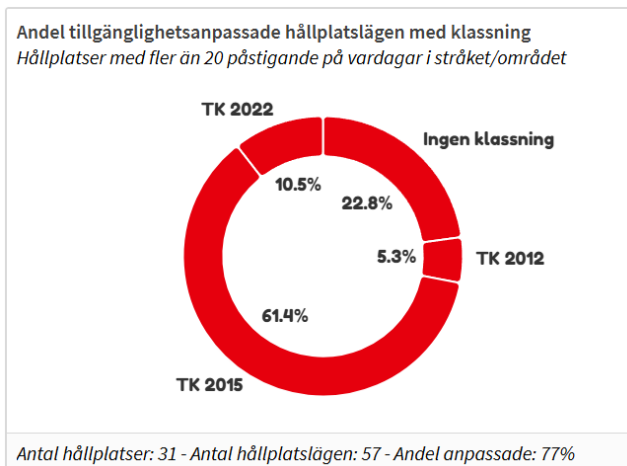
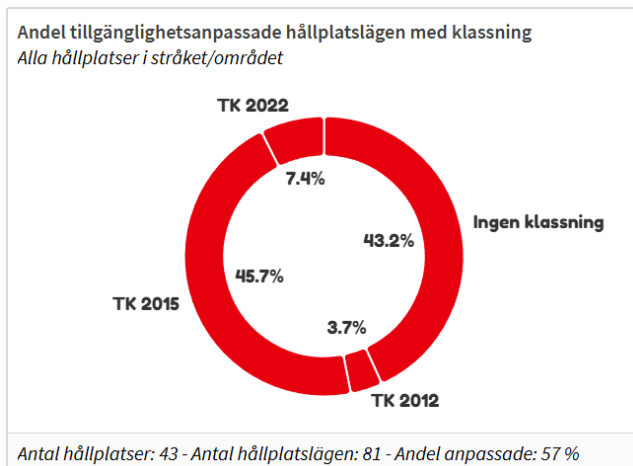
Utbudet har legat på en jämn nivå under de senaste fem åren. Kostnadstäckningen ökade kraftigt 2023 främst beroende på ökat resande och minskade kostnader. Kostnadsminskningen mellan 2022 och 2023 berodde främst på nytt billigare trafikavtal. 2025 har resandet minskat och kostnadstäckningen sjunkit något.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	692	691	691	690	674
Passagerarräkning (tusental)	-	586	657	617	583
Validerade biljetter (tusental)	409	539	590	586	548
Valideringsgrad	-	92%	90%	95%	94%
Biljettintäkter (tusental)	8 937	12 622	14 002	14 646	14 393
Trafikkostnad (tusental)	27 824	28 995	26 195	26 334	26 690
Kostnadstäckningsgrad	32,1%	43,5%	53,5%	55,6%	53,9%

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



Linjerna i stråket trafikerar totalt 43 hållplatser med 81 lägen. Av dessa 81 lägen är 57% tillgänglighetsanpassade. Hållplatser med fler än 20 påstigande, som är 31 till antalet, har en anpassningsgrad på 77%.



Huvudlinjerna är 521 och 522 medan 526 är en pendlingslinje direkt till Mjärdevi och US. Linje 523 lades ner i augusti 2025. Kostnadstäckningen uppgår till knappt 54% för stråket.

Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager. räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
521	6	317	303	7 577	13 640	6 063	55,6%	17,0	20,00
522	3	303	241	5 961	10 403	4 442	57,3%	14,1	18,40
523	0	18	8	192	426	234	45,0%	6,6	28,84
526	2	36	31	662	2 220	1 558	29,8%	20,5	50,98
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>674</b>	<b>583</b>	<b>14 393</b>	<b>26 690</b>	<b>12 297</b>	<b>53,9%</b>	<b>15,5</b>	<b>21,08</b>

## 10.5 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.

Nedan redovisas de olika landsbygdsområdena nedbrutet per kommun. Linköpings kommun är uppdelad i två områden eftersom landsbygdstrafiken är klart mest omfattande där.

Område	For- don <i>Ant</i>	Turer <i>Antal</i>	Passag räkning <i>1000tal</i>	Valid. bilj. <i>1000tal</i>	Valid. grad	Biljett- intäkt <i>Tkr</i>	Trafik- kostn <i>Tkr</i>	Kostn. täckn.	Nettok påstig <i>Kr</i>	Samhälls- nytta <i>Tkr</i>
Finspång	5	16 474	89	79	89%	2 748	10 252	26,8%	84,65	15
Norrköping	3	21 092	98	86	87%	1 734	10 202	17,0%	86,38	167
Söderköping	1	5 141	16	14	84%	374	3 185	11,7%	173,88	-5
Linköping södra/östra	4	22 258	155	142	91%	4 147	16 350	25,4%	78,64	382
Vikingstad/Malmslätt	6	17 717	96	89	93%	1 949	11 757	16,6%	102,60	5
Motala	2	10 167	47	39	82%	1 398	6 919	20,2%	116,76	52
Mjölby/Boxholm	1	5 676	31	28	88%	859	3 229	26,6%	75,99	60
Kinda	2	5 195	18	13	72%	571	3 781	15,1%	175,10	-143
Åtvidaberg	2	5 163	16	13	82%	525	3 076	17,1%	161,06	-89
Valdemarsvik	1	3 452	10	7	73%	290	1 742	16,7%	147,87	-40
<b>Totalt</b>	<b>27</b>	<b>112 335</b>	<b>576</b>	<b>508</b>	<b>88%</b>	<b>14 594</b>	<b>70 494</b>	<b>20,7%</b>	<b>97,03</b>	<b>403</b>

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 <i>Ant</i>	Turer <i>Antal</i>	Passag räkning <i>1000tal</i>	Valid. bilj. <i>1000tal</i>	Valid. grad	Biljett- intäkt <i>Tkr</i>	Intäkt totalt <i>Tkr</i>	Trafik- kostn <i>Tkr</i>	Ktäck biljett	Kostn. täckn.	Nettok påstig <i>Kr</i>	Samhälls- nytta <i>Tkr</i>
Ydre	1	2 490	16	12	78%	353	1 532	2 424	14,6%	63,2%	129,34	21
Ödeshög	1	1 830	9	8	91%	260	2 056	1 935	13,4%	106,3%	186,53	11
<b>Totalt</b>	<b>2</b>	<b>4 320</b>	<b>25</b>	<b>20</b>	<b>82%</b>	<b>613</b>	<b>3 589</b>	<b>4 359</b>	<b>14,1%</b>	<b>82,3%</b>	<b>149,52</b>	<b>32</b>

## 10.5.1 Östra landsbygdsområdet

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

### 10.5.1.1 Finspångs landsbygdstrafik

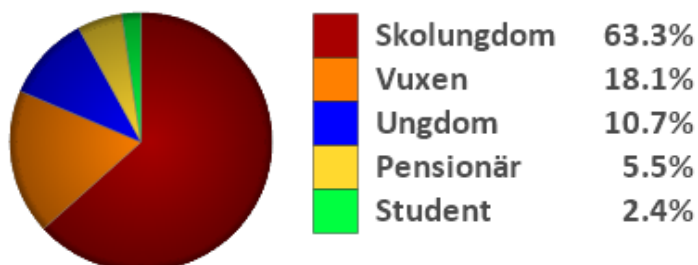
I Finspång genomfördes en omläggning av landsbygdstrafiken sommaren 2023. Några linjer fick ändrade sträckningar och några delsträckor slutade trafikeras.

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

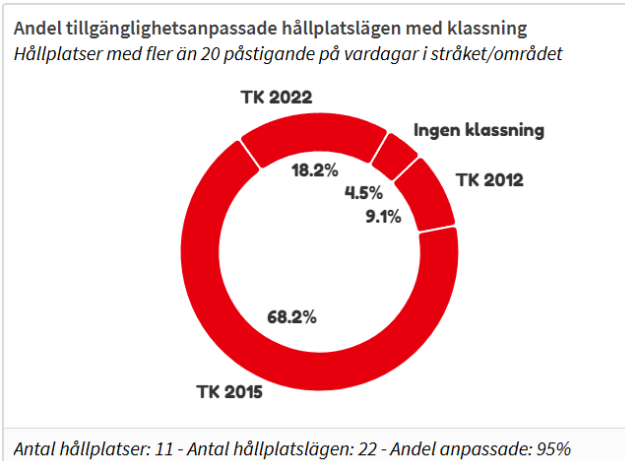
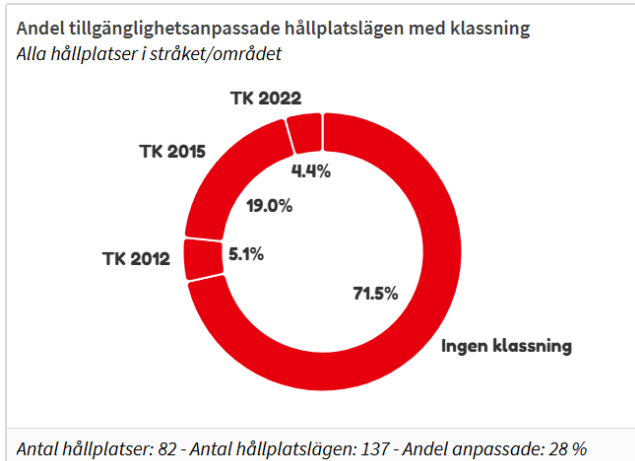
Förändringarna har gett en minskad kostnad och i stort sett oförändrat resande vilket bidragit till att förbättra kostnadstäckningen i trafiken.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	470	423	388	387	386
Passagerarräkning (tusental)	-	86	87	91	89
Validerade biljetter (tusental)	92	84	81	84	79
Valideringsgrad	-	97%	93%	93%	89%
Biljettintäkter (tusental)	2 156	2 105	2 279	2 444	2 748
Trafikkostnad (tusental)	11 597	11 511	11 121	10 963	10 252
Kostnadstäckningsgrad	18,6%	18,3%	20,5%	22,3%	26,8%

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 28% 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	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
414	1	12	12	417	933	516	44,6%	16,8	42,07
415	1	142	33	1 024	3 103	2 080	33,0%	6,2	62,09
416	2	155	30	919	4 001	3 083	23,0%	4,5	103,99
417	1	78	13	389	2 215	1 826	17,5%	3,6	137,91
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>386</b>	<b>89</b>	<b>2 748</b>	<b>10 252</b>	<b>7 505</b>	<b>26,8%</b>	<b>5,4</b>	<b>84,65</b>

### 10.5.1.2 Norrköpings landsbygdstrafik

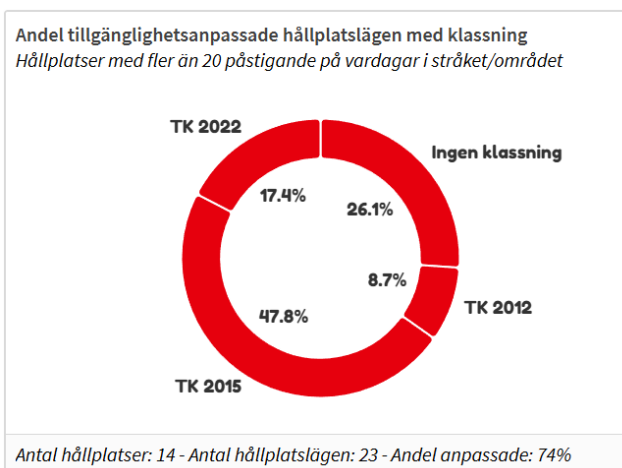
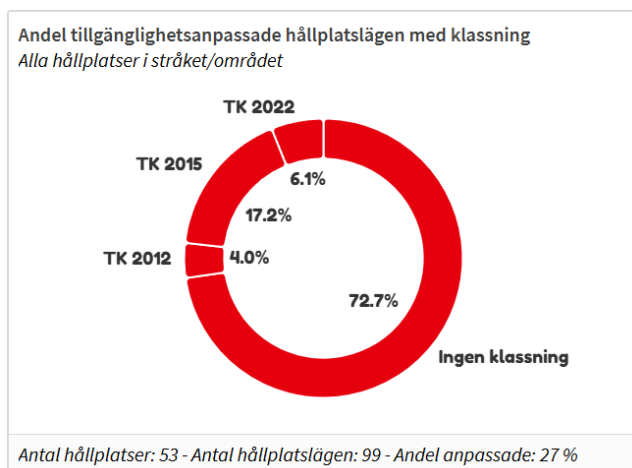
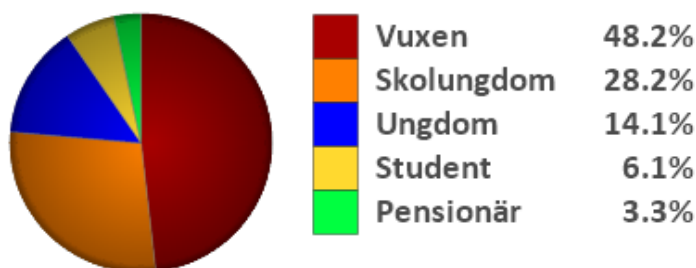
Landsbygdstrafiken i Norrköping som inte är kategoriserad i något regionalt eller inomkommunalt stråk utgörs av tre linjer. Linje 470 trafikerar även Söderköpings kommun mellan Västra Husby och Östra Ryd.

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.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	157	200	238	285	320
Passagerarräkning (tusental)	-	78	84	90	98
Validerade biljetter (tusental)	56	67	74	82	86
Valideringsgrad	-	86%	88%	91%	87%
Biljettintäkter (tusental)	890	1 151	1 374	1 478	1 734
Trafikkostnad (tusental)	6 309	7 519	8 163	9 723	10 202
Kostnadstäckningsgrad	14,1%	15,3%	16,8%	15,2%	17,0%

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.

Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager- räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
421	1	42	5	98	1 442	1 344	6,8%	1,6	272,60
429	1	64	33	422	2 292	1 870	18,4%	5,1	57,06
470	1	214	60	1 214	6 469	5 255	18,8%	5,2	87,09
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>320</b>	<b>98</b>	<b>1 734</b>	<b>10 202</b>	<b>8 468</b>	<b>17,0%</b>	<b>4,6</b>	<b>86,38</b>

### 10.5.1.3 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

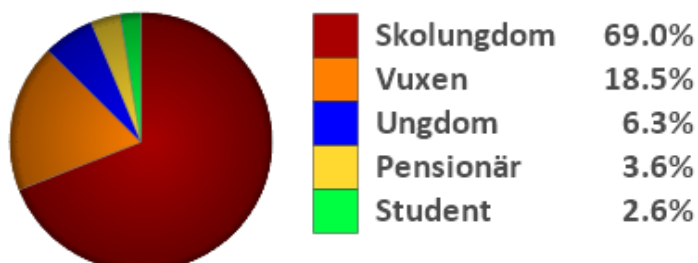
Utbudet har minskat något efter 2022, men detta är främst en effekt av att linje 471 tidigare även trafikerade sträckan Västra Husby-Östra Ryd. Den delsträckan har övertagits av linje 470 som återfinns i Norrköpings landsbygdstrafik.

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

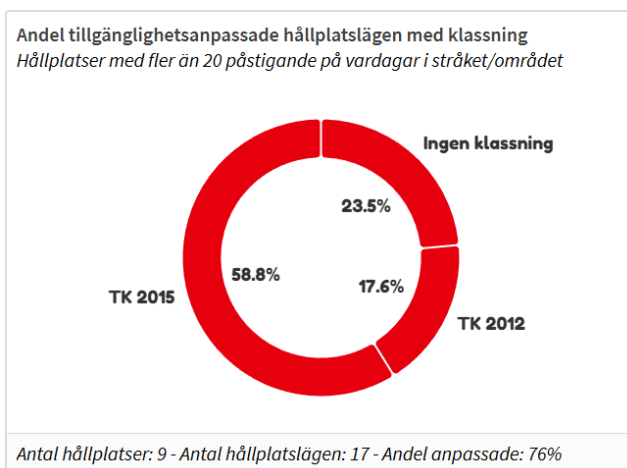
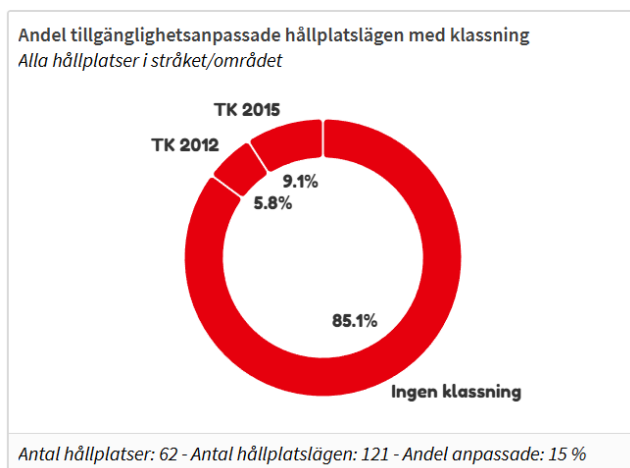
	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	111	93	79	79	78
Passagerarräkning (tusental)	-	18	15	15	16

Validerade biljetter (tusental)	17	15	13	13	14
Valideringsgrad	-	87%	85%	86%	84%
Biljettintäkter (tusental)	256	266	263	303	374
Trafikkostnad (tusental)	3 388	3 348	2 924	3 259	3 185
Kostnadstäckningsgrad	7,6%	8,0%	9,0%	9,3%	11,7%

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	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
452	0	42	4	110	1 387	1 276	8,0%	1,8	317,07
471	1	36	12	263	1 798	1 535	14,6%	4,2	126,43
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>78</b>	<b>16</b>	<b>374</b>	<b>3 185</b>	<b>2 812</b>	<b>11,7%</b>	<b>3,1</b>	<b>173,88</b>

## 10.5.2 Mellersta landsbygdsområdet

Mellersta landsbygdsområdet omfattar två områden i Linköpings kommun, södra och östra Linköpings kommun samt Vikingstad/Malmslätt.

### 10.5.2.1 Linköpings södra och östra landsbygd

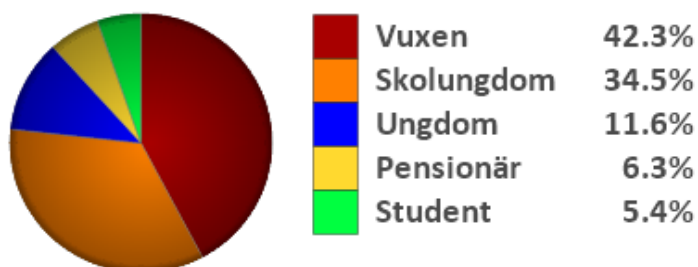
Det södra och östra landsbygdsområdet i Linköpings kommun har en relativt omfattande trafik främst på linje 539, 555 och 566. Linje 566 tillkom 2024 i landsbygdsområdet efter att tidigare haft ett eget stråk. Data för linje 566 har också lyfts in i de historiska värdena för 2020-2023 för att historisk 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-Örtomt-Ringstorp-Björstätter	566	Linköping-Sturefors-Bestorp-Brokind

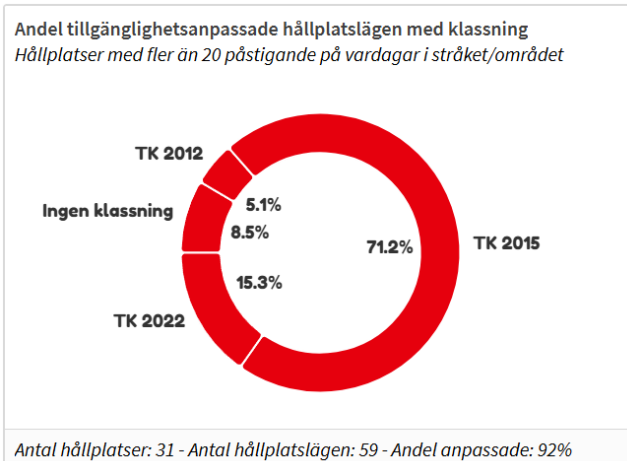
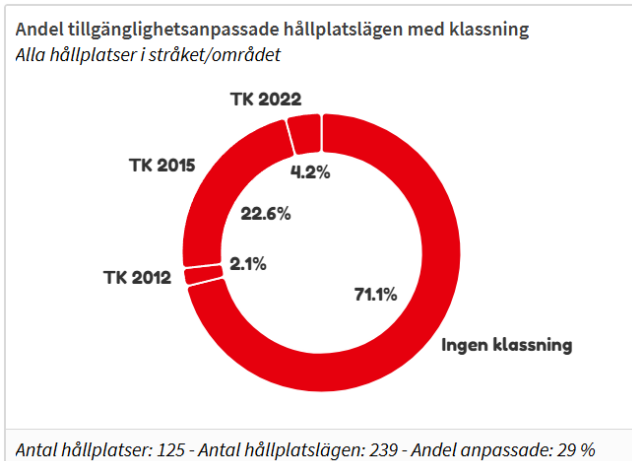
Utbudet har varit relativt oförändrat de senaste åren liksom resandet i trafiken. Kostnadstäckningen ökade marginellt under 2025.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	641	644	644	653	657
Passagerarräkning (tusental)	-	147	153	156	155
Validerade biljetter (tusental)	114	136	145	147	142
Valideringsgrad	-	92%	95%	94%	91%
Biljettintäkter (tusental)	2 640	3 501	3 875	4 072	4 147
Trafikkostnad (tusental)	15 397	17 599	17 316	16 389	16 350
Kostnadstäckningsgrad	17,1%	19,9%	22,4%	24,8%	25,4%

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 31 under 2025 och på dessa var drygt 90% av lägena anpassade.



Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager- räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
513	0	111	19	456	2 269	1 812	20,1%	3,6	96,87
539	1	203	38	1 074	4 661	3 587	23,0%	6,6	94,50
555	2	164	43	1 071	4 766	3 694	22,5%	7,7	86,91
566	1	178	56	1 546	4 654	3 109	33,2%	9,7	55,52
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>657</b>	<b>155</b>	<b>4 147</b>	<b>16 350</b>	<b>12 203</b>	<b>25,4%</b>	<b>7,0</b>	<b>78,64</b>

### 10.5.2.2 Linköping - Vikingstad och Malmslätt landsbygd

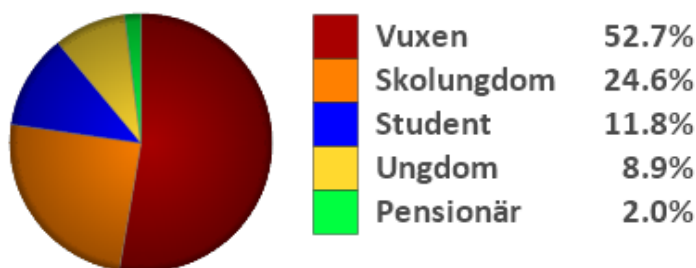
Landsbygdsområdet Vikingstad och Malmslätt i Linköpings kommun omfattar totalt fem linjer.

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

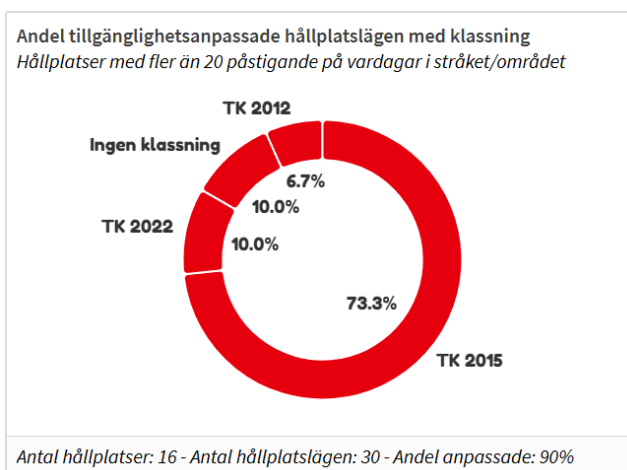
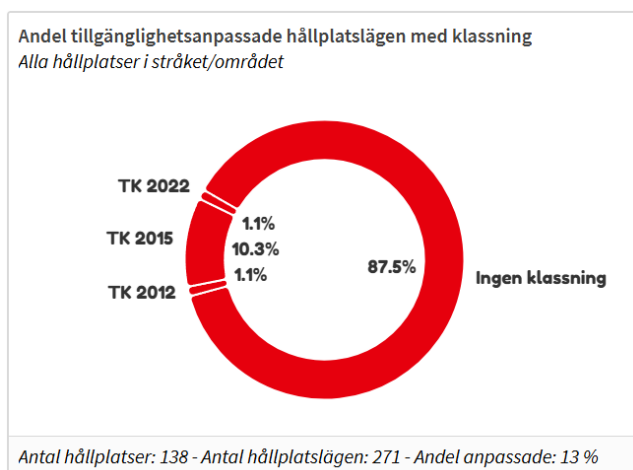
Utbudet har varit i det närmast oförändrat under de senaste fem åren. Resandet har efter pandemin legat på ungefär samma nivå. Kostnaden ökade under 2024 jämfört med 2023. Detta främst beroende på att trafiken i Vikingstad tidigare kördes i ett avtal med bussar stationerade i Vikingstad men från och 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.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	279	278	275	272	271
Passagerarräkning (tusental)	-	99	102	98	96
Validerade biljetter (tusental)	63	90	93	90	89
Valideringsgrad	-	91%	91%	92%	93%
Biljettintäkter (tusental)	1 112	1 702	1 847	1 924	1 949
Trafikkostnad (tusental)	9 210	9 660	9 606	11 180	11 757
Kostnadstäckningsgrad	12,1%	17,6%	19,2%	17,2%	16,6%

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



Hållplatser som trafikeras i stråket är totalt 138 och av dessa var 13% 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 låg kostnadsgrad. Linje 552 är tredje sämsta linje i hela länet avseende kostnadstäckning och linje 573 kommer inte långt därefter. Övriga linjer ligger på en högre 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	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
552	0	77	7	174	2 467	2 292	7,1%	3,2	343,61
571	2	42	25	440	2 773	2 334	15,8%	4,7	92,14
573	1	70	9	174	2 131	1 958	8,1%	3,7	213,41
574	1	44	21	379	2 201	1 822	17,2%	3,9	88,07
577	2	38	34	782	2 185	1 402	35,8%	13,5	41,57
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>271</b>	<b>96</b>	<b>1 949</b>	<b>11 757</b>	<b>9 808</b>	<b>16,6%</b>	<b>5,4</b>	<b>102,60</b>

### 10.5.3 Västra landsbygdsområdet

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

#### 10.5.3.1 Motalas landsbygdstrafik

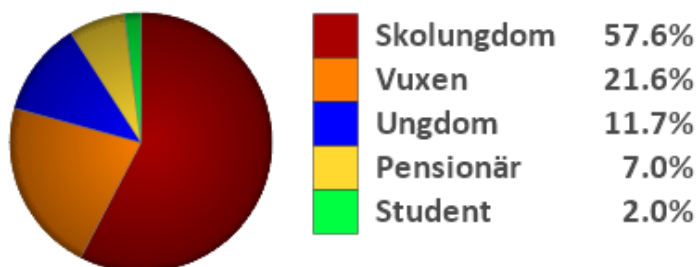
Landsbygdstrafiken i Motala lades till viss del om i juni 2024. Under 2025 har inga förändringar skett.

623	Borensberg-Kvarn-Tjällmo
628	Motala-Nykyrka-Degerön-Godegård

Utbudet minskade under 2024 och 2025 på grund av nedläggning av linje 629. Resandet har på grund av detta minskat. Kostnaderna minskade ytterligare under 2025 tack vare lägre kostnad i trafikavtal samt minskat utbud vilket på totalen medfört en högre kostnadstäckning.

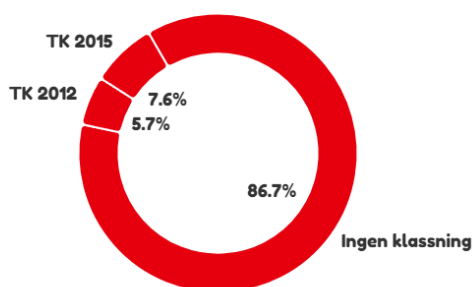
	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	279	278	278	261	240
Passagerarräkning (tusental)	-	55	53	46	47
Validerade biljetter (tusental)	40	48	46	41	39
Valideringsgrad	-	88%	87%	88%	1
Biljettintäkter (tusental)	924	1 223	1 288	1 229	1 398
Trafikkostnad (tusental)	6 994	7 787	8 618	7 964	6 919
Kostnadstäckningsgrad	13,2%	15,7%	14,9%	15,4%	20,2%

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



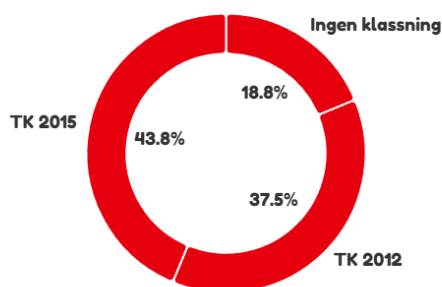
Totalt trafikeras 57 hållplatser av landsbygdslinjerna, varav 13% av lägen är tillgänglighetsanpassade. Av hållplatser med fler än 20 påstigande som var tio till antalet var 81% anpassade.

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: 10 - Antal hållplatslägen: 16 - Andel anpassade: 81%

Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager- räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
623	1	109	23	715	3 588	2 873	19,9%	4,3	124,17
628	1	130	24	684	3 331	2 647	20,5%	5,0	109,66
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>240</b>	<b>47</b>	<b>1 398</b>	<b>6 919</b>	<b>5 520</b>	<b>20,2%</b>	<b>4,7</b>	<b>116,76</b>

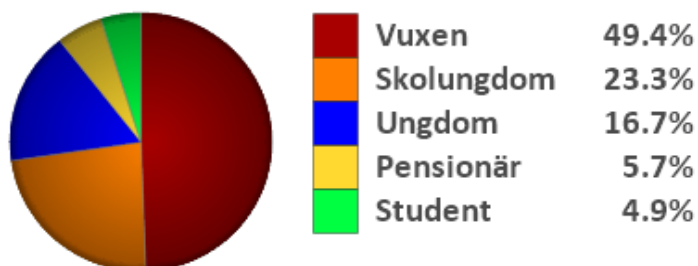
### 10.5.3.2 Mjölby/Boxholm landsbygdstrafik

Landsbygdstrafiken i Mjölby och Boxholms kommun består av en linje 655 som kör mellan kommunhuvudorterna via Strålsnäs i norra Boxholms kommun.

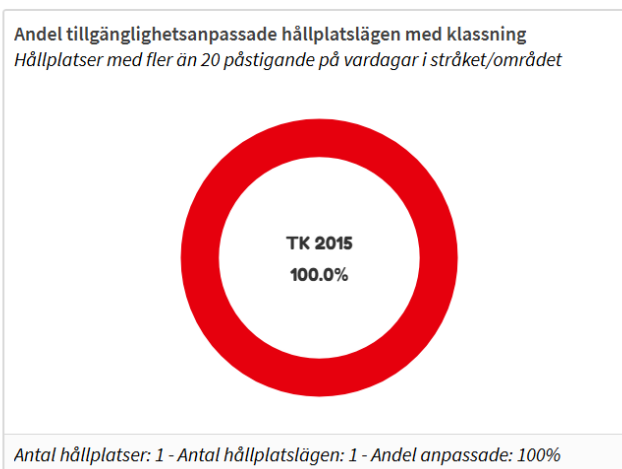
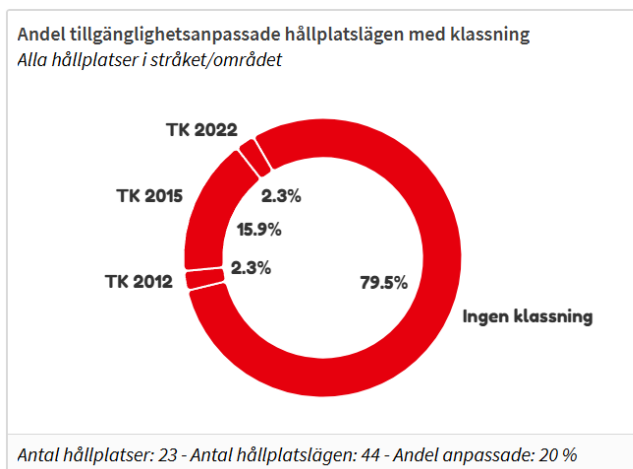
Utbudet var fram till 2025 i princip oförändrat, men efter nedläggningen av linje 653 i juni 2024 har det minskat.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	178	178	181	147	115
Passagerarräkning (tusental)	-	62	66	49	31
Validerade biljetter (tusental)	43	56	58	44	28
Valideringsgrad	-	89%	88%	90%	88%
Biljettintäkter (tusental)	920	1 221	1 345	1 157	859
Trafikkostnad (tusental)	4 083	4 609	5 076	4 182	3 229
Kostnadstäckningsgrad	22,5%	26,5%	26,5%	27,7%	26,6%

Resandet på linje 655 dominerades under 2025 av kunder med Vuxenbiljett men även en hel del skolungdomar reser med linjen.



Hållplatserna på linje 655 är totalt 23 varav 20% är tillgänglighetsanpassade. Det var endast en hållplats med fler än 20 påstigande (Mjölby resecentrum) och den är anpassad.



Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager. räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- Kostnad Tkr	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
655	1	115	31	859	3 229	2 371	26,6%	5,5	75,99

## 10.5.4 Södra landsbygdsområdet

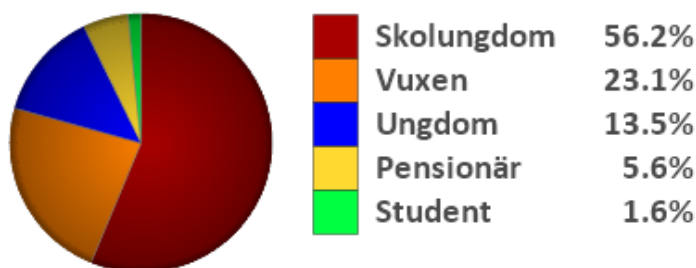
I södra landsbygdsområdet ingår trafik i Valdemarsviks, Åtvidabergs, Kinda, Ydre samt Ödeshögs kommun.

### 10.5.4.1 Kinda landsbygdstrafik

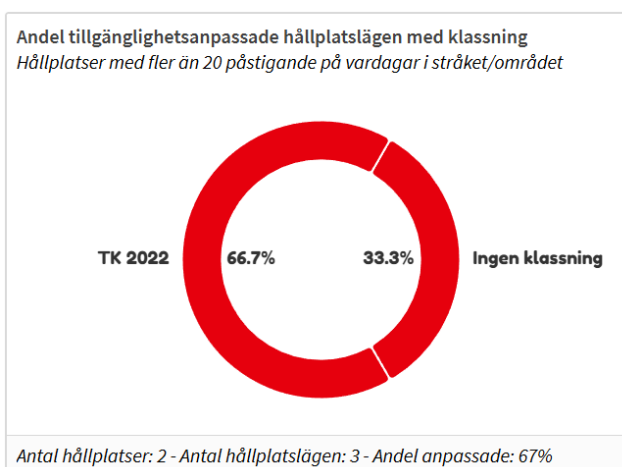
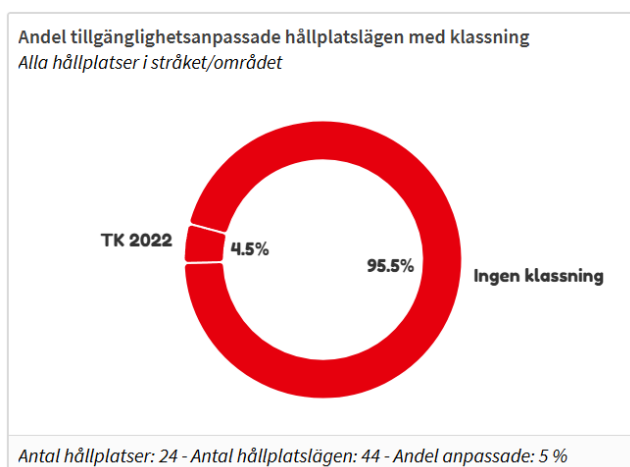
Kindas landsbygdstrafik består av en enda linje, 545 mellan Kisa och Hycklinge via Horn. Sedan 2021 har bara smärre justeringar genomförts i utbudet och ekonomin i form av täckningsgrad har varit relativt konstant under perioden.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	178	177	169	159	158
Passagerarräkning (tusental)	-	17	16	18	18
Validerade biljetter (tusental)	15	16	16	15	13
Valideringsgrad	-	94%	96%	82%	72%
Biljettintäkter (tusental)	433	482	468	510	571
Trafikkostnad (tusental)	3 150	3 414	3 175	3 438	3 781
Kostnadstäckningsgrad	13,7%	14,1%	14,7%	14,8%	15,1%

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	Kilo-	Passager.	Biljett-	Trafik-	Netto-	Kostnads-	Påstig/	Nettok/
-------	--------	-------	-----------	----------	---------	--------	-----------	---------	---------

	Antal	meter 1000-tal	räkning 1000-tal	intäkt Tkr	kostnad Tkr	kostnad Tkr	täckning	tur Antal	påstig. Kr
545	2	158	18	571	3 781	3 210	15,1%	3,5	175,10

#### 10.5.4.2 Åtvidabergs landsbygdstrafik

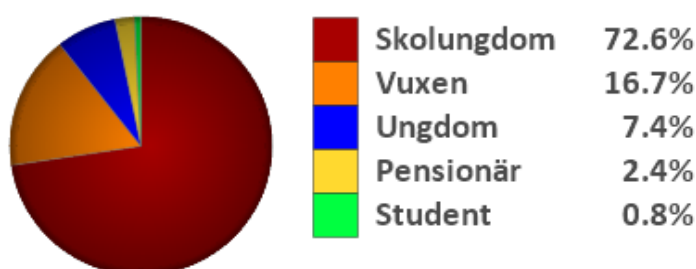
Landsbygdstrafiken i Åtvidaberg består av två linjer.

535	Åtvidaberg-Falerum
538	Björnsäter-Bersbo-Åtvidaberg

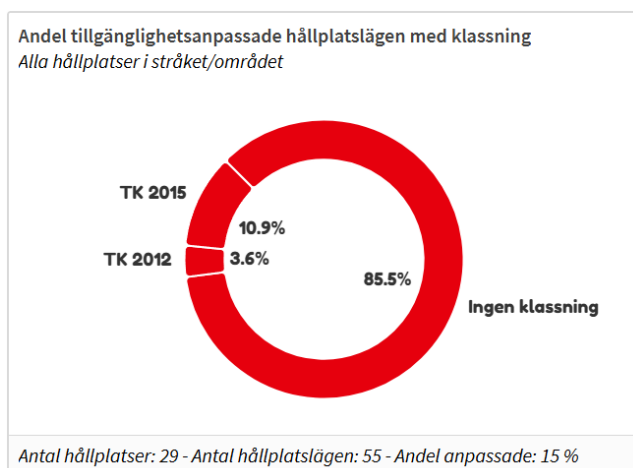
Utbudet på de två linjerna har inte förändrats de senaste fem åren. Trafiken blev billigare under 2024 främst tack vare ett nytt trafikavtal med lägre priser.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	99	99	97	96	96
Passagerarräkning (tusental)	-	16	15	16	16
Validerade biljetter (tusental)	12	14	13	13	13
Valideringsgrad	-	88%	90%	81%	81%
Biljettintäkter (tusental)	288	356	392	472	525
Trafikkostnad (tusental)	3 089	3 425	3 725	3 568	3 076
Kostnadstäckningsgrad	9,3%	10,4%	10,5%	13,2%	17,1%

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 15% av lägen tillgänglighetsanpassade. Av de hållplatser som har fler än 20 påstigande på vardagar var alla lägen anpassade.



Linjerna har likartade kostnader, men linje 538 har fler resande och följaktligen högre intäkter och bättre totalekonomi.

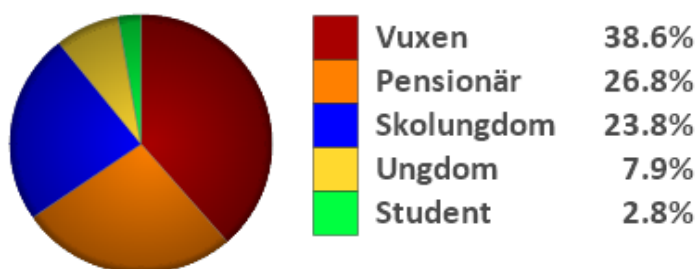
Linje	Fordon Antal	Kilo- meter 1000-tal	Passager- räkning 1000-tal	Biljett- intäkt Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Netto- kostnad Tkr	Kostnads- täckning	Påstig/ tur Antal	Nettok/ påstig. Kr
535	1	50	7	218	1 543	1 325	14,1%	2,3	194,37
538	1	45	9	307	1 533	1 226	20,0%	4,1	135,88
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>96</b>	<b>16</b>	<b>525</b>	<b>3 076</b>	<b>2 551</b>	<b>17,1%</b>	<b>3,1</b>	<b>161,06</b>

### 10.5.4.3 Valdemarsviks landsbygdstrafik

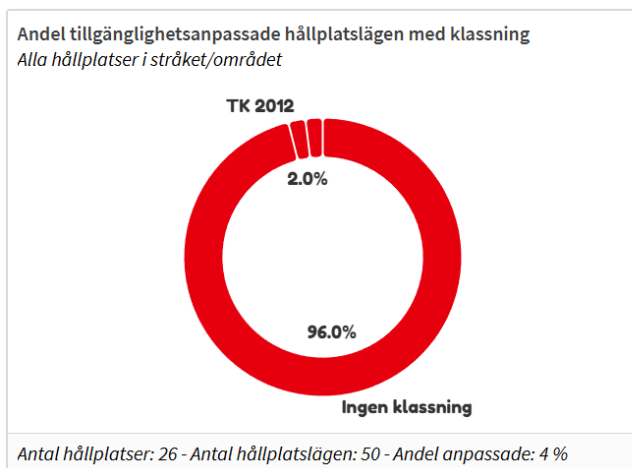
Valdemarsviks landsbygdstrafik består av en linje, 464, mellan centralorten och kusten. Linjens utbud har inte ändrats de senaste åren, dock har ekonomin förbättrats främst tack vare byte av trafikavtal 2022 som sänkte kostnaderna.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	66	66	66	66	65
Passagerarräkning (tusental)	-	9	10	9	10
Validerade biljetter (tusental)	5	6	7	7	7
Valideringsgrad	-	70%	75%	76%	73%
Biljettintäkter (tusental)	161	213	216	261	290
Trafikkostnad (tusental)	1 886	1 884	1 801	1 781	1 742
Kostnadstäckningsgrad	8,5%	11,3%	12,0%	14,7%	16,7%

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



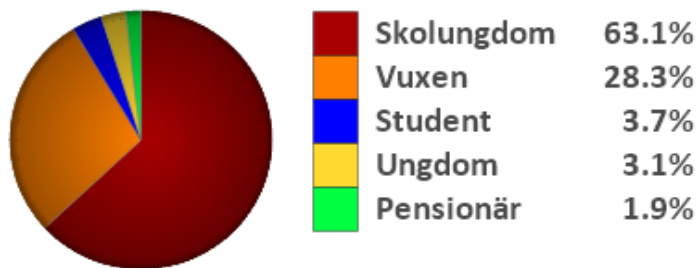
Linje	Fordon <i>Antal</i>	Kilo- meter <i>1000-tal</i>	Passager- räkning <i>1000-tal</i>	Biljett- intäkt <i>Tkr</i>	Trafik- kostnad <i>Tkr</i>	Netto- kostnad <i>Tkr</i>	Kostnads- täckning	Påstig/ tur <i>Antal</i>	Nettok/ påstig. <i>Kr</i>
464	1	65	10	290	1 742	1 452	16,7%	2,8	147,87

#### 10.5.4.4 Ydre landsbygdstrafik

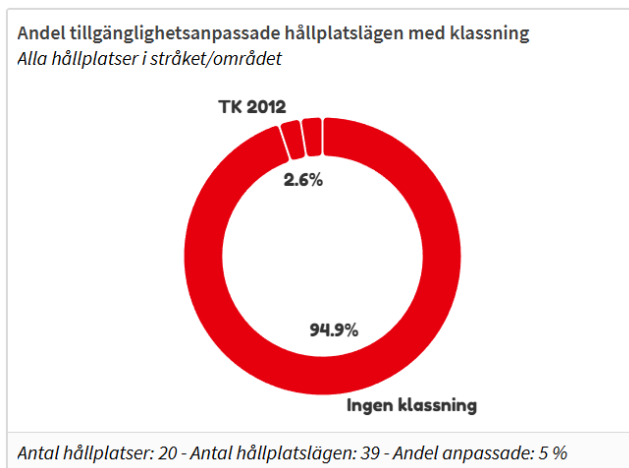
Linje 631 körs mellan Österbymo och Eksjö. Utbudet har inte förändrats de senaste fem åren, dock har redandet ökat något från 2022 och framåt. Region Jönköping finansierar en del av denna linje så därför särredovisas två olika mått på kostnadstäckningsgrad nedan.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	93	92	92	92	91
Passagerarräkning (tusental)	-	12	13	14	16
Validerade biljetter (tusental)	6	10	11	12	12
Valideringsgrad	-	82%	88%	88%	78%
Biljettintäkter (tusental)	2	125	196	255	353
Intäkter totalt (tusental)	923	1 136	1 264	1 400	1 532
Trafikkostnad (tusental)	1 739	1 972	2 171	2 388	2 424
Kostnadstäckningsgrad biljettintäkter	0,1%	6,3%	9,0%	10,7%	14,6%
Kostnadstäckningsgrad totalt	53,1%	57,6%	58,2%	58,6%	63,2%

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 2025 var bidraget knappt 1,2 mkr.

Linje	For- don Ant	Kilo- meter 1000tal	Passager. räkning 1000tal	Biljett- intäkt Tkr	Intäkt tillköp	Trafik- kostnad Tkr	Netto- kostnad Tkr	Kostn. täckn	Påstig tur Antal	Nettok påstig Kr
631	1	91	16	353	1 179	2 424	2 071	14,6%	6,4	129,34

#### 10.5.4.5 Ödeshögs landsbygdstrafik

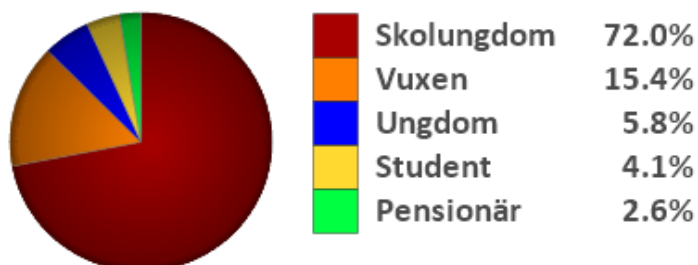
Landsbygdstrafiken i Ödeshögs kommun består av linje 670 mellan Ödeshög och Tranås. Beslut fattades 2022 av Region Östergötland om att lägga ner linjen i juni 2024, men efter ett tillköp av Ödeshögs kommun i samarbete med Tranås kommun blev linjen kvar. Östgötatrafiken hanterar linjen som alla andra linjer i kollektivtrafiksystemet, men Ödeshögs kommun betalar alla kostnader och tillgodoräknas biljettintäkterna för trafiken.

Utöver linje 670 finns en anropsstyrd linje (671) 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.

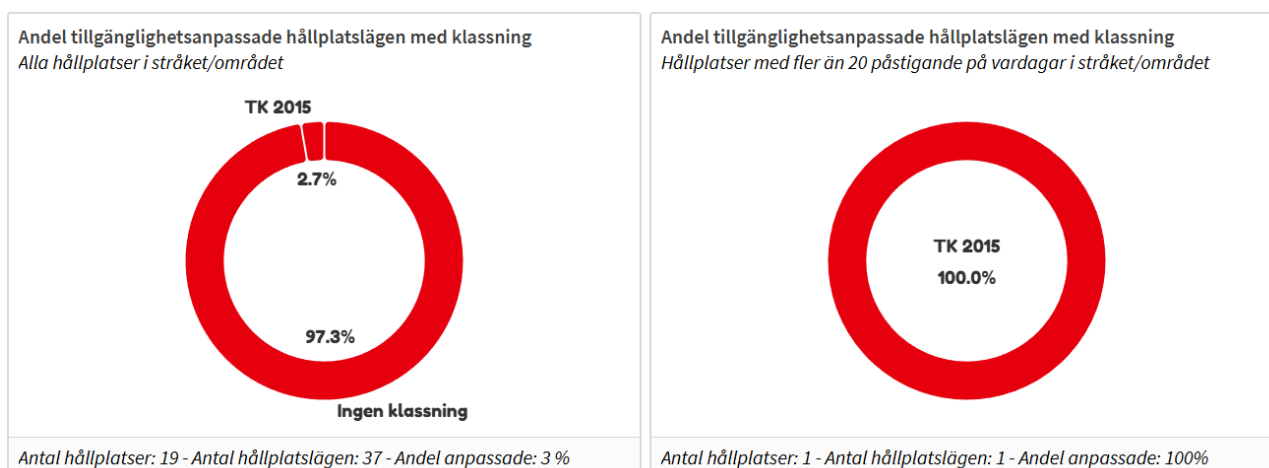
Resandet har ökat efter att Ödeshög tog över betalningsansvaret för linjen. Utbudet har ökat från tre till fem turer på vardagar.

	2021	2022	2023	2024	2025
Utbud km (tusental)	67	66	67	63	65
Passagerarräkning (tusental)	-	4	4	6	9
Validerade biljetter (tusental)	3	3	3	5	8
Valideringsgrad	-	89%	87%	89%	91%
Biljettintäkter (tusental)	52	79	83	138	260
Intäkter totalt (tusental)	325	380	406	1 084	2 056
Trafikkostnad (tusental)	1 360	1 529	1 665	1 621	1 935
Kostnadstäckningsgrad biljettintäkter	3,9%	5,2%	5,0%	8,5%	13,8%
Kostnadstäckningsgrad	23,9%	24,9%	24,4%	66,9%	108,9%

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. Observera att antal påstigande anges i Antal och inte 1000-tal som i övriga tabeller i bokslutet. Antalet resandet på linje 671 var endast 345 personer så det hade inte kommit med i tabellen vid redovisning med tusental.

Linje	For- don Antal	Kilo- meter 1000tal	Passager. räkning Antal	Biljett- intäkt Tkr	Intäkt tillköp Tkr	Trafik- kostnad Tkr	Netto- kostnad Tkr	Kostn. täckn %	Påstig tur Antal	Nettok påstig Kr
670	1	65	8 730	260	1 797	1 888	1 628	13,8%	4,8	186,53
671	0	0	345	0	0	47	47	0,0%	-	-
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>65</b>	<b>9</b>	<b>260</b>	<b>1 797</b>	<b>1 935</b>	<b>1 675</b>	<b>13,4%</b>	<b>4,8</b>	<b>191,90</b>

## 10.6 Närtrafik

Ett komplement till främst landsbygdstrafiken är den anropsstyrda närtrafiken. Närtrafik kan man resa med när målpunkten ligger längre bort än två kilometer från närmaste 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 har därefter minskat under 2024 och 2025. 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. Vad minskningen under det två senaste åren beror på är lite svårt att säga, men de största minskningarna har skett i Linköping och Norrköping. Ekonomin har förbättrats i Närtrafiken, främst beroende på en justering av biljettpriset samt nya trafikavtal från juli 2025.

	2021	2022	2023	2024	2025
Resande (bokade resor)	11 134	16 888	19 359	17 955	16 078
Kostnadstäckningsgrad	8,6%	8,3%	8,4%	7,6%	11,0%

Närtrafiken fördelad per kommun under 2025 redovisas i tabellen nedan. Nettokostnaden (kostnad minskad med biljettintäkt) per resa låg under 2025 på 414 kr, en minskning med 79 kronor jämfört med 2024. Dyrast per resa var Närtrafiken i Finspång, Söderköping och Valdemarsvik och billigast i Ödeshög och Norrköping.

Kommun	Bokade resor	Biljettintäkter	Trafikkostnad	Kostn.täckn	Nettokost/resande
--------	--------------	-----------------	---------------	-------------	-------------------

	<i>Antal</i>	<i>kr</i>	<i>kr</i>		<i>kr</i>
Boxholm	927	46 482	500 710	9,3%	490
Finspång	216	9 166	144 753	6,3%	628
Kinda	411	20 556	183 209	11,2%	396
Linköping	890	45 064	426 572	10,6%	429
Mjölby	993	45 442	340 483	13,3%	297
Motala	1 154	60 307	482 885	12,5%	366
Norrköping	4 084	212 394	1 394 221	15,2%	289
Söderköping	2 147	112 371	1 523 937	7,4%	657
Vadstena	1 692	90 902	620 698	14,6%	313
Valdemarsvik	1 367	68 051	986 175	6,9%	672
Ydre	439	20 322	179 223	11,3%	362
Åtvidaberg	1 080	50 635	461 660	11,0%	381
Ödeshög	678	38 098	230 257	16,5%	283
<b>Totalt</b>	<b>16 078</b>	<b>819 790</b>	<b>7 474 783</b>	<b>11,0%</b>	<b>414</b>

## 10.7 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 låg nivå, men har ökat rejält mellan 2024 och 2025, främst beroende på en justering av biljettpriset.

	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Resande (bokade resor)	19 379	20 920	21 577	22 047	20 918
Kostnadstäckningsgrad	3,7%	3,6%	3,6%	3,9%	6,0%

Nettokostnaden för en resa i skärgårdstrafiken landade under 2025 på 698 kronor, en minskning med 52 kr jämfört med 2024. Dyrast var resorna i Söderköpings skärgård där en resa landade på hela 1 710 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.

<b>Område</b>	<b>Bokade resor</b>	<b>Biljettintäkter</b>	<b>Trafikkostnad</b>	<b>Kostn.täckn</b>	<b>Nettokost/resande</b>
	<i>Antal</i>	<i>kr</i>	<i>kr</i>		<i>Kr</i>
Arkösund	7 661	337 575	4 272 581	7,9%	514
S:t Anna	2 098	89 390	3 677 882	2,4%	1 710
Gryt	11 159	499 763	7 577 284	6,6%	634
<b>Totalt</b>	<b>20 918</b>	<b>926 728</b>	<b>15 527 747</b>	<b>6,0%</b>	<b>698</b>

# 11 Samlad linjestatistik

## 11.1 Linjedetaljer

Linje	Fordon 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	B e f	A r b	G y m
Östgotapendeln	14	3 499 301	4 069 019	165 847 599	0	165 847 599	282 235 711	116 388 112	58,8%	103,5	29,00	62 290 460	5	5	5
1 Linköping	9	587 409	1 580 369	19 276 881	0	19 276 881	31 645 542	12 368 660	60,9%	30,4	8,00	3 862 044	5	5	5
2 Linköping	5	311 189	714 847	8 711 794	0	8 711 794	15 935 040	7 223 246	54,7%	17,1	10,00	1 652 200	4	4	4
3 Linköping	7	358 982	1 359 592	16 872 675	0	16 872 675	19 636 393	2 763 718	85,9%	26,8	2,00	3 527 897	5	4	5
4 Linköping	5	382 516	1 225 250	15 101 396	0	15 101 396	18 298 235	3 196 840	82,5%	28,6	3,00	3 654 811	4	4	4
5 Linköping	9	838 016	1 914 492	23 134 787	0	23 134 787	38 168 689	15 033 902	60,6%	37,6	8,00	5 705 855	5	5	5
6 Linköping	6	454 926	677 925	8 822 006	0	8 822 006	19 328 273	10 506 267	45,6%	16,0	15,00	1 862 287	5	5	5
10 Linköping	10	699 789	792 124	10 322 632	0	10 322 632	28 675 533	18 352 900	36,0%	26,2	23,00	2 665 838	5	5	5
11 Linköping	3	168 260	418 786	5 194 057	0	5 194 057	9 525 570	4 331 513	54,5%	12,0	10,00	708 383	4	3	4
12 Linköping	4	189 990	565 599	6 892 903	0	6 892 903	10 691 257	3 798 354	64,5%	25,4	7,00	1 489 576	4	3	3
13 Linköping	6	434 649	834 792	10 307 147	0	10 307 147	20 719 362	10 412 215	49,7%	23,2	12,00	1 876 336	4	5	5
14 Linköping	4	428 093	778 113	9 784 508	0	9 784 508	18 481 378	8 696 870	52,9%	25,9	11,00	1 598 111	5	5	5
15 Linköping	3	231 690	376 179	4 794 325	0	4 794 325	10 593 594	5 799 269	45,3%	14,3	15,00	856 188	4	4	4
16 Linköping	5	465 364	700 669	8 704 906	0	8 704 906	20 590 162	11 885 256	42,3%	23,8	17,00	1 412 979	4	4	4
17 Linköping	3	348 713	553 320	6 879 789	0	6 879 789	13 944 242	7 064 452	49,3%	18,8	13,00	904 893	4	4	4
18 Linköping	3	175 021	322 240	4 039 085	0	4 039 085	9 495 524	5 456 439	42,5%	11,0	17,00	361 332	3	2	3
20 Linköping	2	29 288	84 555	969 010	0	969 010	3 036 414	2 067 404	31,9%	19,0	24,00	283 251	1	1	1
21 Linköping	2	25 022	51 393	558 776	0	558 776	2 947 886	2 389 110	19,0%	12,1	46,00	97 540	1	1	1
22 Linköping	1	33 241	63 330	836 315	0	836 315	2 018 352	1 182 038	41,4%	28,3	19,00	231 736	1	1	1
26 Linköping	1	130 983	189 959	2 306 449	0	2 306 449	4 909 460	2 603 011	47,0%	28,2	14,00	572 678	2	3	2
2 Norrköping	11	634 120	3 188 771	35 654 887	1 872 585	37 527 472	47 958 967	12 304 080	74,3%	51,7	4,00	13 659 262	5	5	5
3 Norrköping	8	545 561	2 220 014	25 600 962	1 872 585	27 473 547	41 295 142	15 694 180	62,0%	36,4	7,00	4 879 747	5	5	5
10 Norrköping	7	615 462	1 027 306	11 426 259	0	11 426 259	28 990 159	17 563 900	39,4%	25,8	17,00	3 798 677	5	5	5
11 Norrköping	6	331 926	910 315	10 342 618	0	10 342 618	19 546 792	9 204 174	52,9%	24,3	10,00	2 512 529	5	5	5
12 Norrköping	9	724 813	952 032	10 926 959	0	10 926 959	38 462 431	27 535 472	28,4%	24,0	29,00	3 130 363	5	5	5
13 Norrköping	6	524 822	704 628	8 268 650	0	8 268 650	26 395 649	18 126 999	31,3%	17,9	26,00	1 842 699	5	5	5
21 Norrköping	1	36 240	141 463	1 399 611	0	1 399 611	2 866 106	1 466 496	48,8%	8,9	10,00	275 767	1	1	1

Linje	Fordon 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	B e f	A r b	G y m
30	4	545 134	237 834	8 219 781	0	8 219 781	13 683 071	5 463 290	60,1%	17,6	23,00	3 659 294	3	3	3
39	6	680 175	275 020	10 123 861	0	10 123 861	16 508 999	6 385 138	61,3%	22,3	23,00	3 704 660	3	4	3
40	8	730 567	389 357	14 125 216	0	14 125 216	20 450 105	6 324 888	69,1%	18,2	16,00	7 003 044	3	3	3
46	4	575 880	157 749	6 936 577	0	6 936 577	13 231 881	6 295 304	52,4%	15,2	40,00	2 010 389	2	3	2
50	6	454 901	107 399	4 367 262	0	4 367 262	13 323 650	8 956 388	32,8%	15,8	83,00	1 165 837	3	3	3
52	3	166 769	90 306	2 807 230	0	2 807 230	6 308 237	3 501 008	44,5%	31,2	39,00	2 059 442	1	1	1
65	1	28 611	10 190	431 466	0	431 466	1 452 640	1 021 174	29,7%	20,5	100,00	228 025	1	1	1
68	1	59 804	11 593	524 546	0	524 546	1 899 414	1 374 868	27,6%	6,7	119,00	65 130	1	1	1
70	5	404 130	208 342	8 630 964	0	8 630 964	12 258 338	3 627 374	70,4%	23,8	17,00	3 446 629	1	1	1
71	1	73 160	25 869	1 073 923	0	1 073 923	2 231 990	1 158 067	48,1%	17,8	45,00	386 014	1	1	1
72	1	27 287	13 464	566 077	0	566 077	1 411 722	845 645	40,1%	27,0	63,00	232 532	1	1	1
74	1	53 321	35 640	1 410 891	0	1 410 891	1 582 990	172 099	89,1%	30,6	5,00	543 664	1	1	1
75	2	98 459	49 719	2 000 002	0	2 000 002	3 698 446	1 698 444	54,1%	26,7	34,00	903 453	1	1	1
129	0	0	172	0	0	0	14 676	14 676	0,0%	-	85,00	-	0	0	0
141	0	1 199	5 345	58 640	0	58 640	61 718	3 079	95,0%	29,2	1,00	25 873	1	1	1
181	1	111 752	65 517	1 013 009	0	1 013 009	3 369 372	2 356 362	30,1%	6,9	36,00	-224 756	3	3	3
182	0	45 262	33 894	492 318	0	492 318	1 089 834	597 516	45,2%	8,7	18,00	-67 473	2	1	2
190	0	0	2 630	27 636	290 357	317 993	580 713	553 078	4,8%	-	210,00	-	0	0	0
191	0	0	4 751	50 616	651 009	701 625	1 302 019	1 251 402	3,9%	-	263,00	-	0	0	0
232	0	4 040	13 876	168 076	0	168 076	171 794	3 718	97,8%	32,4	0,00	65 188	1	1	1
240	0	1 514	5 443	59 733	0	59 733	266 611	206 878	22,4%	7,4	38,00	8 188	1	1	1
241	0	1 263	1 785	20 861	0	20 861	48 669	27 808	42,9%	9,8	16,00	2 542	1	1	1
243	0	3 475	29 369	319 790	0	319 790	389 165	69 375	82,2%	17,8	2,00	65 176	1	1	1
249	2	3 454	12 500	143 316	0	143 316	1 351 777	1 208 461	10,6%	34,2	97,00	50 708	1	1	1
250	0	1 492	675	8 484	0	8 484	44 403	35 919	19,1%	1,1	53,00	-2 826	1	1	1
287	1	43 749	3 115	56 194	0	56 194	1 496 851	1 440 657	3,8%	1,1	462,00	-134 267	3	3	3
290	0	0	1 244	9 609	0	9 609	52 285	42 676	18,4%	-	34,00	-	0	0	0
301	3	151 973	303 513	3 208 673	0	3 208 673	6 627 224	3 418 552	48,4%	17,6	11,00	265 007	4	4	4
302	2	119 508	194 582	2 122 946	0	2 122 946	4 947 136	2 824 189	42,9%	12,1	15,00	146 780	4	3	3
303	2	195 547	325 081	3 396 051	0	3 396 051	6 987 069	3 591 018	48,6%	14,8	11,00	473 910	4	4	4
304	2	66 610	58 866	639 512	0	639 512	3 322 573	2 683 061	19,2%	8,1	46,00	-3 139	2	2	2
305	2	223 512	394 962	4 177 961	0	4 177 961	7 825 839	3 647 877	53,4%	14,6	9,00	358 455	5	4	5

Linje	Fordon 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	B e f	A r b	G y m
312	0	0	1 572	16 776	0	16 776	210 693	193 917	8,0%	-	123,00	-	0	0	0
355	1	35 673	68 992	622 498	0	622 498	2 096 781	1 474 283	29,7%	6,2	21,00	17 900	3	2	2
357	0	0	2 314	19 513	0	19 513	223 140	203 626	8,7%	-	88,00	-	0	0	0
410	4	505 294	270 453	9 710 084	0	9 710 084	14 291 036	4 580 952	67,9%	18,0	17,00	2 798 104	5	5	5
412	3	100 104	75 379	2 241 070	0	2 241 070	4 648 398	2 407 328	48,2%	10,8	32,00	611 104	2	3	3
414	1	11 952	12 277	416 614	0	416 614	933 075	516 461	44,6%	16,8	42,00	33 222	1	1	1
415	1	141 898	33 495	1 023 624	0	1 023 624	3 103 449	2 079 824	33,0%	6,2	62,00	33 718	3	3	3
416	2	154 798	29 643	918 662	0	918 662	4 001 176	3 082 515	23,0%	4,5	104,00	-5 927	2	3	2
417	1	77 563	13 241	388 641	0	388 641	2 214 725	1 826 084	17,5%	3,6	138,00	-46 264	2	2	2
420	7	870 773	370 840	11 903 332	0	11 903 332	22 515 433	10 612 101	52,9%	12,8	29,00	2 882 945	4	5	4
421	1	41 930	4 929	97 852	0	97 852	1 441 500	1 343 648	6,8%	1,6	273,00	-11 831	2	2	2
429	1	63 992	32 762	422 104	0	422 104	2 291 666	1 869 562	18,4%	5,1	57,00	73 603	1	1	1
440	5	546 995	156 913	5 637 228	0	5 637 228	13 184 337	7 547 109	42,8%	9,1	48,00	699 436	4	4	4
444	1	40 820	11 191	309 499	0	309 499	1 628 971	1 319 473	19,0%	4,5	118,00	15 067	1	2	2
450	3	416 273	272 253	7 581 790	0	7 581 790	12 302 039	4 720 248	61,6%	12,4	17,00	3 042 622	4	4	4
452	0	42 214	4 025	110 494	0	110 494	1 386 688	1 276 195	8,0%	1,8	317,00	-33 295	2	2	3
460	4	627 545	169 155	7 014 165	0	7 014 165	14 297 876	7 283 711	49,1%	15,5	43,00	1 144 613	4	5	5
464	1	65 222	9 817	290 336	0	290 336	1 741 941	1 451 605	16,7%	2,8	148,00	-40 410	1	1	1
470	1	213 630	60 336	1 213 684	0	1 213 684	6 468 526	5 254 842	18,8%	5,2	87,00	104 846	4	4	4
471	1	35 735	12 144	263 052	0	263 052	1 798 381	1 535 329	14,6%	4,2	126,00	27 939	2	2	2
480	4	479 936	261 719	7 103 564	0	7 103 564	12 915 304	5 811 739	55,0%	12,2	22,00	1 483 124	4	5	4
482	2	85 833	24 397	691 710	0	691 710	2 960 794	2 269 084	23,4%	8,2	93,00	146 447	3	3	3
484	1	74 456	33 647	343 401	0	343 401	2 682 696	2 339 295	12,8%	2,5	70,00	-40 473	2	3	2
486	1	35 128	15 091	177 706	0	177 706	2 117 395	1 939 690	8,4%	4,7	129,00	48 677	1	2	2
513	0	110 616	18 710	456 307	0	456 307	2 268 797	1 812 490	20,1%	3,6	97,00	-74 281	3	4	3
520	3	606 510	226 523	7 623 349	0	7 623 349	13 918 884	6 295 535	54,8%	17,6	28,00	2 065 687	4	4	4
521	6	317 233	303 144	7 577 247	0	7 577 247	13 640 225	6 062 978	55,6%	17,0	20,00	2 382 662	4	4	4
522	3	302 857	241 419	5 961 127	0	5 961 127	10 403 106	4 441 979	57,3%	14,1	18,00	1 822 264	4	5	5
523	0	18 381	8 122	191 923	0	191 923	426 167	234 244	45,0%	6,6	29,00	50 277	1	1	1
526	2	35 987	30 561	662 393	0	662 393	2 220 474	1 558 081	29,8%	20,5	51,00	279 710	1	1	1
530	3	401 128	133 942	4 481 009	0	4 481 009	10 505 536	6 024 527	42,7%	13,4	45,00	1 061 683	4	4	4
535	1	50 346	6 819	217 799	0	217 799	1 543 231	1 325 431	14,1%	2,3	194,00	-53 538	1	1	1

Linje	Fordon 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	B e f	A r b	G y m
538	1	45 476	9 021	307 043	0	307 043	1 532 843	1 225 799	20,0%	4,1	136,00	-35 126	1	1	1
539	1	203 424	37 961	1 073 568	0	1 073 568	4 661 044	3 587 476	23,0%	6,6	95,00	20 123	3	3	3
540	1	431 055	128 393	4 039 445	0	4 039 445	8 644 068	4 604 623	46,7%	17,2	36,00	601 340	4	4	4
543	0	24 263	13 994	245 436	0	245 436	680 713	435 276	36,1%	7,1	31,00	32 350	1	1	1
545	2	158 440	18 333	570 667	0	570 667	3 780 821	3 210 154	15,1%	3,5	175,00	-143 286	2	2	2
546	2	103 033	46 851	1 647 962	0	1 647 962	3 992 069	2 344 107	41,3%	24,7	50,00	477 152	2	2	2
552	0	77 198	6 671	174 442	0	174 442	2 466 669	2 292 228	7,1%	3,2	344,00	-73 935	2	3	3
555	2	164 493	42 506	1 071 471	0	1 071 471	4 765 841	3 694 370	22,5%	7,7	87,00	40 743	2	3	3
566	1	178 395	55 991	1 545 586	0	1 545 586	4 654 389	3 108 803	33,2%	9,7	56,00	395 740	3	3	3
571	2	42 089	25 330	439 554	0	439 554	2 773 352	2 333 799	15,8%	4,7	92,00	-24 711	1	2	2
572	1	93 876	46 349	578 211	0	578 211	3 332 307	2 754 096	17,4%	6,4	59,00	228 315	2	2	2
573	1	70 179	9 174	173 638	0	173 638	2 131 418	1 957 780	8,1%	3,7	213,00	-109 646	3	3	3
574	1	44 079	20 692	379 172	0	379 172	2 201 452	1 822 280	17,2%	3,9	88,00	-21 899	2	2	2
577	2	37 931	33 727	782 362	0	782 362	2 184 538	1 402 176	35,8%	13,5	42,00	235 323	1	1	1
612	3	305 577	123 383	3 411 128	0	3 411 128	8 683 137	5 272 008	39,3%	7,0	43,00	555 010	4	4	3
613	1	50 979	7 225	208 697	0	208 697	1 857 633	1 648 935	11,2%	1,6	228,00	-18 949	1	1	1
614	0	62 543	8 360	206 685	0	206 685	1 096 587	889 903	18,8%	4,3	106,00	6 587	2	2	2
615	1	24 522	6 609	175 172	0	175 172	1 515 666	1 340 493	11,6%	4,9	203,00	2 003	1	1	1
616	0	6 988	1 683	52 806	0	52 806	119 647	66 841	44,1%	7,9	40,00	8 574	1	1	1
617	2	85 958	32 519	926 341	0	926 341	3 628 128	2 701 787	25,5%	13,3	83,00	304 166	1	1	1
620	2	216 241	77 058	2 169 973	0	2 169 973	5 697 577	3 527 604	38,1%	15,5	46,00	568 554	3	3	3
623	1	109 378	23 138	714 697	0	714 697	3 587 787	2 873 090	19,9%	4,3	124,00	2 905	2	2	2
628	1	130 488	24 140	683 648	0	683 648	3 330 954	2 647 306	20,5%	5,0	110,00	49 349	3	3	3
630	2	288 999	80 644	2 166 122	1 329 278	3 495 400	6 849 492	4 683 370	31,6%	9,4	58,00	328 457	4	1	4
631	1	91 284	16 011	353 488	1 178 601	1 532 089	2 424 411	2 070 923	14,6%	6,4	129,00	21 087	1	1	1
655	1	114 818	31 198	858 775	0	858 775	3 229 425	2 370 650	26,6%	5,5	76,00	59 745	4	4	4
661	2	257 678	131 237	3 584 042	0	3 584 042	7 632 899	4 048 856	47,0%	8,5	31,00	567 112	4	4	4
670	1	64 665	8 730	259 679	1 796 764	2 056 443	1 888 105	1 628 426	13,8%	4,8	187,00	10 511	3	1	3
671	0	0	345	0	0	0	46 867	46 867	0,0%	-	136,00	-	0	0	0
680	3	502 178	117 371	4 084 862	0	4 084 862	11 752 660	7 667 798	34,8%	8,8	65,00	494 358	5	5	5