

Trafik- och verksamhets- beställning 2027 – 2029



Trafik- och verksamhetsbeställning 2027 – 2029

Handläggare: Jimmy Johansson

Datum: 2026-04-23

Diarienummer: RÖ 2026-4730

Dokumenthistorik

VERSION	DATUM	KOMMENTAR	HANDLÄGGARE
1.0	2026-04-22		Jimmy Johansson
2.0	2026-05-11	Rev. Avsnitt 1.2.1	Jimmy Johansson
3.0	2026-08-24	Rev. Avsnitt 1.2.1	Jimmy Johansson

Region Östergötland

581 91 Linköping

Organisationsnummer: 23 21 00-0040

Telefon växel: 010-103 00 00

E-post: region@regionostergotland.se

Webbplats: regionostergotland.se

Innehållsförteckning

Innehåll

1.	Trafikbeställning	4
1.1.	Föreslagna trafikförändringar 2027	5
1.2.	Pågående och planerade utredningar för perioden 2027 – 2029	5
1.4.	Utvärdering av trafikförändringar	7
1.5.	Budgetunderlag	7
2.	Verksamhetsbeställning	8
2.1.	Allmän och särskild kollektivtrafik	8
2.2.	Marknad & försäljning	8
2.3.	Samarbeten och samverkansprojekt	9
2.4.	Verksamhetsutveckling	9

Trafik- och samhällsplaneringsnämnden fastställer årligen en trafik- och verksamhetsbeställning för Östgotatrafiken. Beställningen anger omfattningen för Östgotatrafikens uppdrag för det kommande kalenderåret och fastställer inriktningen för den kommande treårsperioden.

Östgotatrafiken har att förhålla sig till trafik- och verksamhetsbeställningen på samma sätt som till andra styrande dokument som till exempel Region Östergötlands treårsbudget, regional utvecklingsstrategi för Östergötland (RUS) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet (RTP). Inriktningarna i RTP fördjupas i målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik respektive i målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik (tåg- respektive busstrategisk målbild).

1. Trafikbeställning

Den regionala pendeltågstrafiken, Östgotapendeln, utgör stommen i det samhällsfinansierade kollektivtrafiksystemet. Tillsammans med ett antal expressbusslinjer skapas ett regionalt trafiknät som erbjuder snabba pendlingsmöjligheter mellan regionens kommunhuvudorter. I länets tre stora städer, Linköping, Norrköping och Motala, finns stadstrafik i form av primär och sekundär karaktär. I ett par av länets mindre kommunhuvudorter körs en tätortstrafik av i huvudsak servicelinjekaraktär.

Landsbygdstrafikens busslinjer körs, med vissa undantag, oftast inom en kommun eller mellan två närliggande kommuner. På landsbygderna finns även närtrafik som syftar till att erbjuda resmöjlighet till och från de platser som ligger mer än två kilometer från närmaste hållplats. Den anropsstyrda skärgårdstrafiken sker med båt och förbinder de året-runt bebodda öarna med fastlandet. För resor till närliggande regioner finns Mälartåg, drivet genom Mälardalstrafik AB där Region Östergötland är delägare. Det finns även Krösatåg, på Tjust- och Stångådalsbanan som drivs av Kalmar Länstrafik och som delfinansieras av Region Östergötland. Det finns även ett samarbete med Region Jönköping och Jönköpings Länstrafik för tågtrafik mellan länen. Östgotatrafikens utbud finns beskrivet såväl med linjekartor ([Interaktiv karta](#) - ostgotatrafiken.se) som tidtabeller ([Linjesidor och tidtabeller](#) - ostgotatrafiken.se) på Östgotatrafikens hemsida.

Östgotatrafiken ansvarar även på uppdrag av trafik- och samhällsplaneringsnämnden för färdtjänst över länets kommungränser. Östgotatrafiken ansvarar också för upphandling och drift av kommunal färdtjänst och skolskjuts i de av länets kommuner som överlåtit detta kommunala ansvar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, samt för sjukresor på uppdrag av hälso- och sjukvårdsnämnden, HSN. Totalt genomför östgotarna ungefär 78 000 resor årligen i Östergötland med den kommunöverskridande färdtjänsten.

1.1. Föreslagna trafikförändringar 2027

Den allmänna kollektivtrafiken ska fortsätta att utvecklas i en riktning som stödjer det regionala trafikförsörjningsprogrammets mål för kollektivtrafik i Östergötland.

Trafikutredningarna görs i enlighet med riktlinjen Process för kontinuerlig utveckling av den allmänna kollektivtrafiken, där samverkan och dialog är viktiga inslag. De föreslagna trafikförändringarna är ett resultat av det generella uppdraget till Östgötatrafiken att kontinuerligt utveckla kollektivtrafiken utifrån de politiska målen, med syfte att skapa en attraktiv och effektiv trafik som bidrar till att målen i regionalt trafikförsörjningsprogram uppfylls.

1.1.1. Linköpings stadstrafik

I samverkan med trafikföretaget har behov identifierats av att bland annat minska antalet bussrörelser på Resecentrum och S:t Larsgatan samt komplettera linjenätet med tvärkopplingar av trafiken i södra Linköping. Nu till hösten 2026 genomförs mindre linje- och utbudsjusteringar i Linköpings stadstrafik. Detta för att i första hand möjliggöra flytt av busstrafik till Drottninggatan när Storgatan i sommar stängs av för busstrafik. I andra hand frigörs kapacitet som ska förstärka trafiken på några linjer som idag har hög beläggning och utmaningar med punktligheten.

Tillsammans med trafikföretaget identifieras och analyseras löpande behov i trafiken, med åtgärder planerade fram till 2030. Dessa åtgärder ska naturligtvis ligga i linje med och leda till den utveckling av stadstrafiken som utreds på längre sikt från 2030 och framåt. Det handlar bland annat om stärkt kapacitet och ytterligare tvärkopplingar i södra Linköping, ökad kapacitet mellan centrum och södra Linköping via nya hållplatser på Brokindsleden samt att genom ett bättre resursutnyttjande, stärka upp trafiken i stråk som idag har trängsel och eventuellt underutbud.

1.2. Pågående och planerade utredningar för perioden 2027 – 2029

1.2.1. Pågående utredningar

Trafikutredningar Norrköpings stadstrafik och Linköpings stadstrafik

Till trafikstart 2030 ska ny stadstrafik i Linköping och Norrköping upphandlas. Vi ser stor nytta med att utreda respektive stadstrafik som underlag för dessa upphandlingar. Utredningarna kompliceras av att trafiken som ska upphandlas kommer köras med en elektrifierad fordonsflotta som ställer nya krav på bland annat omloppsplanering, infrastruktur, fordon och depåkapacitet.

Under avtalsperioden kommer delar av stadslinjenäten påverkas av tillfälliga omläggningar till följd av byggnation av Ostlänken, ny station i Norrköping samt den stadsutveckling som kommunerna planerar för. Beslutet om att Ostlänken nu dels ska byggas med markförlagda spår genom Norrköping och dels inte ska ansluta till centrala Linköping och till en ny station, är väldigt viktiga planeringsförutsättning som påverkar kollektivtrafiken och som utredningarna behöver hantera. Detta ställer sammantaget också höga krav på upphandlingarna som på bästa

sätt ska kunna parera och omhänderta förändringar i trafiken. En trafikutredning inklusive tidtabell för respektive stad behöver vara färdig 2027 för att kunna utgöra underlag till upphandlingarna.

Trafikutredning Söderköping

I samverkan med Söderköpings kommun har den framtida kollektivtrafiklösningen i Söderköpings tätort utretts med utgångspunkt i att förbifart Söderköping färdigställs år 2030. Centrala delar i förslaget är att utveckla Erik Dahlbergsgatan samt stråket Östra Rydsvägen– Ringvägen till prioriterade kollektivtrafikstråk. Därutöver ingår etablering av nya ersättningshållplatser för Söderköpings resecentrum samt ombyggnation av hållplats Östra Rydsvägen, framtida Söderköpings centrum.

Åtvidaberg – Linköping, Valdemarsvik – Norrköping

En utredning av hur trafiken i stråket Linköping – Åtvidaberg bör utvecklas framåt har tidigare haft relativt låg prioritering gentemot andra utredningsbehov. Region Kalmar har dock givit i uppdrag till sin organisation att utreda hur en långsiktigt tillgänglig busstrafik för norra länet kan stärka förutsättningarna för ett ökat arbets- och studiependlande. Utifrån det uppdraget och då vi bedömer att det finns samordningsvinster i framför allt trafikeringen Åtvidaberg – Linköping, kommer vi bidra i det utredningsarbetet som genomförs av Kalmar länstrafik.

Utredning av trafik mellan Ljungsbro och SAAB Tannefors

I dialog med SAAB har det framkommit att relativt många av deras anställda är boende i Ljungsbro. En potentiellt mer effektiv kollektivtrafik mellan Ljungsbro och SAAB Tannefors utreds därför närmare under hösten och kan komma att testas i form av en pilot.

1.3.2. Planerade trafikutredningar

Strategisk målbild för Norrköpings stadstrafik

Den långsiktiga målbilden för stadstrafiken i Norrköping arbetades tidigare fram under "FRIN", framtidens resor i Norrköping. Det arbetet ligger ett antal år bakåt i tiden samtidigt som förutsättningar och inriktningar har förändrats. När nu planeringsförutsättningarna också ytterligare förändrats med beslut om markförlagda spår genom Norrköping, kommer den pågående utredningen av stadstrafiken i Norrköping behöva ha fokus på trafikering primärt till 2030. Det finns därför behov att utreda den långsiktiga målbilden för stadstrafiken i Norrköping och det arbetet beräknas påbörjas i början av 2027.

Trafikutredning Linje 70 – 75

En utredning av den kompletterande busstrafiken till Östgötapendeln mellan Linköping och Norrköping genomförs med fokus på potentiella effektiviseringar samt eventuella förändringar av körvägar inom de båda städerna. Utredningen har påbörjats men har tillfälligt pausats till följd av resursomprioriteringar och planeras att återupptas under 2026.

Trafikutredning Motala – Borensberg – Linköping

Trafiksystemet i Borensberg är komplicerat och kommande utredning ska svara på hur trafiksystemet kan förenklas och effektiviseras, för en mer attraktiv kollektivtrafik som kan generera fler resenärer. Arbetet med utredningen påbörjas tidigast 2027.

Utredning av trafiken Söderköping – Linköping

I nuläget saknas genomgående trafik mellan Söderköping och Linköping, men delsträckorna Söderköping – Västra Husby och Linköping – Gistad trafikeras. Möjligheterna att införa genomgående trafik, samt hur en sådan lösning i så fall kan utformas, har beröring med och planeras provas i anslutning till utredning av Linje 70 - 75.

Regiontrafikens färdvägar och anslutning till Linköping

Pågående utredning av stadstrafiken i Linköping kommer föreslå nya linjesträckningar, kopplingar och bytespunkter för kollektivtrafiken. Förutsättningarna för kollektivtrafiken kommer förändras utifrån en stadsomvandling, där nu sedan beslut om nationell plan, nya planeringsförutsättningar gäller. Det finns därför behov för att utreda också hur regiontrafiken ska fungera utifrån dessa förutsättningar. Arbetet med utredningen planeras påbörjas tidigast 2027.

1.4. Utvärdering av trafikförändringar

Genomförda större trafikförändringar kommer successivt utvärderas för att säkerställa att fattade beslut leder till avsedda effekter. Genom uppföljning och utvärdering av exempelvis resandeutveckling, punktlighet, restider och kundnöjdhet kan vi stärka den långsiktiga kvaliteten i trafikens utveckling och planering samt få en mer nyanserad bild av hur olika resenärsgupper påverkas. Erfarenheter från tidigare förändringar kan därmed användas för att förbättra kommande åtgärder och prioritera rätt insatser.

1.5. Budgetunderlag

Allmän kollektivtrafik	2027	2028	2029
Trafixkostnader	1 353 244	1 372 563	1 401 277
Buss & spårvagn	1 002 385	1 022 027	1 040 854
Närtrafik & anropsstyrd linjetrafik	11 623	11 857	12 095
Skärgårdstrafik	12 308	12 678	13 059
Tåg Östgötapendeln	291 979	290 178	298 550
Tåg Krösatåg	34 949	35 823	36 719
Biljettintäkter	652 925	669 248	685 979
Nettokostnad	700 319	703 315	715 298
Kostnadstäckningsgrad	48%	49%	49%
<i>Alla belopp är i tusental kronor</i>			

2. Verksamhetsbeställning

Utöver de uppdrag som följer av det regionala trafikförsörjningsprogrammet fastställs specifika uppdrag till Östgötatrafiken i Region Östergötlands treårsbudget och trafik- och samhällsplaneringsnämndens årsplan.

Nedan redogörs kortfattat för de större projekt och aktiviteter som planeras under de kommande åren kopplat till de redan beslutade övergripande målen och uppdragen för kollektivtrafiken.

2.1. Allmän och särskild kollektivtrafik

Tågstrategisk målbild 2040 antogs av trafik- och samhällsplaneringsnämnden 2020. En del av de förutsättningar som målbilden bygger på har förändrats. För att säkerställa att inriktningen är fortsatt relevant ska en revidering av tågstrategisk målbild 2040 påbörjas under 2026. Parallellt med arbetet med målbilden kommer också en fordonsstrategi för pendeltågen att tas fram.

Tillsammans med Linköpings och Norrköpings kommuner stärka samverkan kring planering av infrastrukturinvesteringar och förmågan till simulering och analys av trafikering under byggnation. Detta för att kunna anpassa linjestäckningar och utbud i den allmänna kollektivtrafiken till framtida resecentrum samt kopplad stadsmiljö och infrastruktur för Ostlänken, såväl när den är på plats som under byggtiden.

Tillsammans med flera av kollektivtrafikmyndigheterna i landet har vi under ledning av Svensk kollektivtrafik, tagit fram en gemensam riktlinje för kollektivtrafikinfrastruktur. Riktlinjen har varit på bred remiss och ska utgöra stöd främst till kommuner, men även andra väghållare, för att den infrastruktur som byggs ska vara väl anpassad till kollektivtrafik. Riktlinjerna redovisar kriterier för infrastruktur som skapar förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik.

Förbereda Östgötapendelns fordon för nytt signalsystem ERTMS tillsammans med Skånetrafiken. Ett prototypfordon bedöms stå klart i år och serieinstallation kommer sedan att påbörjas.

Delta i och stödja forskningsprojekt inom regionen kring elektrifiering, omloppsplanering vid störningar, självkörande fordon och annan digital utveckling som gynnar kollektivtrafikens mål.

2.2. Marknad & försäljning

Fortsatt utveckling av varumärket, ökat fokus på kommunikation och marknadsföring mot allmänheten för att få fler östgötar att välja kollektivtrafiken. Utveckla nya försäljningskanaler för att attrahera nya målgrupper till kollektivtrafiken.

Utveckla och samverka i arbetet med analys av såväl kund- som trafikdata och med hjälp av datadrivna metoder och verktyg, fånga upp resenärernas preferenser, förändrade beteenden och drivkrafter.

Ta initiativ till utveckling av affärsmodeller för mobilitetslösningar som främjar det hållbara resandet.

2.3. Samarbeten och samverkansprojekt

Utöka och förbättra kommunsamverkan för gemensam utveckling av kollektivtrafiken. Fokus ligger på samverkan kopplat till Ostlänken och anpassning av trafiken till nytt resecentrum i Norrköping samt en förbättrad framkomlighet i tätorterna för ett attraktivt erbjudande i såväl stads- som landsbygdstrafik. En central förutsättning för att kunna utveckla kollektivtrafiken i linje med uppsatta mål är en väl fungerande samverkan kring den långsiktiga trafikförsörjningen. Detta förutsätter gemensamma målbilder samt en samordnad inriktning för planering och genomförande av infrastrukturinvesteringar kopplade till kollektivtrafiken.

Region Kalmar har beslutat att minska tågtrafiken på Tjustbanan och i stället utöka busstrafiken mellan Västervik och Linköping. Region Kalmars inriktning framåt, kan initiera behov av förändringar av busstrafiken i stråket inom Östergötland för att säkra en kostnadseffektiv trafikering och dialog pågår kring detta.

Fortsatt dialog med Region Jönköping i syfte att utreda förutsättningarna för att utveckla det samarbete vi har idag kring tågtrafik över länsgräns. Fortsatt dialog med Region Örebro kopplat till potential för persontrafik med tåg mellan Region Örebro och Region Östergötland.

Projekt pågår tillsammans med Norrköpings kommun med syfte att tillgängliggöra den linjelagda skolskjutsen för allmänheten i stråk som saknar linjelagd kollektivtrafik. Målsättningen är att öka tillgängligheten till kollektivtrafik för boende på landsbygderna.

I samarbete med upphandlade trafikföretag utveckla kundmötet ombord, bland annat genom vidareutbildningar av förare.

Östgötatrafiken ska delta i Region Östergötlands övergripande innovationsarbete och i strategiarbetet för AI och digitalisering samt delta i innovationsprojekt tillsammans med aktörer utanför den egna organisationen för en ökad målfyllelse.

Östgötatrafiken ska i samarbete med Länsstyrelsen, Trafikverket och aktörer i transportsektorn säkerställa vår förmåga att upprätthålla kollektivtrafiken vid kris och höjd beredskap samt delta i den nationella och regionala totalförsvarsplaneringen.

2.4. Verksamhetsutveckling

Utveckla nya arbetssätt och metoder som tar stöd av digitaliseringens möjligheter och AI, för en ännu mer datadriven utveckling av kollektivtrafiken. Exempelvis ska utvecklingen av BI stärka analysförmågan, ge fler uppföljningsmöjligheter och mer fakta som underlag inför beslut.

Arbeta med fördelningen mellan digitala och fysiska kundmöten för att fortsätta utvecklingen av kundservicen utifrån den ökade digitaliseringen och efterfrågan på mer personliga tjänster.

Beredskapen i verksamheten ska ytterligare stärkas genom att befintliga kontinuitetsplaner systematiskt provas och testas, med särskilt fokus på hantering av omfattande kommunikationsstörningar som kan få stor påverkan på våra tjänster.