



Trafik- och verksamhetsbeställning 2026-2028

Handläggare: Jimmy Johansson
Verksamhet: Regionledningskontoret
Datum: 2025-09-04
Diarienummer: RÖ 2025-3855

Trafik- och verksamhetsbeställning

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

Östgötatrafiken 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, Östgötapendeln, 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. Östgötatrafikens utbud finns beskrivet såväl med linjekartor ([Interaktiv karta - Östgötatrafiken \(ostgotatrafiken.se\)](#)) som tidtabeller ([Linjesidor och tidtabeller - Östgötatrafiken \(ostgotatrafiken.se\)](#)) på Östgötatrafikens hemsida.

Östgötatrafiken ansvarar även på uppdrag från trafik- och samhällsplaneringsnämnden för färdtjänst över länets kommungränser. Östgötatrafiken ansvarar också för upphandling och drift av kommunal färdtjänst och skolskjuts i de av länets kommuner som överlåtitt detta kommunala ansvar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, samt för sjukresor på uppdrag av hälso- och sjukvårdsnämnden, HSN. Totalt genomför östgötarna ungefär 72 000 resor årligen i Östergötland med den kommunöverskridande färdtjänsten.

1.1 Föreslagna trafikförändringar 2026

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. PM Linje 630 och 631, Ydre

Ett PM för trafiken i Ydre kommun sammanställdes hösten 2024 gällande linjerna 630 Tranås - Österbymo och 631 Eksjö - Österbymo. Grunden är att skapa fler och bättre avgångar till Tranås samt fortsatt upprätthålla trafiken mellan Österbymo och Eksjö. Under våren har dialog kring förslaget skett med berörda kommuner och Jönköpings länstrafik och några mindre förändringar i trafikupplägget har gjorts i förhållande till tidigare till nämnden redovisad dialograpport. Förändringarna införs till sommaren 2026 och bedöms vara kostnadsneutrala.

1.2. Övriga planerade förändringar

1.2.1. PM Linje 16, Linköping

En mindre förändring av linjedragningen för linje 16 i Tannefors i Linköping har föreslagits, för en bättre kollektivtrafik till och från Saab-området och för kopplingen mot Östgötapendeln vid Linköpings resecentrum. Förändringen kan dock inte genomföras som planerat, då den förutsätter att Trafikverket och kommunen genomför åtgärder för ökad trafiksäkerhet vid hållplats.

1.2.2. PM Linje 10 i Linköping

Förslaget innebär en förstärkning av morgontrafiken med två förstärkningsturer skoldagar, såväl från Ekängen som Sturefors i riktning mot centrala Linköping. Bedömningen är att förändringarna inte ska genomföras isolerat nu, utan förslagna åtgärder ska beaktas samlat inom ramen för utredning av stadstrafiken i Linköping.

1.3. Pågående och planerade utredningar för perioden 2026 – 2028

1.3.1. Pågående utredningar

1.3.1.1. 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 till underlag för dessa upphandlingar. Utredningarna kompliceras av att trafiken som ska upphandlas kommer köras med en elektrifierad fordonsflotta som ställer nya krav på omloppsplanering, infrastruktur, fordon med mera.

Under avtalsperioden kommer stora delar av stadslinjenäten påverkas av tillfälliga omläggningar till följd av byggnation av Ostlänken samt till den kopplad stadsutveckling som kommunerna planerar för. Detta ställer också höga krav på upphandlingarna, för att på bästa sätt kunna parera och omhänderta dessa förändringar i trafiken. En trafikutredning inklusive tidtabell för respektive stad behöver vara färdig 2027 för att kunna utgöra underlag till upphandlingarna. Arbetet med utredningarna har påbörjats under 2025.

1.3.1.2. Stadstrafiken i Linköping

I samverkan med trafikföretaget har det identifierats behov av att minska antalet bussrörelser på Resecentrum och S:t Larsgatan samt komplettera med tvärkopplingar av trafiken i södra Linköping. Behovet stärks ytterligare av att Storgatan från och med juni 2026 stängs av för busstrafik som istället primärt avses ledas via Trädgårdstorget. Detta kräver en ökad kapacitet för busstrafiken vid Trädgårdstorget som pågående ombyggnation dock inte fullt ut kommer kunna möta.

1.3.1.3. Trafikutredning Söderköping

I samband med expressbussutredningen 2020 kommunicerades till Söderköpings kommun att när byggnation av förbifart Söderköping blir aktuell bör trafiken utredas på nytt. I höstas fattade så regeringen byggstartsbeslut för infrastrukturprojektet och det bedöms finnas väldigt goda möjligheter för att i samverkan med kommunen, påverka förutsättningarna till förmån för kollektivtrafiken.

1.3.1.4. Stråket Vikingstad - Malmslätt - Mjärdevi - Universitetssjukhuset

Utreda möjligheterna till förstärkning av busstrafik i stråket, i syfte att öka kapaciteten för arbetspendlande och kopplingen från länets västra kommuner till Linköping.

1.3.2. Planerade trafikutredningar

1.3.2.1. Trafikutredning Linje 70 – 75

Utreda den kompletterande busstrafiken till Östgötapendeln mellan Linköping och Norrköping. Potentiell effektivisering samt eventuell förändring av körvägar i de två städerna. Utredningen är påbörjad, pausades utifrån omprioriteringar av resurser men planeras återupptas under 2026.

1.3.2.2. Trafikutredning Motala – Borensberg – Linköping

Utredningen nämndes i föregående års trafik- och verksamhetsbeställning men är ännu inte påbörjad. 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 planeras påbörjas tidigast 2026.

1.3.2.3. Utredning av trafiken Söderköping – Linköping

Idag saknas genomgående trafik mellan Söderköping och Linköping, men delsträckorna Söderköping – Västra Husby och Linköping – Gistad trafikeras. Förutsättningar för genomgående trafik samt hur den eventuella trafiken skulle kunna utformas planeras utredas tidigast 2027.

1.3.2.4. Utredning av trafiken Åtvidaberg – Linköping

En utredning av hur trafiken i stråket Linköping – Åtvidaberg bör utvecklas framåt har bedömts kunna startas först mot slutet av perioden. Det finns troligen samordningsvinster med att utreda detta stråk tillsammans med eller som en del av stråket Linköping – Västervik, i samarbete med Kalmar länstrafik, KLT. Regionstyrelsen i Kalmar har dock nyligen gett sin organisation i uppdrag att skyndsamt genomföra förstudie inför inriktningsbeslut, om hur en långsiktigt tillgänglig kollektivtrafikplanering för norra länet kan stärka förutsättningarna för ett ökat arbets- och studiependlande. Detta uppdrag kan påkalla önskemål om att Östergötland bidrar till det arbetet.

1.4. Utvärdering av trafikförändringar

Under sommaren 2022 genomfördes stora trafikomläggningar i stråket Norrköping – Finspång, Norrköping – Söderköping – Valdemarsvik samt på Norrköpings landsbygder. En utvärdering av ovan nämnda förändringar skulle göras tre år efter trafikstart. En sådan utvärdering bedöms ge värdefulla insikter om trafikomläggningens effekter och resultat och påbörjas under 2025.

1.5. Budgetunderlag

Allmän kollektivtrafik	2026	2027	2028
Trafikkostnader	1 312 088	1 333 572	1 351 023
Buss & spårvagn	955 852	979 188	1 002 294
Närtrafik & anropsstyrd linjetrafik	14 310	14 598	14 891
Skärgårdstrafik	17 386	17 735	18 091
Tåg Östgötapendeln	290 442	287 099	279 921
Tåg Krösatåg	34 098	34 952	35 826
Biljettintäkter	663 175	679 754	696 748
Nettokostnad	648 913	653 818	654 275
Kostnadstäckningsgrad	51%	51%	52%

Alla belopp är i tusental kronor

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.

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 linjesträckningar 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.

Framtagande av en infrastrukturhandbok syftar till att utgöra stöd främst till kommuner, men även andra väghållare, till att bygga en infrastruktur som är väl anpassad till kollektivtrafik. I handboken ska kriterier för infrastruktur som skapar förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik redovisas. Arbetet sker delvis i samverkan med de större regionala kollektivtrafikmyndigheterna i landet för enhetlighet.

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 nya resecentrum i Linköping och Norrköping samt en förbättrad framkomlighet i tätorterna för ett attraktivt erbjudande i såväl stads- som landsbygdstrafik. Centralt för att kunna utveckla kollektivtrafiken mot våra mål är också god samverkan rörande långsiktig trafikförsörjning av kollektivtrafiken med gemensamma målbilder och inriktningar av infrastrukturinvesteringar.

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

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

Under perioden 2024 – 2026 ska en ny länstransportplan tas fram. Arbetet sker med personalresurser från Region Östergötland och Östgötatrafiken gemensamt. Arbetet kan få större vikt med anledning av tydligare mål kring infrastruktur samt med förhoppning om att kommunernas intresse för att söka medfinansiering ökar.

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 måluppfyllelse.

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 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.

Ytterligare stärka beredskapen i verksamheten genom kontinuitetsplanering framför allt vid omfattande kommunikationsstörningar som får stor påverkan på våra tjänster.

3. Bilagor

- 3.1. Bilaga: PM Linje 630 och 631
- 3.2. Bilaga PM Linje 16
- 3.3. Bilaga PM Linje 10



PM Linje 630 och 631

Handläggare: Fredrik Sunnergren
Verksamhet: Allmän kollektivtrafik
Datum: 2025-04-22
Diarienummer: RÖ 2024-5902

Innehåll

1 Inledning	3
2 Nulägesbeskrivning	3
2.1 Befolkning, pendling och resmönster	3
2.2 Linje 630	4
2.3 Linje 631	6
2.4 Trafikekonomi och samhällsekonomi	8
3 Analys	9
3.1 Åtgärder för att öka resandet	9
3.2 Åtgärder för att snabba upp trafiken	10
4 Trafikeringsförslag	10
4.1 Linje 630	10
4.2 Linje 631	11
4.3 Effektbedömning	11
4.4 Förslag till infrastrukturella förändringar	11
4.4.1 Förändringar linje 630	12
4.4.2 Förändringar linje 631	13
4.5 Genomförandeplan	14
5 Bilaga	15
5.1 Tidtabeller för dagens trafik	15
5.2 Påstigande per hållplats	18

1 Inledning

I Ydre kommun finns två busslinjer, linje 630 mellan Österbymo och Tranås samt linje 631 mellan Österbymo och Eksjö. Linjerna är viktiga för arbets- och studiependling från, till och inom Ydre kommun. Trafikeringen på linjerna har haft samma utseende under en längre tid och därför finns ett behov av att utreda om det går att göra trafiken på dem mer effektiv. Det finns inga uttalade besparingskrav kopplade till linjerna, men heller inte något ekonomiskt utrymme för större satsningar på dem.

Målsättningen för ett nytt trafikupplägg är att resandet ska öka på sikt inte minst antalet vuxenresenärer. Detta ska ske utan att kostnadsbilden förändras annat än eventuellt höjda generella kostnader för kollektivtrafiken, dvs trafiken skall bedrivas inom samma ekonomiska ramar som idag, men på ett sätt som uppfattas som mer attraktivt för resenärer.

2 Nulägesbeskrivning

2.1 Befolkning, pendling och resmönster

Ydre kommun ligger i södra Östergötland och har cirka 3 600 invånare. Huvudorten Österbymo har cirka 900 invånare och utöver Österbymo finns Rydsnäs, Hestra, Asby och Sund som mindre tätorter eller småorter i kommunen. Majoriteten av befolkningen i kommunen bor alltså på landsbygden.

Kommunen är främst kopplad mot orter och kommuner i Småland snarare än i Östergötland. De viktigaste orterna för resor till och från i Ydre är Tranås och Eksjö.

Befolkningsutvecklingen i Ydre har under många år varit negativ eller plus minus noll. Den exploatering som sker i kommunen sker mestadels på landsbygderna, främst i den norra delen av kommunen i närheten av sjön Sommen.

Ydre kommun är en utpräglad utpendlingskommun. Cirka 800 personer som bor i Ydre har sin arbetsplats i en annan kommun, vilket utgör cirka 46 procent av arbetskraften som bor i Ydre. Samtidigt pendlar cirka 250 personer till Ydre från andra kommuner och det utgör cirka 21 procent av de som arbetar i Ydre kommun. Kommunen är beroende av såväl välfungerande utpendling som inpendling.

Den viktigaste pendlingsorten är Tranås, följt av Eksjö. Mindre pendlingsströmmar finns till och från ytterligare flera kommuner. Även inom Ydre kommun finns viktiga pendlingsströmmar. Österbymo, som är kommunhuvudort, har en arbetsmarknad som är betydligt större än vad orten självt kan försörja med arbetskraft, det finns därav en stor inpendling från kommunens landsbygd samt från kringliggande kommuner till Österbymo. Även till Rydsnäs finns en relativt stor inpendling, främst från övriga Ydre kommun.

Kommun	Utpendling från Ydre	Inpendling till Ydre
Tranås	391	108
Eksjö	157	30
Linköping	39	14
Aneby	31	9
Kinda	28	29
Nässjö	24	9
Jönköping	22	5
Boxholm	15	10
Övriga kommuner	107	41
Totalt	814	255

Tabell 1: Pendling till och från Ydre kommun 2021

Källa: Statistiska Centralbyrån

I Österbymo finns Ydres enda högstadieskola och till denna åker idag många högstadieelever med allmän kollektivtrafik. Låg-och mellanstadium finns, förutom i Österbymo, i Hestra. Gymnasieelever bosatta i Ydre kommun går företrädesvis gymnasiet i Tranås, men ett fåtal går i gymnasiet i Eksjö.

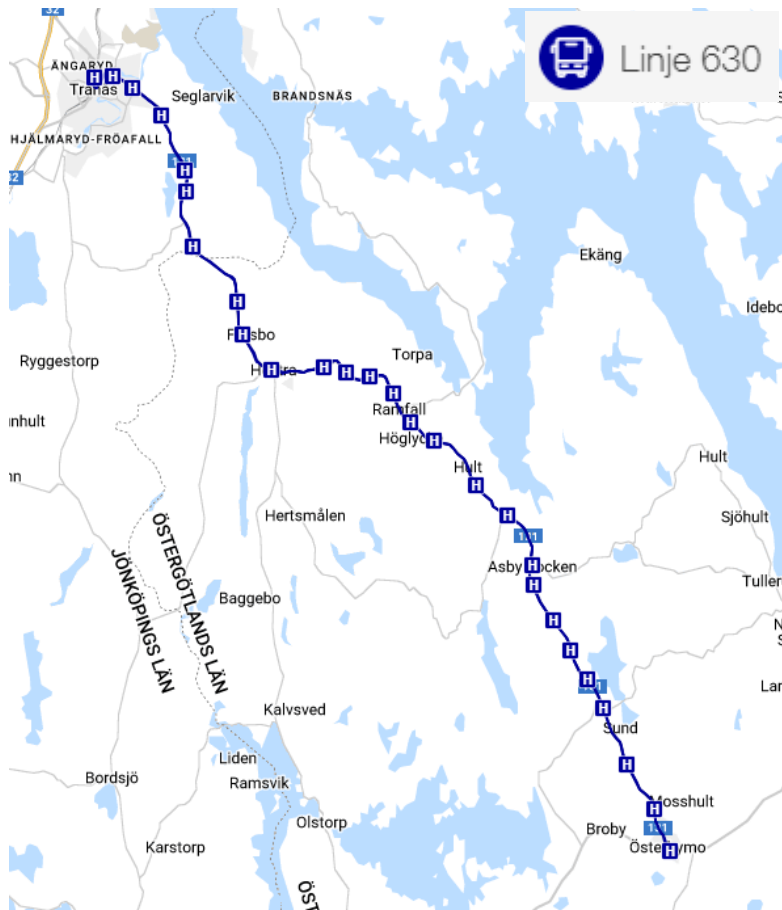
Ydreborna vänder sig i första hand mot Tranås för den service som inte nyttjas i den egna kommunen, och i andra hand vänder de sig till Eksjö. Ett viktigt undantag är att ydreborna enligt avtal mellan Region Östergötland och Region Jönköpings län ska vända sig till Eksjö lasarett för sjukhusvård. För mer specialiserade servicefunktioner tar sig ydreborna till Linköping eller Jönköping.

2.2 Linje 630

Linje 630 går mellan Österbymo busstation och Tranås station via Asby och Hestra.. Linjen har endhållplats Tranås station för anslutning till Östgötapendlen. I Tranås trafikerar linjen ett antal hållplatser som Jönköpings länstrafik inte trafikförsörjer, bland annat hållplats Sportvägen.

Trafikeringen på linjen sker med två bussar och körs med halvtimmetrafik i högtrafik och timmetrafik övrig tid. Styrande fört linjen är passning mot tåget i Tranås. Dessutom

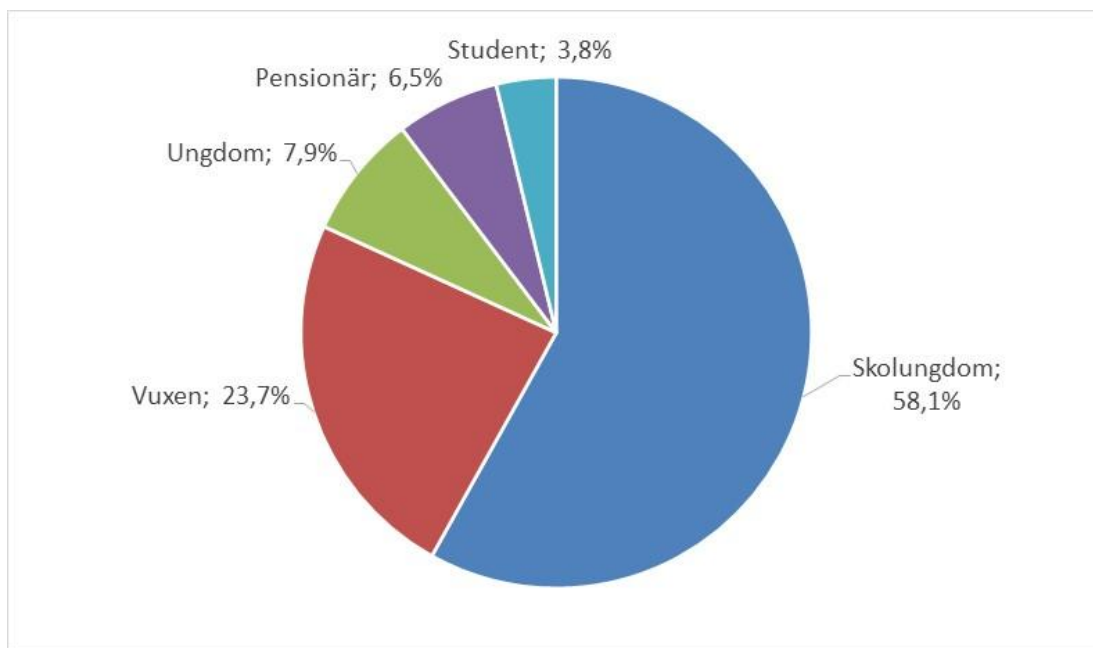
anpassas trafiken till gymnasieskolans tider i Tranås och till högstadiets tider i Österbymo. I anslutning till skolornas starttider behövs förstärkningsturer både till Tranås och Österbymo, dock endast delar av linjens sträckning i varje riktning. Eftersom endast två bussar finns till förfogande blir passningen mot tåget och passningen mot arbetstider påverkade negativt av det. Det antas därav att arbetspendlare väljer bussen i lägre utsträckning då den inte matchar arbetsscheman särskilt bra.



Figur 1: Linje 630 Österbymo – Tranås

Resenärerna på linje 630 utgörs främst av skolungdomar, och bland dessa finns ett resande riktat mot Österbymo av grundskoleelever från landsbygden i Ydre kommun, samt ett resande av gymnasieelever riktat mot Tranås från Ydre kommun. Cirka 25 procent av resenärerna på linjen utgörs av vuxna, de reser i båda riktningar.

Totalt reste cirka 70 000 resenärer med linjen 2023, vilket är en stor uppgång från tidigare år. Samtidigt har linjen inte kommit upp i resandenivåer som fanns innan Covid-19-pandemin. Då var resandet cirka 80 000 resenärer per år. Se tabell 2.



Figur 2: Påstigandekategorier på vardagar för linje 630, 2023 (v 39–43)

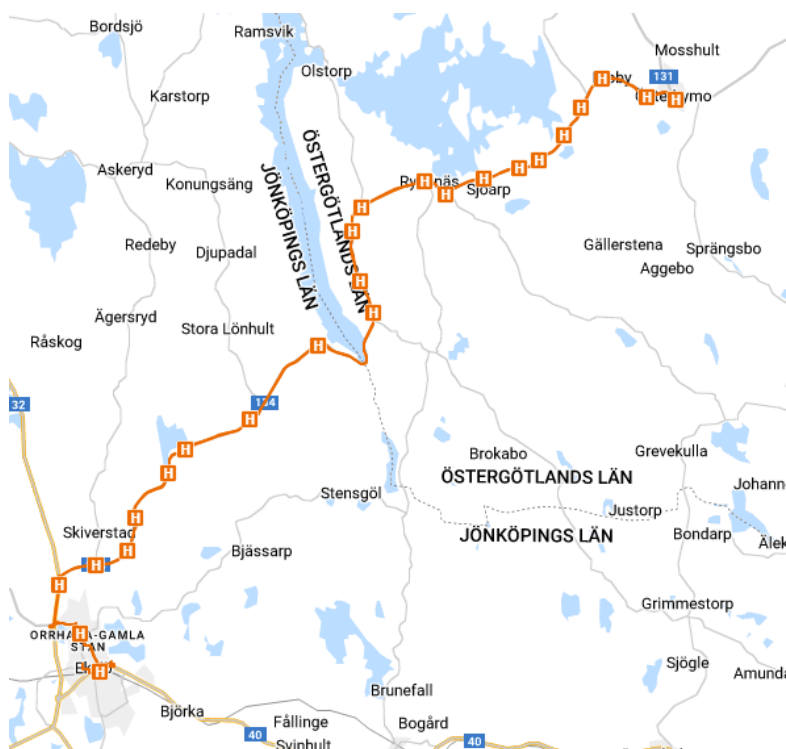
2.3 Linje 631

Linje 631 går mellan Österbymo och Eksjö via Rydsnäs. Linjen nyttjas till största del av skolelever som främst reser till grundskolan i Österbymo, men även av gymnasieelever som pendlar till Eksjö. På linjen finns också ett pendlingsresande till arbete som riktas både mot Rydsnäs, Österbymo och Eksjö.

Linjen dimensionerar i dagsläget en buss. Trafiken på linjen är lägre prioriterad än linje 630, och det medför att trafiken på linjen inte kan passa för alla typer av resor som det finns önskemål kring. Trafiken på linjen styrs primärt av skoltider i Österbymo, och sekundärt av skoltider i Eksjö. På eftermiddagen kan Östgötatrafiken inte köra en tur som passar gymnasieelevernas hemfärd från Eksjö. Därför köper Ydre kommun till en tur och retur mellan Eksjö och Österbymo av Jönköpings länstrafik (JLT).

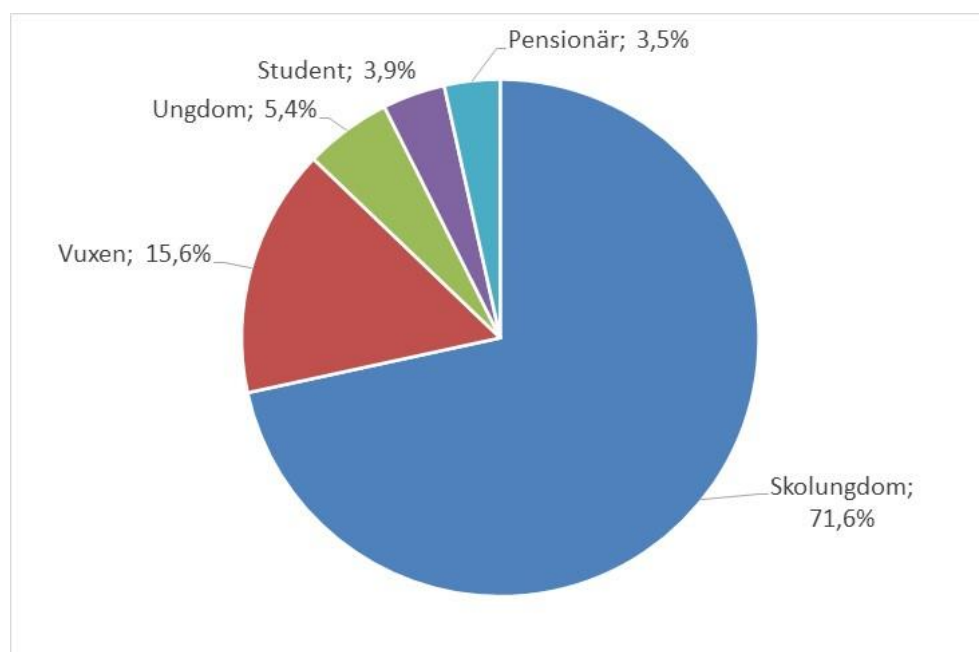
Resandet på linjen sker mest mellan Rydsnäs - Österbymo, mellan Rydsnäs - Eksjö och mellan Österbymo - Eksjö. Resandet inom Eksjö kommun är näst intill obefintligt.

Trafiken utgörs idag av sex dubbelturer mellan Österbymo och Eksjö (varav en är ett tillköp av Ydre kommun). På helgerna finns två anropsstyrda turer varje lördag och söndag.



Figur 3: Linje 631 Österbymo – Eksjö

Resandet på linje 631 utgörs främst av skolorndom, över 70 procent. Framför allt är det skolorndom som reser till och från grundskolan i Österbymo, även gymnasieungdomar nyttjar linjen för att resa till Eksjö. Vuxenresenärer har Österbymo, Eksjö och Rydsnäs som målpunkter.



Figur 4 Påstigandekategorier på vardagar för linje 631, 2023 (v 39–43)

Resandet på linje 631 är lågt, cirka 11 000 resenärer år 2023. Det är dock en ökning från året innan.

2.4 Trafikekonomi och samhällsekonomi

Varje år gör Östgötatrafiken ett trafikbokslut som visar hur trafiken gått under året. Nedan visas uppgifterna för linje 630 och 631. På grund av problem med biljettvisering på linje 631 kan endast uppgifter för de senaste två åren redovisas, medan en längre tidsserie finns tillgänglig för linje 630. I styrdokumentet Region Östergötlands *process för kontinuerlig utveckling av den allmänna kollektivtrafiken* definieras riktvärden för att kollektivtrafiken ska anses vara effektiv och leda mot Region Östergötlands mål för kollektivtrafiken. Linje 630 uppnår i mångt och mycket dessa mål, det är endast riktvärdet om minst 10 resande per tur som inte uppnås. Linje 631 å andra sidan uppnår endast enstaka av de uppsatta riktvärdena.

Linje 630 kan alltså anses vara en linje som bidrar till att nå de mål som Östgötatrafiken har att uppfylla på uppdrag av Region Östergötland, även om det skulle vara önskvärt med ett högre resande. Linje 631 däremot ligger långt från att bidra till måluppfyllelse, och linjen behöver därför motiveras utifrån andra kriterier. Hittills har linjen motiverats med att det finns ett behov av en trafikförsörjning till Eksjö från Ydre eftersom ydreborna är hänvisade till vård i Eksjö, samt att en del ydrebor vänder sig till Eksjö för gymnasieutbildning.

Trafikbokslut linje 630	2019	2020	2021	2022	2023
Antal resande per år	81 000	58 000	47 000	67 000	70 000
Antal resande per tur	9	7	5	8	8
Bruttokostnad	5 354 000	5 275 000	5 328 000	6 000 000	6 461 000
Biljettintäkter	1 529 000	1 135 000	929 000	1 640 000	1 790 000
Nettokostnad	2 521 000	2 821 000	3 070 000	2 888 000	3 123 000
Samhällsekonomi	924 000	Ej beräknat	1 018 000	1 649 000	762 000
Samhällsnytta	4	Ej beräknat	4	4	4
Kostnadstäckningsgrad	29%	22%	17%	27%	28%

Tabell 2 Trafikbokslut linje 630

OBS! Linjen delfinansieras av Region Jönköping och därför summerar Nettokostnad och Biljettintäkter inte till Bruttokostnaden.

Trafikboks slut linje 631	2022	2023
Antal resande per år	10 000	11 000
Antal resande per tur	4	5
Bruttokostnad	1 972 000	2 171 000
Biljettintäkter	125 000	196 000
Nettokostnad	836 000	907 000
Samhällsekonomi	239 000	85 000
Samhällsnytta	1	1
Kostnadstäckningsgrad	6%	9%

Tabell 3 Trafikboks slut linje 631

OBS! Linjen delfinansieras av Region Jönköping och därför summerar Nettokostnad och Biljettintäkter inte till Bruttokostnaden.

På grund av problem med biljettviseringen redovisas inte tidigare års resultat än 2022, eftersom det inte är jämförbart med de senaste åren, eller trafik på andra linjer.

3 Analys

I Region Östergötlands engagemang för regional busstrafik 2030 framgår att linje 630 går i ett C-stråk och att linje 631 går i ett D-stråk. Det innebär att linje 630 förväntas ha en attraktiv kollektivtrafik fram till 2030 (och troligen även därefter) och i detta sammanhang betyder det att utbudet bör ligga på åtminstone 8-10 dubbelturer per vardag samt helgtrafik som möter behovet. I D-stråk är huvudalternativet närtrafik eller liknande, men i just detta stråk (mellan Österbymo och Eksjö) kan en linjelagd trafik motiveras med att det finns en koppling till sjukvård och gymnasieskola mellan orterna som även fram till 2030 kan motivera en linjelagd trafik med få turer.

3.1 Åtgärder för att öka resandet

Möjligheterna att öka resandet med nuvarande tidtabeller och nuvarande trafikeringsupplägg bedöms som låga. Trafikupplägget idag är starkt kopplat till skolornas behov och bland skolelever finns få nya resenärer att tillföra systemet. Arbetsresandet är mindre än skolresandet och eftersom trafikupplägget är styrt mot skolornas tider är kopplingen mellan bussarnas tidtabeller och generella arbetstider sämre. Dessutom saknas till viss del god koppling mellan buss och tåg i Tranås.

För att kunna öka resandet på främst linje 630 bör en mer taktfast trafik upprättas och en trafik som fokuserar mer på att passa arbetstider och tågpassning i Tranås än skoltider. För att detta ska kunna genomföras måste antalet skolelever som reser i linjetrafik på morgonen främst i riktning mot Österbymo minskas och istället för allmän kollektivtrafik erbjudas kommunal skolskjuts. En sådan omläggning skulle ge en mer attraktiv trafik på linje 630 och på sikt därmed kunna attrahera fler arbetspendlare.

På linje 631 finns små möjligheter att få ett utökat resande utan att fler resurser i form av bussar och tidtabellskilometrar skjuts till. Dock kan en sådan resursökning med största sannolikhet inte bära sina kostnader i form av en tillräckligt stor resandeökning och kan därför inte motiveras. Linje 631 bedöms även fortsättningsvis endast kunna ha en väldigt liten trafikering, ungefär motsvarande dagens. Trafiken bör koncentreras mera till stråket Österbymo-Rydsnäs eftersom resandeunderlaget bedöms som störst där. Möjligheten att kunna resa kollektivt mellan Österbymo och Eksjö är viktig att fortsatt upprätthålla.

3.2 Åtgärder för att snabba upp trafiken

Generellt sett är en snabbare trafik en mer attraktiv trafik som attraherar fler resenärer. De två linjerna 630 och 631 har en karaktär av mer yttäckande trafik. En avvägning måste göras mellan en långsammare trafik med många stopp och hög yttäckning kontra en snabbare och gen trafik. På linje 631 finns små möjligheter att attrahera ytterligare resenärer med en snabbare trafik, medan det på linje 630, som är den viktigaste linjen för Österbymo och Ydre, finns större anledning att snabba upp trafiken för att på så sätt attrahera ytterligare resenärer.'

Omloppen på linje 630 är idag tigha eftersom linjen ska passa Östgötapendeln i Tranås i båda riktningarna samtidigt som körtiden ligger på cirka 45 minuter på linjen. En förkortad restid skulle kunna ge mer utrymme i omloppsplaneringen vilket i sin tur ökar robustheten i trafiksystemet. Det görs framförallt genom att öka standarden på utpekade hållplatser, lägga ned hållplatser och genom att förkorta körsträckor genom ändrad linjedragning.

4 Trafikeringsförslag

Förslaget på nytt trafikeringsupplägg bygger på en mer attraktiv trafik mellan Österbymo och Tranås. Trafiken mellan Österbymo och Eksjö ska finnas kvar men anpassas till trafikupplägget mellan Tranås och Österbymo.

4.1 Linje 630

Trafiken på linje 630 föreslås få en taktfast tidtabell. Linjen föreslås få halvtimmetrafik under högtrafik och timmetrafik övrig tid. Trafiken ska anpassas mot tåget i Tranås och mot arbets- och skoltider både i Tranås och Österbymo.

För att genomföra ett upplägg med en taktfast tidtabell måste förstärkningsturerna som idag går i morgontrafiken upphöra. Förstärkningsturerna finns till för att det är många som vill åka med avgångarna som passar till grundskoletiderna i Österbymo. För att förstärkningsturerna ska kunna tas bort behöver minst 20 grundskoleelever som idag åker med den allmänna kollektivtrafiken istället erbjudas kommunal skolskjuts. Skolskjutsen bör främst erbjudas till elever som bor mellan Österbymo och Hestra.

Linje 630 föreslås få 14 dubbelturer per vardag (samt en sen nattur på fredagar) jämfört med dagens 12 dubbelturer. På lördagar och söndagar föreslås linjen få ett liknande utbud som idag men med en senare nattur på lördagar.

4.2 Linje 631

Linje 631 föreslås få ett något minskat utbud jämfört med idag mellan Rydsnäs och Eksjö, samtidigt som den får ett utökat utbud mellan Österbymo och Rydsnäs. Linjen föreslås få 4 dubbelturer mellan Österbymo och Eksjö på vardagar. Dessutom föreslås linjen få 4 dubbelturer mellan Österbymo och Rydsnäs på vardagar samt en ytterligare nattur på fredagar. Trafiken anpassas till gymnasietider i Eksjö samt till grundskolans tider i Österbymo. I övrigt kommer tidtabellen anpassa mot arbetstider i så hög utsträckning som möjligt.

På lördagar och söndagar införs ordinarie busstrafik mellan Österbymo och Rydsnäs med fyra dubbelturer på lördagar (varav en nattur) och tre dubbelturer på söndagar. Den anropsstyrda linjetrafik som finns idag på linjen tas bort.

4.3 Effektbedömning

Förslaget medför ett minskat resande av skolungdomar främst på linje 630. Samtidigt innebär förslaget att en mer attraktiv tidtabell skapas för linje 630 vilket sannolikt attraherar fler vuxenresenärer, särskilt på lång sikt. Totalt sett bör förslaget ses som att det skapar möjlighet för en långsiktig tillväxt av antalet resenärer, även om det initialt kan medföra en minskning av antalet resenärer. Till en början kan en intäktsminskning ske, men det finns potential för en långsiktig intäktsökning.

För Ydre kommun innebär förslaget att de inte längre behöver göra ett tillköp av trafik på linje 631. Däremot måste kommunen planera in fler skolungdomar i den egna skolskjutsen snarare än i den allmänna kollektivtrafiken och det kommer medföra ökade kostnader för skolskjutsen. Kostnadsbesparingen för turer på linje 631 bedöms ungefärligen motsvara kostnadsökningen för den kommunala skolskjutsen.

Kostnaden för Östgötatrafiken är beräknad att bli lika stor i det föreslagna trafikupplägget som kostnaden är för dagen trafikupplägg, bortsett från allmänna kostnadsökningar som finns i hela trafiksystemet.

4.4 Förslag till infrastrukturella förändringar

För att snabba upp trafiken behövs ett antal hållplatser byggas om, och andra bör läggas ned då det finns god tillgång till alternativa hållplatser. Det finns även behov av att skapa attraktiva bytespunkter mellan bil/cykel och buss på ett par ställen på landsbygden. Det finns också behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på några platser.

4.4.1 Förändringar linje 630

Ramfall

I Ramfall finns goda möjligheter att skapa en bytespunkt mellan bil, cykel och buss, och samtidig stärka en nod på landsbygden. I Ramfall finns idag en bensinmack med tillhörande kiosk och verkstad. Hållplatsen i anslutning till macken ligger på kommunal mark och är i behov av ökad tillgänglighetsstandard. Det finns också ett behov av se över in- och utfarter till hållplatsen med tanke på att bussarna är större idag än vad hållplatsen en gång byggdes för.

För att skapa en bra bytespunkt bör en bilparkering för pendlare anläggas i anslutning till hållplatsen. För att öka tillgängligheten för cykel till hållplatsen bör en cykelväg anläggas bredvid väg 131 mellan Ramfall och Torpa kyrkväg. Det skapar en bättre tillgänglighet till bytespunkten och landsbygdsnoden i Ramfall för boende omkring Torpa kyrka. Vid Ramfalls hållplats bör en cykelparkering anordnas. När cykelvägen har byggts bör hållplatserna Bubbetorp och Betania stängas, och resenärer hänvisas till hållplats Ramfall.

Strax öster om Ramfall ligger hållplatsen Höglycke. Hållplatsläget i västlig riktning (Läge A) bör flyttas cirka 100 meter öster ut till ett läge mitt emot läge B där det finns anslutande väg mot omkringliggande bostäder.

Hestra

I Hestra finns idag tre hållplatser; Harstigen, Hestra och Ekeback. Alla tre hållplatserna ligger på en sträcka som understiger 500 meter. Hållplats Ekeback ligger inom ett område som utgörs av en bensinmack och det är inte tillåtet med hållplatser inom område där drivmedel hanteras och därför måste hållplatsen stängas. De andra två hållplatserna har båda ett relativt stort resande och därför måste bussen ofta stanna på båda hållplatserna vilket gör restiden på linjen onödigt lång för de som ska resa bortom Hestra. Eftersom avståndet mellan hållplatserna Hestra och Harstigen inte är mer än ca 200 meter samt att det finns en bra gång- och cykelväg för att ta sig mellan dem, bör endast en av hållplatserna finnas kvar. Hållplats Hestra ligger trafikfarligt utan utrymmesmässiga möjligheter att byggas om till en trafiksäker lösning, medan hållplats Harstigen ligger avskilt från vägen och håller en hög standard. Hållplats Harstigen ligger dessutom mer centralt i samhället. Alltså bör hållplats Harstigen finnas kvar medan hållplatserna Hestra och Ekeback föreslås läggas ned.

Tranås

I östra Tranås ligger hållplatsen Sportvägen. Hållplatsen ligger i en slinga vid sidan om vägen vilket medför att bussen i båda riktningar måste svänga av huvudvägen för att angöra hållplatsen. Hållplats Sportvägen trafikförsörjer främst ett tämligen stort idrottsområde med flera olika verksamheter, och det har på senare år tillkommit ytterligare verksamheter bland annat ett gym som har medfört ett ökat resande till och från hållplatsen. Det innebär att allt fler turer måste svänga av huvudvägen för att släppa av och på passagerare.

För att minska körtiden på linjen föreslås hållplatsen byggas om med hållplatslägen på väg 131 i ena eller båda körriktningarna.

I centrala Tranås har linje 630 olika körväg i de olika riktningarna. I riktning mot Tranås station trafikeras hållplatsen Sparbanken men det gör den inte i motsatt riktning. För att förenkla för resenärerna och minska körsträckan/körtiden föreslås linjen ha samma sträckning i båda riktningarna och hållplats Sparbanken föreslås utgå. De som idag nyttjar hållplatsen hänvisas istället till hållplats Falkgatan cirka 170 meter bort.

Övriga hållplatser

Följande hållplatser bör läggas ned då nyttjandet av dem är lågt, de har små upptagningsområden och det finns alternativa hållplatser inom rimligt gångavstånd:

- Asby Norrgård
- Haga
- Hagalund
- Mossebo (Tranås kn)

4.4.2 Förändringar linje 631

Rydsnäs

I Rydsnäs finns idag fyra hållplatser vilket är mycket i en ort av Rydsnäs storlek. Från öster till väster är hållplatserna Rydbergsgatan, Rydbogatan, Rydsnässkolan och Västra Ryds kyrka. I anslutning till Rydbergsgatan ligger de flesta arbetsplatserna i samhället och hållplatsen är viktig för inpendlingen. Hållplats Rydsnässkolan ligger mest centralt i samhället och ligger nära affären, kyrkan och andra centrumfunktioner. Hållplatsen ligger också avskilt från genomfartsleden och det finns möjlighet att vända bussar där.

För att minska antalet stopp i samhället och snabba upp restiden på linje 631 föreslås hållplats Västra Ryds kyrka läggas ned och resande som idag använder hållplatsen hänvisas till hållplats Rydsnässkolan som ligger knappt 200 meter bort. Mellan hållplatserna finns en gånglänk utmed väg 134.

Hållplats Rydbergsvägen läge i västlig riktning (läge B) ligger trafikfarligt efter en skarp högerkurva där hastigheten är hög. Hållplatsläget har dessutom ingen ficka. Hållplatsläget bör flyttas några tiotals meter västerut till korsningen mellan Rydsnäsvägen och Rydsviksgatan. Idag fungerar hållplats Rydbergsvägen som reglerhållplats vilket är olämpligt eftersom den saknar hållplatsfickor. Reglerhållplats föreslås istället bli Rydsnässkolan.

Hållplats Rydbogatan behålls på grund av höjdskillnader mellan hållplats Rydsnässkolan och Rydbergsgatan.

Österbymo

Straxt väster om Österbymo ligger hållplatsen Österby Gästgivargård. Hållplatsen placering är inte optimal utifrån bebyggelsestrukturen i området. De som bor i området har bättre anslutning till hållplats Österby Gärde. Därav bör hållplatsen Österby Gästgivargård läggas ned till förmån för hållplats Österby Gärde cirka, 250 meter bort.

4.5 Genomförandeplan

Ett nytt trafikupplägg med ny tidtabell föreslås införas till sommaren 2026. Det förutsätter att Ydre kommun till höstterminen 2026 kan utöka sin skolskjuts enligt förslaget, samt avsluta sitt tillköp av turer på linje 631 från Jönköpings Länstrafik till denna tidpunkt.

Eftersom förändringarna i antal körda kilometer och behovet av bussar är i princip lika stort i förslaget som i dagens trafik går det att lösa inom befintliga trafikavtal. Ändringen sker i ordinarie beställningar till entreprenören.

Innan trafikeringsförslaget kan genomföras behöver en slutgiltig tidtabellsplanering genomföras av Östgötatrafiken. Denna ska göras med insyn av Jönköpings Länstrafik, och innan tidtabellen fastslås skall Ydre kommun, Tranås kommun och Eksjö kommun konsulteras för att se till att tidtabellen anpassas till skoltider i de tre kommunerna, samt i möjligaste mån till arbetstider hos större arbetsgivare.

Infrastruktursatsningarna som föreslås kan genomföras när det finns möjlighet. Ombyggnation av och stängning av hållplatser i Tranås kommun är förankrat med Jönköpings Länstrafik som ansvarar för att driva frågan gentemot Trafikverket, samt med Tranås kommun. Ombyggnation och stängning av hållplatser i Ydre kommun ansvarar Östgötatrafiken att driva gentemot Trafikverket, och på Ydre kommun att driva i det kommunala vägnätet.

Stängning av hållplatser bör ske i samband med att nya trafikförslaget implementeras.

5 Bilaga

5.1 Tidtabeller för dagens trafik

Senast uppdaterad 2022-02-21

20 feb 2022 – 12 juni 2022

630

Tranås - Hestra - Österbymo

Måndag till fredag

ANMÄRKNING	F												
Tranås station	5.50	7.30	9.17	11.17	13.15	14.40	15.28	16.20	17.20	18.20	20.10	21.50	23.45
Brandebo	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Hestra	6.00	7.40	9.27	11.27	13.25	14.50	15.38	16.30	17.30	18.30	20.20	22.00	23.55
Ramfall	6.05	7.45	9.32	11.32	13.30	14.55	15.43	16.35	17.35	18.35	20.25	22.05	0.00
Asby	6.15	7.55	9.42	11.42	13.40	15.05	15.53	16.45	17.45	18.45	20.35	22.15	0.10
Österbymo busstation	6.30	8.10	9.57	11.57	13.55	15.20	16.06	17.00	18.00	18.58	20.50	22.30	0.25

Lördag

Tranås station	9.45	11.45	13.45	15.15	17.15	19.20	21.50	23.45
Brandebo	X	X	X	X	X	X	X	X
Hestra	9.55	11.55	13.55	15.25	17.25	19.30	22.00	23.55
Ramfall	10.00	12.00	14.00	15.30	17.30	19.35	22.05	0.00
Asby	10.10	12.10	14.10	15.40	17.40	19.45	22.15	0.10
Österbymo busstation	10.25	12.25	14.25	15.55	17.55	20.00	22.30	0.25

Söndag

Tranås station	9.45	11.45	13.45	15.15	17.15	19.20	21.50
Brandebo	X	X	X	X	X	X	X
Hestra	9.55	11.55	13.55	15.25	17.25	19.30	22.00
Ramfall	10.00	12.00	14.00	15.30	17.30	19.35	22.05
Asby	10.10	12.10	14.10	15.40	17.40	19.45	22.15
Österbymo busstation	10.25	12.25	14.25	15.55	17.55	20.00	22.30

F = Går endast fredag.

Bra att veta

X = Turen trafikerar hållplatsen men utan tidsangivelse

630

Österbymo - Hestra - Tranås

Måndag till fredag

ANMÄRKNING	F												
Österbymo busstation	5.00	5.55	6.45	8.10	10.05	12.05	13.55	14.35	15.38	16.06	17.03	19.30	21.05
Asby	5.10	6.05	6.55	8.20	10.15	12.15	14.05	14.45	15.48	16.16	17.13	19.40	21.15
Ramfall	5.15	6.10	7.00	8.25	10.20	12.20	14.10	14.50	15.53	16.21	17.18	19.45	21.20
Hestra	5.23	6.18	7.08	8.33	10.28	12.28	14.18	14.58	16.01	16.29	17.26	19.53	21.28
Tranås station	5.40	6.35	7.25	8.50	10.45	12.45	14.35	15.15	16.20	16.43	17.43	20.10	21.45

Lördag

Österbymo busstation	9.05	11.05	13.05	14.25	16.25	18.35	21.05	23.05
Asby	9.15	11.15	13.15	14.35	16.35	18.45	21.15	23.15
Ramfall	9.20	11.20	13.20	14.40	16.40	18.50	21.20	23.20
Hestra	9.28	11.28	13.28	14.48	16.48	18.58	21.28	23.28
Tranås station	9.45	11.45	13.45	15.05	17.05	19.15	21.45	23.45

Söndag

Österbymo busstation	9.05	11.05	13.05	14.25	16.25	18.35	21.05
Asby	9.15	11.15	13.15	14.35	16.35	18.45	21.15
Ramfall	9.20	11.20	13.20	14.40	16.40	18.50	21.20
Hestra	9.28	11.28	13.28	14.48	16.48	18.58	21.28
Tranås station	9.45	11.45	13.45	15.05	17.05	19.15	21.45

F = Går endast fredag.

Bra att veta

X = Turen trafikerar hållplatsen men utan tidsangivelse

Måndag till fredag

ANMÄRKNING	b, S					
Högländssjukhuset	5.58	7.23	9.00	14.40	15.40	16.57
Eksjö resecentrum	6.02	7.27	9.04	14.44	15.40	17.01
Prästängsskolan	I	I	I	X	X	I
Kålshester	6.17	7.41	9.18	14.59	15.55	17.16
Rydsnässkolan	6.28	7.52	9.28	15.10	16.07	17.28
Rydbergsgatan	X	X	X	X	X	X
Forsnäs	X	X	X	X	X	X
Österbymo busstation	6.41	8.06	9.42	15.24	16.20	17.41

Lördag

ANMÄRKNING	A	A
Högländssjukhuset	11.15	15.35
Eksjö resecentrum	11.19	15.39
Prästängsskolan	I	I
Kålshester	11.32	15.52
Rydsnässkolan	11.42	16.02
Rydbergsgatan	X	X
Forsnäs	X	X
Österbymo busstation	11.56	16.16

Söndag

ANMÄRKNING	A	A
Högländssjukhuset	11.15	15.35
Eksjö resecentrum	11.19	15.39
Prästängsskolan	I	I
Kålshester	11.32	15.52
Rydsnässkolan	11.42	16.02
Rydbergsgatan	X	X
Forsnäs	X	X
Österbymo busstation	11.56	16.16

A = Turen måste förbeställas på 0771 - 71 10 20 senast 2 timmar före avresa från turens starthållplats.

b = Endast skoldagar i Eksjö kommun

S = Skoldagar.

Bra att veta

X = Turen trafikerar hållplatsen men utan tidsangivelse

I = Turen trafikerar inte hållplatsen

631**Österbymo - Eksjö****Måndag till fredag**

ANMÄRKNING	b,S					
Österbymo busstation	5.15	6.35	8.15	13.55	16.13	16.35
Forsnäs	X	X	X	X	X	X
Rydbergsgatan	X	X	X	X	X	X
Rydsnässkolan	5.26	6.46	8.26	14.06	16.24	16.46
Kälshester	5.37	6.57	8.37	14.17	16.34	16.57
Eksjö resecentrum	5.53	7.14	8.53	14.33	16.50	17.13
Konsum	X	X	X	X	X	X
Höglandssjukhuset	5.58	7.19	8.58	14.38	16.55	17.18

Lördag

ANMÄRKNING	A	A
Österbymo busstation	10.30	14.50
Forsnäs	X	X
Rydbergsgatan	X	X
Rydsnässkolan	10.41	15.01
Kälshester	10.51	15.11
Eksjö resecentrum	11.07	15.27
Konsum	X	X
Höglandssjukhuset	11.12	15.32

Söndag

ANMÄRKNING	A	A
Österbymo busstation	10.30	14.50
Forsnäs	X	X
Rydbergsgatan	X	X
Rydsnässkolan	10.41	15.01
Kälshester	10.51	15.11
Eksjö resecentrum	11.07	15.27
Konsum	X	X
Höglandssjukhuset	11.12	15.32

A = Turen måste förbeställas på 0771 - 71 10 20 senast 2 timmar före avresa från turens start- och målplats.

b = Endast skoldagar i Eksjö kommun

S = Skoldagar.

Bra att veta

X = Turen trafikerar hållplatsen men utan tidsangivelse

I = Turen trafikerar inte hållplatsen

5.2 Påstigande per hållplats

Tabell 4 Snittpåstigande per dag för linje 630 i båda riktningarna (vardagar v 39 – 43)

		2023	2022	2021	Totalt 2023
<i>Tranås station</i>	Tranås	73	75	64	17 738
<i>Österbymo busstation</i>	Ydre	57	71	73	11 938
<i>Falkgatan</i>	Tranås	27	24	19	4 508
<i>Torget</i>	Ydre	26	26	13	5 670
<i>Harstigen</i>	Ydre	25	22	27	5 126
<i>Idrottsvägen</i>	Ydre	23	20	14	5 625
<i>Asby</i>	Ydre	21	21	16	4 605
<i>Hestra</i>	Ydre	13	14	17	2 760
<i>Ramfall</i>	Ydre	12	11	10	2 407
<i>Hättevägen</i>	Tranås	5	4	3	1 152
<i>Fabrikgatan</i>	Tranås	5	3	2	1 301
<i>Sportvägen</i>	Tranås	4	3	0	1 239
<i>Bubbetorp</i>	Ydre	4	6	5	1 044
<i>Kvarnkulla</i>	Ydre	3	2	2	380
<i>Sund</i>	Ydre	3	2	3	673
<i>Bäck</i>	Ydre	2	2	2	427
<i>Hjälmseryd</i>	Ydre	2	1	0	259
<i>Solvarp</i>	Ydre	2	0	0	202
<i>Sunds kyrka</i>	Ydre	2	3	3	450
<i>Sparbanken</i>	Tranås	2	4	0	393
<i>Ukreda</i>	Ydre	1	1	0	265
<i>Sandbäckstorp</i>	Ydre	1	1	0	123
<i>Gunnarstorp</i>	Ydre	1	0	0	108
<i>Farsbo</i>	Ydre	1	1	1	215
<i>Fridhem</i>	Tranås	1	0	0	105
<i>Västra Hult</i>	Ydre	1	0	0	96
<i>Solåkra</i>	Ydre	1	1	1	63
<i>Gullfallet</i>	Ydre	0	0	0	59
<i>Ekeback</i>	Ydre	0	1	2	190
<i>Aspa</i>	Tranås	0	0	0	106
<i>Asby norrgård</i>	Ydre	0	0	1	51
<i>Brandebo</i>	Tranås	0	1	1	71
<i>Holkåsavägen</i>	Ydre	0	1	0	82
<i>Sjöarp</i>	Tranås	0	0	1	143
<i>Hagalund</i>	Ydre	0	0	0	9
<i>Haga</i>	Ydre	0	0	1	22
<i>Höglycke</i>	Ydre	0	1	1	79
<i>Salvarp</i>	Ydre	0	0	0	27
<i>Betania</i>	Ydre	0	0	0	12
<i>Falla</i>	Ydre	0	0	0	5
<i>Madstugan</i>	Ydre	0	0	0	15
<i>Mossebo</i>	Tranås	0	0	0	31
<i>Storgatan 55</i>	Tranås	0	0	0	14

Tabell 5 Snittpåstigande per dag för linje 631 i båda riktningarna (vardagar v 39 – 43)

Hållplatsnamn	Kommun	2023	2022	2021	Helår 2023
Rydsnässkolan	Ydre	15,2	15,9	15,4	2 668
Österbymo busstation	Ydre	9,8	12,5	10,4	2 212
Industrigatan	Ydre	9,0	4,4	1,1	1 720
Rydbogatan	Ydre	6,6	6,0	6,9	1 234
Västra Ryds kyrka	Ydre	4,5	4,7	5,3	725
Rydbergsgatan	Ydre	1,5	2,6	0,8	462
Regementsgatan	Eksjö	1,4	0,2	0,0	135
Studstorp	Ydre	1,3	2,5	1,4	349
Eksjö resecentrum	Eksjö	1,2	1,9	0,0	379
Österby gärde	Ydre	0,8	0,6	0,7	164
Arvebo	Ydre	0,8	1,1	0,7	161
Högländssjukhuset	Eksjö	0,8	0,7	1,0	224
Broby	Ydre	0,7	1,7	1,2	119
Tullen	Eksjö	0,6	0,2	0,0	134
Ingeltorpsvägen	Ydre	0,5	0,2	0,0	131
Stattdal	Eksjö	0,4	0,0	0,0	61
Slättna	Eksjö	0,4	0,0	0,0	20
Stensnäs	Ydre	0,3	0,0	0,7	58
Husartorpet	Eksjö	0,3	0,6	0,0	114
Måletorpet	Eksjö	0,2	0,1	0,0	22
Viskarpsvägen	Ydre	0,2	0,2	0,1	37
Österby gästgivaregård	Ydre	0,1	0,1	0,0	10
Bubbarp	Ydre	0,1	0,0	0,0	22
Forsnäs	Ydre	0,1	0,0	0,0	49
Ramelarp	Ydre	0,1	0,1	0,0	7
Svällebacken	Eksjö	0,1	0,0	0,0	12
Askerydsvägen	Eksjö	0,1	0,0	0,0	2
Tunarp	Ydre	0,1	0,1	0,1	34
Gumnarydsvägen	Eksjö	0,1	0,0	0,0	5
Hammerum	Ydre	0,0	0,0	0,0	6
Prästängsskolan	Eksjö	0,0	0,0	0,0	8
Dackestigen	Eksjö	0,0	0,0	0,0	7
Lund Ydre	Ydre	0,0	0,0	0,0	1
Havsjömålen	Eksjö	0,0	0,0	0,0	1
Kålshester	Eksjö	0,0	0,0	0,0	1
Konsum	Eksjö	0,0	0,0	0,0	1



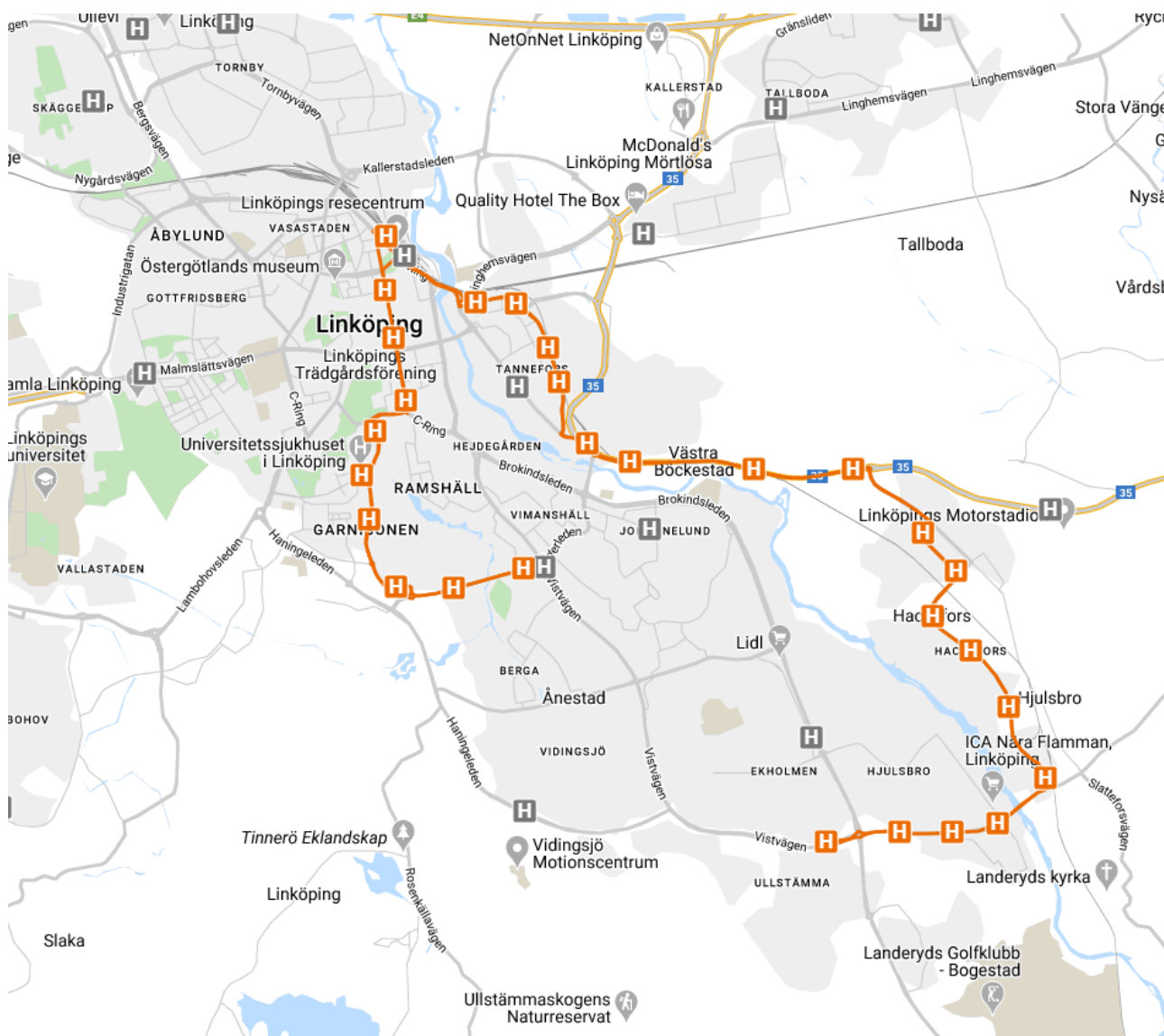
Linje 16, Linköping

PM

Handläggare: Fredrik Sunnergren
Verksamhet: Allmän kollektivtrafik
Datum: 2023-06-11
Diarienummer: RÖ 2024-5898

Inledning

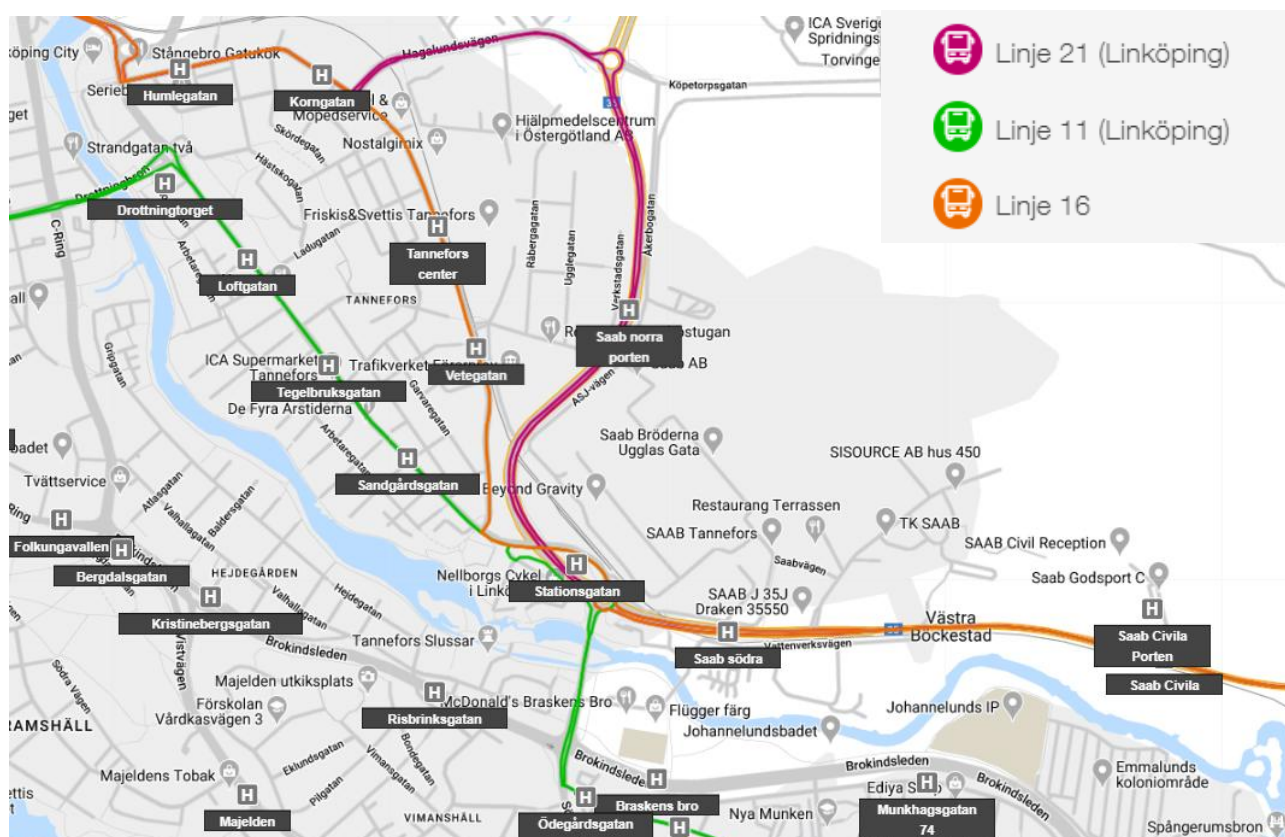
Linje 16 tillhör stadstrafiken och trafikförsörjer stora delar av södra Linköping. Linjen består av två ben: ett mellan Berga och Resecentrum via Universitetssjukhuset, och ett annat mellan Södra Ekholmen och Resecentrum via Hackefors och Tannefors. Utredning fokuserar enbart på den östliga sträckningen mellan Södra Ekholmen och Resecentrum, och i synnerhet linjens sträckning genom Tannefors.



Figur 1: Linjesträckning för linje 16

I Tannefors har Saab, vilket är Linköpings största privata arbetsgivare, en stor produktionsanläggning och tillsammans med andra företag har de mer än 7 000 anställda i området. Saabområdet ingår primärt i stadstrafiknätet och trafikförsörjs av linje 16 samt linje 21, men även linje 11 trafikerar området. Linje 11 spelar dock en mindre roll för resandet till och från området.

Syftet med förändringen som föreslås är att ge de som arbetar på Saab och andra arbetsplatser i närheten en mer attraktiv kollektivtrafik för att på så sätt attrahera fler att resa kollektivt till och från arbetet.



Figur 2: Linjesträckningar för linje 11, 16 och 21 i Tannefors

Dagens trafik

Idag trafikerar linje 16 med 20-minuterstrafik i högtrafik och i halvtimmemstrafik övrig tid. Linje 21 går också i 20-minuterstrafik, dock endast i högtrafik och ingen trafik alls övrig tid. Linje 21 trafikeras i riktning mot Tannefors på morgonen och i riktning mot resecentrum på eftermiddagen.

Avgångarna på linje 16 och linje 21 är arrangerade så att de avgår med 10 minuters mellanrum från resecentrum på morgonen och ankommer med 10 minuters mellanrum till resecentrum på eftermiddagen.

Som linjerna trafikeras idag, kompletterar linje 16 och 21 varandra vid två hållplatser kopplade till Saab (Saab södra och Saab civila), men inte vid Saab norra porten. På Stationsgatan går både linje 16 och linje 11, men på grund av att linje 11 trafikeras var 15 minut och linje 16 var 20 minut, finns det ingen tydlig tidtabellsmässig samordning mellan dem på Stationsgatan. Linje 11 går med kvartstrafik i högtrafik och med 20-minuterstrafik övrig tid.

För de som arbetar på Saab-området finns tre portar för inpassering till området: Norra porten är den viktigaste, följt av Södra porten och porten vid Saab Civila. Därav följer att de geografiskt bäst placerade hållplatserna för resande till och från området är i fallande ordning Saab norra porten, Saab södra, Saab civila och Stationsgatan. Hållplats stationsgatan ligger mitt emellan Saab södra porten och Saab norra porten och har tämligen dåliga gånglänkar till båda portarna, speciellt till norra porten. Man kan alltså konstatera att den hållplats som har det bästa geografiska läget är den hållplats som har det sämsta trafikutbudet.

Påstigande				
Hållplatsnamn	Linje			
	11	16	21	Totalt
Saab Norra porten			76	76
Stationsgatan	44	22		66
Saab Södra		99	39	138
Saab Civila		31	17	48
Tannefors center		100		100
Vetegatan		103		103

Avstigande				
Hållplatsnamn	Linje			
	11	16	21	Totalt
Saab Norra porten			95	95
Stationsgatan	44	31		110
Saab Södra		104	45	149
Saab Civila		33	21	54
Tannefors center		104		104
Vetegatan		119		119

Tabell 1 Antal på- och avstigande genomsnitt per vardag i stadstrafiken på hållplatser i Tannefors, v 3-7 2024

Trafikeringsförslag

Förslaget går ut på att linje 16 får samma dragning som linje 21 mellan hållplats Korngatan på Gamla Tanneforsvägen och Saab-rondellen. Linje 16 kommer alltså gå via Hagalundsvägen och Råbergaleden istället för via Gamla Tanneforsvägen (söder om Hagalundsvägen).

Vägen via Råbergaleden och Hagalundsvägen är cirka 600 meter längre än rutten via Gamla Tanneforsvägen, men eftersom framkomligheten är bättre på den föreslagna sträckningen än på dagens sträckning förväntas körtiden vara densamma som idag.

Förslaget medför att hållplatserna Tannefors center, Vetegatan och Stationsgatan inte längre kommer trafikeras av linje 16, istället kommer linjen börja trafikera hållplats Saab norra porten. Av hållplatserna som linje 16 föreslås sluta trafikera kommer Tannefors center och Vetegatan fortsättningsvis inte ha någon trafik, medan Stationsgatan även fortsättningsvis kommer trafikeras av linje 11.

Trafikutbudet på linje 16 (och på linje 21 och 11) föreslås vara detsamma som idag

Effektbedömning

Förbättrad trafik till Saab-området

Den viktigaste effekten av trafikomläggningen är att det blir 10-minuterstrafik nästan på samtliga hållplatser som är kopplade till Saab-området. Idag är det 10-minuterstrafik på hållplatserna Saab civila och på Saab södra porten men inte på Saab norra porten. 10-minuterstrafiken skapas genom att linje 16 och linje 21 trafikerar samma hållplatser och saxar mot varandra i 20-minuterstrafik.

Eftersom Östgotapendeln i högtrafik går med kvartstrafik (mellan Mjölby och Norrköping) medför en 10-minuterstrafik till "Saab-hållplatserna" att bytestiden mellan pendeltåget och buss till/från hållplatserna aldrig blir mer än 5 minuter. Idag kan bytestiden bli så stor som 15 minuter till hållplats Saab norra porten. Majoriteten av landsbygdstrafiken och stadstrafiken är kopplat mot Östgotapendeln med korta bytestider på Linköpings resecentrum. Det innebär att förbättrade bytesmöjligheter med Östgotapendeln även medför förbättrade bytesmöjligheter med övrig kollektivtrafik vid Linköpings resecentrum. När bytestiderna minskar blir kollektivtrafiken mer attraktiv gentemot andra trafikslag och därför kan en resandeökning på både linje 16 och linje 21 förväntas av den ändrade linjesträckningen.

Borttagna hållplatser

Den föreslagna linjedragningen på linje 16 medför att hållplatserna Vetegatan och Tannefors center inte längre kommer ha någon linjelagd kollektivtrafik. Boende och verksamheter som ligger i närheten av dessa två hållplatser kommer få längre till närmaste hållplats. Dock kommer i sammanhanget ett relativt litet antal boende och verksamheter få längre till närmaste hållplats. Det beror dels på att det öster om Gamla Tanneforsvägen bara finns enstaka passager över järnvägen och de leder företrädesvis till tomtmark vilket gör att det öster om järnvägen redan idag finns få som kan nyttja hållplatserna. Dessutom ligger hållplatserna i Tannefors idag tämligen tätt vilket innebär att varje hållplats har ett relativt litet upptagningsområde.

Idag är närmaste alternativa hållplats till hållplats Tannefors center antingen Korngatan eller Loftgatan vilka båda ligger cirka 500 meter bort och närmaste hållplats till Vetegatan

är Saab norra porten eller Tegelbruksgatan, vilka båda ligger cirka, 400 meter bort. Det innebär att ingen boende i området kommer få mer än 500 meter till närmaste hållplats och de flesta betydligt närmare än så.

I Råberga, som ligger öster om Gamla Tanneforsvägen, kommer flertalet bostäder få närmare till en hållplats som trafikeras hela trafikdygnet (det vill säga Saab norra porten) än vad de har idag. Boende i Råberga kommer alltså få förbättrade möjligheter att nytta kollektivtrafiken till följd av föreslagen trafikomläggning

Bättre infrastruktur på ny körväg

Gamla Tanneforsvägen håller en låg kvalitet med bristande framkomlighet för kollektivtrafiken. Samtidigt har Råbergaleden en väldigt bra framkomlighet, åtminstone utanför de mest populära pendlingstiderna. Det innebär att en flytt av trafiken från Gamla Tanneforsvägen till Råbergaleden bidrar till målet i Regionala Trafikförsörjningsprogrammet om en bättre framkomlighet och högre hastighet för kollektivtrafiken i städerna.

Vid hållplats Vetegatan råder brist på utrymme, vilket leder till en trafikosäker situation både för passagerare/gångtrafikanter, bussar och bilister. Plattformarna vid hållplatsen är så smala att det knappast går att använda dem för rullstolsburna som vill åka med bussen. Vid återkommande tillfällen har bussar kört in i väderskyddet eftersom marginalerna är så små när bussen ska svänga ut från hållplatsen. En flytt av trafiken från Gamla Tanneforsvägen kommer alltså medföra att trafiksäkerheten ökar samt att kostnader för reparation av hållplatsutrustning och bussar minskar, när hållplats Vetegatan inte längre trafikeras. På grund av geografin på platsen är det mycket svårt att bygga om hållplatsen så att den uppfyller en godtagbar kravnivå.

Trafikekonomiska effekter

Den föreslagna körsträckan på linje 16 är cirka 600 meter längre än dagens linjesträckning, men körtiden beräknas vara densamma. En kostnadsökning hänger alltså helt och hållet samman med en längre körsträcka. Kostnadsökningen av förslaget är cirka 160 000 kr per år eller cirka 0,8 procents ökning av trafik kostnaden för linje 16 idag.

Genomförandeplan

Förslaget om att ändra linjedragningen på linje 16 bör genomföras i samband med tidtabelländringen i augusti 2025. I samband med förändringen av linjedragningen bör Östgötatrafiken genomföra en marknadsföringskampanj riktad till anställda på Saab och andra företag i området. Kampanjen bör genomföras tillsammans med Saab samt eventuellt med andra företag.

Hållplatsläget i södergående riktning på hållplats Saab norra porten uppfyller inte kraven för trafiksäkerhet. Sikten bakåt när bussen står på hållplatsen är begränsad. När trafiken på hållplatsen ökar finns det stor anledning att åtgärda problematiken på hållplatsen. Trafikverket, som är väghållare, är informerat av Region Östergötland om behovet av att öka trafiksäkerheten på hållplatsen, och uppmanas att skyndsamt utreda möjliga förbättringar. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder bör genomföras snarast möjligt.

För att öka tillgängligheten till hållplats Saab norra porten från Råberga bör en säker gånglänk anläggas mellan hållplatsen och Ugglegatan, tvärs över parkeringsplatsen. Parkeringsplatsen ägs av Saab.



Linje 10, Linköping

PM

Handläggare: Fredrik Sunnergren
Verksamhet: Allmän kollektivtrafik
Datum: 2023-05-24

Inledning

Linje 10 trafikerar sträckan Sturefors – Linköpings resecentrum – Ekängen. Linje 10 är den enda linjen som trafikerar Ekängen norr om Linköping. I Harvestad i södra Linköping och Sturefors söder om Linköping är linje 10 den viktigaste linjen även om områdena även trafikeras av linje 566 Linköping-Bestorp-Brokind. I morgontrafiken på skoldagar förstärks två turer från Ekängen till Resecentrum och två turer från Sturefors till Resecentrum på linje 10 med ett ytterligare fordon för att klara det höga resandetrycket som finns då. Ofta fördelar sig resandet mellan den ordinarie turen och förstärkningsturen så att fordonet som går först blir väldigt fullt samtidigt som det andra fordonet har gott om plats. Detta antas ha en negativ påverkan på resandet på linjen. När man ofta upplever trängsel på linjen antas man bli mindre benägen att använda sig av kollektivtrafiken.

För att råda bot på trängselproblematiken föreslås förstärkningsturer göras om till sk skollinjer som går direkt till hållplatser nära högstadie- och gymnasieskolor från Sturefors och Ekängen. På så sätt antas skolelever attraheras att nyttja de nya linjerna och trycket på linje 10 minska. Förhoppningen är att uppnå ett mer balanserat nyttjande av de olika fordonen och på så sätt uppnå färre trängselsituationer och en mer attraktiv kollektivtrafik.

Skolelever

De turer på linje 10 på morgonen som har förstärkningsturer domineras kraftigt av ett resande av skolungdomar. I riktning från Sturefors mot Resecentrum utgörs 67% av resenärerna av de tre biljettkategorierna Skolungdom, Student och Ungdom. I riktning från Ekängen mot Resecentrum är andelen 79%.

En stor andel av högstadieeleverna som bor i Ekängen går på Arenaskolan eller på Berzeliussskolan, medan på andra högstadieskolor går endast mindre antal elever. Gymnasieeleverna är starkt koncentrerade till Berzeliussskolan och Katedralskolan. Se tabell 1 och 2. En "skollinje" från Ekängen bör alltså trafikera hållplatser i närheten av Katedralskolan, Berzeliussskolan och Arenaskolan.

Högstadieelever som bor i Sturefors och Harvestad går företrädesvis på Ekholmsskolan. Dock har resandet med allmän kollektivtrafik från Sturefors och Harvestad till Ekholmsskolan visat sig vara lågt. Antalet avstigande på hpl Ekholmen Brokindsleden, vilken är den närmaste hållplatsen på linje 10 från Ekholmsskolan, i morgontrafiken är lågt i riktning från Sturefors mot Resecentrum. Högstadieeleverna från Sturefors och Harvestad verkar företrädesvis ta sig till Ekholmsskolan med andra färdmedel än kollektivtrafik. Bland högstadieelever som går på högstadiet i centrala Linköping är Elsa Brändströms skola och Berzeliussskolan de mest populära skolorna. Se tabell 1.

Bland gymnasiestuderande från Sturefors och Harvestad är Katedralskolan mest populär. Många går också på Anders Ljungstedts gymnasium, Linköpings fria läroverk och Berzeliussskolan. Linköpings fria läroverk ligger i Mjärdevi, och Anders Ljungstedts gymnasium trafikeras redan idag av linje 10. En skollinje från Sturefors bör trafikera hållplatser i närheten av Elsa Brändströms skola, Katedralskolan och Berzeliussskolan. Se tabell 2.

Tabell 1 Högstadiееlever i Ekängen och Sturefors/Harvestad efter vilken skola de går på, 2023

Skola	Ekängen	Sturefors och Harvestad
Arenaskolan	82	13
Berzeliussskolan	77	14
Ekholmsskolan	-	87
Elsa Brändströms skola	14	18
Folkungaskolan	19	6
Internationella Engelska skolan	10	5
Kunskapsskolan	-	5
Thea privata grundskola	9	18
Ånestadskolan	-	7
Övriga skolor	5	7

Tabell 2 Gymnasieelever i Ekängen och Sturefors/Harvestad efter vilken skola de går på, 2022

Skola	Ekängen	Sturefors och Harvestad
Anders Ljungstedts gymnasium	8	21
Berzeliussskolan	42	20
Birgittaskolan	7	8
Folkungaskolan	13	13
Katedralskolan	83	34
Klara teoretiska gymnasium	8	-
Linköpings fria läroverk	9	21
Övriga skolor	20	28

Trafikeringsförslag

Förslaget är att två nya linjer skapas vilka båda trafikeras i en riktning (mot centrala Linköping) med två turer på morgonen skoldagar. Linjerna ska heta 244 och 245.

Linje 244

Linje 244 får en linjesträckning från Ekängen via Konsert & Kongress och slutar vid Linköping arena. På detta sätt täcks många av högstadie- och gymnasieskolorna i centrala Linköping in såväl som Anders Ljungstedts gymnasium samt Arenaskolan vilken har många elever från Ekängen.

Linje 244 föreslås få följande hållplatsband:

- Røxtuna
- Udden
- Östernäs
- Hallonvägen
- Bryggvägen
- Stensättersvägen
- Näsby Allé
- Gärstad
- Åby
- Sigbjørnsgatan
- Konsert & Kongress
- Klostergatan
- Anders Ljungstedts gymnasium
- Linköping Arena

Linjen ska trafikeras med två turer på morgonen i riktning mot Linköping och inga turer i motsatt riktning. Linjen ska endast trafikeras skoldagar. Turerna ska anpassas till skoldagens början.

Linjen kommer också fungera som ett komplement till linje 243 Linköping Resecentrum-Anders Ljungstedts gymnasium-Linköping arena, på vilken det idag ofta uppstår trängsel.

Linje 245

Linje 245 ska ha en Linjesträckning från Sturefors via Södra Ullstämman/Harvestad till Konsert & Kongress sluthållplatsen Timmermansplatsen. Då täcks skolorna i innerstaden på ett bra sätt av linjen.

Linje 245 föreslås få följande hållplatsband:

- Kråkbärsvägen
- Vist skola
- Norrbergavägen
- Sturefors centrum
- Klampenborg
- Harvestad
- Södra Ullstämman
- Klostergatan
- Konsert & Kongress

- Abisko centrum
- Timmermansplatsen

Linjen stannar alltså på hållplatser i Sturefors och de södra delarna av Linköping för att efter det gå direkt till centrum och hållplatser nära skolorna där.

Linjen ska trafikeras med två turer på morgonen i riktning mot Linköping och inga turer i motsatt riktning. Linjen ska endast trafikeras skoldagar. Turerna ska anpassas till skoldagens början.

Effektbedömning

Den förväntade effekten är att resandet fördelas mer jämnt mellan linje 10 och de nyskapade linjerna i morgontrafiken. En mer jämn belastning mellan olika fordon antas leda till en ökad attraktivitet till följd av att färre resenärer upplever en trängsel. Detta i sin tur bör på sikt öka attraktiviteten och resandet med kollektivtrafiken. Framför allt bör det medföra att fler vuxenresenärer börjar nyttja linje 10 från både Ekängen och från Sturefors.

De nya linjerna medför en liten ökning av körsträckan per dag, ca 5 km längre körsträcka per dag jämfört med dagens upplägg, så förslaget innebär en kostnadsökning med ca 8 000 kr per år.

Förslaget medför att förstärkningsturer på linje 10 kan tas bort. Det berör två förstärkningsturer från Sturefors till Resecentrum och två turer från Ekängen till Resecentrum.

Genomförandeplan

De nya linjerna bör startas till tidtabellskiftet i augusti 2024, så att de kan nyttjas när skolorna startar på höstterminen.

Inför starten av linjerna bör en marknadsföring av dem genomföras.