Region Örebro län

Trafikbokslut 2025

Region Örebro län

Länstrafiken Örebro



Trafikbokslut 2025

Region Örebro län

Verksamhetscontroller, område Kollektivtrafik

Jasmina Siljak

2026-09-09

Innehåll

1. Introduktion 4
2. Aktuellt inom Länstrafiken Örebro 5
3. Kollektivtrafikens mätetal – effektivitet, kvalitet och finansiering ..7
4. Linjelagd busstrafik 10
5. Regionaltåg 21
6. Övrig trafikslag 24
7. Bilagor 26

1. Introduktion

Trafikbokslutet är en årlig avrapportering där såväl produktions- som ekonomiperspektivet står i fokus. Redovisningen tar avstamp i de mål som finns uppsatta i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. En detaljerad analys och uppföljning kopplad till dessa mål genomförs dock inom ramen för verksamhetsberättelsen för det aktuella året och redovisas därför inte i föreliggande rapport.

Syftet med trafikbokslutet är att ge en överskådlig bild av det gångna året med fokus på utvalda mätetal kopplade till den allmänna kollektivtrafiken. Rapporten presenterar även utfall från tidigare år för att möjliggöra jämförelser och uppföljning över tid. I samband med omarbetningen av rapportstrukturen används 2022 som nytt basår för uppföljning och jämförelse.

I framtagandet av trafikbokslutet för 2025 har vissa beräkningsförutsättningar setts över. Beräkningarna avseende extraturer för 2024 har korrigerats, vilket innebär att vissa nyckeltal och utfall för 2024 skiljer sig från tidigare publicerad rapportering. Vidare har beräkningsmetoden för kostnadstäckningsgrad och kostnader per linje reviderats. Beräkningarna omfattar nu, utöver direkta trafikkostnader, även verksamhetens gemensamma kostnader, såsom personalkostnader, systemdrift samt övriga kostnader för planering, administration och uppföljning av kollektivtrafiken. Verksamhetskostnaden har i sin tur fördelats mellan buss och tåg utifrån respektive trafikslags andel av den totala trafikkostnaden.

Den förändrade beräkningsmetoden ger en mer heltäckande bild av verksamheten, men innebär samtidigt att redovisade kostnader per linje ökar och att kostnadstäckningsgraden för flera linjer blir lägre jämfört med tidigare beräkningsmetod. Vid jämförelser över tid bör därför hänsyn tas till att förändringar i vissa nyckeltal kan bero på justerade beräkningsförutsättningar och inte enbart på förändringar i verksamhetens faktiska utfall.

Målsättningen är att trafikbokslutet ska genomföras årligen, med möjlighet till vidareutveckling och komplettering av mätetal där behov och intresse finns.

2. Aktuellt inom Länstrafiken Örebro

Den största förändringen inför 2025 får sägas vara införandet av det nya linjenätet i Örebro stadsbusstrafik. Det nya linjenätet lanserades i december 2024. Förändringarna var dels föranledda av nya resmönster, ny bebyggelse och en föränderlig arbetsmarknad, dels av den anpassning som behövde genomföras för den fortsatta utvecklingen av Citylinjen. En omfördelning av resurser genomfördes för att tillföra kapacitet i de stråk där efterfrågan på resor är hög, samtidigt som trafikutbudet minskades i områden med lägre efterfrågan. Inga ytterligare resurser tillfördes trafikproduktionen.

Under första halvåret 2025 genomfördes en uppföljning av förändringarna för att möjliggöra att eventuella brister i trafikutförandet kunde åtgärdas så snart som möjligt. Uppföljningen visade en positiv resandeutveckling, där trafikutbudet hade förbättrats genom högre turtäthet och kortare restider. Förändringar i resandet kunde också identifieras. På vissa sträckor där trafikutbudet hade minskat hade även resandet minskat. Samtidigt noterades en minskning av resandet även på platser där inga förändringar i trafikutbudet hade genomförts. Detta bedöms vara en konsekvens av ökade biljettpriser i kombination med lägre drivmedelspriser.
En annan åtgärd som genomfördes var en permanent kapacitetsutökning på linje 7 i syfte att bättre anpassa trafiken till efterfrågan i stråket.

Införandet av det nya stadslinjenätet innebar också en förändring för Citylinjen. Trafiken fick kraftigt reducerade körtider mellan Resecentrum och Brickebacken, samtidigt som turtätheten förbättrades på hela sträckan mellan Vivalla och Brickebacken, med femminuterstrafik i peaktid.

I november 2025 färdigställdes även den första etappen av Citylinjen som sträcker sig mellan Brickebacken och Tegnérlunden.

I Lindesberg upphörde skyddsstoppet på linje 31 under januari månad efter att andra åtgärder hade införts i fordonen för att bland annat minska de problem som tidigare hade uppstått under resorna. Det vill säga turutbudet reducerades i högtrafik som en konsekvens av detta.

Arbetet med Budget i balans 3.0 fortsatte även under 2025 och innebar ytterligare förändringar i linjenätet, vilket bland annat innefattade indragning av ett antal linjer. Inom ramen för arbetet med Budget i balans 3.0 genomfördes även en översyn av förutsättningarna för att effektivisera Länstrafikens kundservice, där fokus främst låg på den fysiska resebutiken. Slutsatsen blev att de ekonomiska effekterna av en stängning bedömdes vara för små i förhållande till de negativa konsekvenserna för resenärerna.

Under de senaste två åren har även ett omfattande arbete genomförts för att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram som ska sträcka sig fram till 2035. I arbetet konstaterades bland annat att målen och strategierna i det föregående programmet fortfarande var relevanta och träffsäkra. Samtidigt ledde arbetet i sig till nya insikter och frågor som behövde utvecklas i det nya programmet. Skillnaden mellan det nya och det tidigare programmet är att det nya programmet är något kortare och innehåller färre trafikbeskrivningar för buss och tåg. Det innebär att detaljnivån mellan de olika trafikslagen har jämnats ut. Arbetet resulterade även i ett tydligt huvudmål:

”Kollektivtrafiken ska bidra till positiv samhällsutveckling genom att vara en självklar och växande del av transportsystemet.”

Region Örebro län, liksom många andra kollektivtrafikmyndigheter, lägger fortsatt stort fokus på följande utmaningar:

- att öka kollektivtrafikens marknadsandelar och stärka dess konkurrenskraft gentemot bilen,
- att uppnå de ekonomiska mål som fastställts för Region Örebro läns nämnder genom en budget i balans,
- att stärka varumärket.

3. Kollektivtrafikens mätetal – effektivitet, kvalitet och finansiering

Effektivitet (buss)	2022	2023	2024	2025
Befolkning	307 852	308 912	308 705	308 400
Utbudskilometer (tusental) varav: *med buss*	*15 356*	*15 233*	*15 254*	*14 691*
Personkilometer (tusental) varav: *med buss*	*113 142*	*127 747*	*122 080*	*119 952*
Antal resor totalt (tusental) *per invånare (antal)*	10 102 *33*	11 406 *37*	11 637 *38*	11 686 *38*

Kvalitet	2022	2023	2024	2025
Nöjdhet:				
- NKI	57%	58%	44%	42%
- Nöjdhet med senaste resan	76%	77%	75%	73%
Utförande				
- Upplevd trygghet	59%	60%	60%	59%
- Punktlighet	70%	67%	63%	67%
- Rent och snyggt ombord	78%	73%	76%	73%
- Resenärsinformation	77%	73%	74%	78%
Konkurrenskraft				
- Marknadsandel av motoriserat resande	14%	16%	12%	12%
- Prisvärt	28%	29%	24%	24%

Finansiering (tkr)	2022	2023	2024	2025
Totala verksamhetsintäkter	240 060	257 126	281 068	293 636
Totala verksamhetskostnader[1]	-817 186	-931 202	-995 071	-964 755
Netto	-577 126	-674 076	-714 003	-671 119
Regionbidrag	546 364	568 646	683 714	706 843
Årets resultat	-30 762	-105 430	-30 289	35 724
Kostnadstäckningsgrad	**29%**	**28%**	**28%**	**30%**

Den ekonomiska utvecklingen inom kollektivtrafiken i Region Örebro län under perioden 2022–2025 präglas av både återhämtning efter pandemin och omfattande strategiska satsningar för att skapa en mer hållbar och effektiv verksamhet. Under dessa år har Region Örebro län arbetat aktivt med att återfå resandet till nivåerna före pandemin, samtidigt som befolkningsökningen i länet har varit låg, i genomsnitt knappt 0,3 procent per år, med en minskning under 2025. Detta har påverkat både intäktsutvecklingen och behovet av att anpassa kollektivtrafikens utbud till förändrade resmönster.

Verksamhetsintäkterna ökar successivt från 240 miljoner kronor 2022 till nästan hela 300 miljoner kronor 2025. Återhämtningen förstärks särskilt under 2024, då regionen genomförde riktade försäljningsaktiviteter och prisjusteringar. Beslutet att höja priser och avgifter med tio procent från januari 2024 beräknades ge 23,2 miljoner kronor i ökade intäkter, vilket tillsammans med ökade reklamintäkter, skolkortsintäkter och kontrollavgifter bidrog till en stärkt självfinansiering. Samtidigt ökade regionbidraget kraftigt mellan 2023 och 2024, från cirka 570 miljoner kronor till cirka 680 miljoner kronor. Detta berodde på att verksamheten fick ta del av den beslutade skattehöjningen inför 2024, vilket ökade budgetramen med 101,6 miljoner kronor som en konsekvens av att kostnadsökningarna under perioden var betydande.

Kostnaderna ökade från cirka 820 miljoner kronor 2022 till cirka 960 miljoner kronor 2025. Den största ökningen skedde under 2023, då höga drivmedelspriser, inflation och avskaffandet av skattebefrielsen för biogas kraftigt påverkade ekonomin. Under 2024 fortsatte kostnaderna att ligga på en hög nivå, delvis på grund av de digitaliserings- och effektiviseringssatsningar som genomfördes. Regionens digitala utvecklingsresa är en nödvändig anpassning till förändrade resmönster efter pandemin, där flexibilitet och moderna rese- och betalningslösningar blir allt

[1] Inkluderar avskrivningar och finansiella poster, AO4194, AO410, AO4480

viktigare. Arbetet med att analysera både nuvarande och framtida resmönster har varit omfattande och ligger till grund för trafikpliktsbeslut som ska harmonisera utbudet med både efterfrågan och ekonomiska förutsättningar. Dessa satsningar innebär tillfälliga kostnadsökningar, men förväntas ge en mer effektiv såväl som attraktiv kollektivtrafik.

År 2025 förbättrades resultatet och kostnaderna landade på cirka 960 miljoner kronor, vilket främst beror på återbetalningen av biogasskatten. Utan denna återbetalning hade kostnaderna legat kvar på en högre nivå, vilket innebär att kostnadsutvecklingen i grunden fortfarande är ansträngd.

Samtidigt har regionen genomfört flera satsningar för att öka resandet och kundnöjdheten. Satsningen på Citylinjen och lanseringen av det nya linjenätet i Örebro stad i december 2024 är exempel på åtgärder som förväntas bidra till ökat resande på sikt. De kortare körtiderna på Citylinjen bedöms ha lett till effektiviseringar om cirka tio miljoner kronor.

Sammanfattningsvis visar perioden 2022–2025 på en verksamhet i omställning, där återhämtning, digital utveckling och strategiska investeringar går hand i hand med behovet av ekonomisk balans. Utvecklingen under 2025 pekar mot en något mer balanserad ekonomi, men den långsiktiga kostnadsbilden visar att fortsatt effektivisering och intäktsökning är nödvändiga för att skapa en hållbar kollektivtrafik över tid.

4. Linjelagd busstrafik

4.1 Aktuella trafikpliktsbeslut 2025

Aktuellt gällande trafikpliktsbeslut finns presenterade i Trafikbokslut 2024. Följande trafikpliktsbeslut har dock tillkommit:

- **23RS11558-3** – Trafikpliktsbeslut för regionbusstrafik i Väst och centralt + stadstrafik i Karlskoga (trafiken verkställdes vid tidtabellskiftet 2025).
- **23RS11996-2** – Trafikpliktsbeslut för regionbuss norra länsdelen + stadstrafiken i Lindesberg (trafiken verkställdes vid tidtabellskiftet 2024 respektive december 2025).
- **23RS11997-2** – Trafikpliktsbeslut för regionbusstrafik södra länsdelen (trafiken verkställdes vid tidtabellskiftet 2024 respektive december 2025

Busstrafik – kommande

- **25RS10390** – Trafikpliktsbeslut för utveckling av regiontrafik och stadstrafik kring Lindesberg till trafikåret 2027.
- **25RS10392** – Trafikpliktsbeslut för utveckling av trafikutbud under sommaren till trafikåret 2026, stråket Ånnaboda – Örebro – Hampetorp.
- **26RS549** – Trafikplikt för kompletterande trafik i Örebro stad, tillköp genom Örebro under en period på fyra år med möjlighet till två års förlängning. Trafikstart planeras till tidtabellskiftet 17 augusti 2026.

4.2 Linjeförteckning

Förteckningen nedan baseras på de linjer som var aktiva hos Region Örebro län, Länstrafiken Örebro per 2025.

Linje	Linjesträckning	Linje	Linjesträckning
1	Vivalla – Brickebacken	506	Örebro – Garphyttan
2	Mellringe – Universitetet	51	Busstation KGA - Bråten
3	Lundby - Solhaga	52	Stråningstorp - Loviselund
4	Rynningeåsen – Marieberg köpcentrum	520	Örebro – Garphyttan
5	Hovsta - Tybble	521	Örebro – Klockhammar
6	Björkhaga - Universitet	53	Karlskoga Lasarett - Löten
7	Lillån – Mosås	533	Karlskoga – Kedjeåsen
200	Örebro – Glanshammar	537	Karlskoga - Östervik
230	Glanshammar - Götlunda	590	Örebro – Ånnaboda
30	Resecentrum – Norra industriområdet	593	Karlskoga – Laxå
300	Örebro - Lindesberg	600	Örebro – Fjugesta
308	Lindesberg - Kopparberg	620	Örebro - Hidinge
31	Resecentrum – Hagaberg - Östermalm	630	Fjugesta – Mullhyttan
314	Örebro – Frövi	700	Örebro – Askersund
324	Örebro – Fellingsbro	701	Kumla – Örebro
351	Lindesberg – Arboga	703	Hallsberg – Kumla
360	Kopparberg – Grängesberg	704	Askersund – Kumla
400	Örebro - Hällefors	705	Hallsberg – Vretstorp
401	Örebro – Nora	707	Askersund – Hallsberg
402	Nora – Hällefors	710	Kumla – Ekeby
403	Karlskoga – Nora	711	Kumla industritur
404	Hällefors - Karlskoga	712	Klockarbacken – Kumla
406	Nora – Lindesberg	750	Askersund - Nydalen
420	Hällefors - Lindesberg	752	Askersund – Mariedamm
421	Hällefors - Hjulsjö	760	Laxå - Röfors
430	Nora – Striberg	761	Laxå – Finnerödja
431	Nora – Gängshyttan	762	Laxå – Hasselfors
490	Örebro – Hällefors	790	Örebro – Askersund
500	Örebro – Karlskoga	800	Örebro – Odensbacken
502	Karlskoga – Degerfors	807	Örebro – Pålsboda

Linje	Linjesträckning	Linje	Linjesträckning
819	Örebro – Ekeby – Almby		
820	Örebro – Odensbacken		
840	Kumla – Odensbacken		
Flexlinje KSG	Karlskoga		

4.3 Förändringar i trafiken inför 2025

- I **nordöst** fick linjen 314 en ändrad hållplatsordning för att angöra Frövi Greenery samt en minutjustering på linje 351 för att möjliggöra byte. Linje 360 Kopparberg fick ändrad hållplatsordning och linjerna 314 samt 351 fick justerad kvällstrafik fredag och lördag. Ändring av kvällstrafiken på dessa två linjer gjordes då resenärer har vittnat om att bli frånåkta vid bytet på Frövi Resecentrum.
- I **väst** justerades helgtrafiken för linjen 502 för att bättre passa avgångs- och ankomsttider på linje 500 från Värmland.
- I **Lekeberg och Örebro region** drogs en morgontur in på linje 200. Linje 600 gick från kvartstrafik till tjugo minuters trafik i peak tid. Både linje 600 och framför allt linje 620 fick körtidsutökningar. Fortsatt arbete med körtider på bland annat linje 506.
- Flera små justeringar genomfördes i **syd**. Fredagarnas och lördagarnas nattrafik justerades för linjerna 701, 704 samt 705 av trygghetsskäl för att minska ståtiden på samtliga resecentrum. Det vill säga kortare körtider men med samma avgångstid från Örebro. För linje 701 möjliggjordes även fler påstigningar i båda riktningar nämligen vid Södermalmsplan, Gustavsviksbadet och Gustavsvik Camping. Linjerna 701, 704 och 707 justerades även en aning för effektivare tjänster.
- Förändringarna i **öst** innefattade viss justering på linje 807, linjen fick kvartstrafik i stället för tidigare halvtimmestrafik under peaktid. Linjen 831 reducerades med cirka fyra dubbelturer.
- Den stora förändringen genomfördes mer centralt i **Örebro stad** där ett nytt stadslinjenät lanserades. Det nya linjenätet innebar att flera linjer slogs samman och färre linjer som kör oftare. De tidigare tolv linjerna blev sju men med samma antal bussar och tätare avgångar.

<u>Linjer som drogs in som en del i arbetet med BiB 3.0 (Budget i balans)</u>
Linjen 353 Storå - Ramsberg
Linjen 521 Örebro - Klockhammar
Linjen 743 Kumla - Götabro
Linjen 751 Askersund - Olshammar
Linjen 824 Örebro - Norrbyås
Linjen 825 Örebro - Almbro
Linjen 822 Odensbacken - Hampetorp
Linjen 828 Pålsboda - Hjortkvarn

4.4 Uppföljning av linjelagd busstrafik

I januari höjdes biljettpriserna med fyra procent. För att förstå hur detta påverkar resandet behöver man, utöver en traditionell beräkning av priselasticiteten, även beakta korspriselasticiteten mellan bil och kollektivtrafik. Korspriselasticitet mäter hur efterfrågan på en vara eller tjänst påverkas av prisförändringar på en annan vara eller tjänst. I detta fall handlar det om relationen mellan bilresande och kollektivtrafik, då dessa ofta ses som substitut till varandra. De sjunkande bränslepriserna under de senaste åren har medfört att bilen blivit billigare i förhållande till kollektivtrafiken, vilket sannolikt har bidragit till att bilen upplevs som ett mer attraktivt transportsätt.

Under våren 2025 noterades en minskning av resandet, vilket var en fortsättning på den negativa trend som kunde observeras under hösten 2024. En bidragande orsak bedöms vara de ovan nämnda priseffekterna. Under hösten kunde dock en tydlig återhämtning noteras. Under årets sista tertial genomfördes tre procent fler resor jämfört med motsvarande period 2024, vilket bidrog till att det totala resandet för 2025 sammantaget blev en procent högre än föregående år.

En möjlig förklaring till utvecklingen är en ökad acceptans för det nya stadslinjenätet, där fler resenärer successivt har upptäckt fördelarna med förändringarna. Särskilt noterbar är resandeutvecklingen på de delsträckor av Citylinjen där infrastrukturen i huvudsak färdigställts, främst sträckan mellan Resecentrum och Brickebacken.

4.4.1 Stadstrafik

Stadstrafiken omfattar linjer och linjenät som geografiskt är avgränsade till tätorterna Örebro, Karlskoga och Lindesberg. Totalt var tolv stadslinjer i drift under 2025, vilket resulterade i en total trafikkostnad om cirka 240 miljoner kronor. Det motsvarar en kostnadsminskning om cirka sju miljoner kronor jämfört med 2024.[2]
Om man ser till den totala verksamhetskostnad som krävdes för att bedriva denna trafik tillkommer cirka 80 miljoner kronor. Det innebär att kostnaden för att bedriva dessa tolv linjer under 2025 uppgick till totalt cirka 320 miljoner kronor.

Under 2025 genomfördes cirka 7,7 miljoner incheckningar inom stadstrafiken, vilket genererade biljettintäkter om cirka 180 miljoner kronor.
Med hänsyn till att även den totala verksamhetskostnaden beaktades i årets beräkning, det vill säga utöver själva kostnaden för trafiken, uppgick kostnadstäckningsgraden inom stadstrafiken till i genomsnitt 43 procent.

[2] Enligt ny reviderad siffra, helår 2024: 250 mnkr (publicerat Trafikbokslut 2024: 260 mnkr).

Linjer med högst kostnadstäckning och som låg långt över genomsnittet var linje 2 Mellringe–Universitet (86 procent) samt linje 1 Vivalla–Brickebacken (83 procent).

Utöver att en ny beräkningsmodell har tagits fram för beräkningen av kostnadstäckningsgraden, där verksamhetskostnader nu inkluderas, behöver man även beakta att det nya stadslinjenätet innebar en reducering av antalet linjer och ett nytt trafikupplägg. Det innebär att en jämförelse av kostnadstäckningsgraden på linjenivå mellan åren inte är möjlig.
Linje 30 Resecentrum–Norra industriområdet samt linje 31 Resecentrum–Östermalm hade lägst kostnadstäckning bland stadslinjerna. En utvärdering av linje 30 visade att resandeminskningen delvis bedöms vara en effekt av de indragna turerna under högtrafik på linje 31.

Målet för restidskvoten inom stadstrafiken kvarstår på maximalt 1,5. En restidskvot på 1,5 innebär att en resa med buss tar 50 procent längre tid jämfört med motsvarande resa med bil. För helåret 2025 uppgick den genomsnittliga restidskvoten inom stadstrafiken till 2,0. Endast två linjer uppnådde målsättningen, nämligen linje 2 Mellringe–Universitet samt linje 51 Busstation Karlskoga–Bråten. Linje 30 Resecentrum–Norra industriområdet, som även hade lägst kostnadstäckning bland stadslinjerna, uppvisade samtidigt den högsta restidskvoten, med 3,4.

4.4.2 Citylinjen

Som tidigare nämnts infördes det nya stadslinjenätet i december 2024 och består av sju stadslinjer, där Citylinjens linje 1 och 2 utgör stommen i trafiken genom att binda samman befolkningstäta stadsdelar med centrum och universitetet.

Citylinjen kännetecknas av hög turtäthet, egna busskörfält, mittförlagda hållplatser samt prioritering i trafiksignaler. Sammantaget innebär detta att busstrafiken kan bedrivas snabbare, mer frekvent och med förbättrad punktlighet. Syftet med de mittförlagda hållplatserna är att minimera påverkan från svängande trafik i korsningar, medan prioritering i trafiksignaler bidrar till kortare restider. Åtgärderna gynnar inte enbart Citylinjen utan även regional busstrafik som trafikerar samma stråk samt övrig trafik i samma färdriktning.

Citylinjen har även en egen visuell identitet, bland annat genom den gröna linje som löper längs fordonets utsida. Trafiken kännetecknas dessutom av hög turtäthet, där följande trafikupplägg tillämpas:

- femminuterstrafik mellan hållplatserna Tegnérlunden och Universitetsplatsen under helgfria vardagar i morgon- och eftermiddagstrafiken,
- tiominuterstrafik från ytterområden under helgfria vardagar.

En annan viktig förändring som infördes i samband med det nya stadslinjenätet var påstigning genom samtliga dörrar. Detta bedöms ha bidragit till att en lägre andel resenärer validerar sina biljetter, vilket påverkar tillförlitligheten i resandestatistiken som baseras på incheckningar. För att säkerställa mer tillförlitlig statistik installerades därför ett APC-system (Automatic Passenger Count) i samtliga bussar som trafikerar linje 1 och 2. Under februari påbörjades bearbetningen av APC-data. Resultaten visade att denna metod gav en mer rättvisande bild av resandet jämfört med traditionell incheckningsstatistik. APC-data har därför använts som grund för uppföljningen av Citylinjens resandeutveckling. Utifrån denna statistik kunde det konstateras att resandet på Citylinjen ökade med 15 procent under helåret 2025.

4.4.3 Regionlinjer

Regionlinjernas syfte är att skapa goda förbindelser mellan större tätorter samt att säkerställa tillgänglighet för bebyggelsen längs sträckorna mellan tätorterna. Regionlinjerna ska även, där det är möjligt, stärka tågtrafiken genom att möjliggöra byten mellan buss och tåg. För att skapa tydlighet och förutsägbarhet för resenärerna bör regionlinjerna i möjligaste mån ha samma linjesträckning för samtliga turer, och variationer i körväg bör begränsas.

Under 2025 fanns 35 regionlinjer i drift i Örebro län, motsvarande en total trafikkostnad om cirka 250 miljoner kronor. Trafikkostnaderna minskade med cirka 15 miljoner kronor jämfört med föregående år, vilket främst förklaras av förändringar i linjenätet, inklusive indragna linjer samt justeringar i turutbudet.
Om man ser till den totala verksamhetskostnad som krävdes för att bedriva denna trafik tillkommer cirka 85 miljoner kronor. Det innebär att kostnaden för att bedriva dessa 35 linjer under 2025 uppgick till totalt cirka 335 miljoner kronor.

Totalt genomfördes cirka 2,4 miljoner resor inom regiontrafiken under året, vilket genererade biljettintäkter om cirka 64 miljoner kronor. Detta motsvarar en ökning med cirka fyra miljoner kronor jämfört med helåret 2024.
Med hänsyn till att även den totala verksamhetskostnaden beaktades i årets beräkning, det vill säga utöver själva kostnaden för trafiken, uppgick kostnadstäckningsgraden inom regiontrafiken till i genomsnitt 19 procent. Nästan 40 procent av regionlinjerna nådde en högre kostnadstäckningsgrad än genomsnittet enligt den nya beräkningsmodellen.

Linje 819 Örebro–Ekeby-Almby hade den högsta kostnadstäckningsgraden bland regionlinjerna, med 90 procent. En bidragande anledning till den höga kostnadstäckningsgraden är att linjen är en förstärkningslinje till linje 820 Örebro–Odensbacken.

Tio linjer nådde en kostnadstäckningsgrad på under tio procent. Linje 404 Hällefors–Karlskoga uppvisade den lägsta kostnadstäckningen, med knappt fyra procent, följt av linje 840 Kumla–Odensbacken med cirka fem procent. För linje 840 Kumla–Odensbacken förklaras den försämrade kostnadstäckningen främst av att färre skolelever reste med linjen jämfört med föregående år.

En förklaring till den låga kostnadstäckningen på linje 404 är att linjens turutbud förändrades samtidigt som information kommunicerades om att linjen skulle dras in. Detta bedöms ha medfört att resenärer redan innan indragningen sökte sig till andra linjer och alternativa resmöjligheter, vilket resulterade i ett minskat resande på linjen.

För regionlinjerna finns ett årligt mål om att restidskvoten inte bör överstiga 1,3 i jämförelse med bil. För helåret 2025 uppgick den genomsnittliga restidskvoten till 1,4, vilket ligger nära det uppsatta målet och på samma nivå som föregående år. Cirka 40 procent av regionlinjerna uppnådde målet om en restidskvot på högst 1,3.

De förändringar som genomfördes i samband med tidtabellsskiftet 2025, där bland annat sex regionlinjer drogs in, har dock påverkat utfallet negativt. Detta har medfört att andelen regionlinjer som uppfyller målet har minskat med cirka 20 procent jämfört med tidigare år. Linje 502 Karlskoga–Degerfors samt linje 710 Kumla–Ekeby har fortsatt större utmaningar, då restidskvoten för båda linjerna låg nära 2,0 för andra året i rad.

4.4.4 Landsbygdslinjer

Landsbygdslinjerna har generellt tre till fem avgångar per vardag, en yttäckande linjesträckning samt en tidtabell som i regel är anpassad till lokala skoltider.
Totalt var 13 landsbygdslinjer i drift under 2025, vilket motsvarade en trafikkostnad om cirka 25 miljoner kronor. Om man ser till den totala verksamhetskostnad som krävdes för att bedriva denna trafik tillkommer cirka åtta miljoner kronor. Det innebär att kostnaden för att bedriva dessa 13 linjer under 2025 uppgick till totalt cirka 33 miljoner kronor.

Under året genomfördes cirka 107 000 incheckningar, vilket resulterade i biljettintäkter om cirka tre miljoner kronor.

Med hänsyn till den nya beräkningsmodellen, där även verksamhetskostnader inkluderas, uppgick den genomsnittliga kostnadstäckningsgraden bland landsbygdslinjerna till cirka nio procent. Cirka 60 procent av landsbygdslinjerna låg under genomsnittet. Det bör dock beaktas att landsbygdslinjerna är den trafiktyp som genomgått störst förändringar sedan 2019, då flera linjer har dragits in eller fått förändrat turutbud. De landsbygdslinjer som drogs in inför tidtabellsskiftet 2025 var linje 521 Örebro–Klockhammar, linje 743 Kumla–Götabro samt linje 751 Askersund–Olshammar.

Linje 421 Hällefors–Hjulsjö samt linje 402 Nora–Hällefors har för andra året i rad haft en mycket låg kostnadstäckningsgrad, på omkring en respektive tre procent. Samtidigt uppvisar linje 430 Nora–Striberg samt linje 752 Askersund–Mariedamm en kostnadstäckningsgrad på omkring 20 procent.

Restidskvoten för landsbygdslinjerna uppgick även under 2025 till i genomsnitt 1,5, vilket är något högre än det årliga målet på 1,3. Endast cirka 30 procent av linjerna uppnådde målnivån. Linje 421 Hjulsjö–Hällefors samt linje 533 Karlskoga–Kedjeåsen hade de högsta restidskvoterna, på nivåer nära 2,0.

4.4.5 Expressbusslinjer

Tre expressbusslinjer trafikerar Örebro län: linje 400 Örebro–Hällefors, linje 500 Örebro–Karlskoga samt linje 700 Örebro–Askersund.

Den totala trafikkostnaden för dessa tre linjer uppgick under 2025 till cirka 59 miljoner kronor. Om man ser till den totala verksamhetskostnad som krävdes för att bedriva denna trafik tillkommer cirka 19 miljoner kronor. Det innebär att kostnaden för att bedriva dessa tre expressbusslinjer under 2025 uppgick till totalt cirka 78 miljoner kronor.

Under året genomfördes cirka 506 000 incheckningar, vilket genererade biljettintäkter om cirka 14 miljoner kronor. Nästan 80 procent av samtliga incheckningar inom expressbusslinjerna skedde på linje 500. Detta är även den linje som hade det största turutbudet under året, vilket bidrog till både högre resandevolymer och högre kostnadstäckning jämfört med övriga expresslinjer.

Den genomsnittliga intäkten per resa för expressbusslinjerna uppgick till cirka 27 kronor. Eftersom linjerna har olika omfattning vad gäller antal turer, körda kilometer och drifttid varierar dock kostnaden per resa mellan linjerna. Högst kostnad per resa hade linje 400 Örebro–Hällefors, med cirka 330 kronor per resa.

Endast en av tre expressbusslinjer uppnådde målet om en restidskvot under 1,2, nämligen linje 400 Örebro–Hällefors.

4.5 Uppföljning över tid – linjelagd busstrafik

	2022	2023	2024	2025
Produktion				
Antal linjer	**97**	**77**	**77**	**63**
- Tätort	18	18	18	12
- Region	79	59	59	51
Km produktion (milj.)	**15,3**	**15,3**	**15,3**	**14,7**
- Tätort	4,4	4,5	4,4	4,4
- Region	10,9	10,8	10,9	10,3
Ekonomi (mnkr)				
Intäkter	**218,9**	**235,1**	**251,8**	**258,8**
- Biljettintäkter	158,1	184,7	197,2	200,3
- Övriga verksamhetsintäkter	60,8	50,4	54,6	58,6
Kostnader	**713,2**	**799,4**	**812,6**	**770,7**
- Personalkostnader	21,0	21,7	22,5	22,2
- Trafikkostnader	623,5	715,0	723,1	680,8
Tätort	*244,4*	*300*	*302,1*	*285,4*
Region	*379,1*	*415,0*	*421,0*	*395,4*
- Övrig trafikkostnad	15,4	16,3	21,1	23,5
- Teknisk utrustning, adm. kostnad	26,0	24,0	21,0	21,4
- Övriga kostnader	27,3	22,4	24,9	22,8
Regionbidrag, buss	**457,3**	**480,1**	**512,3**	**536,4**
Kostnadstäckningsgrad	**31%**	**29%**	**31%**	**34%**

Budget i balans 3.0 har resulterat i flera åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken till rådande ekonomiska förutsättningar, där en stor del av förändringarna har bestått av indragna linjer, främst inom regiontrafiken. Antalet linjer har minskat från 97 år 2022 till 63 år 2025. Trots detta har den totala produktionsvolymen, mätt i antal körda kilometer, varit relativt stabil under perioden och minskat först under 2025, från 15,3 till 14,7 miljoner kilometer.

Parallellt med anpassningarna av trafikutbudet har fokus varit att utveckla möjligheterna till arbetspendling inom Örebro län. Under perioden har bland annat

förändringar genomförts i norra länsdelen på sträckorna Nora–Lindesberg och Örebro–Lindesberg. I södra länsdelen har antalet avgångar utökats för att underlätta arbetspendling till industriområdet Pilängen/Bista. Även linje 840, med tidigare linjesträckning Kumla–Sköllersta–Odensbacken, har fått fler turer för att förbättra möjligheterna till arbetspendling till Atrias fabrik i Sköllersta.

Kostnaderna för trafiken ökade kraftigt under 2023 och 2024, bland annat till följd av att skattebefrielsen för biogas drogs in i mars 2023. Efter EU-kommissionens godkännande av stödet återbetalades under 2025 de belopp som hade betalats in för biogasskatten under 2023 och 2024. Återbetalningen uppgick till närmare 40 miljoner kronor och bidrog till den minskade kostnaden för trafiken under 2025.

Utöver arbetet med att hantera kostnadsutvecklingen har även intäkterna varit en viktig del i arbetet med att skapa en ekonomi i balans. Kollektivtrafiknämnden tilldelades 101,6 miljoner kronor inför 2024, och ett gemensamt regionövergripande beslut fattades om att höja priserna inom Region Örebro län med 10 procent. Prisökningen var historiskt hög för Kollektivtrafiknämnden och genomfördes för att möta de ökade kostnaderna efter pandemin. Resandet återhämtade sig från 2023, vilket tillsammans med prisjusteringarna har bidragit till att biljettintäkterna fortsatt att öka. Under 2025 uppgick de totala intäkterna till 258,8 miljoner kronor, vilket är en ökning med 7 miljoner kronor jämfört med föregående år.

Sammantaget har utvecklingen under 2025 inneburit en förbättrad kostnadstäckning. Kostnadstäckningsgraden ökade från 31 procent 2024 till 34 procent 2025, vilket innebär att en större andel av kostnaderna finansieras av intäkter. Samtidigt ökade regionbidraget från 512,3 miljoner kronor 2024 till 536,4 miljoner kronor 2025, vilket visar att kollektivtrafiken fortsatt är beroende av ett betydande regionalt finansieringsbidrag.

5. Regionaltåg

5.1 Trafikbolag

5.1.1 Tåg i Bergslagen (TiB)

År 2024 präglades av uppstart och förvaltning av det nya avtalet. Under 2025 fattades beslut om finansiering av livslängdssäkrande åtgärder på de tågfordon som Tåg i Bergslagen (TiB) hyr av Transitio.
TiB bedriver sin verksamhet med totalt 30 tågfordon, varav 23 är av typen Regina. Samtliga fordon hyrs från fordonsägaren AB Transitio, som ansvarar för anskaffning, finansiering och förvaltning av tågfordon åt sina ägare.

Reginafordonen tillverkades och levererades under perioden 2001–2004, med en beräknad teknisk livslängd på 30 år, och förväntas vara i trafik till cirka 2031–2034.

TiB har, i enlighet med rekommendation från Transitio, bedömt att livslängdssäkrande åtgärder är nödvändiga. Åtgärderna syftar till att återställa och säkerställa en god nivå av tillgänglighet och tillförlitlighet under den återstående tekniska livslängden. De omfattar bland annat uppgradering av bromssystem samt översyn och uppgradering av elektronisk utrustning.

Den totala investeringskostnaden beräknas uppgå till cirka 158 miljoner kronor, varav hälften finansieras genom lån från ägarna. Detta motsvarar cirka 19,75 miljoner kronor per ägare. Investeringen kommer att medföra ökade hyreskostnader för TiB fram till och med 2034. För Region Örebro län innebär detta en beräknad total kostnadsökning om cirka 41 miljoner kronor[3]

5.1.2 Mälardalstrafik

Under 2024 fattades beslut om ett nytt samverkansavtal mellan ägarna inom Mälardalstrafik. Under 2025 har detta medfört ett antal aktiviteter för att säkerställa implementeringen av avtalet i sin helhet. Som en del av detta arbete inleddes i början av året en översyn av den befintliga intäkts- och kostnadsfördelningsmodellen. I november presenterade den så kallade översynsgruppen förslag på revideringar och justeringar, vilka därefter godkändes.

Mälardalstrafik har även genomfört en justering av sin varumärkesplattform under 2025. I samband med detta antogs ett nytt företagsnamn, från Mälardalstrafik MÄLAB AB till Mälardalstrafik Aktiebolag. Förändringen genomfördes under våren i samband med lanseringen av en ny resenärsapp och en ny kundwebb.

[3] Diarienummer 24RS12543

Sedan juni 2024 har Mälartågstrafiken bedrivits genom ett så kallat nödavtal baserat på en cost-plus-modell med öppna böcker. Detta ställer ökade krav på samverkan mellan parterna samt på ett mer aktivt deltagande i planering, budgetering och uppföljning från Mälardalstrafiks sida.

I januari 2025 annonserade Mälardalstrafik en anbudsinbjudan för regionaltågstrafiken i Stockholm–Mälarregionen. Tilldelningsbeslut fattades i oktober och avtal tecknades samma månad med VR Sverige AB. Det nya trafikavtalet planeras att träda i kraft i december 2026.[4]

5.1.3 Västtrafik

Västtrafik ansvarar för att utföra tågtrafiken i stråket Örebro–Laxå–Mariestad/Skövde–Göteborg. Det nuvarande avtalet tecknades 2015, trädde i kraft 2016 och löper ut i december 2027.

Från och med trafikstarten 2025 kördes 1,5 dubbeltur Örebro–Skövde–Göteborg samt fyra dubbelturer Mariestad–Laxå/Hallsberg/Örebro. Den upphandlade trafiken samfinansieras mellan berörda regioner, vilket innebär att kostnaderna fördelas enligt en överenskommen fördelningsmodell.
En ny trafikstart enligt kommande avtalsperiod planeras till december 2027[5]

5.1.4 SJ

SJ och Region Örebro län har ett periodkortsavtal som gäller sedan 2005 och omfattar kommersiell trafik på järnvägssträckorna Örebro–Hallsberg och Hallsberg–Laxå, även om tågen i de flesta fall går hela sträckan mellan Stockholm och Göteborg. Avtalet innebär att resenärer med Länstrafikens periodbiljetter kan resa med SJ:s tåg, där Region Örebro län ersätter SJ per resa enligt en schabloniserad genomsnittskostnad. Ersättningsnivån är oberoende av sträckan inom länet. Ersättningen kan justeras efter förhandling mellan parterna, normalt i samband med årsskifte, exempelvis vid förändrat resande eller ändrade biljettpriser hos SJ.

Enligt avtalet har SJ rätt att ställa in avgångar vid exempelvis kapacitetsbrist, men ska då informera Länstrafiken inom skälig tid. Vid platsbrist kan Länstrafiken begära förstärkning med extra vagnar mot tilläggsersättning enligt SJ:s villkor, i den mån det är operativt möjligt.

[4] Diarienummer 25RS1507
[5] Diarienummer 24RS12662

5.2 Uppföljning över tid - regionaltåg

	2022	2023	2024	2025
Ekonomi (mnkr)				
Intäkter				
- Biljettintäkter	21,2	22,0	29,3	34,8
Kostnader	**104,0**	**131,7**	**182,5**	**194,0**
- Personalkostnader	3,7	3,8	5,6	5,6
- Trafikkostnader	93,6	121,6	168,5	181,1
- Övrig trafikkostnad	1,4	1,3	1,6	1,4
- Teknisk utrustning, adm. kostnad	3,1	3,2	4,2	3,8
- Övriga kostnader	2,2	1,8	2,6	2,1
Regionbidrag, tåg	**89,1**	**88,6**	**171,4**	**170,5**
Kostnadstäckningsgrad	**20%**	**17%**	**16%**	**18%**

Tågtrafikens biljettintäkter kommer till största delen från Tåg i Bergslagen och Mälardalstrafik. Det är viktigt att notera att biljettintäkter för resor inom Örebro län som omfattar både buss och tåg till största delen redovisas som biljettintäkter för buss. Även vid resor över länsgräns där resenären byter till eller från buss redovisas intäkten till största delen under busstrafiken. Redovisade tågintäkter är därför något lägre än de faktiska intäkterna för tågresor.

I samband med tidtabellsskiftet i december 2023 förändrades avtalsformen hos Tåg i Bergslagen, från det tidigare så kallade tjänstekoncessionsavtalet till ett bruttoavtal. Som en följd av detta flyttades ansvaret för bland annat biljettförsäljning, prissättning och produktsortiment från operatören till beställaren. Inför förändringen genomfördes ett projekt under benämningen Bergslagstaxan, där antaganden gjordes om att förändringen skulle ge ett ekonomiskt positivt utfall för respektive RKM.[6]

Utfallet för helåret 2024 visade dock högre intäkter och trafikkostnader än vad som hade prognostiserats vid införandet av den nya affärsmodellen hos Tåg i Bergslagen.

Kostnadstäckningsgraden förbättras under 2025 och ökade från 16 till 18 procent. Trots förändringen av avtalsformen hos Tåg i Bergslagen och utmaningar med en leverantör som inte har kunnat genomföra körningar enligt plan, syns en återgång i ekonomin. Utmaningen är dock att fortsatt arbeta med kostnadstäckningsgraden även på tågsidan för att på lång sikt kunna dra slutsatser om vilken kostnadstäckningsgrad

[6] RKM, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, det vill säga Gävleborg, Dalarna, Örebro och Västmanland.

för tåg som är rimlig för Region Örebro län utifrån rådande ekonomiska förutsättningar.

6. Övrig trafikslag

6.1 Närtrafik

Syftet med närtrafiken är att ge invånare på landsbygden möjlighet att nå servicefunktioner såsom handel och vårdcentraler i närmaste tätort. Närtrafikresor samplaneras med färdtjänst- och sjukresor samt övriga närtrafikresor inom ramen för det övergripande servicreseeavtalet, som löpte till och med den 30 juni 2026.

Ett nytt avtal har tecknats med giltighet till och med juni 2031. Trafikstart för det nya avtalet beräknas ske i juli 2026.

Kostnaden för närtrafiken uppgick under 2025 till nästan fyra miljoner kronor. Resandet ökade med cirka åtta procent mellan 2023 och 2024, men minskade därefter med cirka fyra procent mellan 2024 och 2025.

Majoriteten av resorna sker fortsatt under dagtid, främst mellan kl. 09.00 och 14.30. Närtrafiken uppvisar inte samma säsongsvariation som den allmänna kollektivtrafiken, utan efterfrågan är relativt jämn över året, med viss nedgång under juni och juli.

Under 2025 genomfördes 8 277 närtrafikresor (exklusive bomresor). Antalet bomresor uppgick till 278, motsvarande cirka tre procent av det totala antalet resor. Detta är en minskning med nästan 20 procent jämfört med 2024.

Tidigare var majoriteten av resenärerna kvinnor, men en förskjutning har skett där andelen män har ökat. Andelen resenärer som inte vill uppge personnummer har samtidigt ökat till sju procent, från tidigare fyra procent.

Cirka 45 procent av resorna genomfördes av kunder i åldern 20–64 år. Ungdomar (0–17 år) stod för cirka 10 procent av resorna, medan resterande 45 procent genomfördes av kunder 65 år och äldre.

För andra året i rad är Laxå och Lindesberg de kommuner som genererar flest närtrafikresor. Lindesberg står för den största andelen, med cirka 30 procent av resorna, vilket motsvarar en ökning med närmare 10 procentenheter jämfört med 2024. Örebro kommun, som har omkring hälften av länets befolkning, har däremot minskat sin andel till 16 procent, vilket motsvarar en minskning med cirka sex procentenheter. Kommunerna med lägst antal närtrafikresor är oförändrade jämfört med 2024 och utgörs av Karlskoga, Kumla och Degerfors, vilket delvis förklaras av en lägre andel boende på landsbygden. Den mest använda hållplatsen för både på- och avstigning under 2025 var Nora station, med totalt 1 018 resor.

Av den totala kostnaden på nästan fyra miljoner kronor utgjorde cirka 94 000 kronor bomresor, det vill säga resor där transporten har genomförts utan resenär på grund av utebliven avbokning. Ett sätt att effektivisera närtrafiken och minska kostnaderna är att öka samåkningsgraden. Under 2025 uppgick samåkningsgraden till 34 procent. Kostnaden per resa var cirka 380 kronor vid samåkning och cirka 560 kronor när resenären reste ensam. Den genomsnittliga kostnaden per resa uppgick till cirka 470 kronor, medan kostnaden per bomresa var cirka 340 kronor.

När det gäller servicenivå och punktlighet anlände fordonen i tid vid drygt en tredjedel av resorna. Cirka 34 procent av resorna hade en försening på upp till fem minuter.

6.2 Tillköp

Generellt finansierar Region Örebro län den kollektivtrafik som bedöms vara av regional betydelse och som kan härledas till det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafiklagen möjliggör dock för kommuner att finansiera viss regional kollektivtrafik som erbjuder en högre servicenivå eller lägre kostnad för resenärerna än vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten annars skulle tillhandahålla.

Tillköp av regional kollektivtrafik förutsätter en överenskommelse mellan kollektivtrafikmyndigheten och berörd kommun. Tillköp får inte innebära ökade kostnader för kollektivtrafikmyndigheten eller påverka trafiksystemets upplägg negativt.

6.2.1 Flextrafik Karlskoga centralort

Karlskoga kommun genomför ett tillköp av Flextrafik inom Karlskoga centralort, och Region Örebro län ansvarar för att bedriva trafiken som en del av den allmänna kollektivtrafiken i länet.

Ett trafikavtal har tecknats mellan Region Örebro län och Rudskoga Taxi AB. Avtalet löper från planerad trafikstart den 1 februari 2023, med möjlighet till förlängning med 12 månader i taget. Samverkansavtalet följer trafikavtalets löptid, det vill säga från den 1 februari 2023 till och med den 30 juni 2025, och kan förlängas i enlighet med trafikavtalet om Karlskoga kommun beslutar om fortsatt finansiering.

6.2.2 Nattrafik Örebro – Hallsberg, Örebro – Laxå

Hallsbergs kommun och Laxå kommun köper till nattrafik på sträckorna Örebro–Pålsboda respektive Örebro–Laxå. Avtalen för trafiken är tecknade direkt mellan kommunerna och berörda trafikföretag.

7. Bilagor

7.1 Metodik

Datat som ligger till grund för trafikbokslutet är hämtad från diverse system samt rapporter som:

- PowerBI, uppföljningsverktyg (inhämtar uppgifter i sin tur från biljettsystem).
- Rebus (planeringsverktyg)
- Raindance (ekonomisystem)
- SCB
- Verksamhetsberättelse Kollektivtrafiknämnden, 2019 - 2025
- Svensk Kollektivtrafik (Kollbar)
- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2026 - 2035

APC – Automatic Passenger Counting är ett automatiskt passagerarräkningssystem som med hjälp av sensorer och AI mäter hur många passagerare som stiger på och av kollektivtrafikfordon i realtid för att förbättra planering, kapacitet och driftseffektivitet.

BRT – Bus rapid transit. BRT linjen inkluderar till stor del särskilda busskörfält med specifika fordon, glesare hållplatsstruktur och signalprioritering

Expresslinje - Expresslinjernas huvudsakliga syfte är att erbjuda arbets- och studiependlingsmöjligheter för boende i tätorterna och Örebro. Utgångspunkten är att erbjuda trafik under veckans alla dagar.

Kilometerproduktion – antalet kilometer som alla kollektivtrafikfordon tillsammans kört under ett år.

Kollektivtrafikens effektivitet – med följande menas hur pass nyttjad är den planerade och utförda trafiken.

Kommersiell trafik – trafik som i Region Örebro läns del regleras genom avtal. Kommersiell trafik bedrivs av ett trafikföretag, eller på uppdrag av ett kommersiellt företag, utifrån rent marknadsmässiga bedömningar.

Kostnadstäckning – totala verksamhetsintäkter i förhållande till totala verksamhetskostnader. Från och med 2025 års trafikbokslut ingår även gemensamma verksamhetskostnader såsom personal, systemdrifts, planerings och administrationskostnader och etc.

Landsbygdslinje - Landsbygdslinjens huvudsakliga syfte är att erbjuda något färre resmöjligheter än vad regionlinjerna gör och tidtabellen är delvist knuten till grund- och gymnasieskolans ramtider.

Linjenummer och linjesträckning – avser det nummer som sträckning som visas ut mot kund per tidtabell 2023, eller det senaste aktuella innan linjen upphörde.

Marknadsandel – innebär totala andelen resor som är genomförda med kollektivtrafik (linjelagd trafik och i detta fall buss och tåg).

NKI, Nöjd Kund Index – totala andelen som är nöjd med Länstrafiken Örebro.

Nöjdhet med senaste resan – attityden till den senaste resan med Länstrafiken Örebro redovisas som andelen nöjda, de som gett det vill säga betyget fyra eller fem på svarskalan ett till fem. Mätetalet fokuserar därmed främst på kunder, med andra ord de som reser med Länstrafiken Örebro minst en gång per månad.

Personkilometer – är en måttenhet som visar sammanlagda antalet kilometer personerna i ett fordon har transporterats med under ett år.

Prisvärt – Andel av totala resenärerna som anser att det är prisvärt att resa med Länstrafiken Örebro. (Kollbar: C7 – Det är prisvärt att resa med bolaget).

Punktlighet buss – som en utgångpunkt har det i beräkningarna definierats som ankomstpunktligheten till Örebro Resecentrum där noll till en minut registreras som försenad.

Punktlighet tåg – som en utgångspunkt har det i beräkningarna definierats att om tåget anländer fem minuter tidigare eller fem minuter senare enligt planerad tidtabell så registreras detta som en försening.

Påstigande – baseras på antalet incheckningar, räknas fram i övriga fall genom att dividera totalt antalet påstigande med totalt antalet turer.

Regionlinje - Regionlinjernas huvudsakliga syfte är att erbjuda arbets- och studiependlingsmöjligheter för boende i eller på vägen mellan de större tätorterna. Utgångspunkten är att erbjuda trafik under veckans alla dagar.

Regularitet, tåg – Andel utförda turer enligt planerad produktion.

Resenärsinformation – Andel av totala resenärerna som anser att de har fått den information de behöver ha för att genomföra resan med Länstrafiken Örebro. (Kollbar: E1 –Det är enkelt att få information inför resan).

Restidskvoten är ett mått som redovisar hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är i förhållande till bilen som färdmedel utifrån restiden. Det vill säga beräknas genom att totala busslinjens restid för angiven sträcka A till B divideras med tiden det tar att genomföra samma stäcka med bil.

Samhällsnytta – är ett mått som indikerar om en åtgärd är lönsam för samhället att genomföra då alla positiva och negativa effekter har värderats samman. Nuvärdekvoten beräknas genom att dividera summan av alla värderade effekter med åtgärdskostnader. Ett värde över 1 (eller 0 om det handlar om nettonuvärdeskvot) indikerar att åtgärden är lönsam för samhället att genomföra.

Självfinansieringsgrad – måttet visar hur stor del av trafikkostnaderna som täcks av trafikintäkter eller egenavgifter. Beräknas genom att ta totala trafikintäkterna i relation till verksamhetens kostnader.

Snittintäkt – biljettintäkt per påstigande.

Stadslinje - Stadslinjen kompletterar BRT – och stomlinjerna och har en lägre, men fortfarande hög turtäthet.

Stomlinje - Stomlinjen trafikeras även den med hög turtäthet, men har ej samma grad anpassad infrastruktur som särskilda fordon ex. BRT.

Subventionsgrad – måttet visar hur stor del av trafikkostnaderna finansieras genom skattemedel. Beräknas genom att totala budgeten ställs i relation till verksamhetens kostnader.

Tillgänglighetsanpassning buss – definitionen av fysisk tillgänglighet av busshållplatser kopplas samman med tre viktiga punkter som måste uppfyllas nämligen plattformens höjd, taktilt stråk och visuellt stråk.

Tillgänglighetsanpassning – miljön i anslutningen till kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla människor, det vill säga både hållplatser som fordon.

Tillköp – Generellt ska Region Örebro län finanseria all kollektivtrafik som bedöms vara av regional betydelse. Kollektivtrafiklagen ger dock kommuner en möjlighet att finansiera viss regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för

resenärerna än vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten annars skulle tillhandahålla. Eventuella tillköp av regional kollektivtrafik kräver därför även en överenskommelse mellan kollektivtrafikmyndigheten och berörd kommun, men den får ej medföra högre kostnader för kollektivtrafikmyndigheten eller resultera i att trafiksystemets upplägg rubbas.

Totala verksamhetsintäkter – räknas fram genom att slå samman alla verksamhetens intäkter, här görs ingen skillnad på intäktsform det vill säga om intäkten kommer från betalande resenärer eller baserat på avtal med kommuner.

Totala verksamhetskostnader – räknas fram genom att slå samman alla verksamhetens kostnader. Detta påvisar vad det kostar i sin helhet att bedriva kollektivtrafiken inom Region Örebro län.

Totala trafikkostnader- räknas ut genom att multiplicera trafikproduktionen med de avtalade priserna. Här görs ingen skillnad på trafikslag.

Trafikdygn – Örebro länstrafikens inriktning är att ett trafikdygn ska sträcka sig mellan klockan 06:00-23:00.

Trafikintäkter – räknas ut genom en fördelningsnyckel baserat på intäkter per linje och utifrån resande per kategori. Det vill säga totala intäkter från våra betalande resenärer.

Trafikplikt – beslutet anger mer konkret kollektivtrafikmyndighetens åtagande när det gäller att arrangera regional kollektivtrafik i länet. Det vill säga kollektivtrafikmyndigheten upphandlar trafiken eller anordnar den i egen regi.

Upplevd trygghet – visar hur stor andel av våra resenärer känner sig trygga när de reser med Länstrafiken Örebro. (Kollbar C1 – Det känns tryggt att resa med bolaget).

Utbudskilometer – antalet kilometer som alla kollektivtrafikfordon tillsammans kört under ett år.

Detaljerad lista – trafikförändringar 2025					
Linje	**Åtgärd**	**Turnummer**	**Avgång/Ankomst**	**Dagtyp**	**Riktning**
NORR					
360	Ändrad hållplatsordning	2,4,6,8,10		Måndag – fredag	mot Kopparberg
314	Tidsjustering	608	22:22/23:14	Fredag – lördag	mot Frövi
314	Ändrad hållplatsordning	1,3,24,26		Måndag – fredag	båda riktningar
351	Tidsjustering	6		Måndag – fredag	mot Lindesberg
351	Tidsjustering	23		Måndag – fredag	mot Arboga
351	Tidsjustering	906		Måndag - fredag	mot Lindesberg
VÄST					
502	Tidsjustering			Lördag – söndag	mot Immetorp
593	Tidsjustering	2	06:48/07:54	Måndag – fredag	mot Karlskoga
506	Ändrad hållplatsordning			Måndag – söndag	båda riktningar
520	Ändrad hållplatsordning			Måndag – söndag	båda riktningar
590	Ändrad hållplatsordning			Måndag – söndag	båda riktningar
600	Ny tidtabell BIB 3.0			Måndag – fredag	båda riktningar
620	Ny tidtabell BIB 3.0			Måndag – fredag	båda riktningar
630	Ny tidtabell BIB 3.0			Måndag - fredag	båda riktningar
SYD					
701, 704, 705	Tidsjustering	65,965,621,921	01:20/20:15	Fredag – lördag	mot Kumla/Hallsberg/Laxå
701, 704	Tidsjustering	2, 4, 6, 8		Måndag – fredag	mot Örebro
707	Tidsjustering	701	07:40/09:15	Söndag	mot Hallsberg
701	Tidsjustering	711	18:20/19:05	Söndag	mot Kumla
701	Hållplatsåtgärd			Måndag – Söndag	båda riktningar
752	Tidsjustering	3	14:05/14:30	Måndag - fredag	mot Zinkgruvan
Örebro region, ÖST precis norr om Hjälmaren					
200	Tidsjustering	8	Till 07:10 från 07:50	Måndag - Fredag	mot Örebro

200	Indragen	10	Till 07:30 från 08:10	Måndag - fredag	mot Örebro
NORD VÄST					
401	Indragen	14	06:55/08:00	Måndag - fredag	mot Örebro
401	Tidsjustering	16	07:05/08:10	Måndag - fredag	mot Örebro
ÖST					
807	Ny tidtabell BIB 3.0			Måndag - fredag	båda riktningar
831	Ny tidtabell BIB 3.0			Måndag - fredag	båda riktningar
840	Tidsjustering	6	14:00/14:33	Måndag - fredag	mot Kumla

7.2 Uppföljning per linje

Linje	Sträcka	Antal turer	Resor per tur	Påstigande (antal)[7]	Restids kvot	Produktions-kilometer	Produktions-timmar	Trafik-intäkter (SEK)	Trafik-kostnader SEK)	Verksamhets kostnader (SEK)	Kostnads-täckning	Snitt-intäkt (SEK)
	Stadstrafik											
1	Vivalla – Brickebacken	53 500	27.6	1 478 900	1.6	517 900	31 330	34 515 900	31 190 400	10 342 600	83%	23
2	Mellringe - Universitetet	52 900	24.3	1 285 600	1.4	424 700	26 300	29 677 100	25 997 900	8 620 800	86%	23
3	Lundby – Solhaga	52 800	20.6	1 089 000	2.1	607 200	33 100	25 085 900	34 134 200	11 318 800	55%	23
4	Rynningeåsen – Marieberg köpcentrum	39 800	17.0	677 100	2.1	505 000	27 100	16 563 600	28 086 000	9 313 200	44%	24
5	Hovsta – Tybble	48 000	24.9	1 194 000	2.2	744 200	36 800	29 240 500	39 371 800	13 055 500	56%	24
6	Björkhaga – Universitetet	39 100	19.5	763 900	1.9	490 000	25 700	18 101 100	26 894 800	8 918 200	51%	24
7	Lillån – Mosås	34 300	24.7	848 100	2.4	722 000	35 000	20 368 200	37 732 600	12 512 000	41%	24
30	Resecentrum – Norra industriområdet	5 300	2.4	12 800	3.4	61 800	2 800	315 500	3 081 900	1 021 900	8%	25
31	Resecentrum – Östermalm	1 600	2.4	3 900	2.0	16 500	710	94 600	805 900	267 200	9%	25
51	Busstation – Bråten	10 200	4.4	44 700	1.3	94 000	4 500	1 020 900	4 897 000	1 623 800	16%	23
52	Stråningstorp – Loviselund	27 700	8.5	235 500	1.6	158 300	7 400	5 212 200	8 079 100	2 679 000	48%	22
53	Karlskoga lasarett - Läten	8 400	2.8	23 300	1.7	47 500	2070	535 201	2 329 400	772 400	17%	23

[7] Utdata från Uppföljningsportalen, P-BI ej APC data för Citylinjen. Citylinjens APC data redovisas under kapitel 4.4.2

Linje	Sträcka	Antal turer	Resor per tur	Påstigande (antal)[7]	Restids kvot	Produktions-kilometer	Produktions-timmar	Trafik-intäkter (SEK)	Trafik-kostnader SEK)	Verksamhets kostnader (SEK)	Kostnads-täckning	Snitt-intäkt (SEK)
	Regionlinje											
200	Örebro - Glanshammar	9 600	5.9	56 700	1.7	187 300	7 300	1 533 700	7 707 700	2 555 800	15%	27
230	Glanshammar – Götlunda	1 600	4.2	6 500	1.3	67 800	1 400	182 800	2 008 500	666 000	7%	28
300	Örebro – Lindesberg	4 700	8.4	38 980	1.4	224 500	5 500	1 042 800	7 183 000	2 381 800	11%	27
308	Lindesberg – Kopparberg	3 000	7.8	23 000	1.5	180 000	3 900	623 200	5 459 400	1 810 300	9%	27
314	Örebro – Frövi	5 000	7.0	35 000	1.6	314 600	8 350	928 200	10 499 100	3 481 500	7%	27
324	Örebro - Fellingsbro	3 400	7.0	25 200	1.2	217 000	5 400	651 900	7 017 900	2 327 100	7%	26
351	Lindesberg – Arboga	7 800	11.9	92 700	1.6	438 300	10 200	2 387 200	13 706 200	4 544 900	13%	26
401	Örebro – Nora	16 100	12.6	203 800	1.3	675 000	18 600	5 567 000	22 933 500	7 604 700	18%	27
403	Karlskoga - Nora	3 100	5.0	15 700	1.3	156 000	3 500	401 500	4 874 800	1 616 500	6%	26
404	Hällefors - Karlskoga	3 000	3.6	11 000	1.3	192 200	3 600	309 100	5 465 200	1 812 300	4%	28
406	Nora – Lindesberg	5 100	5.2	26 300	1.3	188 200	5 000	692 000	6 215 900	2 061 100	8%	26
490	Örebro - Hällefors	800	20.9	16 200	1.5	72 300	1 500	448 000	2 168 400	719 100	16%	28
502	Karlskoga – Degerfors	26 800	13.5	362 000	2.0	512 000	18 200	8 779 000	19 962 700	6 619 600	33%	24
506	Örebro – Garphyttan	13 600	8.9	121 000	1.7	409 800	9 900	3 162 000	13 086 800	4 339 500	18%	26
520	Örebro – Garphyttan	11 100	7.2	79 500	1.4	240 600	7 300	1 937 900	8 622 200	2 859 100	17%	24
590	Örebro – Ånnaboda	2 200	4.5	10 100	1.6	58 900	1 900	262 500	2 170 200	719 600	9%	26
600	Örebro – Fjugesta	14 400	10.8	156 000	1.4	463 000	11 000	4 084 700	14 624 900	4 849 600	21%	26
620	Örebro - Hidinge	7 500	12.8	96 100	1.6	192 400	6 000	2 469 600	6 951 900	2 305 200	27%	26
630	Fjugesta – Mullhyttan	4 000	4.2	16 700	1.3	99 900	2 200	453 000	3 073 300	1 019 100	11%	27
701	Kumla – Örebro	18 100	12.6	228 600	1.7	395 200	13 700	6 157 200	15 207 500	5 042 800	31%	27
703	Hallsberg - Kumla	600	4.1	2 600	1.6	6 200	200	68 000	226 900	75 200	23%	27
704	Askersund – Kumla	13 300	14.1	187 800	1.6	525 500	12 600	5 142 600	16 680 800	5 531 300	23%	27

Linje	Sträcka	Antal turer	Resor per tur	Påstigande (antal)[7]	Restids kvot	Produktions-kilometer	Produktions -timmar	Trafik-intäkter (SEK)	Trafik-kostnader SEK)	Verksamhets kostnader (SEK)	Kostnads-täckning	Snitt-intäkt (SEK)
705	Hallsberg – Vretstorp	6 600	7.1	46 800	1.1	137 700	3 400	1 376 000	4 425 900	1 467 600	23%	29
707	Askersund – Hallsberg	900	8.6	7 900	1.4	32 000	700	219 100	958 200	317 800	17%	28
710	Kumla – Ekeby	5 200	4.9	25 600	1.9	97 400	3 000	660 100	3 513 900	1 165 200	14%	26
711	Resecentrum – Via industriområdet	1 000	6.0	5 800	1.0	6 800	200	142 800	260 600	86 400	41%	25
712	Resecentrum - Klockarbacken	500	3.3	1 700	1.5	2 700	200	49 100	160 200	53 100	23%	28
760	Laxå – Röfors	900	3.2	3 100	1.3	22 600	800	79 600	862 800	286 100	7%	26
790	Örebro – Askersund	500	8.9	4 700	1.2	30 400	500	128 300	827 000	274 200	12%	27
800	Örebro – Odensbacken	16 900	14.7	247 200	1.1	489 600	14 600	6 348 700	17 327 500	5 745 700	28%	26
807	Örebro – Pålsboda	16 800	12.5	210 100	1.7	558 500	17 600	5 421 300	20 389 200	6 761 000	20%	26
819	Örebro – Ekeby-Almby	600	23.7	14 700	1.0	7 800	300	363 600	305 700	101 400	89%	25
820	Örebro - Odensbacken	1 000	23.1	24 000	1.2	29 200	800	595 100	994 600	329 800	45%	25
831	Pålsboda – Hallsberg	5 400	5.7	30 600	1.1	106 900	2 500	807 400	3 357 900	1 113 500	18%	26
840	Kumla - Odensbacken	2 700	3.0	8 000	1.7	95 100	2 200	202 300	2 952 000	978 900	5%	25
	Landsbygdslinje											
360	Kopparberg – Grängesberg	1 300	5.7	7 200	1.5	69 600	1 400	249 000	2 052 200	680 500	9%	35
402	Nora – Hällefors	1 900	4.0	7 500	1.4	139 200	3 100	188 500	4 282 300	1 420 000	3%	25
420	Hällefors – Lindesberg	500	10.9	5 600	1.8	41 400	900	150 300	1 249 800	414 400	9%	27
421	Hällefors – Hjulsjö	400	1.3	500	1.9	22 300	600	12 600	723 900	240 100	1%	28
430	Nora – Striberg	3 200	5.4	16 800	1.2	51 600	1 300	484 500	1 667 800	553 000	22%	29
431	Nora - Grängeshyttan	500	2.8	1 300	1.4	19 700	500	37 700	651 400	216 000	4%	29

Linje	Sträcka	Antal turer	Resor per tur	Påstigande (antal)[7]	Restids kvot	Produktions-kilometer	Produktions -timmar	Trafik-intäkter (SEK)	Trafik-kostnader SEK)	Verksamhets kostnader (SEK)	Kostnads-täckning	Snitt-intäkt (SEK)
533	Karlskoga – Kedjeåsen	1 200	3.3	3 900	2.1	40 800	1 100	92 400	1 375 800	456 200	5%	23
537	Karlskoga – Östervik	3 300	2.3	7 700	1.5	62 000	1 800	163 900	2 142 000	710 300	6%	21
593	Karlskoga – Laxå	3 100	8.9	27 700	1.3	151 800	3 300	741 600	4 600 700	1 525 600	12%	27
750	Askersund – Nydalen	1 100	6.7	7 100	1.8	62 200	1 400	245 600	1 893 600	628 000	10%	34
752	Askersund - Mariedamm	1 600	7.2	11 700	1.0	48 800	1 100	366 100	1 505 200	499 100	18%	31
761	Laxå – Finnerödja	1 700	2.4	4 000	1.3	55 100	1 200	111 100	1 657 700	549 700	5%	28
762	Laxå - Hasselfors	1 000	6.0	6 000	1.4	46 400	1 000	215 300	1 400 100	465 300	12%	36
	Expressbusslinje											
400	Örebro – Hällefors	4 300	9.7	41 700	1.1	366 500	6 600	1 137 400	10 268 500	3 405 000	8%	27
500	Örebro – Karlskoga	27 400	14.2	389 700	1.4	1 293 700	25 500	10 450 600	37 616 200	12 473 400	21%	27
700	Örebro - Askersund	7 000	10.7	74 300	1.3	394 500	7 000	2 079 600	10 947 200	3 630 000	14%	28

7.3 Uppföljning helår 2025 – Tåg i Bergslagen

	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
Punktlighet												
Mjölby-Hallsberg-Borlänge-Gävle	82%	88%	90%	89%	82%	83%	84%	77%	69%	79%	80%	83%
Gävle-Borlänge-Hallsberg-Mjölby	87%	88%	92%	92%	87%	87%	88%	80%	71%	83%	86%	87%
Laxå-Hallsberg-Avesta Krylbo-Gävle	74%	74%	83%	72%	46%	20%	47%	53%	39%	19%	58%	74%
Gävle-Avesta Krylbo-Hallsberg-Laxå	77%	84%	84%	83%	64%	53%	60%	63%	57%	50%	75%	79%
Regularitet												
Mjölby-Hallsberg-Borlänge-Gävle	96%	95%	97%	98%	95%	95%	96%	83%	70%	94%	97%	94%
Gävle-Borlänge-Hallsberg-Mjölby	97%	96%	97%	98%	95%	96%	96%	84%	73%	95%	97%	94%
Laxå-Hallsberg-Avesta Krylbo-Gävle	100%	95%	97%	97%	94%	74%	91%	94%	93%	84%	87%	90%
Gävle-Avesta Krylbo-Hallsberg-Laxå	98%	98%	98%	100%	89%	77%	94%	97%	100%	87%	85%	92%

Sträcka	Tåg nr	Antal turer	Resor per tur	Antal incheckningar	Planerade km	Utförda km	Utförda km %	Antal sittplats km	Totalt antal pers.km	Kabin-faktor
Mora – Borlänge – Stockholm	50	6 900	6.8	46 300	854 700	816 000	95,5%	161 602 800	21 453 100	13,3%
Gävle – Borlänge – Mjölby	53	15 900	15.3	243 800	3 431 100	3 332 500	97,1%	658 140 300	132 135 400	20,0%
Gävle – Fagersta – Hallsberg	54	930	2.3	2 200	235 400	220 100	93,5%	41 259 400	5 171 300	12,5%
Ludvika – Fagersta - Västerås	55	2 970	1.2	3 500	1 230 800	1 230 800	100%	295 740 400	23 759 100	8,0%

7.4 Uppföljning helår 2025 – Mälardalstrafik

	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
Punktlighet												
Örebro-Eskilstuna-Stockholm-Uppsala	79%	80%	86%	85%	86%	81%	81%	88%	86%	83%	85%	90%
Hallsberg-Katrineholm-Stockholm	79%	82%	85%	81%	77%	82%	72%	80%	77%	77%	77%	85%
Regularitet												
Örebro-Eskilstuna-Stockholm-Uppsala	88%	87%	88%	87%	87%	67%	82%	83%	87%	79%	88%	93%
Hallsberg-Katrineholm-Stockholm	95%	96%	96%	85%	92%	94%	91%	91%	94%	94%	86%	96%