



Statistik om bussbranschen

November 2020



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

INNEHÅLL

1.	Förord	4
1.1	Källor	5
2.	Bussar i Sverige	6
2.1	Antal bussar i trafik	6
	Figur 1. Fordon i trafik efter region, fordonsslag och år	6
	Figur 2. Bussar; bestånd efter status.....	7
	Figur 3. Antal nyregistrerade bussar	7
	Figur 4. Avregistrerade bussar	8
	Figur 5. Antal bussar mellan 1999 och 2019	8
	Figur 6. Antal bussar mellan 1999 och 2019	9
2.2	Bussar i trafik efter bussklass	9
	Figur 7. Bussar i trafik efter bussklass, årsvis 2016–2019	9
	Figur 8. Bussar i trafik efter bussklass mellan 2015 och 2019.....	10
	Figur 9. Bussar i trafik efter bussklass 2019	10
3.	Bussföretag i Sverige	11
3.1	Antal företag i den svenska bussbranschen	11
	Figur 10. Antal företag enligt SNI-koder.....	11
	Figur 11. Antal bussföretag samt övriga kollektivtrafikföretag.....	12
3.2	Bussföretagens verksamhet	12
	Figur 12. Företagens nettoomsättning.....	12
	Figur 13. Nettoomsättning Linjebussföretag.....	13
	Figur 14. Nettoomsättning Charterbussföretag, bussföretag för fjärrtrafik	13
	Figur 15. Nettoomsättning Övriga kollektivtrafikföretag	14
3.3	Bussföretagens storlek utifrån antalet anställda	14
	Figur 16. Antal anställda inom bussbranschen.....	14
	Figur 17. Antal anställda i bussföretag årsvis 2012-2019.....	15
3.4	Kompetensförsörjning.....	15
	Figur 20. Antal körkortsinnehavare av busskörkort (behörighet D).....	15
	Figur 21. Antal körkortsinnehavare av busskörkort (behörighet D) åren 2000-2019	16
4.	Omfattning av trafik och resande med buss	17
4.1	Trafikarbete på svenska vägar.....	17
	Figur 22. Trafikarbetet på svenska vägar uttryckt i miljoner fordonskilometer.....	17
	Figur 23. Jämförelse mellan personbil, buss och mc ökning av trafikarbetet, antal miljoner kilometer per år, 1990–2019.....	18
	Figur 24. Persontransportarbete på väg, miljoner personkilometer	18
	Figur 25. Persontransportarbete 2019, en jämförelse mellan väg och spår.	19
	Figur 26. Personkilometer med buss åren 2000-2019	20
	Figur 27. Personkilometer på väg och spår, en jämförelse under åren 2000-2019	21
5.	Linjelagd kollektivtrafik med buss	22
5.1	Omfattning av linjelagd kollektivtrafik	22
	Figur 28. Trafik-, resande- och ekonomiuppgifter för buss efter typ av finansiering och län år 2019	22
	Figur 29. Ekonomiuppgifter för samhällssubventionerad trafik 2010-2019 (2019 års priser, miljoner kronor, alla trafikslag).....	23
	Figur 30. Antal fordon i upphandlad kollektivtrafik	23
5.2	Kommersiell linjetrafik	24
	Figur 31. Utbud och resande i inrikes kommersiell linjetrafik på väg år 2019	24
	Figur 32. Planerat utbud av inrikes kommersiell linjetrafik på väg år 2019	24
6.	Miljöaspekter	25
6.1	Bussar i trafik efter drivmedel.....	25
	Figur 33. Körsträckor och antal bussar ¹⁾ efter drivmedel år 2019	25
	Figur 34. Bussar i trafik efter drivmedel, årsvis 2010–2019	25
	Figur 35. Utsläpp av växthusgaser från vägtransportsektorn	26
	Figur 36. Utsläpp av växthusgaser från vägtransportsektorn, trend 1990-2018	27
	Figur 37. Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter efter växthusgas, transportslag och år – buss.....	27

Figur 38. Utsläpp av växthusgaser från busstransporter, trend 1990-2018.....	28
7. Tillgänglighet.....	29
Figur 39. Antal/andel bussar med låggolv.....	29
Figur 40. Antal/andel bussar med ramp/lift.....	29
Figur 41. Antal/andel bussar med rullstolsplats	30
8. Trafiksäkerhet	31
8.1 Antal dödade och svårt skadade i vägtrafiken 2019	31
Figur 42. Antal dödade personer oh svårt skadade personer samt antal trafikelement vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig eller svår personskada under år 2019	31
Figur 43. Antal dödade vid vägtrafikolyckor 2019.....	32
Figur 44. Antal dödade personer och svårt skadade personer samt antal trafikelement vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig eller svår personskada under år 2016	32
Figur 45. Antalet dödade vid vägtrafikolyckor år 2016	33
8.2 Säkerhet i bussar	33
Figur 46. Bussar i upphandlad kollektivtrafik utrustade med bälten	33
Figur 47. Antal/andel bussar med alkolås	34
Figur 48. Antal/andel bussar med kameraövervakning	34

1. Förord

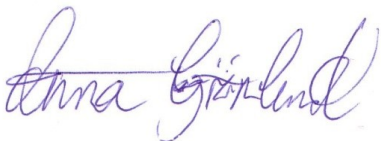
Sveriges Bussföretag sammanställer årligen tillgänglig statistik om den svenska bussbranschen i syfte att samla nyckeltal samt visa på trender avseende olika aspekter av branschen. Framförallt handlar det om att visa på branschens omfattning, struktur och verksamhetsinriktning samt att påvisa utvecklingar på policyområden som Sveriges Bussföretag tillsammans med sina medlemsföretag identifierat som särskilt viktiga för förbundet att arbeta med.

Förhoppningen är att statistikrapporten ska underlätta för alla som både söker enskilda uppgifter om samt vill ha en samlad bild av bussbranschen. Vår målgrupp omfattar därmed politiker, tjänstemän, företagare, leverantörer, resenärer, forskare, studerande, journalister samt andra intresserade. Rapporten är även tänkt att ge Sveriges Bussföretags egna medlemmar stöd i företagets egna omvärldsanalyser och strategiska planering.

Sveriges Bussföretag är den största bransch- och arbetsgivarorganisationen för bussföretag och busresearrangörer i Sverige och representerar en majoritet av den svenska bussbranschen. Ett antal av de kommunalt ägda bussbolagen finns i förbundet som branschpartner. Det betyder att de är medlemmar i ett annat arbetsgivarförbund men är med och bidrar till branschens utveckling genom branscharbetet i Sveriges Bussföretag. Till förbundet finns även knutna branschintressenter. Dessa är huvudsakligen leverantörer och samarbetspartners till förbundet och dess medlemsföretag.

Vid utgången av 2019 hade Sveriges Bussföretag 294 medlemsföretag med totalt 27 860 anställda.

Sveriges Bussföretag är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv. Läs mer om oss och vår verksamhet på www.sverigesbussforetag.se



Anna Grönlund, branschchef Sveriges Bussföretag

1.1 Källor

Statistiken är hämtad från följande källor:

- Trafikanalys statistik <https://www.trafa.se/>
- Transportstyrelsens statistik <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/>
- Statistiska Centralbyrån, SCB <https://www.scb.se/hitta-statistik/>
- Naturvårdsverket <https://www.naturvardsverket.se/>
- Databasen Frida
- UC <https://www.uc.se/>
- Sveriges Bussföretags medlemsdatabas

2. Bussar i Sverige

En buss är en bil som är byggd huvudsakligen för persontransporter och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. Bussar delas in i lätta och tunga bussar. Lätt buss har en totalvikt av högst 3,5 ton och en tung buss har en totalvikt över 3,5 ton.¹

2.1 Antal bussar i trafik

Trafikanalys statistik i rapporten "Fordon på väg" beskriver den svenska fordonsparken. Det gäller bland annat beståndet av fordon samt nyregistreringar och avregistreringar. För att ge en bild av omfattningen av bussbranschen har vi valt att redovisa siffror om antal bussar i trafik samt ny- och avregistreringar över tid.

Figur 1. Fordon i trafik efter region, fordonslag och år²

Fordon i trafik efter region, fordonslag och år				
Buss				
	2016	2017	2018	2019
Riket	13890	14421	14378	14914
Stockholms län	2852	2922	3010	3025
Uppsala län	550	545	549	572
Södermanlands län	314	320	303	325
Östergötlands län	504	491	500	536
Jönköpings län	590	598	607	614
Kronobergs län	196	204	170	159
Kalmar län	1029	1420	1327	1616
Gotlands län	58	56	54	65
Blekinge län	52	53	52	53
Skåne län	1182	1166	1173	1140
Hallands län	310	337	272	282
Västra Götalands län	2622	2568	2563	2683
f.d. Älvsborgs län	0	0	0	0
f.d. Skaraborgs län	0	0	0	0
Värmlands län	430	475	473	503
Örebro län	333	366	384	256
Västmanlands län	567	572	585	713
Dalarnas län	419	436	439	413
Gävleborgs län	386	370	386	292
Västernorrlands län	386	393	390	414
Jämtlands län	293	314	319	386
Västerbottens län	410	406	395	448
Norrbottnens län	406	409	427	417

¹ Transportstyrelsens definition.

² Siffror från SCB Statistikdatabasen (källa Trafikanalys). Senast uppdaterad 2020-02-18.

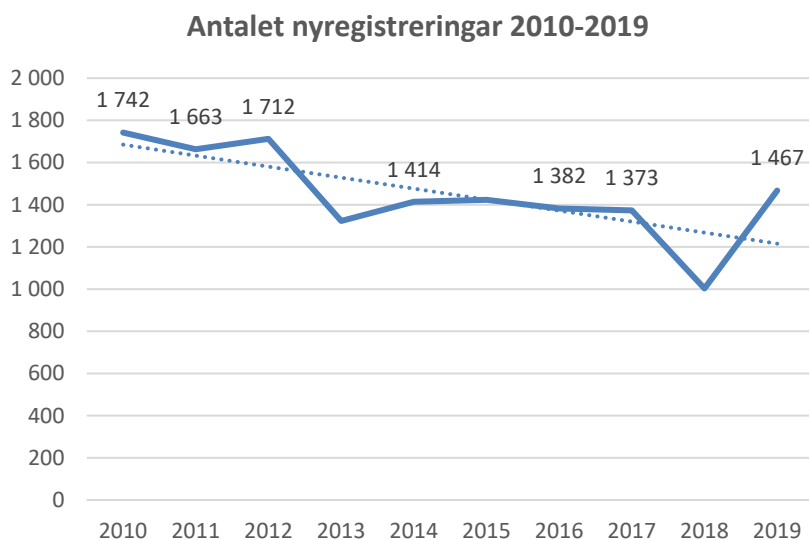
Figur 2. Bussar; bestånd efter status

Bussar, bestånd efter status, nyregistreringar samt avregistreringar, årsvis 2010–2019³

Vid slutet av år	I trafik	Avställda	Nyregistreringar		Avregistreringar	
			därav direkt-import	därav utförda ur landet		
2010	13 873	5 665	1 742	60	1 079	506
2011	13 947	6 229	1 663	48	897	582
2012	14 203	6 215	1 712	76	1 349	811
2013	13 986	5 685	1 323	54	1 930 ¹⁾	738
2014	13 992	5 870	1 414	56	1 094	723
2015	14 114	5 633	1 423	61	1 474	904
2016	13 890	5 923	1 382	45	1 246	1 093
2017	14 421	5 627	1 373	47	1 089	883
2018	14 378	5 536	1 003	59	1 105	922
2019	14 914	5 063	1 467	131	1 367	947

1) Ökningen beror på att Transportstyrelsen under augusti/september 2013 gjorde en genomgång av avställda fordon vilket resulterat i fler avregistreringar än normalt.

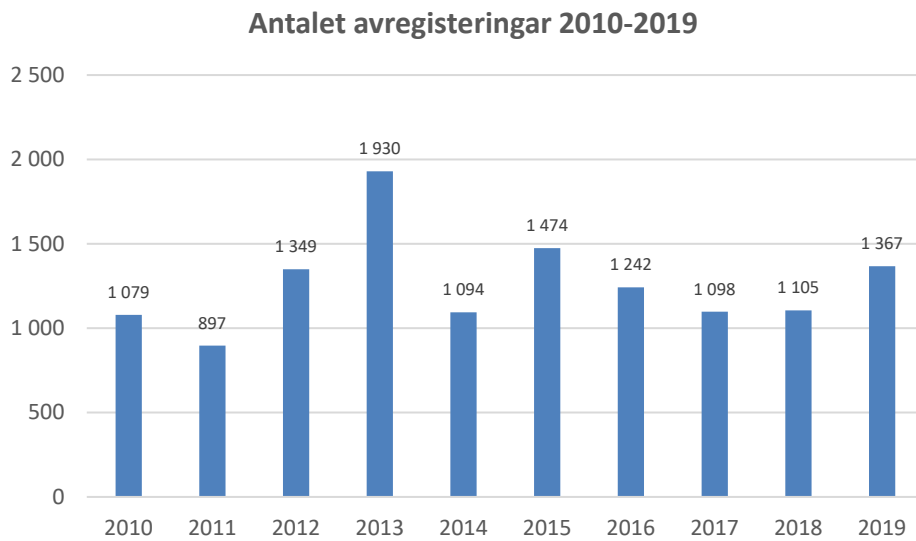
Figur 3. Antal nyregistrerade bussar ⁴



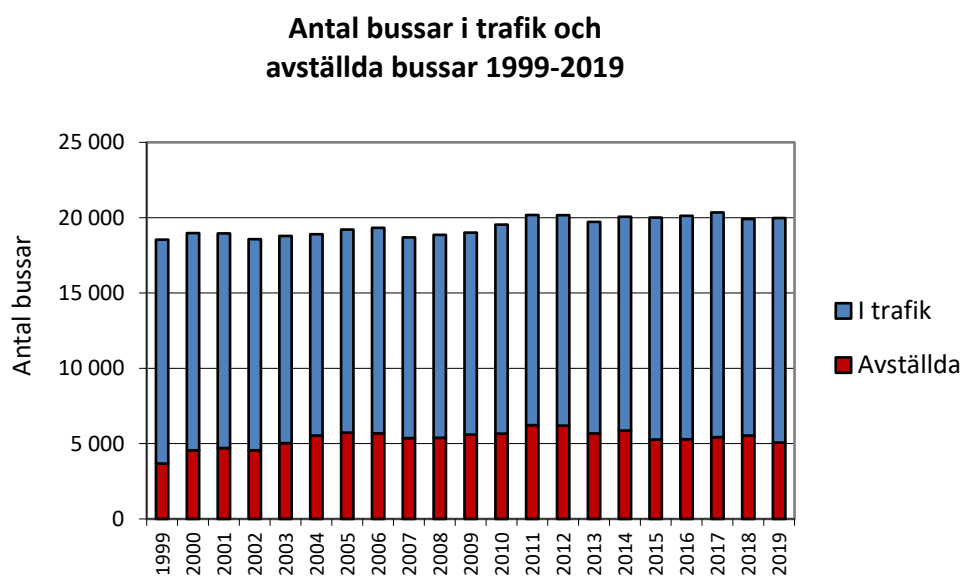
³ Trafikanalys "Fordon 2019".

⁴ Ibid.

Figur 4. Avregistrerade bussar⁵



Figur 5. Antal bussar mellan 1999 och 2019⁶



⁵ Ibid.

⁶ Siffror från Trafikanalys statistik "Fordon på väg".

Figur 6. Antal bussar mellan 1999 och 2019⁷

År	Avställda	I trafik
1999	3 675	14 869
2000	4 560	14 417
2001	4 707	14 246
2002	4 558	14 013
2003	5 038	13 742
2004	5 540	13 363
2005	5 731	13 477
2006	5 686	13 643
2007	5 371	13 315
2008	5 385	13 474
2009	5 604	13 407
2010	5 665	13 873
2011	6 229	13 947
2012	6 195	13 968
2013	5 685	14 030
2014	5 870	14 194
2015	5 275	14 730
2016	5 293	14 826
2017	5 433	14 914
2018	5 536	14 378
2019	5 063	14 914

2.2 Bussar i trafik efter bussklass

Bussklasser enligt direktiv 2001/85/EG, bilaga II.⁸

Figur 7. Bussar i trafik efter bussklass, årsvis 2016–2019⁹

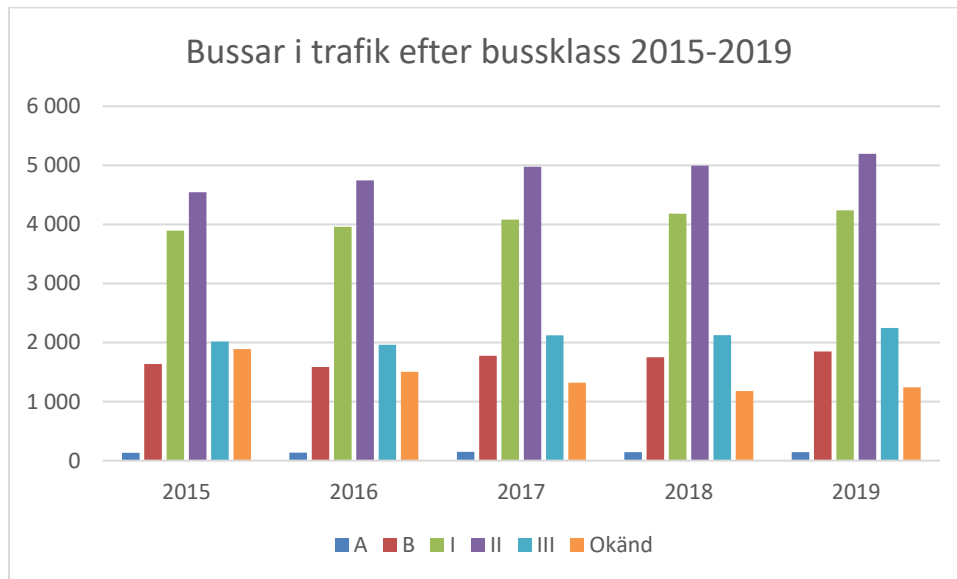
Bussklass	2015	2016	2017	2018	2019
A	132	135	150	144	144
B	1 637	1 586	1 775	1 751	1 848
I	3 895	3 959	4 081	4 183	4 239
II	4 545	4 745	4 975	4 995	5 195
III	2 017	1 961	2 121	2 126	2 246
Okänd	1 888	1 504	1 319	1 179	1 242
Totalt	14 114	13 890	14 421	14 378	14 914

⁷ Ibid.

⁸ Europaparlamentets och Rådets Direktiv 2001/85/EG av den 20 november 2001 om särskilda bestämmelser för fordon som används för personbefordran med mer än åtta säten utöver förarsätet och om ändring av direktiv 70/156/EEG och 97/27/EG.

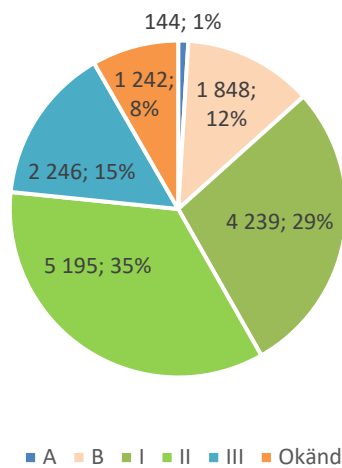
⁹ Siffror från Trafikanalys "Fordon 2018" och "Fordon 2019".

Figur 8. Bussar i trafik efter bussklass mellan 2015 och 2019¹⁰



Figur 9. Bussar i trafik efter bussklass 2019¹¹

Antal bussar enligt bussklass år 2019



¹⁰ Ibid.

¹¹ Ibid.

3. Bussföretag i Sverige

Den svenska bussbranschen, som Sveriges Bussföretag representerar, brukar delas in i tre huvudsegment:

1. Kommersiell linjetrafik (expressbussar, flygbussar med flera typer).
2. Upphandlad kollektivtrafik och skoltrafik.
3. Turist- och beställningstrafik.

I sammanställningen av statistik för den här rapporten har följande SNI-koder använts¹²:

- SNI-kod H 49.311 Linjebussverksamhet – omfattar regionaltrafik med buss enligt tidtabell och med fasta hållplatser för på- och avstigning.
- SNI-kod H 49.390 Annan landtransport av passagerare – omfattar fjärrtrafik med buss enligt tidtabell och med fasta hållplatser för på- och avstigning, charterresor, bussutflykter och andra busstjänster för speciella tillfällen.
- I viss mån kan även följande vara aktuell: SNI-kod H 49.319 Övrig kollektivtrafik. Den omfattar närtrafik med fast rutt, följande en tidtabell och med fasta hållplatser för på- och avstigning. I kategorin finns utöver lokalbuss, även lokaltåg, pendeltåg, spårvagn, trådbuss, tunnelbana eller linbana och även flygbusslinjer eller busslinjer till centralstationer.

Värt att observera är att ett företag kan ha flera SNI-koder då bussföretag ofta har både upphandlad trafik och turist- och beställningstrafik i sin verksamhet. Antalet företag går därför inte att korrelera direkt gentemot SNI-kodernas uppdelning.

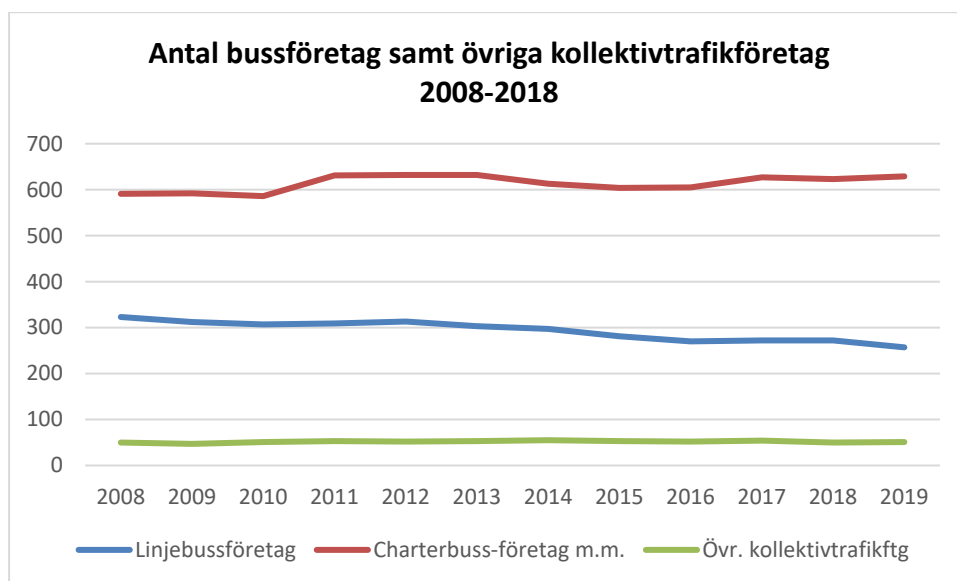
3.1 Antal företag i den svenska bussbranschen

Figur 10. Antal företag enligt SNI-koder¹³

Antal företag 2008-2018 enligt SNI-koder												
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
49.311 Linjebussföretag	323	312	307	309	313	303	297	281	270	272	272	257
49.390 Charterbuss- företag m.m.	591	592	586	631	632	632	613	604	605	627	623	629
49.319 Övriga kollektivtrafik- företag.	50	47	51	53	52	53	55	53	52	54	50	51

¹² SNI 2007, som är den standard som gäller från 1 januari 2008, enligt SCB:s Företagsdatabas.

¹³ SCB:s Företagsdatabas.

Figur 11. Antal bussföretag samt övriga kollektivtrafikföretag¹⁴

3.2 Bussföretagens verksamhet

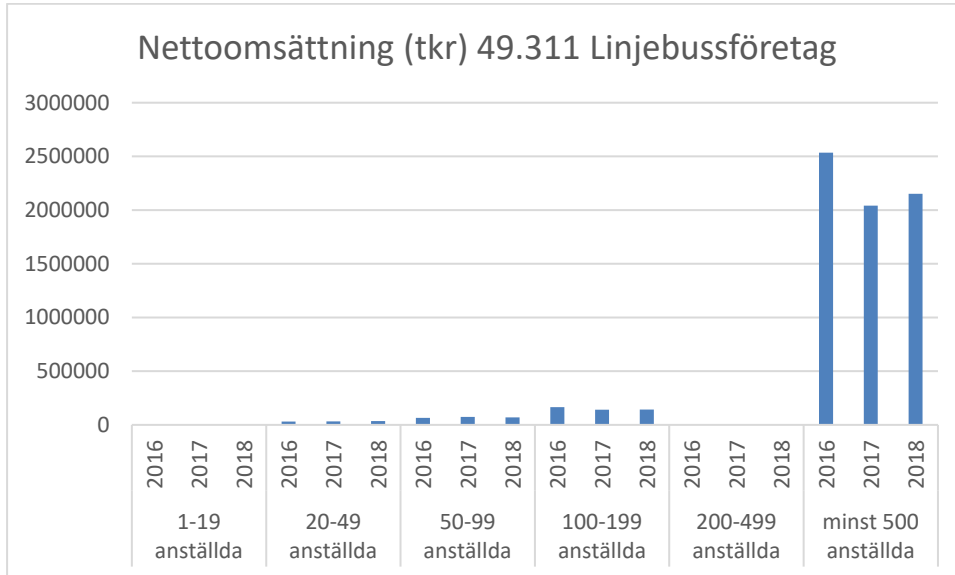
Figur 12. Företagens nettoomsättning¹⁵

Nettoomsättning (tkr) efter storleksklass, år och näringsgren (SNI 2007)				
	År	49.311 Linjebussföretag	49.319 Övriga kollektivtrafikföretag	49.390 Charterbussföretag, bussföretag för fjärrtrafik
1-19 anställda	2016	5095	12238	4502
	2017	4790	17171	4366
	2018	4757	15016	4160
20-49 anställda	2016	30547	..	27170
	2017	32393	..	28285
	2018	35067	..	29534
50-99 anställda	2016	65305	..	77906
	2017	74576	320300	77730
	2018	69536	..	78691
100-199 anställda	2016	165685	172155	..
	2017	140797	..	..
	2018	142972	..	..
200-499 anställda	2016	..	466723	..
	2017	..	..	..
	2018	..	..	..
minst 500 anställda	2016	2534484	..	..

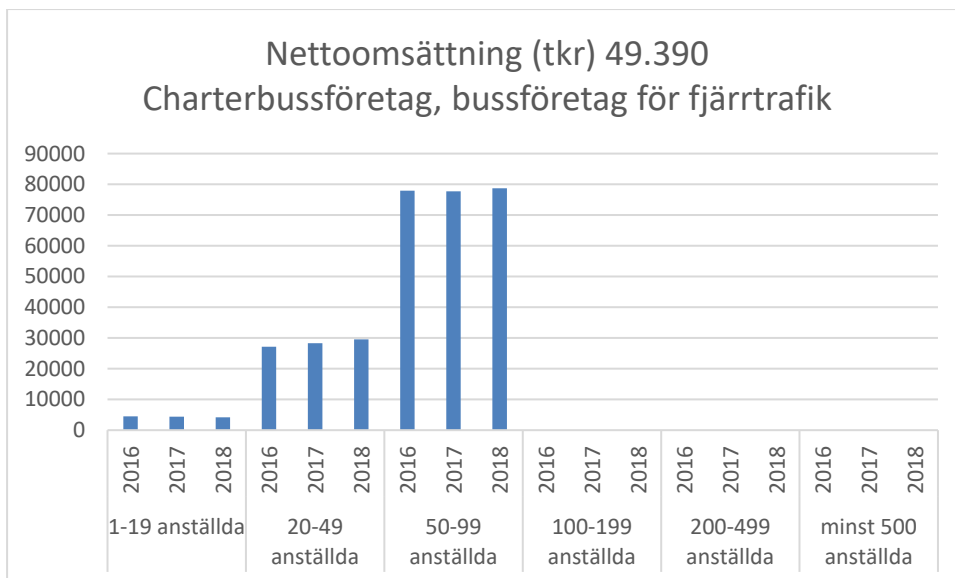
¹⁴ Ibid.¹⁵ Siffrorna om nettoomsättning kommer från SCB Statistikdatabasen.

	2017	2042002	..	..
	2018	2151352	1598917	..

Figur 13. Nettoomsättning Linjebussföretag¹⁶

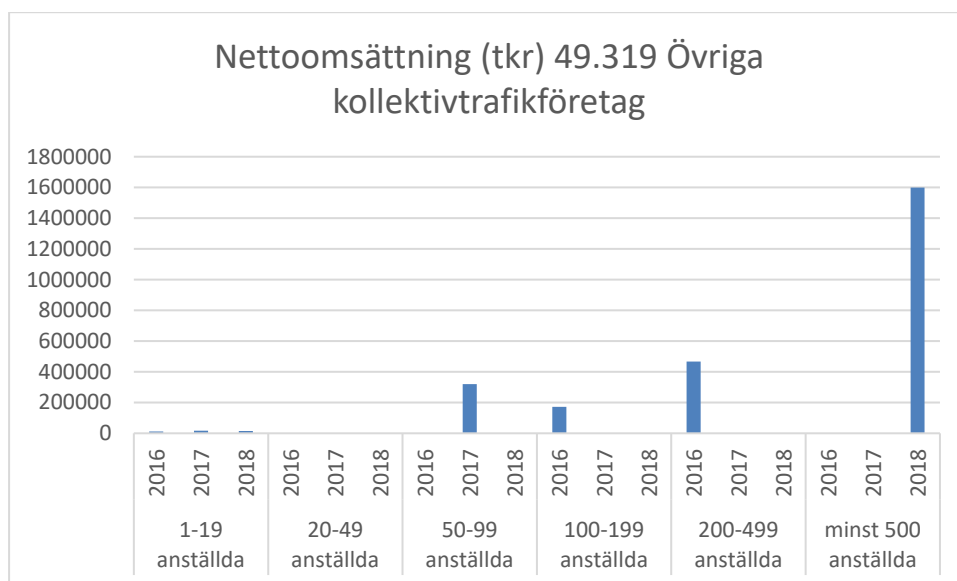


Figur 14. Nettoomsättning Charterbussföretag, bussföretag för fjärrtrafik¹⁷



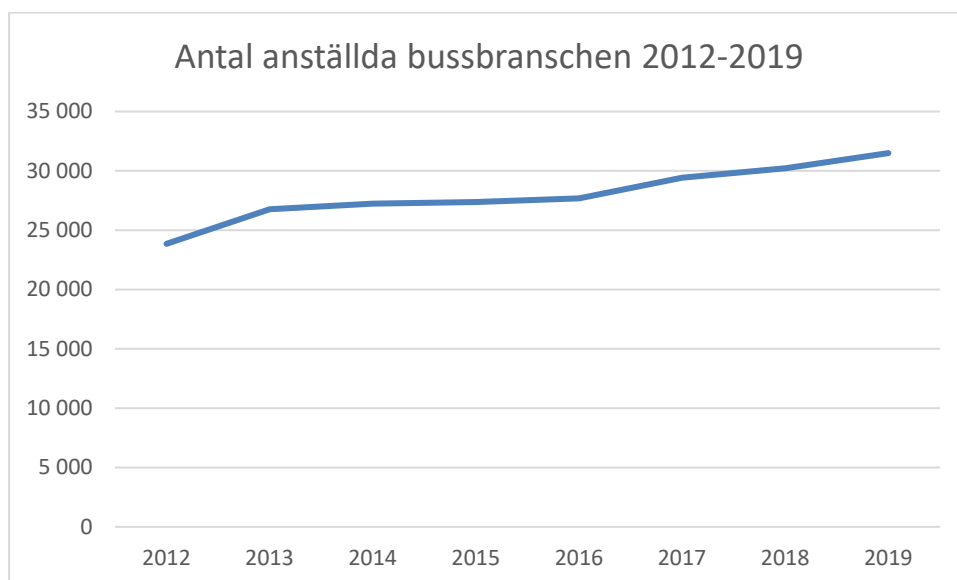
¹⁶ Ibid.

¹⁷ Ibid.

Figur 15. Nettoomsättning Övriga kollektivtrafikföretag¹⁸

3.3 Bussföretagens storlek utifrån antalet anställda

Majoriteten av Sveriges Bussföretags medlemsföretag har under 50 anställda. Däremot finns det stora antalet anställda i ett 20-tal bussföretag som har över 500 anställda.

Figur 16. Antal anställda inom bussbranschen¹⁹

¹⁸ Ibid.

¹⁹ UC Branschrapport, Busstrafik 2020

Figur 17. Antal anställda i bussföretag årsvis 2012-2019²⁰

År	Antal anställda
2012	23 852
2013	26 760
2014	27 237
2015	27 375
2016	27 677
2017	29 419
2018	30 220
2019	31 496

3.4 Kompetensförsörjning

Kompetensförsörjning är en viktig angelägenhet för den svenska bussbranschen och en fråga som Sveriges Bussföretag arbetar med, i samarbete med Transportföretagen. Arbetet syftar till att uppfylla rekryterings- och kompetensbehov hos företagen. Bland annat är det viktigt att fler personer tar körkort, då bristen på förare får omfattande konsekvenser för företagen och deras verksamhet.²¹ Rapporten "Tempen på bussbranschen 2018" visar ett fortsatt starkt växande behov av bussförare. Antalet innehavare av busskörkort minskar dock över tid.²²

Figur 20. Antal körkortsinnehavare av busskörkort (behörighet D)²³

Antal körkortsinnehavare av busskörkort D i tusental			
Årtal	Män	Kvinnor	Totalt
2000	204	22	226
2001	204	22	226
2002	204	22	226
2003	174	19	193
2004	175	19	194
2005	176	19	195
2006	177	20	197
2007	177	20	197
2008	177	20	197
2009	176	20	196
2010	175	20	195
2011	172	20	192
2012	164	19	183
2013	155	18	173
2014	155	18	173
2015	155	17	172
2016	154	17	171

²⁰ Ibid.

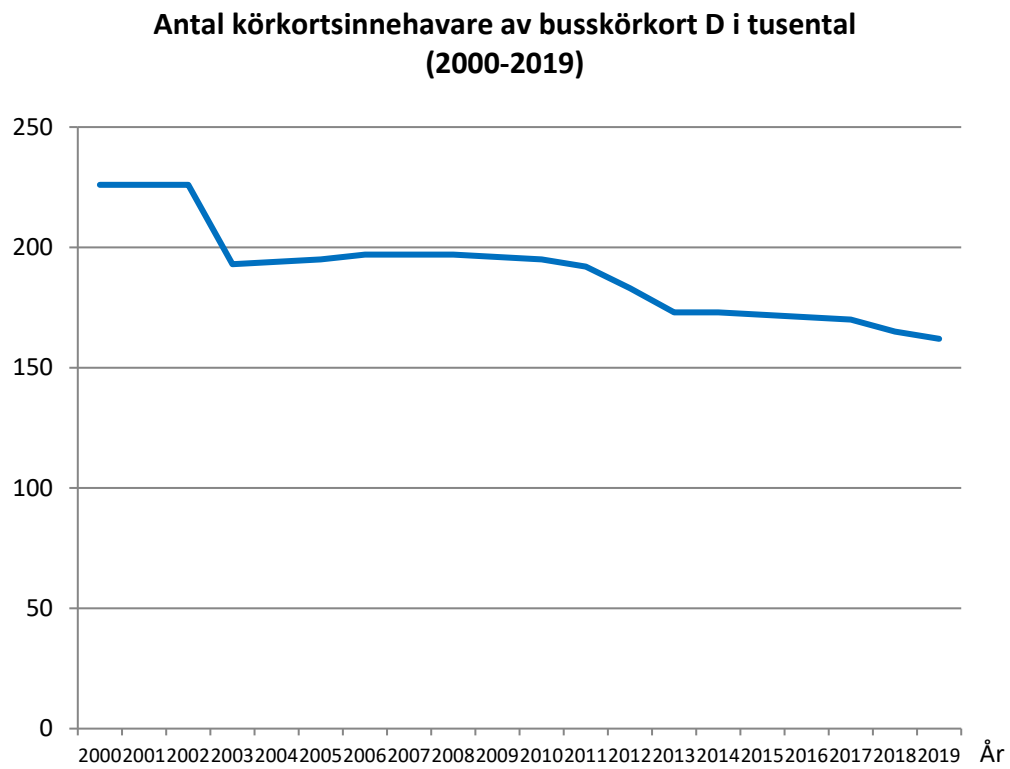
²¹ Läs mer om Transportföretagens arbete på området här.

²² Transportföretagen "Tempen på bussbranschen 2018 – Riksrapport", läs den [här](#).

²³ Transportstyrelsens körkortsstatistik, senast uppdaterad 2020-03-13.

2017	153	17	170
2018	149	16	165
2019	146	16	162

Figur 21. Antal körkortsinnehavare av busskörkort (behörighet D) åren 2000-2019²⁴



²⁴ Ibid.

4. Omfattning av trafik och resande med buss

Det finns olika mått för att uppskatta omfattningen av trafik och resande med buss:

- **Antalet resor** är ett mått på antal påstigningar i lokal och regional kollektivtrafik.
- **Utbudskilometer** är detsamma som tidtabellskilometer och exkluderar den trafik som ställs in och inkluderar den trafik som sätts in vid behov. Utbudet ska avse den faktiskt utförda persontrafiken.
- **Trafikarbete** betecknar den totala omfattningen av trafik inom ett visst område och under en viss tid. Det avser förflyttningar av själva fordonen. Trafikarbetet anges i enheten fordonskilometer och utgör antalet fordon multiplicerat med den sträcka i kilometer varje fordon förflyttas. Storheten trafikarbete används vid analyser av transporter och infrastruktur.
- Trafikarbete förväxlas ofta med **transportarbete**. Transportarbete delas in persontransportarbete och godstransportarbete.
- **Persontransportarbetet** mäts i personkilometer - antal personer som färdas i till exempel ett fordon, multiplicerat med antalet resta kilometer för var och en. Antal personkilometer är ett mått av den sammanlagda reslängden. Personkilometer är den sammanlagda reslängden och räknas fram genom att multiplicera antalet resor med medelreslängden.²⁵

4.1 Trafikarbete på svenska vägar

Figur 22. Trafikarbetet på svenska vägar uttryckt i miljoner fordonskilometer

Trafikarbetet på svenska vägar, miljoner fordonskilometer ²⁶								
År	Summa	MC	Personbil	Buss	Lastbilar			
					≤3,5 ton	>3.5t - ≤16 ton	>16t - ≤26 ton	>26 ton
					totalvikt	totalvikt	totalvikt	totalvikt
1990	64 310	300	55 764	984	3 606	695	2 627	334
1991	64 867	309	56 380	987	3 728	678	2 388	396
1992	65 537	340	56 956	993	3 764	665	2 339	480
1993	64 136	350	55 681	971	3 659	641	2 296	536
1994	64 904	355	56 289	981	3 679	642	2 319	639
1995	65 700	363	56 898	994	3 747	634	2 311	752
1996	66 029	378	57 117	999	3 832	623	2 210	869
1997	66 227	401	57 112	990	3 938	605	2 176	1 004
1998	66 955	420	57 517	976	4 120	588	2 180	1 154
1999	68 637	460	58 757	968	4 347	588	2 138	1 380
2000	69 272	525	58 890	922	4 600	581	2 160	1 593
2001	70 235	554	59 560	922	4 910	561	1 997	1 730
2002	71 630	607	60 576	931	5 246	545	1 897	1 828
2003	72 732	671	61 322	933	5 537	527	1 798	1 945
2004	73 801	687	61 920	926	5 867	515	1 773	2 114
2005	74 620	707	62 059	925	6 365	499	1 749	2 316

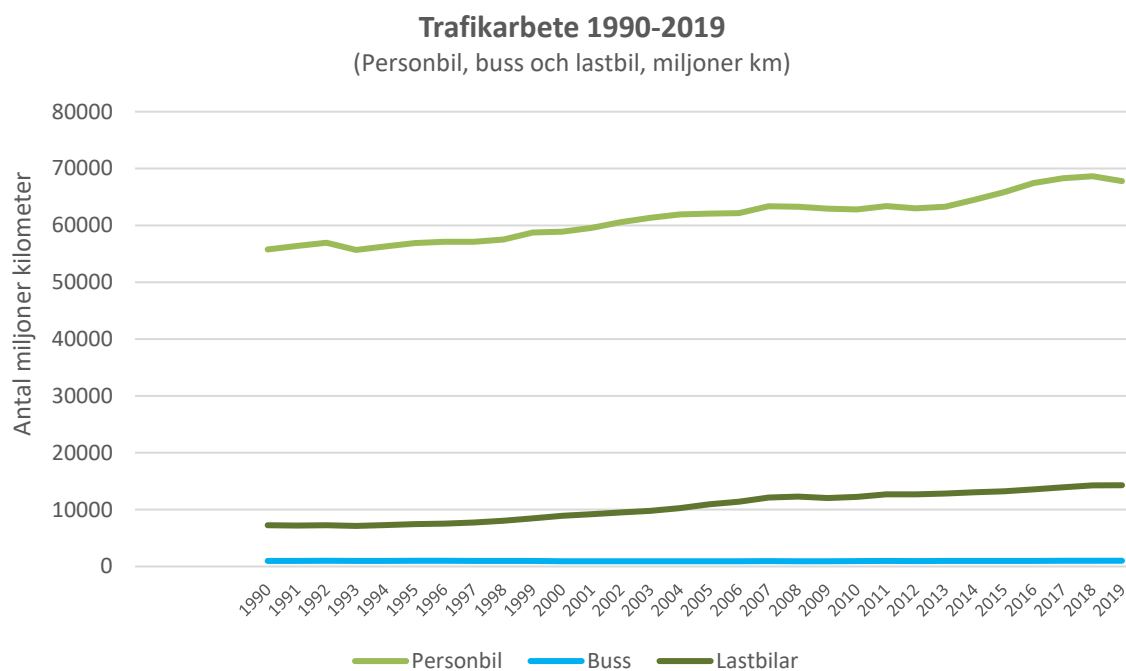
²⁵ Definition från Trafikanalys i rapporterna "Lokal och regional kollektivtrafik".

²⁶ Trafikanalys rapport: "Trafikarbete på svenska vägar 1990-2019", publicerad 2020-04-29.

2006	75 257	772	62 148	933	6 750	494	1 683	2 477
2007	77 262	848	63 355	942	7 238	488	1 638	2 753
2008	77 325	842	63 277	917	7 435	462	1 497	2 896
2009	76 714	817	62 946	924	7 448	427	1 299	2 853
2010	76 731	749	62 798	937	7 588	409	1 258	2 992
2011	77 786	740	63 391	965	7 991	401	1 199	3 100
2012	77 270	623	63 011	952	8 107	377	1 080	3 120
2013	77 729	692	63 305	971	8 177	362	1 030	3 192
2014	79 198	666	64 546	970	8 399	355	985	3 277
2015	80 714	699	65 854	983	8 573	357	921	3 325
2016	82 661	713	67 392	985	8 835	342	889	3 505
2017	83 896	670	68 305	998	9 096	332	851	3 644
2018	84 536	646	68 639	998	9 393	320	804	3 736
2019 ^p	83 723	652	67 776	1 006	9 415	314	759	3 801

p Preliminär uppgift

Figur 23. Jämförelse mellan personbil, buss och mc ökning av trafikarbetet, antal miljoner kilometer per år, 1990–2019.²⁷



Figur 24. Persontransportarbete på väg, miljoner personkilometer²⁸

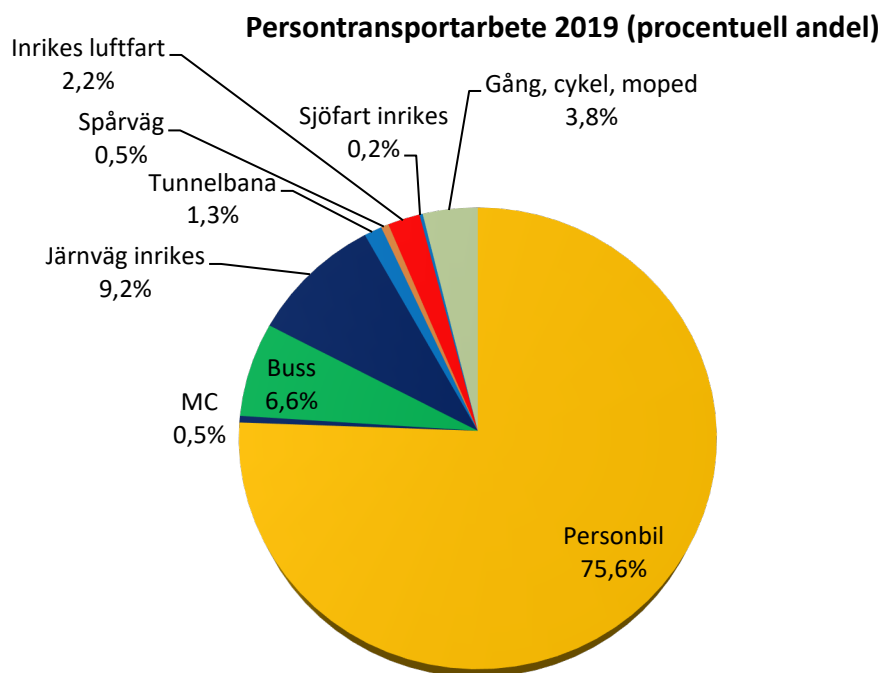
År	Totalt	Personbil	Buss	MC	Moped	Cykel	Gång

²⁷ Trafikanalys rapport: "Trafikarbete på svenska vägar 1990-2019", publicerad 2020-04-29.

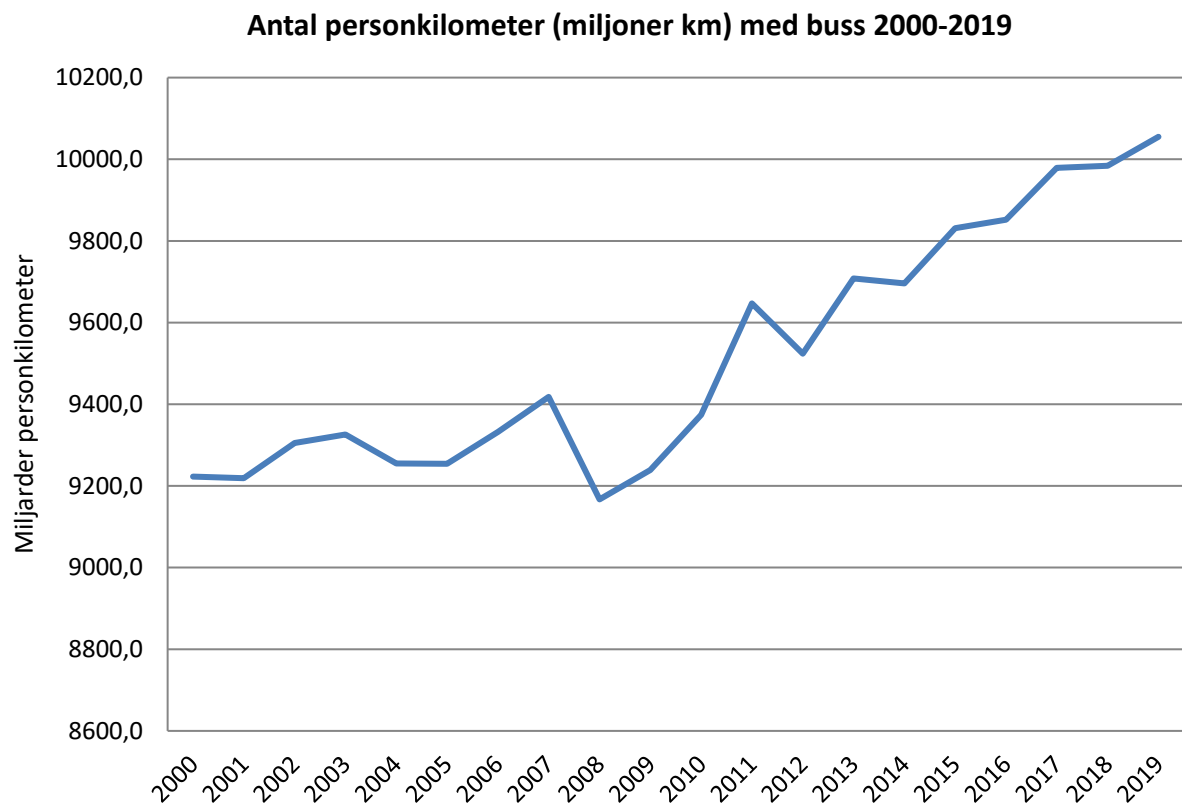
²⁸ Trafikanalys rapport "Transportarbete i Sverige 2000-2019" publicerad 2020-07-06.

2000	118 523	104 235	9 223	568	138	1 834	2 524
2001	119 225	104 826	9 219	617	139	1 809	2 616
2002	121 251	106 614	9 305	688	139	1 807	2 698
2003	122 102	107 313	9 326	741	139	1 804	2 779
2004	123 191	108 360	9 255	760	140	1 808	2 868
2005	122 903	107 983	9 254	777	140	1 802	2 946
2006	123 310	108 137	9 332	854	141	1 803	3 043
2007	125 672	110 239	9 418	933	141	1 805	3 136
2008	124 739	109 468	9 167	913	142	1 808	3 240
2009	124 334	108 897	9 239	898	143	1 814	3 342
2010	123 569	108 013	9 374	821	144	1 818	3 399
2011	124 873	109 032	9 647	805	145	1 821	3 421
2012	123 988	108 378	9 524	665	146	1 827	3 447
2013	124 188	108 252	9 708	766	148	1 835	3 479
2014	126 317	110 374	9 696	737	149	1 846	3 516
2015	128 112	111 953	9 831	758	151	1 866	3 554
2016	130 830	114 566	9 852	766	153	1 885	3 608
2017	132 535	116 118	9 979	728	155	1 900	3 654
2018	132 445	116 000	9 984	693	157	1 913	3 697
2019	131 112	114 541	10 055	698	159	1 924	3 735

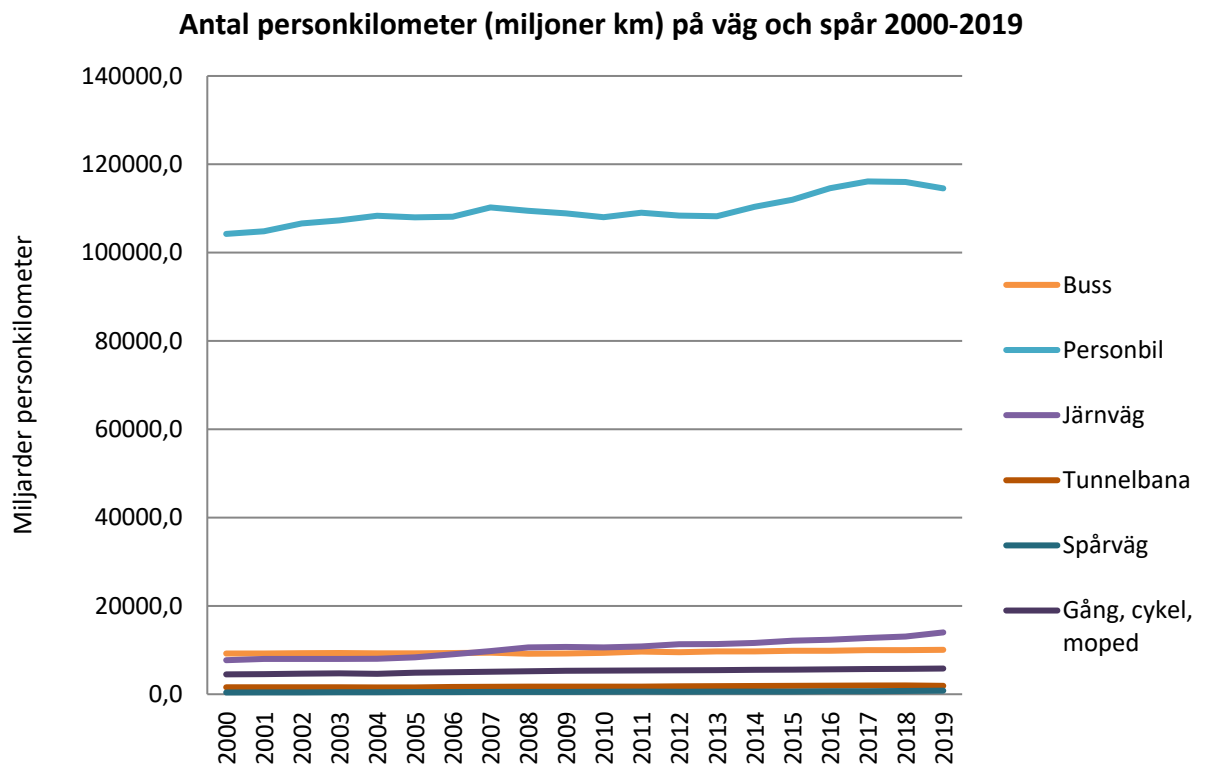
Figur 25. Persontransportarbete 2019, en jämförelse mellan väg och spår.²⁹



²⁹ Ibid.

Figur 26. Personkilometer med buss åren 2000-2019³⁰³⁰ Ibid.

Figur 27. Personkilometer på väg och spår, en jämförelse under åren 2000-2019³¹



³¹ Ibid.

5. Linjelagd kollektivtrafik med buss

Den regionala linjelagda kollektivtrafiken finns i Sverige i form av både den samhällssubventionerade och den kommersiella.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) tillhandahåller linjelagd kollektivtrafik i respektive län, efter beslut om allmän trafikplikt. Olika kommersiella trafikföretag erbjuder sina tjänster efter anmälan till RKM, och till Samtrafiken i Sverige AB vad gäller hållplatser och tidtabeller.

Den kommersiella linjelagda kollektivtrafiken bedrivs av trafikföretag i egen regi och på helt kommersiella villkor (inte beställnings- eller chartertrafik, som inte är linjelagd). Trafiken bedrivs utifrån rent marknadsmässiga bedömningar och utan det offentligas inblandning.³²

5.1 Omfattning av linjelagd kollektivtrafik

Ungefär 90 procent av linjetrafiken med buss upphandlas i fri konkurrens. Alla intresserade bussföretag kan lämna in anbud på den trafik som lämnas ut av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, eller deras ibland förekommande upphandlingsbolag. Det bussföretag som vinner kontraktet förbinder sig att under ett visst antal år driva trafiken enligt de förutsättningar och krav som ställts i upphandlingsdokumentet.

Hur upphandlingar av kollektivtrafik görs på bästa sätt har Sveriges Bussföretag tillsammans med övriga aktörer inom kollektivtrafiken formulerat i det gemensamma arbetet Avtalsprocessen i Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. Läs mer om det arbetet på <https://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/>

Varje år följer Sveriges Bussföretag upp hur Sveriges upphandlande kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag följer de gemensamma branschrekommendationerna. Resultaten presenteras vi i en årlig rapport. Läs den [här](#).

Figur 28. Trafik-, resande- och ekonomiuppgifter för buss efter typ av finansiering och län år 2019³³

	Påstigningar (tusental)	Busskilometer (tusental)	Personkilometer (tusental)	Platskilometer (tusental)	Sittplatskilometer (tusental)	Trafikintäkter (tusental kr)	Trafikeringskostnader (tusental kr)
Län							
Riket	866 213	639 907	7 327 151	42 524 989	29 217 128	12 282 373	23 552 197
Kommersiell	3 534	11 555	159 737	527 831	527 831	.	.
Subventionerad	862 679	628 352	7 167 414	41 997 158	28 689 297	12 282 373	23 552 197
varav i Stockholms	332 000	122 983	1 920 000	12 175 361	6 272 156	4 025 642	6 355 380
Uppsala	39 484	42 463	442 221	3 142 262	2 038 224	813 457	1 387 757

³² Definitioner från Trafikanalys.

³³ Trafikanalys "Regional linjetrafik 2019", publicerad 2020-06-25

Södermanlands	12 430	16 317	139 214	1 166 325	682 062	176 875	494 252
Östergötlands	21 511	23 630	290 300	2 099 104	1 190 724	331 591	733 990
Jönköpings	18 287	20 217	165 681	1 988 979	864 165	309 035	624 517
Kronobergs	7 381	11 577	125 002	853 985	585 753	151 777	358 249
Kalmar	8 635	18 299	173 477	1 062 429	796 151	298 155	522 958
Gotlands	932	2 643	24 279	181 583	126 004	13 326	58 975
Blekinge	6 866	8 607	69 346	568 987	418 250	130 800	265 092
Skåne	119 664	76 535	824 000	3 367 540	3 367 540	1 764 151	2 972 616
Hallands	11 629	18 234	103 501	..	..	256 054	538 794
Västra Götalands	180 868	118 705	1 456 387	5 535 527	5 535 527	1 952 497	4 521 119
Värmlands	11 372	18 509	204 806	1 183 240	846 189	244 140	605 518
Örebro	12 747	16 995	142 766	1 000 383	798 765	269 312	589 807
Västmanlands	14 418	11 855	161 481	853 560	533 475	162 723	451 602
Dalarnas	9 979	16 984	146 691	1 241 853	796 357	169 547	595 219
Gävleborgs	13 772	18 869	152 748	1 714 804	901 189	211 861	548 538
Västernorrlands	10 634	13 207	84 173	893 990	575 222	296 861	462 163
Jämtlands	6 333	11 062	93 129	475 674	398 239	137 839	325 360
Västerbottens	14 268	23 470	322 456	1 220 440	1 220 440	343 802	628 193
Norrbottnens	9 469	17 191	125 756	1 271 132	742 865	222 928	512 098

Figur 29. Ekonomiuppgifter för samhällssubventionerad trafik 2010-2019 (2019 års priser, miljoner kronor, alla trafikslag)³⁴

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Totala verksamhetsintäkter	16 483	17 517	19 101	20 924	21 531	22 228	23 670	24 423	24 787	25 434
Totala bidrag/ tillskott	16 537	17 620	18 679	20 896	22 440	23 835	24 960	25 489	25 689	26 365
- varav										
Bidrag/tillskott Kommun	4 526	5 020	2 012	2 180	2 468	2 392	2 505	2 473	2 541	1 640
Bidrag/tillskott Landsting	11 763	12 421	16 471	18 152	19 490	20 975	22 000	22 408	22 525	24 202
Bidrag/tillskott Staten	248	180	196	563	482	468	455	608	623	523
Totala intäkter och bidrag/tillskott	33 020	35 137	37 780	41 820	43 971	46 063	48 630	49 912	50 476	51 799
Totala kostnader	35 042	36 556	38 795	41 223	43 516	45 776	48 200	49 347	49 686	50 673

Figur 30. Antal fordon i upphandlad kollektivtrafik³⁵

Trafikslag	År			
	2017	2018	2019	2020
Buss	10198	103871	8333	8242
Fartyg	126	127	42	43
Spårvagn	291	290	291	289
Tåg	332	353	421	425

Observera att sedan flera år går trenden mot användande av större bussar, ledbussar och boggibussar. Så även om antalet bussar i den upphandlade kollektivtrafiken gått ned så har inte transportförmågan minskat.

³⁴ Trafikanalys rapport ”Regional kollektivtrafik 2019”.

³⁵ Svensk Kollektivtrafik, FRIDA Miljö- och fordonsdatabas, daterat 2020-07-14.

5.2 Kommersiell linjetrafik

Sveriges Bussföretag arbetar för att stärka den rent kommersiella linjetrafikens ställning i den svenska kollektivtrafiken. Den 1 januari 2012 förändrades förutsättningarna radikalt för den kommersiella linjetrafiken med buss i Sverige i och med att Lagen om kollektivtrafik (2010:1065) trädde i kraft. Den nya lagen innebär bl.a. att kollektivtrafikföretag fritt fick etablera kommersiell kollektivtrafik inom alla geografiska marknadssegment med förbehållet att ny trafik ska anmälas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten och Samtrafiken senast 21 dagar före trafikstart.

Figur 31. Utbud och resande i inrikes kommersiell linjetrafik på väg år 2019 ³⁶

	Påstigningar (tusental)	Fordons- kilometer (tusental)	Person- kilometer (tusental)	Plats- kilometer (tusental)
Riket	5 812	38 299	681 612	1 808 800
Regional trafik	3 534	11 555	159 737	527 831
Interregional trafik	2 278	26 744	521 875	1 280 969

Figur 32. Planerat utbud av inrikes kommersiell linjetrafik på väg år 2019 ³⁷

	Antal avgångar (tusental)
Riket	2 791
Regional	2 022
Interregional	769

³⁶ Trafikanalys "Kommersiell linjetrafik på väg 2019", publicerad 2020-06-25.

³⁷ Ibid.

6. Miljöaspekter

Arbete för hållbara transporter prioriteras av den svenska regeringen och av EU:s gemensamma beslutsfattande institutioner och mål sätts till exempel för minskning av utsläpp av växthusgaser och reglerade emissioner. Miljöfrågorna är också en av de viktigaste utvecklingsfrågorna för bussbranschen. Genom att minimera busstrafikens miljöpåverkan kan branschen locka fler resenärer och fortsätta att stärka bussens ställning inom svensk persontransport.

Miljöarbetet i bussbranschen har kommit relativt långt. Höga miljökrav ställs i upphandlingarna och i sina anbud ska trafikföretag lämna en beskrivning av hur trafikföretaget planerar att uppfylla miljökraven för samtliga år avtalet avser. Många bussar körs på förnybara drivmedel. Andelen utsläppsfria fordon ökar också, då elektrifieringen av busstrafiken går snabbt. De flesta bussbolag utbildar också sina chaufförer i miljövänligt körande, så kallad sparsam körning.

6.1 Bussar i trafik efter drivmedel

Figur 33. Körsträckor och antal bussar¹⁾ efter drivmedel år 2019 ³⁸

	Totalt antal körda mil	Antal bussar	Medelkörsträcka i mil
Drivmedel			
Bensin	60 310	44	1 371
Diesel	78 062 722	14 204	5 496
El	894 194	273	3 275
Elhybrid/Laddhybrid ²⁾	852 746	156	5 466
Etanol	851 629	190	4 482
Gas	18 864 449	2 871	6 571
Övriga	27 492	12	2 291
Totalt	99 613 542	17 750	5 612

1) Bussar som varit i trafik någon gång under året,

2) På grund av hur dessa registrerats i Vägtrafikregistret kan man inte skilja elhybrider från laddhybrider.

Figur 34. Bussar i trafik efter drivmedel, årsvis 2010–2019 ³⁹

Vid slutet av år	Bensin	Diesel	El	Elhybrid/ laddhybrid ¹⁾	Etanol	Gas	Övriga	Totalt
2010	57	11 804	4	2	611	1 308	87	13 873
2011	52	11 390	4	2	850	1 569	80	13 947
2012	48	11 461	6	36	788	1 795	69	14 203
2013	53	10 867	8	42	795	2 163	58	13 986
2014	48	10 891	11	60	654	2 300	28	13 992
2015	39	10 972	20	106	591	2 357	29	14 114
2016	43	10 940	38	120	390	2 331	28	13 890
2017	33	11 373	54	116	293	2 538	14	14 421
2018	33	11 402	100	137	178	2 522	6	14 378
2019	35	11 711	268	152	124	2 618	6	14 914

På grund av hur dessa registrerats i Vägtrafikregistret kan man inte skilja elhybrider från laddhybrider.

³⁸ Trafikanalys statistikrapport "Körsträckor 2019", publicerad 2020-04-19.

³⁹ Trafikanalys "Fordon 2019".

Observera att vägtrafikregistret inte möjliggör att urskilja bussar med dieselmotor som kör på RME⁴⁰ respektive HVO⁴¹ vilket Sveriges Bussföretag anser vara en stor brist. Idag kör över 85 procent av alla bussar på förnyelsebara drivmedel, där just biodrivmedel såsom HVO är en stor andel.

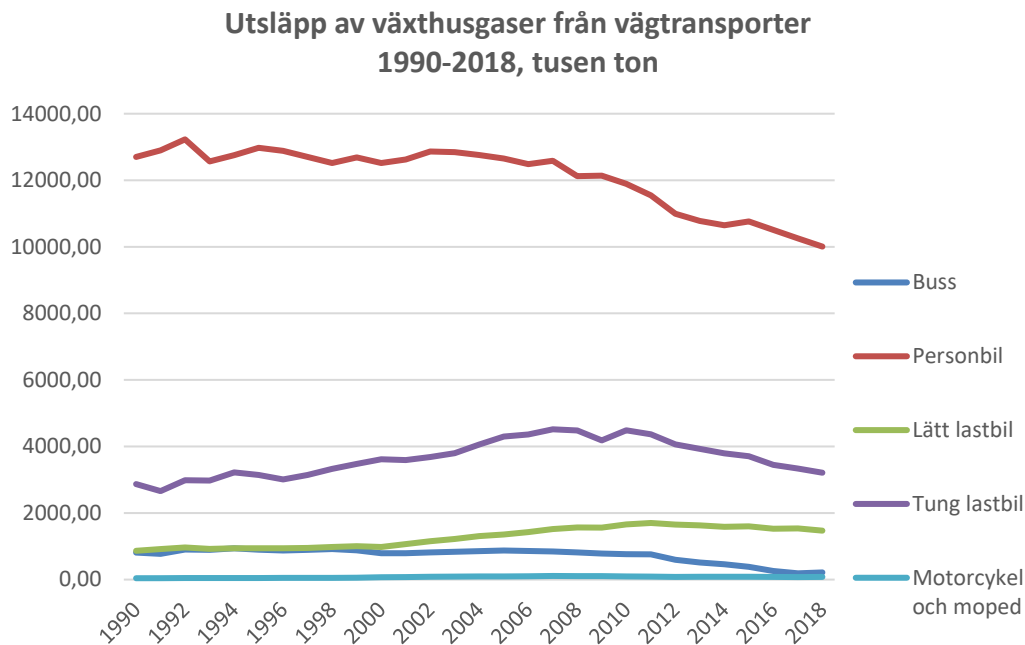
Figur 35. Utsläpp av växthusgaser från vägtransportsektorn

Utsläpp av växthusgaser från vägtransportsektorn i Sverige, tusen ton ⁴²					
År	Buss	Personbil	Lätt lastbil	Tung lastbil	Motorcykel och moped
1990	809,00	12700,00	865,00	2871,00	41,00
1991	774,00	12898,00	917,00	2659,00	43,00
1992	902,00	13229,00	967,00	2985,00	46,00
1993	892,00	12565,00	920,00	2976,00	46,00
1994	939,00	12753,00	940,00	3221,00	47,00
1995	898,00	12974,00	943,00	3145,00	48,00
1996	873,00	12883,00	943,00	3009,00	50,00
1997	894,00	12701,00	952,00	3145,00	52,00
1998	915,00	12519,00	982,00	3326,00	53,00
1999	881,00	12687,00	1002,00	3477,00	57,00
2000	792,00	12519,00	981,00	3614,00	72,00
2001	792,00	12622,00	1064,00	3591,00	75,00
2002	814,00	12865,00	1154,00	3681,00	84,00
2003	836,00	12845,00	1221,00	3796,00	91,00
2004	857,00	12757,00	1308,00	4059,00	93,00
2005	875,00	12651,00	1353,00	4300,00	94,00
2006	861,00	12485,00	1429,00	4360,00	99,00
2007	845,00	12585,00	1519,00	4516,00	109,00
2008	817,00	12122,00	1565,00	4483,00	106,00
2009	782,00	12136,00	1561,00	4184,00	105,00
2010	764,00	11892,00	1656,00	4488,00	96,00
2011	757,00	11545,00	1701,00	4365,00	91,00
2012	593,00	10994,00	1653,00	4065,00	79,00
2013	512,00	10775,00	1630,00	3928,00	85,00
2014	458,00	10646,00	1587,00	3793,00	83,00
2015	381,00	10764,00	1600,00	3707,00	85,00
2016	256,00	10508,00	1526,00	3448,00	80,00
2017	188,00	10252,00	1536,00	3338,00	77,00
2018	213,00	10007,00	1471,00	3211,00	79,00

⁴⁰ Rapsmetylater, förkortat RME, är ett bränsle som ersätter diesel, bland annat för bussar.

⁴¹ Hydrogenated vegetable oil, eller HVO, är en typ av biodiesel som kemiskt sett är identisk eller mycket lik fossil diesel. HVO har något lägre densitet och energiinnehåll än fossil diesel.

⁴² Naturvårdsverket "Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter 1990-2018".

Figur 36. Utsläpp av växthusgaser från vägtransportsektorn, trend 1990-2018⁴³**Figur 37. Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter efter växthusgas, transportslag och år - buss**

Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter efter växthusgas, transportslag och år, tusen ton ⁴⁴													
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Totala Växthusgaser (kt CO₂-ekv.)	Bussar (CRF 1A3b)	816,8	782,3	764,1	756,5	592,7	512,5	457,5	380,5	256,2	188,3	212,6	
	- Bussar, etanol	3,0	3,2	3,7	5,4	5,1	5,0	4,3	4,0	3,0	1,7	1,1	
	- Bussar, FAME/HVO	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	- Bussar, biogas	0,4	0,6	0,8	1,0	1,3	1,6	2,2	2,3	2,5	2,5	3,0	
	- Bussar, diesel	789,5	751,6	722,9	704,6	539,3	461,9	392,8	327,3	215,9	154,2	187,7	
	- Bussar, naturgas	23,9	26,9	36,7	45,2	46,4	43,9	58,2	46,9	34,8	29,0	18,0	
	- Bussar, bensin	0,4	0,5	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,8	2,8

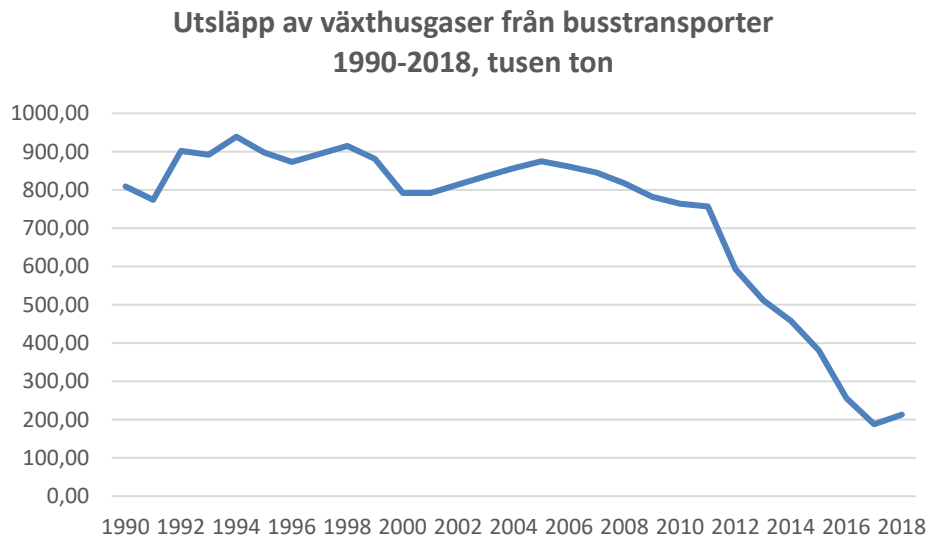
Där .. förekommer, detta indikerar att värdet är noll.

Inga utsläpp av PFCs, HFCs och SF₆ förekommer i den här sektorn och omfattas därför inte av tabellen.

Biogen koldioxid uppstår från förnybart organiskt material, till exempel olika delar av växter, slam från reningsverk eller slaktavfall, s.k. biobränslen. Biobränslen kan vara gasformiga som biogas, flytande som etanol eller fasta som till exempel ved, spannmål och träpellets. Torv räknas inte som ett biobränsle.

⁴³ Ibid.

⁴⁴ SCB "Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter efter växthusgas och transportslag. År 1990 - 2018".

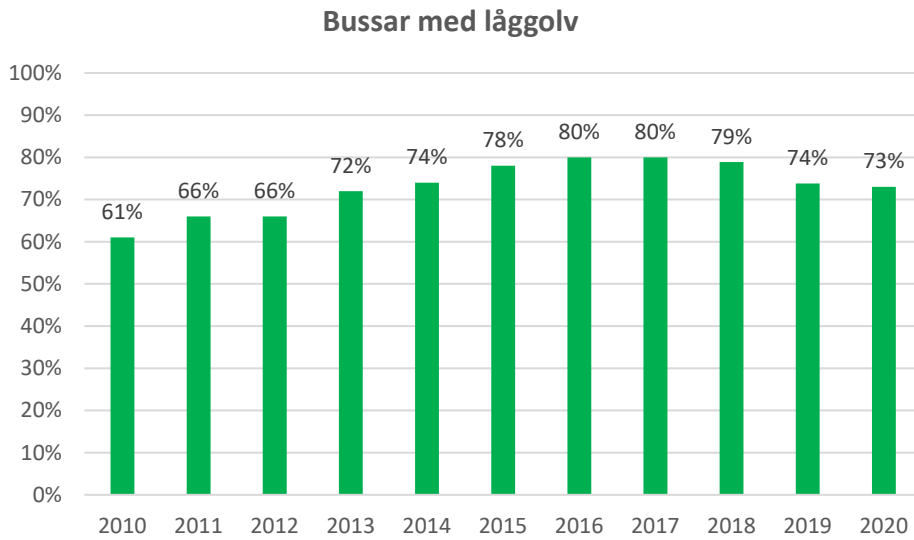
Figur 38. Utsläpp av växthusgaser från busstransporter, trend 1990-2018⁴⁵

⁴⁵ Ibid.

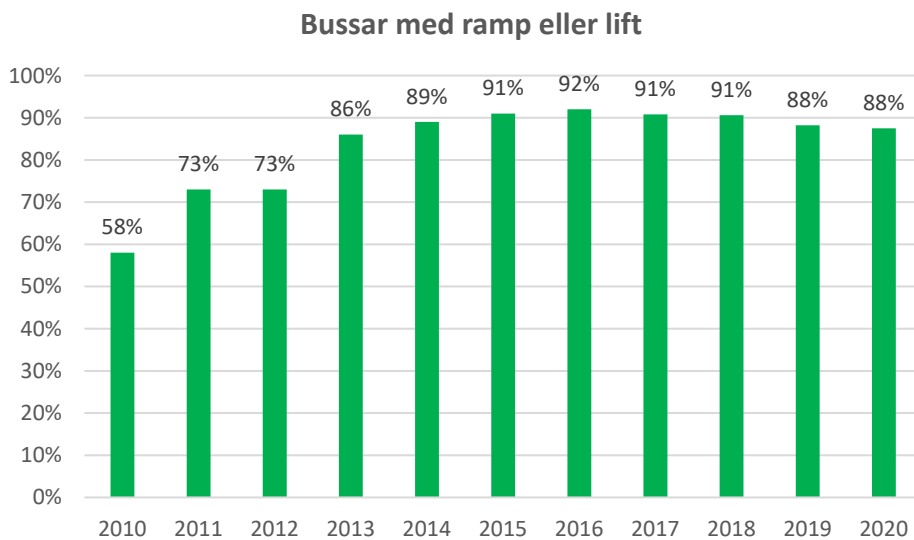
7. Tillgänglighet

Enligt gällande lagstiftning ska alla ha möjlighet att åka buss och förbättrad tillgänglighet är en ständigt närvarande punkt på den svenska bussbranschens agenda. Tillgängligheten i bussar regleras främst genom FN/ECE:s föreskrifter nr 107 (Regulation 107).⁴⁶ Tillgänglighetsarbete drivs även genom det branschgemensamma arbetet "Bus Nordic" som bedrivs inom Kollektivtrafikens Avtalskommitté där Sveriges Bussföretag och Svensk Kollektivtrafik är två av aktörerna. Bus Nordic utgör en avtalsbilaga till de branschgemensamma modellavtalen. Läs mer om det arbetet [här](#).

Figur 39. Antal/andel bussar med låggolv⁴⁷



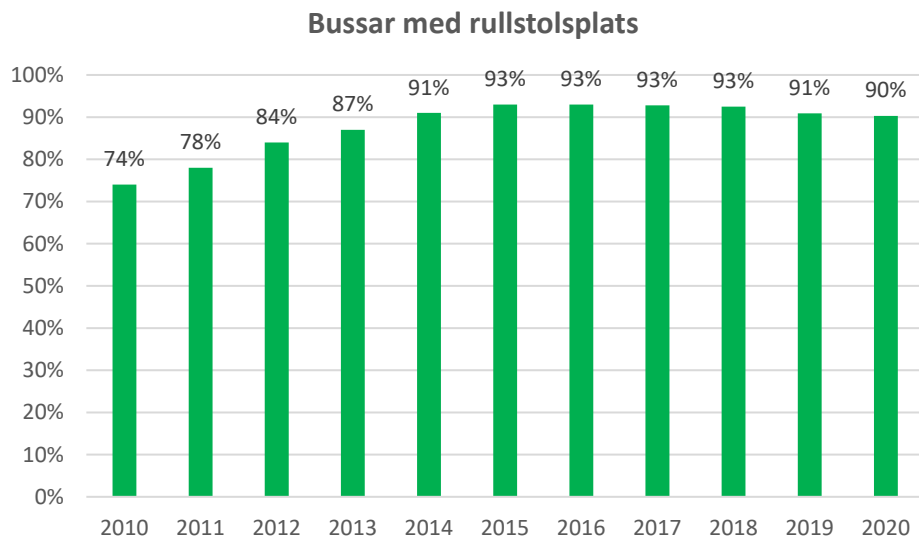
Figur 40. Antal/andel bussar med ramp/lift⁴⁸



⁴⁶ Föreskrifter nr 107 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) – Enhetliga bestämmelser för typgodkännande av fordon i kategori M2 eller M3 vad gäller deras allmänna konstruktion [2015/922].

⁴⁷ Källa: Frida miljö- och fordonsdatabas. Nyckeltal för SL (Region Stockholm) finns inte med i Frida från och med år 2018.

⁴⁸ Ibid.

Figur 41. Antal/andel bussar med rullstolsplats ⁴⁹

⁴⁹ Ibid.

8. Trafiksäkerhet

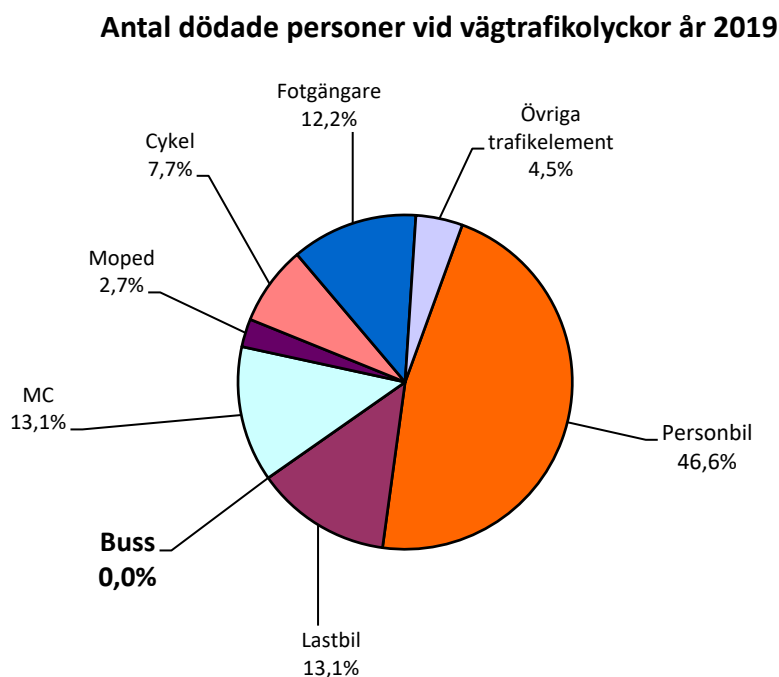
Bussen är det mest säkra färdmedlet på Sveriges och Europas vägar. I Sverige ligger bussföretagen och bussresearrangörerna i framkant i ett internationellt perspektiv när det gäller systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Även vad gäller andelen bussar som är utrustade med bälten, alkolås och andra tekniska stödsystem ligger svenska bussföretag i framkant. Sveriges Bussföretags vision med det trafiksäkerhetsarbete som bedrivs är att ingen person ska omkomma, allvarligt skadas fysiskt eller psykiskt eller uppleva otrygghet av att färdas i eller arbeta inom yrkesmässig busstrafik. Förbundet står bakom och har som ambition att bidra till de visioner som finns i [Nollvisionens](#) arbete.

8.1 Antal dödade och svårt skadade i vägtrafiken 2019

Figur 42. Antal dödade personer och svårt skadade personer samt antal trafikelement vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig eller svår personskada under år 2019⁵⁰

Trafikelement	Antal dödade personer	Antal dödade och svårt skadade personer
Samtliga element	221	2 172
Personbil	103	1 157
Personbil med släp el. husvagn	–	4
Tung lastbil	3	16
Tung lastbil med släp	–	6
Lätt lastbil eller husbil	21	77
Lätt lastbil med släp	4	10
Lastbil (okänd viktklass)	1	12
Buss, ev. med släp	–	6
Tung MC, ev. med sidovagn	27	198
Lätt MC	2	6
MC (okänd viktklass)	–	32
Okänt motorfordon	–	1
Moped klass 1	4	78
Moped klass 2	1	21
Moped (okänd klass)	1	13
Cykel	17	215
Fotgängare	27	244
Övriga trafikelement	10	76

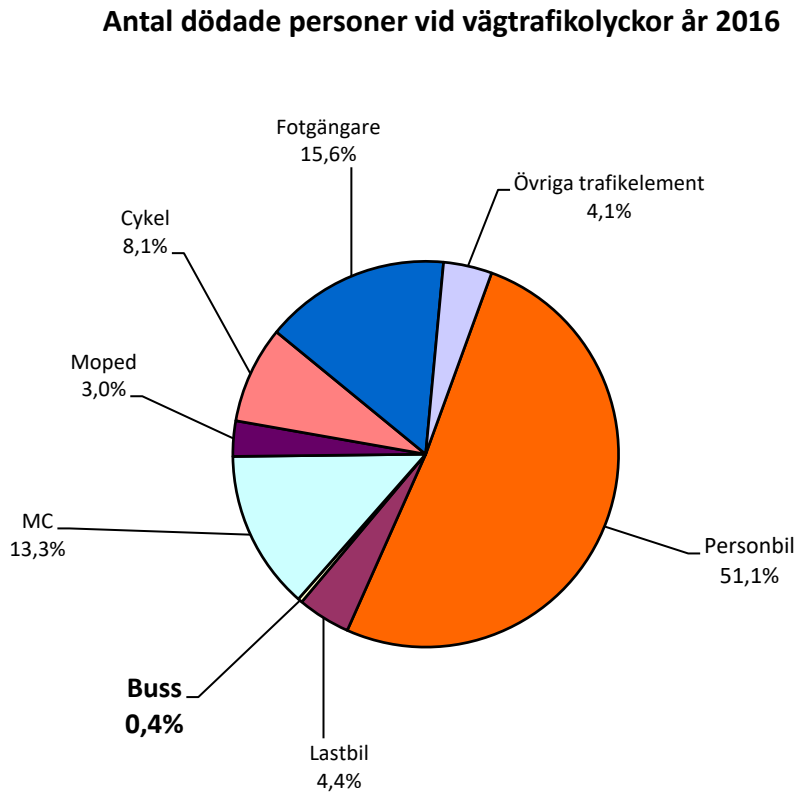
⁵⁰ Trafikanalys ”Vägtrafikskador 2019”.

Figur 43. Antal dödade vid vägtrafikolyckor 2019**Figur 44. Antal dödade personer och svårt skadade personer samt antal trafikelement vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig eller svår personskada under år 2016⁵¹**

Trafikelement	Antal dödade personer	Antal dödade och svårt skadade personer
Samtliga element	270	2 617
Personbil	138	1 504
Personbil med släp el. husvagn	-	4
Tung lastbil	2	15
Tung lastbil med släp	4	26
Lätt lastbil eller husbil	6	80
Lätt lastbil med släp	-	1
Lastbil (okänd viktklass)	-	5
Buss, ev. med släp	1	18
Tung MC, ev. med sidovagn	29	245
Lätt MC	1	6
MC (okänd viktklass)	6	25
Okänt motorfordon	-	-
Moped klass 1	2	71
Moped klass 2	3	31
Moped (okänd klass)	3	27
Cykel	22	237
Fotgängare	42	273
Övriga trafikelement	11	49

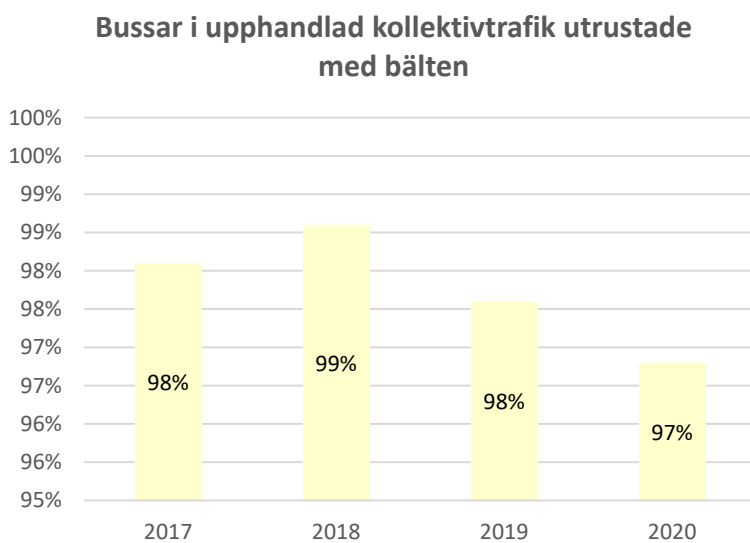
⁵¹ Trafikanalys "Vägtrafikskador 2016".

Figur 45. Antalet dödade vid vägtrafikolyckor år 2016



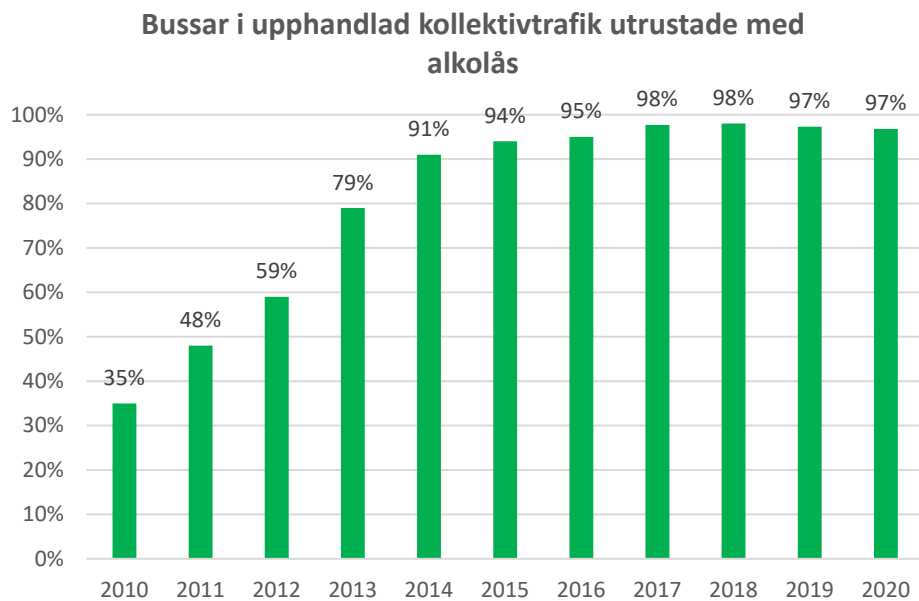
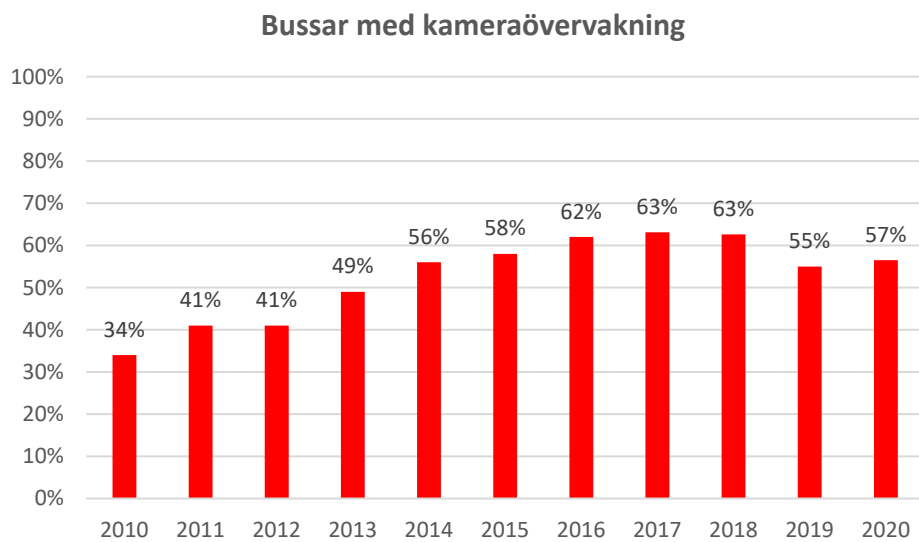
8.2 Säkerhet i bussar

Figur 46. Bussar i upphandlad kollektivtrafik utrustade med bälten⁵²



Endast bussar i Klass II, Klass III och Klass B ingår i nyckeltalen för bälten. Siffrorna berör alltså de bussar som ska ha bälte. I upphandlad kollektivtrafik är bussar i Klass I vanligast.

⁵² Frida miljö- och fordonsdatabas.

Figur 47. Antal/andel bussar med alkolås⁵³**Figur 48. Antal/andel bussar med kameraövervakning⁵⁴**⁵³ Ibid.⁵⁴ Ibid.



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Sveriges Bussföretag
Transportföretagen
Box 5384
102 49 Stockholm
Besöksadress: Storgatan 19
Telefon: 08 762 71 00
bussinfo@transportforetagen.se
sverigesbussforetag.se

