

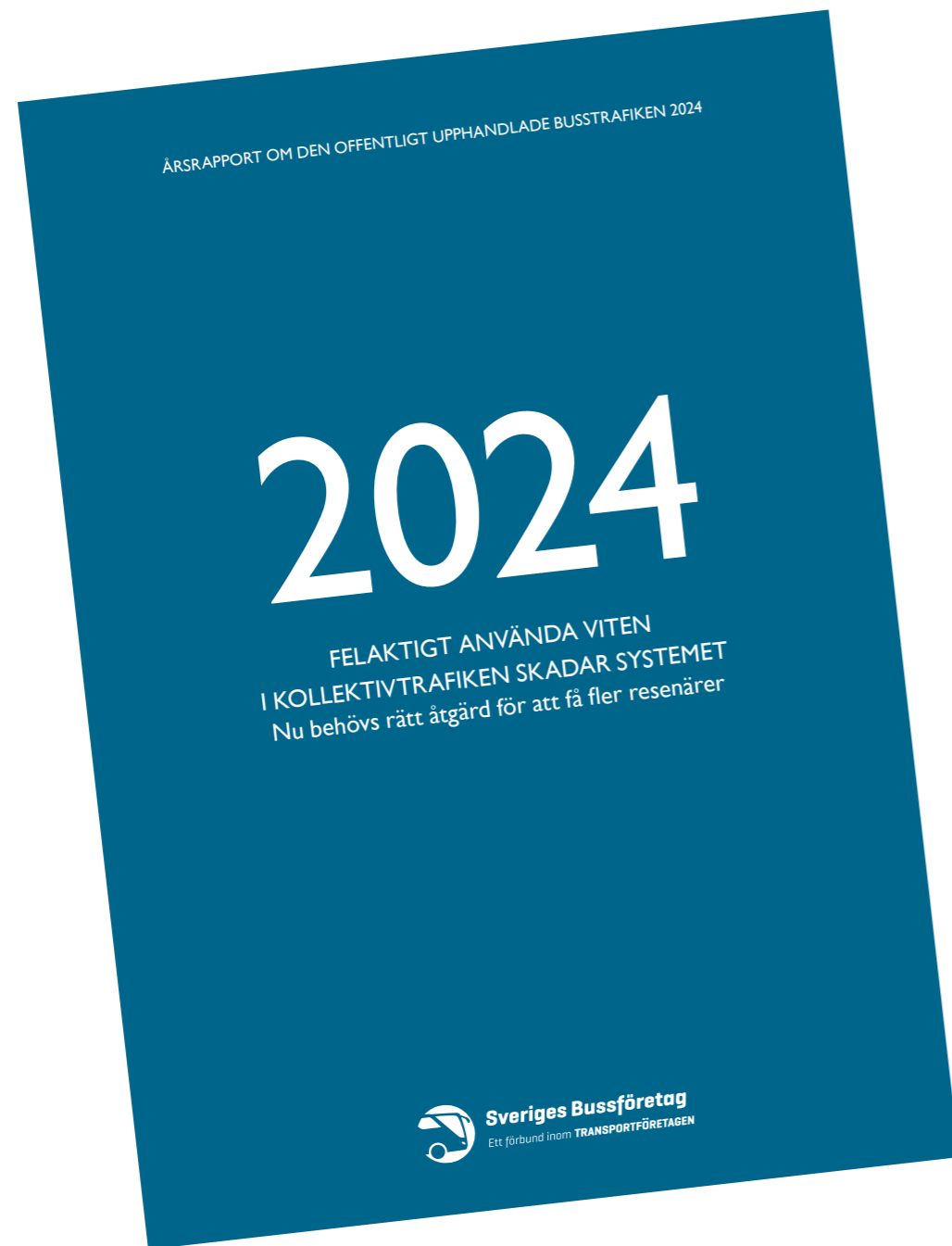
FELAKTIGT ANVÄNDA VITEN I KOLLEKTIVTRAFIKEN SKADAR SYSTEMET

Nu behövs rätt åtgärd för att få fler resenärer



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**



Mer från Sveriges Bussföretag

Förutom den årliga rapporten "Årsrapport om den offentligt upphandlade busstrafiken" publicerar Sveriges Bussföretag ett flertal andra rapporter om branschen. Dem hittar du på <https://www.transportforetagen.se/prioriterade-fragor/rapporter/rapporter-fran-sveriges-bussforetag/>



Innehållsförteckning

Upphandlad linjetrafik med bus	4
Ord på vägen.....	5
Så följer regionerna branschens rekommendationer	6-7
Samlade och tendenser.....	8
Kollektivtrafikens utveckling.....	9-11

Upphandlad linjetrafik med buss

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

Hur tar Sveriges Bussföretag fram denna rapport?

Likt Sveriges Bussföretags tidigare rapporter gällande den av landets regioner och upphandlingsbolag offentligt upphandlade linjetrafiken med buss, granskar och sammanställer denna rapport olika nyckeltal. Den första delen gäller den årliga statistikrapporten om den regionala kollektivtrafiken som Trafikanalys publicerar. I den hämtar vi olika ekonomi- och produktionsnyckeltal. Den andra delen gäller hur landets RKM (Regionala Kollektivtrafik Myndigheten) / Länstrafikbolag i sina upphandlingar tillämpar de branschgemensamma rekommendationer som tas fram inom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik och dess kommittéer och råd. Uppgifterna hämtas från de upphandlingsunderlag som landets regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag lämnat i sina upphandlingsunderlag 2023. I rapporten granskar vi enbart regionala offentliga upphandlingar, inte de som görs av landets kommuner om de inte omfattas av en större regional upphandling.

Rekommendationer för bättre upphandlingar av kollektivtrafik

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik är en samverkansarena för aktörerna inom Kollektivtrafiksverige. Bakom Partnersamverkan står de nationella branschorganisationerna Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag, Tåg företagen, Sveriges Kommuner och Regioner, Svenska Taxiförbundet samt Jernhusen. Gemensamt drivs projekt och aktiviteter för att förbättra kollektivtrafiken, bland annat genom att utveckla

avtalsprocessen inom den offentligt upphandlade kollektivtrafiken. En bärande del i arbetet inom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik bedrivs inom Kollektivtrafikens Avtalskommitté, KollA. Här arbetas rekommendationer kring index, krav för fordon i den upphandlade kollektivtrafiken, miljökrav med mera fram. KollA publicerar också modellavtal och vägledning som bygger på best practice i branschen. I KollA finns företrädare för både landets offentliga beställare genom SKR och Svensk Kollektivtrafik, samt företrädare för trafikföretagen genom Sveriges Bussföretag, Svenska Taxiförbundet och Tåg företagen. Arbetet förankras och beslutas inom respektive förbund när det finns en färdig produkt. Allt som publiceras är tillgängligt för alla intresserade och materialet går att rekvidera kostnadsfritt. Arbetet inom KollA syftar till att hushålla med kollektivtrafikens samlade resurser, samla och sprida best practice samt verka för goda upphandlingar av kollektivtrafik.



Kollektivtrafikens Indexråd, som är en del i det arbetet, publicerar löpande branschindex. Grunden utgörs av de uppgifter som tas fram av SCB, Statistiska centralbyrån, på uppdrag av parterna inom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. Kollektivtrafikens Indexråd identifierar och analyserar de fall där kostnadsförändringar beroende på skatte- och avgiftsförändringar uppstår och påverkar affärsneutraliteten, publicerar löpande sina rekommendationer och uppmanar parterna inom kollektivtrafiken att följa dess rekommendationer.

Vi lämnar det första pandemifria året bakom oss. I några städer och regioner har resandet stagnerat på en nivå som är mycket lägre än 2019. I Stockholm till exempel har en femtedel resenärer inte återvänt till kollektivtrafiken. På andra håll i landet har vi sett en stark återhämtning på resandet där det i vissa städer görs fler resor idag än innan pandemin slog till i början av 2020. Den offentligt upphandlade kollektivtrafiken finansieras i snitt till 50% med biljettintäkter och till 50% med skattemedel. På grund utav lägre biljettintäkter har flera regioner tvingats att göra neddragningar i sin trafik. I vissa fall har hela linjer lagts ned och i andra fall har RKM dragit ned turtätheten rejält. Dessvärre motverkar detta den gemensamma programförklaringen om att 4 av 10 motoriserade resor ska ske med kollektivtrafik år 2030 som Sveriges Bussföretag, Svensk Kollektivtrafik och Tåg företagen arbetade fram under 2021. För att detta mål ska nås behöver alla inblandade parter samverka för att få till en mer attraktiv kollektivtrafik.

Från Sveriges Bussföretag engagerar vi oss därför än mer i det gemensamma arbetet med branschens rekommendationer. Vi är övertygade om att det ger alla – från resenärer till offentliga upphandlare - mer kollektivtrafik för pengarna. Pengar som kan satsas på det vi vet lockar fler resenärer – fler turer, trygga resor och bra information till våra resenärer. Därför vill vi med denna rapport berömma våra kollegor som handlar upp och beställer busstrafik med stöd i branschens rekommendationer och tipsa övriga om hur de kan bli bättre.

Att hantera de minskade biljettintäkterna genom att dra ned trafik är ett sätt att spara sig ur denna ekonomiskt tuffa period som kollektivtrafiken är inne i. Men istället hade RKM:erna kunnat använda sig i större uträkning utav de branschgemensamma rekommendationer som finns. Till exempel kan ett fordon från samma leverantör kosta hundratusentals kronor mer hos en RKM jämfört med en annan på grund av detaljerade och specifika krav som inte bidrar med resenärnyttan. Här vill vi återigen betona vikten av att följa de branschgemensamma rekommendationer som finns kopplat till fordon i Bus Nordic 2023.

Vi ser mycket positivt på de regioner som i sina upphandlingar överlåter all planering till trafikföretagen gällande fordon och omlopp. Ju mindre styrning i anbudsunderlagen gällande fordon generellt och dess storlekar i synnerhet desto bättre möjligheter för trafikföretagen att optimera sin planering. Effektivare och billigare kollektivtrafik! Flera RKM har hårt satta krav på trafikföretagen när det kommer till att utföra trafiken. Bakom dessa krav finns ofta villkorslösa viten som trafikföretagen tvingas betala och ta höjd för i sina anbud. Med detta menas att företagen kan tvingas betala viten för

inställda turer samt turer som är mer än 20 minuter sena oaktat orsak. Detta fördyrar anbuderna utan att resenärerna får något mervärde. Men ett krav som vi exempelvis hittat hos region Västra Götaland och som vi ser positivt på är att om trafikföretaget ställer in samma tur två på varandra efterföljande dagar så höjs viten. Ur ett resenärsperspektiv är detta bra då samma resenärer inte ska drabbas av inställda turer flera dagar i rad, på detta sätt används viten som ett incitament som bidrar till resenärnyttan.

I en av upphandlingarna som vi har analyserat har vi hittat krav som gör att trafikföretaget som utför trafiken tvingas välja mellan att ha nöjda kunder och en hög punktlighet. Kravet säger att en buss som är försenad på grund av ett försenat tåg kommer att mätas på punktlighet på alla måthållplatser förutom hållplatsen där man har väntat in tåget. Om en tur har fem hållplatser den mäts på kommer alltså enbart en hållplats att vara punktlig om man väntar in tåget (nöjda kunder), resterande hållplatser kommer att straffas som sena avgångar och rendera i att den enskilda turen bara har en punktlighet på 20%. Om bussen å andra sidan inte väntar in tåget och är punktlig på alla hållplatser kommer resenären att drabbas på sin resa och vara missnöjd med kollektivtrafiken. Att ha viten för att säkerställa att trafikföretagen gör sitt yttersta att utföra den planerade trafiken är en sak, att ha villkorslösa viten i situationer där trafikföretagen inte har någon rådighet eller då olika viten motverkar varandra leder enbart till att fördyra kollektivtrafiken.

Det är glädjande att se att många följer Kollektivtrafikens Indexråds rekommendationer i allt högre utsträckning under året. Bra indexvillkor är oerhört viktigt. Inte bara för trafikföretagen, utan även för kommuner, RKM eller deras upphandlingsbolag som upphandlar kollektivtrafiken. Genom att använda index som tar hänsyn till den faktiska kostnadsutvecklingen minskar företagens risker med avtalet, vilket innebär att trafikföretagen inte behöver gardera sig genom att lägga dyrare anbud. En för båda parter bra affär ska med andra ord avgöras vid upphandlingen och inte vara ett utfall av indexreglering saknas eller är felaktig under avtalstiden. Indexregleringen ska se till att avtalade affärsvillkor bibehålls under hela avtalstiden.

Anna Grönlund, branschchef och vice vd Sveriges Bussföretag



Så följer regionerna branchens rekommendationer

2.1 Analystabell (tabellen fortsätter på nästa sida)

RKM:s och deras bolag och följsamhet till branchens rekommendationer, som finns publicerade på partnersamverkan.se.

- Följer branschrekommendationen
- Avviker från branschrekommendationen men inte på ett allvarligt sätt
- Avviker från branschrekommendationen med framförallt kostnadsdrivande konsekvenser

Upphandlare	Avtalslängd	Avtalstid	Utbudsm	Viktad andel	Kraftfullt incitament	Följer Kollektivtrafikens Indexråds rekommendationer fullt ut	Följer Bus Nordic utan egna tillägg
Kalix kommun, tätortstrafik	2	202306-202506	328 238	0,6%	Nej	● Nja	● Ja
Västtrafik, TÅ 51 Strömstad/Tanum*	10	202506-203502	1 542 324	2,9%	Ja	● Ja	● Nej
Västtrafik, TÅ 52 Uddevalla*	10	202506-203503	2 598 067	4,8%	Ja	● Ja	● Nej
Västtrafik, TÅ 53 Alingsås*	10	202506-203504	1 541 483	2,9%	Ja	● Ja	● Nej
Västtrafik, TÅ 54 Skaraborg tätort*	10	202506-203505	9 096 663	16,9%	Ja	● Ja	● Nej
Västtrafik, TÅ 55 Skaraborg landsbygd*	10	202506-203506	6 221 463	11,5%	Ja	● Ja	● Nej
Trafikförvaltningen Region Stockholm (SL), E45HN	10	202506-203506	12 215 000	22,6%	Ja	● Ja	● Ja
Trafikförvaltningen Region Stockholm (SL), E45T	10	202506-203506	6 100 000	11,3%	Ja	● Ja	● Ja
Reg. Jämtland-Härjedalen, Ragunda, L 40	9,5	202412-203306	1 300 000	2,4%	Nej	● Ja	● Ja
Länstrafiken Norrbotten, Gällivare	5+2	202408-202906	79 054	0,1%	Nej	● Ja	● Ja
Länstrafiken Norrbotten, stomlinjer	1	202312-202408	1 428 422	2,6%	Nej	● Ja	● Ja
Länstrafiken Norrbotten, Boden	5+2	202408-202906	98 143	0,2%	Nej	● Ja	● Ja
Länstrafiken Norrbotten, Överkalix	5+3	202408-202906	48 834	0,1%	Nej	● Ja	● Ja
Länstrafiken Norrbotten, lokala linjer 220-223, 229	5+3	202408-202908	489 056	0,9%	Nej	● Ja	● Ja
Svealandstrafiken Fellingsbro linjetrafik	3	202312-202612	225 065	0,4%	Nej	● Ja	● Ja
Svealandstrafiken Frövi linjetrafik	3	202312-202612	311 514	0,6%	Nej	● Ja	● Ja
Svealandstrafiken Kumla linjetrafik	1	202312-202412	37 350	0,1%	Nej	● Ja	● Ja
Svealandstrafiken Laxå linjetrafik	2	202312-202512	128 129	0,2%	Nej	● Ja	● Ja
Svealandstrafiken Linjetrafik Norberg FKU	0,5+0,5	202312-202412	38 080	0,1%	Nej	● Ja	● Ja
Svealandstrafiken Linjetrafik Sala 1 FKU	0,5+0,5	202312-202412	105 160	0,2%	Nej	● Ja	● Ja
Svealandstrafiken Linjetrafik Sala 2 FKU	0,5+0,5	202312-202412	39 200	0,1%	Nej	● Ja	● Ja
Svealandstrafiken Linjetrafik Fagersta FKU	0,5+0,5	202312-202412	79 280	0,1%	Nej	● Ja	● Ja
Hälsingland Region Gävleborg	10	202506-203506	9 902 445	18,4%	Nej	● Ja	● Ja
Följsamhet			53 952 970		73%	100%	61%

2.1 Analystabell (fortsättning från föregående sida)

RKM och deras bolags effektiviseringsarbete: Nära på all den busstrafik som handlades upp 2024 överläter planeringsansvaret till trafikföretaget, vilket gör att bästa möjliga trafik kan planeras nära verkligheten. Här är flera RKM goda föredömen.

- Följer branschrekommendationen
- Avviker från branschrekommendationen men inte på ett allvarligt sätt
- Avviker från branschrekommendationen med framförallt kostnadsdrivande konsekvenser

Upphandlare	Följer branschrek om affärsneutr. betalningsvillkor	Trafikföretaget sköter tidtabelplanering	Trafikföretaget ansvarar för omloppsplanering	Trafikföretaget sköter lokal marknadsföring till resenär	Beställaren har klart uttalade mål om resandeökning	Enbart Funktionella miljökrav
Kalix kommun, tätortstrafik	Nej ●	Ja, i samråd ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Västtrafik, TÅ 51 Strömstad/Tanum*	Ja ●	Ja, i samråd ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Västtrafik, TÅ 52 Uddevalla*	Ja ●	Ja, i samråd ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Västtrafik, TÅ 53 Alingsås*	Ja ●	Ja, i samråd ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Västtrafik, TÅ 54 Skaraborg tätort*	Ja ●	Ja, i samråd ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Västtrafik, TÅ 55 Skaraborg landsbygd*	Ja ●	Ja, i samråd ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Trafikförvaltningen Region Stockholm (SL), E45HN	Ja ●	Ja, i samråd ●	Ja ●	Ja ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Trafikförvaltningen Region Stockholm (SL), E45T	Ja ●	Ja, i samråd ●	Ja ●	Ja ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Reg. Jämtland-Härjedalen, Ragunda, L 40	Ja ●	Nej ●	Nej ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Norrbotten, Gällivare	Nej ●	Ja, i samråd ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Norrbotten, stomlinjer	Nej ●	Ja, i samråd ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Norrbotten, Boden	Nej ●	Ja, i samråd ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Norrbotten, Överkalix	Nej ●	Ja, i samråd ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Norrbotten, lokala linjer 220-223, 229	Nej ●	Ja, i samråd ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Svealandstrafiken Fellingsbro linjetrafik	Ja ●	Nej ●	Nej ●	Nej ●	Nej ●	Ja ●
Svealandstrafiken Frövi linjetrafik	Ja ●	Nej ●	Nej ●	Nej ●	Nej ●	Ja ●
Svealandstrafiken Kumla linjetrafik	Ja ●	Nej ●	Nej ●	Nej ●	Nej ●	Ja ●
Svealandstrafiken Laxå linjetrafik	Ja ●	Nej ●	Nej ●	Nej ●	Nej ●	Ja ●
Svealandstrafiken Linjetrafik Norberg FKU	Ja ●	Nej ●	Nej ●	Nej ●	Nej ●	Ja ●
Svealandstrafiken Linjetrafik Sala 1 FKU	Ja ●	Nej ●	Nej ●	Nej ●	Nej ●	Ja ●
Svealandstrafiken Linjetrafik Sala 2 FKU	Ja ●	Nej ●	Nej ●	Nej ●	Nej ●	Ja ●
Svealandstrafiken Linjetrafik Fagersta FKU	Ja ●	Nej ●	Nej ●	Nej ●	Nej ●	Ja ●
Hälsingland Region Gävleborg	Ja ●	Nej ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Följsamhet	95%	77%	96%	34%	98%	100%

*Västtrafiks avvikelser är framförallt relaterat till ålderskrav. De har för flera busstyper en kravställd maxålder på 10 år samt medelålderskrav. Det blir ett fördyrande faktum då man i varje upphandling i princip behöver sätta in alla bussar som nya. Det innebär också att bussar, som tekniskt sett, kan leva upp till 20 år, kan behöva skrotas efter 10 år. Det är ett slöseri med resurser som också är dåligt ur klimatsynpunkt, då varje buss vid tillverkningen använder både ett flertal sällsynta råvaror och kräver mycket energi i själva tillverkningsprocessen.

Samlade trender och tendenser

I de upphandlingar som analyserats i denna rapport kan vi skönja ett antal trender och tendenser. Vi har också noterat särskilda krav och uppdrag som på ett avgörande vis påverkar avtal och samverkan.

Parallellt med de faktiska skrivningarna i de avtal vi analyserat har vi inom Sveriges Bussföretag självklart också följt den pågående debatten i branschen kring avtalens utveckling. Dessutom är diskussionen kring detta levande inom ramen för arbetet i Kollektivtrafikens Avtalskommitté, KOLLA, där aktivt deltar.

Här väljer vi att kommentera några av de mest betydelsefulla iakttagelserna vi gjort i samband med färdigställandet av denna rapport.



Viten

Viten har alltid funnits i den offentligt upphandlade busstrafiken. Förutom hur upphandlingsunderlagen är utformade, är en viktig fråga hur myndigheterna tillämpar avtalen under en avtalsperiod. Rätt utformade och tillämpade är viten viktiga verktyg för att få en bra trafik, men fel använt leder det till enbart till kostnadshöjningar då trafikföretagen i sina anbud behöver ta höjd för risken för att få betala höga viten.

De upphandlande myndigheterna har under de senaste åren enligt samstämmiga uppgifter från många medlemsföretag i Sveriges Bussföretag blivit mycket hårdare i sina tolkningar på vilka situationer som ska generera viten. I bland annat Region Stockholm måste trafikföretagen betala viten för situationer som man inte har rådighet över. Exempelvis kan ett snöoväder som "bara" varar i två till tre timmar leda till en situation där trafikföretaget måste betala viten för turer som blivit inställda eller sena på grund av snöovädet, medans länge snöoväder innebär att viten inte tillämpas.

Här vill vi än en gång peka på det goda exemplet Västtrafik och deras hantering av avvikelser som ger upprepade viten (se inledningens "Ord på vägen").

Avtalens längd

I materialet noterar vi att Svealandstrafiken avviker från övriga analyserade offentliga upphandlare avseende avtalens längd. Svealandstrafiken hade under 2023 åtta upphandlingar varav det längsta avtalet var på tre år. Den korta avtalsperioden gör att trafikföretagen bär en väldigt stor risk om man ska gå in i avtalet med nya bussar.

Riskbalans

Vi ser på Trafikförvaltningen Region Stockholms upphandlingar (SL:s) att den ersättningsmodell man använt på senare år blivit permanent i upphandlingarna vi nu analyserat. 70% av ersättningen i dessa avtal genereras av de kilometer bussarna körs med resenärer i. Ingen ersättning ges för timmar vilket innebär en stor risk för trafikföretagen då framkomligheten kraftigt försämrats i just Stockholm de senaste åren. Varje minut som måste läggas till på grund av försämrad framkomlighet eller tid på hållplatser på grund av ett ökat antal påstigande resenärer måste trafikföretaget finansiera själva. Detta blir en svårkalkylerad risk för trafikföretaget som ska lämna anbud. Värt att minnas är också att trafikföretaget sällan har rådighet över de faktorer som försämrar framkomligheten. Som regel är det ju infrastrukturhållaren eller de bolag som ansvarar för till exempel energi och värme vars verksamhet orsakar störningar i trafiken av kortare eller längre art.



3.1 Övergripande resande och utbud

Tabell 1: Antalet resor² jämfört med föregående år, total, miljoner

En positiv utveckling på resandet sedan 2007 fick ett abrupt avbrott i samband med pandemin. Trots en stark återhämtning på många håll i landet ser vi att resandet 2023 är 11% lägre än 2019.

År	Antal resor	Förändring mot föregående år	Förändring mot 2019
2007	1 207		
2008	1 237	2,5%	
2009	1 244	0,6%	
2010	1 275	2,5%	
2011	1 333	4,5%	
2012	1 369	2,7%	
2013	1 421	3,8%	
2014	1 435	1,0%	
2015	1 482	3,3%	
2016	1 546	4,3%	
2017	1 569	1,5%	
2018	1 620	3,3%	
2019	1 661	2,5%	37,6%
2020	1 105	-33,5%	-8,5%
2021	1 056	-4%	-36%
2022	1 384	31%	-17%
2023	1 479	6,9%	-10,9%

Källa: Trafikanalys 2023

²En resa definieras som en påstigning

Kollektivtrafikens
utveckling



3.3 Övergripande ekonomi

Tabell 2: Kostnader, miljoner kronor, total kollektivtrafik jämfört föregående år.

År	2019	2020	2021	2022	2023
Kostnad (miljoner)	61 200	62 206	62 006	61 365	60 547
Jämförelse fg år		1,6%	-0,3%	-1,0%	-1,3%
Intäkter (miljoner)	62 637	61 638	62 386	61 020	58 624
Jämförelse fg år		-1,6%	1,2%	-2,2%	-3,9%

Källa: Trafikanalys 2023

I tabellen ovan kan vi se att kollektivtrafikens kostnader minskar för varje år sedan 2021. Dels kan detta bero på att trafiken har dragits ner i vissa regioner dels att elektrifieringens framfart har gjort driften billigare. Även intäkterna minskar de senaste två åren. Biljettintäkterna har haft en positiv utveckling men den skattemässiga finansieringen har minskat och ligger 2023 strax under 2019 års nivåer.

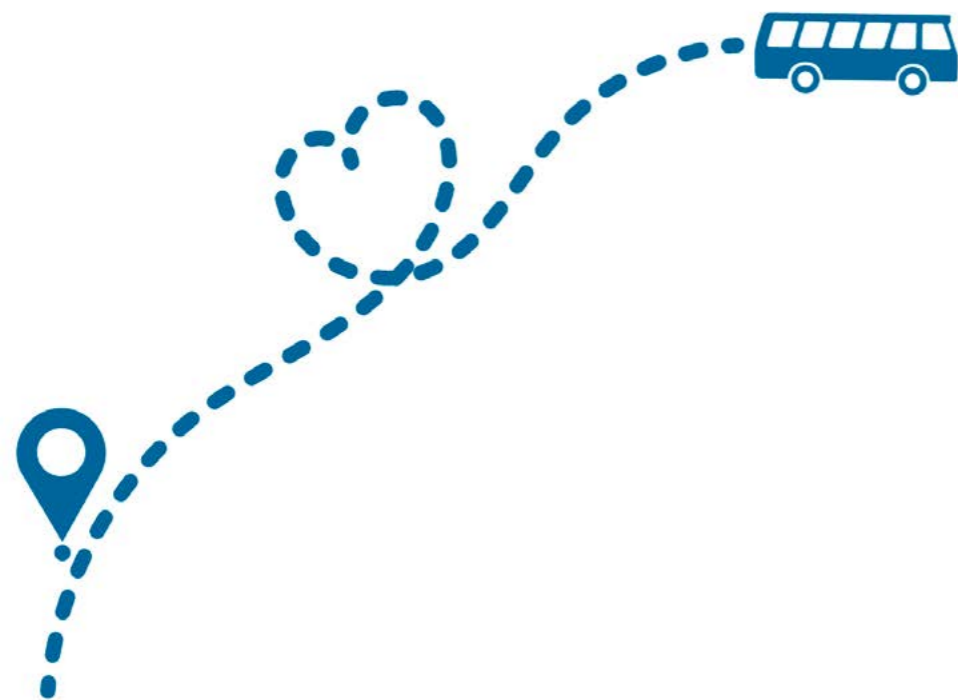
Jämförelse per region 2023 mot 2019. Procentuell förändring på resandet samt utbudskilometer.*

	Resande 2023vs2022	Resande 2023vs2019	Utbudskilometer 2023vs2022	Utbudskilometer 2023vs2019
Stockholm	4,5%	-14,7%	-1,75%	-1,4%
Uppsala	8,5%	-6,9%	5,44%	-4,7%
Södermanland	13,6%	-2,4%	-1,40%	3,8%
Östergötland	-1,8%	-8,2%	-3,87%	2,0%
Jönköping	30,5%	4,6%	-3,46%	8,8%
Kronoberg	10,0%	-10,9%	-1,05%	1,0%
Kalmar	7,7%	-9,4%	2,05%	3,7%
Gotland	1,8%	-2,1%	-2,20%	0,9%
Blekinge	10,7%	-5,6%	-0,76%	-3,2%
Skåne	12,2%	-2,7%	1,55%	-4,8%
Halland	2,8%	-6,8%	9,06%	-6,3%
Västra Götaland	7,7%	-9,2%	0,44%	-2,4%
Värmland	12,6%	-2,0%	1,34%	2,0%
Örebro	11,2%	-10,3%	6,99%	-7,1%
Västmanland	11,9%	-6,0%	-2,11%	-6,1%
Dalarna	6,7%	-21,0%	-0,80%	4,2%
Gävleborgs	7,1%	-5,8%	-0,90%	-1,3%
Västernorrland	5,8%	-14,3%	-0,17%	-2,4%
Jämtland	10,3%	-3,4%	11,33%	17,5%
Västerbotten	15,1%	2,9%	1,78%	-7,2%
Norrbottn	14,8%	-5,8%	5,26%	7,1%

Källa: Trafikanalys 2023

I tabellen ovan ser vi att alla regioner förutom Östergötland har en positiv resandeutveckling mot föregående år. Dock är det endast två regioner som har ett högre resande än 2019, en stor eloge till Jönköping och Västerbotten som har lyckats återhämta resandet och mer därtill. När vi tittar på förändringen i utbudskilometer kan vi inte dra samma slutsats. Hälften av regionerna har dragit ner på trafiken för att spara pengar. Som vi har nämnt tidigare i rapporten går detta inte ihop med programförklaringen om att vi 2030 ska ha 4 av 10 motoriserade resor med kollektivtrafiken.

* Med begreppet utbudskilometer menas de körsträckor som bussen är i trafik med resenärer (dvs körda kilometer exklusive körning till och från depå, service etc).



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**



Sveriges Bussföretag är bransch- och arbetsgivarorganisationen för bussföretag och bussresearrangörer i landet och har huvuddelen av bussföretagen som medlemmar. Såsom branschpartner finns ett antal av de kommunalt ägda bussbolagen, vilka är medlemmar i annat arbetsgivarförbund men som är med och påverkar branschens utveckling genom branscharbetet i Sveriges Bussföretag.

Sveriges Bussföretag är en del av Transportföretagen och Svenskt Näringsliv samt medlemmar i de båda internationella organisationerna UITP och IRU. Medlemmar i Sveriges Bussföretag är också automatiskt medlemmar i Svenskt Näringsliv. Sveriges Bussföretag har lokal närvaro genom Transportföretagens regionala kontor, dessutom har förbundet 10 regionala avdelningar som bedriver branscharbete på regional nivå runt om i landet.

Sveriges Bussföretag har också runt 50 branschintressenter, huvudsakligen leverantörer och samarbetspartner till förbundet och våra medlemsföretag.

Sveriges Bussföretag
Box 5384
102 49 Stockholm
Besöksadress: Storgatan 19
Telefon: +46 8 762 71 00
bussinfo@transportforetagen.se
sverigesbussforetag.se