



Statistik om bussbranschen

Oktober 2022



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

innehåll

1. Förord.....	5
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. Fordon i trafik i hela landet, utveckling över tid 2016-2021	7
Figur 3. Bussar, bestånd efter status	7
Figur 4. Antal nyregistrerade bussar	8
Figur 5. Antalet avregistreringar	8
Figur 6. Antal bussar mellan 1999 och 2021	9
Figur 7. Antal bussar i trafik och avställda mellan 1999 och 2020	9
2.2 Bussar i trafik efter bussklass.....	10
Figur 8. Bussar i trafik efter bussklass, årsvis 2015 – 2021	10
Figur 9. Bussar i trafik efter bussklass mellan 2015 och 2021	11
Figur 10. Bussar i trafik efter bussklass 2021	11
Figur 11. Trafik-, resande- och ekonomiuppgifter för både subventionerad och kommersiell trafik i regional linjetrafik. Siffrorna anges i tusental.....	12
Figur 12. Utbud och resande i inrikes kommersiell linjetrafik på väg år 2021	12
3 Bussföretag i Sverige.....	13
3.1 Antal företag i den svenska bussbranschen.....	13
Figur 13. Antal företag enligt SNI-koder.....	13
Figur 14. Antal bussföretag samt övriga kollektivtrafikföretag	14
Figur 15. Antal bussföretag samt övriga kollektivtrafikföretag, uppdelade per SNI-kod samt totalt	14
3.2 Bussföretagens verksamhet.....	14
Figur 16. Företagens nettoomsättning på verksamhetsnivå enligt Företagens ekonomi, mnkr efter näringsgren SNI 2007 och år.....	14
Figur 17. Företagens nettoomsättning på verksamhetsnivå enligt Företagens ekonomi, mnkr efter näringsgren SNI 2007 åren 2016 – 2020.....	15
3.3 Bussföretagens storlek utifrån antalet anställda.....	15
Figur 18. Antal anställda inom bussbranschen på verksamhetsnivå enligt Företagens ekonomi efter näringsgren SNI 2007 och år	15
Figur 19. Antal anställda 2016 - 2019 jämförande diagram	16
3.4 Kompetensförsörjning	16
Figur 20. Antal körkortsinnehavare av busskörkort (behörighet D).....	16
Figur 21. Antal körkortsinnehavare av busskörkort (behörighet D) åren 2000 - 2021	17
Figur 22. Antal anställda efter yrke, ålder, kön och år	17
Figur 23. Anställda efter yrke, efter ålder och år 2016 – 2020	18

Figur 24. Anställda efter yrke, efter ålder och år och kön (män) 2016 – 2020.....	18
Figur 25. Anställda efter yrke, efter ålder och år och kön (kvinnor) 2016 – 2020.....	19
4 Omfattning av trafik och resande med buss.....	19
4.1 Trafikarbete på svenska vägar.....	20
Figur 26. Trafikarbetet på svenska vägar uttryckt i miljoner fordonskilometer	20
Figur 27. Utveckling trafikarbete, antal miljoner kilometer per år 1990 - 2021, jämförelse ...mellan buss, personbil och lastbil.....	21
4.2 Persontransportarbete på svenska vägar	22
Figur 28. Persontransportarbete på väg, spår samt sjö- och luftfart, miljoner person-..... kilometer.....	22
Figur 29. Persontransportarbete 2021, en jämförelse mellan olika trafikslag.....	22
Figur 30. Persontransportarbete 2020, en jämförelse mellan olika trafikslag.....	23
Figur 31. Personkilometer med buss mellan åren 2016 och 2021	24
Figur 32. Personkilometer per trafikslag 2016 – 2021	24
Figur 33. Körsträckor efter bussklass år 2019, 2020 och 2021	25
5 Linjelagd kollektivtrafik med buss.....	25
5.1 Omfattning av linjelagd kollektivtrafik.....	25
Figur 34. Trafik-, resande- och ekonomiuppgifter för väg efter typ av finansiering och län år 2021	26
Figur 35. Trafik-, resande- och ekonomiuppgifter för väg totalt (subventionerad och kommersiell trafik – regional linjetrafik) 2018 - 2021 (i tusental).....	27
Figur 36. Trafik-, resande- och ekonomiuppgifter för väg totalt (subventionerad och kommersiell trafik – regional linjetrafik) 2018 – 2021 för riket.....	27
Figur 37. Ekonomiuppgifter för subventionerad trafik 2012–2021 (2021 års priser, miljoner kronor)	28
Figur 39. Antal fordon i upphandlad kollektivtrafik, jämförelse 2018 - 2021	28
5.2 Kommersiell linjetrafik.....	29
Figur 40. Utbud och resande i inrikes kommersiell linjetrafik på väg år 2021	29
Figur 41. Planerat antal avgångar i inrikes kommersiell linjetrafik på väg 2021	30
Figur 42. Planerat antal avgångar i inrikes kommersiell linjetrafik på väg 2020.....	30
Figur 43. Planerat utbud av inrikes kommersiell linjetrafik på väg år 2021	30
Figur 44. Planerat utbud av inrikes kommersiell linjetrafik på väg år 2020	30
6 Miljöaspekter	31
6.1 Bussar i trafik efter motorteknik.....	31
Figur 45. Körsträckor buss efter drivmedel 2021	31
Figur 46. Körsträckor buss efter drivmedel 2020.....	31
Figur 47. Bussar i trafik efter drivmedel, årsvis 2011-2021	32
Figur 48. Utsläpp av växthusgaser från vägtransportsektorn	32
Figur 49. Utsläpp av växthusgaser från vägtransporter 1990 - 2020	33
Figur 50. Utsläpp av växthusgaser från busstransporter 1990 - 2020.....	34
Figur 51. Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter efter växthusgas, transportslag och år – buss.....	34
Figur 52. Andel fordonskilometer per drivmedel i upphandlad trafik-buss.....	35
Figur 53. Andel fordonskilometer förnybara- respektive fossila drivmedel.....	35
7 Tillgänglighet.....	35
Figur 54. Antal/andel bussar i upphandlad kollektivtrafik med låggolv	36
Figur 55. Antal/andel bussar i upphandlad kollektivtrafik med ramp/lift.....	36

Figur 56. Antal/andel bussar i upphandlad kollektivtrafik med rullstolsplats.....	37
8 Trafiksäkerhet	37
8.1 Antal dödade och svårt skadade i vägtrafiken	38
Figur 57. Antal dödade personer och svårt skadade personer samt antal trafikelement vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig eller svår personskada under år 2020 och 2021	38
Figur 58. Antal dödade vid vägtrafikolyckor, procent av trafikelement.....	39
8.2 Säkerhet i bussar	39
Figur 59. Bussar i upphandlad kollektivtrafik utrustade med bälten	39
Figur 60. Antal/andel bussar i upphandlad kollektivtrafik med alkoholås	40
Figur 61. Antal/andel bussar i upphandlad kollektivtrafik med kameraövervakning	40

I. Förord

År 2021 höll pandemin oss fortfarande i ett starkt grepp. Vi var allt fler som vaccinerade oss, men restriktioner och avrådan från att resa kom fortsatt från våra myndigheter. För bussbranschen som en del av kollektivtrafiken blev konsekvenserna dramatiska. Kollektivtrafikens hela idé bygger på fördelarna med att resa tillsammans – utifrån hänsyn till klimat, ekonomi, trängsel och tillgänglighet.

I den offentligt upphandlade busstrafiken rullade bussarna nästan som vanligt, dock med färre resenärer. Något som bidrog till minskade biljettintäkter. Jämfört med 2019 minskade biljettintäkterna i den svenska kollektivtrafiken med 7,2 miljarder kronor 2020. Förluster som under 2021 kommer att växa till 7,3 miljarder kronor enligt Svensk Kollektivtrafiks och SKR:s beräkningar. Minskade biljettintäkter innebar svårigheter för såväl offentliga beställare som trafikföretag i den upphandlade trafiken, beroende på hur avtalen utformats. I de fallen delar av bussföretagens ersättning baserades på antalet resenärer innebar det förluster, på några håll i landet stora förluster. Här ser vi att effekterna kvarstår även in i 2022. Nu behövs kraftiga åtgärder på både nationellt, regionalt och kommunalt håll för att vi ska kunna bibehålla en busstrafik i världsklass. Exempelvis leder den svenska busstrafiken idag omställningen till en fossilfri fordonsflotta och vi ser hur bussar som kör på biodrivmedel och el ökar explosionsartat i den svenska bussflottan, helt utan motstycke i övriga världen.

För den rent kommersiella linjetrafiken, som helt finansieras av biljettintäkter, var läget under 2021 periodvis så svårt att trafik helt ställdes. Likadant var det under stora delar av året för turist- och beställningstrafik med buss. Ett segment inom bussbranschen som domineras av små- och medelstora familjeföretag, många gånger utan möjlighet till ägartillskott. Regeringens stödåtgärder bidrog till att hålla företag vid liv, men man tvingades säga upp personal och avyttra tillgångar som kunde realiserats. Men att sälja turistbussar var svårt – marknaden var i princip helt stilla inom hela EU.

I den här rapporten sammanställer Sveriges Bussföretag årligen tillgänglig offentlig statistik om den svenska bussbranschen i syfte att samla nyckeltal samt visa på trender avseende olika aspekter av branschen. Framför allt 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.

Vår förhoppning 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 medlemmar stöd i företagets egna omvärldsanalyser och strategiska planering.

När det gäller statistik så blir det onekligen en viss eftersläpning, och siffrorna visar alltid dåtid och inte nutid. Sveriges Bussföretag är den största bransch- och arbetsgivarorganisationen för bussföretag och bussresearrangörer 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 2021 hade Sveriges Bussföretag 259 medlemsföretag med totalt 26 700 anställda.

Sveriges Bussföretag är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv. Läs mer om oss och vår verksamhet på www.sverigesbussforetag.se Här finns även information om prenumeration på nyhetsbrevet BussbranschNytt för den som är intresserad av att fortlöpande följa utvecklingen inom bussbranschen.

Anna Grönlund
Branschchef och vice VD

I.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/>
- Svensk Kollektivtrafiks databas Frida <http://www.frida.port.se/hemsidan/default.cfm>
- 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. Lätta bussar 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.

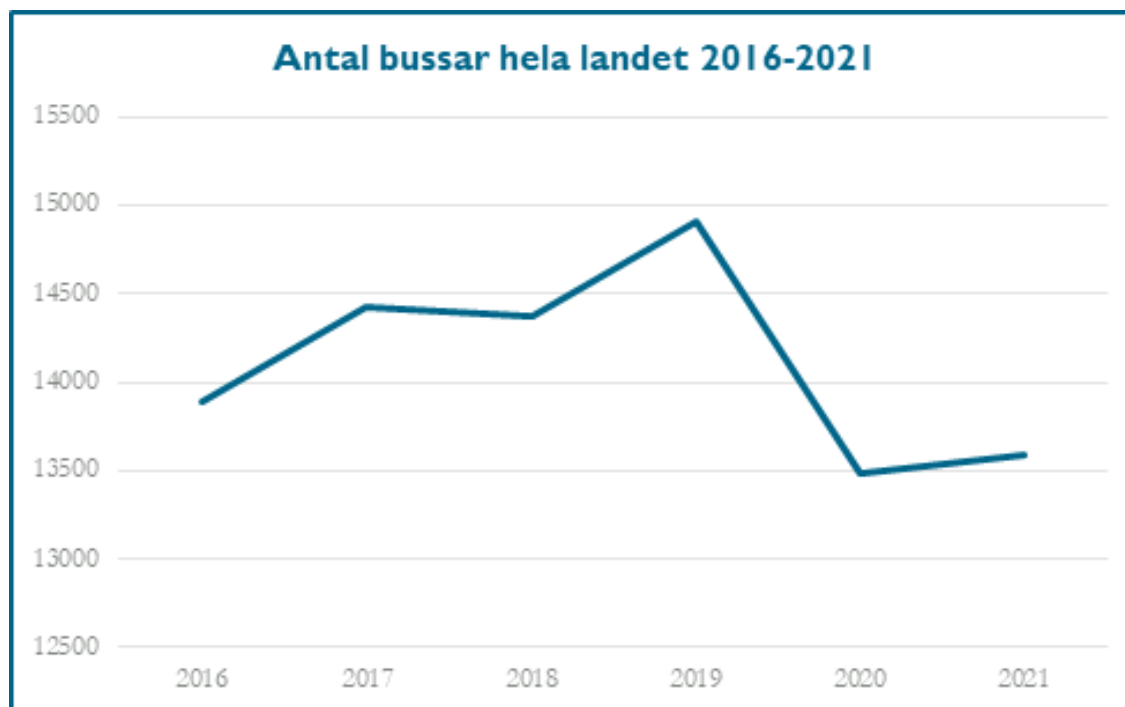
Figur 1. Fordon i trafik efter region, fordonsslag och år²

Fordon i trafik efter region, fordonsslag och år						
Buss	2016	2017	2018	2019	2020	2022
Riket	13 890	14 421	14 378	14 914	13 489	13 594
Region						
Stockholm	2852	2922	3010	3025	2889	2812
Uppsala	550	545	549	572	484	460
Södermanland	314	320	303	325	293	267
Östergötland	504	491	500	536	423	424
Jönköping	590	598	607	614	458	380
Kronoberg	196	204	170	159	118	130
Kalmar	1029	1420	1327	1616	1230	1281
Gotland	58	56	54	65	4	10
Blekinge	52	53	52	53	32	36
Skåne	1182	1166	1173	1140	945	983
Halland	310	337	272	282	291	331
Västra Götaland	2622	2568	2563	2683	2815	2892
f.d. Älvsborg	0	0	0	0	0	0
f.d. Skaraborg	0	0	0	0	0	0
Värmland	430	475	473	503	460	462
Örebro	333	366	384	256	75	93
Västmanland	567	572	585	713	643	743
Dalarna	419	436	439	413	370	351
Gävleborg	386	370	386	292	261	182
Västernorrland	386	393	390	414	431	455
Jämtland	293	314	319	386	435	477
Västerbotten	410	406	395	448	442	425
Norrbottn	406	409	427	417	389	399

1 Transportstyrelsens definition.

2 Siffror från Fordon på väg (källa Trafikanalys). Senast uppdaterad 23 februari 2022.

Figur 2. Fordon i trafik i hela landet, utveckling över tid 2016-2021³



Figur 3. Bussar, bestånd efter status⁴

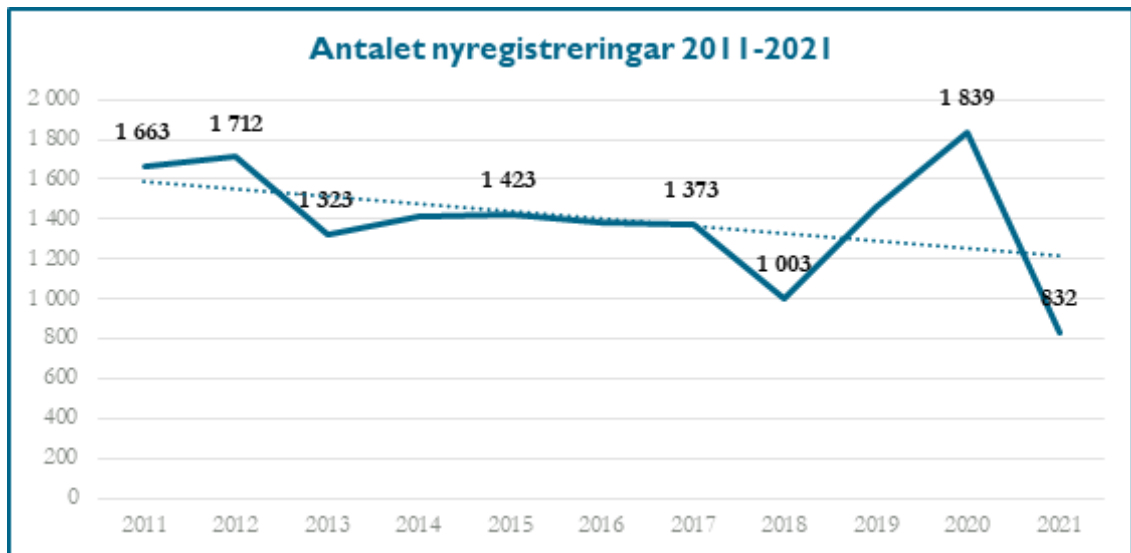
Bussar, bestånd efter status, nyregistreringar samt avregistreringar, årsvis 2010–2020						
	I trafik	Avställda	Nyregistreringar		Avregistreringar	
Vid slutet av år				Därav direkt-import		Därav utförda ur landet
2010	13 873	5 665	1 742	60	1 079	506
2011	13 947	6 229	1 663	48	897	582
2012	14 203	6 215	1 712	76	1 349	811
2013	13 986	5 685	1 323	54	1 930	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
2020	13 489	6 834	1 839	140	1 469	908
2021	13 594	5 948	832	81	1 570	800

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

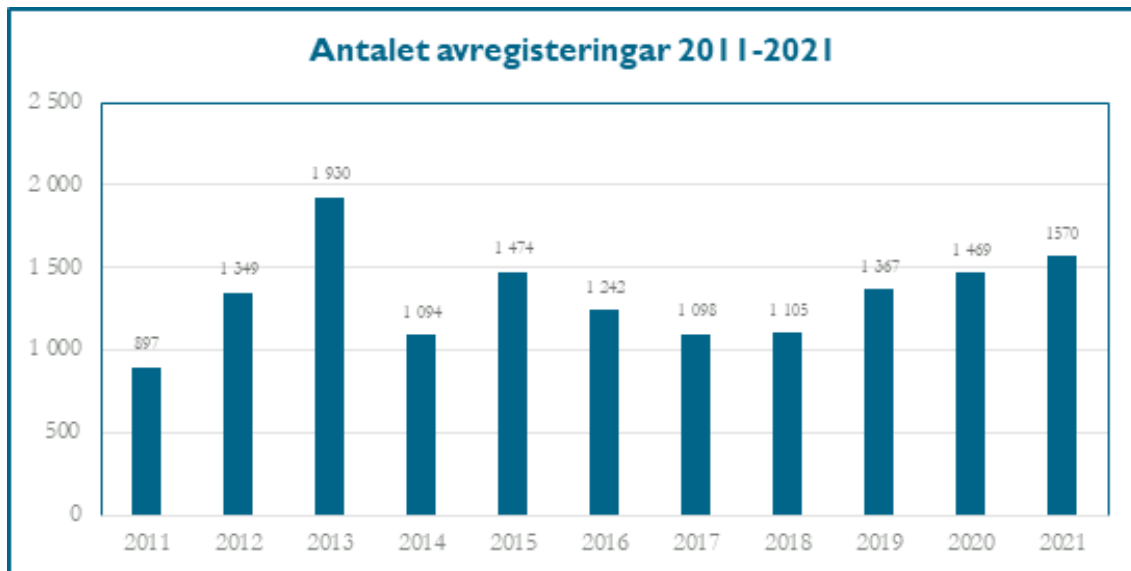
³ Ibid.

⁴ Trafikanalys "Fordon 2021" publicerad 2022-02-23.

Figur 4. Antal nyregistrerade bussar



Figur 5. Antalet avregistreringar¹



Figur 6. Antal bussar mellan 1999 och 2021²

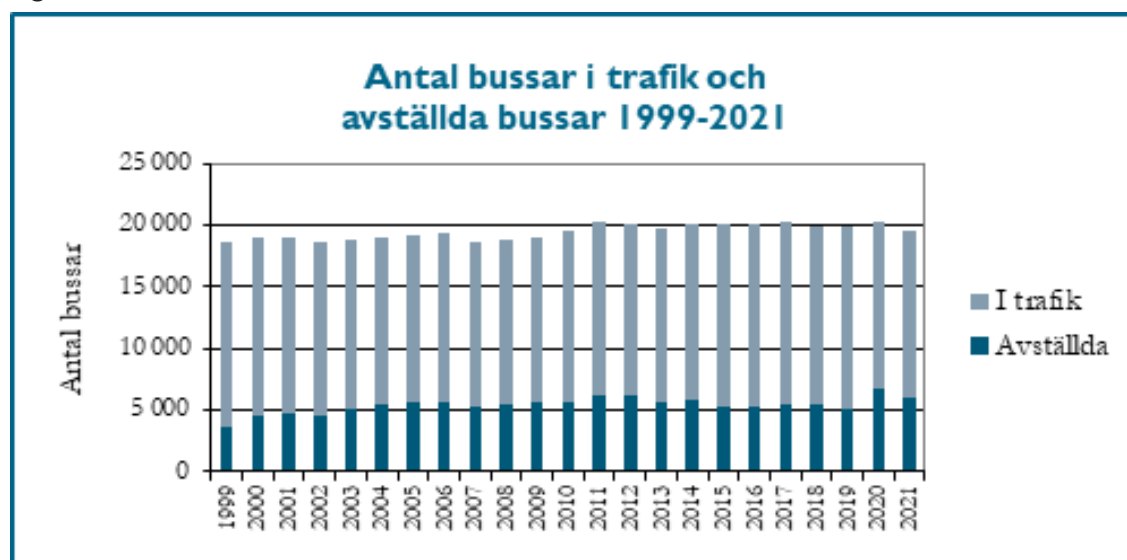
År	Avställda	I trafik
1998	3 193	14 924
1999	3 675	14 869
2000	4 560	14 417
2001	4 707	14 246
2002	4 558	14 013
2003	5 038	13 742
2004	5 540	13 363
2005	5 731	13 477
2006	5 686	13 643
2007	5 371	13 315

1 Ibid.

2 Siffror från Trafikanalys statistik i rapporterna "Fordon på väg".

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
2020	6 834	13 489
2021	5 948	13 594

Figur 7 Antal bussar i trafik och avställda mellan 1999 och 2020³



2.2 Bussar i trafik efter bussklass

Bussklasser enligt FN/ECE:s föreskrifter nr 107 (Regulation 107)⁴

Enligt FN/ECE:s föreskrifter nr 107 är fordon som är avsedda för mer än 22 passagerare utöver föraren är indelade i följande tre fordonsklasser:

- Klass I: Fordon med sådana utrymmen för stående passagerare som tillåter ofta förekommande förflyttningar av passagerarna.
- Klass II: Fordon som huvudsakligen är konstruerade för befordran av sittande passagerare och som är utrustade för att tillåta befordran av stående passagerare, i mittgången och/eller i ett utrymme som inte är större än ett utrymme motsvarande det för två dubbla sittplatser.
- Klass III: Fordon konstruerade enbart för befordran av sittande passagerare.

³ Ibid.

⁴ 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].

Ett fordon kan anses tillhöra mer än en klass. I sådana fall kan fordonet typgodkännas för varje klass det tillhör.

Fordon som är avsedda för högst 22 passagerare utöver föraren indelas i följande två fordonsklasser:

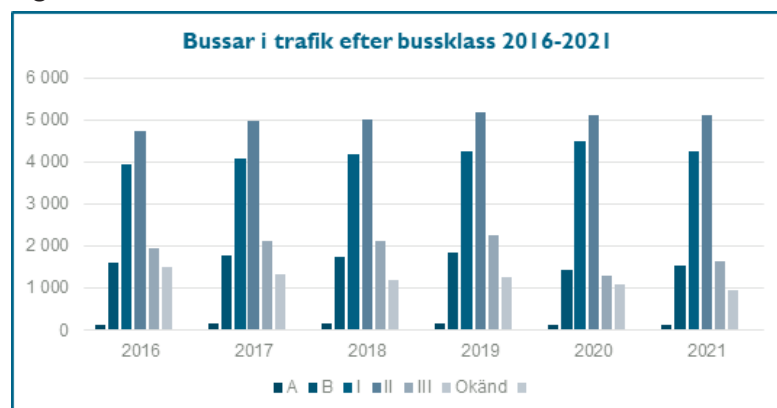
- Klass A: fordon för befordran av stående passagerare; ett fordon i denna klass är utrustat med sittplatser och ska ha utrymme för stående passagerare.
- Klass B: fordon som inte är utrustade för befordran av stående passagerare; ett fordon i denna klass saknar utrymme för stående passagerare.

Figur 8. Bussar i trafik efter bussklass, årsvis 2015 – 2021⁵

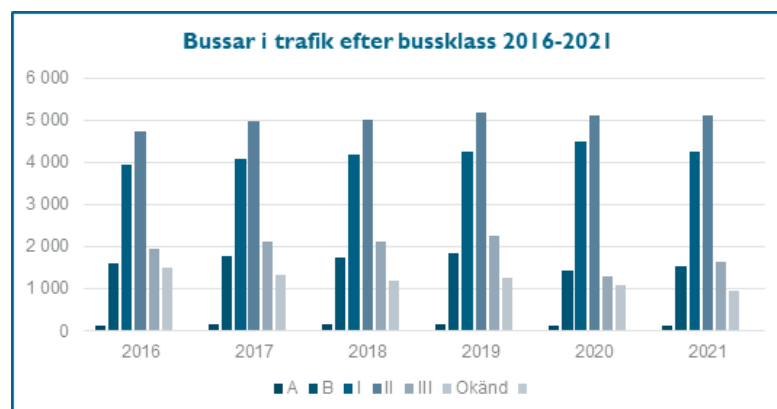
Bussklass	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
A	132	135	150	144	144	127	123
B	1 637	1 586	1 775	1 751	1 848	1 420	1 528
I	3 895	3 959	4 081	4 183	4 239	4 478	4 250
II	4 545	4 745	4 975	4 995	5 195	5 110	5 106
III	2 017	1 961	2 121	2 126	2 246	1 283	1 635
Okänd	1 888	1 504	1 319	1 179	1 242	1 071	952
Totalt	14 114	13 890	14 421	14 378	14 914	13 489	13 594

I) Bussklasser enligt direktiv 2001/85/EG bilaga II

Figur 9. Bussar i trafik efter bussklass mellan 2015 och 2021⁶



Figur 10. Bussar i trafik efter bussklass 2021⁷



5 Siffror från Trafikanalys "Fordon 2018", "Fordon 2019", "Fordon 2020" och "Fordon 2021".

6 Ibid.

7 Ibid.

Trafikanalys publicerar även trafik-, resande- och ekonomiuppgifter för både subventionerad och kommersiell trafik i regional linjetrafik. Siffrorna anges i tusental.⁸

De speglar den verklighet som Sveriges bussföretags medlemmar vittnar om; t.ex. antalet påstigningar och personkilometer har minskat drastiskt under pandemin för både kommersiell och subventionerad trafik.

Figur 11. Trafik-, resande- och ekonomiuppgifter för både subventionerad och kommersiell trafik i regional linjetrafik. Siffrorna anges i tusental⁹

	Påstigningar	Utbuds kilometer	Person kilometer	Plats kilometer	Sittplats kilometer	Trafik intäkter	Trafikerings kostnader
Riket 2018	851 345	633 441	7 439 055	42 908 518	28 575 509	11 537 242	22 881 520
- Kommersiell	3 626	10 871	158 836	492 641	54 631	-	-
- Subventionerad	847 719	622 570	7 280 219	42 415 877	28 520 878	11 537 242	22 881 520
Riket 2019	866 213	639 907	732 7151	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
Riket 2020	597 758	623 840	4 567 339	41 997 465	28 624 021	8 666 762	23 596 837
- Kommersiell	1 233	3 418	52 594	154 223	154 223	-	-
- Subventionerad	596 525	620 422	4 514 745	41 843 242	28 469 798	8 666 762	23 596 837
Riket 2021	552 480	624 917	4 366 358	42 216 051	28 824 284	8 953 864	24 375 447
- Kommersiell	1 048	3 816	54 655	196 586	196 586	-	-
- Subventionerad	551 432	621 101	4 311 703	42 019 465	28 627 698	8 953 864	24 375 447

Figur 12. Utbud och resande i inrikes kommersiell linjetrafik på väg år 2021¹⁰

Utbud och resande i inrikes kommersiell linjetrafik på väg 2021 – i tusental												
År	Påstigningar			Fordons-kilometer			Person-kilometer			Plats-kilometer		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Riket	5812	2 102	1 806	38 299	16 249	13 445	681 612	266 360	240 567	1 808 800	828 558	715 598
- Regional trafik	3534	1 233	1 048	11 555	3 418	3 816	159 737	52 594	52 594	527 831	154 223	196 586
- Interregional trafik	2278	869	758	26 744	12 830	9 629	521 875	213 766	185 912	1 280 969	674 335	519 012

8 Trafikanalys, ”Regional linjetrafik 2018”, Regional linjetrafik 2019”, ”Regional linjetrafik 2020” och ”Regional linjetrafik 2021”.

9 Ibid.

10 Trafikanalys ”Kommersiell linjetrafik på väg 2021”, publicerad 30 juni 2022.

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 använts¹:

- 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 kan ha upphandlad kollektivtrafik, kommersiell linjetrafik 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

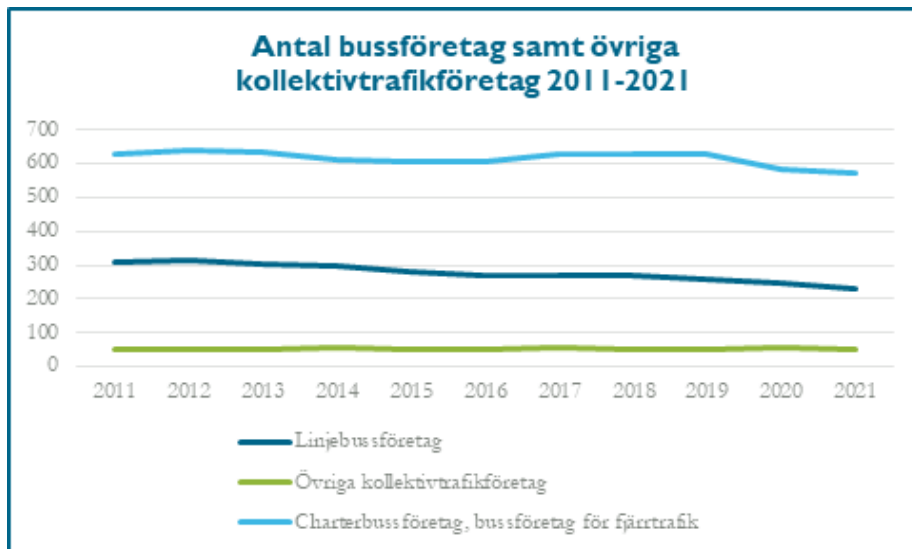
Figur 13. Antal företag enligt SNI-koder²

År	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
49.311 Linjebussföretag	312	307	309	313	303	297	281	270	272	272	257	246	229
49.390 Charterbussföretag m.m.	592	586	631	632	632	613	604	605	627	623	629	584	573
49.319 Övr kollektivtrafik företag	47	51	53	52	53	55	53	52	54	50	51	55	51
Totalt	951	944	993	997	988	965	938	927	953	945	937	885	853

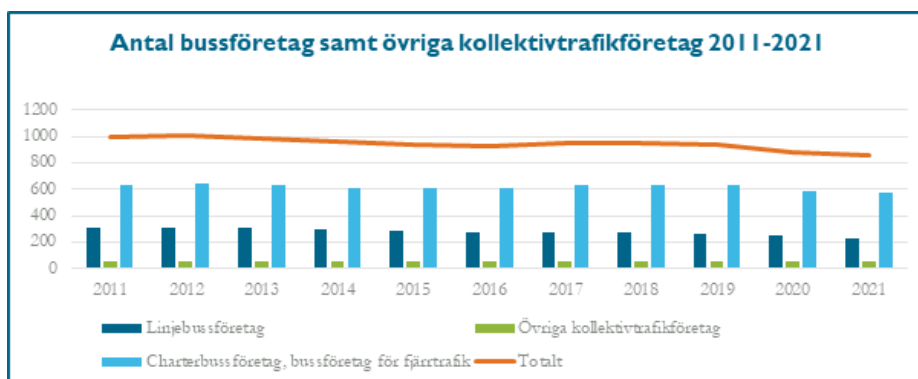
1 SNI 2007, som är den standard som gäller från 1 januari 2008, enligt SCB:s Företagsdatabas.

2 SCB:s basfakta företag enligt Företagens ekonomi efter näringsgren SNI 2007. Uppdaterad senast 2022-05-04.

Figur 14. Antal bussföretag samt övriga kollektivtrafikföretag³



Figur 15. Antal bussföretag samt övriga kollektivtrafikföretag, uppdelade per SNI-kod samt totalt⁴



3.2 Bussföretagens verksamhet

Figur 16. Företagens nettoomsättning på verksamhetsnivå enligt Företagens ekonomi, mnkr efter näringsgren SNI 2007 och år⁵

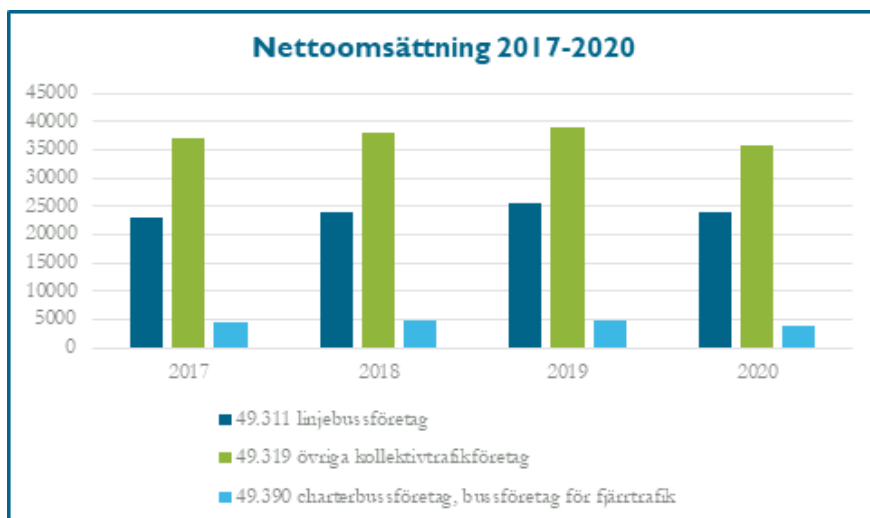
Verksamhet, SNI 2007	2016	2017	2018	2019	2020
49.311 linjebussföretag	21 687	23 103	24 095	25 474	23 932
49.319 övriga kollektivtrafikföretag	35 407	37 067	38 095	39 135	35 671
49.390 charterbussföretag, bussföretag för fjärrtrafik	4797	4575	4739	4992	3801

3 Ibid.

4 Ibid.

5 SCB Statistikdatabas, Basfakta företag enligt Företagens ekonomi efter näringsgren SNI 2007. År 2000-2020 siffrorna senast uppdaterade 2022-05-04.

Figur 17. Företagens nettoomsättning på verksamhetsnivå enligt Företagens ekonomi, mnkr efter näringsgren SNI 2007 åren 2016 – 2020⁶



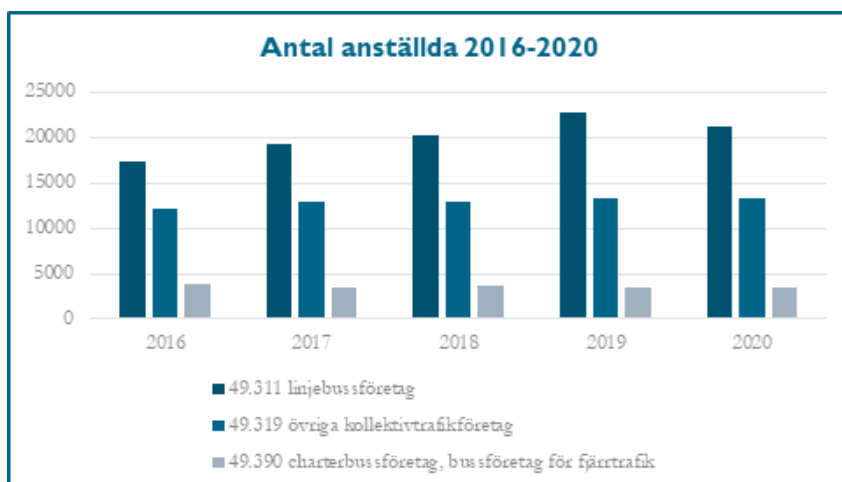
3.3 Bussföretagens storlek utifrån antalet anställda

Majoriteten av företagen som är medlemmar i Sveriges Bussföretag har färre än 50 anställda. Det stora antalet anställda finns i ett 20-tal bussföretag med över 500 anställda.

Figur 18. Antal anställda inom bussbranschen på verksamhetsnivå enligt Företagens ekonomi efter näringsgren SNI 2007 och år⁷

Antal anställda efter SNI 2007 och år	2016	2017	2018	2019	2020
49.311 linjebussföretag	17 284	19 330	20 244	22 822	21 228
49.319 övriga kollektivtrafikföretag	12 218	12 949	12 974	13 196	13 361
49.390 charterbussföretag, bussföretag för fjärrtrafik	3780	3555	3579	3533	3368

Figur 19. Antal anställda 2016 - 2019 jämförande diagram⁸



6 SCB Statistikdatabas, Basfakta företag enligt Företagens ekonomi efter näringsgren SNI 2007. År 2000-2020 siffrorna senast uppdaterade 2022-05-04.

7 Ibid.

8 Ibid.

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, och yngre, personer tar körkort, då bristen på förare får omfattande konsekvenser för företagen och deras verksamhet.

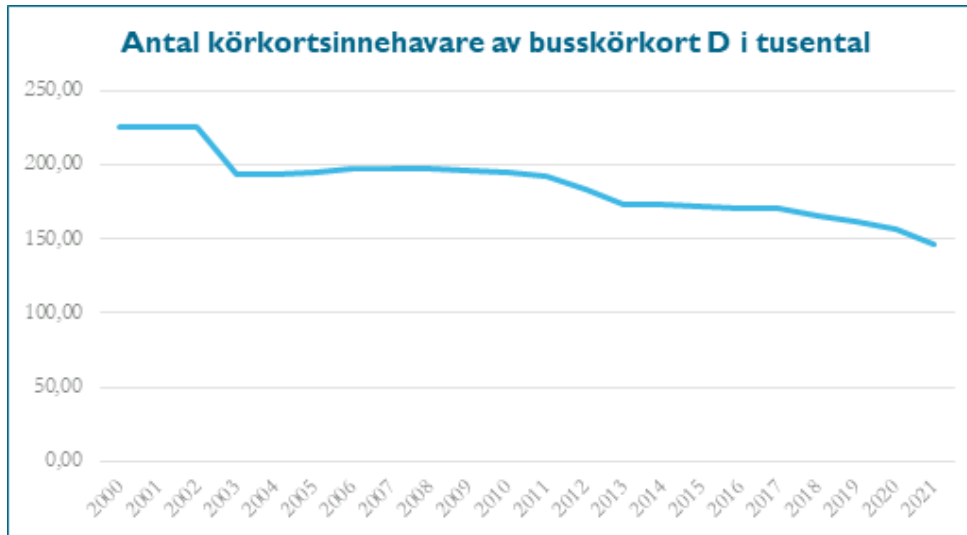
En prognos och en nulägesbeskrivning över kompetensförsörjningen i bussbranschen finns i Transportföretagens rapport Tempen på bussbranschen 2021 (www.transportforetagen.se/contentassets/dc29cd50c478455083c4809454f200fe/tempen-pa-bussbranschen-2021-riks.pdf?ts=8d9776dd-c40a300)

Figur 20. Antal körkortsinnehavare av busskörkort (behörighet D)⁹

Antal körkortsinnehavare av busskörkort D i tusental			
År	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
2017	153	17	170
2018	149	16	165
2019	146	16	162
2020	141	15	156
2021	133	14	147

9 Transportstyrelsens körkortsstatistik, senast uppdaterad 2022-05-04.

Figur 21. Antal körkortsinnehavare av busskörkort (behörighet D) åren 2000 - 2021¹⁰



Figur 22. Antal anställda efter yrke, ålder, kön och år¹¹

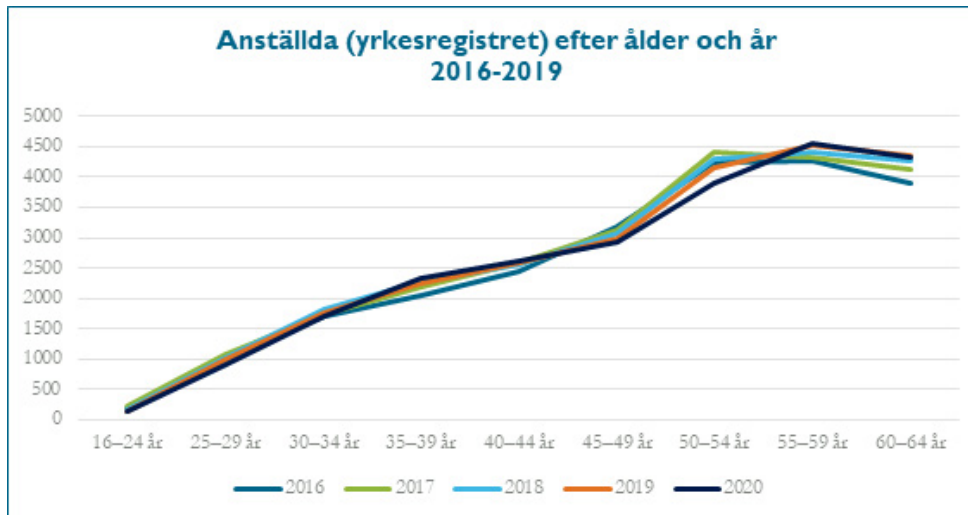
Anställda (yrkesregistret) 16–64 år efter Yrke (SSYK 2012), ålder, kön och år							
Yrke (SSYK 2012)	Ålder	Kön	2016	2017	2018	2019	2020
8331 Buss- och spårvagnsförare	16–24 år	män	157	186	155	143	121
		kvinnor	31	32	21	15	26
	25–29 år	män	891	922	894	871	817
		kvinnor	149	153	129	126	102
	30–34 år	män	1496	1551	1612	1578	1548
		kvinnor	204	200	211	182	150
	35–39 år	män	1774	1934	2030	2026	2109
		kvinnor	286	271	246	235	216
	40–44 år	män	2074	2257	2234	2235	2284
		kvinnor	361	342	336	348	328
	45–49 år	män	2672	2642	2629	2590	2545
		kvinnor	505	481	433	385	399
	50–54 år	män	3562	3708	3625	3497	3311
		kvinnor	691	708	673	668	578
	55–59 år	män	3675	3731	3776	3855	3871
		kvinnor	589	587	639	669	689
	60–64 år	män	3478	3651	3774	3852	3799
		kvinnor	428	476	491	503	517
Uppdaterad 2022-03-10 SCB Statistikdatabasen Arbetsmarknad							

Standard för svensk yrkesklassificering, SSYK, är ett system för att gruppera individers yrken eller arbetsuppgifter. SSYK används inom arbetsmarknads- och individstatistiken. Från och med 2014 redovisas yrkesuppgifter i den officiella statistiken enligt SSYK 2012.

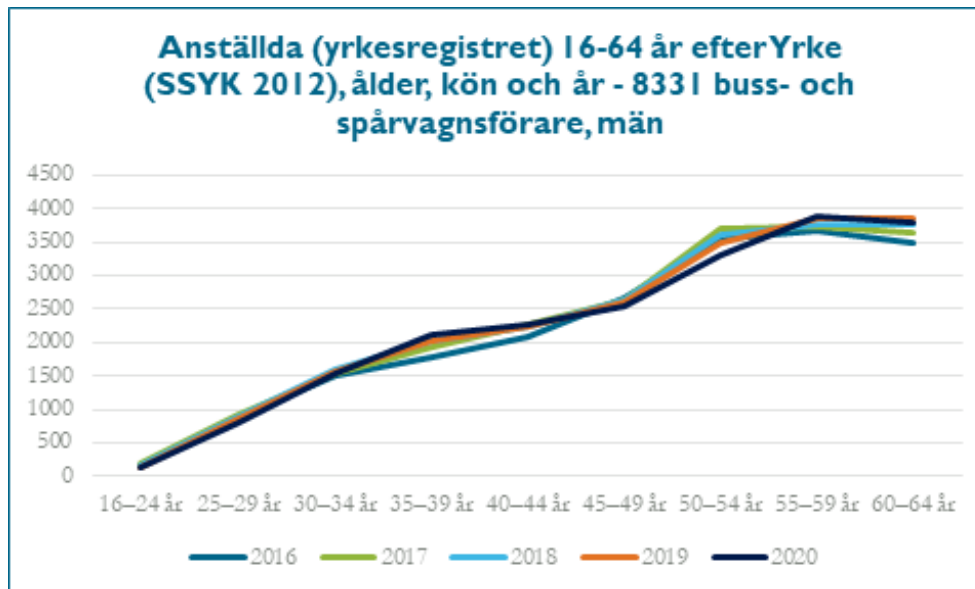
¹⁰ Ibid.

¹¹ SCB Statistikdatabas, Yrkesregistret med yrkesstatistik, anställda 16–64 år i riket efter yrke (SSYK 2012 – fyrsiffrig), kön och arbetsställets sektorstillhörighet. Senast uppdaterad 2022-03-10.

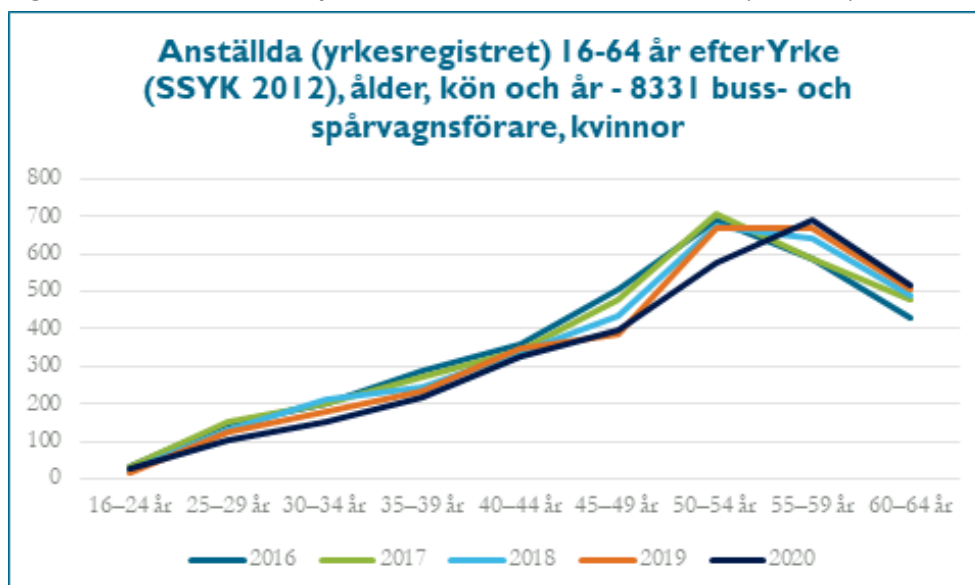
Figur 23. Anställda efter yrke, efter ålder och år 2016 – 2020¹²



Figur 24. Anställda efter yrke, efter ålder och år och kön (män) 2016 – 2020¹³



Figur 25. Anställda efter yrke, efter ålder och år och kön (kvinnor) 2016 – 2020¹⁴



12 Ibid.

13 Ibid.

14 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.¹⁵

4.1 Trafikarbete på svenska vägar

Figur 26. Trafikarbetet på svenska vägar uttryckt i miljoner fordonskilometer¹⁶

Trafikarbetet på svenska vägar, miljoner fordonskilometer				
År	Summa	Personbil	Buss	Lastbilar ¹⁷
1990	64 310	55 764	984	7 262
1991	64 867	56 380	987	7 190
1992	65 537	56 956	993	7 248
1993	64 136	55 681	971	7 133
1994	64 904	56 289	981	7 278
1995	65 700	56 898	994	7 445
1996	66 029	57 117	999	7 534
1997	66 227	57 112	990	7 724
1998	66 955	57 517	976	8 042
1999	68 637	58 757	968	8 452
2000	69 272	58 890	922	8 935

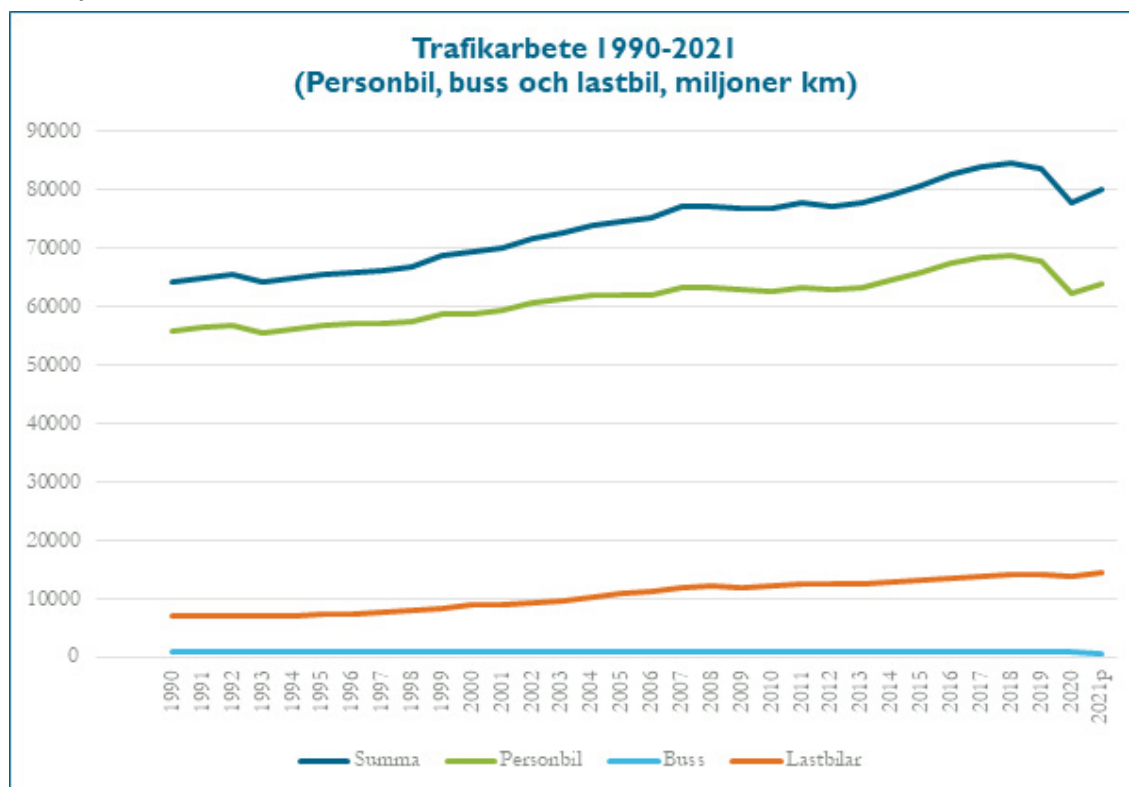
15 Definition från Trafikanalys i rapporterna "Lokal och regional kollektivtrafik".

16 Trafikanalys rapport "Trafikarbete på svenska vägar 1990–2021", publicerad 2022-04-13.

17 ≤3,5 ton - >26 ton.

2001	70 235	59 560	922	9 199
2002	71 630	60 576	931	9 516
2003	72 732	61 322	933	9 807
2004	73 801	61 920	926	10 269
2005	74 620	62 059	925	10 929
2006	75 257	62 148	933	11 404
2007	77 262	63 355	942	12 117
2008	77 325	63 277	917	12 290
2009	76 714	62 946	924	12 027
2010	76 731	62 798	937	12 246
2011	77 786	63 391	965	12 690
2012	77 270	63 011	952	12 684
2013	77 729	63 305	971	12 761
2014	79 198	64 546	970	13 016
2015	80 714	65 854	983	13 177
2016	82 661	67 392	985	13 571
2017	83 896	68 305	998	13 923
2018	84 536	68 639	998	14 253
2019	83 624	67 816	1 006	14 189
2020	77 813	62 162	899	14 058
2021	80 163	63 894	888	14 680

Figur 27. Utveckling trafikarbete, antal miljoner kilometer per år 1990 - 2021, jämförelse mellan buss, personbil och lastbil¹⁸



18 Trafikanalys rapport "Trafikarbete på svenska vägar 1990 - 2021", publicerad 2022-04-13.

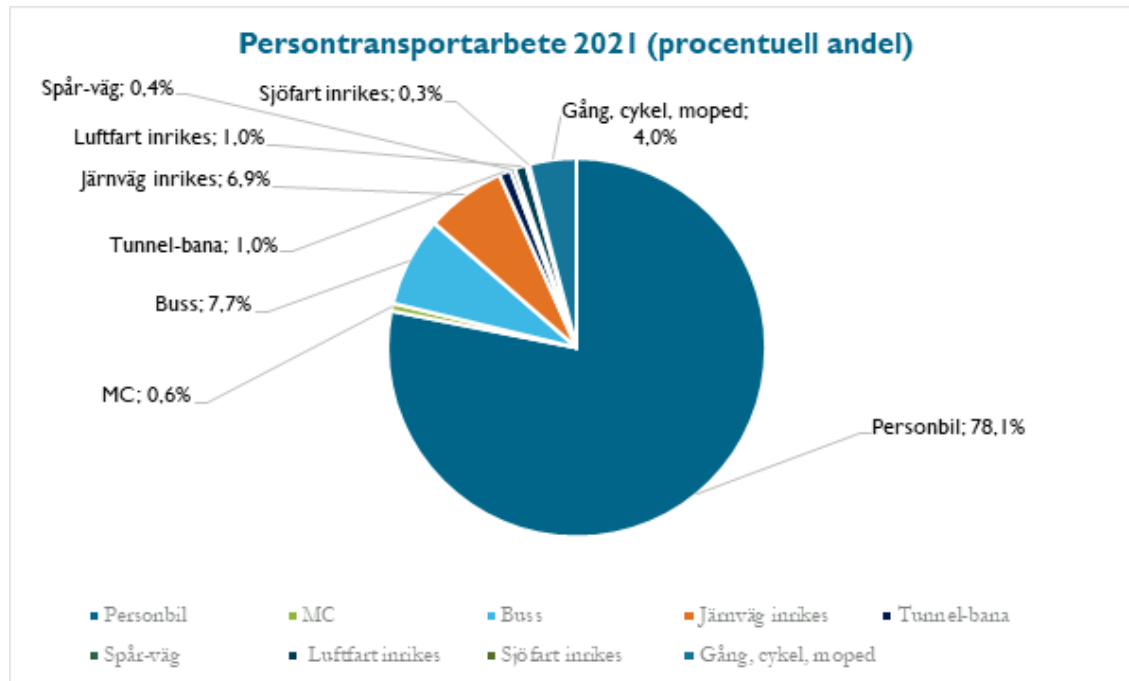
4.2 Persontransportarbete på svenska vägar

Figur 28. Persontransportarbete på väg, spår samt sjö- och luftfart, miljoner personkilometer¹⁹

År	Personbil	MC	Buss	Järnväg inrikes	Tunnel-bana	Spår-väg	Luftfart inrikes	Sjöfart inrikes	Gång, cykel, moped	Totalt
2016	93 736	766	9852	12 333	1953	655	3752	276	3294	12 6617
2017	95 441	728	9979	12 739	1979	668	3861	295	3923	12 9613
2018	96 344	693	9984	13 058	1991	746	3728	280	4553	13 1377
2019	95 621	698	10 055	13 998	1895	809	3408	338	5183	13 2005
2020	90 222	695	9002	7973	1151	537	1037	240	5457	11 6350
2021	89 452	740	8777	7863	1137	455	1142	310	4631	11 4507

¹Tidsseriebrott. Ny metod i Resvaneundersökningen (1: Annan insamlingsmetod (webbinsamling från och med 2019, till skillnad från telefonintervju innan 2019) som kan påverka samtliga trafikslag som vi mäter i Resvaneundersökningen (personbil, cykel, gång). 2: Personbilstrafiken innefattar enbart personer 6–84 år från och med 2019 medan åren innan samtliga personer. Långa bilresor mer än en dag är borträknade. 3: Innan 2019 räknades alla förflyttningar utanför den egna tomten med i undersökningen. Sedan undersökningen 2019 räknas endast alla resor med som har ett ärende. Detta innebär att promenader eller cykelresor.

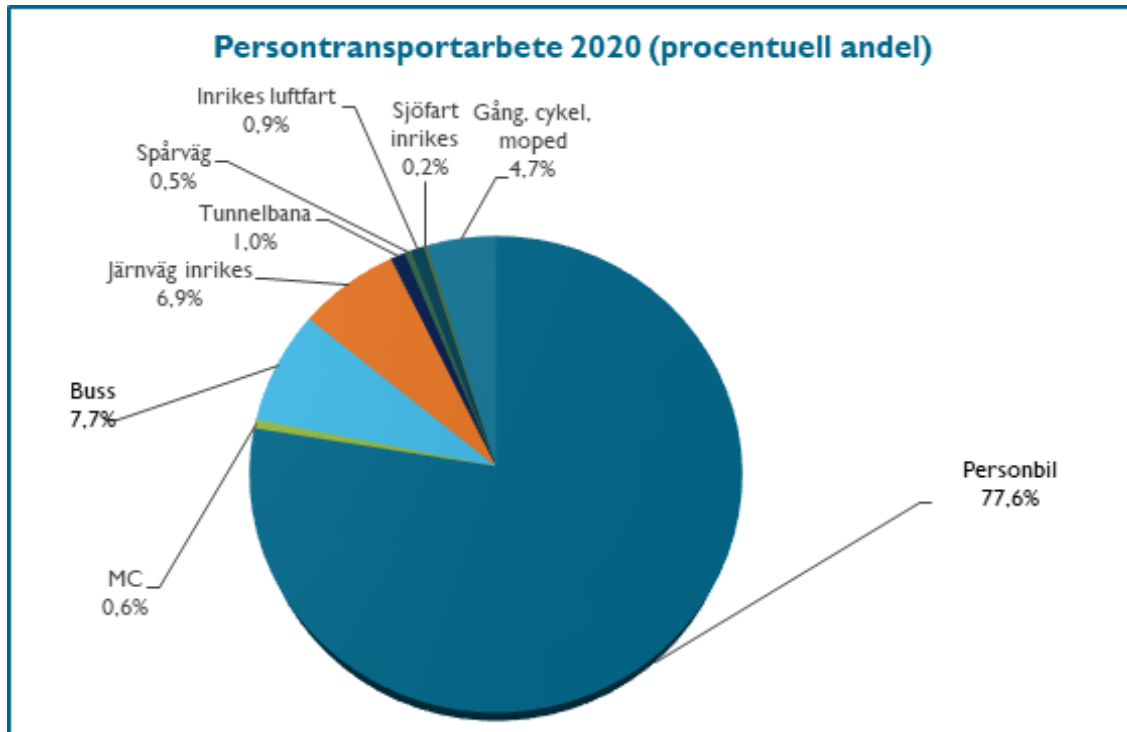
Figur 29. Persontransportarbete 2021, en jämförelse mellan olika trafikslag²⁰



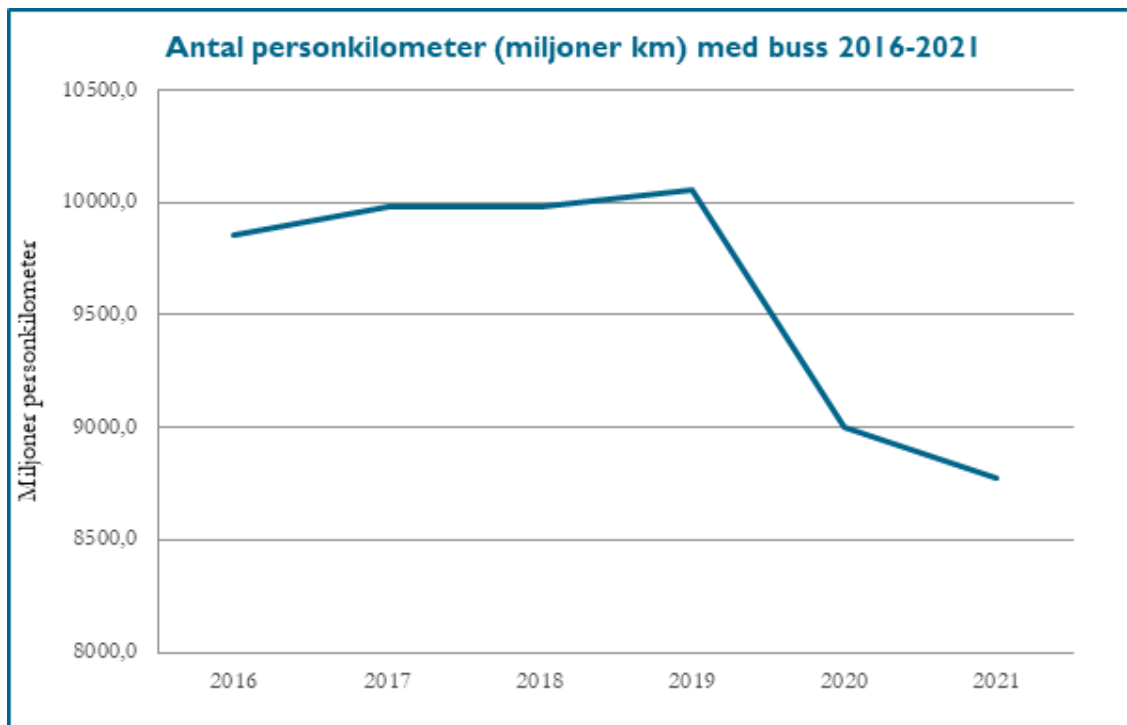
19 Ibid.

20 Ibid.

Figur 30. Persontransportarbete 2020, en jämförelse mellan olika trafikslag²¹



Figur 31. Personkilometer med buss mellan åren 2016 och 2021²²

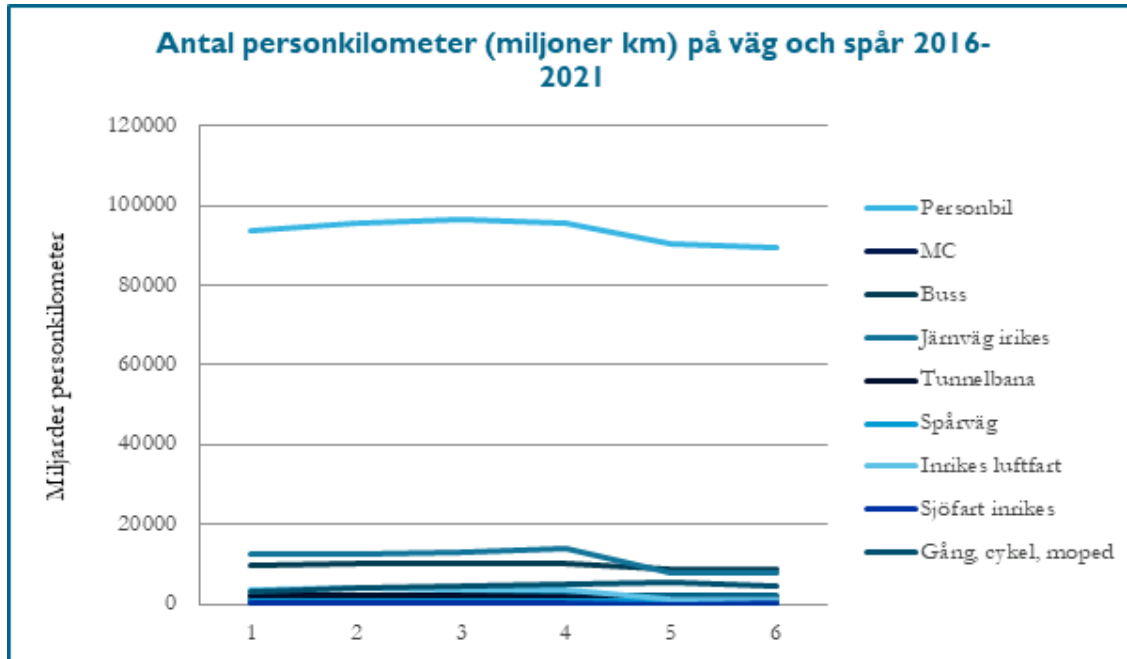


Under 2019-2022 påverkades busstrafiken av de restriktioner för resande som infördes i samband med pandemin. Läs mer i vår rapport ”Fortsatt nedgång för turistbussarna i alltmer orolig omvärld” (www.transportforetagen.se/nyhetslista/2022/juni/fortsatt-kraftig-nedgang-for-turistbussforetagen-under-2021/).

21 Ibid.

22 Trafikanalys rapport ”Trafikarbete på svenska vägar 1990 - 2021”, publicerad 2022-04-13.

Figur 32. Personkilometer per trafikslag 2016 – 2021²³



Figur 33. Körsträckor efter bussklass år 2019, 2020 och 2021²⁴

Bussklass	Totalt antal körda mil			Medelkörsträcka i mil		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
I Stadsbuss	27 883 035	27 124 137	27 649 900	6 025	5 403	4 645
II Regionbuss	41 059 438	40 200 061	40 347 535	7 105	6 356	4 879
III Långfärdsbuss	16 243 467	10 438 377	8 826 186	5 724	3 872	5 089
A Mindre stadsbuss	534 422	466 630	470 340	3 404	2 991	3 583
B Mindre långfärdsbuss	6 527 448	5 899 757	5 557 880	2 765	2 571	6 584
Okänd	7 365 732	6 762 289	5 855 034	3 707	3 626	511
Totalt	99 613 542	90 891 250	88 706 875	5 612	4 951	4 973

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

²³ Ibid.

²⁴ Trafikanalys statistikrapporter ”Körsträckor 2019”, ”Körsträckor 2020” och ”Körsträckor 2021”; den senare publicerad 2022-04-13.

5.

Linjelagd kollektivtrafik med buss

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) tillhandahåller linjelagd kollektivtrafik i respektive region, 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.²⁵

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. Rapporterna finns på <https://www.transportforetagen.se/om-oss/rapporter/>

Figur 34. Trafik-, resande- och ekonomiuppgifter för väg efter typ av finansiering och län år 2021²⁶

Trafik-, resande- och ekonomiuppgifter för väg efter typ av finansiering och län 2021.¹

	Påstigningar	Utbudskilometer ²	Personkilometer	Platskilometer	Sittplatskilometer	Trafikintäkter	Trafikeringskostnader
Region	(tusental)	(tusental)	(tusental)	(tusental)	(tusental)	(tusental kr)	(tusental kr)
Riket	55 248 0	624 916	4 366 358	42 216 051	28 824 284	8 953 864	24 375 447
- Kommersiell	1 048	3815,761	54 655	1 965 86	1 965 86	–	–
- Subventionerad	551 432	621 101	4 311 703	42 019 465	28 627 698	8 953 864	24 375 447
- varav i Stockholms	214 500	123 868	1 223 000	12 262 936	6 317 270	2 885 120	7 065 732

²⁵ Definitioner från Trafikanalys.

²⁶ Trafikanalys "Regional linjetrafik 2021", publicerad 2022-06-30.



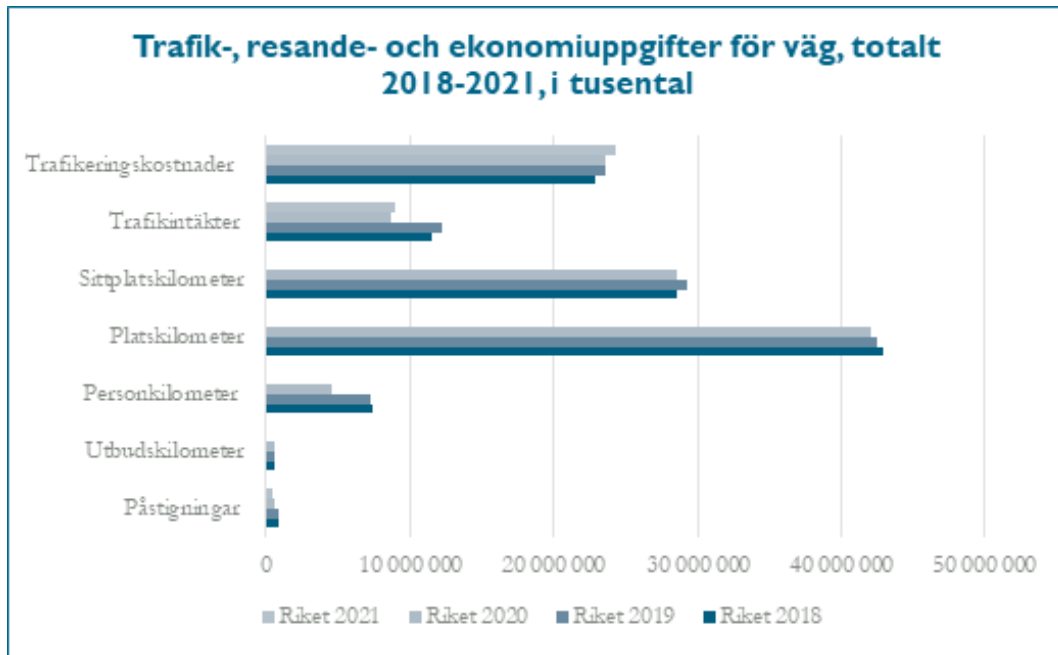
Uppsala	31 507	38 943	352 878	2 881 782	1 869 264	569 711	1 511 707
Södermanlands	7591	17 366	85 022	1 379 089	806 485	138 339	474 710
Östergötlands	14 200	23 417	161 400	2 169 368	1 271 892	226 951	803 666
Jönköpings	7727	22 028	121 312	2 289 869	1 106 048	225 157	704 536
Kronobergs	3628	11 737	72 236	869 609	595 093	85 299	382 659
Kalmar	5152	17 949	80 886	1 051 389	787 470	273 388	531 681
Gotlands	659	2723	16 585	253 491	123 548	8425	97 465
Blekinge	4006	8175	40 464	540 448	397 271	97 752	257 279
Skåne	70 336	74 417	433 000	3 274 368	3 274 368	1 315 652	2 738 594
Hallands	6402	17 076	56 977	–	–	168 237	469 726
Västra Götalands	119 243	117 806	823 470	5 441 579	5 441 579	1 468 480	4 490 281
Värmlands	7123	18 226	130 715	1 163 873	833 368	187 864	608 312
Örebro	7328	17 250	82 074	1 013 564	810 750	147 215	638 478
Västmanlands	9099	11 154	101 909	803 088	501 930	124 191	450 057
Dalarnas	6818	17 722	100 223	1 242 410	848 714	103 394	598 682
Gävleborgs	10 137	18 906	109 517	1 719 055	903 093	163 406	544 920
Västernorrlands	6583	12 842	50 972	757 678	577 890	258 926	468 316
Jämtlands	4111	11 351	58 688	488 084	442 681	108 504	307 361
Västerbottens	9419	21 086	126 152	1 164 178	990 672	232 376	679 391
Norrbottens	5863	17 059	84 223	1 253 607	728 312	165 477	551 894

Figur 35. Trafik-, resande- och ekonomiuppgifter för väg totalt (subventionerad och kommersiell trafik – regional linjetrafik) 2018 - 2021 (i tusental)²⁷

	Påstigningar	Utbudskilometer	Personkilometer	Platskilometer	Sittplatskilometer	Trafikintäkter	Trafikeringskostnader
Riket 2018	851 345	633 441	7 439 055	42 908 518	28 575 509	11 537 242	22 881 520
- Kommersiell	3 626	10 871	158 836	492 641	54 631	-	-
- Subventionerad	847 719	622 570	7 280 219	42 415 877	28 520 878	11 537 242	22 881 520
Riket 2019	866 213	639 907	732 7151	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
Riket 2020	597 758	623 840	4 567 339	41 997 465	28 624 021	8 666 762	23 596 837
- Kommersiell	1 233	3 418	52 594	154 223	154 223	-	-
- Subventionerad	596 525	620 422	4 514 745	41 843 242	28 469 798	8 666 762	23 596 837
Riket 2021	552 480	624 917	4 366 358	42 216 051	28 824 284	8 953 864	24 375 477
- Kommersiell	1 048	3 816	54 655	196 586	196 586	-	-
- Subventionerad	551 432	621 101	4 311 703	42 019 465	28 627 698	8 953 864	24 375 477

²⁷ Trafikanalys, ”Regional linjetrafik 2018”, ”Regional linjetrafik 2019”, ”Regional linjetrafik 2020” och ”Regional linjetrafik 2021”.

Figur 36. Trafik-, resande- och ekonomiuppgifter för väg totalt (subventionerad och kommersiell trafik – regional linjetrafik) 2018 – 2021 för riket²⁸



Figur 37. Ekonomiuppgifter för subventionerad trafik 2012–2021 (2021 års priser, miljoner kronor)²⁹

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Totala verksamhetsintäkter	19 195	21 028	21 637	22 339	23 788	24 544	24 910	25 560	18 682	18 741
Totala bidrag/tillskott	18 772	21 000	22 551	23 953	25 084	25 615	25 816	26 560	32 607	34 891
- varav Bidrag/tillskott Kommun	2 022	2 191	2 480	2 404	2 517	2 485	2 553	1 712	1 863	1 898
Bidrag/tillskott Region	16 553	18 243	19 587	21 079	22 109	22 520	22 637	24 322	27 552	29 100
Bidrag/tillskott Staten	197	566	484	470	458	611	626	526	3 193	3 893
Totala intäkter och bidrag/tillskott	37 968	42 027	44 189	46 292	48 872	50 160	50 727	52 120	51 289	53 632
Totala kostnader	38 988	41 428	43 732	46 003	48 439	49 592	49 932	50 925	51 762	52 708

Figur 38. Antal fordon i upphandlad kollektivtrafik³⁰

Trafikslag, aggregerad Sverige-nivå	År	År	År	År	År
	2018	2019	2020	2021	2022
Buss	10 353	8273	8458	8311	8219
Fartyg	127	42	43	42	64
Spårvagn	290	291	291	300	264
Tåg	353	421	427	423	439

Uppgifterna är tagna ur Svensk Kollektivtrafiks miljö- och fordonsdatabas, Frida. Observera att

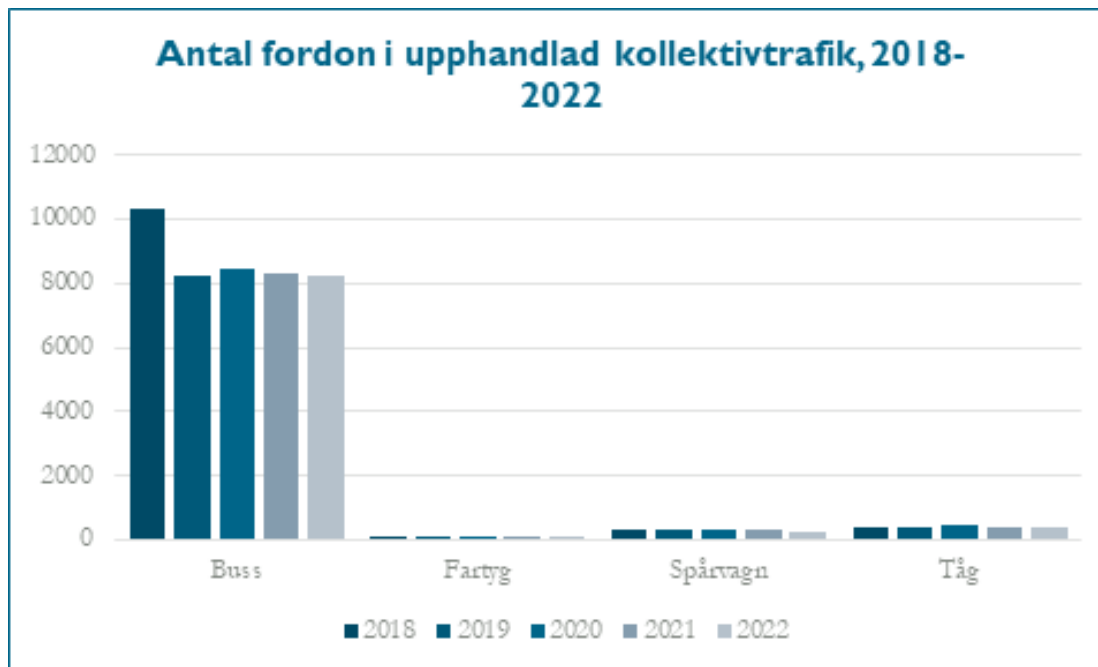
28 Ibid.

29 Trafikanalys rapport ”Regional linjetrafik 2021”.

30 Svensk Kollektivtrafik, FRIDA Miljö- och fordonsdatabas, nyckeltal.

nyckeltal för SL (Region Stockholm) inte finns med i Frida från och med år 2018. Nyckeltalen i Frida på aggregerad Sverige-nivå för 2018 och framåt går därför inte att jämföra med tidigare års nyckeltal. FRIDA är ett verksamhetssystem inom kollektivtrafiken med fokus på uppföljning av ställda krav bl.a. inom områdena kvalitet, miljö, tillgänglighet och säkerhet.

Figur 39. Antal fordon i upphandlad kollektivtrafik, jämförelse 2018 - 2021³¹



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 har inte transportförmågan minskat.

5.2 Kommersiell linjetrafik

Sveriges Busföretag 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 innebar 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 40. Utbud och resande i inrikes kommersiell linjetrafik på väg år 2021³²

Utbud och resande i inrikes kommersiell linjetrafik på väg 2021 – i tusental												
År	Påstigningar			Fordons-kilometer			Person-kilometer			Plats-kilometer		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Riket	5812	2 102	1 806	38 299	16 249	13 445	681 612	266 360	240 567	1 808 800	828 558	715 598
- Regional trafik	3534	1 233	1 048	11 555	3 418	3 816	159 737	52 594	52 594	527 831	154 223	1 196 586
- Inter-regional trafik	2278	869	758	26 744	12 830	9 629	521 875	213 766	185 912	1 280 969	674 335	519 012

31 Ibid.

32 Trafikanalys "Kommersiell linjetrafik på väg 2021", publicerad 2022-06-30.

Figur 41. Planerat antal avgångar i inrikes kommersiell linjetrafik på väg 2021³³

Planerat antal avgångar i inrikes kommersiell linjetrafik på väg 2021	
	Antal avgångar
	(tusental)
Riket	682
- Regional	463
- Interregional	219

Figur 42. Planerat antal avgångar i inrikes kommersiell linjetrafik på väg 2020³⁴

Planerat antal avgångar i inrikes kommersiell linjetrafik på väg 2020	
	Antal avgångar
	(tusental)
Riket	1 084
- Regional	720
- Interregional	364

Figur 43. Planerat utbud av inrikes kommersiell linjetrafik på väg år 2021³⁵

Planerat utbud av inrikes kommersiell linjetrafik på väg 2020	
	Fordons-kilometer
	(tusental)
Riket	16 436
- Regional	3 379
- Interregional	13 057

Figur 44. Planerat utbud av inrikes kommersiell linjetrafik på väg år 2020³⁶

Planerat utbud av inrikes kommersiell linjetrafik på väg 2020	
	Fordons-kilometer
	(tusental)
Riket	23 174
- Regional	5 188
- Interregional	17 987

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.

33 Ibid.

34 Trafikanalys "Kommersiell linjetrafik på väg 2020", publicerad 2021-06-30.

35 Trafikanalys "Kommersiell linjetrafik på väg 2021", publicerad 2022-06-30.

36 Trafikanalys "Kommersiell linjetrafik på väg 2020", publicerad 2021-06-30.

6.

Miljöaspekter

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 motorteknik

Figur 45. Körsträckor buss efter drivmedel 2021³⁷

Körsträckor buss efter drivmedel år 2021		
Drivmedel	Totalt antal körda mil	Medelkörsträcka i mil
Bensin	54 902	1 220
Diesel	63 653 520	4 645
El	3 297 969	4 879
Elhybrid/Laddhybrid ¹⁾	829 451	5 089
Etanol	584 069	3 583
Gas	20 284 920	6 584
Övriga	2 044	511
Totalt	88 706 875	4 973

Anm: Tabellen avser bussar som varit i trafik någon gång under året. 1) På grund av hur dessa registrerats i Vägtrafikregistret kan man inte skilja elhybrider från laddhybrider,

Figur 46. Körsträckor buss efter drivmedel 2020³⁸

Körsträckor buss efter drivmedel år 2020		
Drivmedel	Totalt antal körda mil	Medelkörsträcka i mil
Bensin	72 100	1 534
Diesel	68 411 939	4 788
El	1 609 627	3 339
Elhybrid/Laddhybrid ¹⁾	857 068	5 459
Etanol	667 496	4 391
Gas	19 257 343	5 969
Övriga	15 677	2 613
Totalt	90 891 250	4 951

Anm: Tabellen avser bussar som varit i trafik någon gång under året. 1) På grund av hur dessa registrerats i Vägtrafikregistret kan man inte skilja elhybrider från laddhybrider,

37 Trafikanalys "Körsträckor 2021", publicerad 2022-04-13.

38 Trafikanalys "Körsträckor 2020", publicerad 2021-04-13.

Figur 47. Bussar i trafik efter drivmedel, årsvis 2011-2021³⁹

Bussar i trafik efter drivmedel, årsvis 2011-2020								
Vid slutet av år	Bensin	Diesel	El	Elhybrid/ laddhybrid ¹⁾	Etanol	Gas	Övriga	Totalt
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
2020	36	9 862	472	153	127	2 837	2	13 489
2021	37	9 872	662	160	96	2 766	1	13 594

1) På grund av hur dessa registrerats i Vägtrafikregistret kan man inte skilja elhybrider från laddhybrider, se "Mer om statistiken"

Figur 48. Utsläpp av växthusgaser från vägtransportsektorn⁴⁰

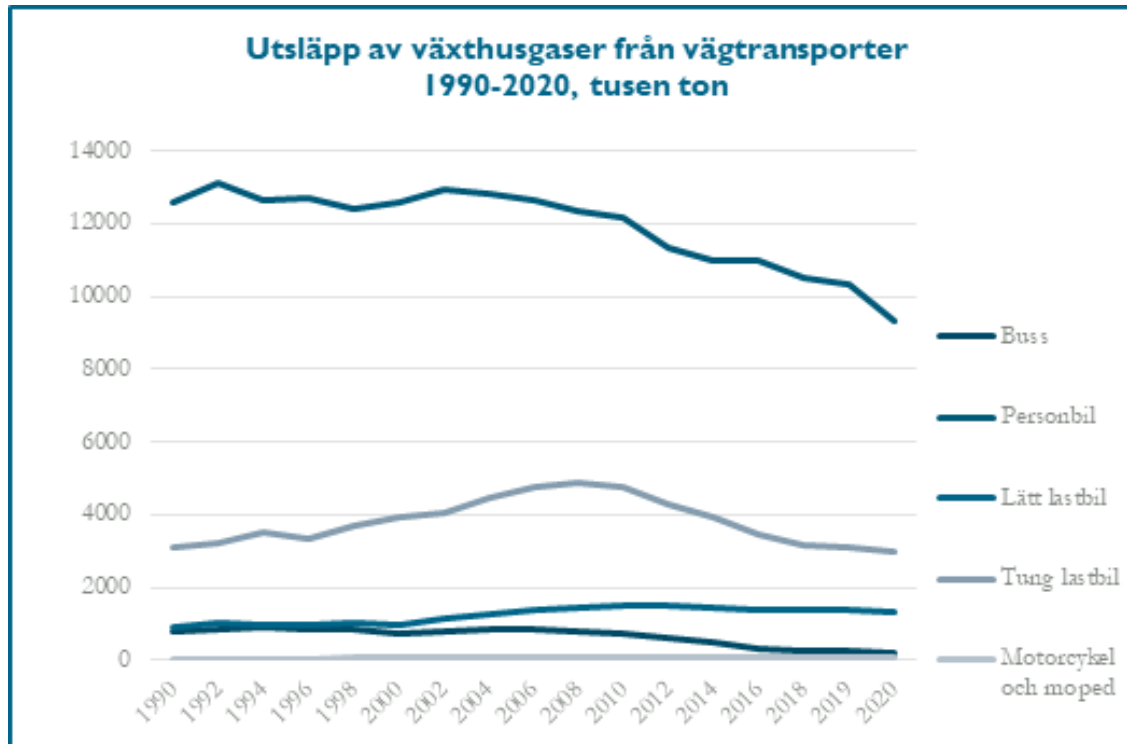
Utsläpp av växthusgaser från vägtransportsektorn i Sverige, tusen ton					
År	Buss	Personbil	Lätt lastbil	Tung lastbil	Motorcykel och moped
1990	761	12 592	920	3100	37
1991	727	12 772	977	2868	39
1992	851	13 099	1025	3230	43
1993	843	12 443	969	3222	43
1994	894	12 623	991	3516	44
1995	857	12 836	988	3432	46
1996	831	12 732	983	3319	48
1997	856	12 562	986	3471	50
1998	878	12 391	1006	3714	51
1999	844	12 573	1016	3865	55
2000	749	12 582	974	3945	70
2001	749	12 719	1062	3931	73
2002	777	12 958	1146	4050	81
2003	801	12 939	1204	4186	88
2004	822	12 818	1283	4467	89
2005	848	12 781	1307	4715	91
2006	832	12 656	1367	4767	97
2007	815	12 789	1439	4910	107
2008	782	12 366	1464	4873	105
2009	763	12 399	1451	4528	105
2010	755	12 199	1528	4789	99
2011	697	11 899	1575	4647	96
2012	600	11 361	1521	4277	84
2013	529	11 159	1503	4104	91
2014	484	11 003	1467	3940	89

39 Trafikanalys "Fordon 2021", publicerad 2022-02-23.

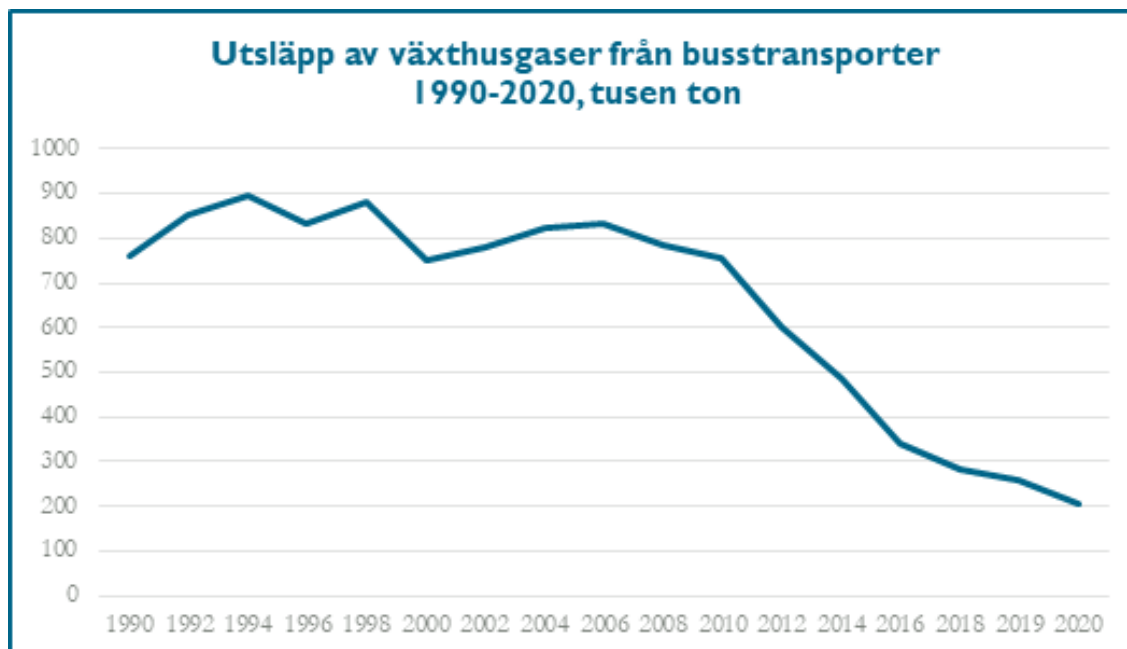
40 Naturvårdsverket ansvarar för att publicera Sveriges årliga officiella utsläppsstatistik som används för att följa upp klimatmålen som fastställts internationellt, inom EU och nationellt för Sverige. Publicerad 20 december 2021.

2015	442	11 247	1495	3786	93
2016	342	11 004	1402	3470	89
2017	298	10 803	1410	3311	82
2018	283	10 516	1372	3158	80
2019	260	10 362	1392	3116	82
2020	204	9354	1346	2958	78

Figur 49. Utsläpp av växthusgaser från vägtransporter 1990 - 2020⁴¹



Figur 50. Utsläpp av växthusgaser från busstransporter 1990 - 2020⁴²



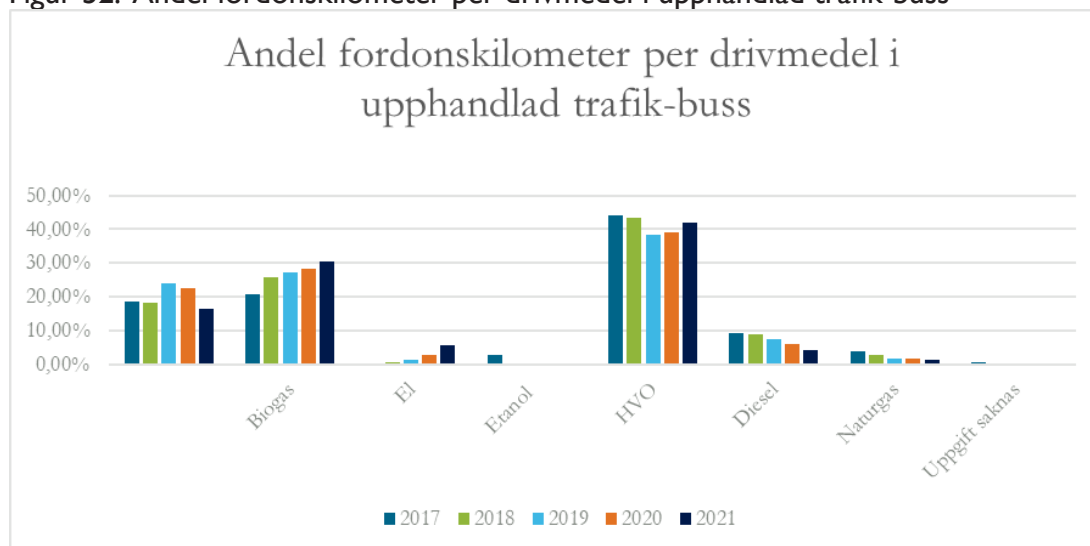
41 SCB "Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter efter växthusgas och transportslag. År 1990–2020". Senast publicerad 2020-12-15.

42 Ibid.

Figur 51. Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter efter växthusgas, transportslag och år – buss⁴³

Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter efter växthusgas, transportslag och år												
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totala Växthusgaser (kt CO ₂ -ekv.)	Bussar (CRF IA3b)	762,9	707,7	612,2	541,6	497,7	456,9	356,3	312,1	297,1	274,5	217,2
	- Bussar, etanol	2,5	3,6	3,5	3,4	2,9	2,8	2,3	1,3	0,8	0,5	0,5
	- Bussar, FAME/HVO	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	- Bussar, biogas	0,7	1,0	1,3	1,6	2,0	2,3	2,5	2,5	3,0	2,9	2,9
	- Bussar, diesel	718,3	655,0	554,8	483,0	426,6	390,3	305,7	271,6	265,5	246,0	189,9
	- Bussar, naturgas	38,8	43,6	46,0	43,7	53,5	46,8	34,8	29,2	18,4	10,9	11,0
	- Bussar, fossila utsläpp från biodrivmedel	2,6	4,4	6,6	9,9	12,6	14,7	11,0	7,5	9,3	14,1	13,0

Figur 52. Andel fordonskilometer per drivmedel i upphandlad trafik-buss⁴⁴

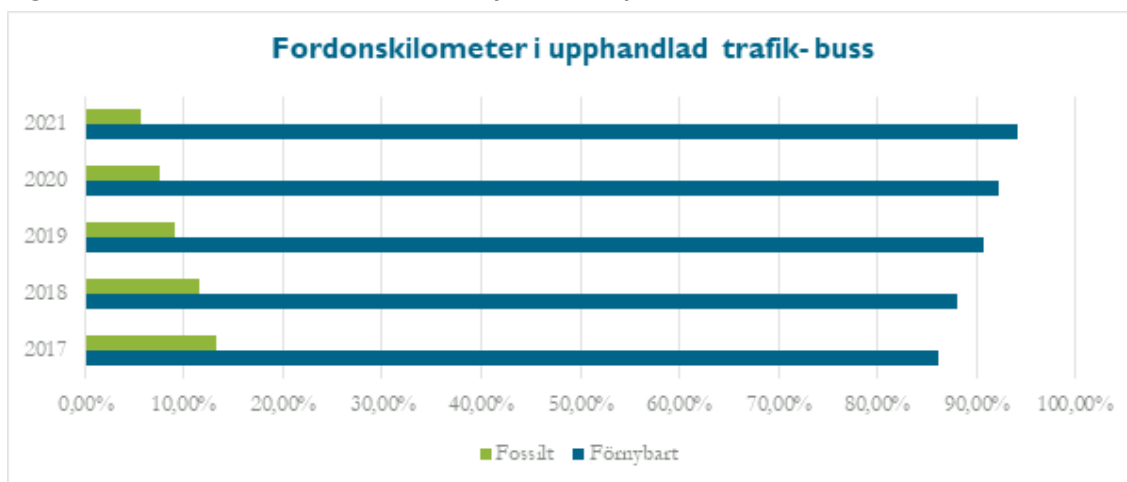


43 Ibid.

44 Från FRIDA Fordonsdatabas Svensk Kollektivtrafik och alla trafikbeställare använder sig av FRIDA miljö- och fordonsdatabas för att enkelt få svar på frågor som rör den egna verksamheten, med fokus på t ex miljö, avtal och tillgänglighet. FRIDA har till syfte att lagra, sammanställa, visa och följa upp information rörande fordon i den lokala och regionala kollektivtrafiken. Nyckeltal för SL (Region Stockholm) finns inte med i Frida från och med år 2018.



Figur 53. Andel fordonskilometer förnybara- respektive fossila drivmedel⁴⁵



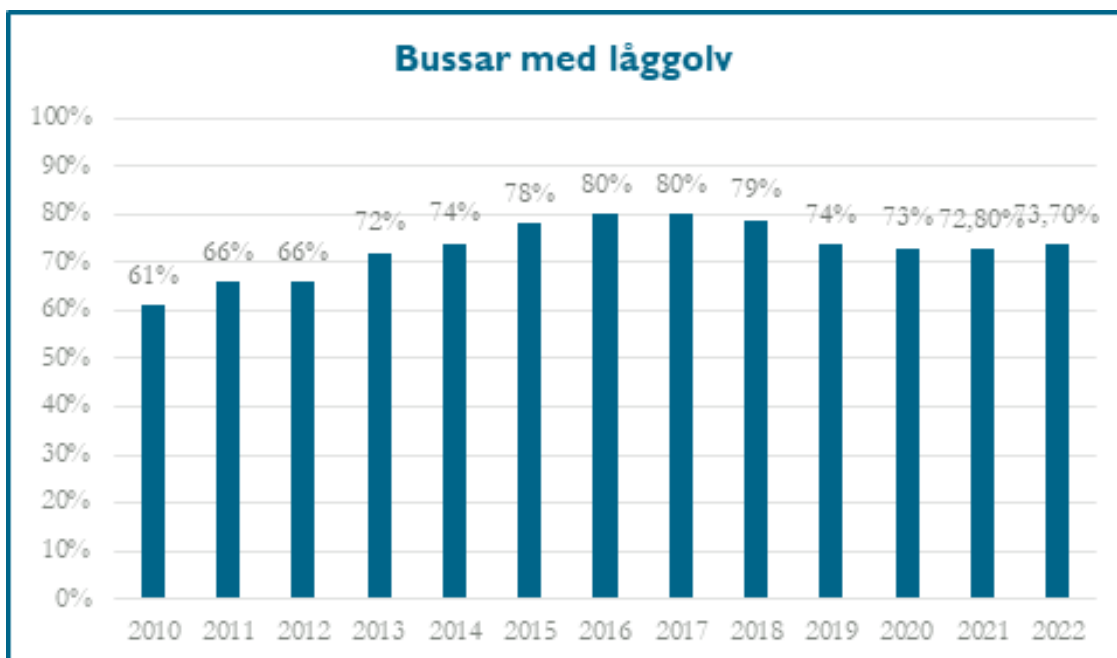
45 Ibid.

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 Ett standardiserat 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 <https://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/modellavtal--bilagor/bus-nordic/>

Figur 54. Antal/andel bussar i upphandlad kollektivtrafik med låggolv⁴⁷

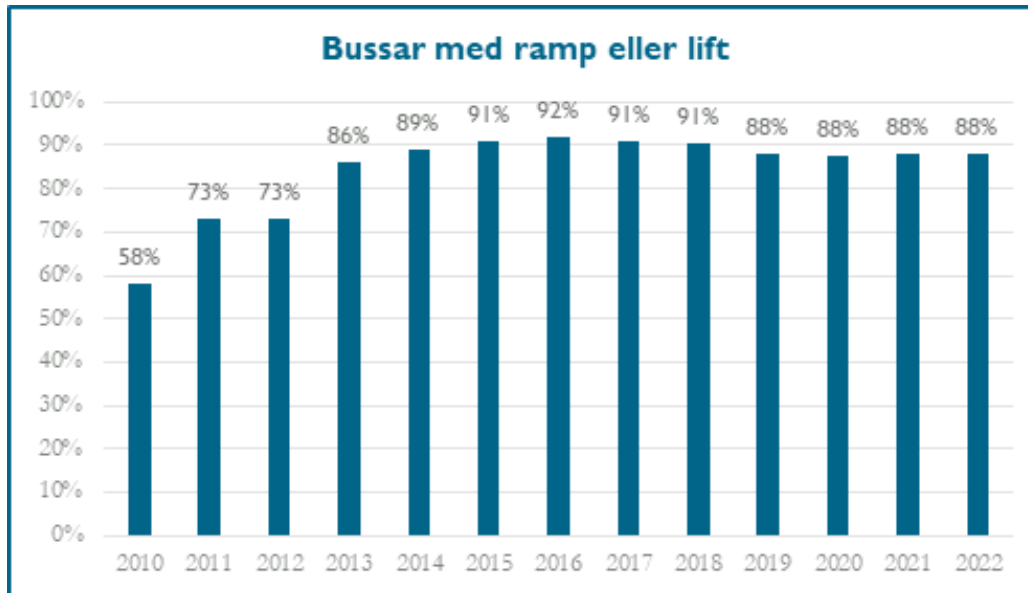


46 Föreskrifter nr 107 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) – Enhetliga bestämmelser för typgodkännande av fordon i kategori M2 eller M3 vad gäller deras allmänna konstruktion [2015/922].

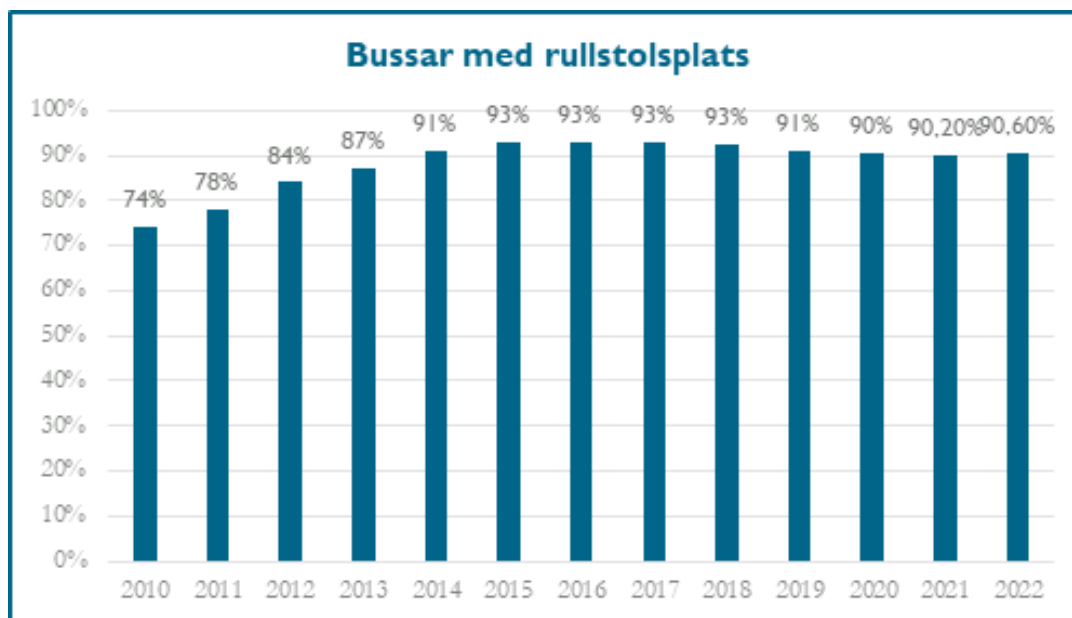
47 Svensk Kollektivtrafik, Frida miljö- och fordonsdatabas, nyckeltal 2010 - 2022.



Figur 55. Antal/andel bussar i upphandlad kollektivtrafik med ramp/lift⁴⁸



Figur 56. Antal/andel bussar i upphandlad kollektivtrafik med rullstolsplats⁴⁹



48 Ibid.

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 <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/det-har-ar-nollvisionen/>

8.1 Antal dödade och svårt skadade i vägtrafiken

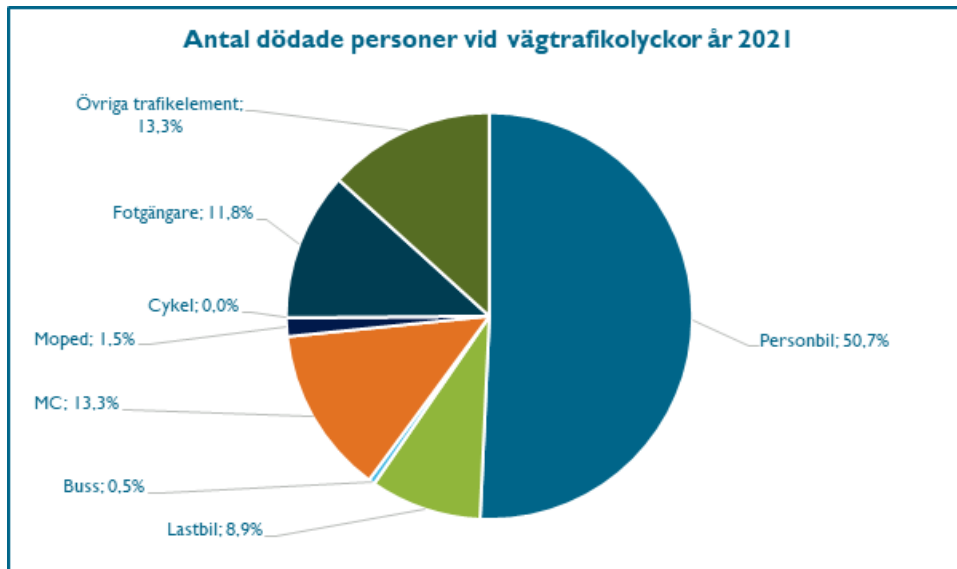
Figur 57. Antal dödade personer och svårt skadade personer samt antal trafikelement vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig eller svår personskada under år 2020 och 2021⁵⁰

År	Antal dödade personer		Antal dödade och svårt skadade personer	
	2020	2021	2020	2021
Trafikelement				
Samtliga element	204	210	1 849	1 928
Personbil	105	102	825	859
Personbil med släp el. husvagn	1	1	3	7
Tung lastbil	-	4	16	23
Tung lastbil med släp	1	-	6	16
Lätt lastbil eller husbil	15	10	59	80
Lätt lastbil med släp	-	3	2	6
Lastbil (okänd viktklass)	-	1	7	1
Buss, ev. med släp	-	1	5	26
Tung MC, ev. med sidovagn	27	23	242	219
Lätt MC	1	2	5	12
MC (okänd viktklass)	-	2	11	16
Okänt motorfordon	-	1	1	1
Moped klass 1	2		80	
Moped klass 2	2	1	20	94
Moped (okänd klass)	-	2	14	11

50 Trafikanalys "Vägtrafikskador 2020" och "Vägtrafikskador 2021" (senast uppdaterad 2022-04-29).

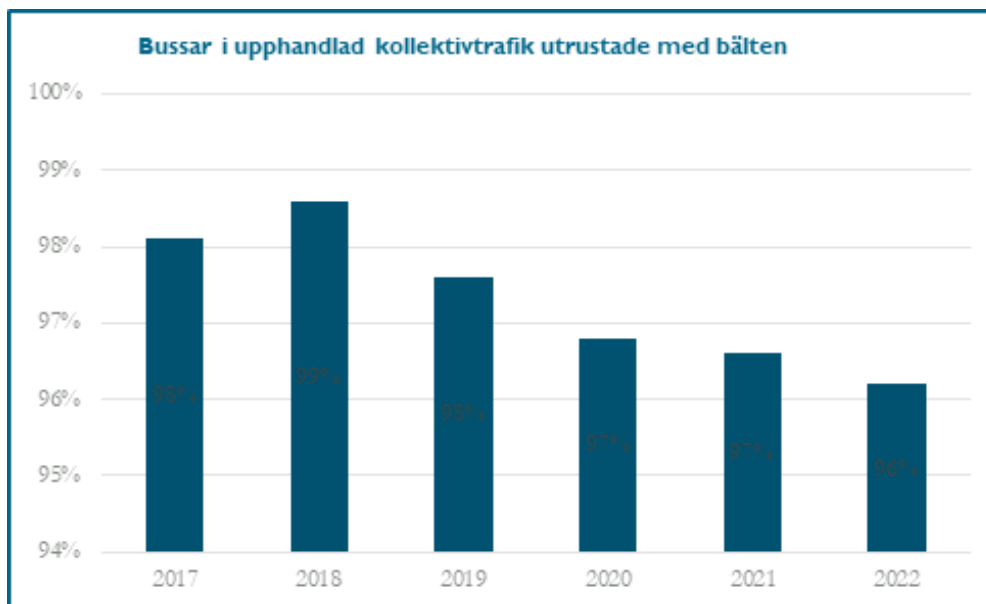
Cykel	18	–	257	8
Fotgängare	25	24	223	256
Övriga trafikelement	7	26	70	214

Figur 58. Antal dödade vid vägtrafikolyckor, procent av trafikelement⁵¹



8.2 Säkerhet i bussar

Figur 59. Bussar i upphandlad kollektivtrafik utrustade med bälten⁵²

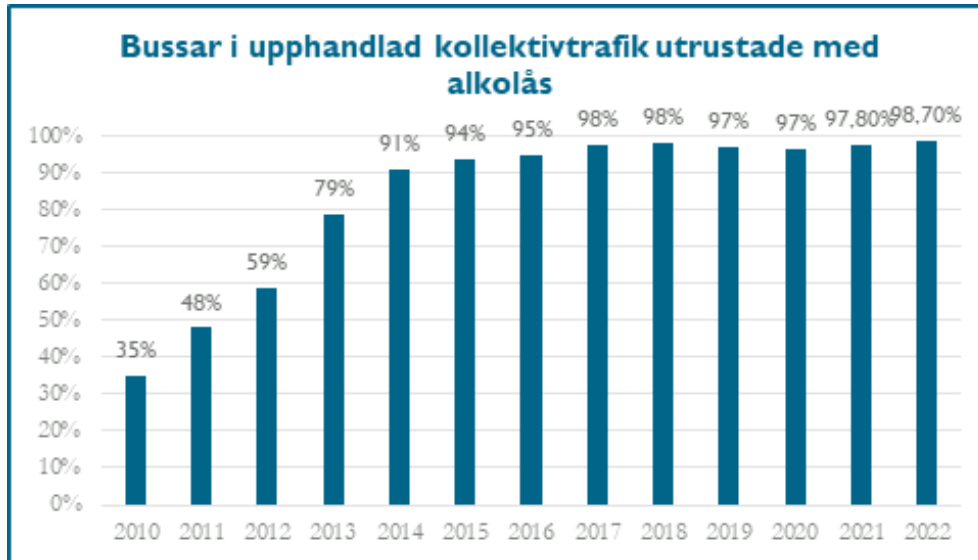


Observera! Endast bussar i Klass II, Klass III och Klass B ingår i nyckeltalen för bälten. Siffrorna berör alltså de bussar som ska ha bälte (för bussar i Klass I finns inte lagkrav på att bälte ska finnas). I upphandlad kollektivtrafik är bussar i Klass I vanligast.

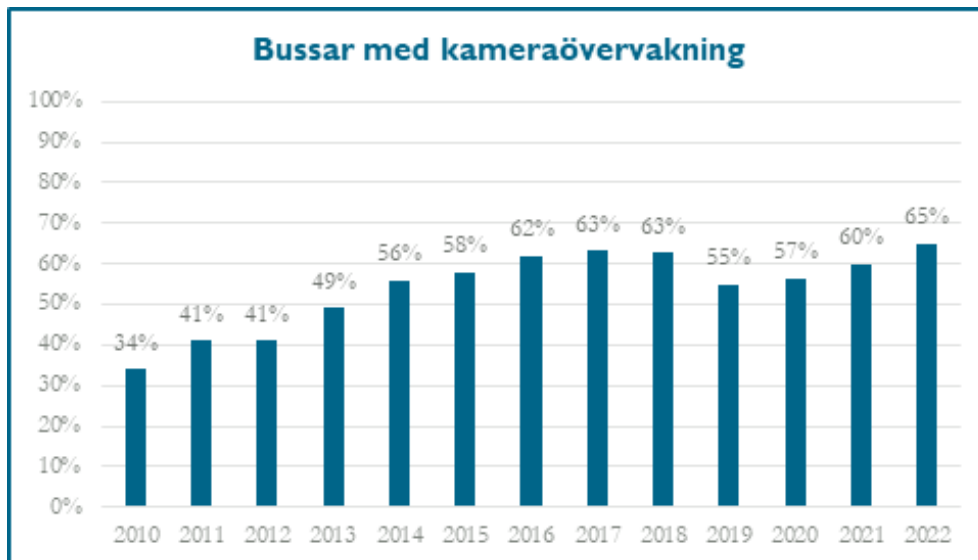
51 Ibid.

52 Svensk Kollektivtrafik, Frida miljö- och fordonsdatabas, nyckeltal 2017–2022.

Figur 60. Antal/andel bussar i upphandlad kollektivtrafik med alkoholås⁵³



Figur 61. Antal/andel bussar i upphandlad kollektivtrafik med kameraövervakning⁵⁴



Sedan den 1 augusti 2020 behöver i vissa fall kollektivtrafikens aktörer inte ansöka om tillstånd för kamerabevakning. Detta undantag gäller när bevakningen ska ske i brottsförebyggande syfte eller för att förhindra eller upptäcka störningar av allmän ordning och säkerhet eller olyckor. Undantaget från tillståndsplikten gäller om bevakningen sker:

- i ett färdmedel som används i kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller i tunnelbanorna
- av ett stations-, terminal- eller hållplatsområde avsett för resande med kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller i tunnelbana
- av en plats vid järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanespår
- av ett flygplatsområde.⁵⁵

53 Ibid.

54 Ibid.

55 <https://www.imy.se/verksamhet/kamerabevakning/kamerabevakning-pa-olika-omraden/kollektivtrafik/>

