

# Statistik om bussbranschen

Mars 2018



**Sveriges Bussföretag**  
Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**



## INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>Förord</b> .....	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Busstrafiken</b> .....	<b>8</b>
2.1	Bussens andel av kollektivresande i världen .....	8
2.2	BRT/BHLS-system i världen .....	8
2.3	Inrikestransporter i Europa .....	9
2.4	Persontransportarbete 1950–2014.....	9
2.5	Trafikarbete 1990–2016.....	10
2.6	Prognos för busstrafiken till år 2030.....	13
2.7	Antal kollektivtrafikresor per invånare .....	14
2.8	Utbud av inrikes kommersiell linjetrafik på väg.....	14
2.9	Antal resor i den lokala och regionala kollektivtrafiken.....	15
2.10	Busstrafikens andel av det totala resandet.....	15
2.11	Nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag år 2016 .....	16
2.12	Bussens persontransportarbete, personkilometer .....	17
2.13	Antal utbudskilometer per trafikslag och år .....	19
2.14	Resande med buss per län .....	20
2.15	Samhällets kostnader/bidrag till kollektivtrafiken ökar .....	21
2.16	RKM effektiviseringsarbete och avtalsrekommendationer .....	22
2.17	Storlek på bussavtalen .....	23
2.18	De tio största trafikföretagen på bussavtalen.....	23
<b>3</b>	<b>Bussar</b> .....	<b>24</b>
3.1	Antal bussar i trafik och avställda bussar under 2000–2017 .....	24
3.2	Ny- och avregistrering av bussar åren 2006–2017.....	26
3.3	Antalet nyregistreringar efter län år 2017 .....	27
3.4	Antalet bussar i trafik efter län 2009–2017 .....	28
3.5	Antal bussar i trafik efter tillåtet antal passagerare 2016.....	28
3.6	Tillverkarnas andel av sålda tunga bussar .....	29
3.7	De tio största fabrikaten .....	30
3.8	Antalet bussmodeller .....	30
3.9	Antal bussar i upphandlat trafik per tillverkare .....	31
3.10	Antal bussar i upphandlat trafik per årsmodell.....	32
3.11	Antalet fordonstyper i upphandlad trafik .....	32
3.12	Antalet bussar enligt fordonsklasser.....	33
3.13	Antal bussar och vikt .....	34
3.14	Antal bussar och längder.....	34
3.15	Antal bussar och höjder .....	35
3.16	Antalet färger på bussar.....	35
3.17	Antalet leasade bussar .....	36
3.18	Ålder på bussar .....	36
3.19	Antalet bussar av årsmodell.....	37
3.20	Andel bussar i glesbygd.....	37
3.21	Totala och genomsnittliga körsträckor .....	38
3.22	Körsträckor och antal bussar efter årsmodell/tillverkningsår.....	39
3.23	Körsträckor i antalet mil och län .....	40
3.24	Körsträckor och antal bussar efter antal passagerare .....	40
3.25	Andelen bussar med klimatanläggning – AC.....	41
<b>4</b>	<b>Miljö</b> .....	<b>42</b>
4.1	Bussar i yrkesmässig trafik efter drivmedel, årsvis 2000–2017 .....	42
4.2	Energianvändning i transportsektorn per bränsle (TWh) .....	44
4.3	Användningen av biodrivmedel inom transportsektorn .....	44
4.4	Antalet bussar drivmedel och bussklass .....	45
4.5	Antal bussar med olika drivmedel inom den upphandlande kollektivtrafiken .....	46
4.6	Antal elbussar i världen.....	46
4.7	Antal elbussar i Sverige .....	49

4.8	Biogas bussar och marknadsandel i Sverige.....	50
4.9	Andel förnybara drivmedel i bussar i kollektivtrafiken .....	50
4.10	Miljöklassade dieselbussar inom den upphandlande kollektivtrafiken .....	52
4.11	Antalet bussar med eftermonterad reningsutrustning.....	53
4.12	Utsläpp av växthusgaser från vägtransportsektorn 2016 .....	53
4.13	Busstrafikens utsläpp av växthusgaser 1990–2016.....	54
4.14	Busstrafikens utsläpp av luftföroreningar .....	56
<b>5</b>	<b>Tillgänglighet.....</b>	<b>58</b>
5.1	Antal/andel bussar med låggolv.....	58
5.2	Antal/andel bussar med ramp/lift.....	58
5.3	Antal/andel bussar med rullstolsplats .....	59
<b>6</b>	<b>Trafiksäkerhet .....</b>	<b>60</b>
6.1	Antal dödade och svårt skadade i vägtrafiken .....	60
6.2	Antal dödade och svårt skadade i buss .....	62
6.3	Antal dödade och svårt skadade med buss inblandad.....	62
6.4	Antal dödade och svårt skadade per miljarder personkilometer.....	63
6.5	Antal avlidna, allvarligt skadade och självmord .....	63
6.6	Godkända bussar vid Bilprovningens kontrollbesiktning .....	65
6.7	Antal besiktningar av bussar .....	65
6.8	Antal bränder i buss .....	66
6.9	Antal/andel bussar med brandsläckning i motorrum .....	67
6.10	Antal/andel bussar med bälten.....	67
6.11	Audiell bilbältespåminnare .....	68
6.12	Antal/andel bussar med alkolås.....	68
6.13	Antal/andel bussar med kameraövervakning .....	68
<b>7</b>	<b>Bussföretagen .....</b>	<b>70</b>
7.1	Inledning .....	70
7.2	Bussbranschens utveckling 2001, 2005 och 2008–2016.....	71
7.3	Bussbranschens utveckling 2009–2016 .....	71
7.4	Busstrafikföretagens omsättning .....	72
7.5	Antal bussföretag .....	73
7.6	Busstrafikföretagens vinstmarginal.....	75
7.7	Busstrafikföretagens soliditet .....	76
7.8	Bussbranschens omsättning och förädlingsvärde.....	76
7.9	Antal anställda och företag inom bussbranschen 2004–2016.....	77
7.10	Bussbranschens förädlingsvärde och personalkostnader .....	78
7.11	Produktivitetens utvecklingen inom bussbranschen .....	79
7.12	Bussbranschen utifrån företagsstorlek .....	79
7.13	Antal anställda i olika storleksklasser inom bussbranschen 2016 .....	80
7.14	Utveckling ägandeformer 2009–2016.....	81
7.15	De 30 största bussbolagen (nettoomsättning) 2016.....	82
7.16	Samverkansbolag (antal anställda, bussar och företag) .....	84
7.17	Offentligt ägda bussföretag och antal bussar i trafik.....	85
7.18	Översikt trafikföretag och övriga bussbolag .....	86
7.19	Busstrafikföretagens resultat efter finansnetto.....	87
7.20	Linjebuss- och turist-/beställningstrafikföretagen .....	87
7.21	Bussbranschen per län 2016 .....	93
7.22	Bussbranschens strukturförändring 2009–2016 .....	96
7.23	Marknadskoncentrationen inom bussbranschen .....	98
7.24	Jämförelser mellan olika transportslag inom kollektivtrafiken.....	100
7.25	Effektiviteten inom kollektivtrafikbranschen.....	102
7.26	Skolskjutsar .....	105
7.27	Åldersfördelning av styrelseledamöter .....	105
7.28	Antal konkurser, likvidationer och fusioner .....	106
7.29	Antal trafiktillstånd m.m. ....	106



<b>8</b>	<b>Busstrafikens kostnader.....</b>	<b>108</b>
8.1	Dieselnkostnaderna.....	108
8.2	Skatter på drivmedel för bussar.....	111
8.3	Fordonsskatter inom kollektivtrafikens transportslag.....	112
8.4	Trafikförsäkringsskatten.....	112
8.5	Trängselskatter och broavgifter för bussar under 14 ton.....	113
8.6	Transportstyrelsens avgiftsfinansiering.....	113
8.7	Företagen betalar minst 280 000 kr per buss i skatt – per år.....	113
<b>9</b>	<b>Personal.....</b>	<b>114</b>
9.1	Antal anställda i bussföretagen.....	114
9.2	Anställda förare inom olika sektorer.....	114
9.3	Antalet bussförare, mekaniker och tjänstemän.....	115
9.4	Anställda förare per län.....	115
9.5	Förarens utbildningsnivå.....	116
9.6	Förare efter ålder och kön.....	116
9.7	Bussförarens medelålder.....	117
9.8	Andel bussförare över 55 år respektive 60 år.....	118
9.9	Andelen bussförare 30 år eller yngre.....	119
9.10	Andelen bussförare mellan 30 och 40 år.....	119
9.11	Löneutvecklingen för bussförare.....	120
9.12	Utan invandrare stannar bussen.....	120
9.13	Körkortsinnehav för buss.....	126
9.14	Antal körkortsinnehav för kvinnor och män samt deras ålder 2017.....	126
9.15	Antalet genomförda företagskontroller avseende kör- och vilotider.....	127
9.16	De vanligaste överträdelserna avseende kör- och vilotider.....	128
<b>10</b>	<b>Jämställdhet.....</b>	<b>129</b>
10.1	Andelen bussförare efter kön.....	129
10.2	Andel kvinnor i bolagsstyrelser i bussbranschen.....	130
10.3	Utvecklingen av bussbolag styrda av män respektive kvinnor.....	131

# 1 Förord

Sveriges Bussföretag sammanställer årligen en statistikrapport om läget i svensk bussbransch. Rapporten uppdateras också kontinuerligt under året. Syftet är att sprida kunskap om branschen och ge fakta i debatten. Fakta för politiker, företagare, leverantörer, resenärer, forskare, studerande och journalister när kollektivtrafiken ska analyseras och beskrivas. Rapporten ger också förbundets egna medlemmar stöd i företagets egna omvärldsanalyser och strategiska planering.

Sveriges Bussföretag är den största bransch- och arbetsgivarorganisationen för bussföretag och bussresearrangörer i landet och har huvuddelen av bussbolagen 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. Medlemsföretagen är indelade i elva regionala bussbranschföreningar över landet. Medlemskap i Sveriges Bussföretag förutsätter medlemskap i den eller de regionala bussbranschföreningar där företaget har verksamhet och vice versa.

Sveriges Bussföretag har lokal närvaro genom Transportföretagens nio regionala kontor. Medlemmar i Sveriges Bussföretag är också automatiskt medlemmar i Svenskt Näringsliv. Till Sveriges Bussföretag finns också ett 70-tal branschintressenter, huvudsakligen leverantörer och samarbetspartners till förbundet och dess medlemsföretag.

Totalt har Sveriges Bussföretag 321 medlemsföretag med 26 325 anställda (2018).

Av totalt 14 914 bussar i yrkesmässig trafik i Sverige (januari 2018) har Sveriges Bussföretags medlemsföretag 11 940 bussar eller 80 procent av det totala antalet bussar.

Vi ser gärna att uppgifterna i denna rapport används och sprids, men ange Sveriges Bussföretag som källa. Besök webbplatsen [www.sverigesbussforetag.se](http://www.sverigesbussforetag.se) för ytterligare fakta och aktuella rapporter om svensk bussbransch.

Fakta som talar till bussens fördel:

- Det är väsentligen säkrare att åka buss än att åka bil. Sverige ligger i framkant internationellt då det gäller säkerheten i bussar.
- Bussen minskar trängseln på vägarna och på gatorna i storstäderna – en buss som rymmer 50 passagerare tar avsevärt mycket mindre plats än cirka 35 personbilar (med 1,4 personer i genomsnitt per bil).
- En buss drar mindre än tre liter drivmedel per mil och tar i snitt 50 passagerare.
- Buss är ett flexibelt transportmedel. När människors vardagsrutiner ändras så förändras också busstrafiken. Bussen kan gå överallt där det finns en väg.
- Läs mer på [www.sverigesbussforetag.se](http://www.sverigesbussforetag.se) – Fördel bussen.

**Källor:**

Statistiken är inhämtad ifrån följande statistikrapporter från Trafikanalys:

- Regional kollektivtrafik 2016 (Statistik 2017:20)
- Kommersiell linjetrafik på väg 2016 (Statistik 2017:18).
- Fordon 2017 (Statistik 2018:5)
- Fordon i län och kommuner (Statistik 2018:3)
- Trafikarbets utveckling för svenskregistrerade vägfordon (2015-03-25)
- Trafikarbete på svenska vägar (2016-05-20)
- Transportarbete 1950–2014 (2015-06-05)
- Körsträckor 2016 (Statistik 2017:10)
- Vägtrafikskador 2016 (Statistik 2017:12)
- Avtalen för den upphandlade kollektivtrafiken 2013 (Rapport 2015:13)
- Transportbranschens ekonomi 1997–2015 (Statistik 2016:37)

Andra viktiga statistik-källor är Bisnode, SCB, UC, Svenskt Näringsliv, Energimyndigheten, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Kommun- och landstingsdatabasen Kolada, Skolverket, BilSweden, Transportstyrelsens vägtrafikregister och rapporter, databasen Frida<sup>1</sup> samt Sveriges Bussföretags databaser och utredningar.

**Definitioner:****Buss**

Fordon som är inrättad för befordran av fler än åtta personer utöver föraren, även om fordonet dessutom är inrättad för annat ändamål.

**Resor**

Antal resor är ett mått på antal påstigningar i lokal och regional kollektivtrafik. Reser man tur och retur räknas det som två resor och reser man med övergång räknas varje övergång som en resa. Samtliga resor (avgiftsbelagda och kostnadsfria) per år redovisas.

**Utbudskilometer**

Utbudet ska avse den faktiskt utförda persontrafiken. Utbudskilometer är detsamma som tidtabellskilometer och exkluderar den trafik som ställs in och inkluderar den trafik som sätts in vid behov. Trafik såsom ut- och inkörning samt tomkörning bör om möjligt exkluderas. Utbudet för bantrafik mäts i vagnkilometer. Vagnkilometer är den sträcka i kilometer som vagnar upplåtna för resande framförts i järnvägs-, tunnelbane- och spårvägståg. Det vill säga, en vagn som kör en kilometer, är det samma som en vagnkilometer. Är det två vagnar som kör en kilometer, blir det två vagnkilometer och så vidare.

**Persontransportarbete**

Antal personkilometer är ett mått av den sammanlagda reslängden. Personkilometer är den sammanlagda reslängden och räknas fram genom att multiplicera antalet resor med medelreslängden. Medelreslängden anger resornas genomsnittliga längd. (Trafikanalys definition i "Lokal och regional kollektivtrafik".)

**Kollektivtrafik**

Kollektivtrafik är i förväg organiserade, regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler. Begreppet kollektivtrafik innebär att det är en gemensam, allmän nyttighet och att utbudet är känt i förväg. De resande erbjuds resa genom köp av biljett, en föreskriven rättighet eller erbjuden förmån. Även resor som företas med turist- och beställningstrafik (charterbuss) bör räknas in anser Sveriges Bussföretag då man reser tillsammans fler än åtta personer, men så lyder alltså inte den officiella definitionen än.

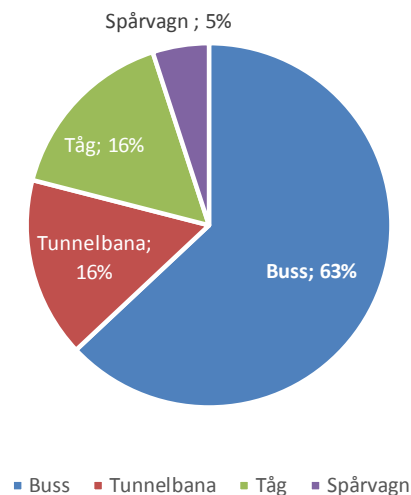
---

<sup>1</sup> <http://frida.port.se>

## 2 Busstrafiken

### 2.1 Bussens andel av kollektivresande i världen

Huvuddelen (63%) av alla kollektivtrafikresor i världen sker med buss. Men i exempelvis Schweiz, Australien och Japan är tågtrafiken det dominerande transportslaget inom kollektivtrafiken.<sup>2</sup>



### 2.2 BRT/BHLS-system i världen

Antalet BRT eller BHLS system i världen ökar.<sup>3</sup>

#### BRT/BHLS-system i världen

Regioner	Passagerare per dag	Antal städer	Längd (km)
Afrika	468 178	4	117
Asien	9 301 372	43	1 593
Europa	1 613 580	44	875
Latin Amerika	19 643 856	54	1 757
Nordamerika	827 288	17	466
Oceanien	436 200	4	96
<b>S:a</b>	<b>32 290 474</b>	<b>166</b>	<b>4 904</b>
Expanderar		55	
Planeras eller byggs		121	
<b>Totalt:</b>		<b>342</b>	

<sup>2</sup> UITP Statistics Brief oktober 2017. I Kina fanns det år 2016 7 689 BRT-bussar med en linjelängd på 3 433 kilometer.

<sup>3</sup> BRTdata.org.



## 2.3 Inrikestransporter i Europa

Busstrafikens andel av persontransporterna i Europa.<sup>4</sup>

### Inrikes persontransporter (% passagerar kilometer 2014)

Land	Buss	Tåg	Bilar
Turkiet	33,5	1,6	64,9
Ungern	22,6	9,9	67,5
Tjeckien	18,5	8,4	73,1
Cypern	18,2	–	81,8
Grekland	17,7	0,9	81,4
Irland	17,3	2,9	79,8
Bulgarien	17,1	2,5	80,4
Malta	16,9	–	83,1
Estland	16,5	1,9	81,6
Belgien	15,5	7,7	76,8
Slovakien	15,2	7,3	77,4
Lettland	14,9	4,1	80,9
Polen	14,3	5,8	79,9
Rumänien	13,5	4,8	81,7
Makedonien	13,5	0,9	85,6
Italien	12,9	6,3	80,8
Luxemburg	12,2	4,3	83,6
Kroatien	11,9	3,0	85,1
Slovenien	11,6	2,1	86,3
Island	11,4	–	88,6
Litauen	10,8	1,0	88,2
Spanien	10,3	6,5	83,2
Österrike	10,3	12,1	77,6
Danmark	9,9	10,1	80,0
Finland	9,8	5,0	85,2
EU-28	9,1	7,6	83,4
Sverige	6,4	8,9	84,7
Portugal	6,1	4,2	89,8
Tyskland	5,9	8,5	85,7
Frankrike	5,6	9,3	85,1
Storbritannien	5,4	8,5	86,1
Norge	5,4	4,9	89,8
Schweiz	5,1	17,3	77,7
Nederländerna	3,3	9,7	87,0

## 2.4 Persontransportarbete 1950–2014

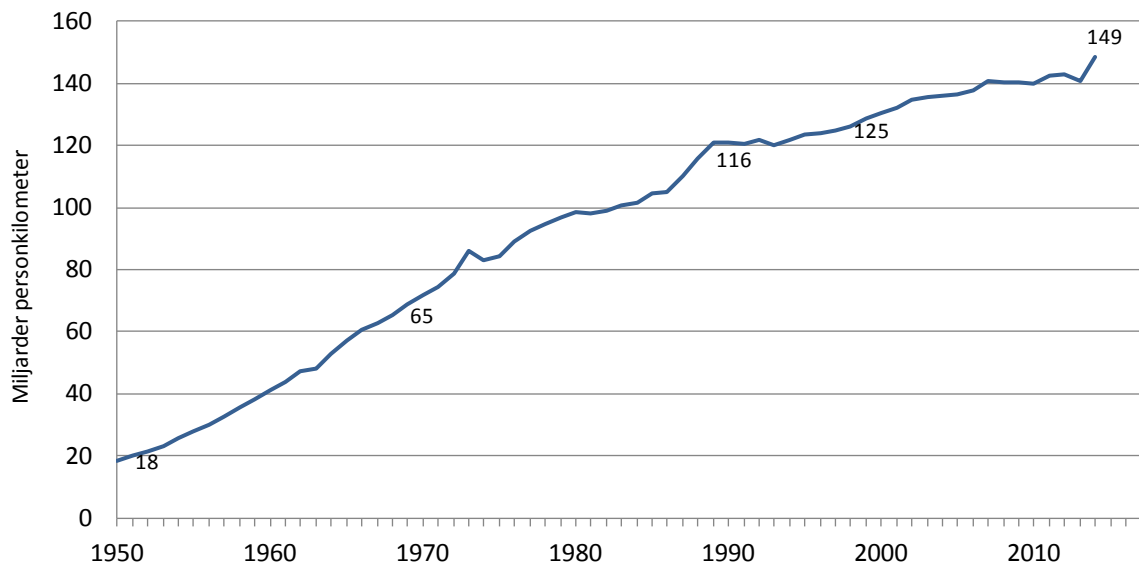
Persontransportarbetet i Sverige, vilket inkluderar alla persontransporter, har under perioden 1950–2014 ökat från 18 miljarder personkilometer år 1950 till 148,6 miljarder 2014. Av det totala persontransportarbetet utgör vägtransporterna ungefär 84 procent. Personbilstrafiken växte kraftigt fram efter andra världskriget till slutet på 1980-talet och nådde en marknadsandel på cirka 80 procent vid slutet av 1960-talet. Toppnoteringen nåddes 1978 med 82 procent. Personbilstrafiken står för det dominerande resandet med 114,9 miljarder (77 procent) och kollektivtrafiken med 27,4 miljarder (18,5 procent), varav busstrafiken stod för 8,7 miljarder personkilometer (6 procent) år 2014.<sup>5</sup>

Under 1950-talet bestod cirka hälften av persontransportarbetet, mätt i personkilometer, av kollektivtrafik. Kollektivtrafikens andel har därefter minskat från 49 procent 1950 till 18,5 procent 2014. Sedan början av 1970-talet har andelen legat på omkring 20 procent med mindre årliga variationer. Nedgången är en följd av ökad privatbilsism.

<sup>4</sup> Eurostat Passenger transport statistics 2017.

<sup>5</sup> Trafikanalys rapport: "Transportarbete 1950–2014" (2015-06-05).

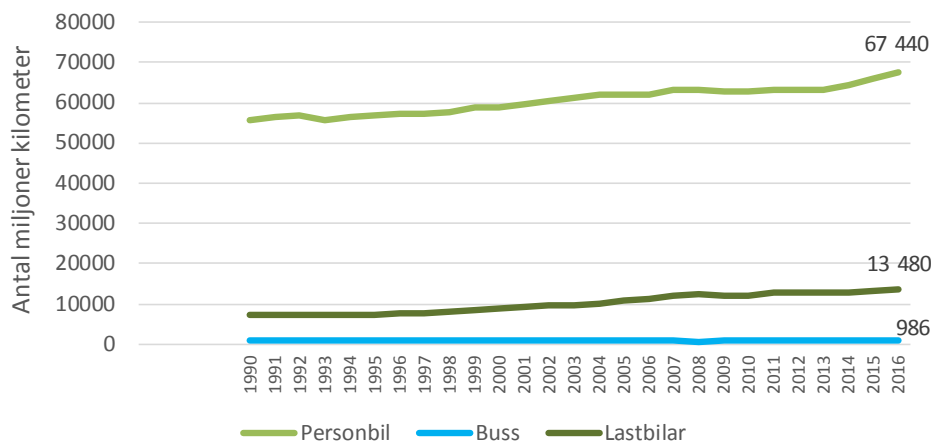
**Persontransportarbete 1950–2014**



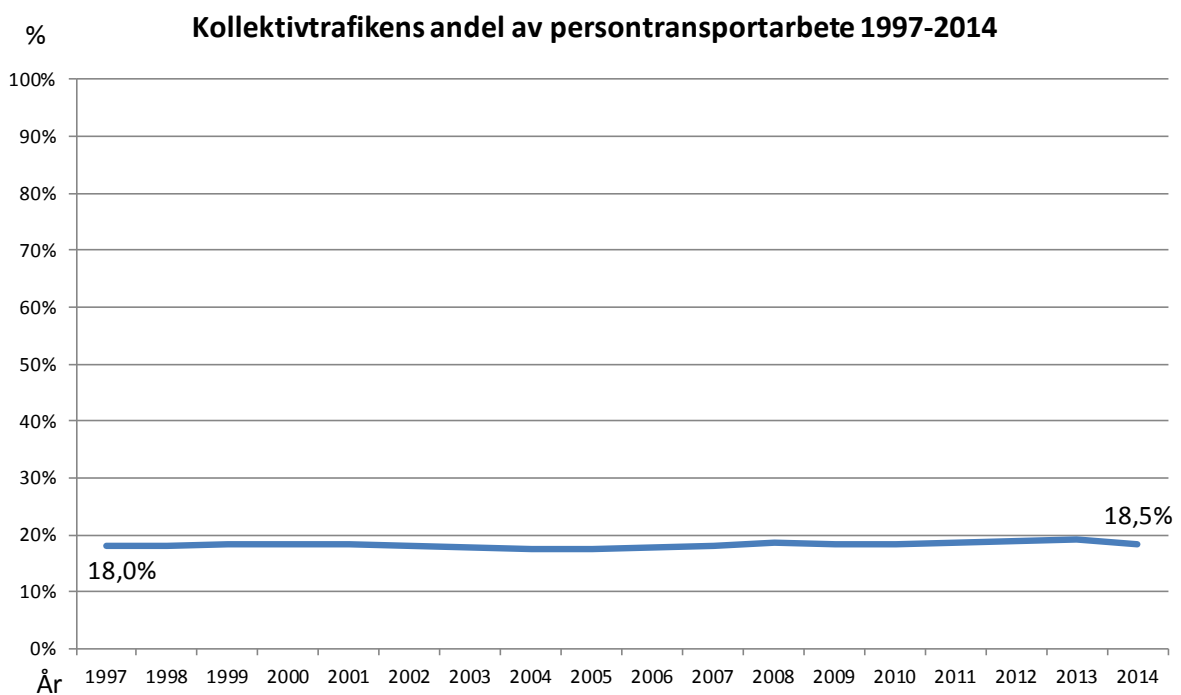
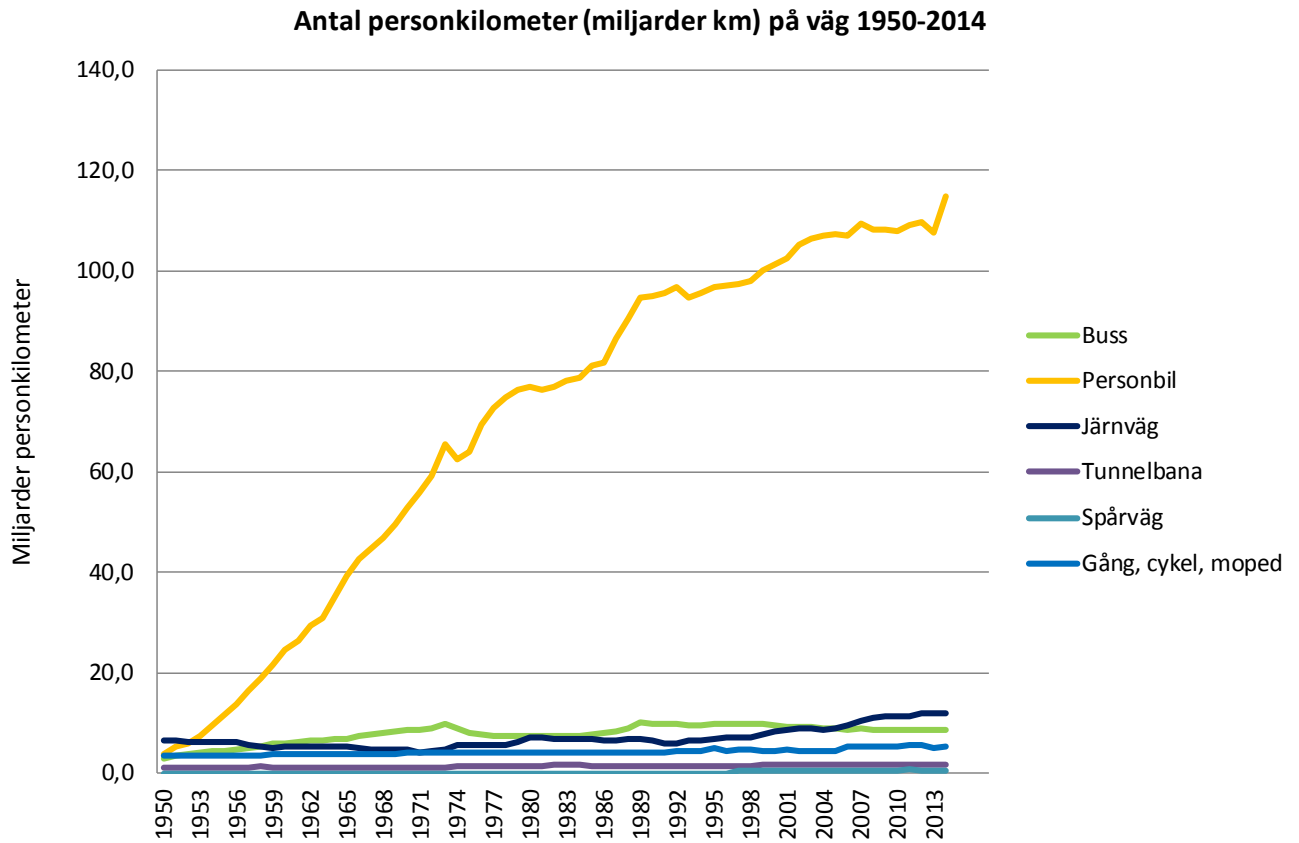
**2.5 Trafikarbete 1990–2016**

En jämförelse mellan personbil, lastbil och buss ökning av trafikarbetet, antal miljoner kilometer per år, 1990–2016.<sup>6</sup>

**Trafikarbete 1990-2016**  
(Personbil, buss och lastbil, miljoner km)

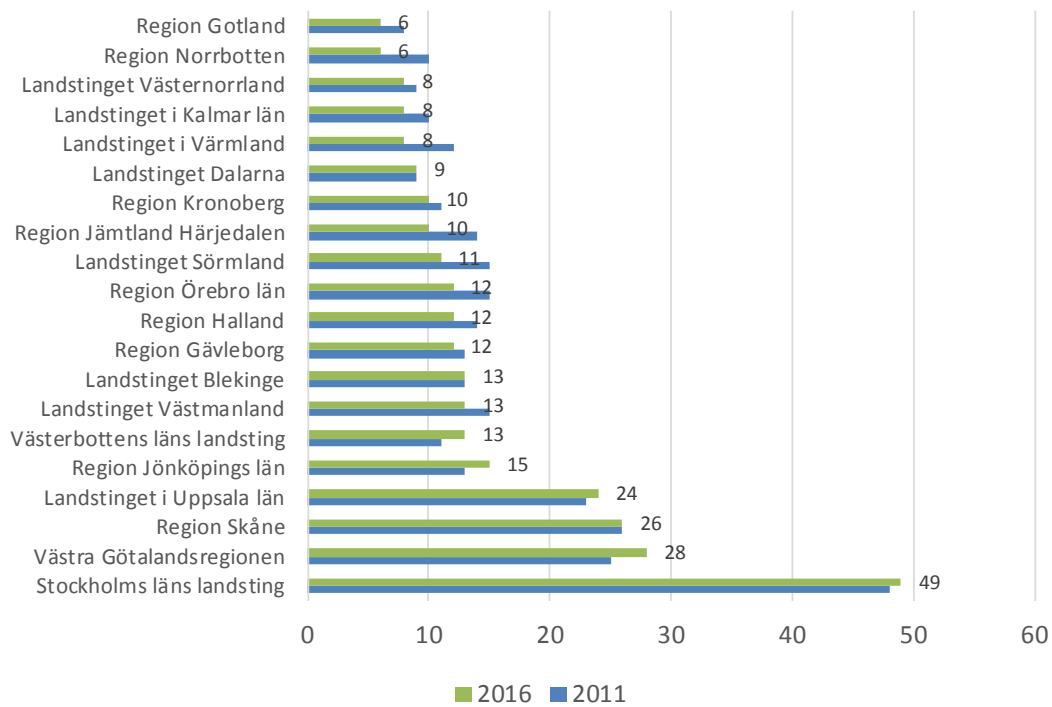


<sup>6</sup> Trafikanalys rapport: "Trafikarbete på svenska vägar" (2017-05-19).

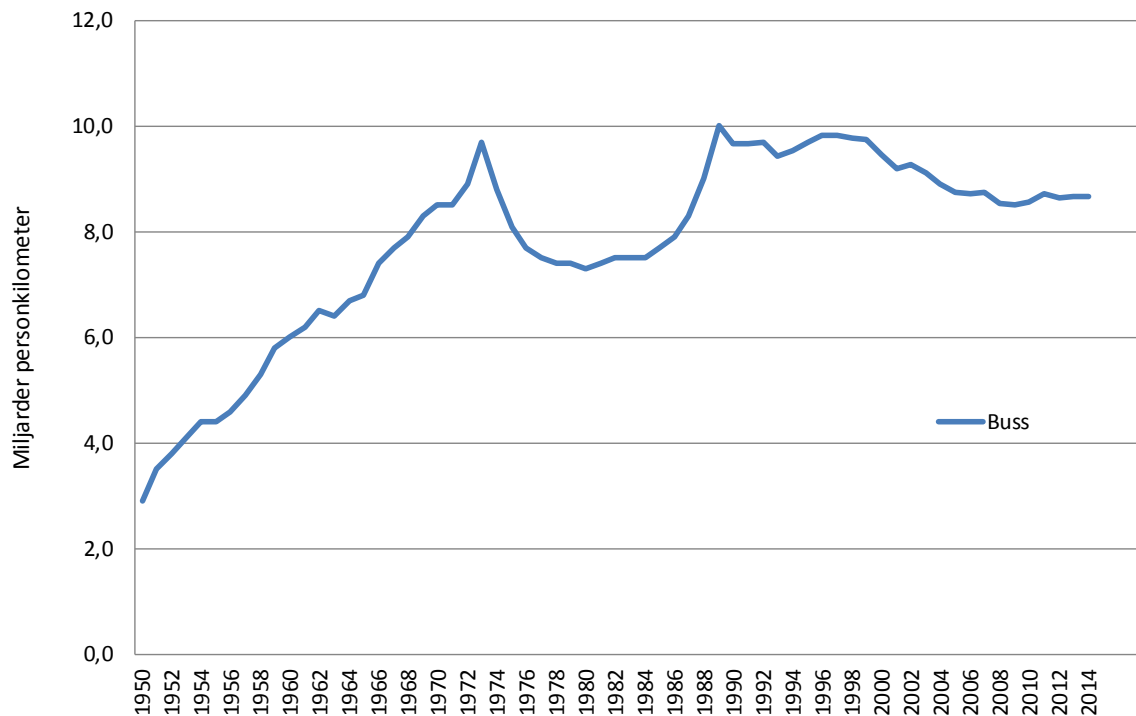


Kollektivtrafikens marknadsandel i regionerna, landstingen år 2016.<sup>7</sup>

### Marknadsandel för kollektivtrafik, andel (%)

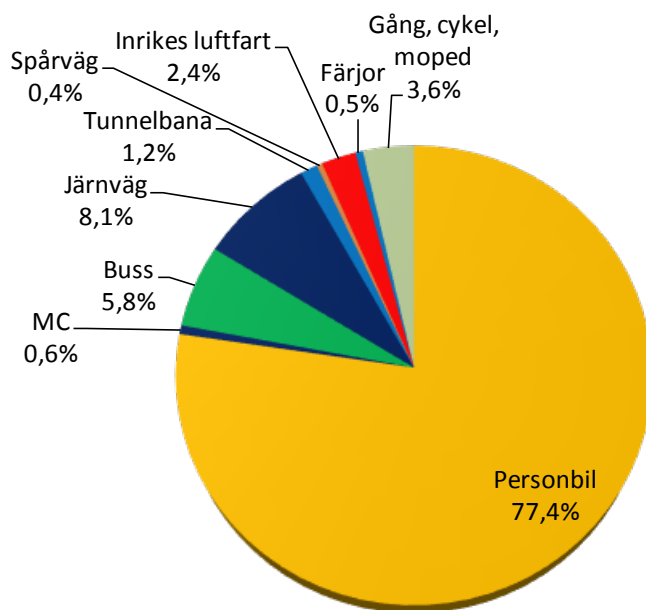


### Antal personkilometer (miljarder km) med buss 1950-2014



<sup>7</sup> Svensk Kollektivtrafik's "Årsrapport 2016 Kollektivtrafikbarometern" och Kommun- och landstingsdatabasen (Kolada). Marknadsandelen beträffande Stockholm och Sörmland avser år 2015.

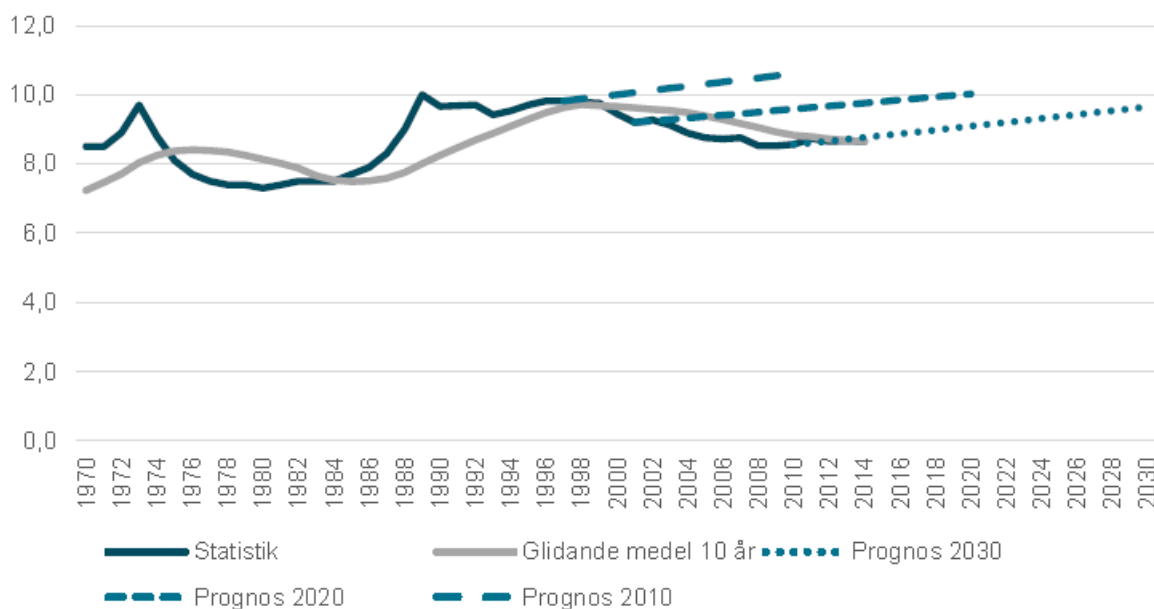
### Persontransportarbete 2014 (procentuell andel)



### 2.6 Prognos för busstrafiken till år 2030

Enligt Trafikverkets prognoser för busstrafiken kan de senaste årens ökning fortgå och att personkilometer med buss 2030 kan ligga på samma nivåer som på 1990-talet. Statistiken fram till 2013 och det glidande medelvärdet för statistiken visar dock inte någon tydlig ökande trend för busstrafiken.<sup>8</sup>

Personkilometer buss

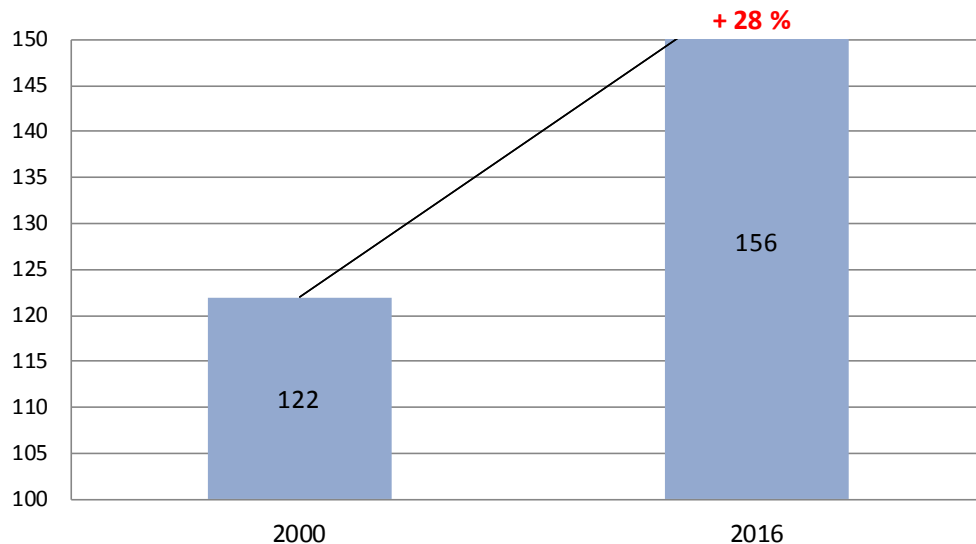


<sup>8</sup> Trafikanalys rapport "En jämförelse mellan trafikprognoser och faktisk trafikutveckling" (PM 2015:15), Trafikverkets prognosrapport 2015:059, SIKAs Rapport 2005:8 och SIKAs Rapport 2002:1.

## 2.7 Antal kollektivtrafikresor per invånare

Kollektivresorna per invånare, antalet påstigningar, ökade från 122 till 156 resor per invånare mellan 2000 – 2016, en ökning med motsvarande 28 procent.<sup>9</sup> Mellan år 2015 och 2016 ökade antalet påstigningar i subventionerad linjetrafik med 4,3 procent.

### Antal kollektivtrafikresor per invånare 2000-2016



## 2.8 Utbud av inrikes kommersiell linjetrafik på väg

Med kommersiell linjetrafik avses linjelagd kollektivtrafik som bedrivs av kollektivtrafikföretag i egen regi eller på uppdrag av annan kommersiell aktör, utan subventioner från det allmänna eller med andra villkor knutna till trafiken.<sup>10</sup>

### Utbud av inrikes kommersiell linjetrafik på väg 2012-2016

	2012	2013	2014	2015	2016
Antal linjer	116	72	86	127	74
Antal avgångar, 1000-tal	383	437	448	334	482
Antal sittplatser, 1000-tal	22 383	18 904	19 355	18 925	
Sittplatskilometer, miljoner	2 786	2 210	2 081	1 625	1 200
Körda kilometer, 1000-tal	46 855	44 565	45 203	31 088	42 000
Antal resor/påstigningar i miljontal					9,2
Resande, i miljarder personkilometer					1,0

<sup>9</sup> Trafikanalys rapport "Regional kollektivtrafik 2016" (Statistik 2017:20).

<sup>10</sup> Trafikanalys rapport "Kommersiell linjetrafik på väg 2016 (Statistik 2017:18). Svartsbortfallet i undersökningen var relativt hög, vilket gör statistiken osäker.



## 2.9 Antal resor i den lokala och regionala kollektivtrafiken

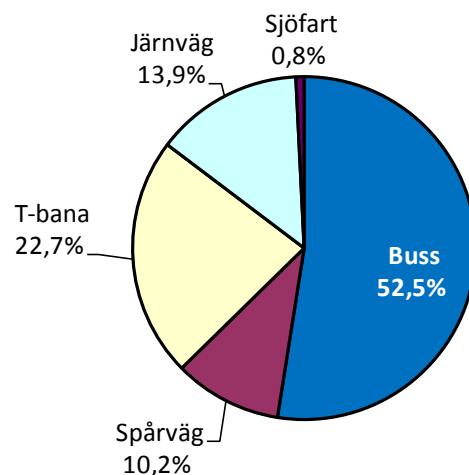
Utav antalet resor/påstigningar inom den lokala och regionala kollektivtrafiken, som totalt uppgick till 1 576 miljoner resor (2016). En ökning med 43 procent för alla trafikslag sedan år 2000, var antalet resor med buss 811 miljoner (52,5 procent av samtliga trafikslagen). Antalet bussresor har ökat med 37 procent från 2000. Den största ökningen i antalet påstigningar skedde inom busstrafiken som totalt sett har ökat med 179 miljoner under de senaste 10 åren.<sup>11</sup>

År	Buss	Spårväg	T-bana	Järnväg	Sjöfart	Totalt
2000	592	91	284	103	7	1 077
2001	601	95	283	111	8	1 098
2002	601	96	283	115	8	1 103
2003	610	101	279	120	8	1 118
2004	609	108	278	118	7	1 120
2005	608	110	276	124	7	1 125
2006	635	114	297	131	8	1 185
2007	639	122	303	142	7	1 213
2008	657	123	306	151	8	1 245
2009	660	124	307	151	9	1 251
2010	681	131	310	156	9	1 287
2011	719	150	309	167	9	1 354
2012	736	140	320	172	9	1 377
2013	738	154	328	189	11	1 420
2014	747	149	330	198	11	1 434
2015	775	150	338	208	12	1 482
2016	811	157	350	215	12	1 546

## 2.10 Busstrafikens andel av det totala resandet

Buss är det vanligaste kollektiva färdmedlet i Sverige. Under 2016 var 52,5 procent av samtliga lokala och regionala kollektivtrafikresor bussresor.<sup>12</sup>

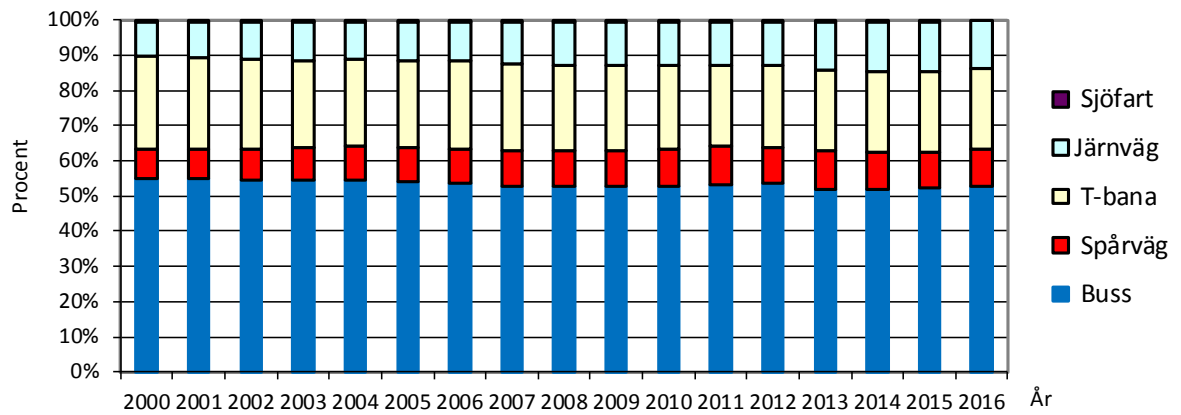
**Busstrafikens andel av resorna inom den lokala och regionala kollektivtrafiken 2016**



<sup>11</sup> Trafikanalys rapport "Regional kollektivtrafik 2016" (Statistik 2017:20).

<sup>12</sup> Trafikanalys rapport "Regional kollektivtrafik 2016" (Statistik 2017:20).

### Antal resor fördelade i procent mellan trafikslagen 2000 – 2016



### 2.11 Nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag år 2016

Trafikuppgifter och nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag på land år 2016.<sup>13</sup>

	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	Totalt	Buss %
Påstigningar (1000-tal)	811 512	350 000	157 494	215 272	1 534 278	52,9%
Utbudskilometer (1000-tal)	614 614	96 019	21 467	118 748	850 848	72,2%
Sittplatskilometer/invånare (1000-tal)	2 817	448	136	2 279	5 680	49,6%
Personkilometer (1000-tal)	7 049 027	1 958 000	663 472	6 383 249	16 053 748	43,9%
Medelreslängd	9	6	4	30		
Genomsnittligt antal sittplatser	45	46	63	190		
Resor/Påstigningar/utbudskilometer	1,32	3,65	7,37	1,81		
Personkilometer/utbudskilometer	11,47	20,39	30,91	53,75		

<sup>13</sup> Trafikanalys rapport "Regional kollektivtrafik 2016" (Statistik 2017:20).

## 2.12 Bussens persontransportarbete, personkilometer

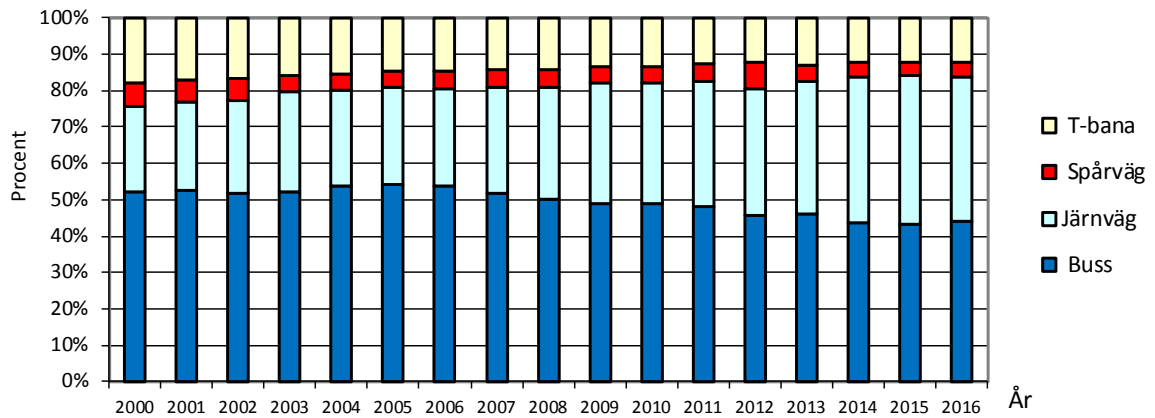
Persontransportarbetet räknas i personkilometer och det är den sammanlagda längden en person färdas i ett fordon som beräknas genom att summera alla resors längd eller genom att multiplicera summan av alla resor med medelreslängden.

Antalet personkilometer uppgick för alla trafikslag på land med kollektivtrafik till 16 053 miljoner under 2016, vilket är en ökning med 82 procent sedan 2000 (8 788 miljoner). Det är med buss flest antal personkilometer inom kollektivtrafiken görs. Under 2016 uppgick antalet personkilometer med buss till 7 049 miljoner, vilket innebär att busstrafiken ökade antalet resta personkilometer med 53 procent mellan 2000 (4 599 miljoner km) och 2016.<sup>14</sup>

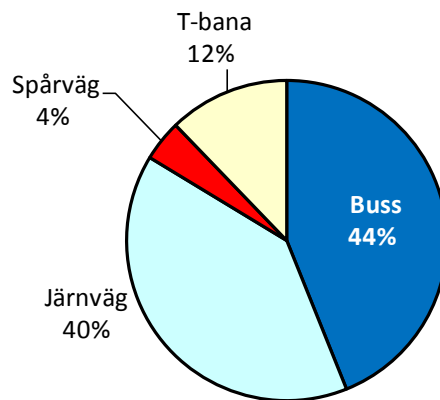
År	Buss	Järnväg	Spårväg	T-bana	Totalt
2000	4 599	2 054	547	1 588	8 788
2001	4 892	2 245	567	1 581	9 285
2002	4 945	2 419	584	1 581	9 529
2003	5 128	2 757	429	1 558	9 872
2004	5 456	2 636	462	1 556	10 110
2005	5 764	2 800	498	1 541	10 603
2006	5 985	3 012	513	1 657	11 167
2007	6 097	3 433	548	1 690	11 768
2008	6 022	3 723	558	1 715	12 018
2009	6 187	4 169	558	1 715	12 629
2010	6 308	4 291	590	1 731	12 920
2011	6 538	4 728	657	1 725	13 648
2012	6 618	5 060	1050	1 796	14 524
2013	6 573	5 208	648	1 841	14 270
2014	6 604	6 112	611	1 848	15 175
2015	6 808	6 415	622	1 892	15 737
2016	7 049	6 383	663	1 958	16 053

<sup>14</sup> Trafikanalys rapport "Regional kollektivtrafik 2016" (Statistik 2017:20).

**Andelen personkilometer per trafikslag och per år (2000-2016)**



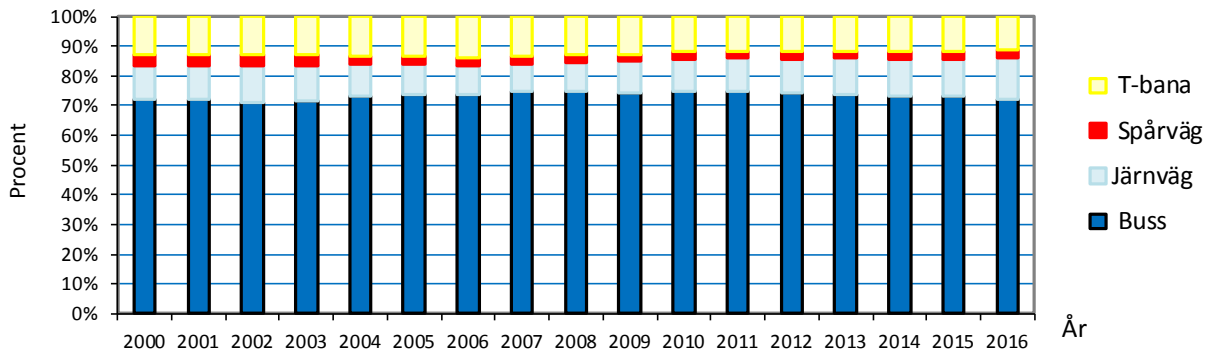
**Bussens marknadsandel inom den lokala och regionala kollektivtrafiken personkilometer år 2016**



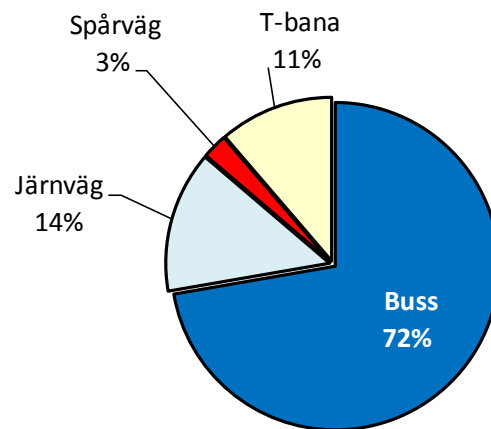
### 2.13 Antal utbudskilometer per trafikslag och år

År	Buss	Järnväg	Spårväg	T-bana	Totalt
2000	487	76	26	87	676
2001	489	77	25	88	679
2002	493	83	27	89	692
2003	502	83	27	89	701
2004	495	74	17	90	676
2005	499	72	17	91	679
2006	503	68	18	94	683
2007	506	62	18	91	677
2008	530	68	19	89	706
2009	534	75	17	92	718
2010	550	78	17	88	734
2011	574	88	18	89	768
2012	584	89	21	91	786
2013	590	99	19	92	801
2014	591	104	21	94	810
2015	601	101	21	96	820
2016	615	119	21	96	851

Andelen fordonskilometer per trafikslag (2000-2016)



**Bussens marknadsandel inom den lokala och regionala  
kollektivtrafiken, fordonskilometer  
år 2016**



## 2.14 Resande med buss per län

Under 2016 stod busstrafiken för ca 75 procent av det totala utbudet i linjetrafiken, mätt i utbudskilometer.

”I samtliga län dominerar bussutbudet per invånare mätt i utbudskilometer. Buss är också det enda kollektivtrafikslag som återfinns i samtliga län. Uppsala län och Jämtlands län hade det största bussutbudet, 91 respektive 90 kilometer per invånare, medan Västmanlands län och Gotlands län hade lägsta bussutbudet per invånare, 44 respektive 45 kilometer.”<sup>15</sup>

Län	Påstigningar (tusental)	Utbudskilometer (tusental)	Personkilometer (tusental)	Sittplatskilometer (tusental)
Stockholms	322 000	122 004	1 867 000	6 117 122
Västra Götalands	158 125	119 426	1 341 698	5 527 997
Skåne	117 359	75 500	778 000	3 322 000
Uppsala	34 000	32 400	336 000	1 541 000
Östergötlands	20 519	22 176	241 912	1 236 275
Jönköpings	19 229	18 518	177 860	850 894
Gävleborgs	13 669	18 618	151 603	905 013
Västmanlands	12 802	11 829	153 624	532 305
Örebro	11 796	18 300	132 000	897 000
Västerbottens	11 727	23 422	265 043	1 171 085
Hallands	10 995	17 775	183 612	
Värmlands	10 957	19 611	196 605	907 041
Södermanlands	10 933	15 758	122 450	741 581
Dalarnas	9 800	17 900	380 000	895 000
Västernorrlands	9 562	13 531	109 580	663 019
Norrbottnens	9 280	17 018	128 677	765 428
Kalmar	8 199	17 841	164 710	823 775
Kronobergs	6 805	10 971	128 316	549 423
Blekinge	6 643	7 968	67 094	384 056
Jämtlands	6 206	11 466	109 846	
Gotlands	906	2 582	13 397	120 201

<sup>15</sup> Trafikanalys rapport ”Regional kollektivtrafik 2016” (Statistik 2017:20).



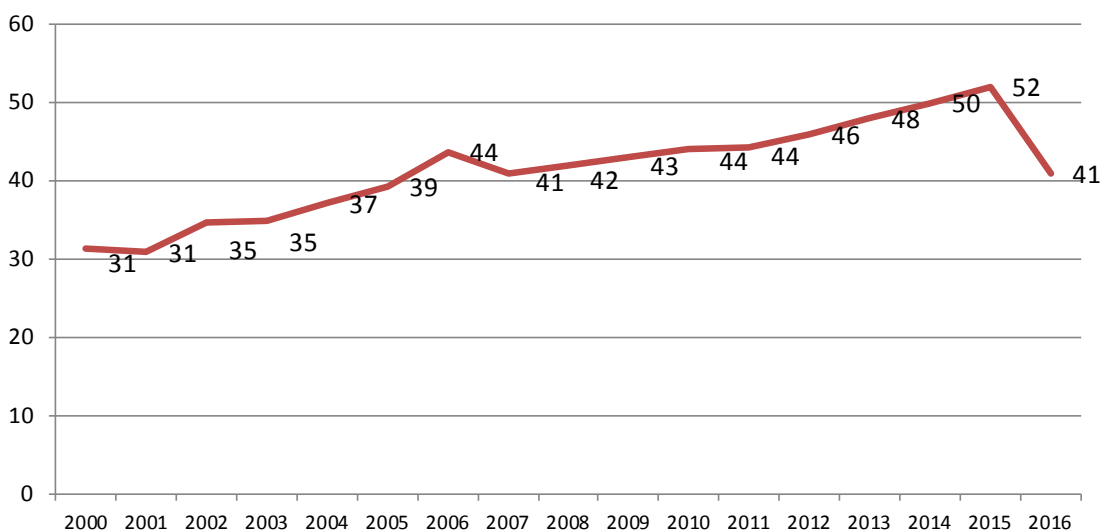
### 2.15 Samhällets kostnader/bidrag till kollektivtrafiken ökar

De totala kostnaderna för den regionala kollektivtrafiken uppgick 2016 till drygt 45,6 miljarder kronor. Under 2016 ökade kostnaderna med 5 procent, samtidigt som verksamhetsintäkterna ökade med 7 procent.

”Kostnaderna för linjetrafiken ökade 2016 med drygt fem procent från 2015 medan verksamhetsintäkterna ökade med knappt sju procent. Sedan 2007 har kostnader för både produktionen och för verksamhetsintäkterna ökat med cirka 60 procent. Eftersom utbudet mätt i fordonskilometer inte ökat i samma utsträckning så har kostnaderna per fordonskilometer ökat med 28 procent sedan 2007. Under 2016 erhöll den subventionerade kollektivtrafiken totalt 23,6 miljarder kronor i bidrag/tillskott från landsting, kommun och stat, vilket motsvarar ett bidrag från varje invånare med i genomsnitt cirka 2 400 kr per år. Fördelningen var att landstinget stod för 88 procent, kommunerna tio procent och staten två procent.”

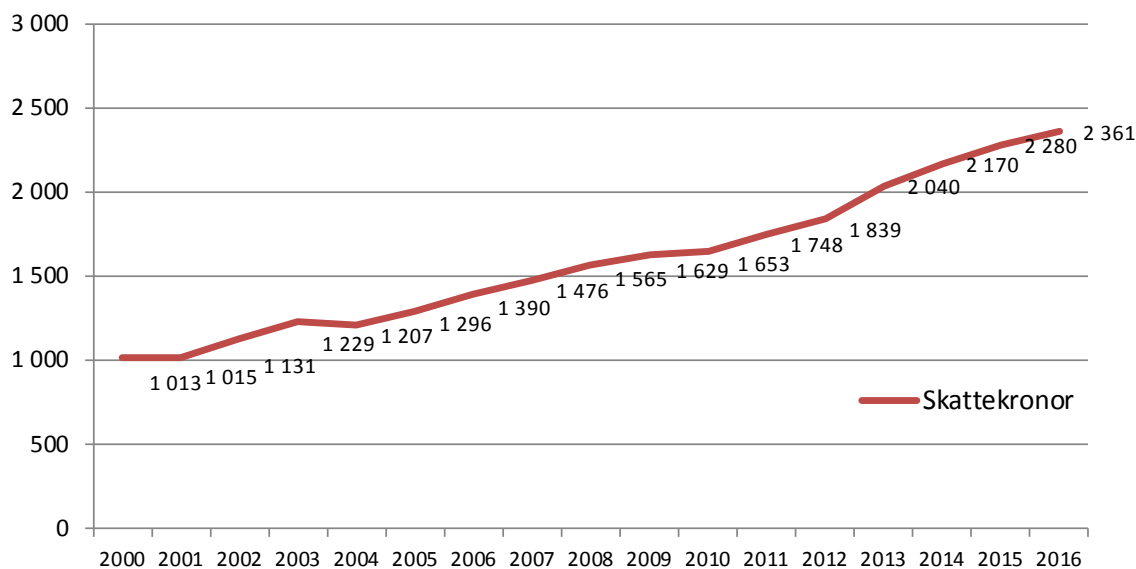
Samhällets trafikeringskostnader för kollektivtrafiken per utbudskilometer har ökat med 32 procent sedan 2000. Samtidigt som kostnaden är 41 kronor per utbudskilometer är trafikintäkterna per utbudskilometer endast 23 kronor.<sup>16</sup>

**Trafikkostnad per utbudskilometer (kr/km)  
2000 - 2016**



Skattesubventioneringen av kollektivtrafiken uppgår till 2 361 kronor per år och invånare för hela riket.

**Skattesubventionering av kollektivtrafiken  
per invånare 2000-2016**



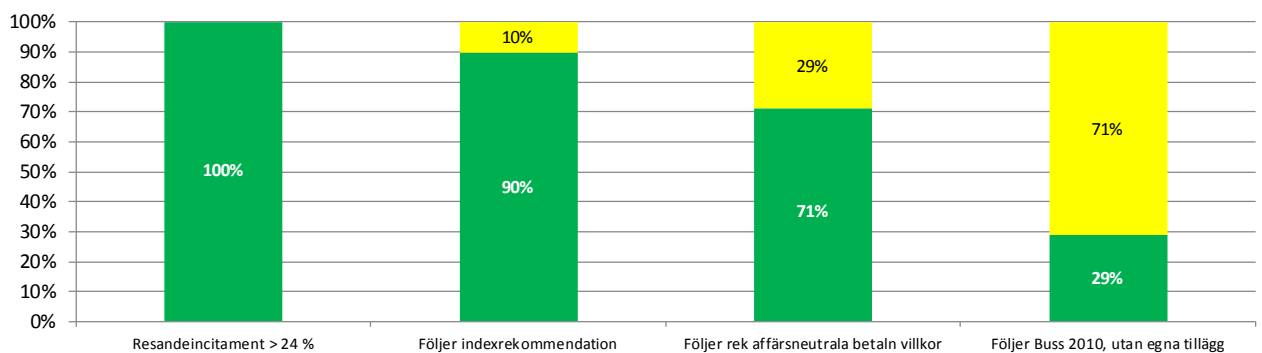
<sup>16</sup> Trafikanalys rapport ”Regional kollektivtrafik 2016” (Statistik 2017:20).

## 2.16 RKM effektiviseringsarbete och avtalsrekommendationer

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik har enats om ett effektiviseringsmål som syftar till att skapa ekonomiska förutsättningar att utveckla kollektivtrafikverksamheten.<sup>17</sup> En effektivisering i storleksordningen 20 procent är fullt möjlig. Kollektivtrafiken kan effektiviseras och sänka sina kostnader på en lång rad olika sätt. Ett sätt är genom att standardisera utformningen av de fordon som används inom kollektivtrafiken. Ett annat är ökad följsamhet till de indexrekommendationer som branschen enats kring. Ett tredje är att använda funktionskrav istället för detaljkrav vid upphandlingar. Sveriges Bussföretag har under lång tid även drivit att kollektivtrafiken ska effektiviseras genom att trafikföretaget får ta över ansvaret för tidtabellsplaneringen och omloppsplaneringen.<sup>18</sup>

Sveriges Bussföretag har i rapporten ”Fler funktionsupphandlingar i kollektivtrafiken” (2017) sammanställt i vilken utsträckning regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) har efterföljt de gemensamma framtagna avtalsrekommendationerna inom branschen.

**Andel upphandlad trafik som följer branschens gemensamma avtalsrekommendationer 2016**



100 procent av upphandlingarna som genomfördes 2016 innehöll en resandeincitamentsandel på minst 25 procent. 90 procent följer indexrekommendationerna. 29 procent följer avtalsrekommendationen om affärsneutrala betalningsvillkor. 29 procent följer branschens standardiseringsrekommendationer för fordon, Buss 2010, utan egna tillägg.<sup>19</sup>

<sup>17</sup> Se [www.partnersamverkan.se](http://www.partnersamverkan.se).

<sup>18</sup> Se [www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/Avtalsprocessen/](http://www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/Avtalsprocessen/) och [www.sverigesbussforetag.se](http://www.sverigesbussforetag.se).

<sup>19</sup> Sveriges Bussföretags rapport ”Fler funktionsupphandlingar i kollektivtrafiken” (2017), [www.sverigesbussforetag.se](http://www.sverigesbussforetag.se).

## 2.17 Storlek på bussavtalen

Bussavtalen i tre klasser avser busstrafik under år 2013.<sup>20</sup>

Storlek på avtal	Antal avtal	Antal bussar	Utbetalningar, mkr
1-10 bussar	195	706	1 358
11-99 bussar	139	5 335	10 702
>100 bussar	16	2 952	6 303
<b>S:a</b>	<b>350</b>	<b>8 993</b>	<b>18 363</b>

## 2.18 De tio största trafikföretagen på bussavtalen

De tio största trafikföretagen avseende upphandlad bussavtal och direkt tilldelad busstrafik 2013.<sup>21</sup>

Operatör	Antal avtal	Utbudskm, %	Utbetalningar, %
Nobina i Sverige AB	43	27,3%	23,6%
Keolis i Sverige AB	22	15,8%	21,2%
Transdev	25	9,7%	10,1%
Arriva i Sverige AB	9	9,1%	10,2%
Buss i Väst AB	20	6,2%	7,5%
Nettbuss AB	20	5,2%	4,1%
KR Trafik AB	22	4,4%	2,8%
Bergkvara Buss AB	10	2,5%	2,1%
Gamla Uppsala Buss	1	1,7%	1,9%
Centrala Buss i Norrbotten	37	1,6%	1,1%
Övriga operatörer	141	16,5%	15,4%
<b>S:a</b>	<b>350</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

<sup>20</sup> Trafikanalys rapport "Avtalen för den upphandlade kollektivtrafiken 2013" (2015:13).

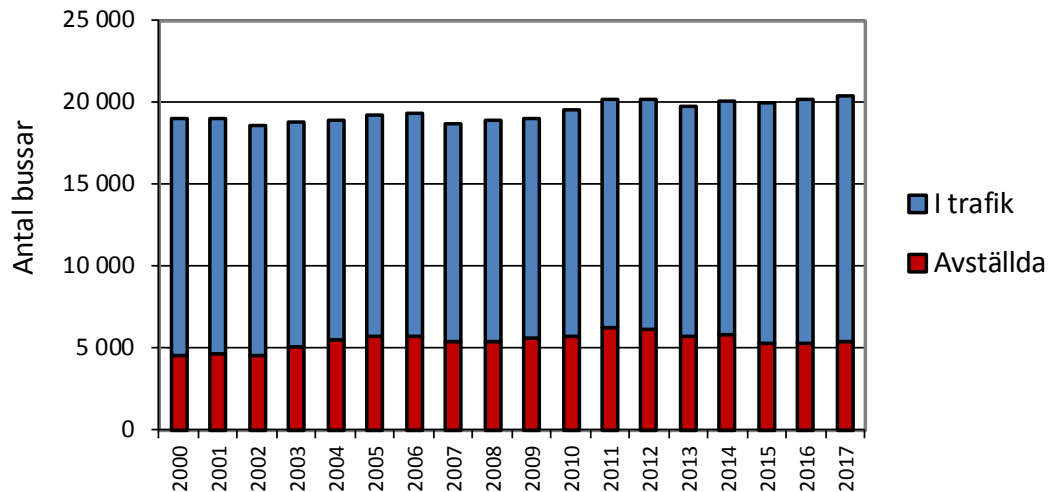
<sup>21</sup> Trafikanalys rapport "Avtalen för den upphandlade kollektivtrafiken 2013" (2015:13).

### 3 Bussar

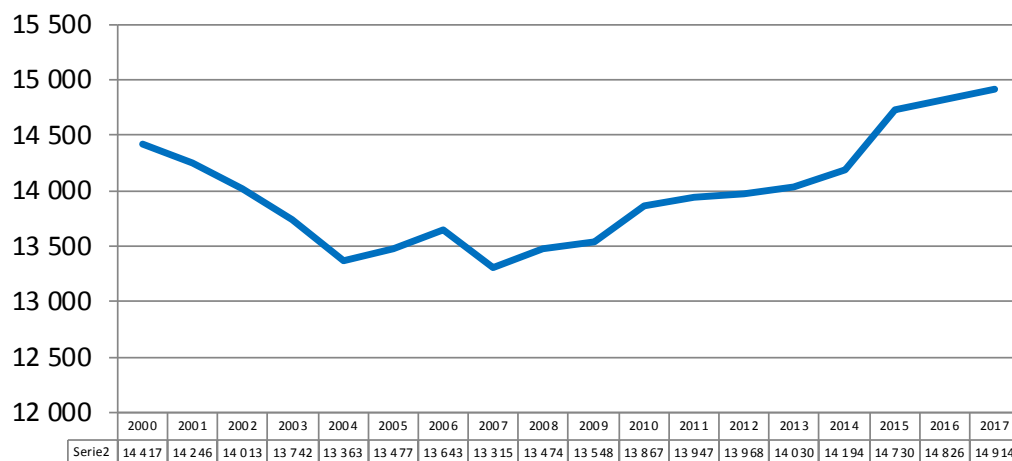
#### 3.1 Antal bussar i trafik och avställda bussar under 2000–2017

Antalet bussar i trafik har ökat de senaste tio åren till 14 914 (2017).<sup>22</sup> Utav dessa bussar var 13 554 i yrkesmässig trafik och 810 i firmabilstrafik.<sup>23</sup>

**Antal bussar i trafik och avställda bussar 2000-2017**



**Antal bussar i trafik 2000-2017**

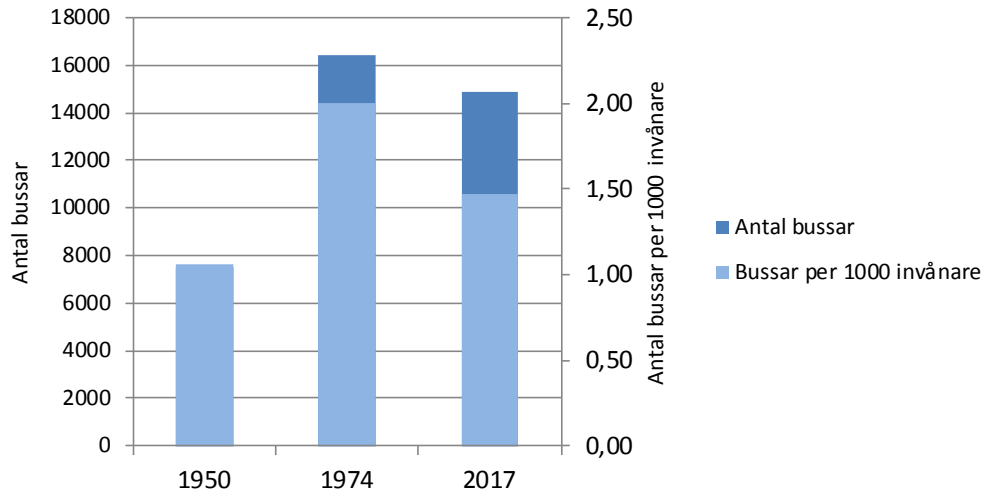


<sup>22</sup> Sveriges bussföretags databaser, januari 2018, och Trafikanalys rapport "Fordon 2017" (Statistik 2018:5).

<sup>23</sup> Trafikanalys rapport "Fordon 2017" (Statistik 2018:5).

Antalet bussar i trafik fördubblades under åren 1950–1974. Under det senaste decenniet är det antalet större bussar, exempelvis ledbussar, som ökat i antal. Det är bussar med fler än 81 passagerare och i storleksklassen 51–70 passagerare som ökat mest i den yrkesmässiga trafiken. Vidare har utnyttjandet av bussar blivit effektivare så att fler passagerare har kunnat transporteras med färre antal bussar i trafik.

**Antal bussar och per 1000 invånare  
Åren 1950 - 1974 - 2017**



Under 2017 (januari-december månad) har följande förändringar av bussbeståndet ägt rum:<sup>24</sup>

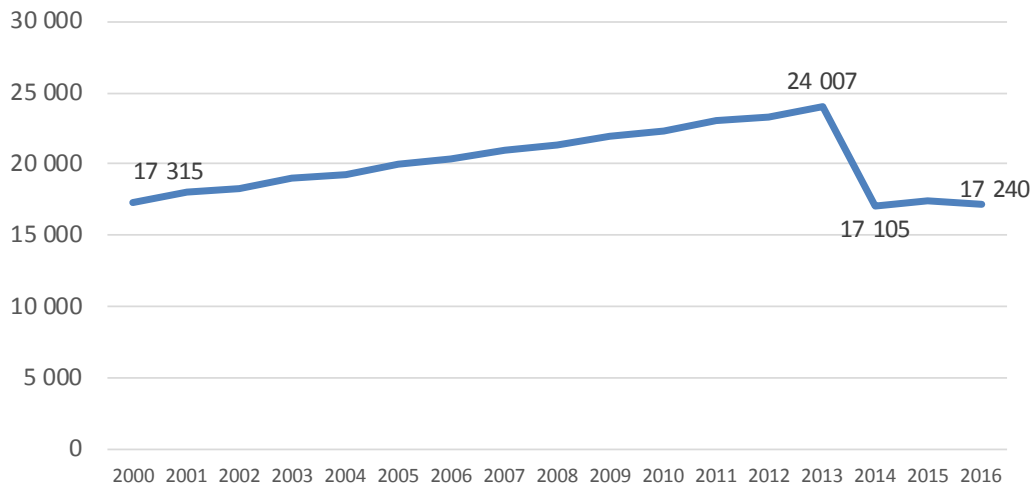
<b>Bussar - status 2017</b>	Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Augusti	September	Oktober	November	December
i trafik	14 823	14 800	14 932	14 944	15 056	13 808	13 610	15 232	15 184	15 039	15 086	14 418
avställda	4 968	4 925	4 734	4 703	4 568	5 789	6 083	4 842	4 812	4 980	4 921	5 631
nyregistreringar	58	41	94	65	77	37	150	499	87	103	63	99
avregistreringar	78	110	151	87	85	55	47	115	160	79	75	56

<b>Bussar - status 2018</b>	Januari	Februari
i trafik	15 035	15 056
avställda	4 966	4 874
nyregistreringar	50	51
avregistreringar	101	121

<sup>24</sup> Trafikanalys rapport "Fordonstatistik månadsfil" (2018-03-02).

Trafikanalys har sammanställt trafikarbets utveckling för bussar.<sup>25</sup>

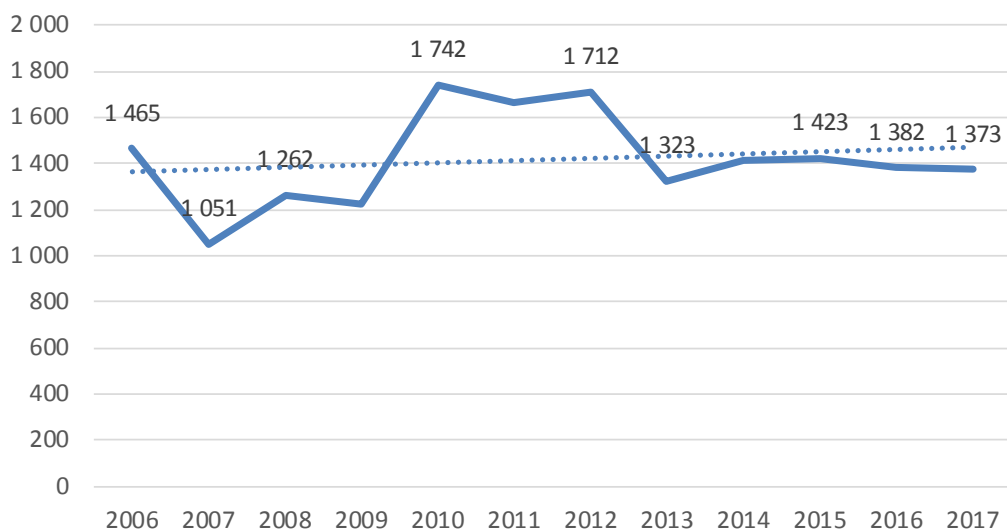
### Antal bussar som varit i trafik någon gång under åren 2000-2016



### 3.2 Ny- och avregistrering av bussar åren 2006–2017

Antalet nyregistreringar av bussar har ökat något under de senaste 10 åren.<sup>26</sup>

#### Antalet nyregistreringar 2006-2017

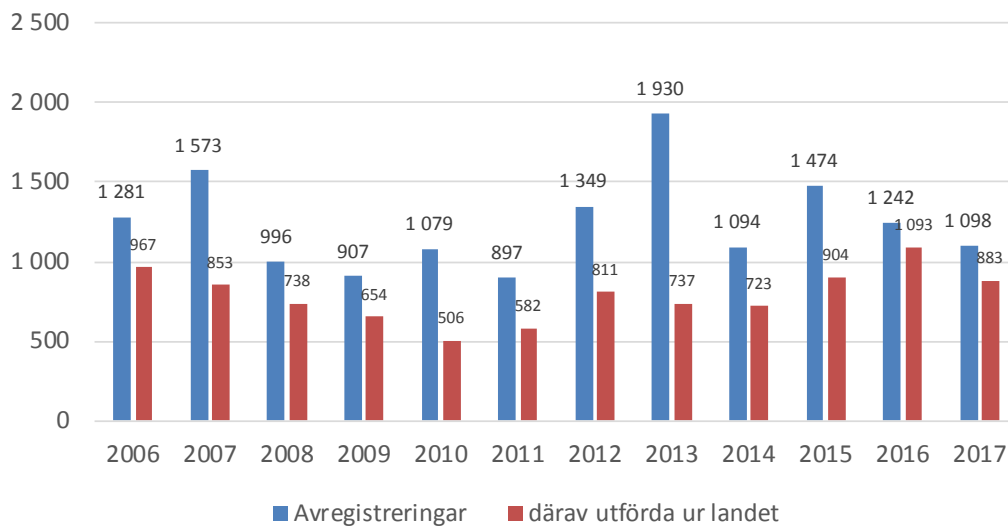


<sup>25</sup> Trafikanalys rapport: "Körsträckor 2016" (Statistik 2017:10).

<sup>26</sup> Trafikanalys rapport "Fordon 2017" (Statistik 2018:5).



### Antalet avregistreringar 2006-2017



### 3.3 Antalet nyregistreringar efter län år 2017

Nyregistreringar av bussar efter län år 2017.<sup>27</sup>

Län	Bussar
Kalmar län	403
Stockholms län	194
Västra Götalands län	172
Skåne län	119
Jönköpings län	76
Östergötlands län	54
Dalarnas län	41
Uppsala län	34
Västmanlands län	34
Gävleborgs län	34
Södermanlands län	33
Västerbottens län	28
Norrbottnens län	27
Jämtlands län	23
Hallands län	21
Värmlands län	19
Västernorrlands län	18
Örebro län	17
Kronobergs län	9
Gotlands län	9
Blekinge län	8
<b>Totalt</b>	<b>1 373</b>

<sup>27</sup> Trafikanalys rapport "Fordon 2017" (Statistik 2018:5).

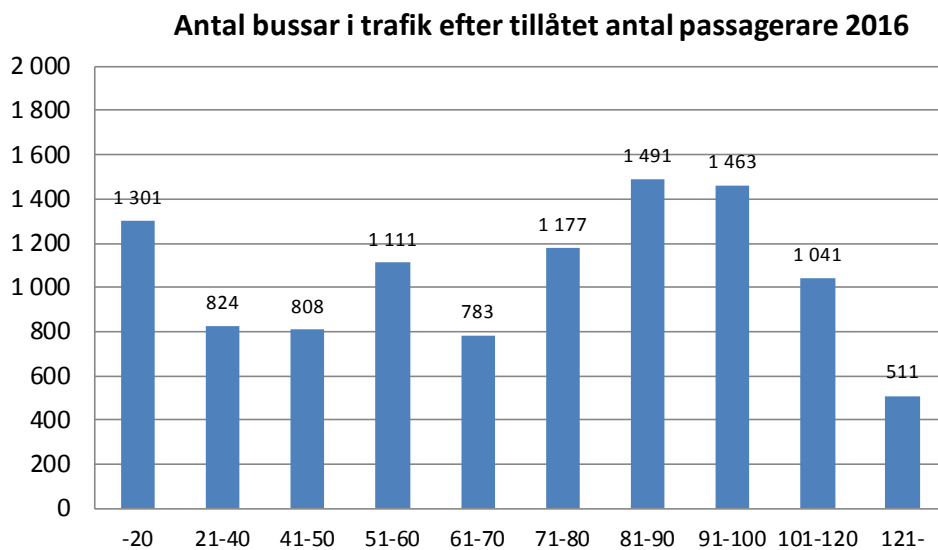
### 3.4 Antalet bussar i trafik efter län 2009–2017

Bussar i trafik och län vid slutet av år 2017.<sup>28</sup>

Län	Antal bussar								
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Stockholms län	2 572	2 610	2 901	3 239	3 066	2 975	2 897	2 852	2 922
Västra Götalands län	2 267	2 520	2 449	2 519	2 506	2 565	2 636	2 622	2 568
Kalmar län	860	903	897	934	1 092	1 170	1 179	1 029	1 420
Skåne	1 440	1 430	1 490	1 250	1 162	1 140	1 148	1 182	1 166
Jönköpings län	511	539	569	625	635	608	600	590	598
Västmanlands län	321	331	328	351	345	355	407	567	572
Södermanlands län	328	323	322	275	276	276	286	314	545
Östergötlands län	630	608	581	568	558	552	527	504	491
Värmlands län	495	500	472	502	482	478	519	430	475
Dalarnas län	445	439	420	450	465	414	437	419	436
Norrbottnens län	419	408	375	419	386	388	407	406	409
Västerbottens län	477	472	433	413	414	394	395	410	406
Västernorrlands län	357	359	328	350	348	370	394	386	393
Gävleborgs län	252	218	224	292	337	367	379	386	370
Örebro län	375	368	361	341	344	330	291	333	366
Hallands län	354	282	244	228	237	300	327	310	337
Uppsala län	486	480	465	495	485	521	554	550	320
Jämtlands län	495	608	645	541	532	490	434	293	314
Kronobergs län	290	291	312	305	198	191	185	196	204
Gotlands län	104	109	73	58	63	59	56	58	56
Blekinge län	70	68	58	48	55	49	56	52	53
S:a	13 548	13 866	13 947	14 203	13 986	13 992	14 114	13 890	14 421

### 3.5 Antal bussar i trafik efter tillåtet antal passagerare 2016

Bussar i trafik i yrkesmässig trafik efter tillåtet antal passagerare (både sittande och stående).<sup>29</sup> Sedan 2004 har antalet bussar med fler än 121 passagerare ökat från 242 till 511.



<sup>28</sup> Trafikanalys rapport "Fordon i län och kommun" (Statistik 2018:3). Statistiken är delvis missvisande då en buss kan vara registrerad på ett företags kontor i ett län men sedan vara i trafik i ett annat län.

<sup>29</sup> Trafikanalys rapport "Fordon 2017" (Statistik 2018:5).

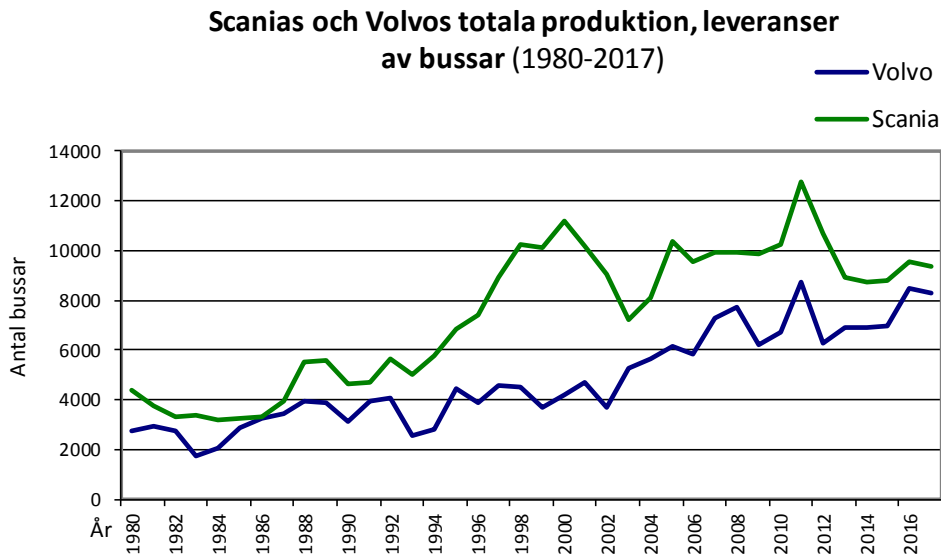
### 3.6 Tillverkarnas andel av sålda tunga bussar

Registrering av tunga bussar (över 10 ton) var 949 under år 2017.<sup>30</sup> Totalt finns 12 202 bussar över 10 ton i yrkesmässig trafik.

	Registreringar av ny tunga bussar över 10 ton										Marknadsandel (%)		
	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2017	2016	2015
Mercedes-Benz	<b>263</b>	129	162	179	132	117	127	101	70	108	<b>27,5%</b>	12,4%	16,0%
Scania	<b>188</b>	241	145	65	65	344	512	316	216	193	<b>20,0%</b>	23,2%	14,3%
MAN	<b>150</b>	95	82	229	397	132	205	209	188	205	<b>15,7%</b>	9,1%	8,1%
Kässbohrer-Setra	<b>132</b>	87	67	69	101	51	68	97	71	64	<b>13,8%</b>	8,4%	6,7%
Volvo	<b>103</b>	376	437	307	167	408	357	392	267	280	<b>10,8%</b>	36,2%	42,9%
Temsa	<b>36</b>	19	18	3	15	18	9	0	1	0	<b>3,8%</b>	1,8%	1,8%
VDL	<b>34</b>	41	27	131	26	102	50	12	5	0	<b>3,6%</b>	3,9%	2,7%
Solaris	<b>16</b>	14	34	50	78	86	58	224	29	0	<b>1,5%</b>	1,3%	3,4%
BYD	<b>10</b>	5	2	0	0	0	0	0	0	0	<b>1,0%</b>	0,5%	0,2%
VanHool	<b>7</b>	0	1	15	0	1	0	1	0	0	<b>0,7%</b>	0,0%	0,1%
Iveco (och Irisbus)	<b>5</b>	5	10	41	40	16	15	42	8	0	<b>0,5%</b>	0,5%	1,0%
Irizar	<b>3</b>	7	9	3	0	0	0	0	0	0	<b>0,3%</b>	0,7%	0,9%
Neoplan	<b>2</b>	10	14	1	10	13	19	17	8	12	<b>0,2%</b>	1,1%	1,4%
Ekova Electric		7	0	0	0	0	0	0	0	0		0,7%	0,0%
AMZ Kutno		1	1	0	1	0	0	0	0	0		0,1%	0,1%
Unvi Unbid		1	0	0	0	0	0	0	0	0		0,1%	0,0%
Optare Solo		0	4	3	2	5	2	0	0	0		0,0%	0,4%
Autosan		0	0	0	0	5	4	0	36	0		0,0%	0,0%
Automet		0	0	0	0	1	4	0	0	0		0,0%	0,0%
Aytas		0	0	0	0	0	0	3	7	0		0,0%	0,0%
Scala		0	0	0	0	0	0	3	0	0		0,0%	0,0%
Beulas		0	0	0	0	0	0	2	1	0		0,0%	0,0%
Kutsenits		0	0	0	0	0	0	0	9	0		0,0%	0,0%
King Long		0	0	0	0	0	0	0	5	0		0,0%	0,0%
Solbus		0	0	0	0	0	0	0	4	0		0,0%	0,0%
<b>Totalt:</b>	<b>949</b>	1 038	1 013	1 096	1 034	1 299	1 430	1 419	925	862	<b>99,4%</b>	100,0%	100,0%

<sup>30</sup> Bil Swedens statistik.

Volvokoncernens och Scantias sammanlagda globala tillverkning av tunga bussar uppgick under 2017 till 17 695 enheter, varav 291 eller 1,5 procent såldes på den svenska marknaden.<sup>31</sup>



### 3.7 De tio största fabrikaten

13 730 bussar eller 92 procent av totala antalet bussar i Sverige utgörs av följande tio märken/fabrikat år 2017<sup>32</sup>.

Fabrikat	Antal
Volvo	3 921
Mercedes-Benz	2 943
Scania	2 525
MAN	1 956
Setra,K-Setra	714
Solaris	576
VDL	483
IVECO	360
Irisbus	130
Neoplan	122
S:a	13 730

### 3.8 Antalet bussmodeller

Utav 14 914 bussar finns det sammanlagt 2 525 olika fordonsbenämningar.<sup>33</sup> Detta är resultatet av de små serier som bussarna tillverkas i, vilket delvis är en följd av de vitt skilda krav på fordon som ställs av i de enskilda upphandlingarna. Ju mindre serier en buss tillverkas desto högre blir produktionskostnaden, som ytterst resenären och skattebetalarna får betala. Modellerna med över hundra exemplar utgörs av:

<sup>31</sup> Uppgifter från BIL Sweden mars 2018. Scantias siffror avser produktion utom 2017 då det är leveranssiffror. Siffrorna avser Volvo Bussars siffror avser tillverkning t.o.m. 2006 och leveranser fr.o.m. 2007.

<sup>32</sup> Sveriges Bussföretags databaser 2018.

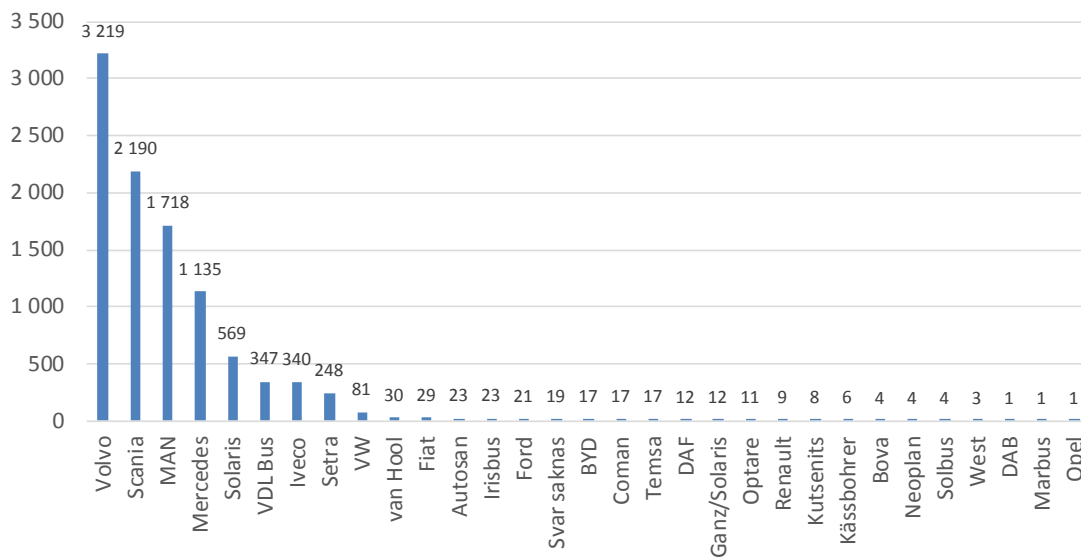
<sup>33</sup> Sveriges Bussföretags databaser 2018.

Modell	Antal
VOLVO 8900RLE	600
MAN B.2007.46 Lion City	329
VOLVO B9S	276
VOLVO B12BLE	229
MAN A21	220
SCANIA OMNILINK 3 AXLIG	156
MAN A26	148
VOLVO B12B	121
MAN A23	115
MERCEDES-BENZ 906 KA	108

### 3.9 Antal bussar i upphandlat trafik per tillverkare

År 2017 stod Volvo och Scania för 5 409 bussar eller 53 procent av totalt 10 193 bussar i upphandlad trafik.<sup>34</sup>

Antal bussar i upphandlad trafik 2017

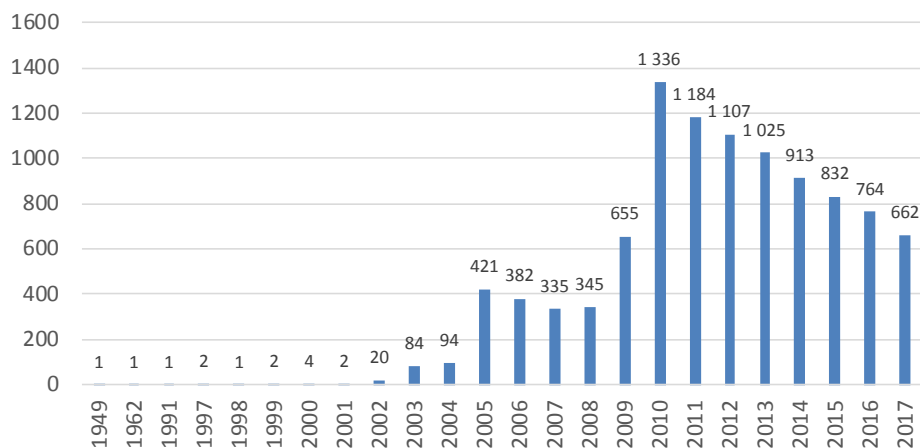


<sup>34</sup> Frida fordonsdatabas 2018-02-06.

### 3.10 Antal bussar i upphandlat trafik per årsmodell

År 2017 var 7 823 bussar eller 76 procent årsmodell 2010 eller yngre av totalt 10 193 bussar i upphandlad trafik.

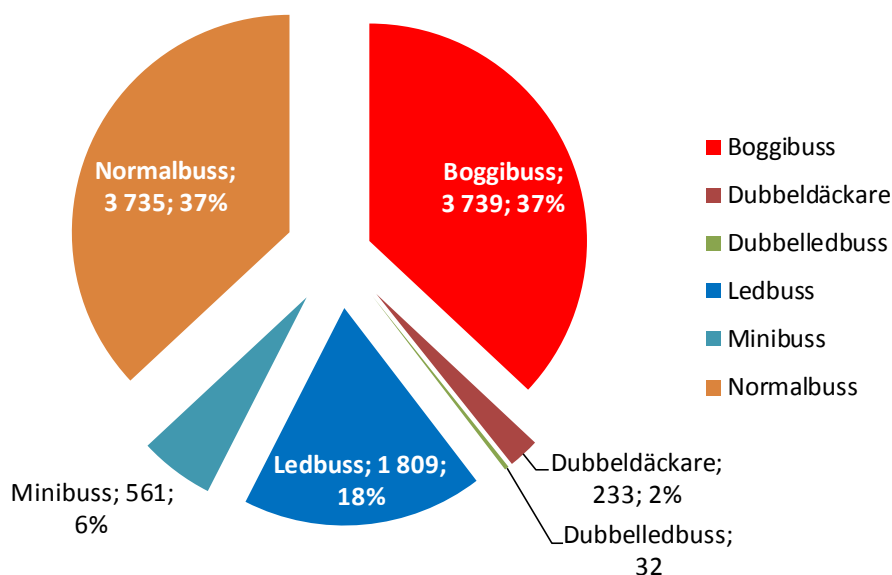
**Antal bussar i upphandlad trafik per årsmodell (2017)**



### 3.11 Antalet fordonstyper i upphandlad trafik

Antalet bussar i den upphandlade trafiken var 10 193 den 31 december 2018<sup>35</sup>. Antalet dubbeldäckare har sedan 2006 ökat från 4 till 233 stycken, antalet boggibussar från 1 286 till 3 739, antalet ledbussar från 420 till 1 809 och antalet dubbelledsbussar har från 0 till 32 stycken.

**Antalet bussar efter fordonstorlek**



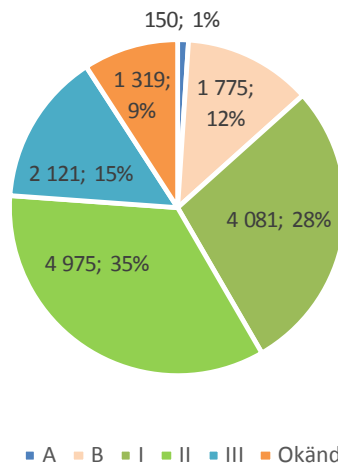
<sup>35</sup> Frida fordonsdatabas 2018-02-06. Normalbuss avser ca 12 meter långa bussar. Boggibussar kan vara mellan 12–14 meter långa.



### 3.12 Antalet bussar enligt fordonsklasser

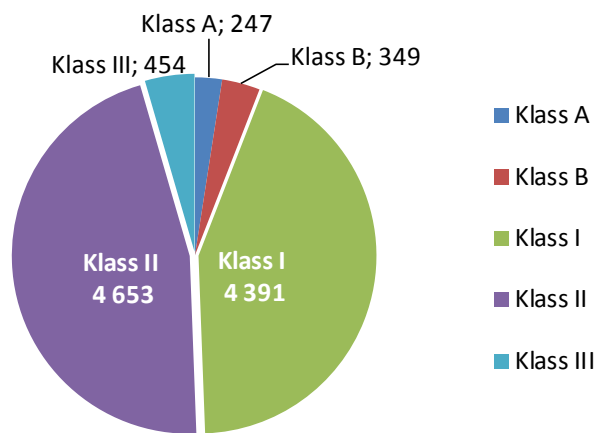
Antalet bussar i trafik enligt fordonsklass.<sup>36</sup>

Antal bussar enligt fordonsklass år 2017



Antalet bussar enligt fordonsklass<sup>37</sup> i den upphandlade trafiken.<sup>38</sup>

Antalet bussar efter fordonsklass



<sup>36</sup> Trafikanalys rapport "Fordon 2017" (Statistik 2018:5).

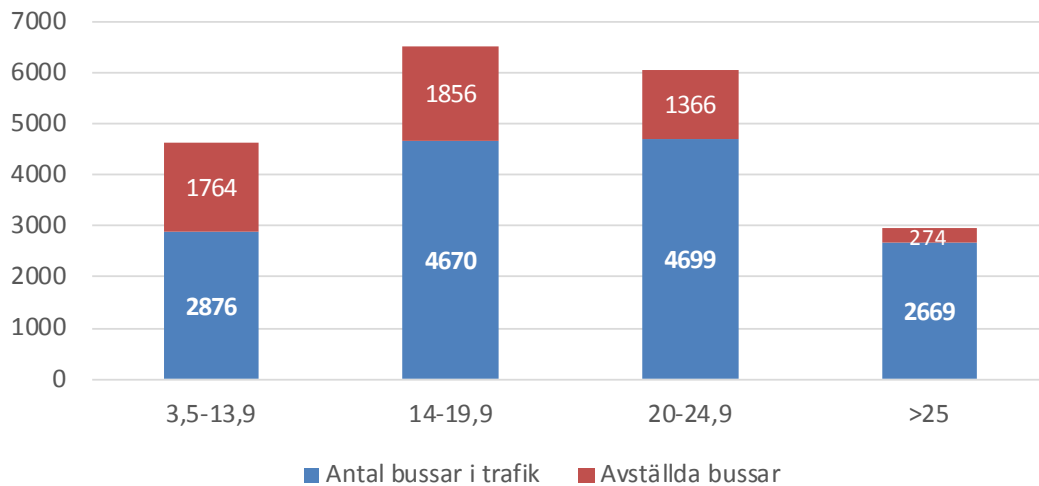
<sup>37</sup> Klass A och B är bussar som är inrättade för befordran av högst 22 passagerare utöver förare. Klass I-III avser bussar som är inrättade för fler än 22 passagerare. Klass B och III är inte utformade för befordran av ståplatspassagerare, det är bussar som huvudsakligen används i turisttrafik, regiontrafik, skolskjuts etc.

<sup>38</sup> Frida fordonsdatabas 2018-02-06.

### 3.13 Antal bussar och vikt

Antal bussar (i trafik eller avställda) som är tyngre än 14 ton är sammanlagt 15 534.<sup>39</sup>

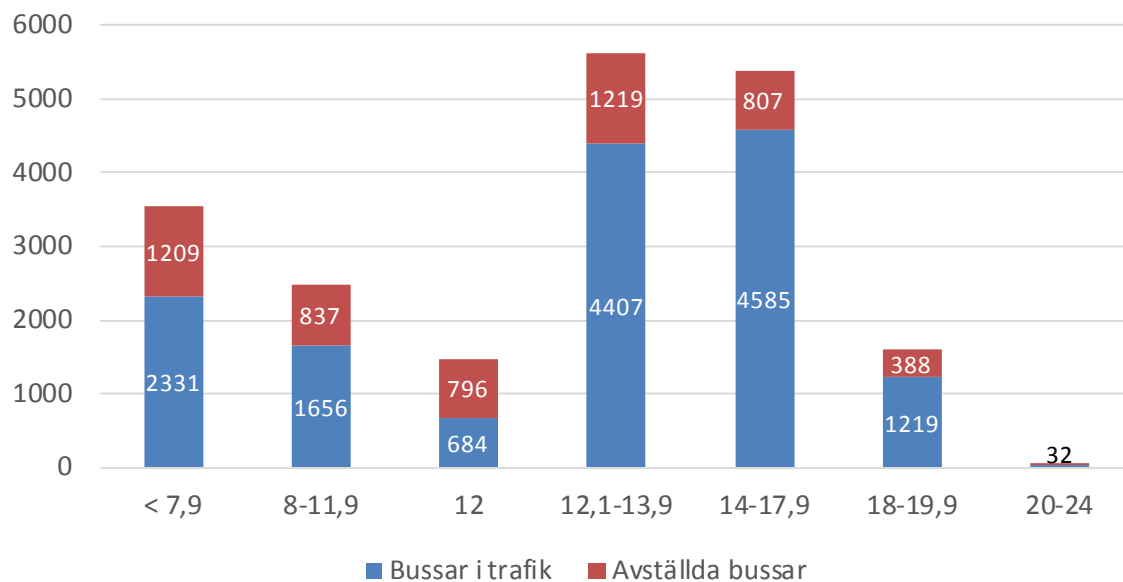
#### Antal bussar och vikt (ton)



### 3.14 Antal bussar och längder

Antal bussar (i trafik eller avställda) efter längdstorlek.<sup>40</sup>

#### Antal bussar och längder (meter)

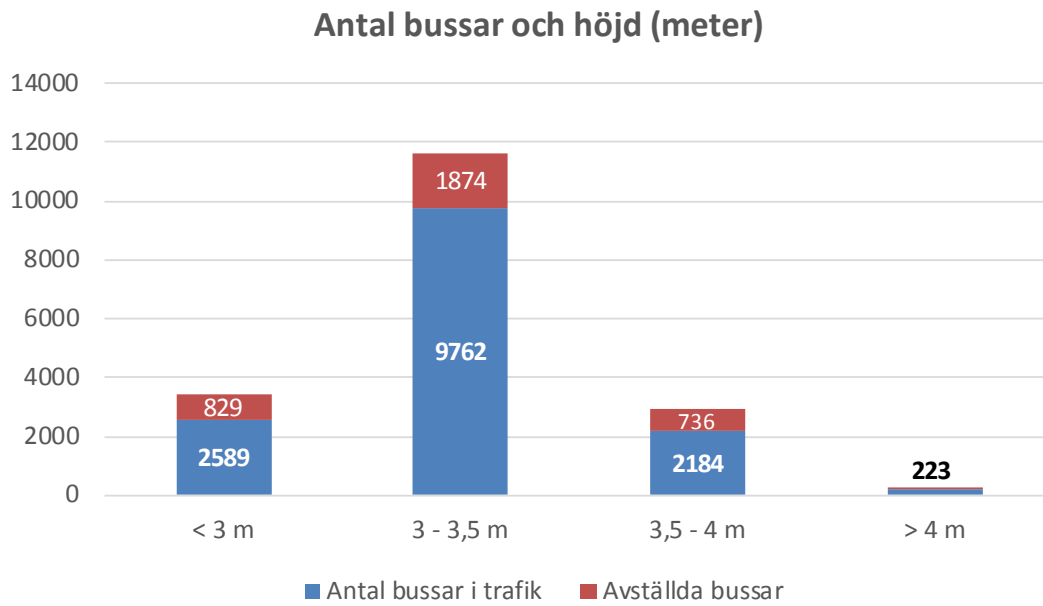


<sup>39</sup> Statistiken är hämtad från Sveriges Bussföretags databaser 2018. Det finns 4 640 bussar (i trafik eller avställda som är över 3,5 ton) som är under 14 ton och därmed berörs av trängsel-, bro och infrastrukturskatter.

<sup>40</sup> Statistiken är hämtad från Sveriges Bussföretags databaser 2018.

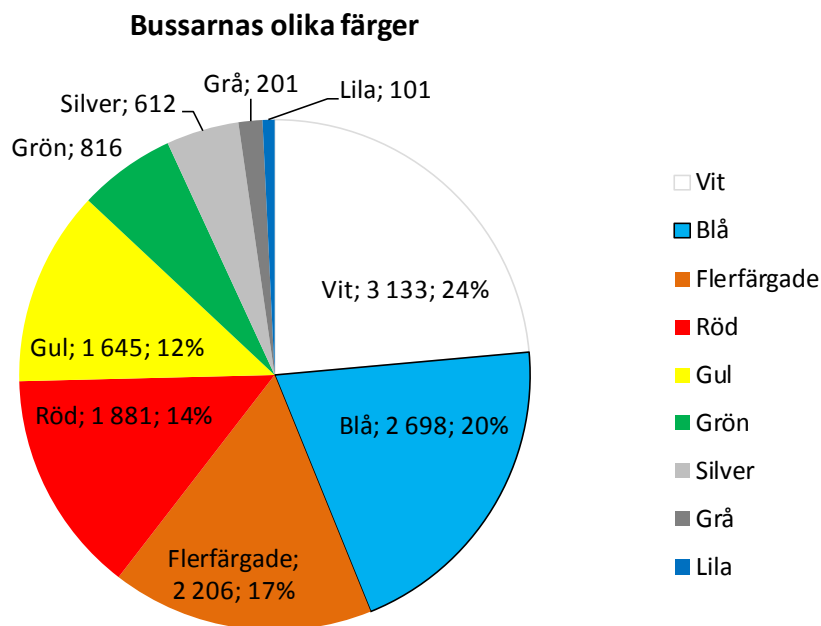
### 3.15 Antal bussar och höjder

Antal bussar (i trafik eller avställda) efter höjdstorlek.<sup>41</sup>



### 3.16 Antalet färger på bussar

Antalet färger på bussar är sammanlagt 23.<sup>42</sup>

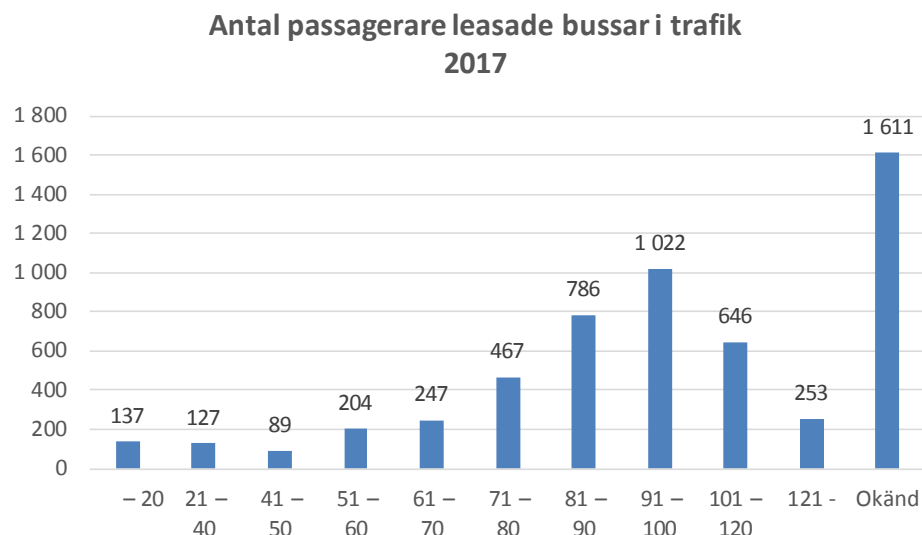
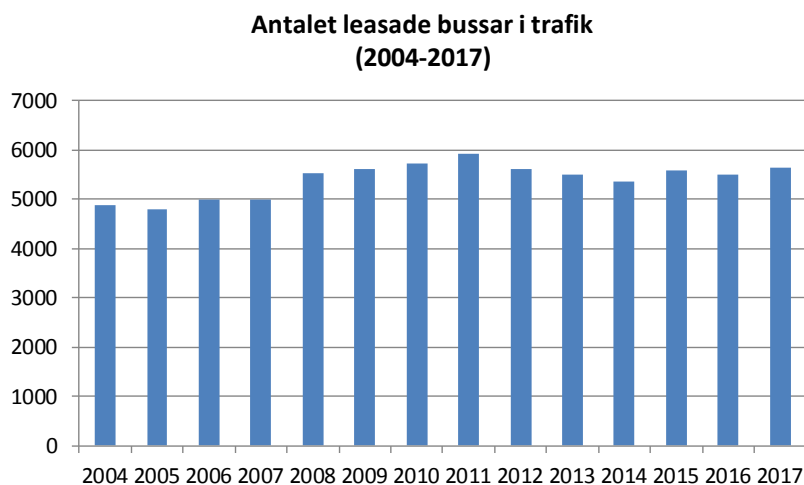


<sup>41</sup> Statistiken är hämtad från Sveriges Bussföretags databaser 2018.

<sup>42</sup> Statistiken är hämtad från Sveriges Bussföretags databaser 2018. Text och symboler på bussar sätts som regel med specialfilm på en enfärgad buss.

### 3.17 Antalet leasade bussar

Utav de 14 914 bussar i trafik var 38 procent eller 5 631 bussar leasade.<sup>43</sup>



### 3.18 Ålder på bussar

Bussarna är den fordonspark i Sverige som är yngst och dessutom förnygrats mest de senaste tio åren. Medianåldern på en buss i trafik är idag fyra år, jämfört med 8,2 år 1998. Detta kan jämföras med personbilarna som var 9 år, lätta lastbilar 6 år och tunga lastbilar 7 år.<sup>44</sup>

De nyare bussarna körs i genomsnitt flest mil per år. Av alla kilometer som körs är mer än hälften av bussar som är högst 4 år. Bussar som är 15 år och äldre kör endast två procent av bussarnas totala körsträcka.

Medelåldern på bussar i den upphandlade trafiken är cirka 6 år.<sup>45</sup>

Den låga genomsnittsåldern på bussar är en följd av stort slitage med långa körsträckor per år, upphandlingskrav och regelverken om miljözoner. Ökande miljökrav och ålderskrav vid upphandlingar har även medfört att antalet avställda bussar ökat sedan 1998. Den tekniska livslängden på bussar är avsevärt högre.

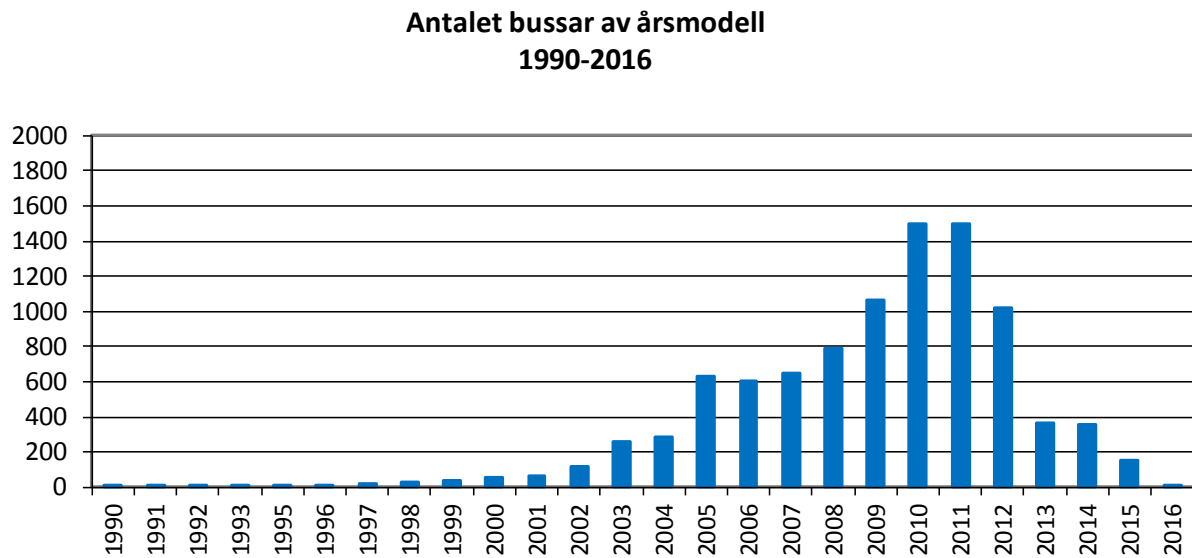
<sup>43</sup> Statistiken är hämtad från Sveriges Bussföretags databaser 2018 och Trafikanalys rapport "Fordon 2017" (Statistik 2018:5).

<sup>44</sup> Trafikanalys rapport "Lokal och regional kollektivtrafik 2014 (Statistik 2015:20).

<sup>45</sup> Frida miljö- och fordonsdatabas, 2018-02-06.

### 3.19 Antalet bussar av årsmodell

Antal bussar fördelat på årsmodeller.<sup>46</sup>



### 3.20 Andel bussar i glesbygd

Utav 14 914 bussar är 6 procent verksamma i glesbygd.<sup>47</sup>

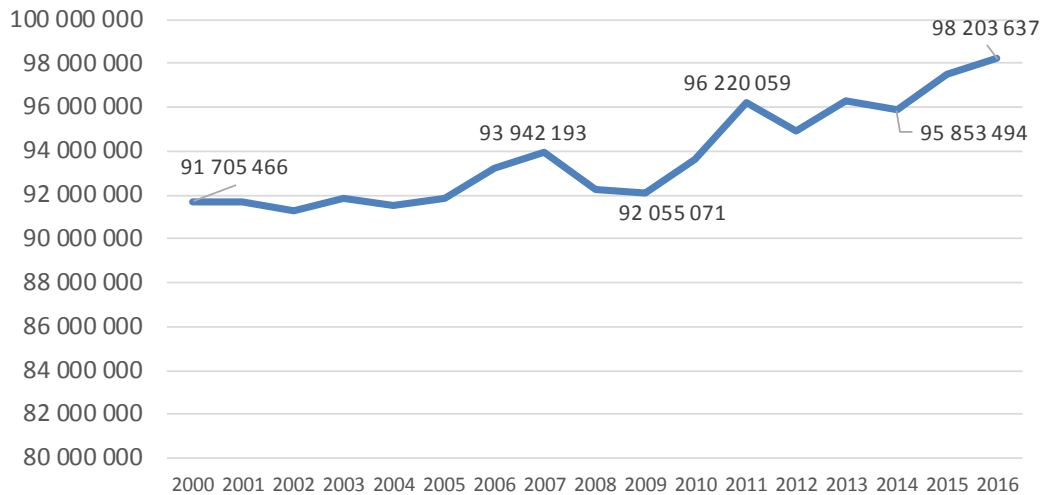
<sup>46</sup> Sveriges Bussföretags databaser 2018.

<sup>47</sup> Sveriges Bussföretags databaser 2018. Glesbygder har mer än 45 minuters bilresa till närmaste tätort större än 3 000 invånare samt öar utan fast landförbindelse. Definitionen kan inkludera både landsbygd och tätorter med upp till 3 000 invånare. Enligt det nedlagda Glesbygdsverkets definition sedan 1996 bor cirka 24 procent av Sveriges befolkning i gles- eller landsbygdsområden.

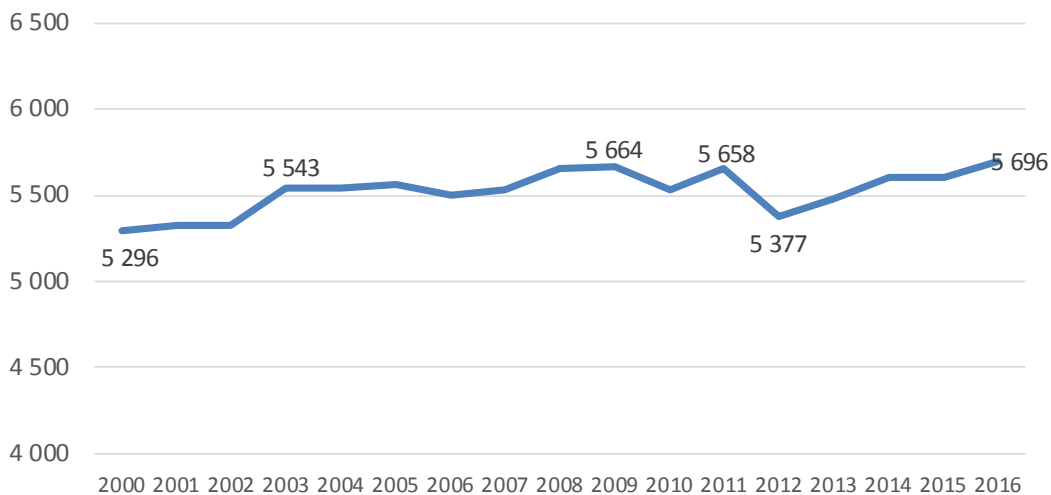
### 3.21 Totala och genomsnittliga körsträckor

Totalt kördes svenskregistrerade bussar 98 miljoner mil år 2016 med en genomsnittlig körsträcka på 5 696 mil, vilket är cirka sju (7) procent längre än år 2000.<sup>48</sup> Detta kan jämföras med 1 224 mil för en personbil. En lätt lastbil, som främst används som hantverks-/servicebil eller budbil, kördes i genomsnitt 1 398 mil år 2016 medan en tung lastbil, som används för längre transporter, i snitt kördes 4 139 mil.

**Total körsträcka 2000-2016  
(antal mil)**



**Genomsnittlig körsträcka 2000-2016  
(antal mil)**



<sup>48</sup> Trafikanalys statistikrapport "Körsträckor 2016" (Statistik 2017:10).

### 3.22 Körsträckor och antal bussar efter årsmodell/tillverkningsår

Körsträckor och antal bussar efter årsmodell/tillverkningsår år 2016.<sup>49</sup>

År	Totalt antal körda mil	Antal bussar	Medelkörsträcka i mil
-1998	578 392	526	1 100
1999	152 113	100	1 521
2000	211 441	119	1 777
2001	375 432	171	2 196
2002	749 200	267	2 806
2003	1 641 280	485	3 384
2004	1 510 251	471	3 206
2005	4 222 420	855	4 939
2006	4 276 857	901	4 747
2007	4 027 943	844	4 772
2008	4 843 588	1 010	4 796
2009	7 167 534	1 200	5 973
2010	11 543 020	1 686	6 846
2011	12 030 126	1 644	7 318
2012	12 254 491	1 661	7 378
2013	9 762 941	1 331	7 335
2014	8 686 125	1 307	6 646
2015	10 834 002	1 439	7 529
2016	3 336 482	1 223	2 728
<b>Totalt</b>	<b>98 203 637</b>	<b>17 240</b>	<b>5 696</b>

<sup>49</sup>Trafikanalys statistikrapport "Körsträckor 2016" (Statistik 2017:10).

### 3.23 Körsträckor i antalet mil och län

#### Genomsnittlig körsträcka i mil efter län år 2016

Län	Antal mil
Uppsala	7 295
Västmanland	6 606
Södermanland	6 559
Jämtland	6 065
Halland	6 018
Stockholm	5 838
Västra Götaland	5 777
Kalmar	5 699
Jönköping	5 619
Skåne	5 582
Gävleborg	5 539
Västernorrland	5 460
Västerbotten	5 317
Östergötland	5 248
Gotland	5 216
Dalarna	5 184
Värmland	4 973
Kronoberg	4 924
Örebro	4 835
Norrbottn	4 601
Blekinge	3 536
<b>Totalt</b>	<b>5 696</b>

### 3.24 Körsträckor och antal bussar efter antal passagerare

Körsträckor och antal bussar efter antal passagerare år 2016.<sup>50</sup>

#### Körsträckor och antal bussar efter antal passagerare år 2016

Antal passagerare	Totalt antal körda mil	Antal bussar	Medelkörsträcka i mil
- 20	4 821 882	1 860	2 592
21 - 40	3 949 914	1 229	3 214
41 - 50	6 036 018	1 222	4 939
51 - 60	10 105 050	1 600	6 316
61 - 70	5 876 034	1 000	5 876
71 - 80	8 861 770	1 520	5 830
81 - 90	12 412 803	1 729	7 179
91 - 100	11 340 166	1 617	7 013
101 - 120	7 533 317	1 146	6 574
121 -	3 347 343	559	5 988
Okänd	23 919 342	3 758	6 365
<b>Totalt</b>	<b>98 203 637</b>	<b>17 240</b>	<b>5 696</b>

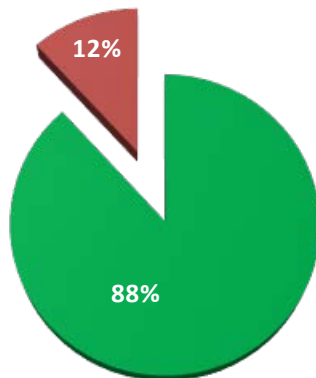
<sup>50</sup>Trafikanalys statistikrapport "Körsträckor 2016" (Statistik 2017:10).



### 3.25 Andelen bussar med klimatanläggning – AC

Andelen bussar med klimatanläggning, luftkonditionering (AC) inom den upphandlade trafiken var 88 procent 2017<sup>51</sup>:

#### Andelen bussar med klimatanläggning - AC



---

<sup>51</sup> Frida fordonsdatabas 2018-02-06.

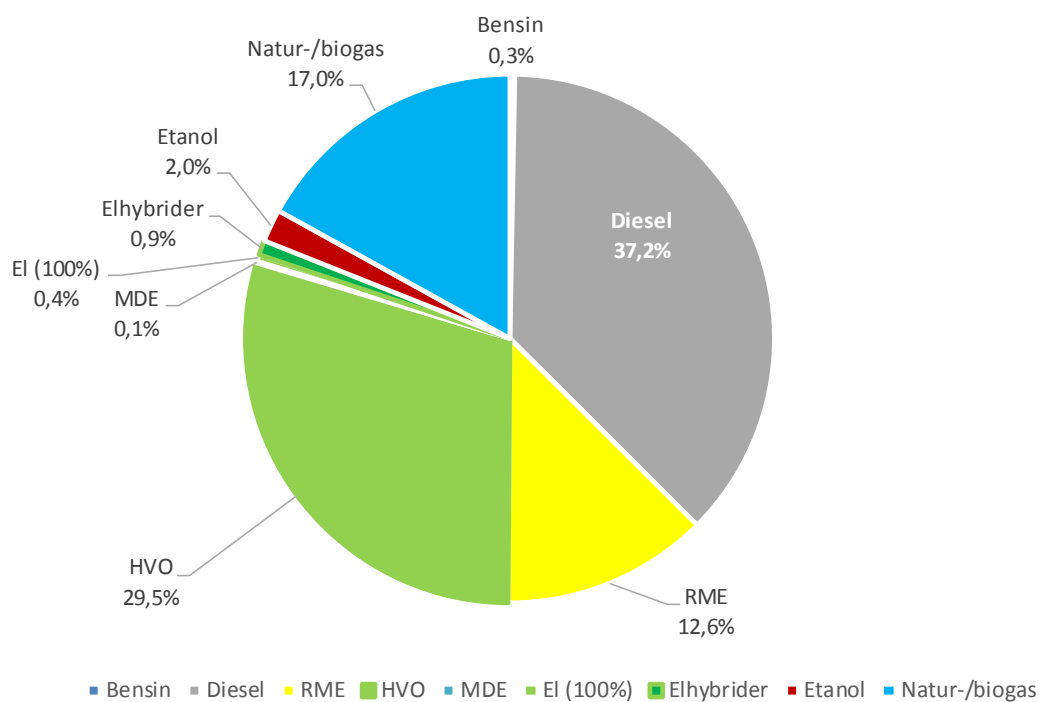
## 4 Miljö

### 4.1 Bussar i yrkesmässig trafik efter drivmedel, årsvis 2000–2017

Under perioden 2000–2017 har bussar med förnybart drivmedel mer än fördubblats.<sup>52</sup> De senaste åren är det framförallt HVO, biogas och elbussar som ökat kraftigt.<sup>53</sup>

År	Bensin	Diesel	RME	HVO	MDE	El (100%)	Elhybrider	Etanol	Natur-/biogas
1999	639	13 481			0	12	0	394	-
2000	511	13 114			0	17	0	404	-
2001	413	12 975			0	17	0	410	35
2002	315	12 820			0	14	0	410	36
2003	240	12 601			0	16	0	410	36
2004	186	12 223			0	16	0	379	82
2005	140	12 310			0	13	0	366	589
2006	113	12 228			0	9	0	490	727
2007	96	11 913			0	9	1	491	709
2008	79	11 990			0	8	1	514	786
2009	69	11 717	100		0	4	1	552	967
2010	57	11 804	150		0	4	1	611	1 308
2011	52	11 385	600		0	4	1	850	1 569
2012	48	11 456	900		0	6	36	788	1 795
2013	53	10 861	1 503	15	26	8	73	795	2 163
2014	48	8 488	2 358	231	16	11	221	654	2 300
2015	39	8 745	2 358	378	16	25	221	591	2 357
2016	54	5 810	1 804	4 211	16	41	197	365	2 328
2017	44	5 545	1 885	4 400	16	62	133	299	2 530

Bussar i trafik efter drivmedel 2017

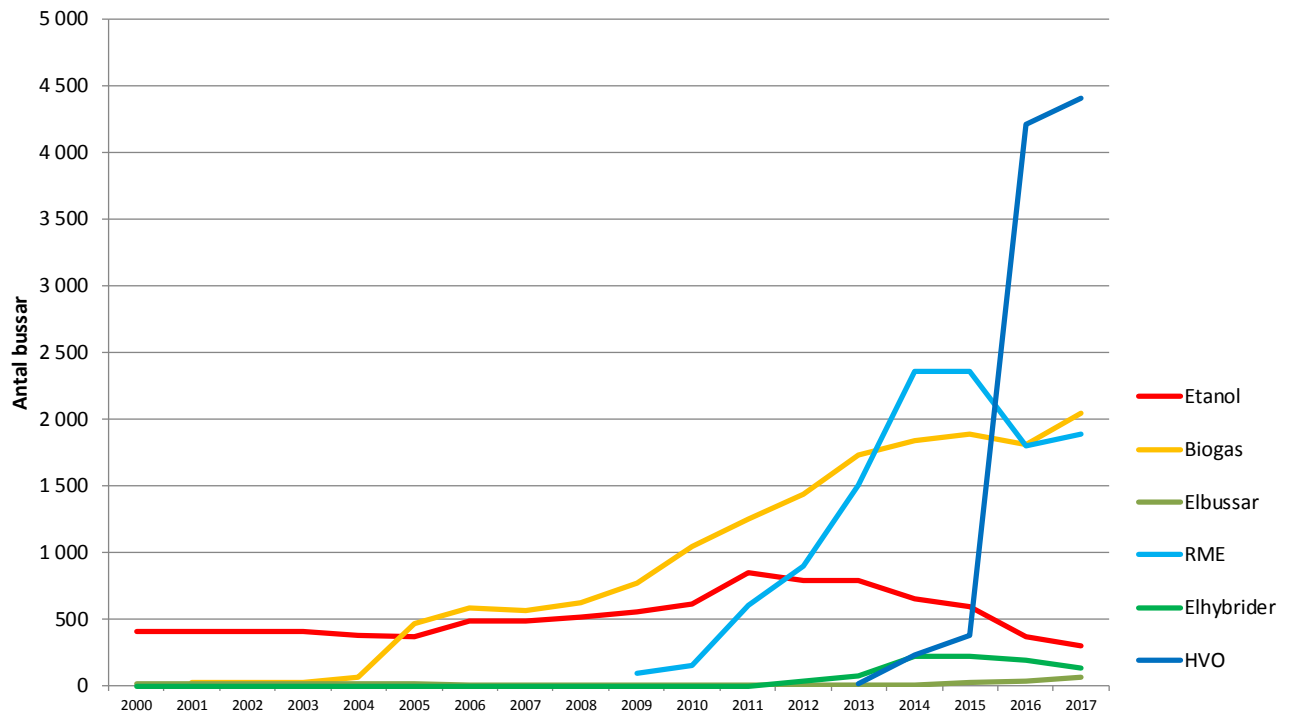


<sup>52</sup> Emellertid är mörkertalet stort i den officiella statistiken för hur många bussar som använder förnyelsebara biodrivmedel, då dieselbussar utan problem kan köras på HVO.

<sup>53</sup> Sveriges Bussföretags databaser 2018 och Trafikanalys rapport "Fordon 2017" (Statistik 2018:5). Mörkertalet är stort vad gäller dieselbussars användning av HVO och RME.

Antalet bussar som drivs med fordonsgas (biogas) har ökat starkt från ett trettiotal bussar i början på 2000-talet till dagens cirka 2 530 bussar i trafik. Under de senaste tio åren har användningen av RME ökat markant, men de senaste åren alltmer ersatts av HVO. HVO har ökat kraftigt från ett tiotal bussar 2013 till idag mer än 4 400 och är det drivmedel som bidragit mest till att minska användningen av fossila drivmedel inom busstrafiken. Etanol är på väg att fasas ut som drivmedel inom busstrafiken.<sup>54</sup>

#### El, elhybrider och förnybara biodrivmedel för bussar 2000-2017



Körsträckor och antal bussar efter drivmedel år 2016.<sup>55</sup>

#### Körsträckor och antal bussar efter drivmedel år 2016

Drivmedel	Totalt antal körda mil	Antal bussar	Medelkörsträcka i mil
Bensin	54 591	66	827
Diesel	68 881 249	12 965	5 313
Biodiesel (RME/HVO)	8 485 614	1 192	7 119
El	137 278	40	3 432
Elhybrider	366 508	96	3 818
Etanol/ etanol flexifuel	2 569 597	413	6 222
Gas/gas bi-fuel	17 531 823	2 428	7 221
Övriga	176 978	40	4 424
<b>Totalt</b>	<b>98 203 637</b>	<b>17 240</b>	<b>5 599</b>

<sup>54</sup> Sveriges Bussföretags databaser 2018. Statistiken om antalet bussar som använder biogas, RME och HVO är behäftad med stora osäkerheter då buss klassade som dieselbussar också kan (och ofta) körs på exempelvis HVO, som är ett syntetiskt, helt förnybart drivmedel. Däremot ger diagrammet en bild av utvecklingstrenden.

<sup>55</sup> Trafikanalys statistikrapport "Körsträckor 2016" (Statistik 2017:10). Den officiella statistiken om antal körda mil, bussar och medelkörsträckor avseende diesel och biodiesel (RME och HVO) är behäftad med stora osäkerheter.

## 4.2 Energianvändning i transportsektorn per bränsle (TWh)

Under de senaste åren har energianvändningen av biodiesel ökat starkt. Användningen av bioetanol har stagnerat, precis som diesel och naturgas. Biogas och bioetanol har endast en marginell roll i transportsektorn.<sup>56</sup>

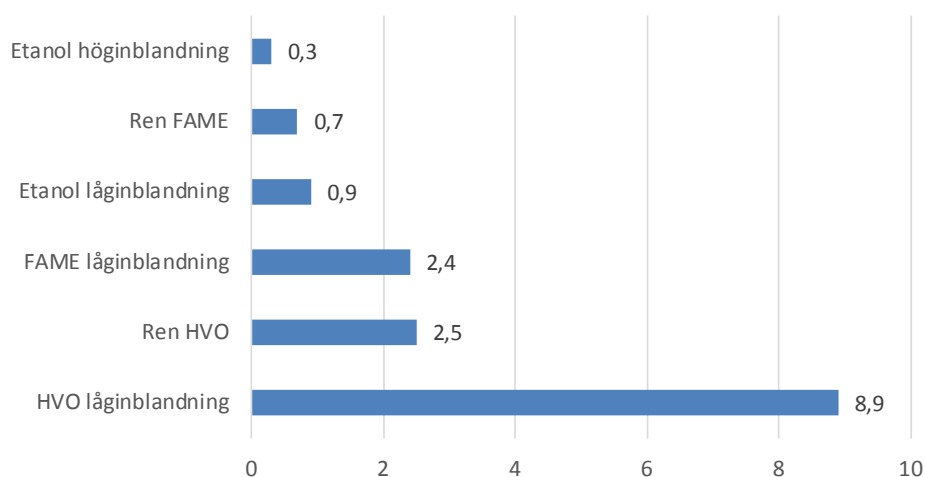
### Energianvändning i transportsektorn, per bränsle, inrikes, fr.om. 2000, TWh

År	Diesel	Bioetanol	Biodiesel	Biogas	Naturgas	El
2000	25,0	0,2	0,0	0,0	0,1	3,2
2001	25,5	0,2	0,0	0,1	0,1	2,9
2002	29,1	0,5	0,0	0,1	0,1	2,9
2003	30,5	0,9	0,1	0,1	0,2	2,8
2004	33,8	1,5	0,1	0,1	0,2	3,0
2005	34,9	1,7	0,1	0,2	0,2	2,8
2006	36,5	1,9	0,6	0,2	0,3	2,9
2007	37,9	2,2	1,2	0,3	0,3	2,4
2008	38,3	2,5	1,5	0,3	0,3	2,4
2009	37,4	2,3	1,9	0,4	0,3	2,4
2010	41,0	2,3	2,1	0,6	0,3	2,4
2011	42,1	2,4	2,7	0,7	0,5	2,6
2012	40,6	2,3	3,7	0,8	0,6	2,7
2013	40,0	2,1	5,4	0,9	0,6	2,8
2014	38,9	1,9	8,1	1,0	0,6	2,6
2015	39,9	1,6	10,5	1,1	0,5	2,6
2016	36,9	1,2	14,5	1,1	0,4	2,6

## 4.3 Användningen av biodrivmedel inom transportsektorn

Låginblandat HVO var det biodrivmedel som ökade mest i absoluta tal och uppgick under 2016 till drygt 946 000 m<sup>3</sup>. Ren FAME<sup>57</sup> ökade till drygt 260 000 m<sup>3</sup>.<sup>58</sup>

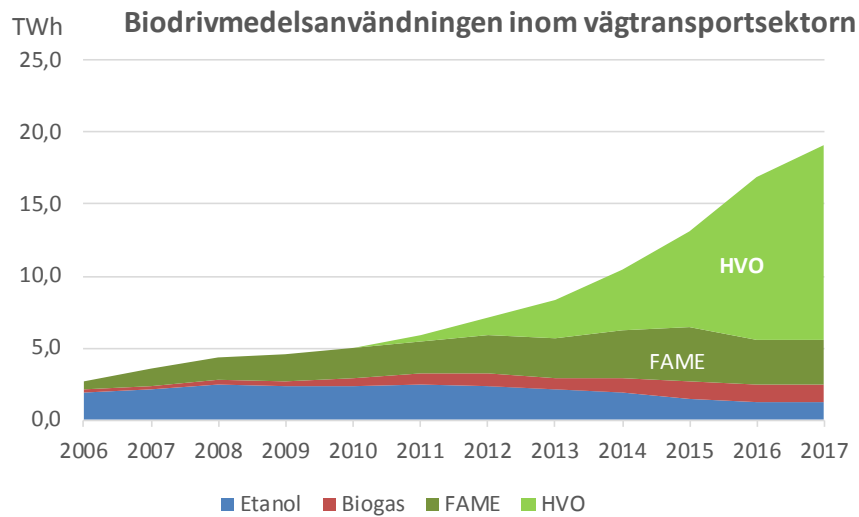
### Flytande biodrivmedel 2016 (TWh)



<sup>56</sup> Energimyndighetens rapport "Energiläget i siffror 2018" (2018-03-23).

<sup>57</sup> FAME är förkortningen för fettsyrametylestrar som kan baseras på olika oljeväxter. Den vanligaste råvaran är rapsolja som förestras till rapsmetylester, RME. Det går att köra vanliga dieselmotorer på 100 % ren FAME, men det krävs att fordonet godkänts för FAME-drift av tillverkaren.

<sup>58</sup> Energimyndighetens statistik 2017-03-03.



#### 4.4 Antalet bussar drivmedel och bussklass

Antalet bussar i respektive bussklass och användning av drivmedel.<sup>59</sup>

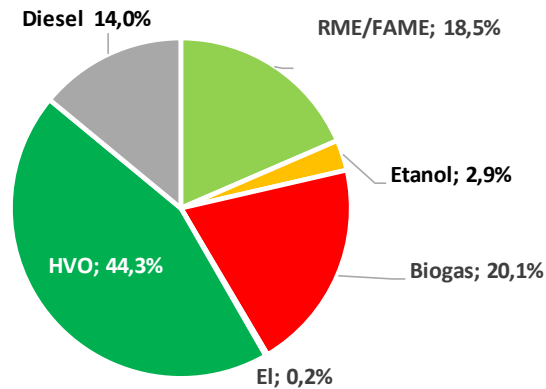
Drivmedel	Bussklass						
	A	B	I	II	III	Övr	S:a
Diesel	141	1 940	2 046	4 190	2 247	303	10 867
Fordonsgas		8	1 706	526	5	275	2 520
Biodiesel			106	384	26	6	522
Etanol			165	7		118	290
El			46	3		5	54
S:a	141	1 948	4 069	5 110	2 278	707	14 253

<sup>59</sup> Sveriges Bussföretags databaser 2018.

#### 4.5 Antal bussar med olika drivmedel inom den upphandlande kollektivtrafiken

År 2018 var andelen fordonskilometer med förnyelsebara drivmedel och elektricitet i upphandlad busstrafik 86 procent av totalt 10 193 bussar.<sup>60</sup>

Andel fordonskilometer per drivmedel i upphandlad busstrafik år 2018

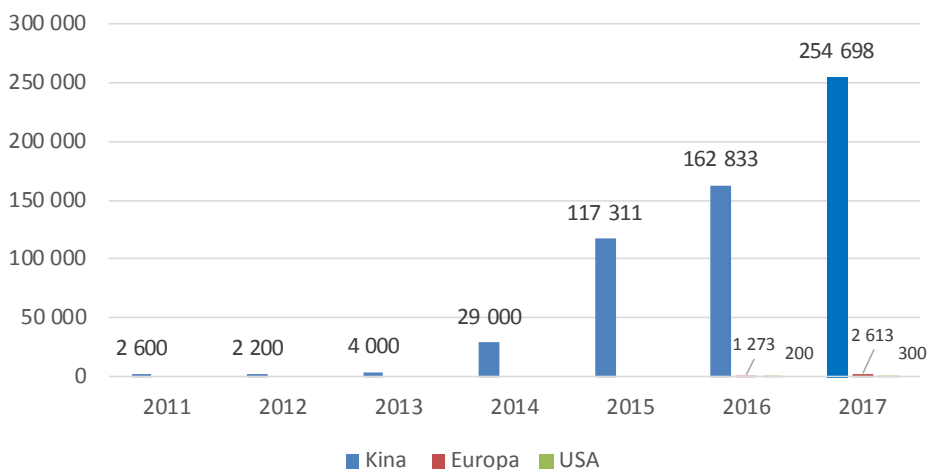


#### 4.6 Antal elbussar i världen

Kina invigde sin första elektriska batteribuss under OS i Beijing 2008 och 2010 kom de första 12 meters bussarna med en räckvidd på 25–30 mil. Huvuddelen av elbussar i världen finns idag i Kina.<sup>61</sup> Även om statistiken är behäftad med stora osäkerheter och felaktigheter ger nedanstående diagram ändå en bild av den pågående elektrifieringen av busstrafiken i världen.<sup>62</sup> Enbart i Shenzhen, norr om Hongkong, med 12 miljoner invånare kommer i år endast att ha elbussar i drift, totalt 16 359 elbussar. Till år 2020 kommer även all taxitrafik vara elektrifierad.

De senaste åren har en rad större beställningar gjorts i europeiska städer som London, Nottingham, Eindhoven, Amsterdam, Paris och Warszawa. Storbritannien har 17 procent av alla elbussar i Europa. Därefter kommer Nederländerna med 14 procent, Polen, Frankrike, Tyskland och Italien med 8 procent vardera.

Elbussar i världen 2011-2017

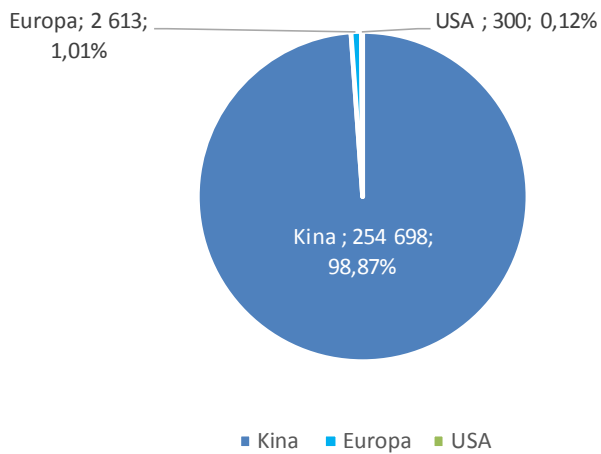


<sup>60</sup> Frida miljö- och fordonsdatabas, 2018-02-06.

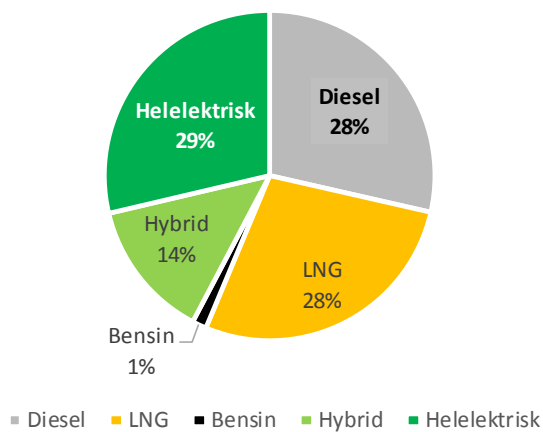
<sup>61</sup> Källor: IAE:s "Global EV outlook 2017", "ZeEUS eBus Report #2: An updated overview of electric buses in Europe" 2017 och Kinas "2016 Transport Industry Development Statistics Bulletin".

<sup>62</sup> Exempelvis påstår IAE: s "Global EV outlook 2017" "The stock of electric vehicles in China reached 343,500 units in 2016, including around 300,000 battery-electric vehicles."... "The production volume of New Energy Buses (the Chinese policy term referring to battery electric, hybrid plug-in electric and fuel cell electric buses) reached 135,305 units in 2016."

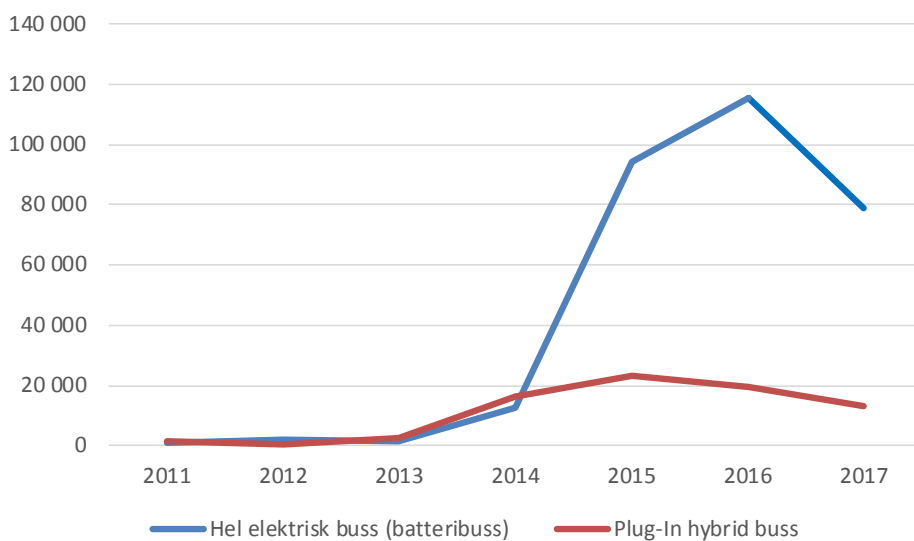
### Antal elbussar i USA, Europa och Kina 2017



### Kinas bussflotta 2017



### Elbuss försäljningen i Kina per år 2011-2017

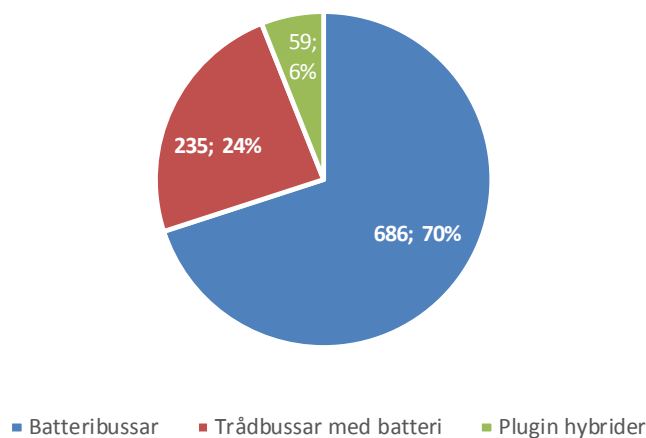


Under 2017 förändrades regelverken för köp av elbussar i Kina, vilket ledde till att endast 9 263 elbussar tillverkades under första halvåret. I december månad såldes 36 191 elbussar. De fem största kinesiska busstillverkarna producerade 56 831 elbussar av totalt 86 767 elbussar totalt i Kina.<sup>63</sup>

Yutong	24 857
BYD	12 777
Zhongtong	8 167
CRRC	6 328
Sunlong	4 702

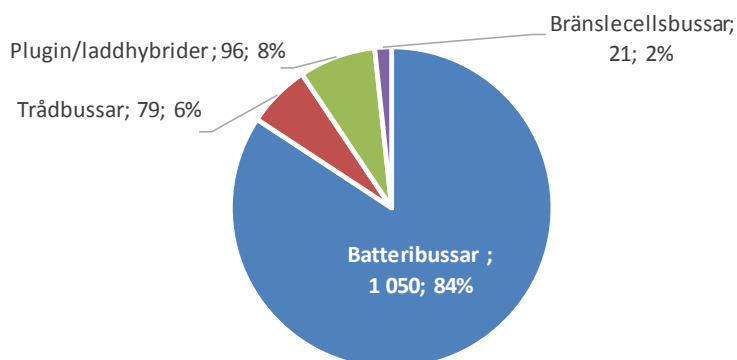
I Europa finns 980 elektriska bussar, dvs. bussar med batterier, i drift 2017.<sup>64</sup> Utav 686 batteribussarna är 56 procent depåladdade. Av totalt 980 elbussar är 105 st 10–11 meter, 714 st 12–13 m, 8 st 14–15 m, 150 st 18–19 m och 3 st 24 m.

### Elektriska bussar i Europa 2017



Precis som i Kina dominerar även i Europa batteribussarna nyförsäljningen av elbussar.<sup>65</sup> Det är BYD som är den största elbuss leverantören i Europa. Till skillnad från Kina där nästan alla elbussar är depåladdade är ca 60 procent av alla elbussar i Europa utrustade med pantograf. Bränslecellsbusar är fortfarande i utvecklingsstadiet. Trådbussarna är på väg att fasas ut i takt med att batteribussarna blir allt större och har allt längre räckvidd.

### Elbuss beställningar Europa 2017



<sup>63</sup> <https://evobsession.com/china-100-electric-bus-sales-drop-to-89546-in-2017>.

<sup>64</sup> Källa Alexander Dennis Ltd Electronic, ZeEUS eBus Report #2 (oktober 2017).

<sup>65</sup> Källa den brittiska facktidsningen Passenger Transport 2018. Minibussar och bussar från CIS-länderna, dvs Ryssland, Kazakstan, Ukraina och Vitryssland, är ej medräknade i statistiken.



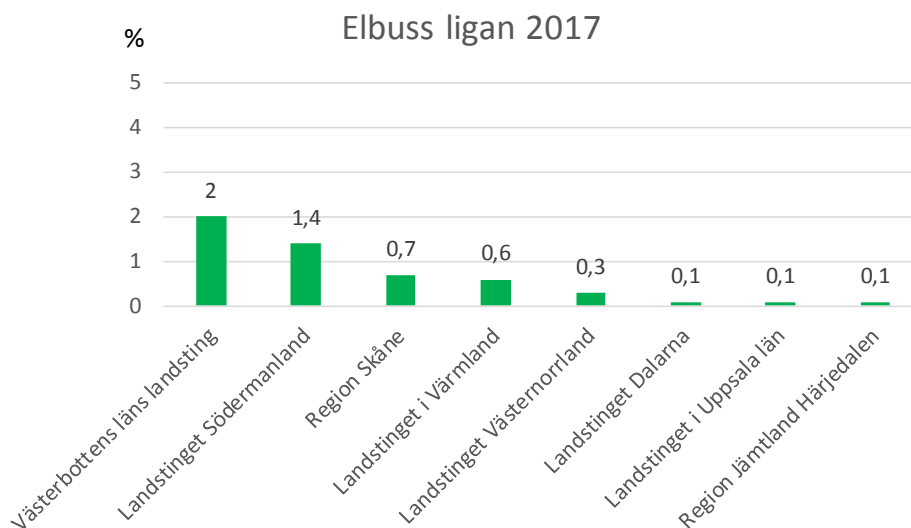
#### 4.7 Antal elbussar i Sverige

Såväl i Sverige som övriga Europa är det BYD som leder försäljningen av helelektriska bussar. I Sverige dominerar Volvo och Scania försäljningen av hybridfordon.<sup>66</sup> Volvo har fram till januari 2018 sammanlagt sålt 3 912 hybrid- och elbussar, men endast 72 eller 2 procent till den svenska marknaden.

Helelektriska bussar	Antal
BYD	17
Iveco	10
Ekova	7
Volvo	6
Optare	5
Neoplan	3
Scania	3
VDL	2
AMZ	1
Solaris	1
<b>S:a</b>	<b>55</b>

Trådbussar	Antal
Solaris	5

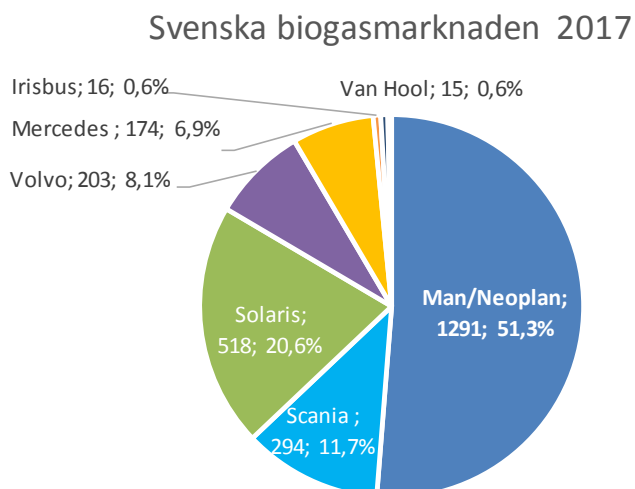
Hybrid bussar	Antal
Volvo	66
Scania	35
Van Hool	15
MAN	14
AMZ	2
Optare	1
<b>S:a</b>	<b>133</b>



<sup>66</sup> Sveriges Bussföretags databaser 2018.

### 4.8 Biogas bussar och marknadsandel i Sverige

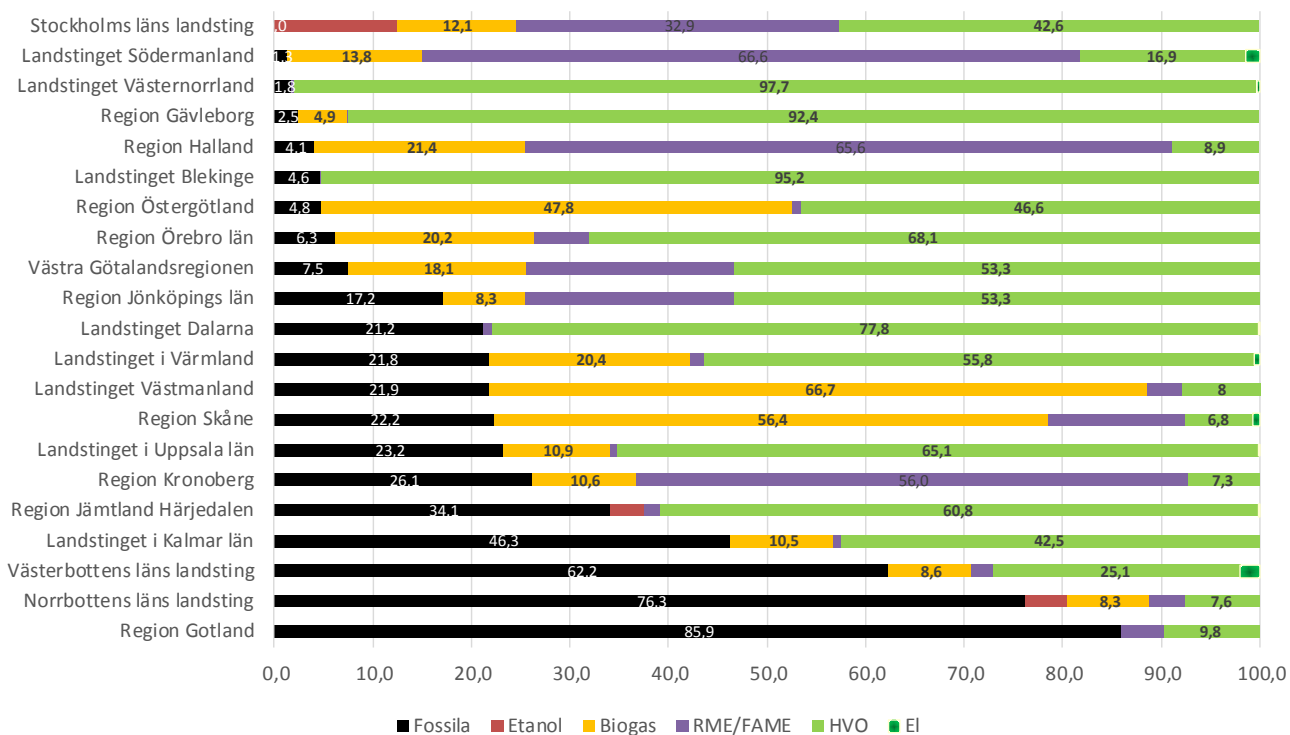
I Sverige dominerar MAN och Scania biogasbussmarknaden.<sup>67</sup>



### 4.9 Andel förnybara drivmedel i bussar i kollektivtrafiken

Antalet bussar som kör på förnybara drivmedel i kollektivtrafiken ökar snabbt.<sup>68</sup> Den sammantagna andelen förnybara drivmedel i upphandlad kollektivtrafik ökade till 86 procent 2017. 9 landsting har en förnybar andel över 90 procent. Det är en övergång från fossil diesel till biodiesel (främst HVO) samt biogas som bidragit till den högre andelen förnybar energi inom kollektivtrafiken.

**Andel förnybara drivmedel i bussar i upphandlad kollektivtrafik, procent 2017**



<sup>67</sup> Sveriges Bussföretags databaser 2018.

<sup>68</sup> Frida miljö- och fordonsdatabas, 2018-02-06.

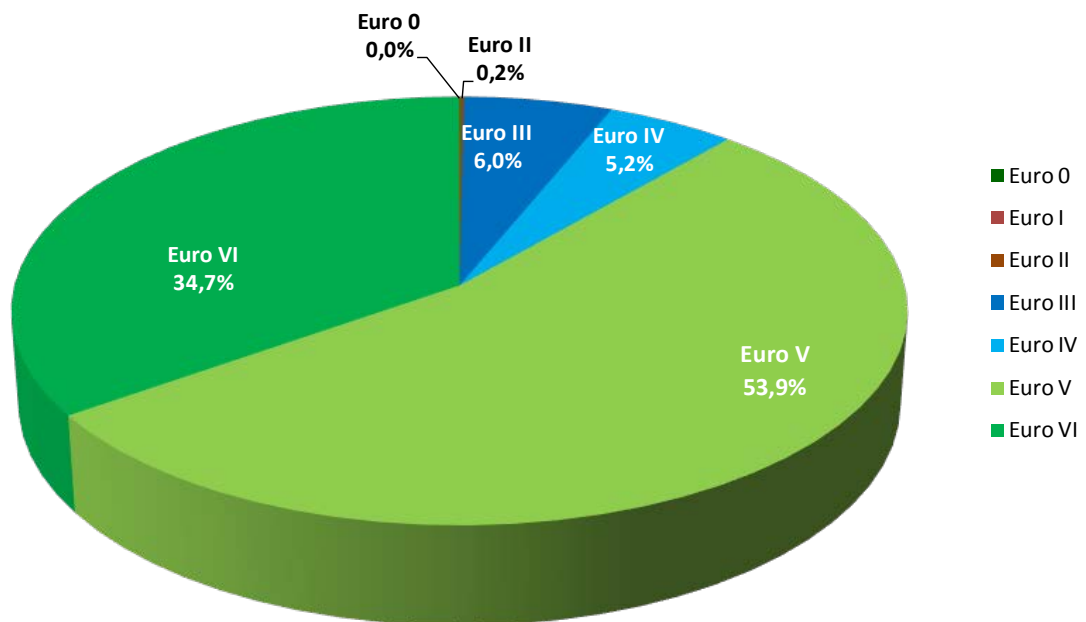
Län	Fossila	Etanol	Biogas	RME/FAME	HVO	EI
Region Gotland	85,9			4,3	9,8	
Norrbottnens läns landsting	76,3	4,2	8,3	3,6	7,6	
Västerbottnens läns landsting	62,2		8,6	2,1	25,1	2
Landstinget i Kalmar län	46,3		10,5	0,7	42,5	
Region Jämtland Härjedalen	34,1	3,4		1,6	60,8	0,1
Region Kronoberg	26,1		10,6	56,0	7,3	
Landstinget i Uppsala län	23,2		10,9	0,7	65,1	0,1
Region Skåne	22,2		56,4	13,9	6,8	0,7
Landstinget Västmanland	21,9		66,7	3,6	8	
Landstinget i Värmland	21,8		20,4	1,4	55,8	0,6
Landstinget Dalarna	21,2			0,9	77,8	0,1
Region Jönköpings län	17,2		8,3	21,2	53,3	
Västra Götalandsregionen	7,5		18,1	21,1	53,3	
Region Örebro län	6,3		20,2	5,4	68,1	
Region Östergötland	4,8		47,8	0,8	46,6	
Landstinget Blekinge	4,6			0,2	95,2	
Region Halland	4,1		21,4	65,6	8,9	
Region Gävleborg	2,5		4,9	0,2	92,4	
Landstinget Västernorrland	1,8			0,2	97,7	0,3
Landstinget Södermanland	1,3		13,8	66,6	16,9	1,4
Stockholms läns landsting	0,0	12,4	12,1	32,9	42,6	

#### 4.10 Miljöklassade dieselbussar inom den upphandlade kollektivtrafiken

Utav 7 405 dieselbussar, som i huvudsak använder HVO och RME, i den upphandlade trafiken 2017 är 88,6 procent av bussarna Euro V och Euro VI.<sup>69</sup>

Inom EU finns det lagstiftade utsläppskrav för de reglerade emissionerna. Benämningen på motorer avseende avgasutsläpp kallas för Euro-klass eller utsläppsklass, de s.k. Euronormerna.<sup>70</sup> Klassindelningen startar vid Euro 0 och högsta möjliga miljöklass är idag Euro 6. Det är möjligt att med hjälp av särskilt godkänd avgasrening uppgradera miljöklasser, så att en Euro 4 kan bli exempelvis en Euro 6.

Miljöklassade dieselbussar inom den upphandlade kollektivtrafiken

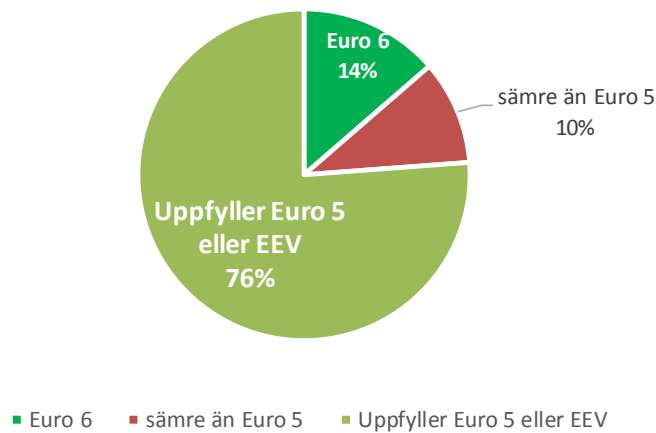


<sup>69</sup> Källa: Frida miljö- och fordonsdatabas, 2017-08-01.

<sup>70</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG, senast ändrad genom kommissionens direktiv 2006/51/EG och Avgaslag SFS 2011:318.

För bussar som drivs med etanol och fordonsgas i upphandlad trafik.<sup>71</sup>

### Miljöklass, etanol-, fordonsgasbuss



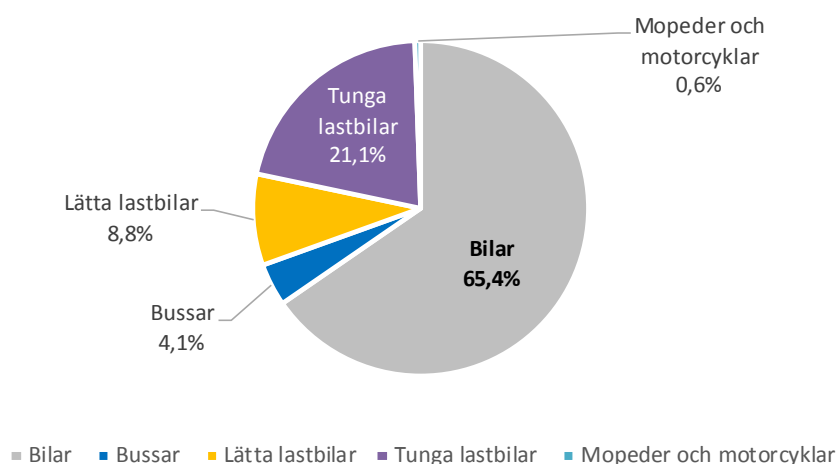
#### 4.11 Antalet bussar med eftermonterad reningsutrustning

År 2017 finns det i upphandlad busstrafik 467 bussar med eftermonterad reningsutrustning (KPF, EGR och SCR).<sup>72</sup> Med eftermonterad avgasutrustning kan bussarnas livslängd förlängas och därmed ge ett förbättrat ekonomiskt resursutnyttjande och bättre miljöprestanda. I praktiken kan man med godkänd eftermonterad utrustning uppgradera en buss till en högre Euroklass.

#### 4.12 Utsläpp av växthusgaser från vägtransportsektorn 2016

Busstrafikens andel av utsläpp av växthusgaser från vägtrafiken uppgår till 4,1 procent.<sup>73</sup>

### Utsläpp av växthusgaser (CO<sub>2</sub>-ekv) från vägtransporter 2016



<sup>71</sup> Källa: Frida miljö- och fordonsdatabas, 2018-02-06.

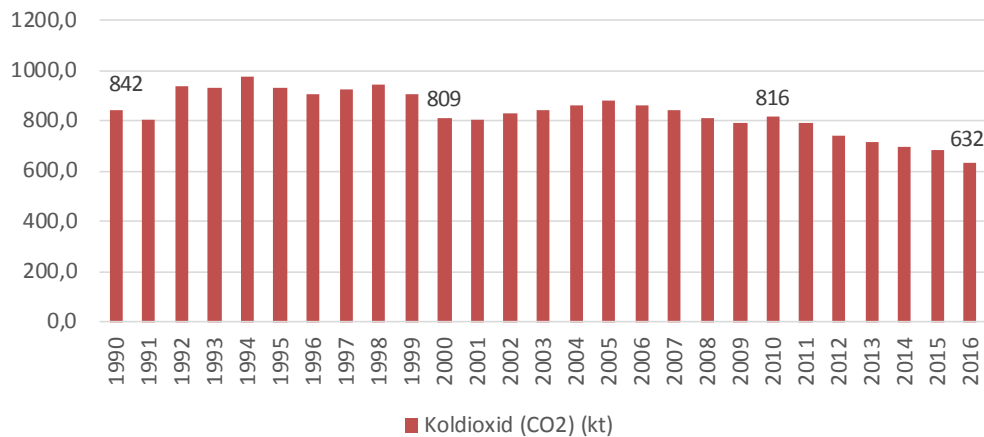
<sup>72</sup> Källa: Frida miljö- och fordonsdatabas 2018-02-06.

<sup>73</sup> Trafikverkets rapport "Ökande trafik dämpar effekter av energieffektivisering och förnybar energi" 2016-02-23.

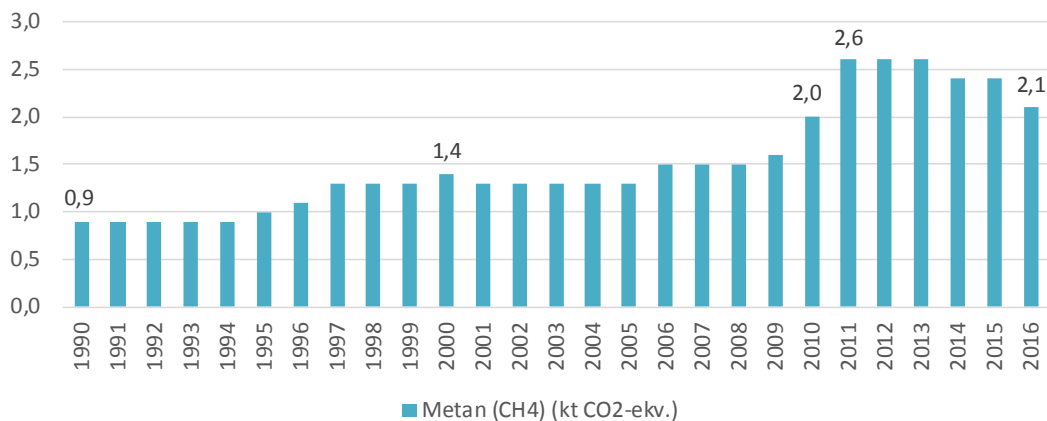
### 4.13 Busstrafikens utsläpp av växthusgaser 1990–2016

Utsläppen av växthusgaser från busstrafiken har minskat med en fjärdedel sedan 1990.<sup>74</sup> Andelen biodrivmedel inom vägtransportsektorn har ökat. Ökningen beror till största delen på ökad inblandning av biodiesel i diesel huvudsakligen i form av hydrerade växtolja (HVO).

Utsläpp av koldioxid (CO<sub>2</sub>) (kt) från busstrafiken  
1990-2016

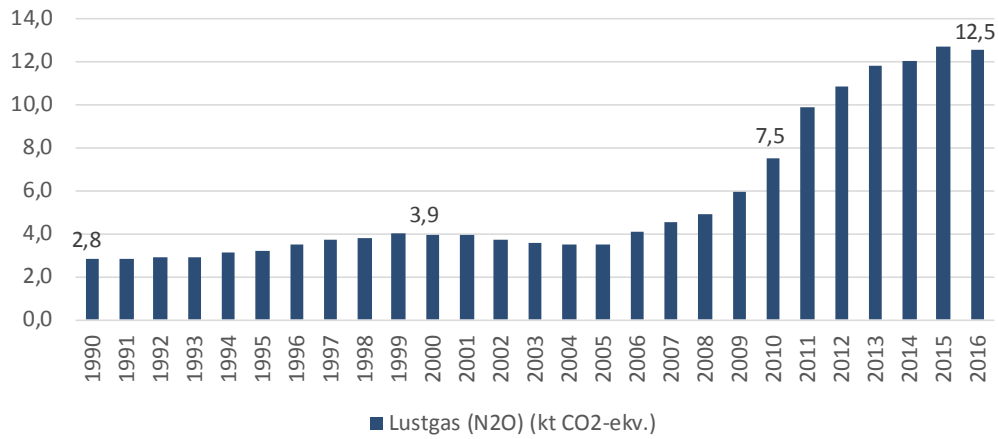


Utsläpp av metan (CH<sub>4</sub>) från busstrafiken  
1990-2016

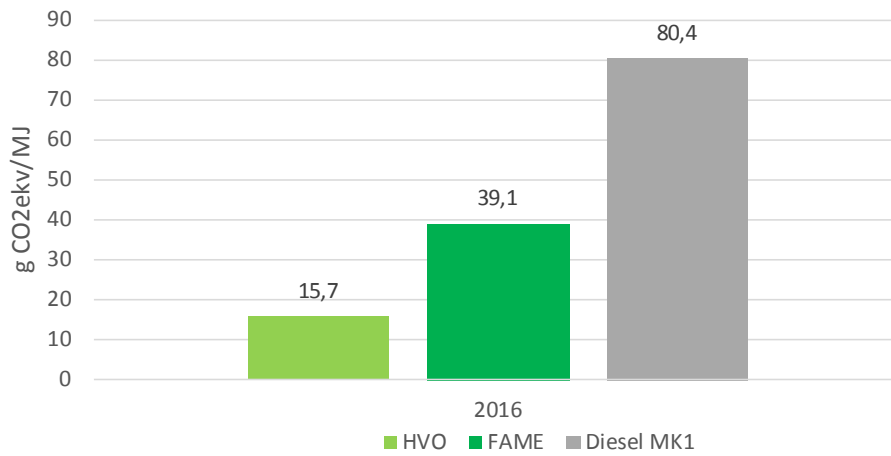


<sup>74</sup> SCB:s statistikdatabas.

### Utsläpp av lustgas (N2O) från busstrafiken 1990-2016



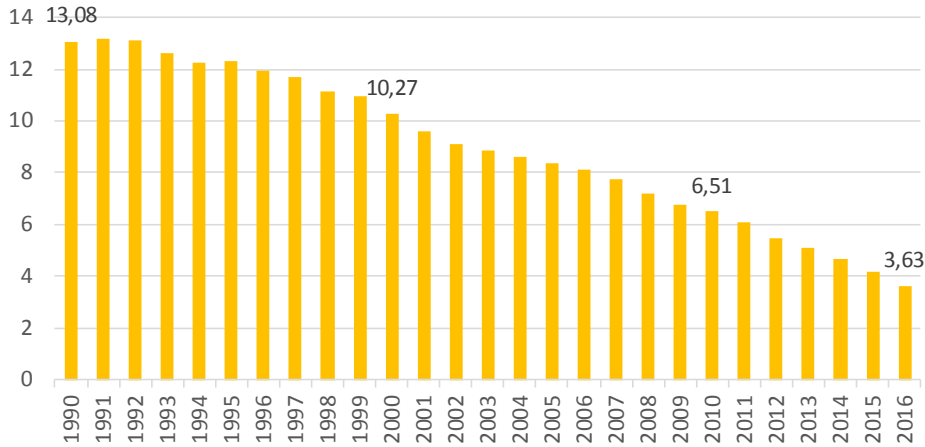
### Klimatpåverkan g CO2ekv/MJ



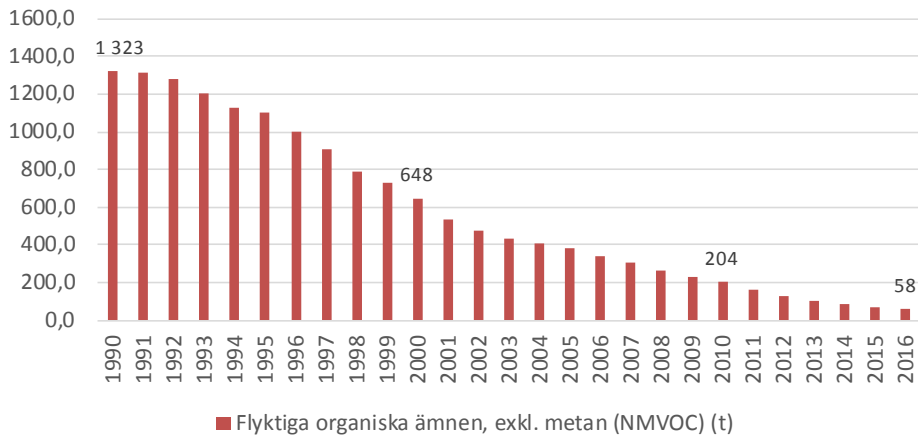
#### 4.14 Busstrafikens utsläpp av luftföroreningar

Sedan 1990 har utsläppen av kväveoxider (NOx) från busstrafiken minskat till en fjärdedel.<sup>75</sup>

**Busstrafikens utsläpp av kväveoxider, NOx, till luft  
1990–2016 (tusen ton)**



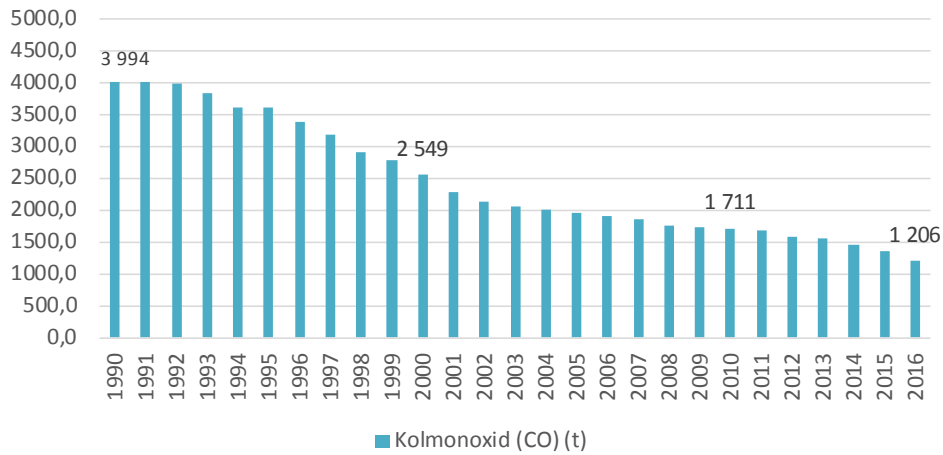
**Utsläpp av flyktiga organiska ämnen, exkl. metan  
(NMVOC) (t) från busstrafiken 1990-2016**



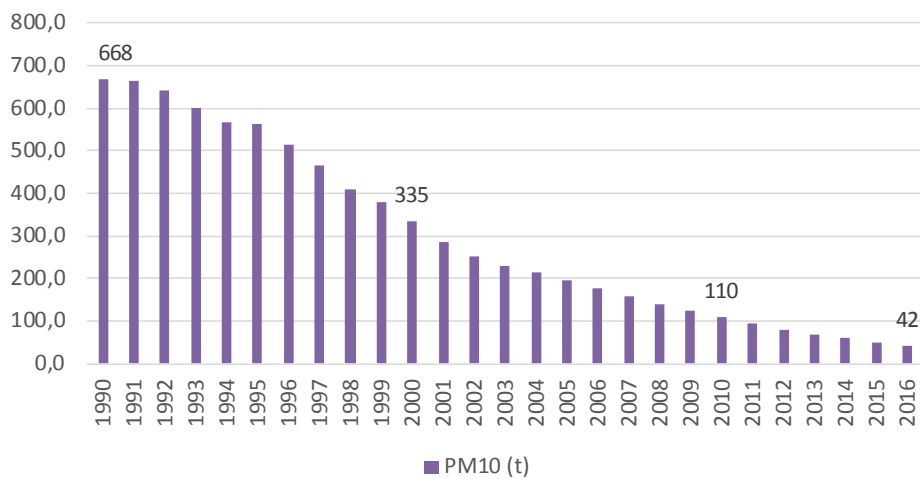
<sup>75</sup> SCB:s statistikdatabas.



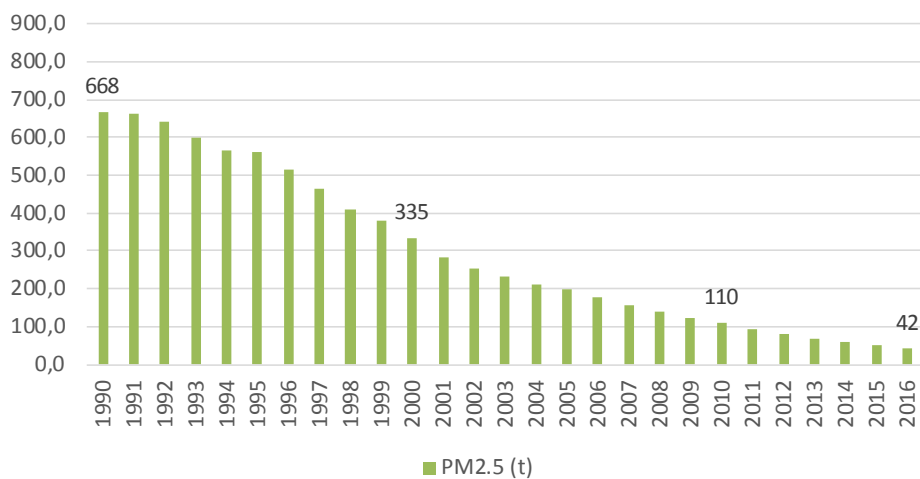
### Utsläpp av kolmonoxid (CO) (t) från busstrafiken 1990-2016



### Utsläpp av PM10 (t) från busstrafiken 1990-2016



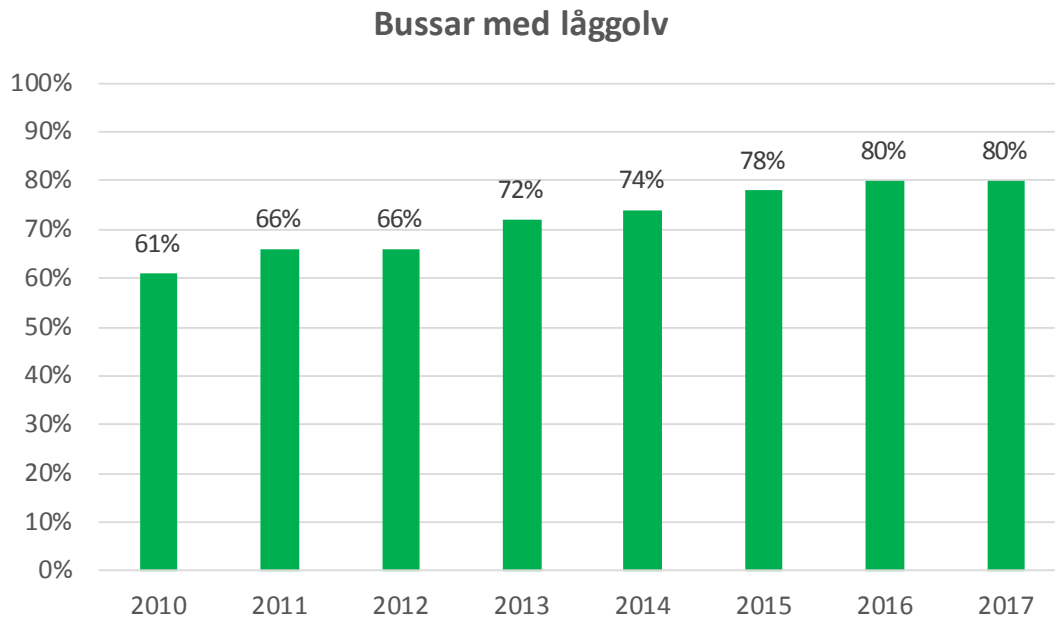
### Utsläpp av PM2.5 (t) från busstrafiken 1990-2016



## 5 Tillgänglighet

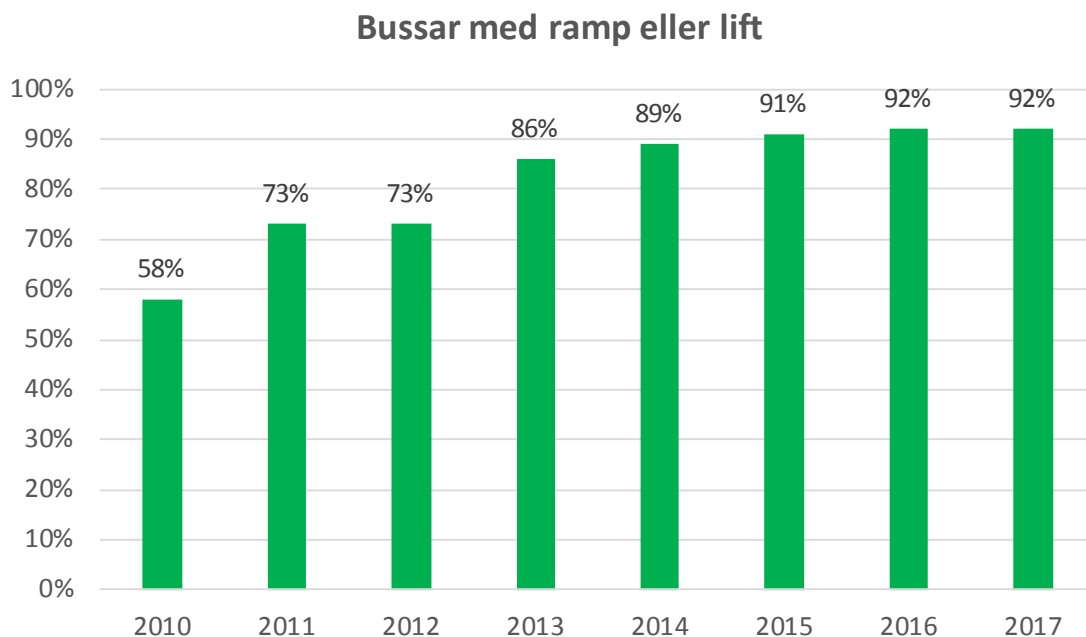
### 5.1 Antal/andel bussar med låggolv

År 2017 var andelen bussar med låggolv inom den upphandlade kollektivtrafiken 80 procent eller 8 037 av totalt 10 193 bussar.<sup>76</sup>



### 5.2 Antal/andel bussar med ramp/lift

År 2017 var andelen bussar med ramp eller lift inom den upphandlade kollektivtrafiken 92 procent eller 10 193 bussar.<sup>77</sup>

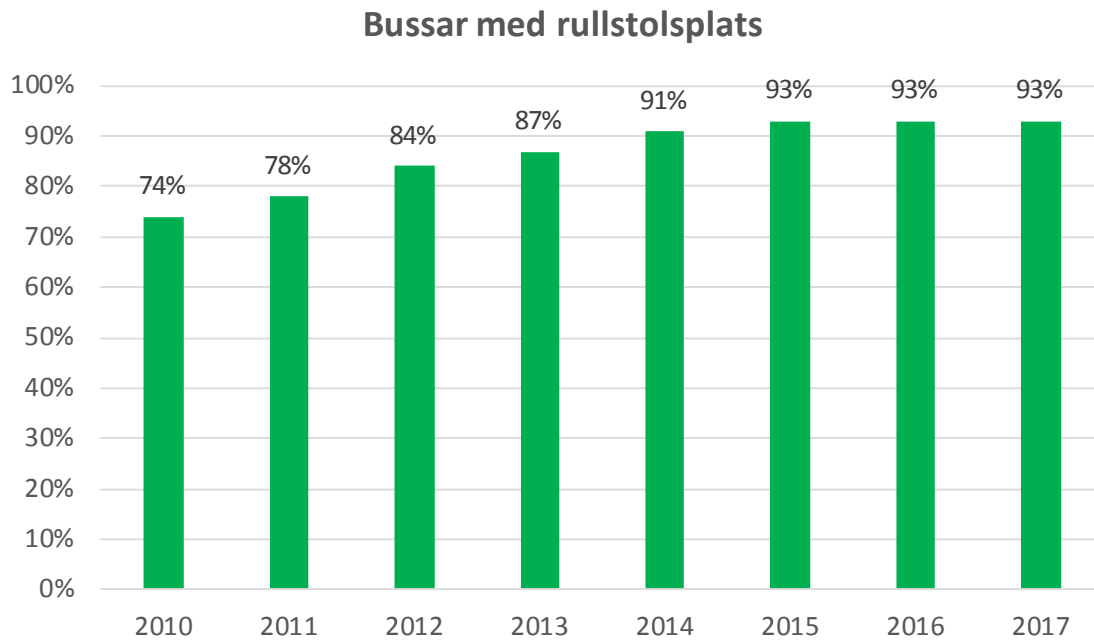


<sup>76</sup> Källa: Frida miljö- och fordonsdatabas, 2018-02-06.

<sup>77</sup> Källa: Frida miljö- och fordonsdatabas, 2018-02-06.

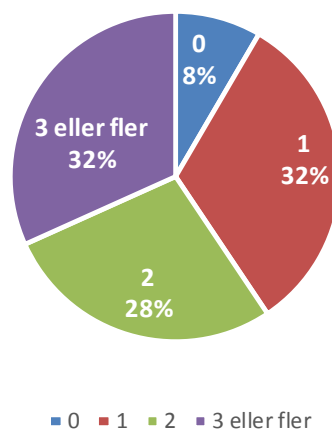
### 5.3 Antal/andel bussar med rullstolsplats

År 2017 var andelen bussar med rullstolsplats inom den upphandlade kollektivtrafiken cirka 93 procent eller 9 525 bussar.<sup>78</sup>



92 procent av alla bussar inom den upphandlade trafiken har barnvagnsplats.<sup>79</sup>

### Antal barnvagnsplatser



<sup>78</sup> Källa: Frida miljö- och fordonsdatabas, 2018-02-06.

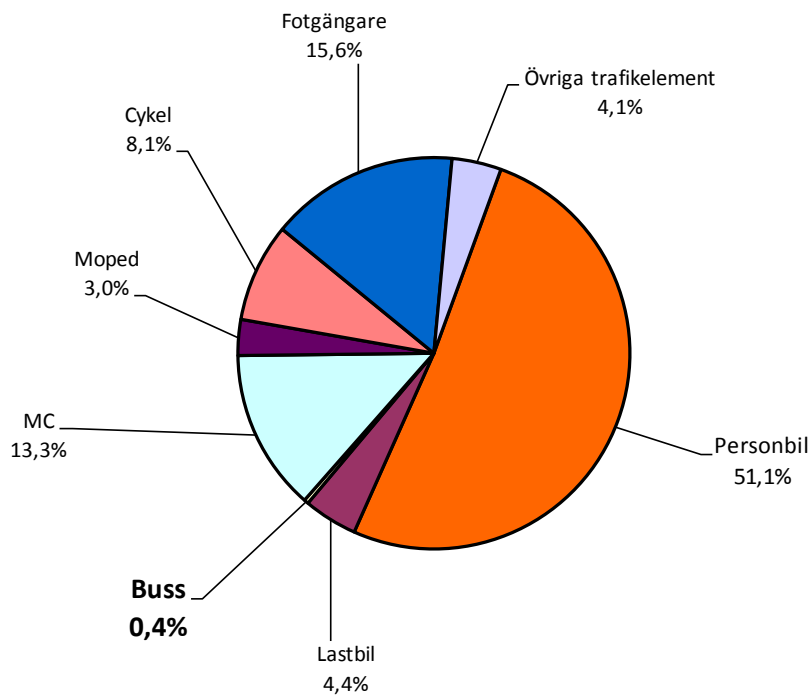
<sup>79</sup> Källa: Frida miljö- och fordonsdatabas, 2018-02-06.

## 6 Trafiksäkerhet

### 6.1 Antal dödade och svårt skadade i vägtrafiken

Den största trafikantgruppen bland de omkomna var bilister (151 omkomna), följt av motorcyklister (36 omkomna) och gående (42 omkomna). Under 2016 omkom en person i buss (en passagerare). Under hela perioden 1985–2016 omkom 96 personer i buss, vilket ger ett genomsnitt på 3 personer per år.<sup>80</sup>

Antal dödade personer vid vägtrafikolyckor år 2016



<sup>80</sup> Trafikanalys statistikrapport (2017:22) "Vägtrafikskador 2016" (2017-04-26).

Antal dödade personer och svårt skadade personer samt antal trafikelement vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig eller svår personskada efter trafikmiljö under år 2016.<sup>81</sup>

Trafikelement	Antal dödade personer	Antal dödade och svårt skadade personer
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
<b>Totalt:</b>	<b>270</b>	<b>2 617</b>

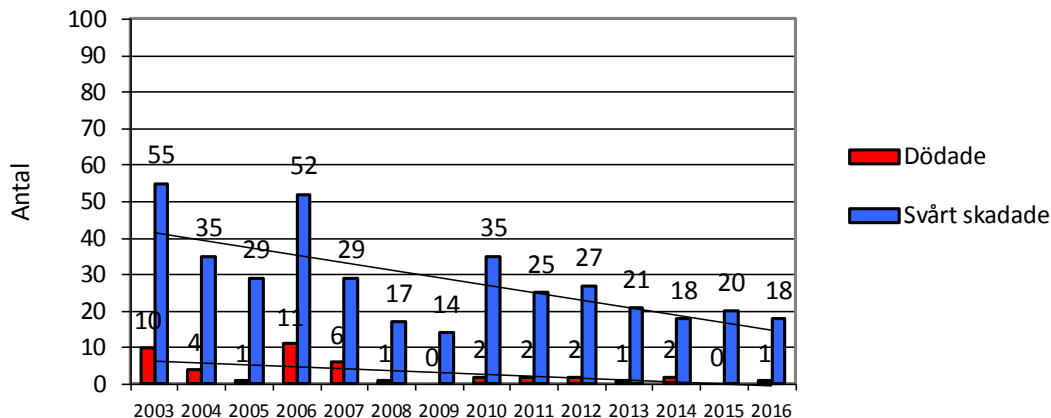
Trafikelement	Antal dödade personer	Antal svårt skadade personer
Buss singel	-	8
Personbil – buss	4	13
Lastbil – buss	-	2
Buss – buss	-	-
Buss – motorcykel	-	3
Buss – moped	-	2
Buss – cykel	1	7
Buss – gående	2	9
Buss – djur	-	-
Buss – traktor	-	-
Buss – övrigt	-	-
<b>Totalt:</b>	<b>7</b>	<b>44</b>

<sup>81</sup> Trafikanalys statistikrapport (2017:22) "Vägtrafikskador 2016" (2017-04-26).

### 6.2 Antal dödade och svårt skadade i buss

Under år 2016 omkom en person i buss vid trafikolycka. Trenden med antalet svårt skadade och dödade i buss är nedåtgående samtidigt som busstrafiken har ökat. Dödsfallen och huvuddelen av olyckor med svårt skadade ägde rum utanför tätbebyggt område.<sup>82</sup>

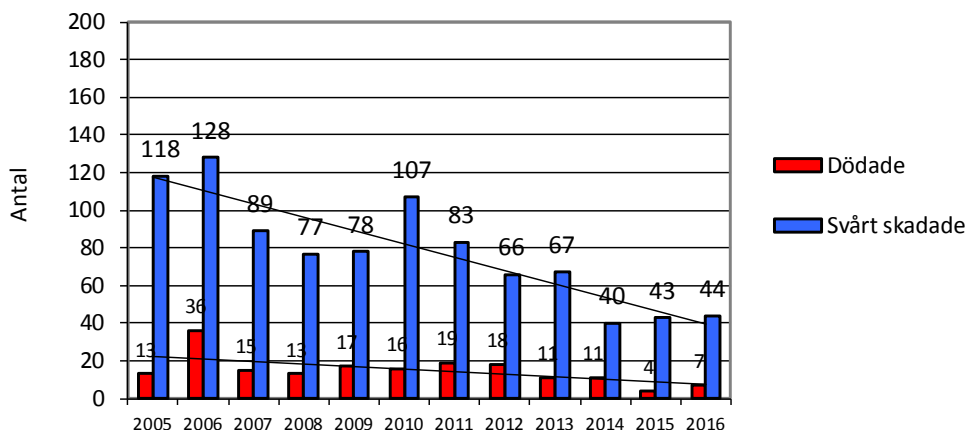
**Antal dödade och svårt skadade i buss vid olyckor 2003-2016**



### 6.3 Antal dödade och svårt skadade med buss inblandad

Under år 2016 omkom 7 personer i olyckor samband med buss inblandad.<sup>83</sup> 44 personer skadades svårt i olyckor med buss inblandad.

**Antal dödade och svårt skadade i olyckor med buss inblandad 2005-2016**

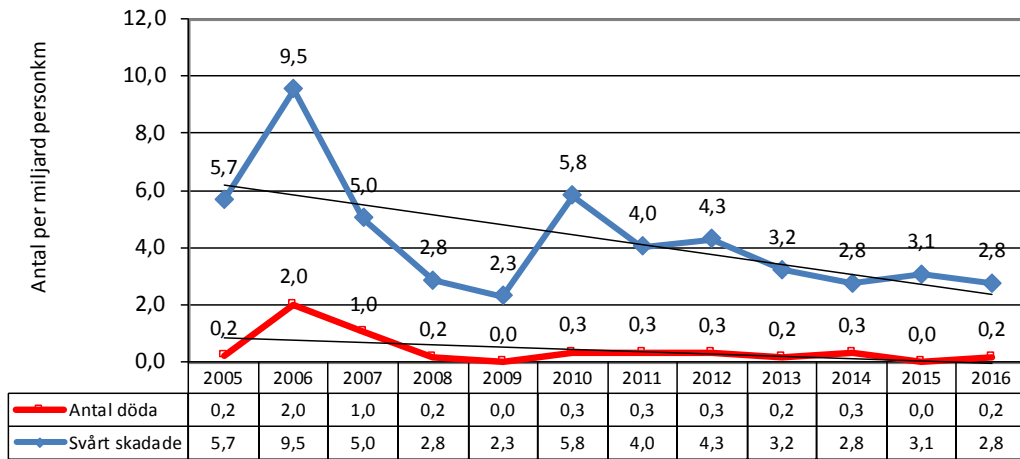


<sup>82</sup> Trafikanalys statistikrapport (2017:22) "Väghtrafikskador 2016" (2017-04-26).

<sup>83</sup> Trafikanalys statistikrapport (2017:22) "Väghtrafikskador 2016" (2017-04-26).

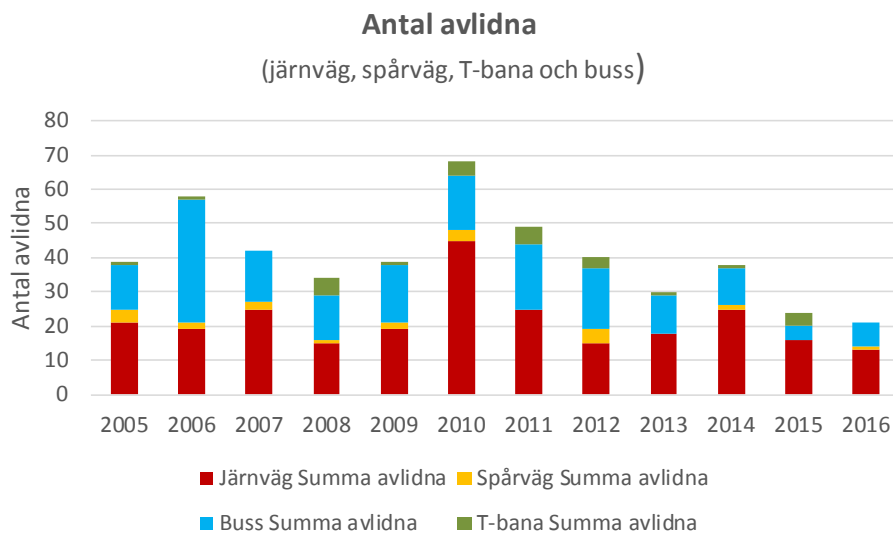
### 6.4 Antal dödade och svårt skadade per miljarder personkilometer

Antal döda och svårt skadade per miljarder personkilometer i buss under åren 2005 - 2016



### 6.5 Antal avlidna, allvarligt skadade och självmord

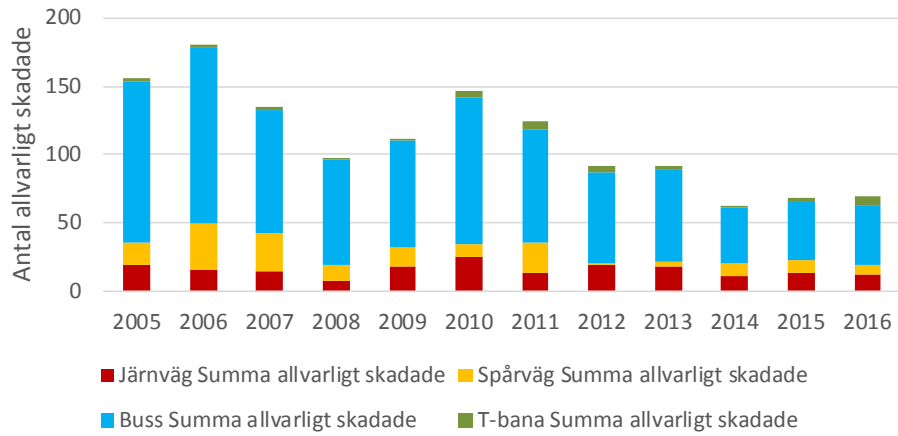
Nedan redovisas antal avlidna, allvarligt skadade och självmord som ägt rum inom kollektivtrafiken under åren 2005–2016.<sup>84</sup>



<sup>84</sup> Transportstyrelsens rapport "Bantrafikskador 2016" (Statistik 2017:25).

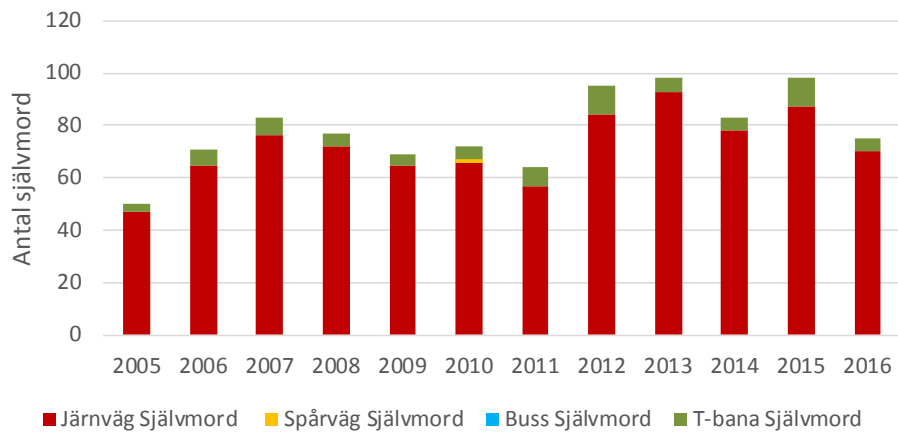
### Antal allvarligt skadade

(järnväg, spårväg, T-bana och buss)



### Antal självmord

(järnväg, spårväg, T-bana och buss)

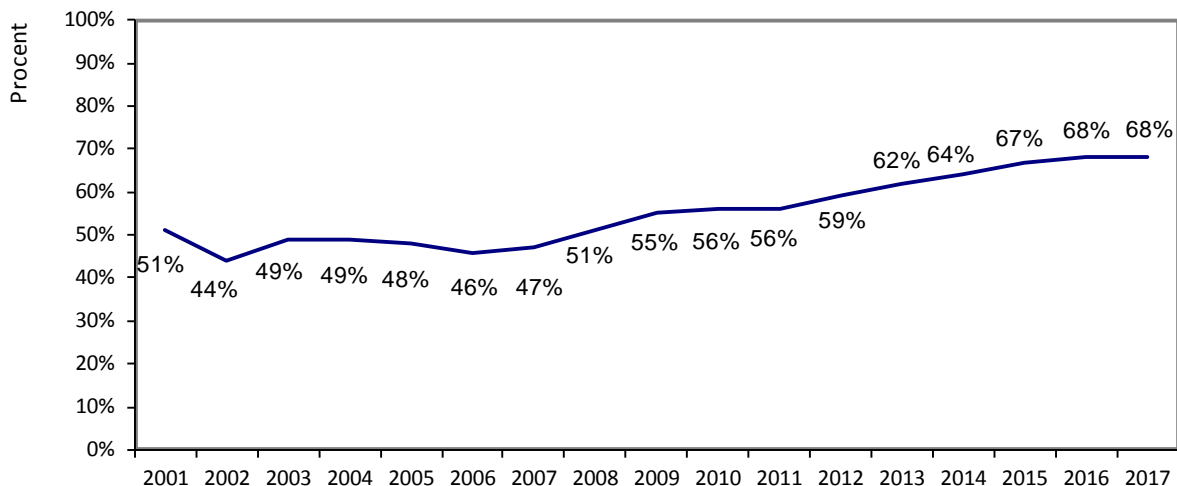




### 6.6 Godkända bussar vid Bilprovningens kontrollbesiktning

Utav 15 836 förrättningar, besiktigade bussar över 3,5 ton år 2017 godkändes 68 procent. Antalet underkända bussar med krav på efterkontroll var 3 627 eller 22,9 procent.<sup>85</sup>

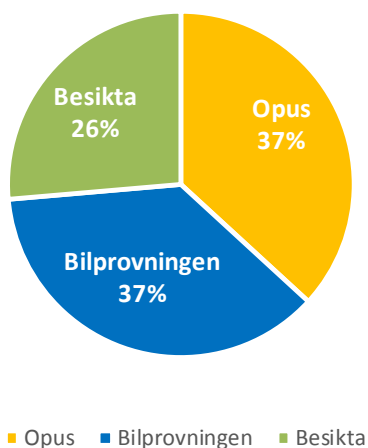
**Andel godkända bussar (> 3,5 ton) vid kontrollbesiktning 2001-2017**



### 6.7 Antal besiktningar av bussar

Utav alla besiktningar som utfördes 2017 stod Opus 4 532 och Bilprovningen för 4 528.<sup>86</sup>

**Antal besiktningar av bussar under 2017**



<sup>85</sup> Transportstyrelsens statistik.

<sup>86</sup> Sveriges Bussföretags databaser 2018.

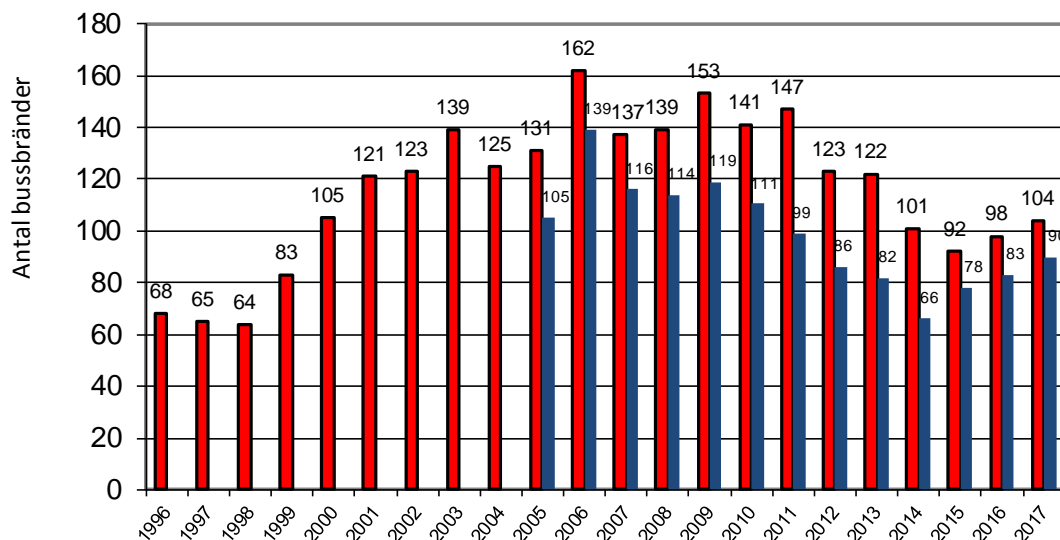
## 6.8 Antal bränder i buss

En sannolik orsak till bränder i bussar är ökande krav på bussarnas minskade miljörelaterade utsläpp och bullernivåer, vilka resulterat i högre motortemperaturer då bussarnas motorrum isolerats mer i syfte att dämpa bullernivåerna.<sup>87</sup> Bussbranschen drev därför tillsammans med försäkringsbranschen krav på obligatorisk brandskyddskontroll vid besiktningen, vilket infördes 2002. Från 2004 infördes även krav på sprinklersystem i motorrummet som villkor för att kunna brandförsäkra bussar över 10 ton. Under de senaste åren har antalet bussbränder minskat.

Antalet bussbränder ska ses i relation till det ökande bussresandet. Sedan 1998 har antalet utbudskilometer inom busstrafiken ökat med 24 procent, antalet personkilometer med 70 procent och antalet resor med buss med 18 procent. Den genomsnittliga körsträckan (5 604 mil) med en buss ökade under samma period med sex procent. Bussarna utnyttjas mer, rullar längre och det är fler som reser med buss jämfört med slutet av 1990-talet. Risken att skadas av bussbrand är mycket liten. År 1976 var det senast någon dog till följd av brand i buss i Sverige.<sup>88</sup>

Vid en närmare granskning av MSB:s statistik från 2005–2017 visar det sig att närmare en tredjedel av insatserna felaktigt klassats som bussbränder och inte rörde yrkesmässig busstrafik. De blåa staplarna visar det egentliga antalet bussbränder i yrkesmässig busstrafik.

**Antal inrapporterade bussbränder  
1996 - 2017**



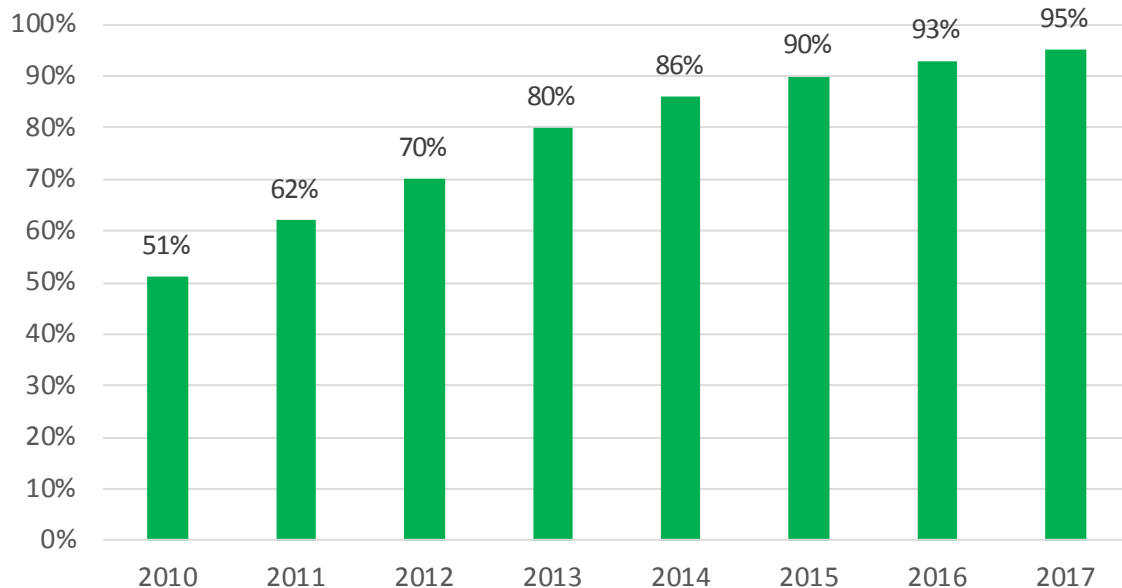
<sup>87</sup> Sveriges Provnings- och Forskningsinstituts rapport "Fire Safety in Buses – WP1 report: Bus and Coach fires in Sweden and Norway, SP Report 2006:59. Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps IDA-portal, <http://ida.msb.se>.

<sup>88</sup> Se Sveriges Bussföretags rapport "Bussar och brandsäkerhet" (2016), [www.sverigesbussforetag.se](http://www.sverigesbussforetag.se).

## 6.9 Antal/andel bussar med brandsläckning i motorrum

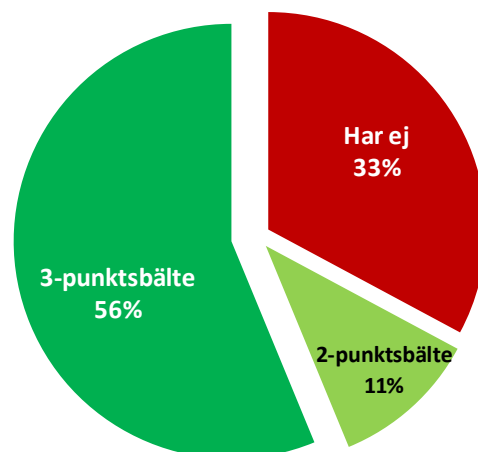
År 2017 var andelen bussar med brandsläckning i motorrum inom den upphandlade kollektivtrafiken 95 procent eller 9 589 av totalt 10 193 bussar.<sup>89</sup>

### Bussar med brandsläckning i motorrum



## 6.10 Antal/andel bussar med bälten

År 2017 var andelen bussar med bälten inom den upphandlade kollektivtrafiken 67 procent eller 6 784 av totalt 10 193 bussar.<sup>90</sup> Varav 1 104 bussar har tvåpunktsbälten och 5 680 bussar har trepunktsbälten. Endast bussar i Klass II, Klass III och Klass B ingår i nyckeltalet.<sup>91</sup>



<sup>89</sup> Frida miljö- och fordonsdatabas, 2018-02-06.

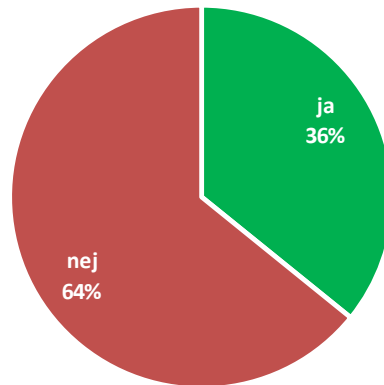
<sup>90</sup> Frida miljö- och fordonsdatabas, 2018-02-06.

<sup>91</sup> Buss klass 1: gjord för stadstrafik, har ej bälteskrav och tillåter stående. Buss klass 2: regionaltrafik (inomlänstrafik) Har bälteskrav men tillåter stående. Buss klass 3: "turistbuss" eller långväga busstrafik har bälteskrav och tillåter inte stående. Klass A: fordon utformade för befordran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass är utrustat med säten och ska ha utrymme för ståplatspassagerare. Buss klass B är inte utformade för befordran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass saknar utrymme för ståplatspassagerare.

### 6.11 Audiell bilbältespåminnare

År 2017 var andelen bussar med audiell bilbältespåminnare inom den upphandlande kollektivtrafiken cirka 36 procent eller 3 201.

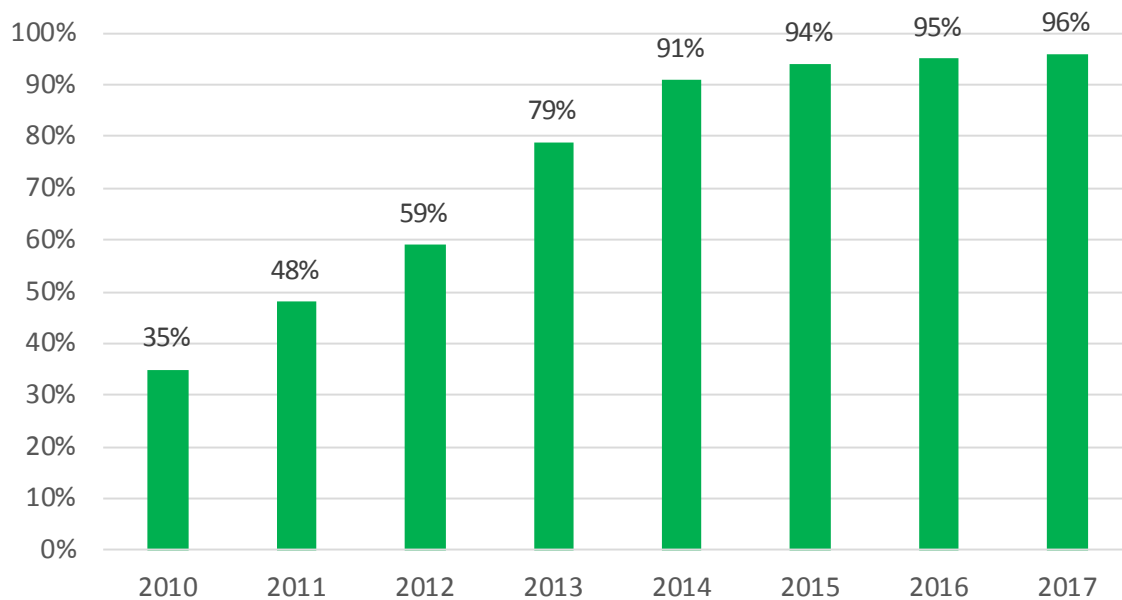
**Audiell bilbältespåminnare**



### 6.12 Antal/andel bussar med alkolås

År 2017 var andelen bussar med alkolås inom den upphandlande kollektivtrafiken cirka 96 procent eller 9 698 av totalt 10 193.<sup>92</sup> Dessutom tillkommer 279 så kallade alkoskåp.

**Bussar utrustade med alkolås**



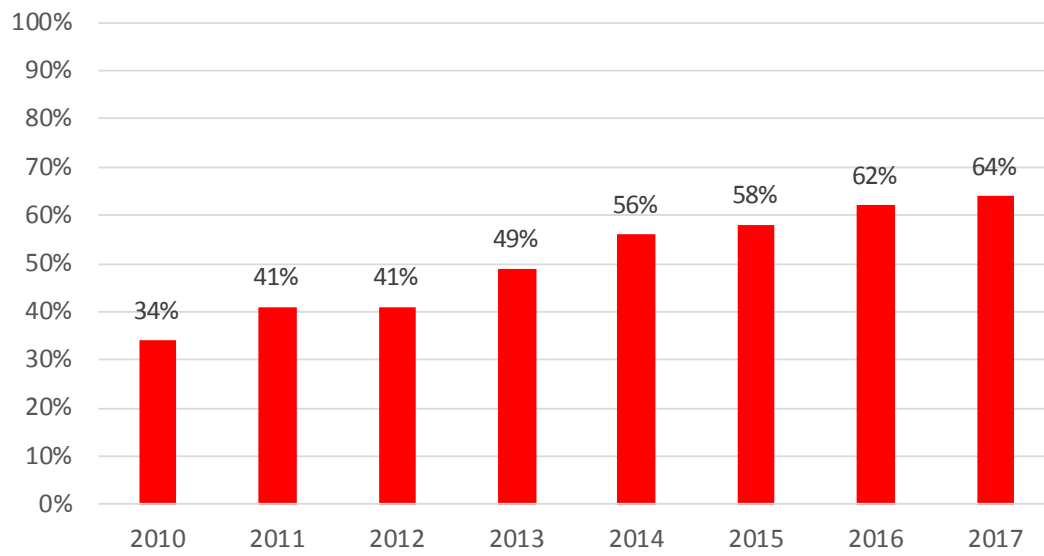
### 6.13 Antal/andel bussar med kameraövervakning

År 2017 var andelen bussar med kameraövervakning (trygghet) inom den upphandlande kollektivtrafiken 64 procent eller 6 434 av totalt 10 193.<sup>93</sup>

<sup>92</sup> Frida miljö- och fordonsdatabas, 2018-02-06.

<sup>93</sup> Frida miljö- och fordonsdatabas, 2018-02-06.

### Bussar med kameraövervakning



## 7 Bussföretagen

### 7.1 Inledning

Uppgifterna om bussföretagen har inhämtats från dels officiella statistikällor, som exempelvis SCB:s statistikdatabas och Trafikanalys rapporter, och dels genom en analys av bussföretagens årsredovisningar (2001, 2005 och 2008–2016), som utförts av Bisnode under mars 2018 på uppdrag av Sveriges Bussföretag.

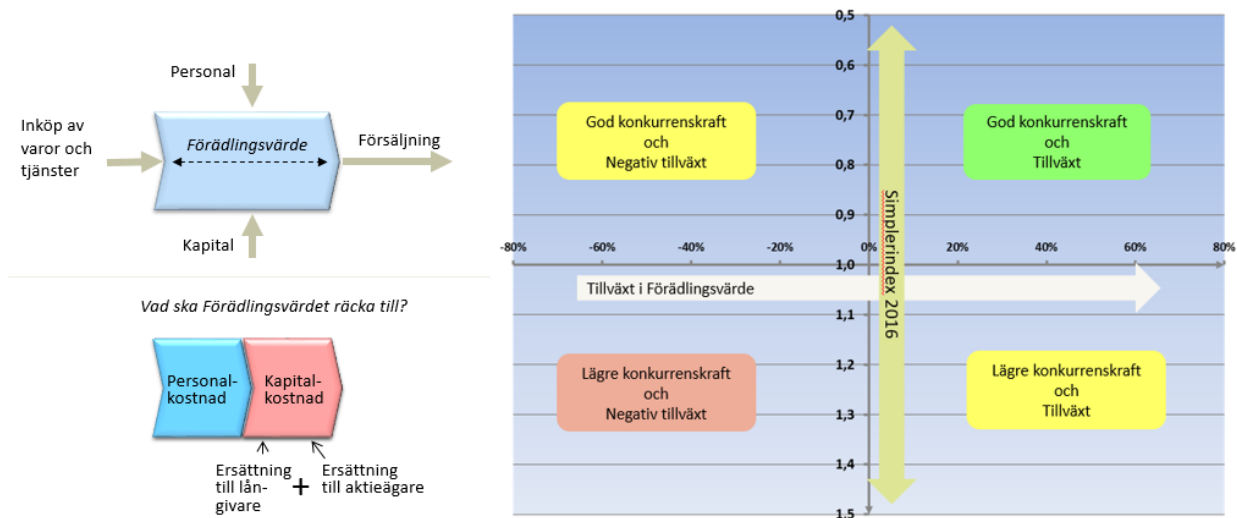
Analysen av företagens ekonomi utgår från att bussbranschen definieras enligt följande SNI koder: Företag inom SNI 49.311 (Linjebussverksamhet) och 49390 (Annan landtransport av passagerare) med minst en buss. Ett urval av företag inom SNI 49.320 (Taxitrafik), för mindre företag gäller minst 0,5 bussar/anställd. Ett urval av företag inom SNI 49.319 (Övrig kollektivtrafik). Samt ett antal aktiebolag inom SNI koderna 79.120 (Researrangemang), 79.110 (Resebyråverksamhet), 52.219 (Övriga stödtjänster till landtransport) och 49.410 (Vägtransport, godstrafik) med minst en buss.

Bussföretagens ekonomiska utveckling utifrån årsredovisningarna 2001, 2005, 2008–2016 har analyserats. För analysen av bussföretagens utveckling har Simpler-modellen använts som är en metod för att beskriva lönsamhet utifrån hur effektivt företagen skapar sitt förädlingsvärde. Förädlingsvärdet kan enkelt beskrivas som försäljning minskat med inköp samt avskrivningar. Kostnaderna som krävs för att skapa förädlingsvärdet är personalkostnader samt kapitalkostnader. Kapitalkostnaderna består dels av kostnader för lånat kapital (ränta) och dels av kostnader för det egna kapitalet (genomsnittlig ersättning till aktieägare). Vi använder en för svenskt näringsliv genomsnittlig (medel) avkastning till aktieägarna vilket ger ett benchmark mot hela näringslivet.

Genom att ställa personalkostnader och kapitalkostnader (förädlingskostnader) mot förädlingsvärdet skapas Simpler-index. Om förädlingskostnaderna är större än förädlingsvärdet erhålls ett Simpler-index som är större än ett (>1) och innebär låg lönsamhet och skulle kunna innebära att bolaget går med förlust, dvs. att intäkterna inte ens täcker personalkostnaderna. Detta är i längden en ohållbar situation, vilket antingen leder till omstrukturering av företagens verksamhet eller kräver tillskott från aktieägarna. Om det omvända gäller, att förädlingskostnaderna är lägre än förädlingsvärdet erhålls ett Simpler-index mindre än ett (<1) vilket innebär lönsamhet. Om förädlingskostnader och förädlingsvärdet är lika stora fås ett index som är lika med ett, vilket innebär att företaget kan betala personalkostnader, lånekostnader samt ge en genomsnittlig avkastning till sina aktieägare.

För att åskådliggöra lönsamheten och tillväxten för ett företag eller en bransch sätts Simpler-index (lönsamhet) på y-axeln och tillväxten i förädlingsvärde på x-axeln (se grafen nedan till höger) och företaget eller branschens storleks visar förädlingsvärdets storlek. Om företaget eller branschen har god lönsamhet och växer i förädlingsvärde kommer det att positioneras i den översta högra kvadranten (grönt område). Om företaget har svag lönsamhet och negativ tillväxt i förädlingsvärde befinner vi oss i den nedersta vänstra kvadranten i grafen. Det finns även situationer där företaget kan ha god lönsamhet men ingen tillväxt (översta vänstra kvadranten) samt svag lönsamhet men tillväxt (nedersta högra kvadranten).

### Simpler metoden visar företagets konkurrenskraft



## 7.2 Bussbranschens utveckling 2001, 2005 och 2008–2016

Bussbranschen 2016 utgjordes av bland annat 578 aktiebolag med 28 963 anställda.

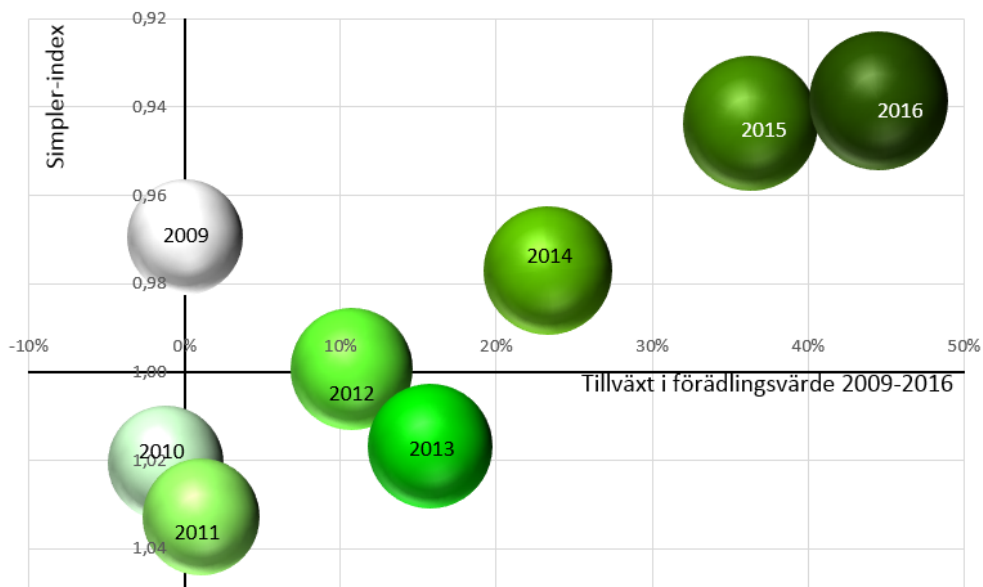
Effektiviteten inom bussbranschen har förbättrats från år 2001 fram till 2015. Åren 2009 och 2014–2016 är de första åren under 2000-talet som bussbranschen ligger under linjen (Simpler-index 1,0), dvs. branschen har en något bättre genomsnittlig avkastning än som för svenskt näringsliv. Omsättningen och förädlingsvärdena har nästan tredubblats under perioden 2001–2016. Vinstmarginalen var år 2016 4,5 procent och soliditeten 27,8 procent.

Bussbranschen	2001	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Förädlingsvärde (FV)	5 359 350	7 440 584	9 742 200	10 474 698	10 346 881	10 587 414	11 594 699	12 121 757	12 915 760	14 278 496	15 142 473
Omsättning	11 971 299	17 229 485	22 072 278	22 682 885	23 531 716	24 833 115	26 715 354	28 111 005	29 035 725	31 329 717	34 410 510
Inköp Varor/Tjänster	6 611 948	17 134 787	12 330 078	12 208 187	13 310 486	14 335 658	15 180 886	16 048 089	16 179 893	17 202 998	19 360 776
Förädlingsgrad	44,8%	43,2%	44,1%	46,2%	44,0%	42,6%	43,4%	43,1%	44,5%	45,6%	44,0%
Personalkostnad (PK)	5 473 342	7 345 887	9 051 472	9 371 266	9 786 764	10 227 197	10 995 168	11 650 102	11 905 782	12 907 268	13 623 437
Kapitalkostnad (KK)	525 700	534 822	743 243	783 508	772 744	707 337	590 896	674 055	711 661	568 238	585 956
Förädlingskostnad (FK)	5 999 042	534 822	9 794 715	10 154 774	10 559 508	10 934 535	11 586 064	12 324 157	12 617 443	13 475 506	14 209 393
Personaleffektivitet	1,02	0,99	0,93	0,89	0,95	0,97	0,95	0,96	0,92	0,90	0,90
Kapitaleffektivitet	0,10	0,07	0,08	0,07	0,07	0,07	0,05	0,06	0,06	0,04	0,04
Simpler-index	1,12	1,06	1,01	0,97	1,02	1,03	1,00	1,02	0,98	0,94	0,94
Värdeavstånd	-639 692	-440 124	-52 526	319 942	-212 627	-347 121	8 634	-202 400	298 316	802 990	933 080
Antal anställda	18 308	20 522	23 958	24 001	23 977	24 409	25 524	26 320	27 008	27 758	28 968
Antal företag	405	573	592	602	614	576	562	549	548	549	580
Bussar					12 785	13 316	13 920	14 011	13 796	13 898	14 277
Vinstmarginal		0,5%	3,2%	5,0%	2,4%	1,5%	2,3%	1,7%	3,5%	4,5%	4,5%
Soliditet		22,1%	22,4%	28,2%	25,4%	23,3%	22,7%	21,9%	26,9%	28,4%	27,8%
Resefin		-119 168	277 249	841 944	358 355	67 976	243 470	136 854	733 649	1 156 210	1 338 272

## 7.3 Bussbranschens utveckling 2009–2016

Under perioden 2009–2016 har tillväxt i förädlingsvärde varit 45 (58) procent, antalet anställda ökat med 21 (16) procent och antalet företag minskat med -4 (+54) procent. (Siffrorna i parantes avser Sveriges näringslivs genomsnittliga tillväxt och avkastning.)

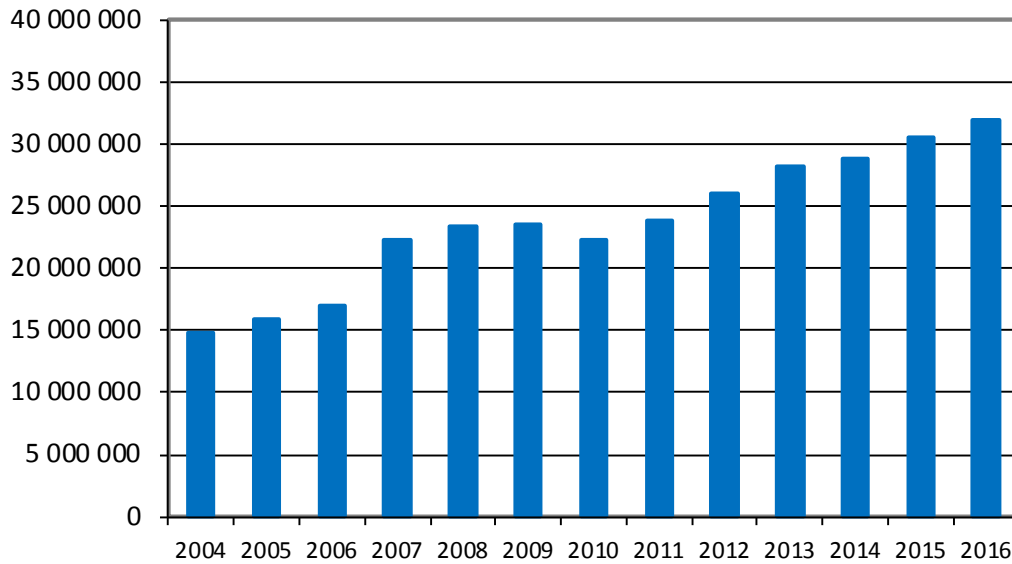
Tillväxt i förädlingsvärde och lönsamhet inom bussbranschen 2009-2016



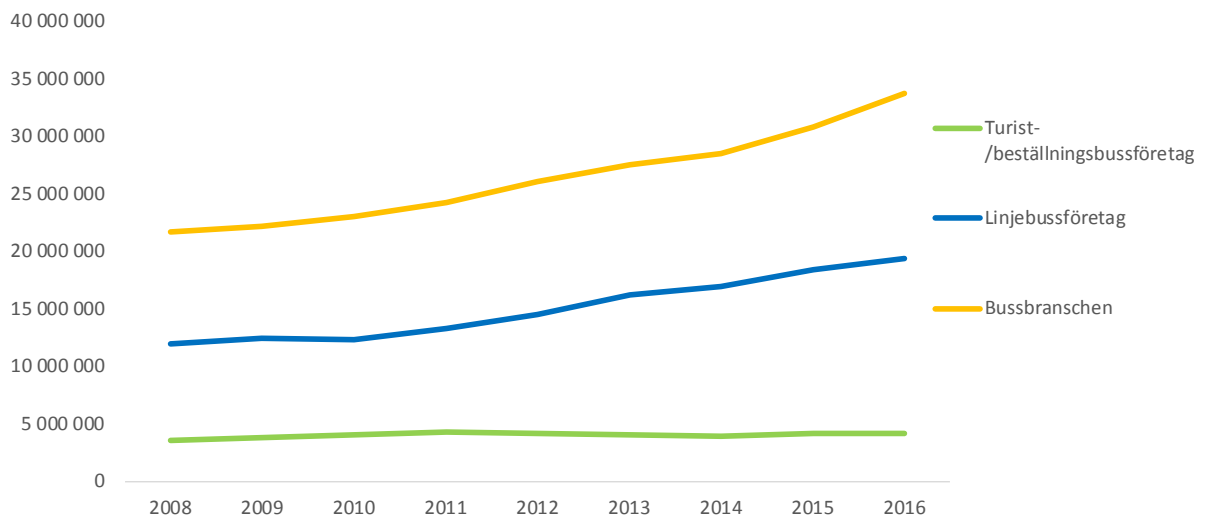
### 7.4 Busstrafikföretagens omsättning

År 2016 var bussföretagens omsättning i Sverige 31,9 miljarder kronor.<sup>94</sup>

**Busstrafikföretagens omsättning  
2004-2016 (tkr)**



**Bussbranschens nettoomsättning 2008 -2016 (tkr)**

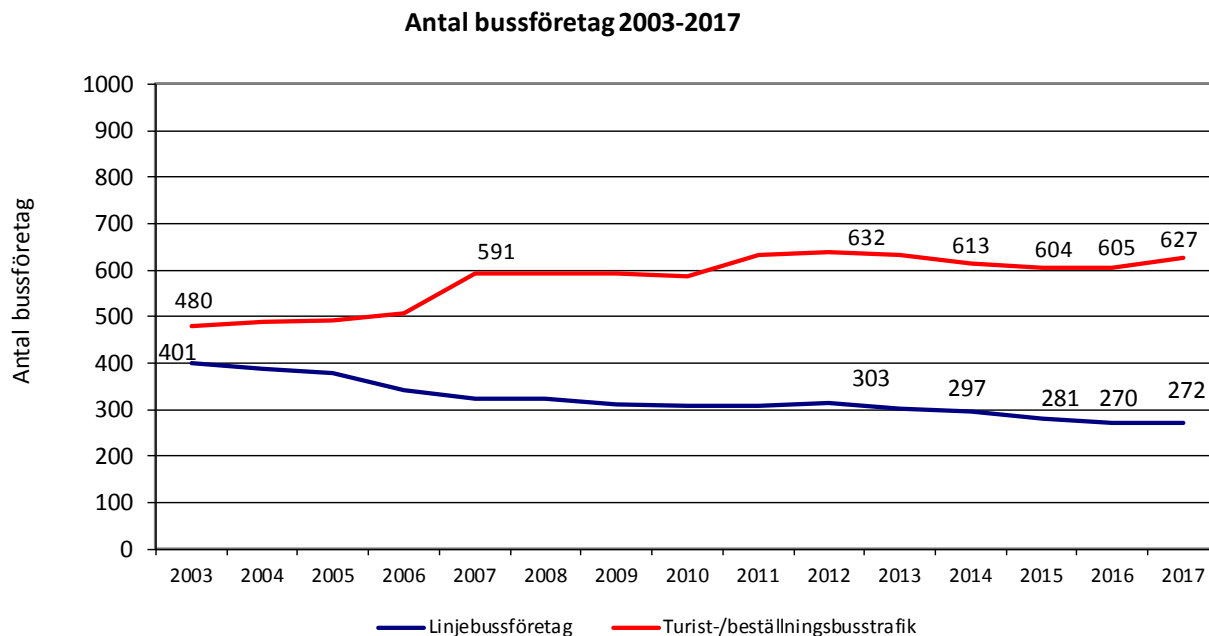


<sup>94</sup> UC branschrapport Busstrafikföretag 2017:2.

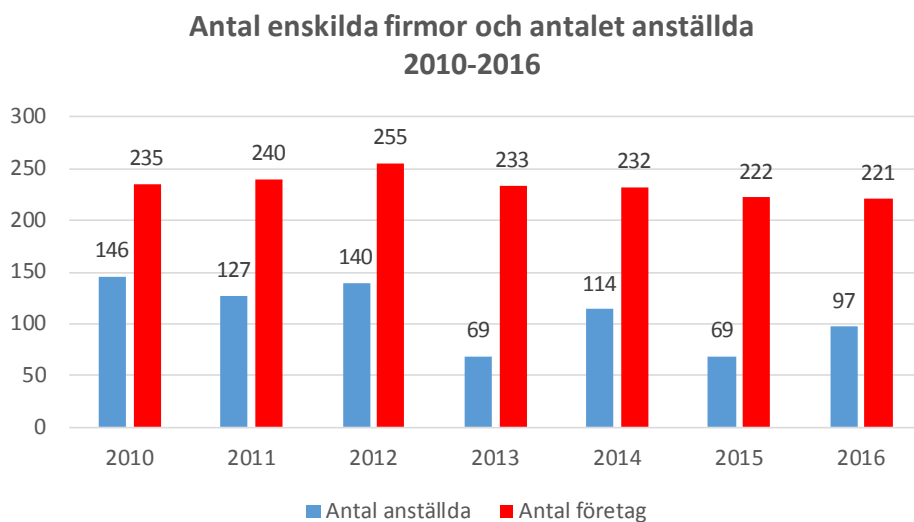


## 7.5 Antal bussföretag

Antalet bussföretag (även inklusive enskilda firmor och handelsbolag) är i stort sett oförändrat under perioden 2003–2016.<sup>95</sup> Antalet aktiebolag har ökat från 531 till 547 (2003–2016). Enskilda firmor har sedan 2010 minskat från 235 till 221. Linjebussföretagen har blivit färre under perioden. Charterbussföretagen och bussföretag för fjärtrafik har ökat i antal fram till 2012.<sup>96</sup>



Antal enskilda firmor inom bussbranschen.<sup>97</sup>

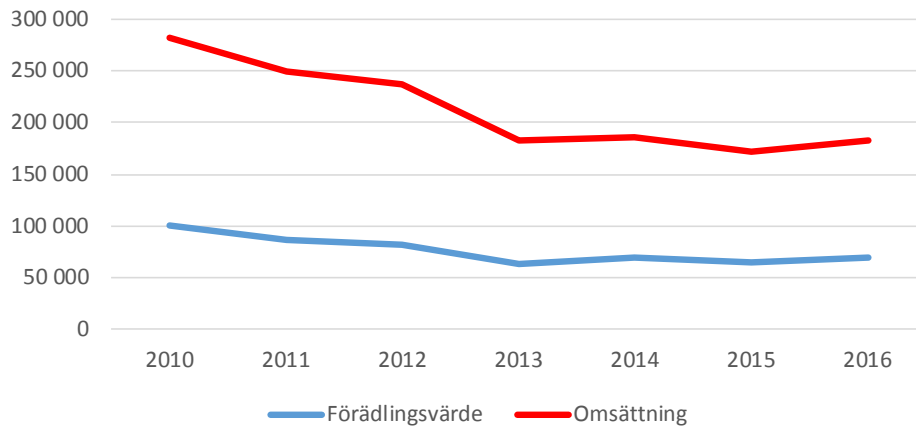


<sup>95</sup> Källa: SCB:s statistikdatabas 2016-02-12. Företag (FDB) efter näringsgren SNI 2007. SNI kod 49.311 linjebussföretag och 49.390 charterbussföretag, bussföretag för fjärtrafik. Ett företag kan bedriva både linjebuss- och charterbussverksamhet.

<sup>96</sup> Siffrorna över antalet bussföretag kan variera, beroende på skilda definitioner hos olika källor, som SCB och UC. Osäkerheten i den tillgängliga statistiken beror bland annat på oklara gränser mot andra verksamheter, som till exempel taxi- och resebyråverksamhet samt mot regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) respektive mot andra transportslag. Flera av de större busstrafikföretagen har också spår- och båttrafik i sin verksamhet.

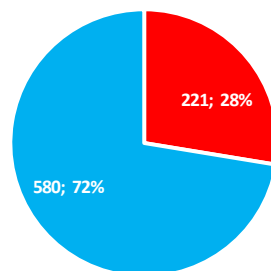
<sup>97</sup> Avser enskilda firmor, ej aktiebolag, inom SNI-koder 49 311, 49 390 och 49 319, exkl. Stockholmståg Kommanditbolag.

### Enskilda firmors förädlingsvärde och omsättning 2010-2016 (tkr)



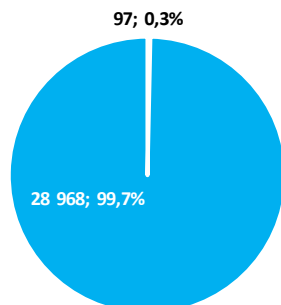
Antalet företag i enskilda firmor, handelsbolag och kommanditbolag inom bussbranschen var 221 år 2016, vilka står för 28 procent av totala antalet företag. Dessa företag sysselsätter 0,3 procent av de anställda och står för en procent av den totala omsättningen.

#### Antal företag

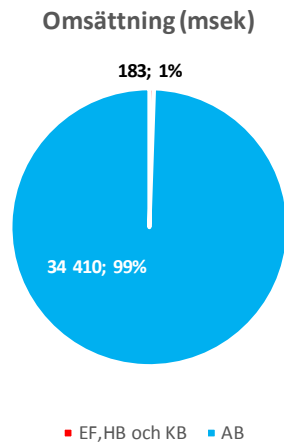


■ EF, HB och KB ■ AB

#### Antal anställda



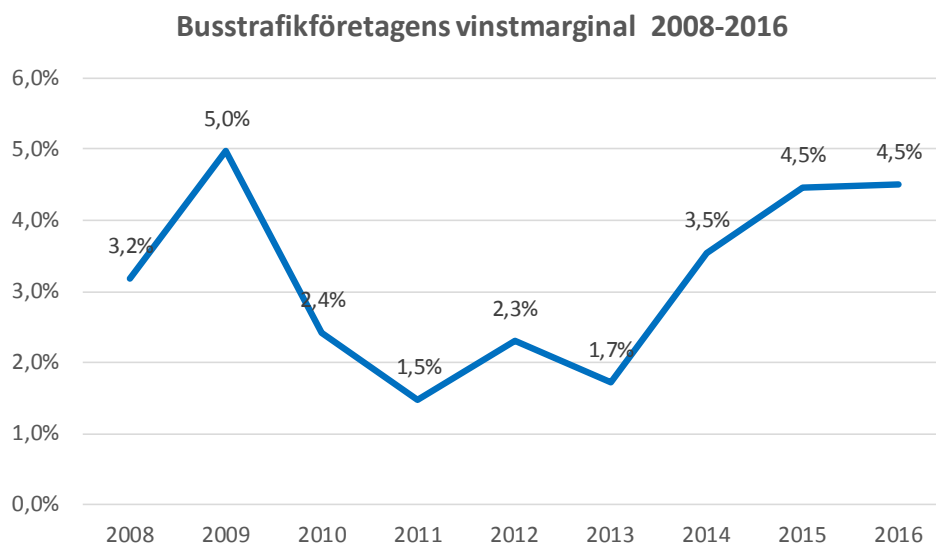
■ EF, HB och KB ■ AB



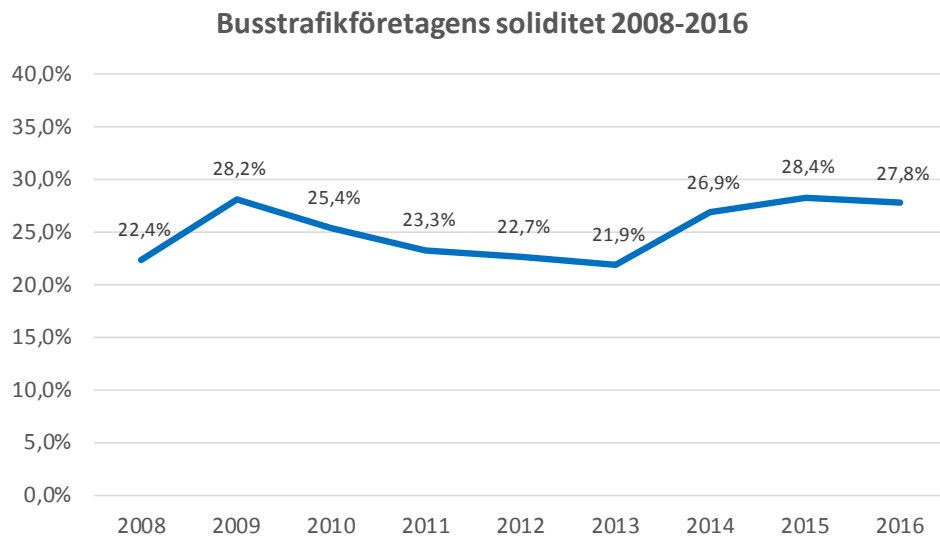
## 7.6 Busstrafikföretagens vinstmarginal

Den stora avvikelsen i vinstmarginalen 2009 beror på den reavinst som uppstod vid People Travel Group försäljning av dotterbolaget FAC Flygbussarna Airport Coaches AB till Veolia Transport Sverige AB (idag Transdev AB). Utan detta företag är vinstmarginalen för bussbranschen 3,2 procent 2009. Denna försäljning påverkar även avvikelsen för soliditeten för 2009 och utan People Travel Group är soliditeten 27,5 procent.

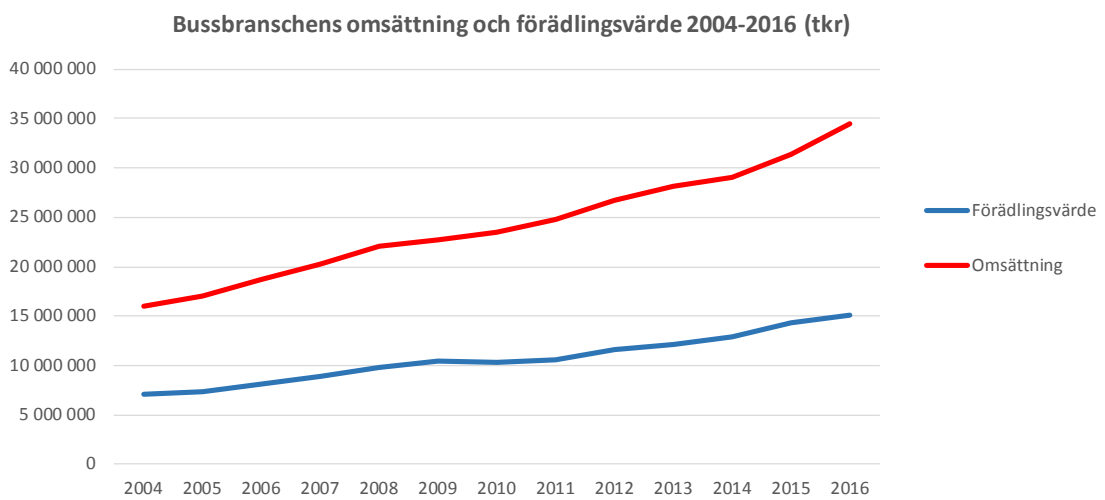
Den låga lönsamheten åren 2011–2013 beror i huvudsak på fyra trafikföretag (Arriva, Keolis, Transdev och GS Buss), vars förluster dessa år beror delvis på uppstartskostnader i samband med nya upphandlingskontrakt. Den genomsnittliga lönsamheten i branschen förutom dessa fyra företag var under dessa tre år 3,5–4,1 procent. Vinstmarginalen i bussbranschen är drygt hälften av genomsnittet för svenskt näringsliv (ca 8,5 procent 2016).



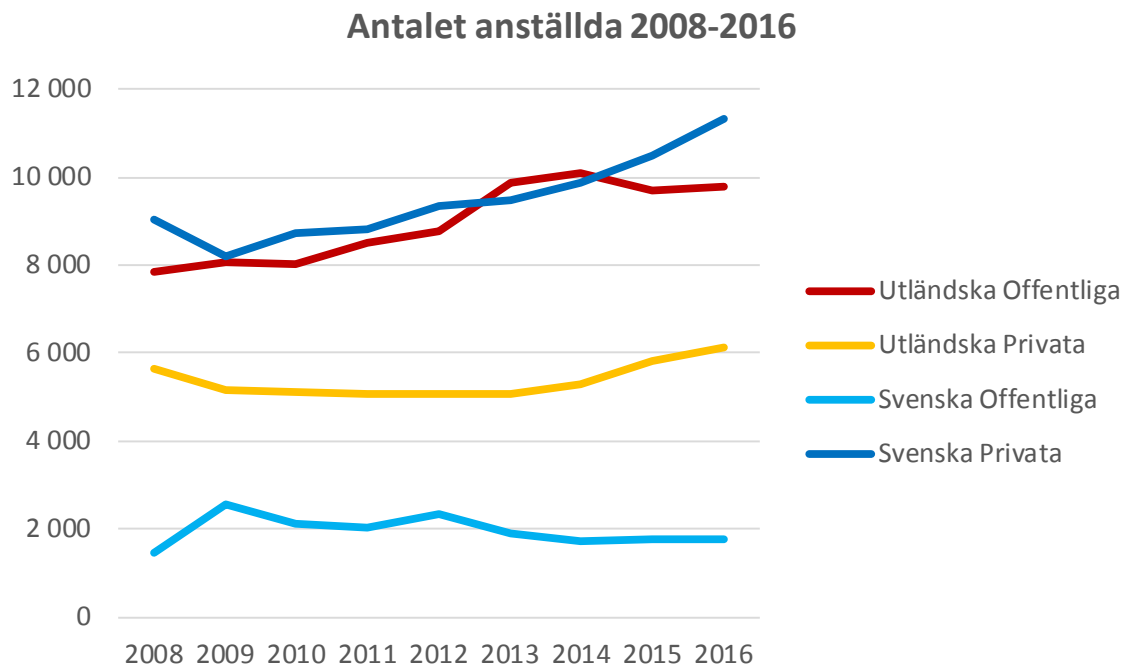
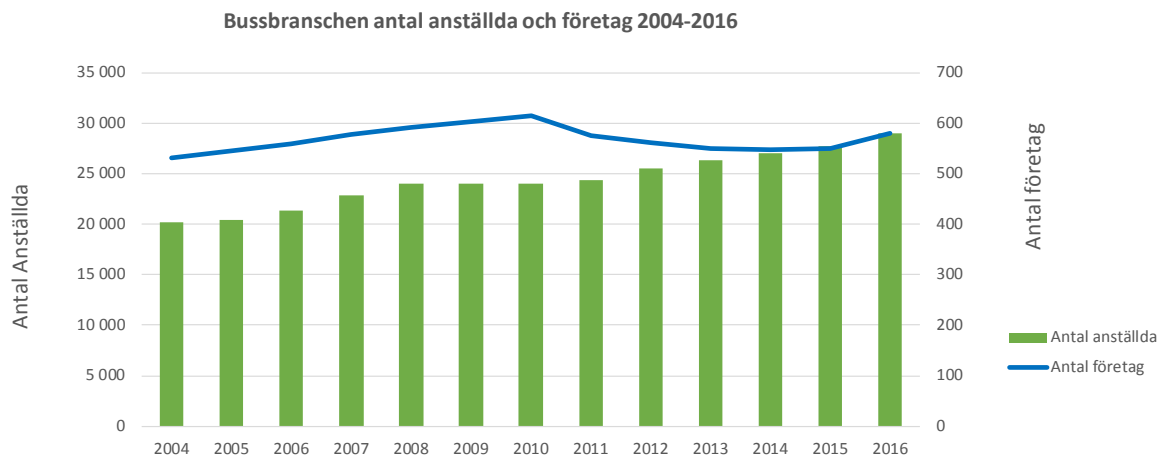
### 7.7 Busstrafikföretagens soliditet



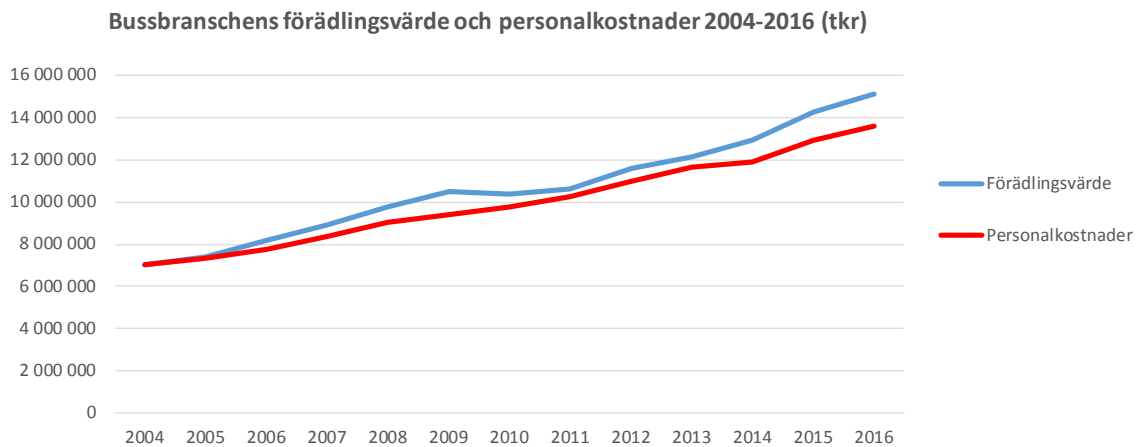
### 7.8 Bussbranschens omsättning och förädlingsvärde



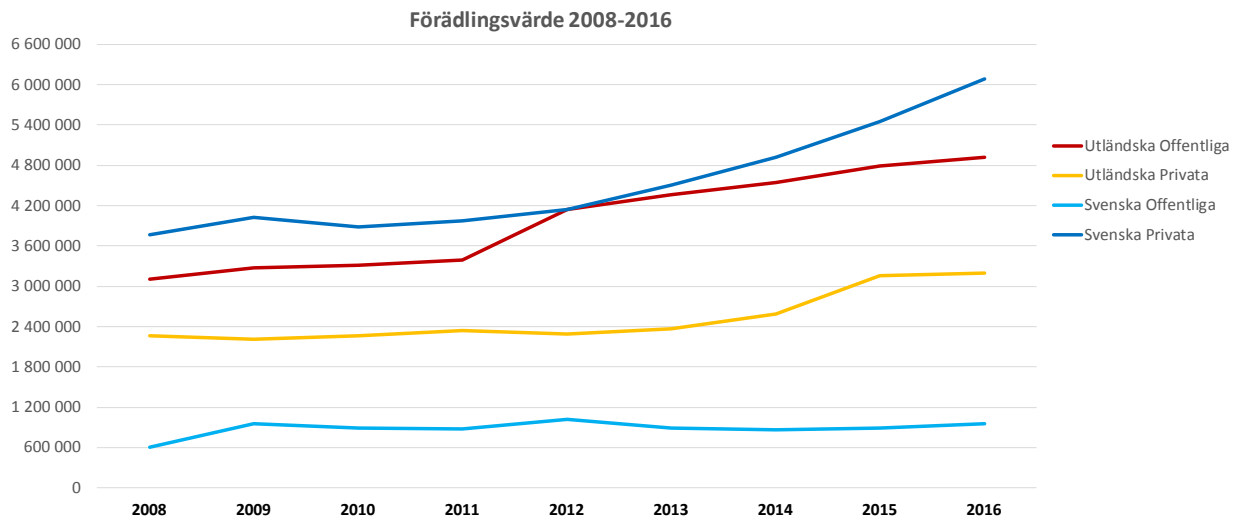
### 7.9 Antal anställda och företag inom bussbranschen 2004–2016



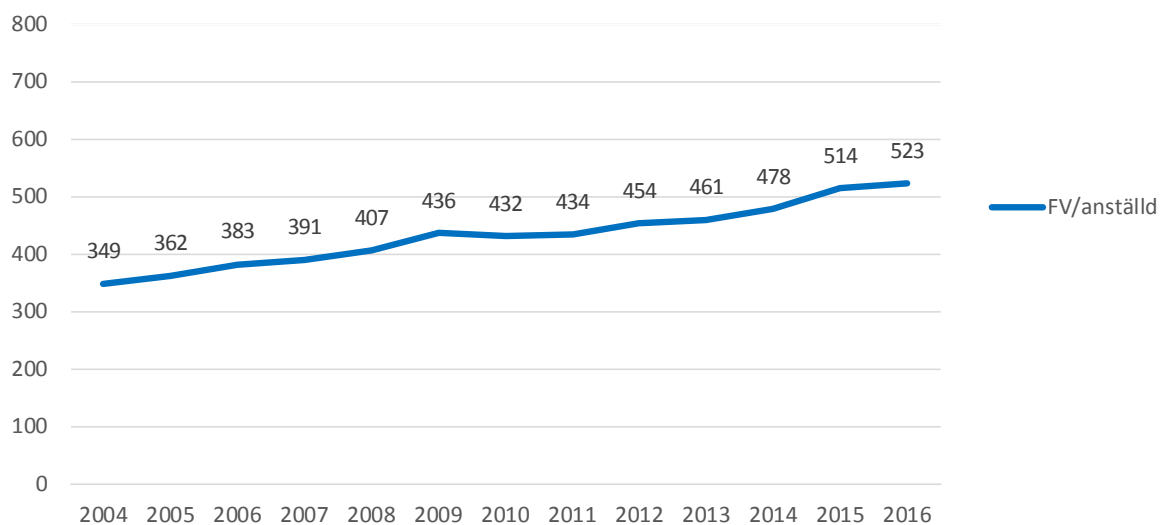
### 7.10 Bussbranschens förädlingsvärde och personalkostnader



Utvecklingen av förädlingsvärde inom bussbranschen 2008–2016.

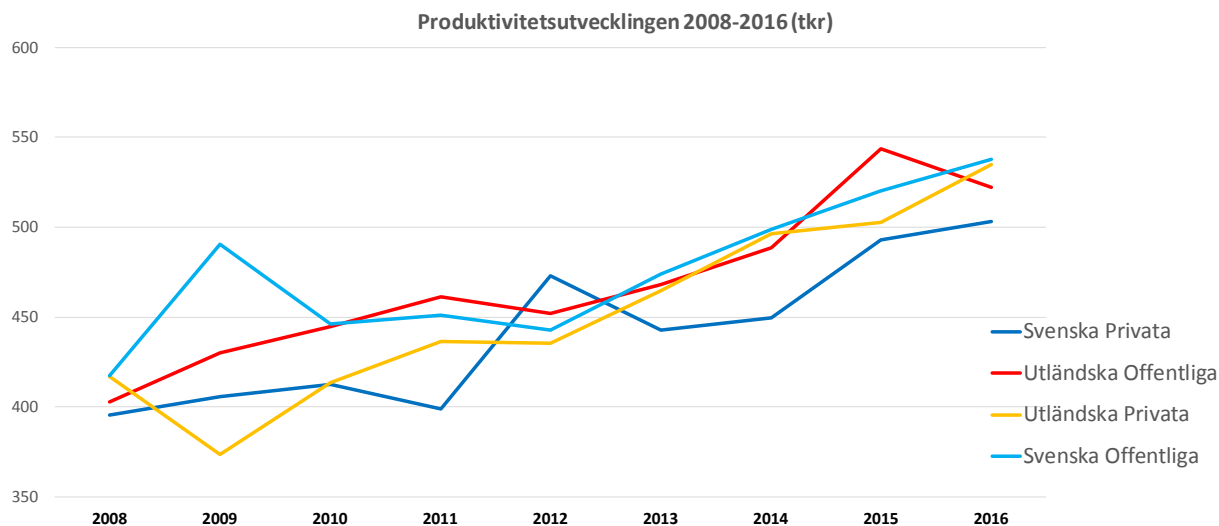


### Bussbranschens förädlingsvärde/anställd 2004-2016 (tkr)



## 7.11 Produktivitetens utvecklingen inom bussbranschen

Produktiviteten mäts som förädlingsvärde per anställd i tkr (löpande priser). Bilden visar hur mycket förädlingsvärde varje heltidstjänst skapar, dock inte hur effektivt denna skapas. Produktivitetens utvecklingen är god inom bussbranschen och är i snitt på ca 520 000 kronor per anställd. Detta kan jämföras med besöksnäringen där värdet är ca 500 000 kronor per anställd och industrin ca 1 000 000 kronor.

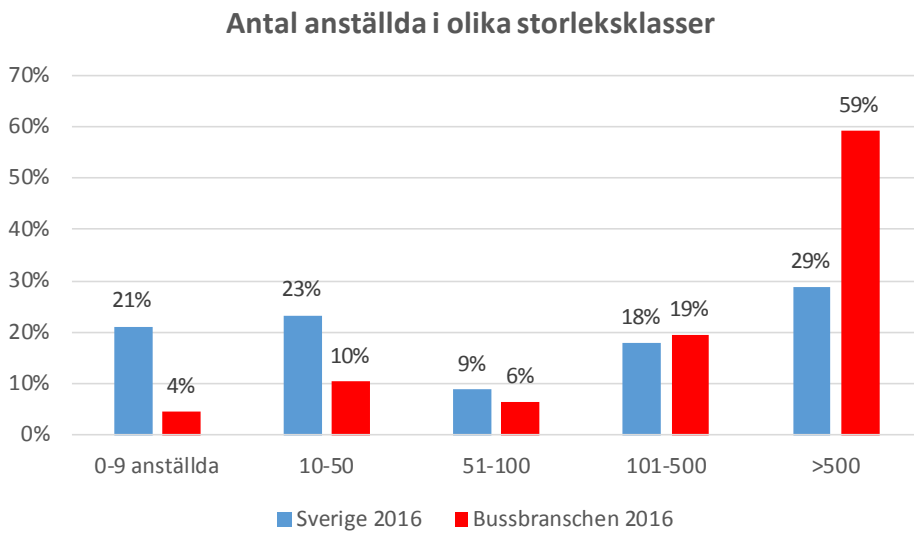


## 7.12 Bussbranschen utifrån företagsstorlek

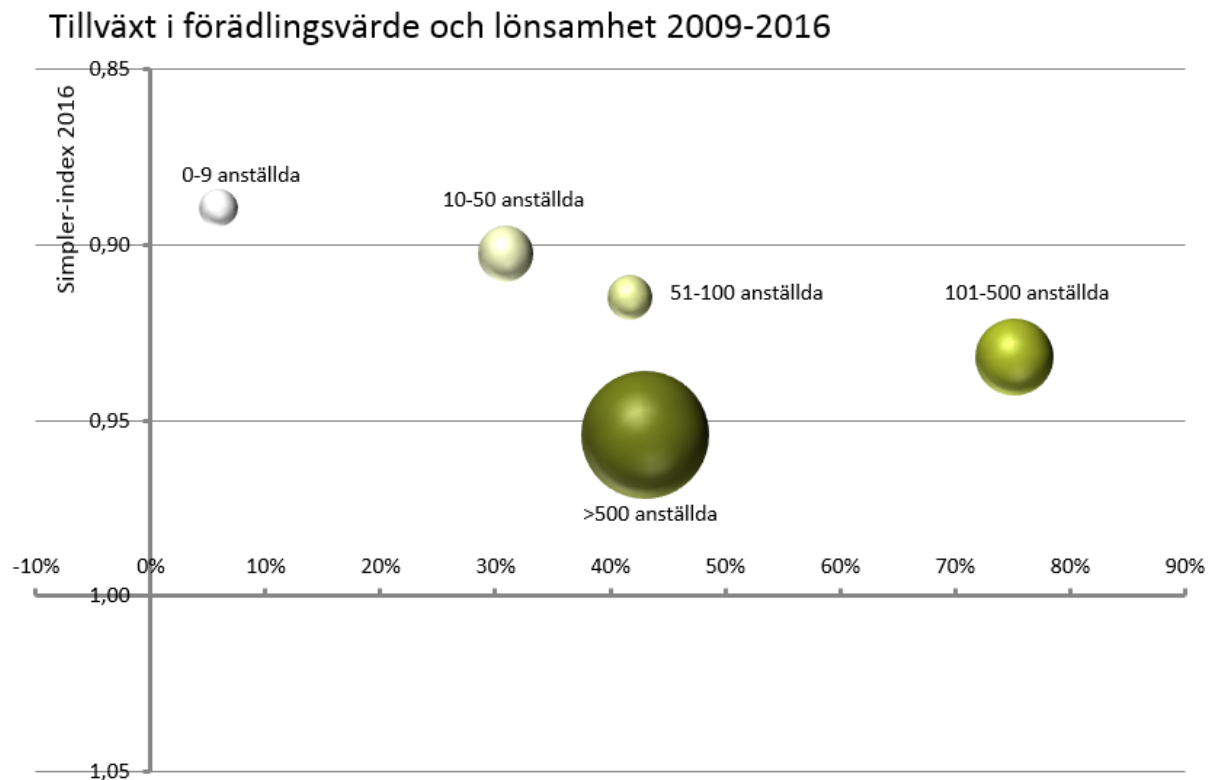
Bussbranschen	0-9 anst.	10-50	51-100	101-500	>500	Totalt:
Förädlingsvärde (FV)	717 677	1 630 793	998 897	3 121 176	8 673 930	15 142 473
Omsättning	3 323 546	4 958 641	3 182 578	6 521 837	16 423 908	34 410 510
Inköp Varor/Tjänster	2 644 663	3 362 243	2 181 835	3 402 365	7 769 670	19 360 776
Förädlingsgrad	22%	33%	31%	48%	53%	
Personalkostnad (PK)	545 489	1 344 287	849 081	2 763 696	8 120 884	13 623 437
Kapitalkostnad (KK)	92 864	127 741	64 865	144 883	155 604	585 956
Förädlingskostnad (FK)	638 352	1 472 029	913 946	2 908 579	8 276 487	14 209 393
Personaleffektivitet	0,76	0,82	0,85	0,89	0,94	
Kapitaleffektivitet	0,13	0,08	0,06	0,05	0,02	
Simpler-index	0,89	0,90	0,91	0,93	0,95	
Värdeavstånd	79 324	158 765	84 951	212 597	397 443	933 080
Antal anställda	1 301	2 996	1 872	5 646	17 153	28 968
Antal företag	367	154	26	25	6	578
Andel av total antal anställda	4%	10%	6%	19%	59%	

### 7.13 Antal anställda i olika storleksklasser inom bussbranschen 2016

I en jämförelse med övrigt näringsliv är hela 59 procent av alla sysselsatte inom bussbranschen anställda av sex företag med fler 500 anställda.



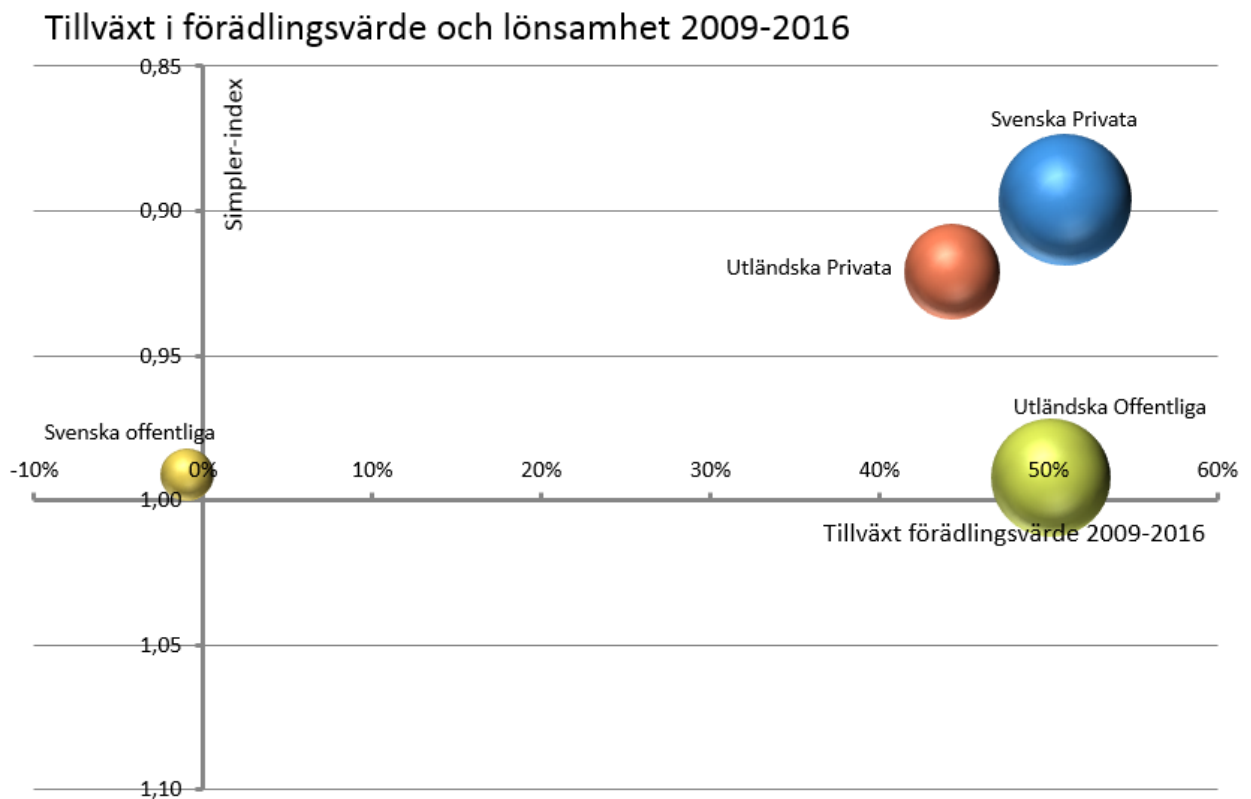
Bussföretagen i alla storleksklasser har god lönsamhet. Företag med över 500 anställda har dock lägre lönsamhet än övriga storleksklasser 2009–2016.



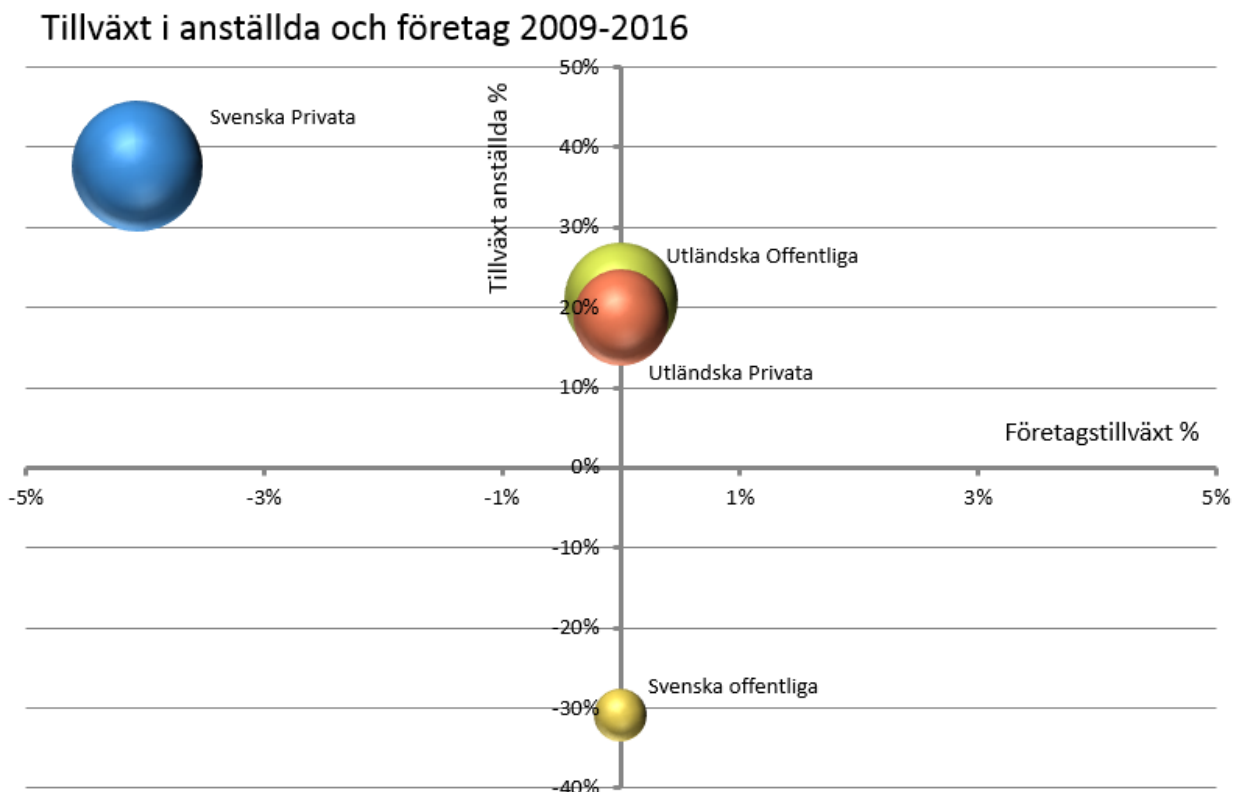


### 7.14 Utveckling ägandeformer 2009–2016

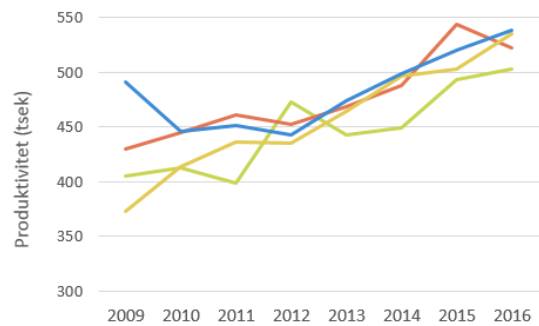
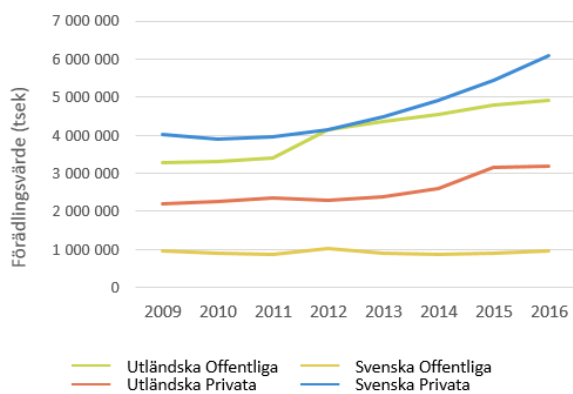
Branschen växer i förädlingsvärde förutom svenska offentligt ägda. De privata företagen, både svenska och utländska har bättre lönsamhet än de offentligt ägda.



Antalet anställda växer för alla ägandeformer, utom svenska offentliga.



Förädlingsvärde och produktivitet 2009-2016



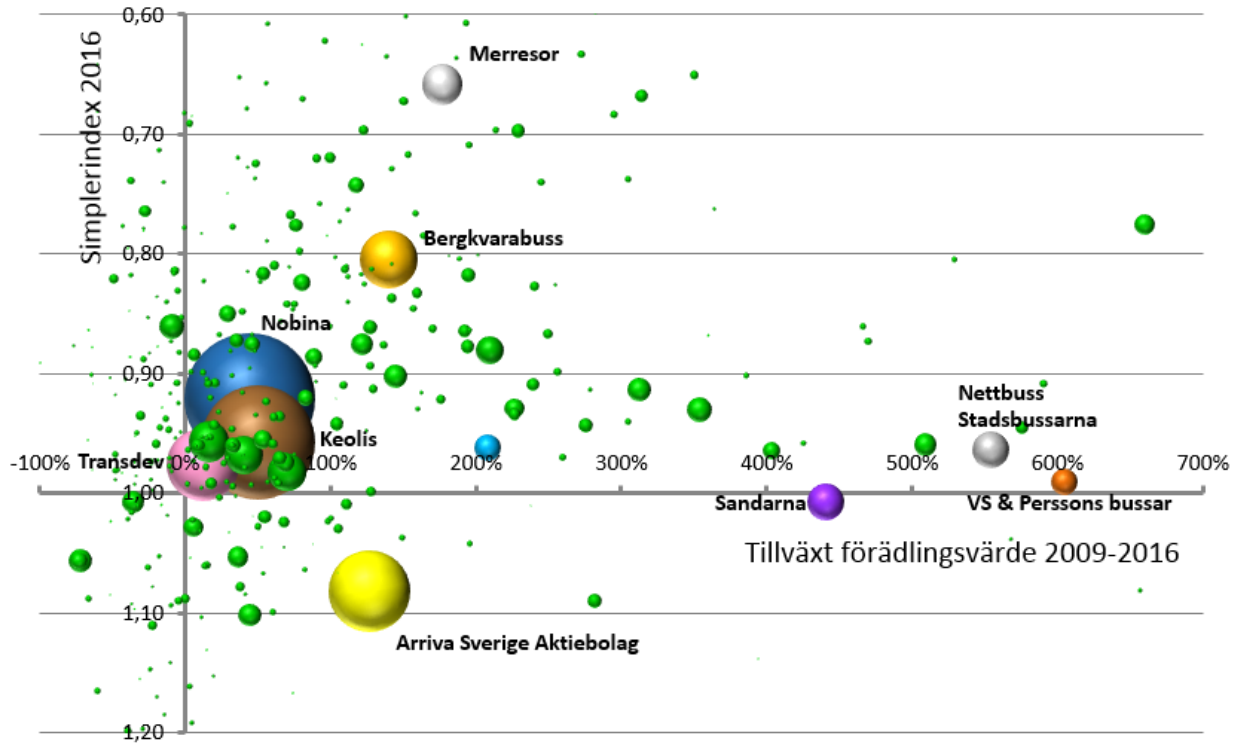
7.15 De 30 största bussbolagen (nettoomsättning) 2016

Det 30 största bussföretagen (koncernmodern) 2016, sorterat efter nettoomsättning:

Bussföretag (Koncernmoder)	FV	Nettoomsättning	Resefin	Vinstmarginal	Soliditet	Anställda	Antal Bussar
Nobina AB (publ)	3 277 904	6 222 663	301 610	4,9%	24,3%	6 265	2 607
Keolis SA	2 425 648	4 328 428	133 725	3,2%	29,2%	4 983	1 520
Deutsche Bahn AG	1 225 235	2 443 627	-118 144	-3,7%	2,1%	2 684	769
Transdev Group SA	1 268 171	2 406 183	133 976	6,1%	10,3%	2 040	813
NSB AS	600 230	1 509 660	40 520	4,2%	20,2%	910	599
Mekka Traffic AB	670 502	1 299 498	153 357	12,6%	22,6%	1 134	890
Björks & Byberg AB	433 098	1 179 882	34 453	3,6%	27,9%	900	527
Västmanlands Läns Landsting	259 402	465 603	14 890	3,5%	27,5%	492	180
Uppsala Läns Landsting	262 733	432 201	23 300	6,3%	44,2%	457	195
Sandarna Holding AB	247 418	417 130	1 118	0,5%	18,8%	676	179
Söne Holding AB	153 712	306 768	10 798	4,0%	16,9%	328	201
Byberg & Nordins Busstrafik AB	138 988	297 057	28 112	10,1%	43,5%	195	175
Karlssonbuss Holding AB	119 496	237 228	34 863	15,2%	34,9%	185	150
Smolandia AB	101 173	229 538	7 689	3,9%	48,8%	189	149
Sverige Resor Krister Engdahl AB	105 927	193 862	14 194	8,0%	29,4%	214	152
Göteborgs Kommun	90 188	184 780	16 352	8,8%	91,9%	169	67
Mohlin Holding AB	87 877	179 855	3 931	3,6%	18,6%	153	98
Borås Kommun	109 622	172 155	21 192	12,5%	65,1%	197	70
Skellefteå Kommun	89 506	170 104	-3 539	-1,5%	35,9%	189	125
StångåBuss Transport AB	79 889	165 042	2 879	3,3%	26,6%	196	110
Ramsell Holding AB	67 835	137 667	5 084	4,9%	18,3%	162	113
Luleå Kommun	72 508	134 593	-1 009	-0,7%	51,7%	147	75
Uddevalla Kommun	66 823	128 658	257	1,0%	25,6%	126	106
Nilsbuss AB	59 942	126 009	6 846	6,5%	33,9%	143	91
Ceris Resor AB	42 354	92 919	3 489	4,8%	15,2%	123	54
Proamb Holding AB	52 080	92 508	1 821	3,4%	16,0%	112	13
Karl-Erik Elofsson och Söner AB	49 551	86 101	10 514	12,4%	29,0%	95	60
Rudskoga Taxi AB	48 408	77 159	10 992	15,4%	29,4%	93	58
Hedman & Dahlström Förvaltning	33 467	65 217	-3 087	-4,2%	2,3%	87	36
Propiedades AB	38 890	64 271	1 760	3,9%	12,6%	99	72
<b>S:a</b>	<b>12 278 577</b>	<b>23 846 366</b>	<b>891 943</b>	<b>5,2%</b>	<b>29,1%</b>	<b>23 743</b>	<b>10 254</b>

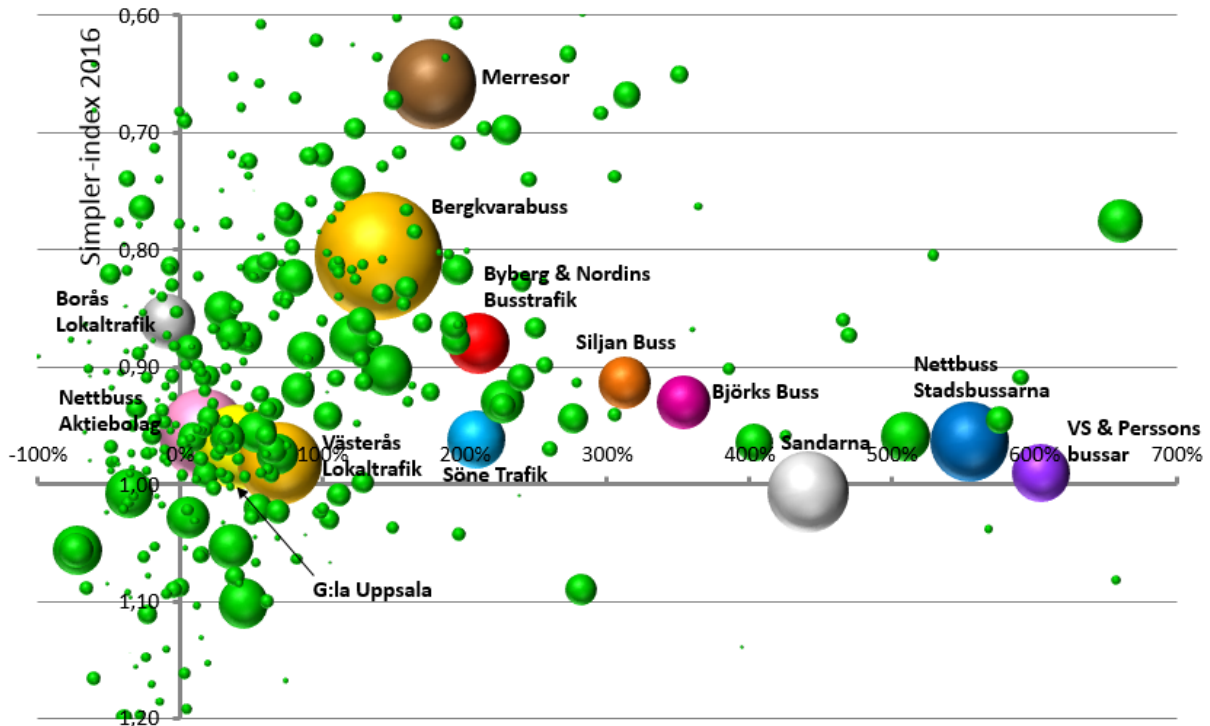
Flertalet av företagen i branschen växer i förädlingsvärde och är lönsamma.

### Tillväxt i förädlingsvärde och lönsamhet i hela bussbranschen 2009-2016



Stora aktörer är, om vi bortser från de fyra största företagen Nobina, Keolis, Arriva och Transdev, är Bergkvara buss, Merresor, Nettbuss, Sandarna, Västerås Lokaltrafik och G:la Uppsala buss, samtliga dessa bolag växer och är lönsamma.

### Tillväxt i förädlingsvärde och lönsamhet 2009-2016 exkl. Nobina, Keolis, Arriva och Transdev

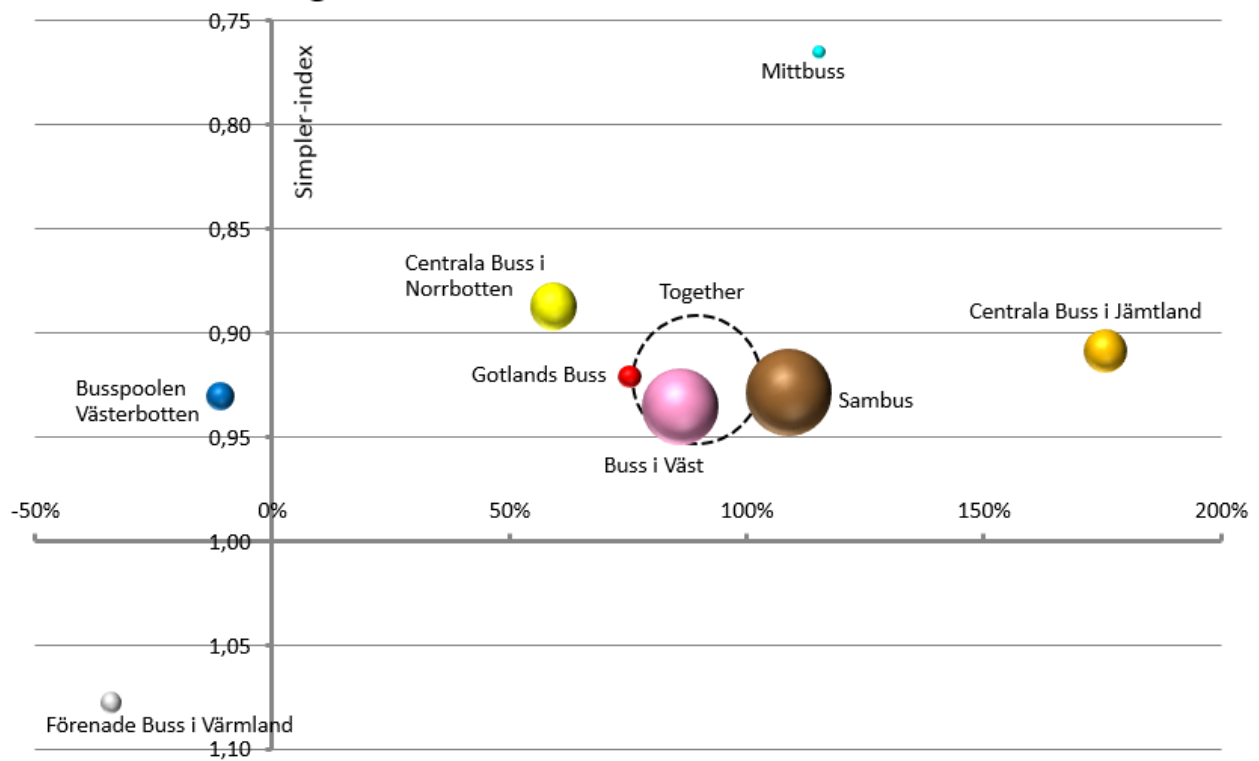


### 7.16 Samverkansbolag (antal anställda, bussar och företag)

Samverkansbolag	Förädlingsvärde	Anställda	Bussar	Företag
Sambus	835 396	1 635	994	23
Buss i Väst	637 257	1 200	800	33
Centrala Buss i Norrbotten	240 429	394	285	22
Centrala Buss i Jämtland/Härjedalen	199 200	342	243	9
Busspoolen Västerbotten	86 580	163	131	20
GotlandsBuss	54 452	90	82	12
Förenade Buss i Värmland	47 866	103	150	12
Mittbuss	18 053	25	29	5
<b>Together (där flera av samverkansbolagen ingår)</b>	<b>2 016 914</b>	<b>3 759</b>	<b>2 482</b>	<b>112</b>

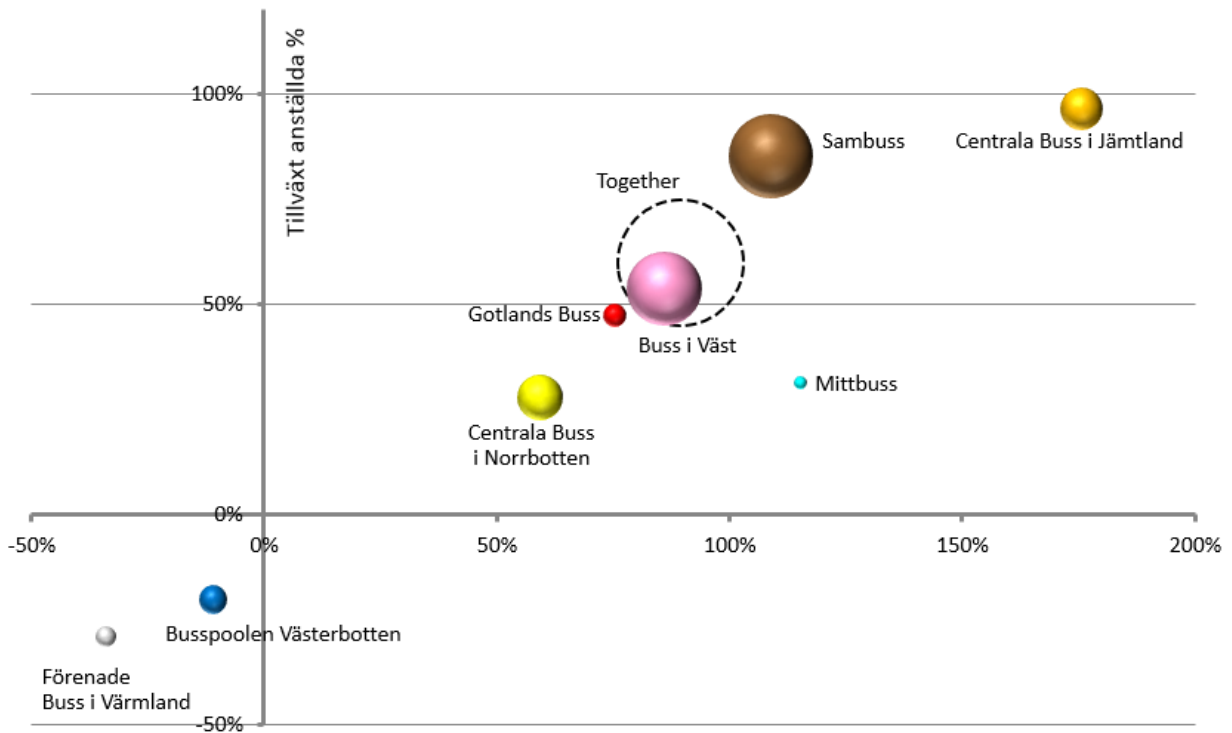
Alla samverkansbolag utom Förenade Buss i Värmland har god lönsamhet. Centrala Buss i Jämtland har mycket god tillväxt i förädlingsvärde.

#### Tillväxt i förädlingsvärde och lönsamhet 2009-2016



Centrala Buss i Jämtland och Sambuss har mycket god tillväxt i antalet anställda. Busspoolen Västerbotten och Förenade Buss i Värmland minskar antalet anställda.

### Tillväxt i anställda och förädlingsvärde 2009-2016



### 7.17 Offentligt ägda bussföretag och antal bussar i trafik

Antalet bussar som ägs av offentligt utländskt ägda bussföretag uppgår till 3 963, vilket utgör 27 procent av det totala antalet bussar i Sverige.<sup>98</sup> De kommunalt offentligt ägda bussbolagen har 749 bussar eller 5 procent av det totala antalet bussar i Sverige.

<sup>98</sup> Sveriges Bussföretags databaser.

## 7.18 Översikt trafikföretag och övriga bussbolag

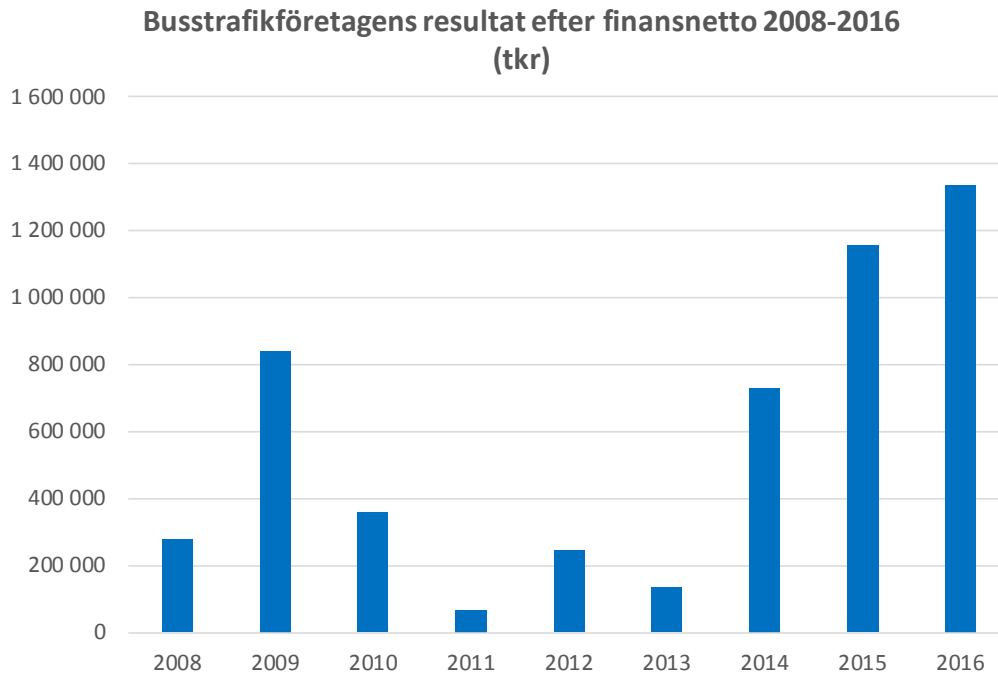
Trafikanalys har i en studie jämfört de olika delbranscherna inom transportbranschen och däribland bussbranschen<sup>99</sup>. Nedanstående siffror avser bussföretagen år 2015.

<b>Bussbolag:</b>		<b>Operatörer</b>	<b>Övrig buss</b>	<b>S:a</b>
<b>Antal företag:</b>	AB	40	636	676
	HB,KB,EF	0	56	56
	Enskilda firmor	0	234	234
	Anställda	23 689	7 423	31 112
	Nettoomsättning (mkr)	25 711	10 644	36 355
	Bussar	8 337	5 051	13 388
	Soliditet	27,0%	23,0%	
	Avkastn. tot kapital	7,1%	6,2%	
	Rörelsemarginal	2,8%	5,1%	
Förädlingsvärde per anställd	556	628		
<b>Svenska företag:</b>	Antal företag	34	631	665
	Anställda	10 843	6 942	17 785
	Nettoomsättning (mkr)	12 665	9 780	22 445
	Soliditet	32,0%		
	Avkastn. tot kapital	10,1%		
	Rörelsemarginal	4,2%		
	Förädlingsvärde per anställd	555		
<b>Utländsägda företag:</b>	Antal bolag	6	5	11
	Anställda	12 846	481	13 327
	Nettoomsättning (mkr)	13 046	864	13 910
	Soliditet	20,0%		
	Avkastn. tot kapital	3,6%		
	Rörelsemarginal	1,4%		
	Förädlingsvärde per anställd	557		

<sup>99</sup> Trafikanalys rapport "Transportbranschens ekonomi 1997–2015" (Statistik 2016:37, 2016-12-19). Trafikföretagen i undergruppen Operatörer har definierats genom att först identifiera företag med 10 bussar eller mer inom de aktuella SNI-koderna. Därefter har operatörerna identifierats genom manuell bedömning baserad på information från webbplatser och företagens förvaltningsberättelser.

### 7.19 Busstrafikföretagens resultat efter finansnetto

Busstrafikföretagens resultat efter finansnetto under perioden 2004–2016. Trots den goda utveckling av trafikföretagens resultat efter finansnetto så är vinstmarginalen fortfarande cirka hälften av genomsnittet för svenskt näringsliv (ca 8,5 procent).



### 7.20 Linjebuss- och turist-/beställningstrafikföretagen

Utav de 270 linjebussföretagen hade 94 bolag inga anställda och sex bolag över 500 anställda.<sup>100</sup>

Linjebussföretag	Antal bolag (2016)	Antal anställda (2013)
0 anställda	94	0
1-4 anställda	66	204
5-9 anställda	34	257
10-19 anställda	28	436
20-49 anställda	17	536
50-99 anställda	14	563
100-199 anställda	9	1 996
200-499 anställda	2	658
500+ anställda	6	15 840
<b>Totalt:</b>	<b>270</b>	<b>19 580</b>

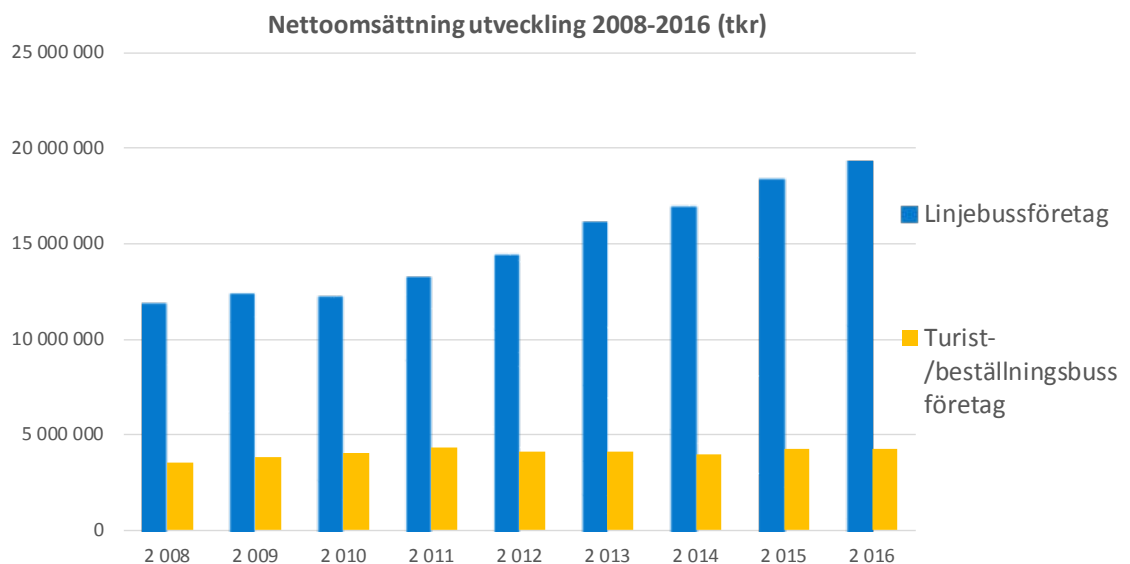
Utav de 605 charterbussföretagen och bussföretag för fjärrtrafik, fanns 309 företag utan anställda, och 7 bolag med över 100 anställda.

<sup>100</sup> SCB:s statistikdatabaser 2017-03-01.

Charterbussföretag, bussföretag för fjärrtrafik	Antal bolag (2016)	Antal anställda (2013)
0 anställda	309	0
1-4 anställda	127	302
5-9 anställda	61	401
10-19 anställda	54	860
20-49 anställda	37	883
50-99 anställda	10	748
100-199 anställda	4	453
200-499 anställda	3	592
500+ anställda	0	0
<b>Totalt:</b>	<b>605</b>	<b>4 239</b>

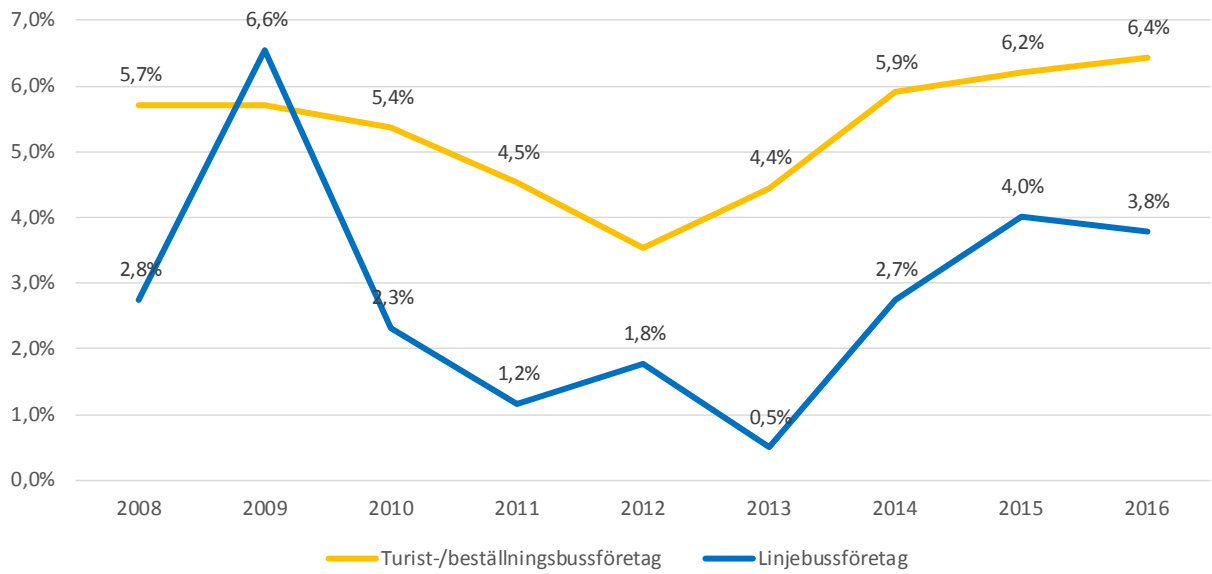
År 2016 hade linjebussföretagen en nettoomsättning på cirka 18,4 miljarder kronor samt turist- och beställningsbusstrafikföretagen (charterbussföretagen) en nettoomsättning på cirka 4,2 miljarder kronor. Det är endast turist- och beställningsbusstrafikföretag som har minst en buss som ingår i denna kategori.

Resultatet efter finansnetto uppgick år 2015 till 619 904 tkr för linjebussföretagen och till 217 270 tkr för turist- och beställningsbussföretagen.

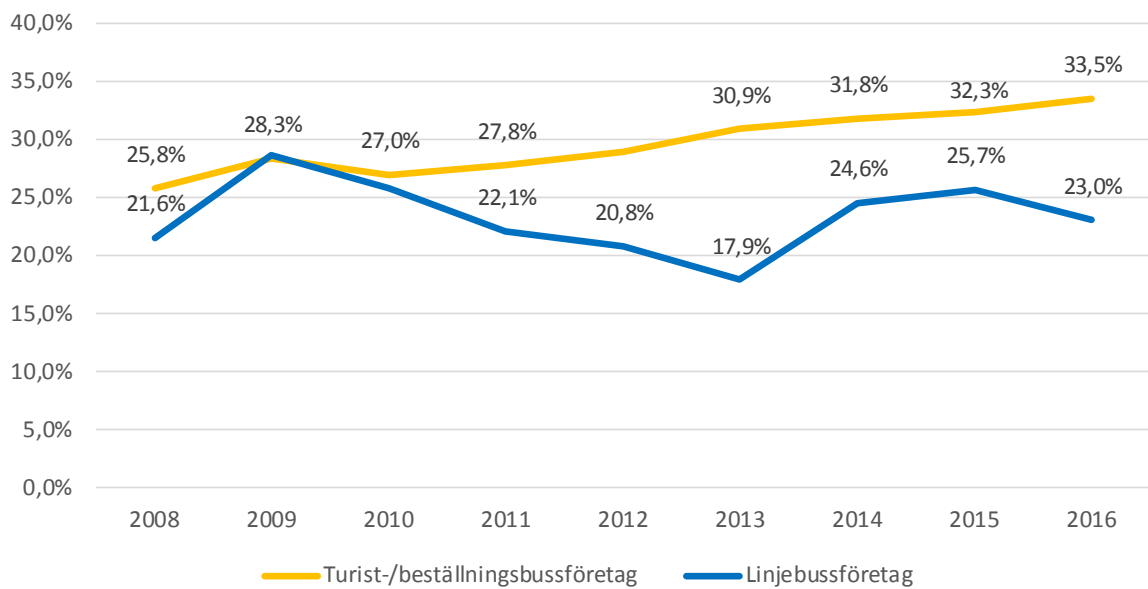




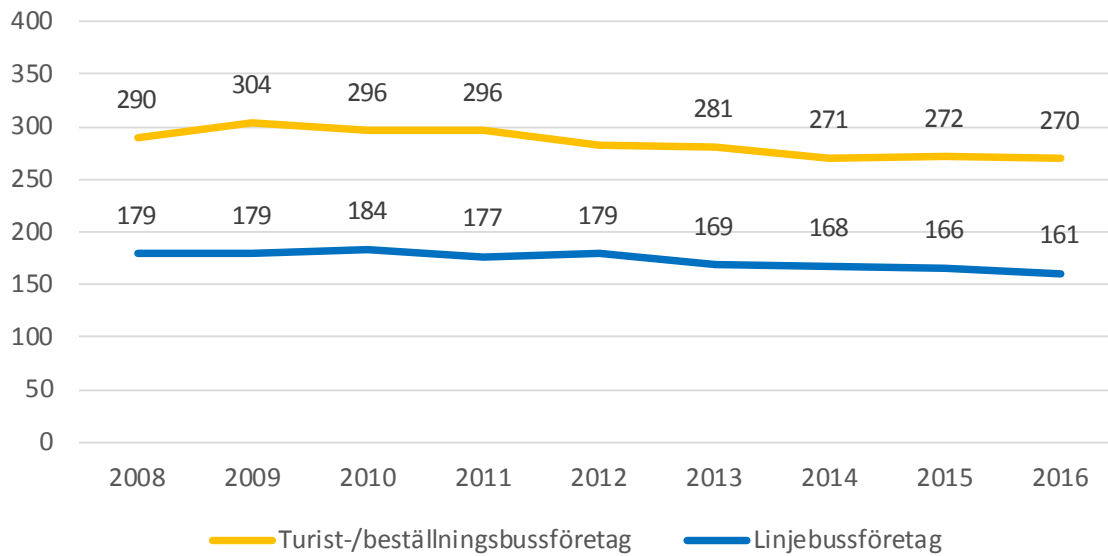
**Vinstmarginal 2008-2016**



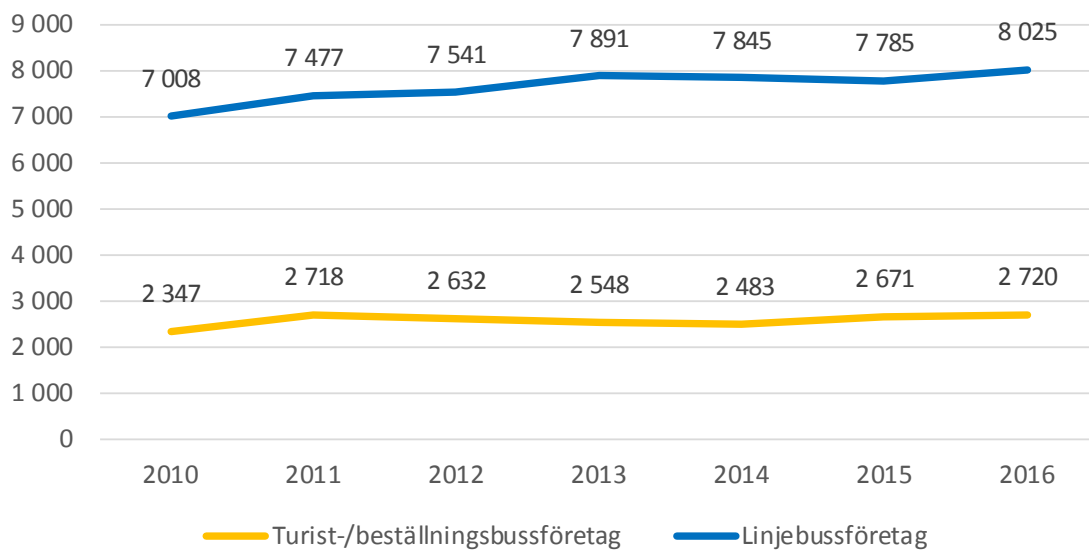
**Soliditet 2008-2016**



### Antal företag 2008-2016

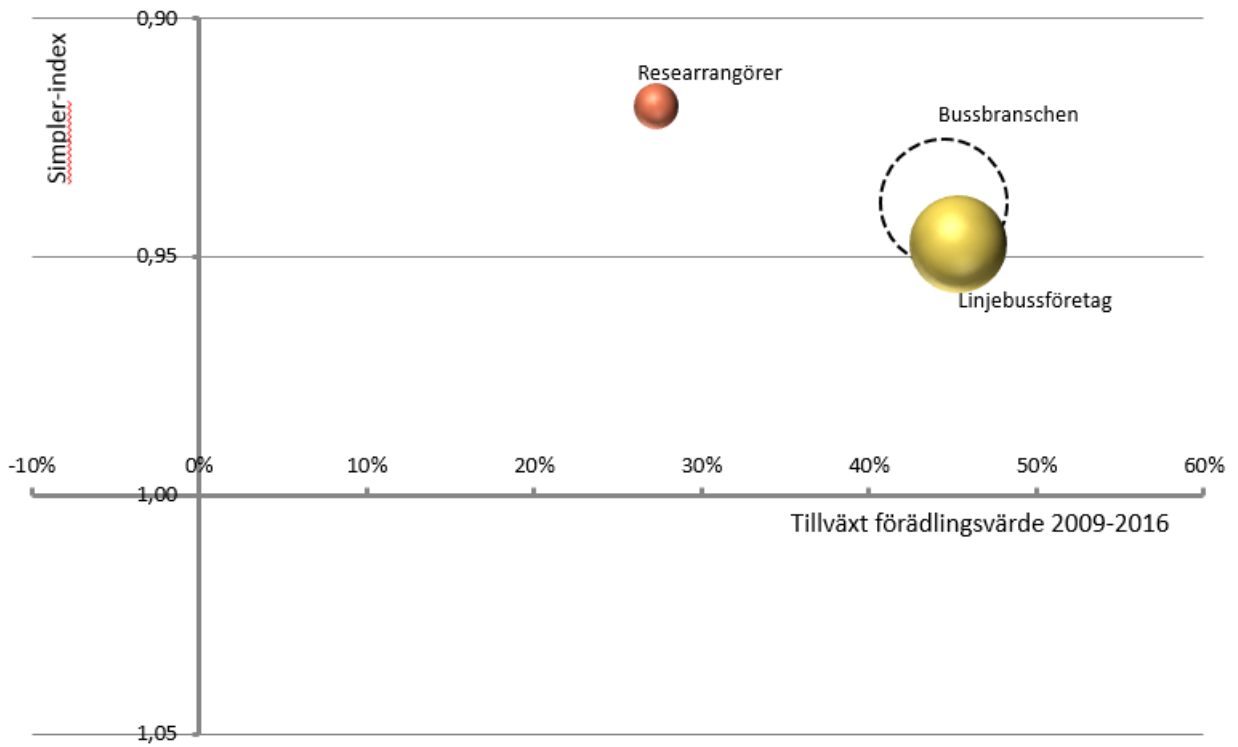


### Antal bussar 2010-2016



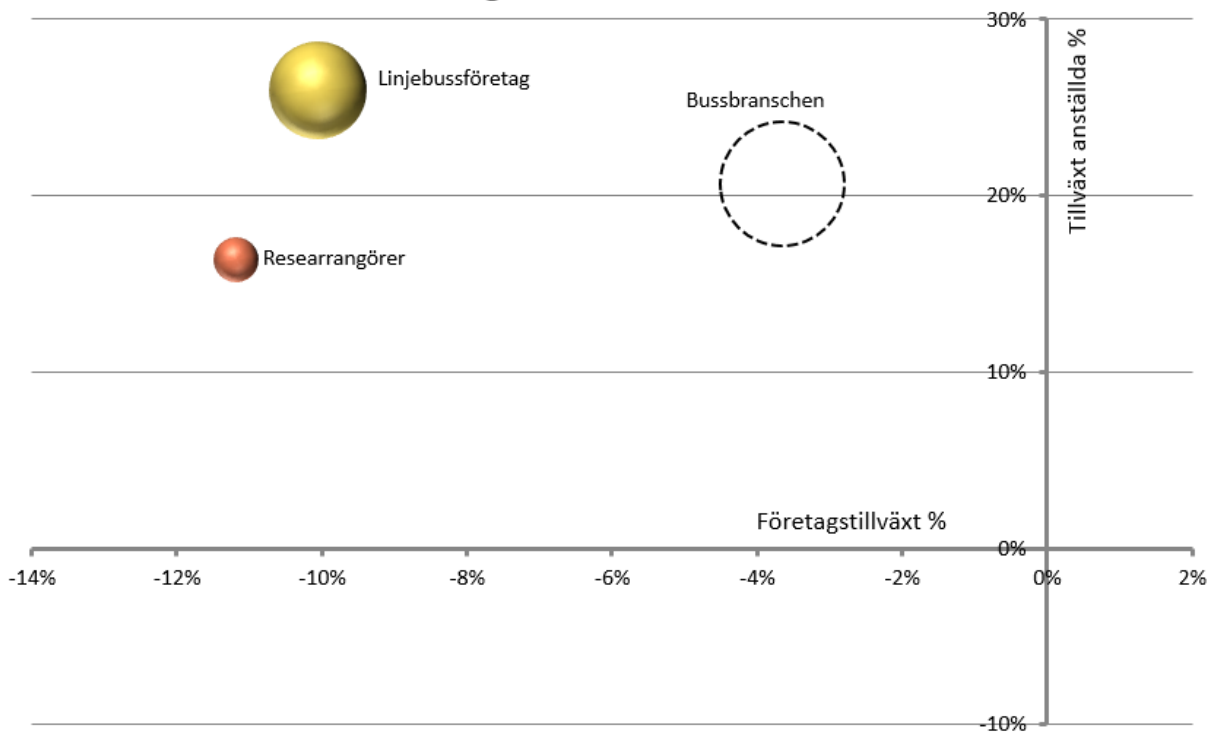
Precis som hela bussbranschen växer turist- och beställningstrafiken i förädlingsvärde och är lönsamma 2016. Lönsamheten för turist- och beställningstrafiken är något bättre än för linjebussföretagen.

### Tillväxt i förädlingsvärde och lönsamhet 2009-2016

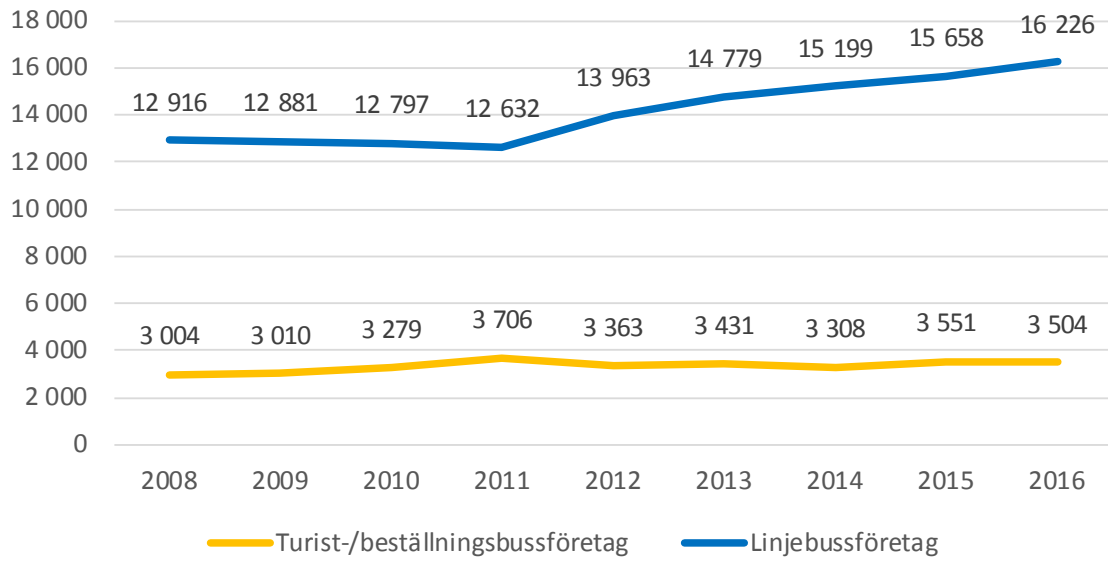


För såväl linjebussföretag som turist-/beställningsbussföretag växer i antal anställda och minskar i antal företag.

### Tillväxt i anställda och företag 2009-2016

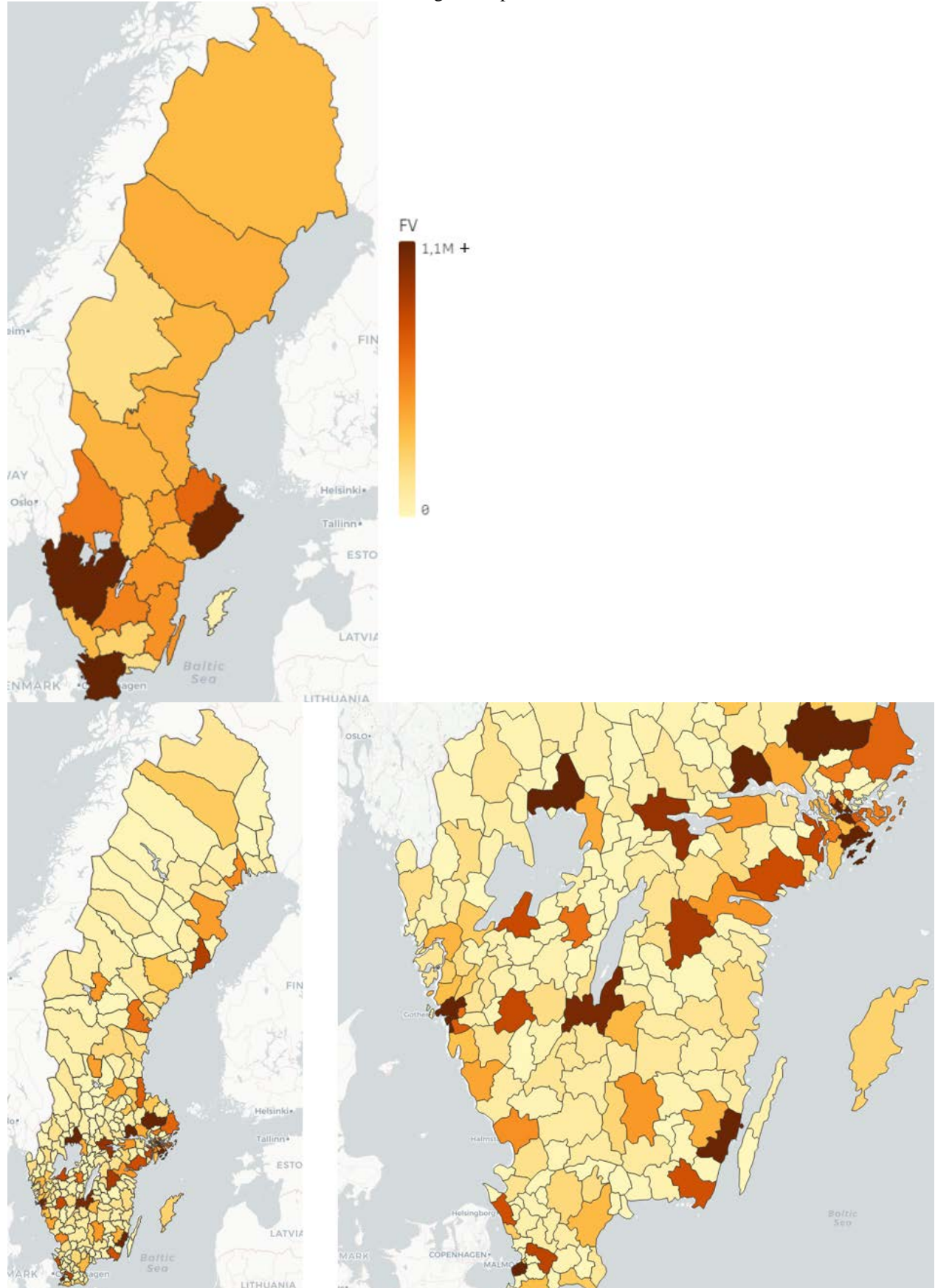


### Antal anställda 2008-2016



### 7.21 Bussbranschen per län 2016

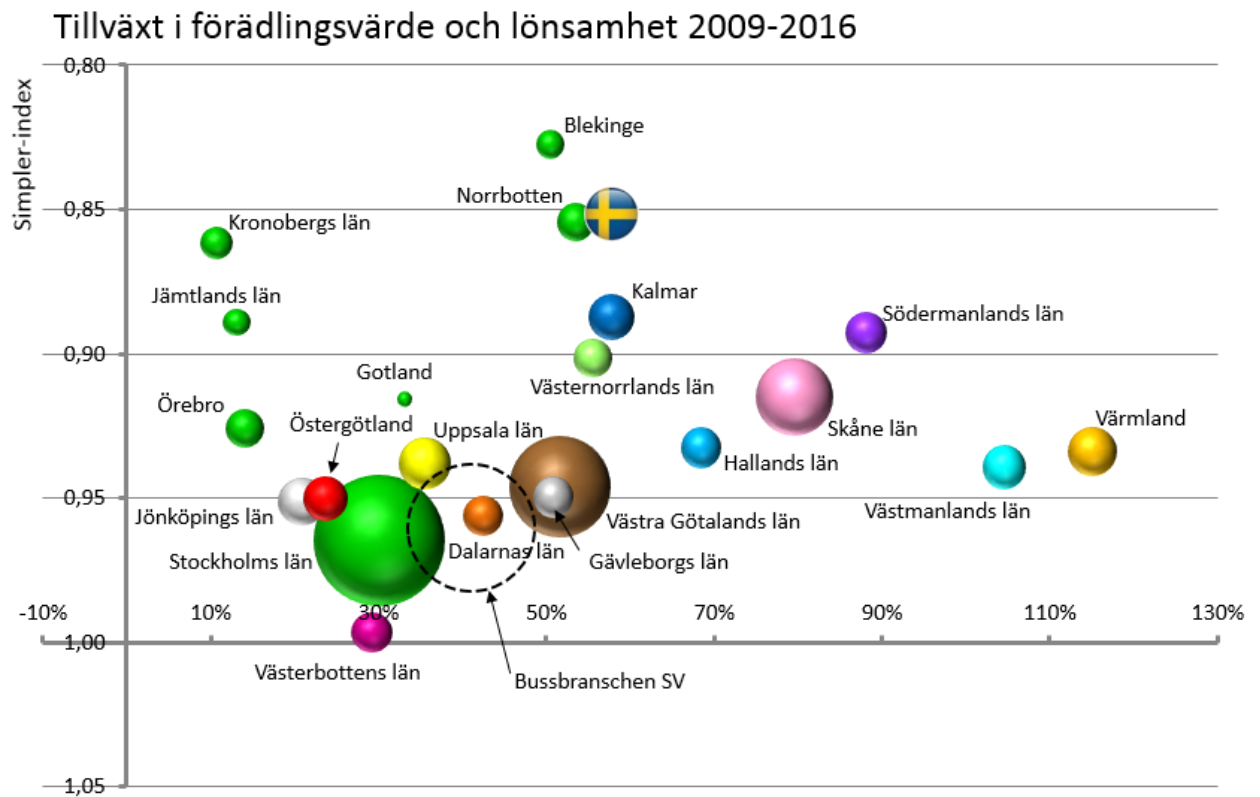
Kartan visar bussbranschens konkurrenskraft, förädlingsvärde per län eller kommun 2016.



Län	Förädlingsvärde	Omsättning	Simpler-index	Anställda	Företag	Bussar
Stockholms län	4 270 970	8 489 095	0,96	8 494	57	2 894
Västra Götalands län	2 521 245	6 426 769	0,95	4 877	89	2 395
Skåne län	1 420 053	2 849 280	0,91	2 606	57	1 394
Uppsala län	667 062	1 277 689	0,94	1 227	17	614
Värmlands län	580 202	2 030 624	0,93	1 087	40	561
Jönköpings län	560 113	1 194 742	0,95	1 062	47	617
Kalmar län	497 353	976 069	0,89	938	26	549
Östergötlands län	485 113	1 041 070	0,95	929	47	542
Västmanlands län	464 997	1 884 173	0,94	898	14	388
Södermanlands län	407 812	845 347	0,89	728	15	372
Gävleborgs län	396 049	919 486	0,95	740	22	404
Västerbottens län	395 682	960 830	1,00	762	38	543
Hallands län	384 218	797 713	0,93	720	26	404
Dalarnas län	377 695	732 048	0,96	817	21	422
Västernorrlands län	365 172	991 465	0,90	670	18	415
Norrbottnens län	347 592	628 661	0,85	556	31	451
Örebro län	344 674	712 511	0,93	720	27	421
Kronobergs län	239 474	492 549	0,86	432	24	336
Blekinge län	183 751	390 923	0,83	316	10	264
Jämtlands län	179 604	588 118	0,89	297	24	208
Gotlands län	53 645	181 347	0,92	92	14	83

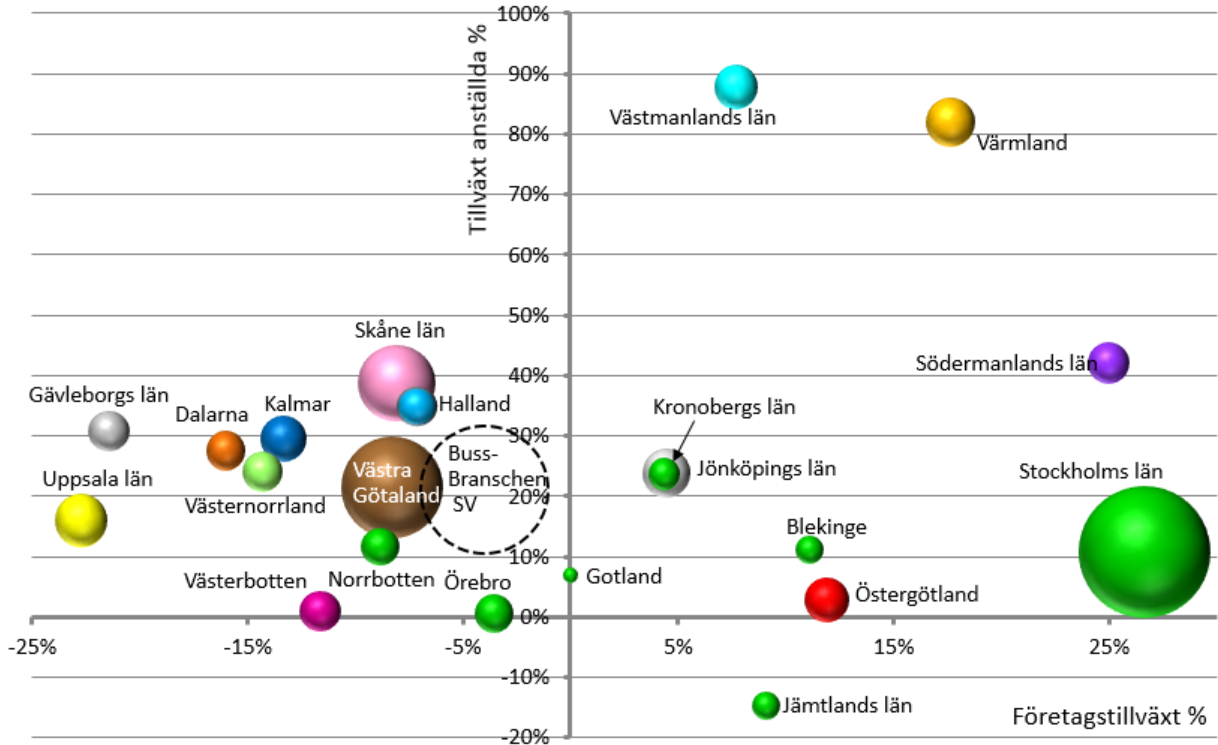
Förändring 2015-2016	Förädlingsvärde (FV)	Anställda	Företag
Värmlands län	281 571	537	5
Stockholms län	271 191	377	5
Norrbottnens län	205 589	390	3
Västernorrlands län	89 239	180	-1
Örebro län	82 620	22	0
Västra Götalands län	77 871	141	1
Västerbottens län	63 258	161	7
Södermanlands län	59 286	57	2
Hallands län	51 879	60	0
Västmanlands län	47 444	46	0
Jönköpings län	41 355	22	-2
Gävleborgs län	31 613	186	2
Kalmar län	28 805	41	0
Blekinge län	7 205	-4	2
Kronobergs län	7 024	-11	0
Gotlands län	2 127	1	0
Jämtlands län	1 044	-6	-2
Dalarnas län	-45 401	-194	0
Uppsala län	-86 265	-139	-2
Östergötlands län	-169 764	-327	-1
Skåne län	-183 713	-330	3

Bussbranschen har god lönsamhet i alla län. De största länen i förädlingsvärde är Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län. Län där branschen har god tillväxt jämfört med svenskt näringsliv är Västmanlands län, Södermanland, Värmland och Skåne.



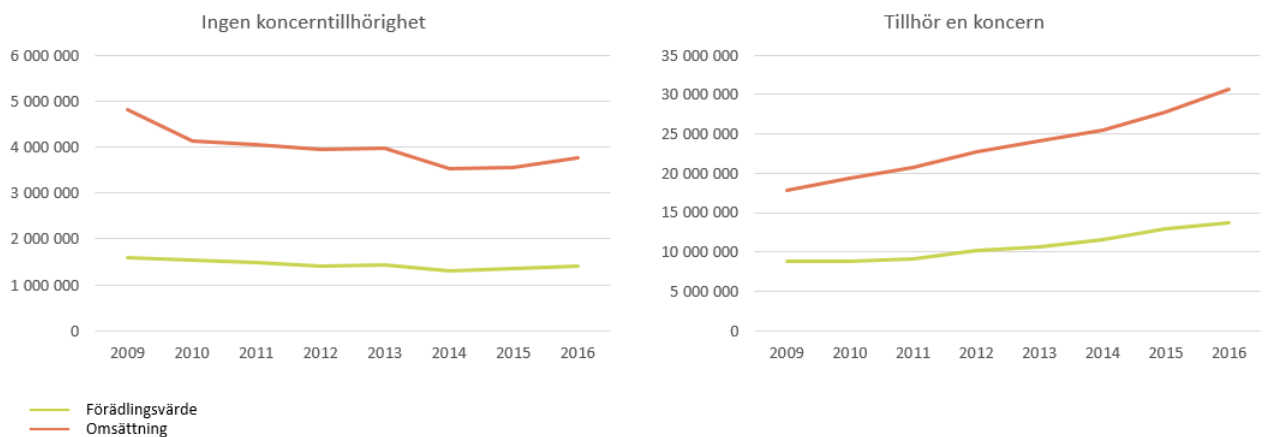
Företagstillväxten för bussbranschen är låg jämfört med övriga svenska näringslivet. Bussbranschen växer generellt i anställda, men har svag eller ingen företagstillväxt. De anställda i branschen i Västmanlands län växer med mycket snabb takt vilket påverkas av AB Västerås lokaltrafik som utökar sin verksamhet.

### Tillväxt i anställda och företag 2009-2016

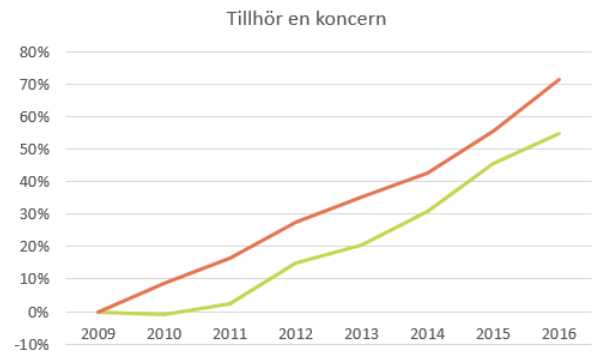
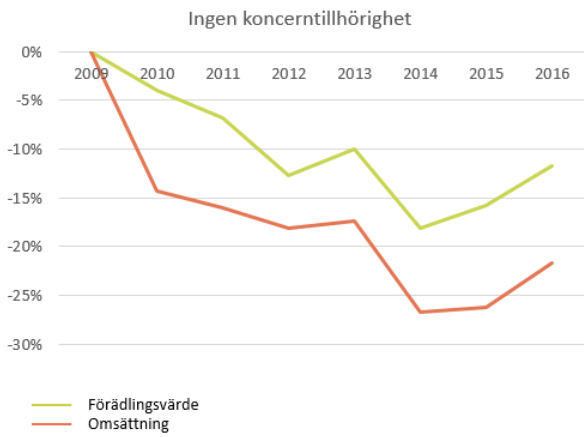


### 7.22 Bussbranschens strukturförändring 2009–2016

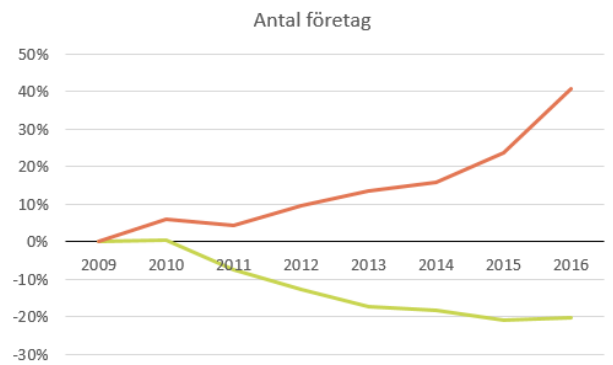
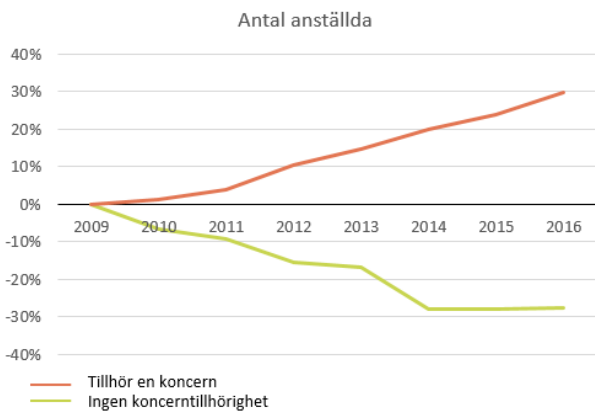
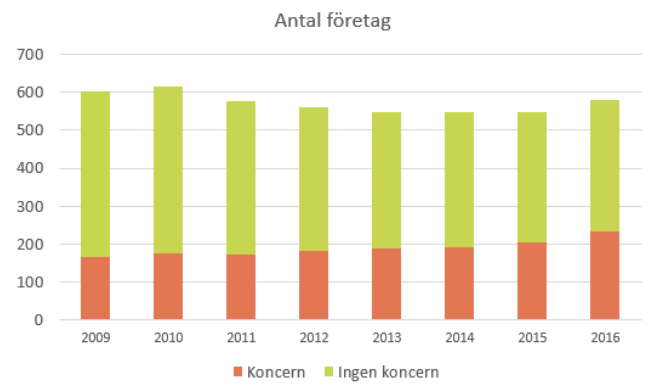
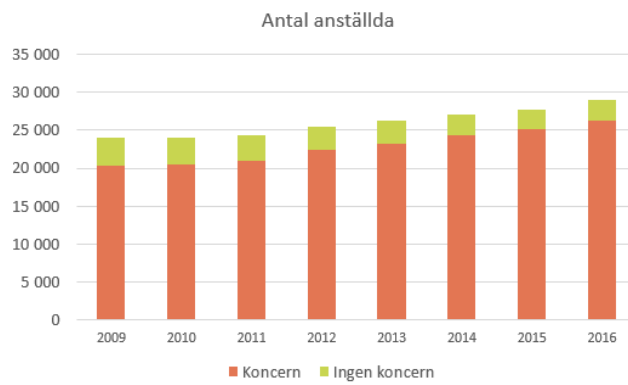
Utvecklingen mot att värdet i branschen växer för företag som tillhör en koncern fortsätter. Sedan 2009 har omsättningen och förädlingsvärdet minskat för gruppen företag som inte ingår i en koncern, dock ser vi en ökning de senaste åren. Tillväxten sker främst i gruppen företag som tillhör en koncern.







Antalet anställda och företag ökar i gruppen företag som tillhör en koncern och minskar i gruppen övriga företag.



Under hela perioden utom år 2009 har gruppen företag som ej tillhör koncern ett bättre Simpler-index. Gruppen företag som tillhör en koncern har ett sämre index de flesta år vilket visar en lägre lönsamhet, dock har man de tre senaste åren en god lönsamhet (index <1). EBIT har i absoluta tal varit i samma storleksordning för båda grupperna fram till 2013 trots att gruppen ”Tillhör en koncern” är 6 till 9 gånger större. Från år 2013 har lönsamheten ökat kraftigt för företag som tillhör en koncern.



### 7.23 Marknadskoncentrationen inom bussbranschen

Marknadskoncentrationsgraden ger en bild av i vilken omfattning produktionen på en marknad är koncentrerad till ett fåtal företag. Två vanliga mått för att mäta eller en indikation på hur koncentrerad en marknad är koncentrationskvoter, CR(n), och Herfindahl-Hirschman Index, där den sistnämnda metoden ger mer vikt åt större företag. Utgångspunkten för dessa två metoder är att varje företags andel av marknaden för bussbranschen beräknas. Marknadsandelen för respektive företag har räknats som företagets försäljning (omsättning) som andel av försäljningen på den totala marknaden.

*Koncentrationskvoter (Concentrations Ratios CR):* Med detta mått mäts summan av marknadsandelarna som ett visst antal av de största företagen på marknaden har. Två vanliga kvoter som används är Fyra-Företags-Koncentrationskvoten och Åtta-Företags-Koncentrationskvoten.

*Herfindahl-Hirschman Index, HHI-Index:* Detta index erhålls genom att de enskilda marknadsandelarna för alla företag i den definierade marknaden kvadreras för att sedan summeras. Ett högt index innebär en högre koncentration. Exempel: Det finns fyra företag på en marknad med marknadsandelarna 40%, 20%, 20% och 15% vilket ger ett HHI-värde på  $40^2 + 20^2 + 20^2 + 15^2 = 2625$ . Gränsvärden: HHI < 1500: okoncentrerad marknad, HHI 1500-2500: måttligt koncentrerad och HHI > 2500: starkt koncentrerad marknad.<sup>101</sup>

Företagsnamn	Omsättning 2016 (tsek)	Marknadsandel (2016)
Nobina Sverige AB	6 057 907	17,6%
Keolis Sverige AB	4 428 082	12,9%
Arriva Sverige Aktiebolag	2 542 000	7,4%
Transdev Sverige AB	1 745 119	5,1%
S:a	14 773 108	43,0%

Marknadskoncentrationen för de fyra största företagen på marknaden, dvs. Nobina, Keolis, Arriva och Transdev (CR4), för år 2016 är 0,43, eftersom dessa företag tillsammans utgör 43 procent av marknaden, vilket är relativt lågt jämfört med andra marknader. Utifrån HHI-index är bussbranschen en okoncentrerad marknad.

Bussbranschen	2010	2015	2016
CR4 företag	0,44 (0,49)	0,45 (0,48)	0,43 (0,51)
HHI-index	661 (1079)	669 (874)	624 (876)

Siffrorna i parantes avser beräkning av koncentrationen med företagens koncernmoder.

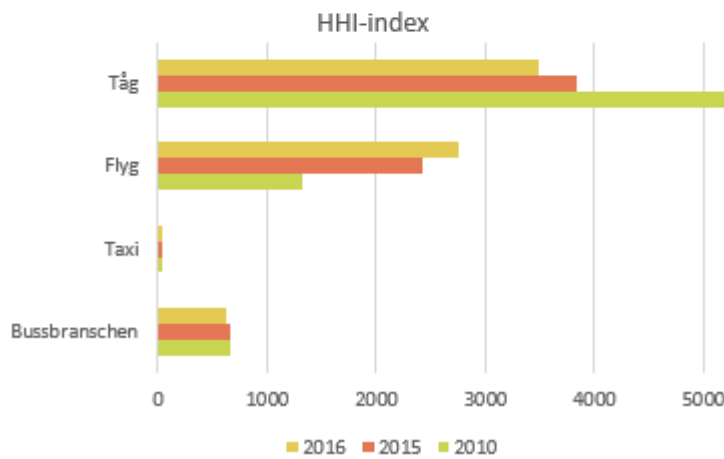
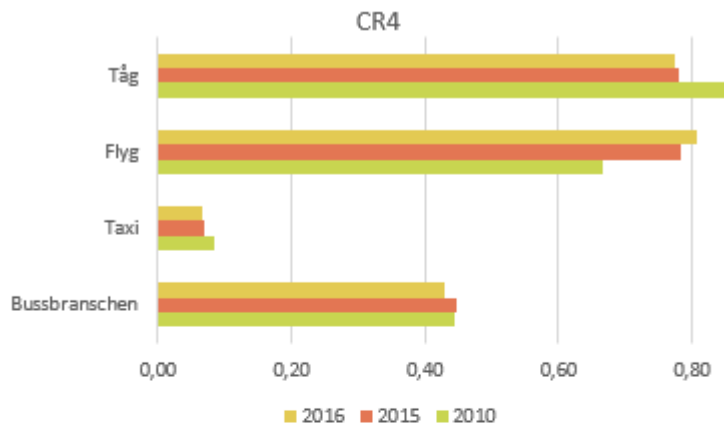
Koncentrationen för bussbranschen har enligt både CR4 och HHI-index ökat marginellt om man jämför 2010 med 2015 för att sedan minska något till 2016. Studeras istället koncentrationen på koncernnivå för branschen är både CR4

<sup>101</sup> Gränsvärden hämtade från: <https://www.justice.gov/atr/horizontal-merger-guidelines-08192010#5c>.

och HHI-index större än då koncentrationen räknas på företagsnivå. Det omvända gäller att koncentrationen 2010 är högre än vad den är 2015 för att sedan öka igen 2016.

Vid en jämförelse med övrig persontrafik - tåg, flyg och taxi – är koncentrationen för bussbranschen låg mätt med både CR4 och HHI-index. Koncentration är högst för tåg- och flygmarknaden (CR4 ca 0,78.)

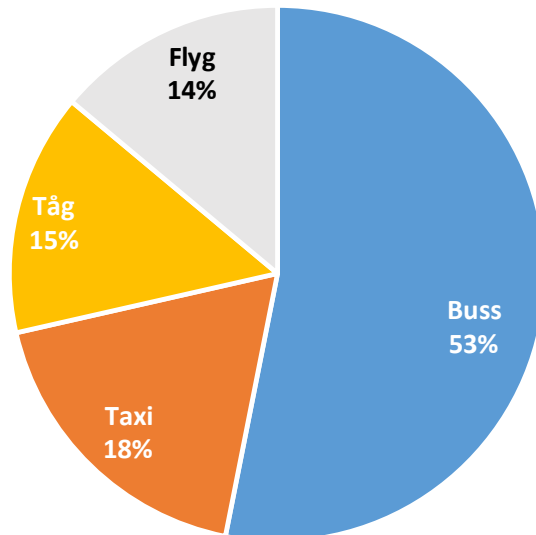
Koncentrationen för bussbranschen är relativt oförändrad jämfört med koncentrationen för tåg och flyg som minskat respektive ökat 2010 jämfört med 2016.



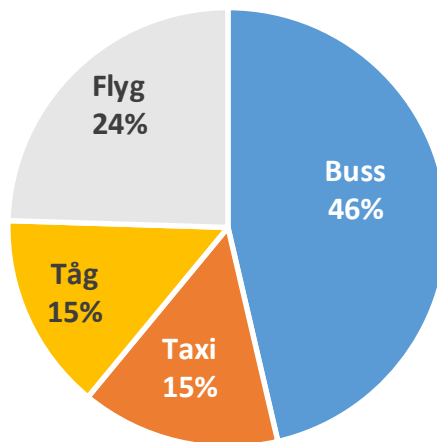
## 7.24 Jämförelser mellan olika transportslag inom kollektivtrafiken

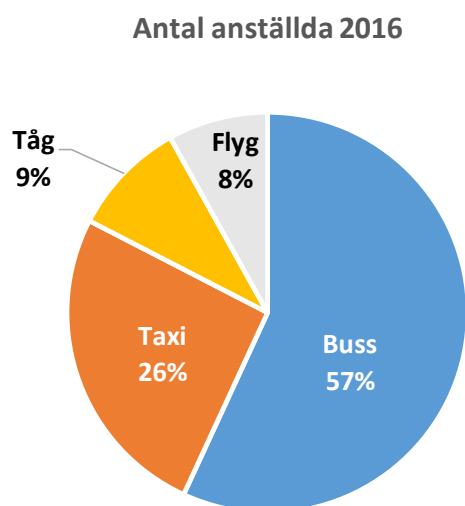
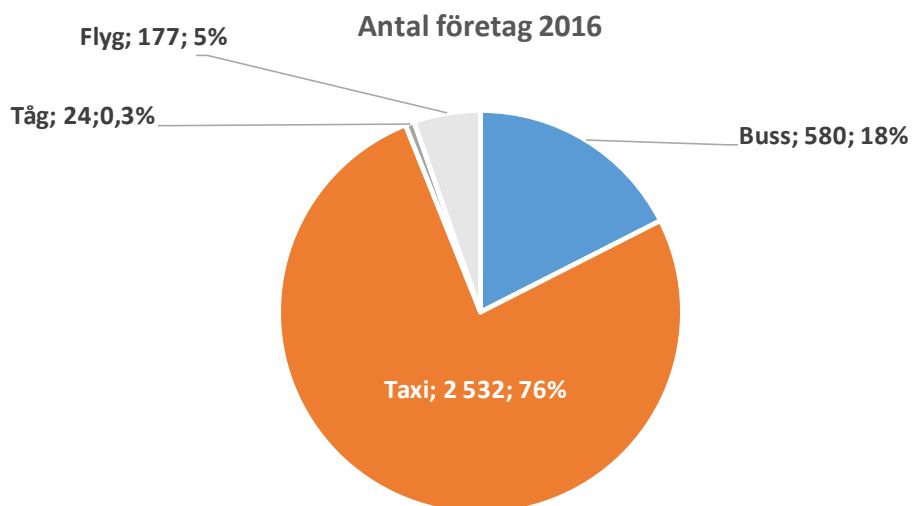
Bussbranschen anställer flest och skapar störst förädlingsvärde av de olika persontrafiktyperna. Drygt hälften (53 procent) av värdet som skapas av persontrafik i Sverige utgörs av bussbranschen.

Förädlingsvärde 2016 (tsek)



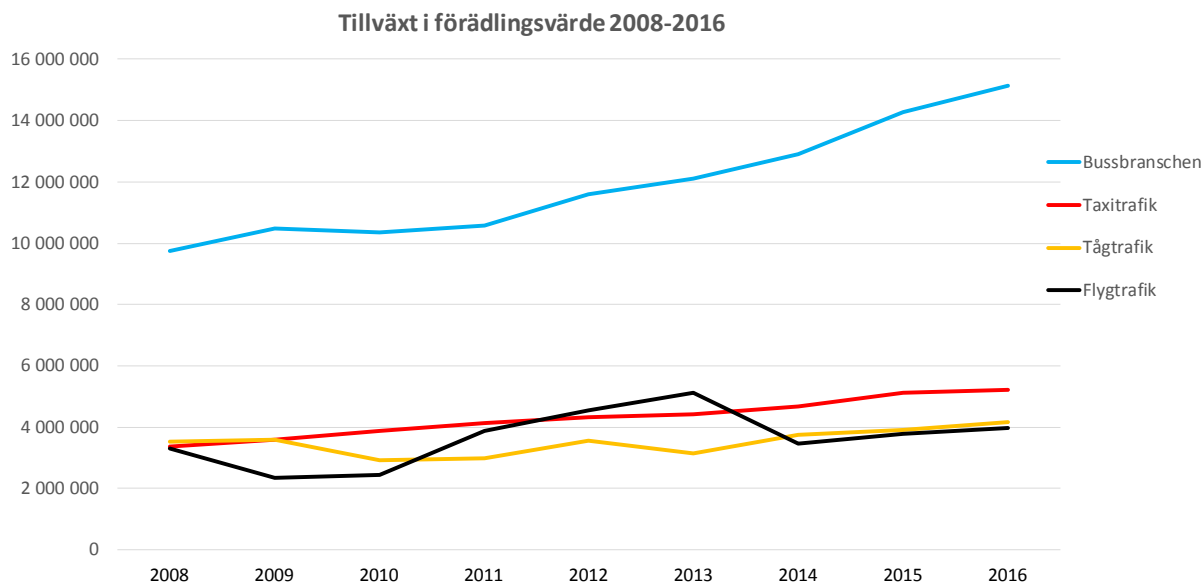
Nettoomsättning 2016 (tsek)



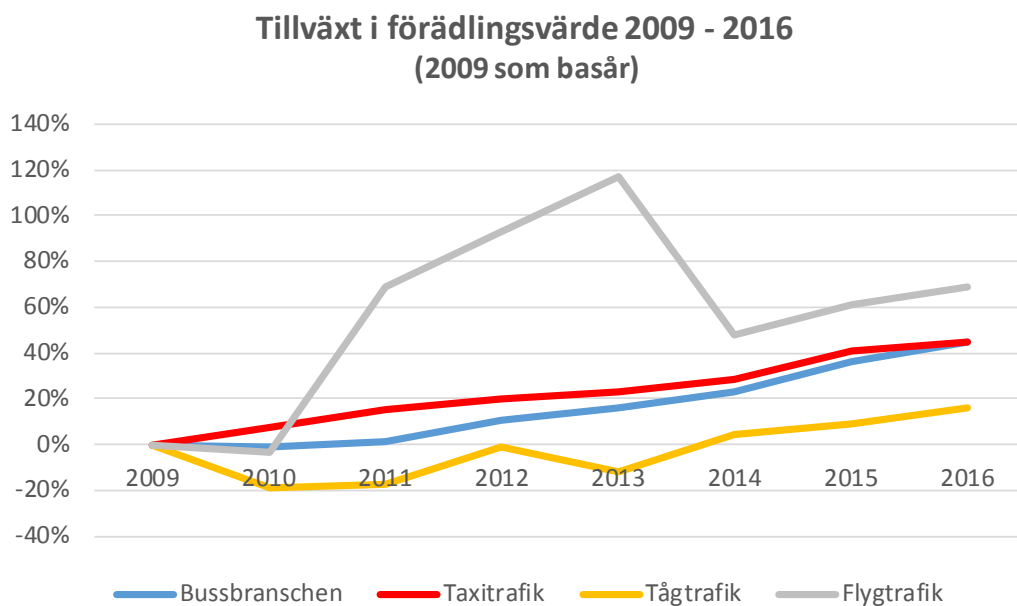


### 7.25 Effektiviteten inom kollektivtrafikbranschen

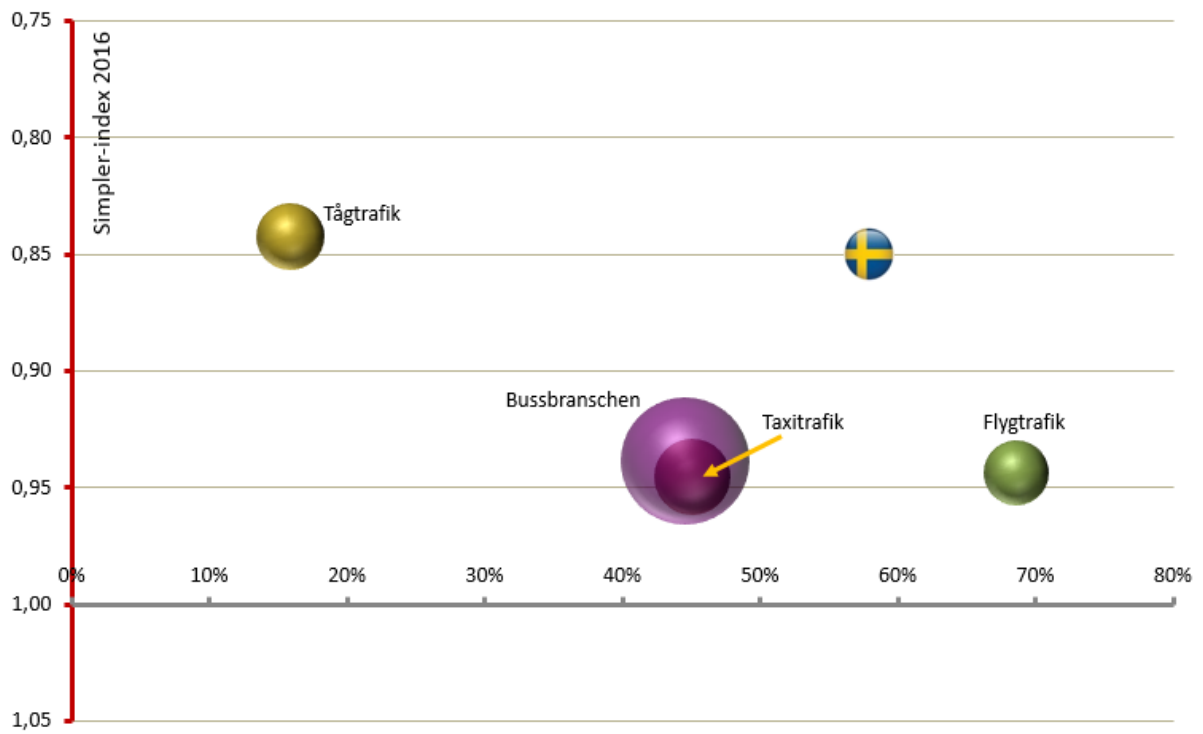
I en jämförelse mellan branscherna inom kollektivtrafiken har tillväxten i förädlingsvärde 2008–2016 varit högst inom bussbranschen.



All persontrafik har god lönsamhet 2016. Flygbranschen har snabbast tillväxt i förädlingsvärde och växer snabbare än svenskt näringsliv. Flygbranschens stora tillväxt jämfört med förra årets mätning beror på att startåret nu är 2009 då flygbranschen hade ett lågt förädlingsvärde. En osäkerhetsfaktor för den ekonomiska redovisningen beträffande flygbranschen är Scandinavian Airlines System och dess struktur.

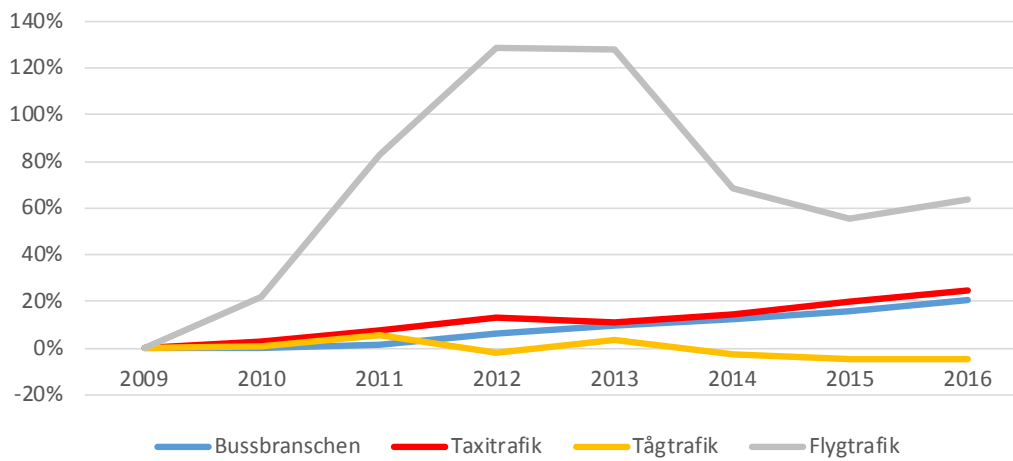


### Tillväxt i förädlingsvärde och lönsamhet 2009-2016

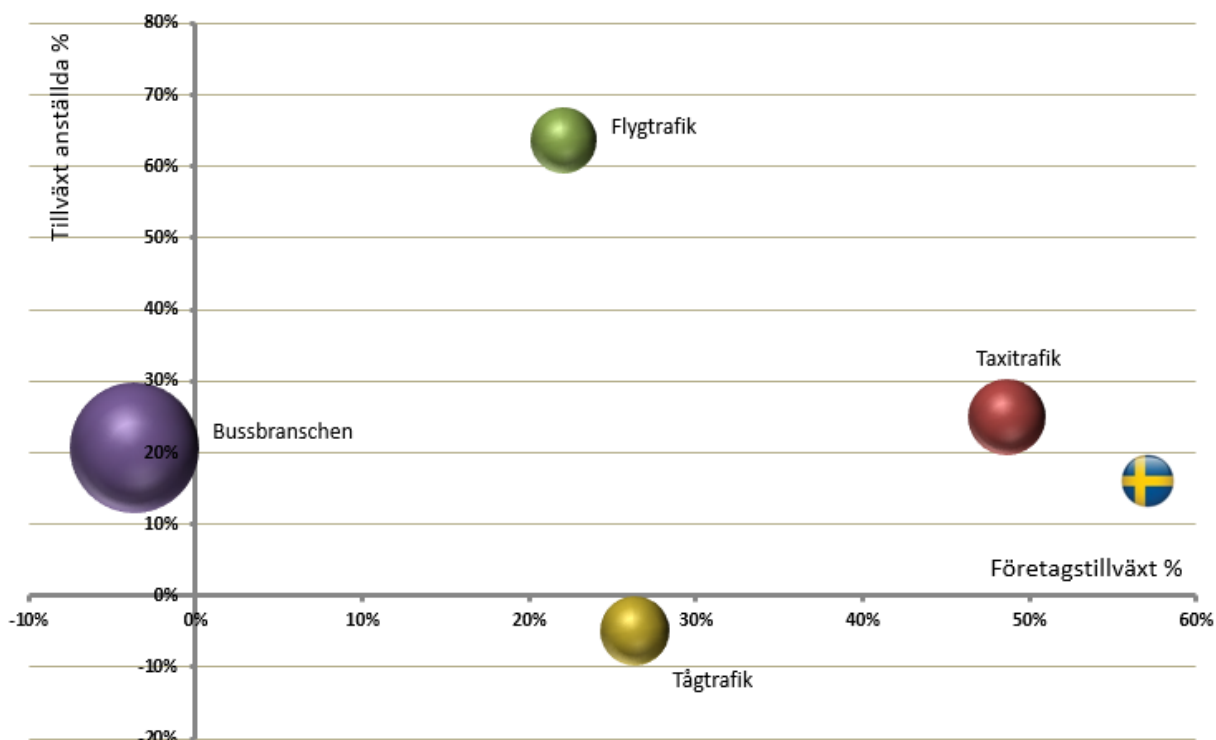


Tillväxten i anställda för Flyg-, Buss- och Taxibranschen är snabbare än tillväxten för Sverige.

### Tillväxt i anställda 2009 - 2016 (2009 som basår)

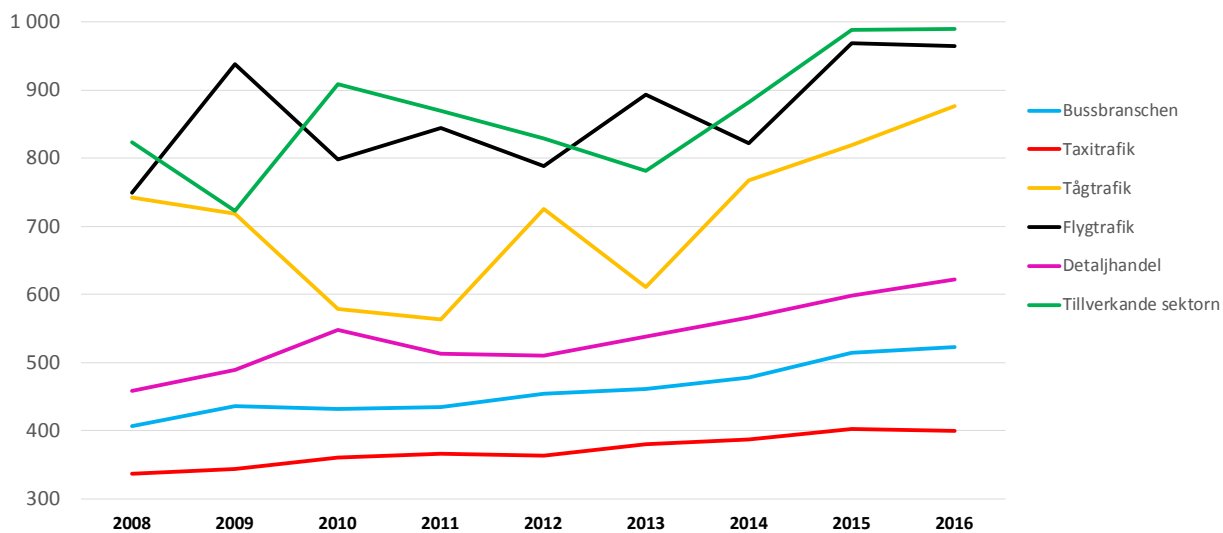


### Tillväxt i anställda och företag 2009-2016



I en jämförelse mellan branscherna inom kollektivtrafiken var produktiviteten år 2016 högst inom flyg- och tågbranschen.

### Produktivitetsutveckling 2008-2016 (förädlingsvärde per anställd tkr)





## 7.26 Skolskjutsar

Den sammanlagda nettokostnaden för de särskilda persontransporterna uppgick år 2012 till 8,9 miljarder kronor. Skolskjuts utgjorde mer än hälften, eller 4,5 miljarder. År 2005 hade cirka 450 000 elever tillstånd för skolskjuts, varav två tredjedelar gällde grundskolan och en tredjedel gällde gymnasieskolan. Dessa inkluderar både periodkort i allmän kollektivtrafik och särskilt anordnad skolskjuts.<sup>102</sup>

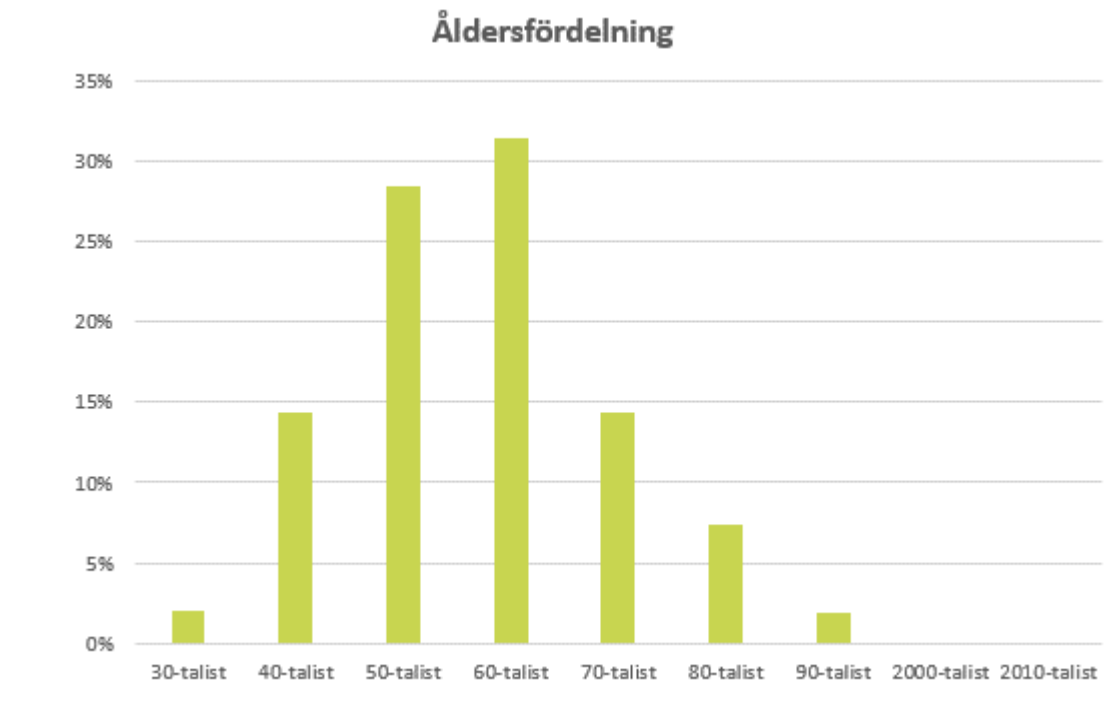
Enligt SKL:s undersökning läsåret 2004/5 och Skolverkets statistik på antalet elever det läsåret hade ungefär 30 procent av alla grundskoleeleverna (inklusive förskoleklass och särskola) tillstånd till skolskjuts, och cirka 40 procent av gymnasieeleverna kostnadsersättning för skolresor.<sup>103</sup>

Skolskjutsverksamhet kan regleras med offentlig upphandling, där kommunerna enligt lag är ansvariga beställare, även om själva upphandlingsförfarandet ibland överläts till regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) eller länsstrafikbolag. Skolskjutsverksamhet kan också bedrivas i egen kommunal regi.

Skolskjuts bedrivs ibland med buss och ibland med taxi.

## 7.27 Åldersfördelning av styrelseledamöter

Åldersfördelning av styrelseledamöter i bussbolagen årsskiftet 2017/18. Majoriteten av individerna som sitter i bolagsstyrelser för företagen i Bussbranschen är mellan 48–58 år gamla.

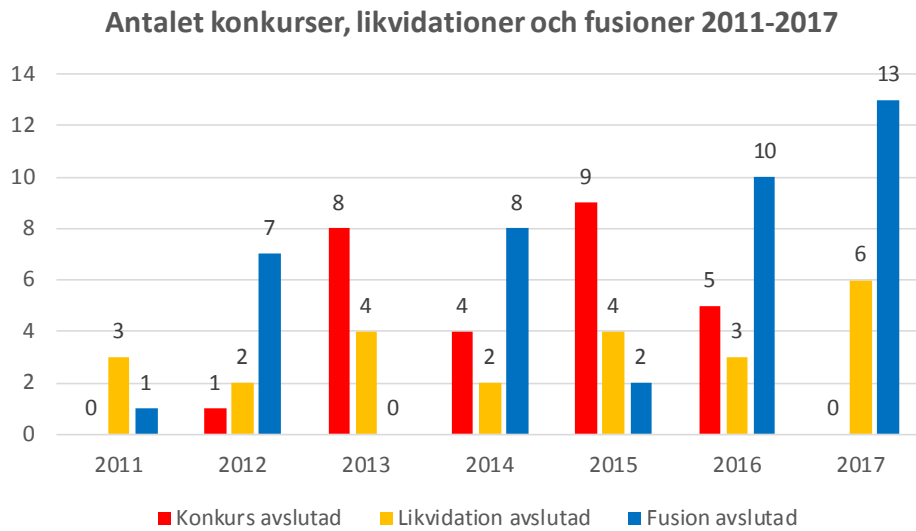


<sup>102</sup> Trafikanalys rapport "Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter" (Rapport 2014:7)

<sup>103</sup> "Sammanställning över nationell enkät om skolskjuts", Sveriges Kommuner och Landsting/Thyrens AB, 2006-05-04.

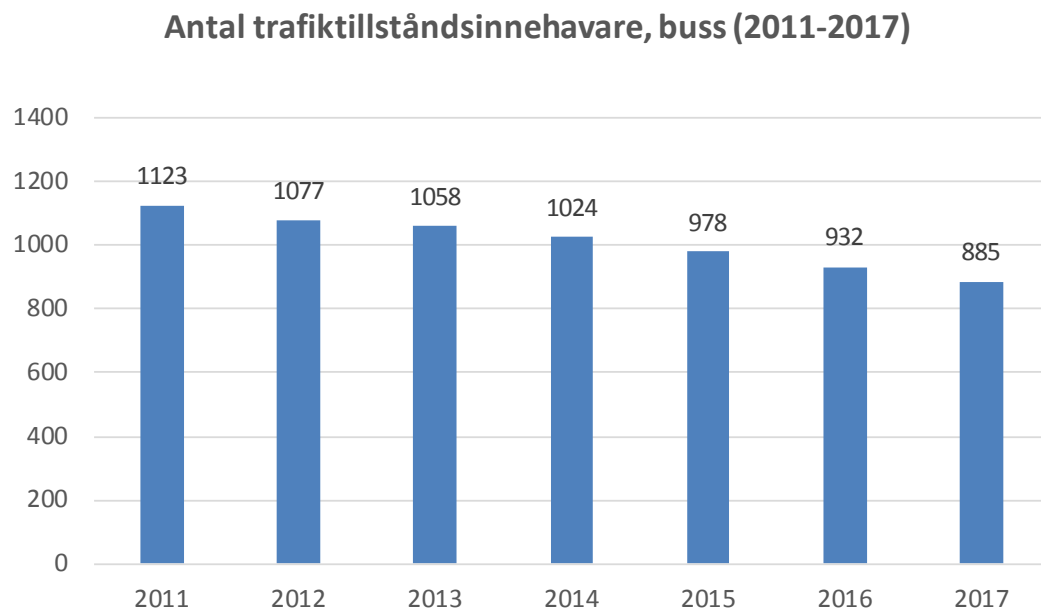
## 7.28 Antal konkurser, likvidationer och fusioner

Under 2017 inleddes fyra konkurser och tre beslut togs om likvidationer.<sup>104</sup>



## 7.29 Antal trafikillstånd m.m.

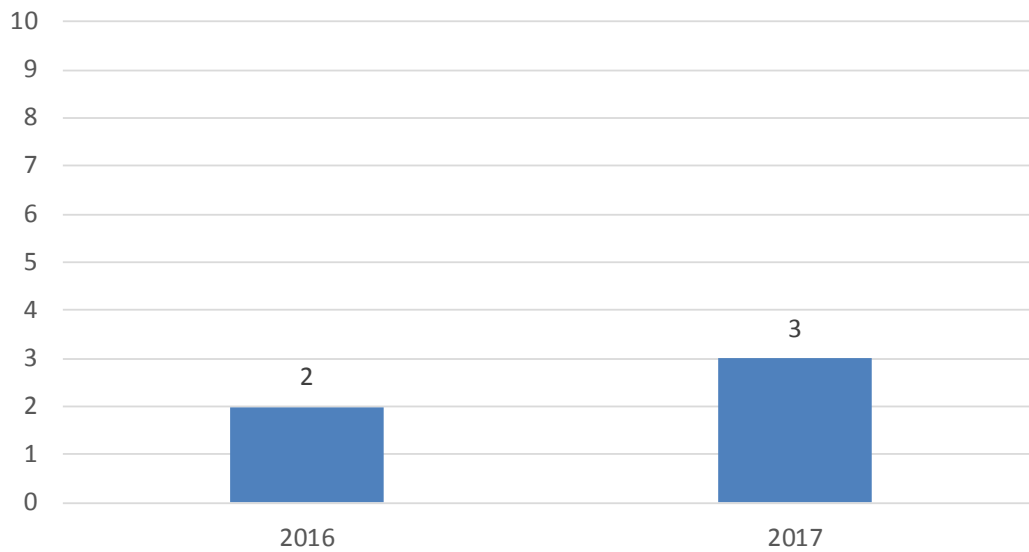
Antal trafikillståndsinnehavare för busstrafik och återkallade trafikillstånd av Transportstyrelsen samt utfärdade gemenskapstillstånd.<sup>105</sup>



<sup>104</sup> SCB.

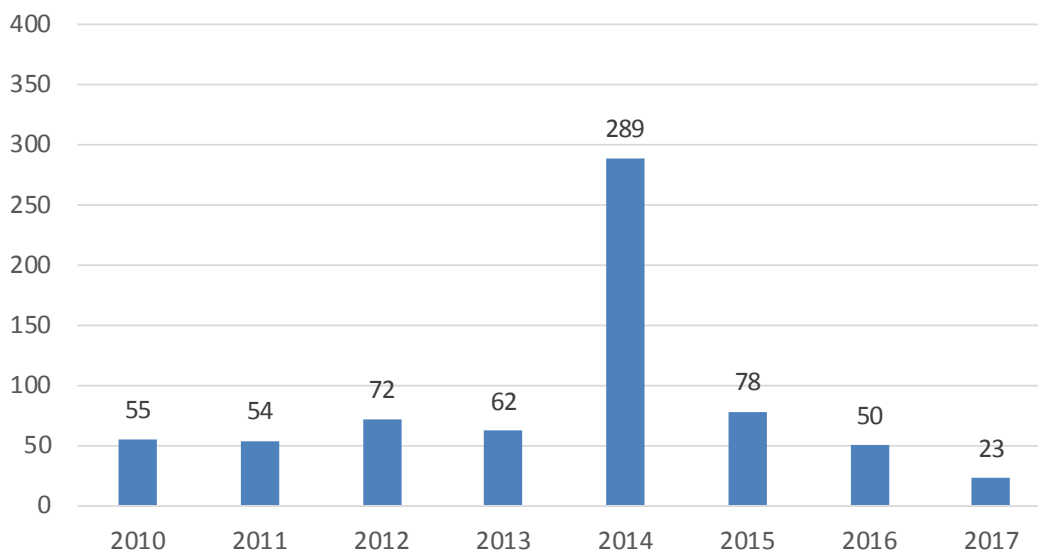
<sup>105</sup> Transportstyrelsens statistik 2017-03-01.

### Antal återkallade trafiktillstånd, buss (2016-2017)



Alla transportföretag som utför internationella persontransporter med buss ska ha ett gemenskapstillstånd. Dessa gemenskapstillstånd ska finnas antingen tillsammans med de rosa tillstånden för linjetrafik eller de gröna så kallade Way-bill-häftena för beställningstrafik med buss.<sup>106</sup>

### Antal utfärdade gemenskapstillstånd, buss (2010-2017)

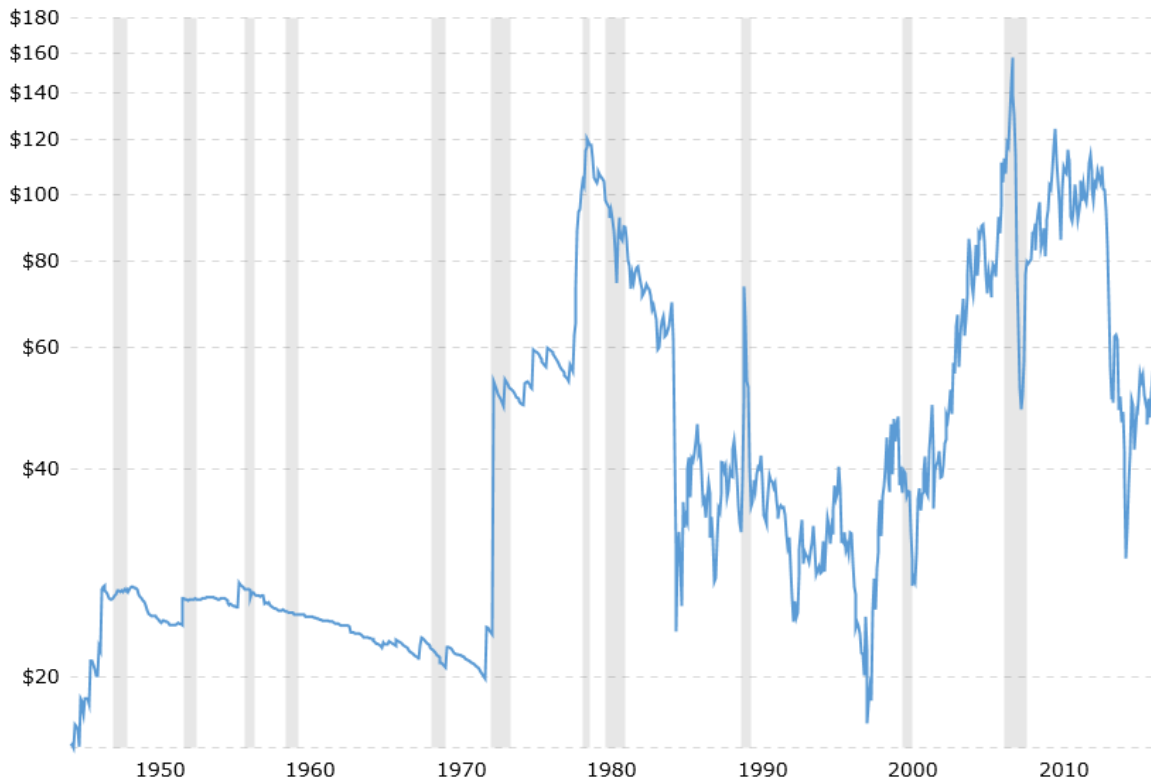


<sup>106</sup> Enligt en nordisk överenskommelse behöver kontroll dokumentet (Way-bill häftet) inte medföras i fordonen vid tillfällig busstrafik mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Däremot måste ett gemenskapstillstånd för persontransporter finnas.

## 8 Busstrafikens kostnader

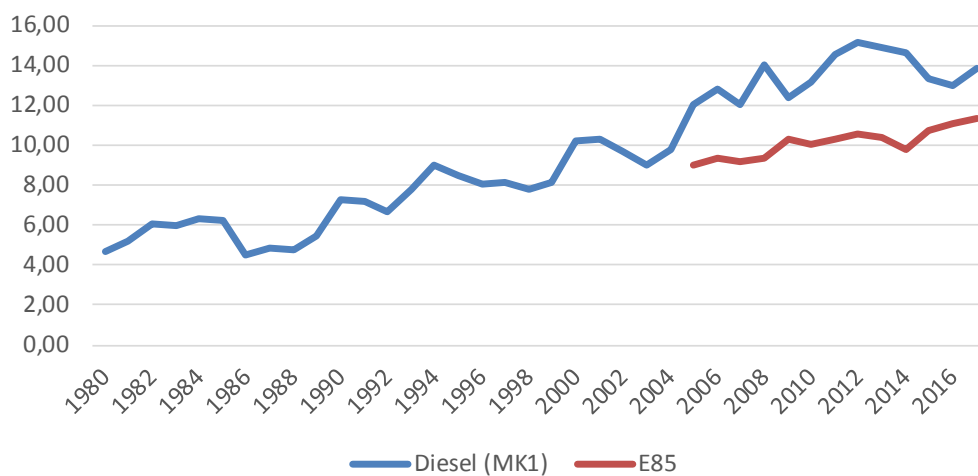
### 8.1 Dieselkostnaderna

Efter de rekordhög oljepriserna sommaren 2008 sjönk priserna kraftigt i samband med den globala finanskrisen. Därefter steg priserna återigen 2010 för att under 2014 falla kraftigt. Nedanstående graf visar oljeprisernas utveckling sedan år 1948.<sup>107</sup>



Sedan 1980 har dieselpriiserna ökat med 280 procent i 2017 års prisnivå.<sup>108</sup>

**Diesel och E85 priser 1980-2017**  
(2017 års prisnivå, kr/liter)

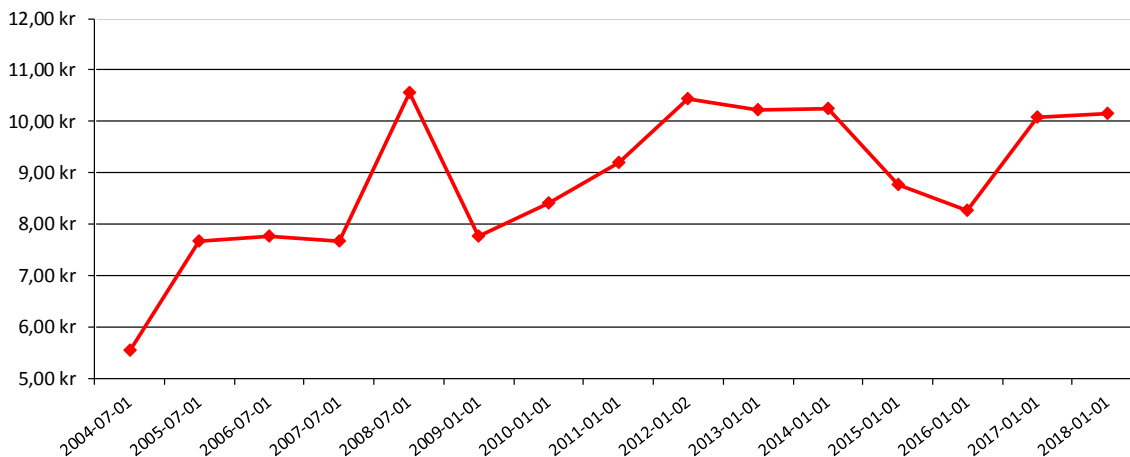


<sup>107</sup> <http://www.macrotrends.net/1369/crude-oil-price-history-chart>.

<sup>108</sup> Energimyndigheten "Energiläget i siffror 2018" (mars 2018).

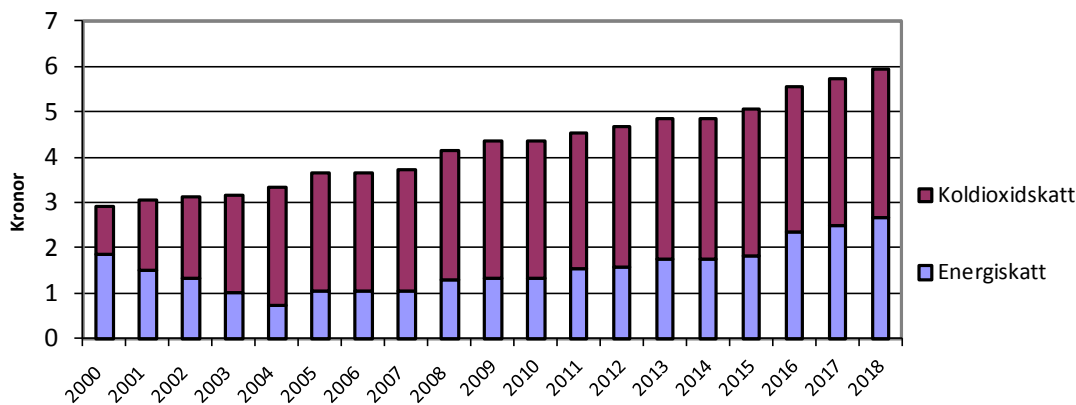
Med 5 545 dieslbussar som har en medelkörsträcka på 5 604 mil och med en dieselförbrukning på cirka 3 liter per mil innebär det en kostnad för trafikföretagen på drygt 946 miljoner kronor (dieselpriiset per den 1 januari 2017). Utav denna kostnad utgjorde energi- och koldioxidskatterna 5,73 kronor per liter (2017), vilket innebär att skatterna stod för drygt 58 procent av dieselpriiset och en årlig skattekostnad på busstrafiken på 553 miljoner kronor.<sup>109</sup>

**Dieselprieten per liter för bussbolagen  
2004-07-01 -- 2017-01-01**

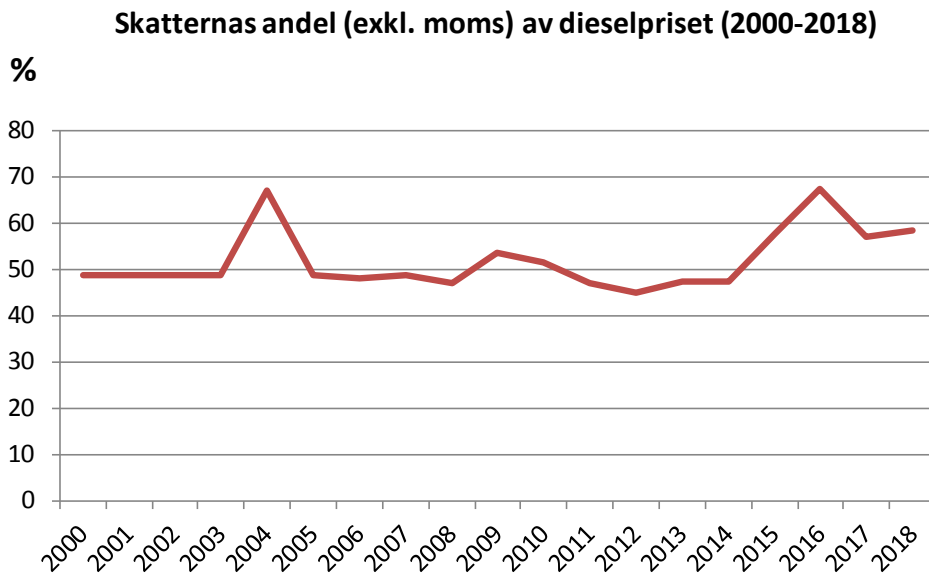


Totalt kommer dieselprieten för busstrafiken i år att uppgå till ungefär 940 miljoner kronor. För en expressbuss med en genomsnittlig årlig körsträcka som uppgår till ungefär 18 000 mil och med en dieselförbrukning på 2,98 liter per mil betalas cirka 300 000 kronor per år i energi- och koldioxidskatter.

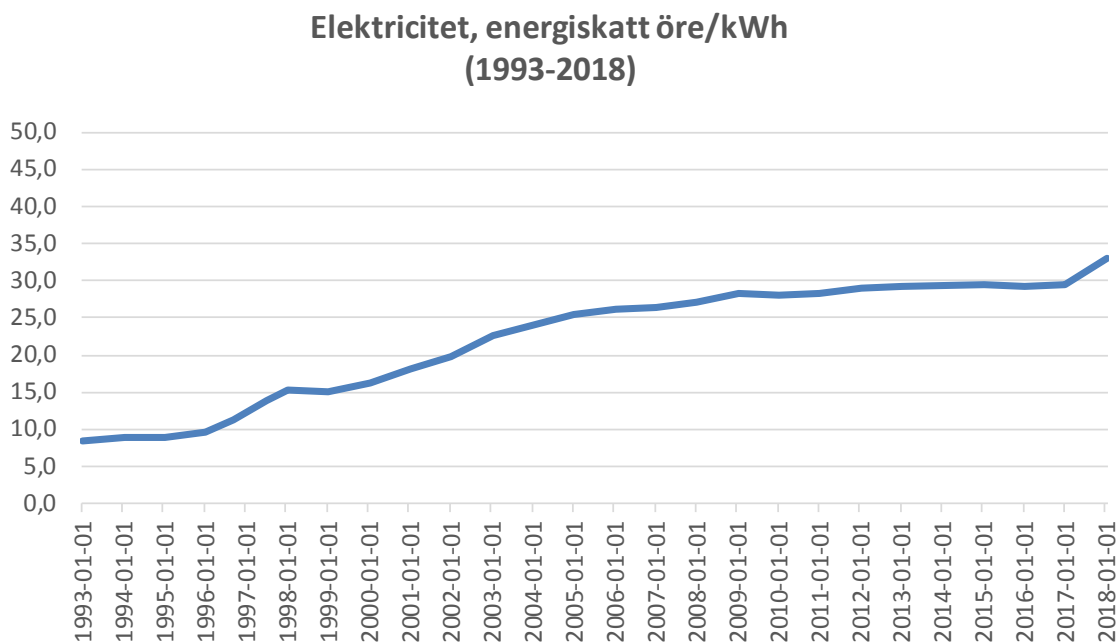
**Energi- och koldioxidbeskattningen av dieselbränslet MK1  
2000-2018**



<sup>109</sup> Sveriges Bussföretags databaser 2017.



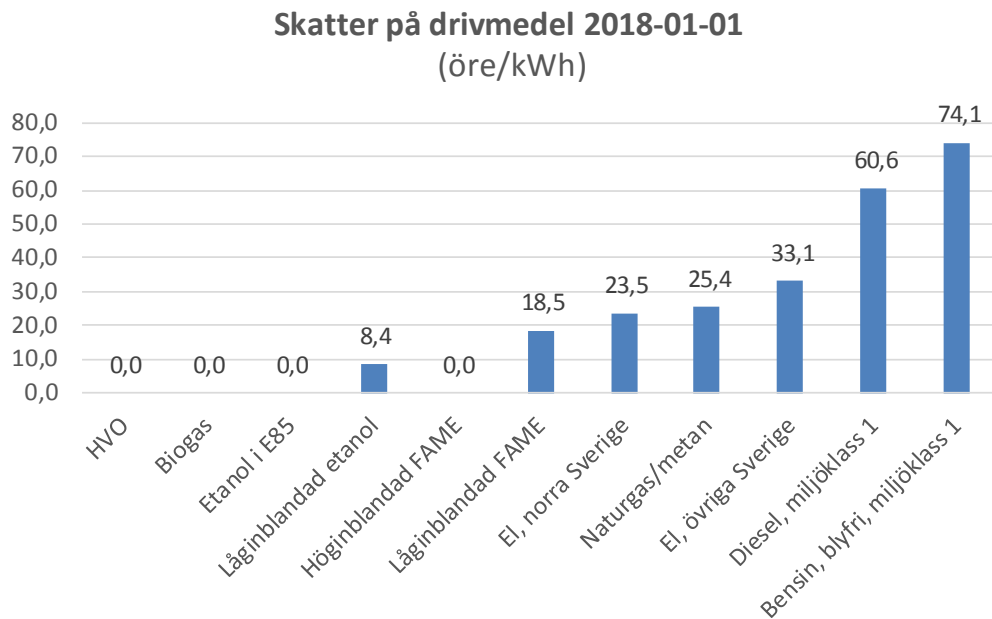
Energiskatterna på elektricitet har ökat 389 procent sedan 1993.<sup>110</sup>



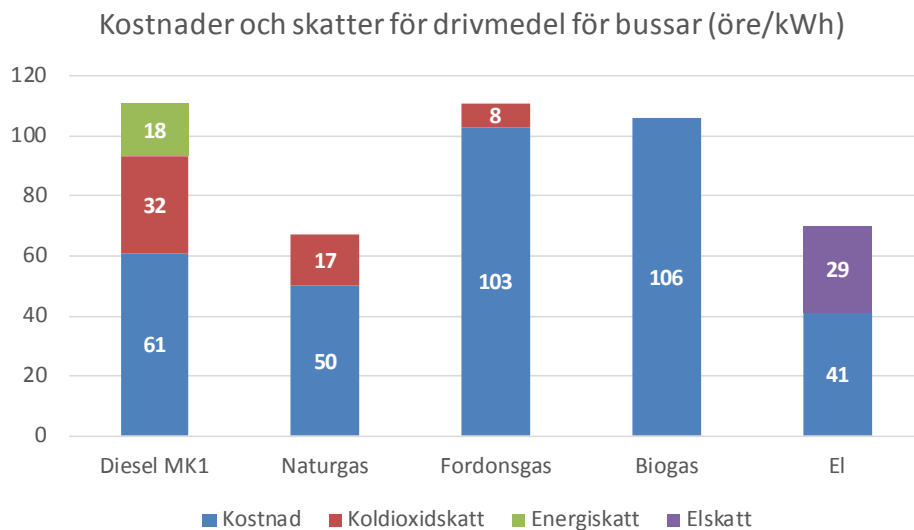
<sup>110</sup> Energimyndigheten "Energiläget i siffror 2018" (mars 2018).

## 8.2 Skatter på drivmedel för bussar

Energi- och koldioxidskatten för drivmedel uppgår omräknat till öre per kWh (2018):<sup>111</sup>



Utav nedanstående diagram åskådliggörs skillnaderna på beskattningen av drivmedel för bussar.<sup>112</sup> Trots att elektriciteten inte orsakar några utsläpp av växthusgaser och är billigare att producera är den högre beskattad och därmed dyrare per kWh än det fossila drivmedlet naturgas och fordonsgas.



Energibeskattningen och elskatten per fordonskilometer skiljer sig rejält mellan transportslag och drivmedel. Notera att spårbunden kollektivtrafik är helt befriad från energibeskattning (energi-, koldioxid och elskatt).

<sup>111</sup> Energimyndigheten "Energiläget i siffror 2018" (mars 2018).

<sup>112</sup> Fordonsgasen består av en blandning av 75 % biogas och 25 % naturgas, som är en fossilgas. Elproduktion beskattas inte med energi- eller koldioxidskatt. Istället belastas elanvändaren genom en sammansatt elskatt. Elskatten skiljer sig åt i olika regioner: 29,5 öre/kWh i kommuner med normal skattesats, 19,9 öre/kWh i lågskattekommuner.

**Energiskatt resp. elskatt per fordonskilometer 2015**

Transportslag	Drivmedel	Öre/fordonskm
Buss	Diesel MK1*	64,1
	FAME/RME	38,4
	HVO	0,0
	Biogas	0,0
	Naturgas*	0,0
Laddhybridbuss	El/diesel	39,5
Elbuss	El	41,2
Spårvagn	El	0,0
Tunnelbana	El	0,0
Järnväg	El	0,0

\*) Tillkommer koldioxidskatt för fossila drivmedel.

Energibeskattningen och elskatten per personkilometer skiljer sig rejält mellan transportslag och de olika drivmedlen.

**Energiskatt resp. elskatt per personkilometer 2015**

Transportslag	Drivmedel	Öre/personkm
Buss	Diesel MK1*	5,8
	FAME/RME	3,5
	HVO	0,0
	Biogas	0,0
	Naturgas*	0,0
Laddhybridbuss	El/diesel	3,6
Elbuss	El	3,7
Spårvagn	El	0,0
Tunnelbana	El	0,0
Järnväg	El	0,0

\*) Tillkommer koldioxidskatt för fossila drivmedel.

**8.3 Fordonsskatter inom kollektivtrafikens transportslag**

År 2000 höjdes fordonsskatten från 1 500 kronor per buss till 19 000 kronor för en buss med totalvikt på 18 ton. År 2008 höjdes dessutom fordonsskatterna för lätta och små bussar med 45 procent, trots att mindre bussar drar mindre energi. I september 2009 höjdes radikalt skatten för Euro IV bussarna. Höjningarna av fordonsskatten har inneburit ökade kostnader för busstrafiken med närmare 200 miljoner kronor per år.

I syfte att kompensera busstrafiken delvis för kommande höjda dieselskatter sänktes fordonsskatten från den 1 januari 2011, främst på tyngre bussar. Sänkningen innebär dock ingen återgång till skattenivåerna som rådde 1999 eller till EU:s minimiskattenivåer som det förespeglades i propositionen. En återgång till nivåerna år 1999 skulle öka konkurrensneutraliteten inom kollektivtrafikens transportslag, då dagens höga fordonbeskattning på bussar kan jämföras med den skattebefrielse som råder för lok, passagerarvagnar, fartyg och flygplan. Busstrafiken betalar genom fordonsskatten ungefär 190 miljoner kronor per år till statskassan.

**8.4 Trafikförsäkringsskatten**

Den 1 juli 2007 infördes en skatt på trafikförsäkringen för samtliga fordon. Skatt ska erläggas med 32 procent av den intjänade premien för trafikförsäkring och med 22 procent av mottagen trafikförsäkringsavgift. För busstrafiken innebär detta en kostnadsökning uppemot ca 4 000 kronor per buss och år. Denna skatt kostar bussbranschen 50 miljoner kronor extra om året och totalt handlar det om 500 miljoner kronor fram till år 2017 för reformen.



## 8.5 Trängselskatter och broavgifter för bussar under 14 ton

Bussar som väger mer än 14 ton är undantagna att erlägga trängselskatter samt bro- och vägavgifter. Det innebär att det är 2 876 bussar mellan 3,5 – 14 ton som är tvungna att betala sådana skatter och avgifter.<sup>113</sup>

## 8.6 Transportstyrelsens avgiftsfinansiering

Samtidigt med höjda skatter har Transportstyrelsen höjt avgifter och infört nya typer av avgifter på busstrafiken i syfte att finansiera sin tillsynsverksamhet.<sup>114</sup>

## 8.7 Företagen betalar minst 280 000 kr per buss i skatt – per år

För en buss i expressbusstrafik som exempelvis körs årligen 18 000 mil betalas i dieselskatt (18 000 mil x 3 liter x 5,73 kr/liter =) 300 000 kr. Dessutom tillkommer fordonsskatt ca 20 000 kr, trafikförsäkrings-skatten på ca 5 000 kronor samt alla diverse avgifter (som mer eller mindre egentligen är skatter) och indirekta skatter vid service av bussar (el etc.). Då blir det närmare 325 000 kronor per år. Med tanke på miljözonsreglerna, där en buss får högst vara 8 år gammal, måste en ny buss inköpas för 2–5 miljoner kronor. Och under dessa 8 år i drift utgör skatter och avgifter nästan lika mycket som inköpskostnaden av en ny buss.

---

<sup>113</sup> Sveriges Bussföretags databaser.

<sup>114</sup> Se Sveriges Bussföretags olika remissyttranden om Transportstyrelsens genomförda avgiftshöjningar och nya typer av avgifter på hemsida, [www.sverigesbussforetag.se](http://www.sverigesbussforetag.se).

## 9 Personal

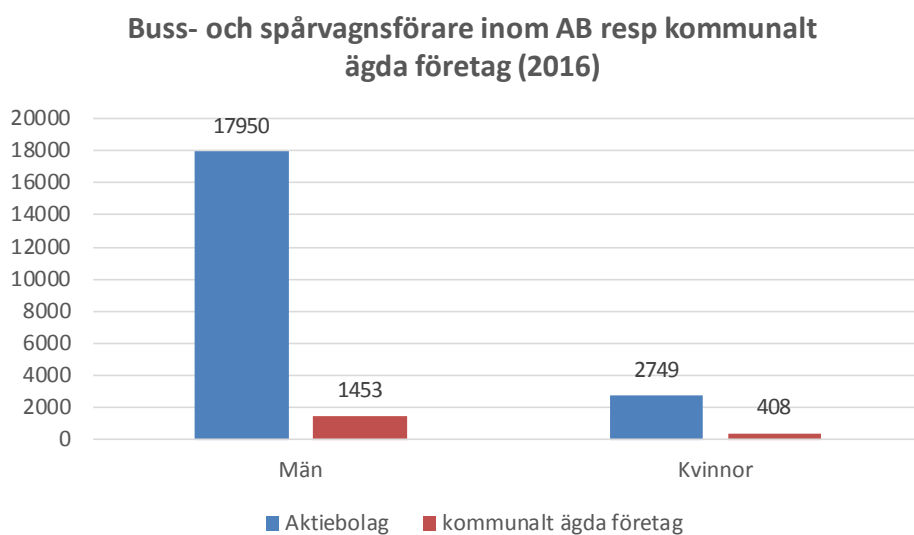
### 9.1 Antal anställda i bussföretagen

Antalet anställda år 2016 inom busstrafikföretagen var 27 677, jämfört med 18 119 år 2006.<sup>115</sup>

År	Antal anställda
2012	23 852
2013	26 760
2014	27 237
2015	27 375
2016	27 677

### 9.2 Anställda förare inom olika sektorer

Anställda buss- och spårvagnsförare inom olika sektorer (privata aktiebolag och kommunalt ägda företag 2016).<sup>116</sup>

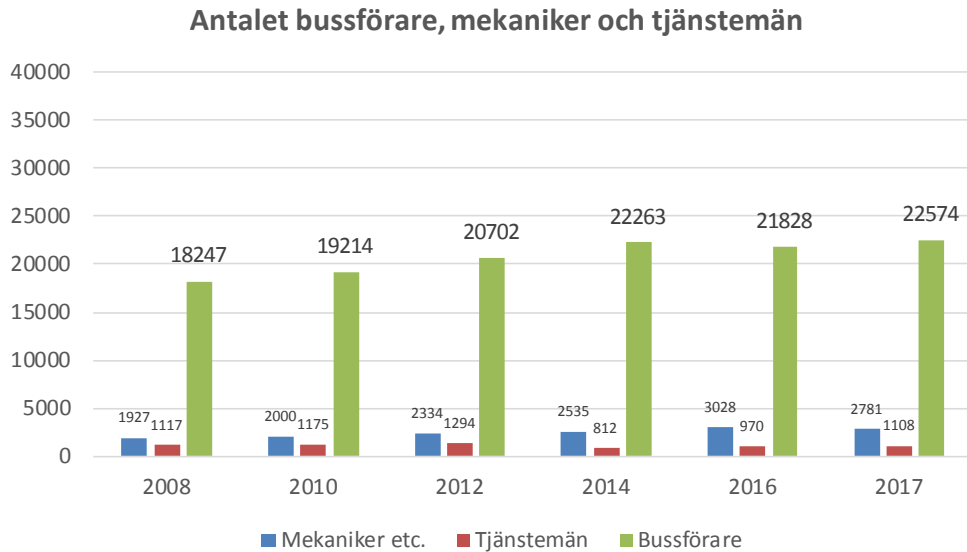


<sup>115</sup> UC Branschrapport, Busstrafikföretag 2017:2.

<sup>116</sup> SCB:s statistik. Anställda (yrkesregistret) 16–64 år efter yrke, arbetsställets sektor tillhörighet, kön och år.

### 9.3 Antalet bussförare, mekaniker och tjänstemän

Antalet bussförare, mekaniker och tjänstemän har ökat inom bussföretagen sedan 2008.<sup>117</sup>



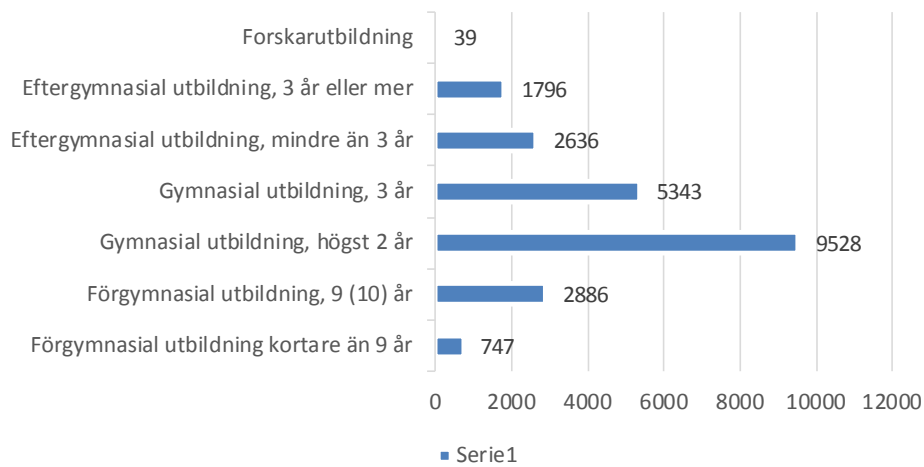
### 9.4 Anställda förare per län

Län	Män	Kvinnor
Stockholms län	5379	683
Västra Götalands län	3712	662
Skåne län	2347	362
Uppsala län	888	146
Östergötlands län	781	143
Jönköpings län	640	70
Värmlands län	538	116
Västerbottens län	518	105
Gävleborgs län	513	97
Kalmar län	507	88
Örebro län	506	99
Södermanlands län	504	68
Hallands län	472	116
Västmanlands län	460	120
Dalarnas län	434	80
Västernorrlands län	369	61
Kronobergs län	335	74
Norrbottnens län	322	57
Blekinge län	273	48
Jämtlands län	218	39
Gotlands län	59	10

<sup>117</sup> Källa: Svenskt Näringsliv.

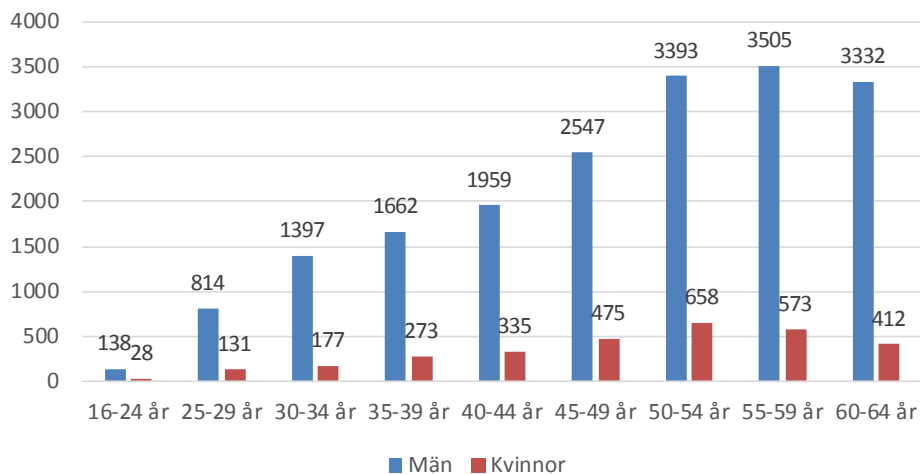
### 9.5 Förares utbildningsnivå

Buss- och spårvagnsförare efter utbildningsnivå (2016)



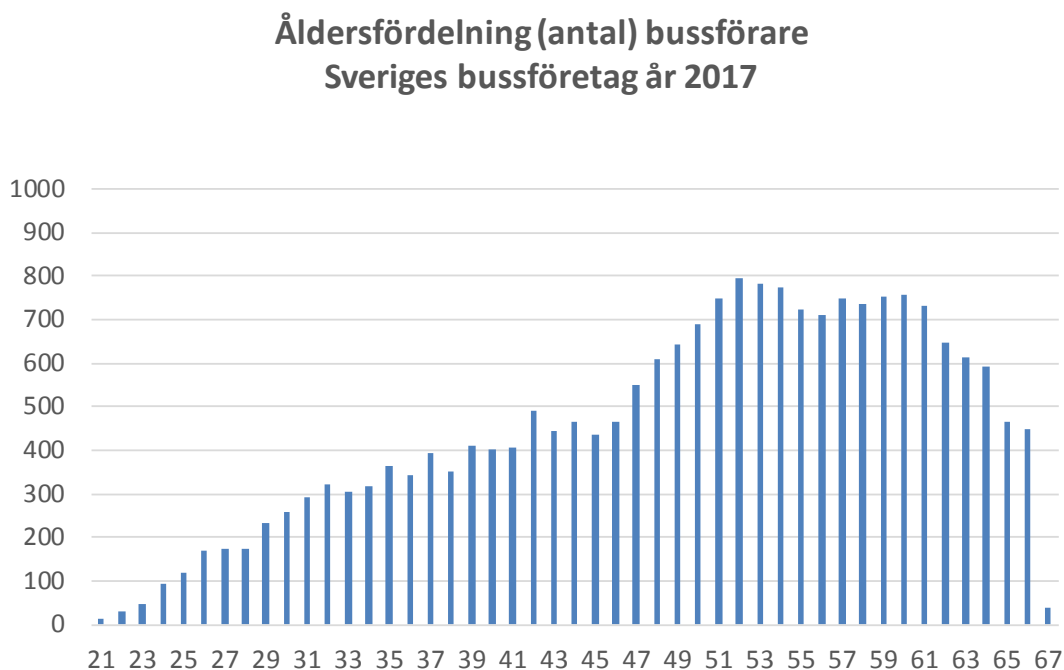
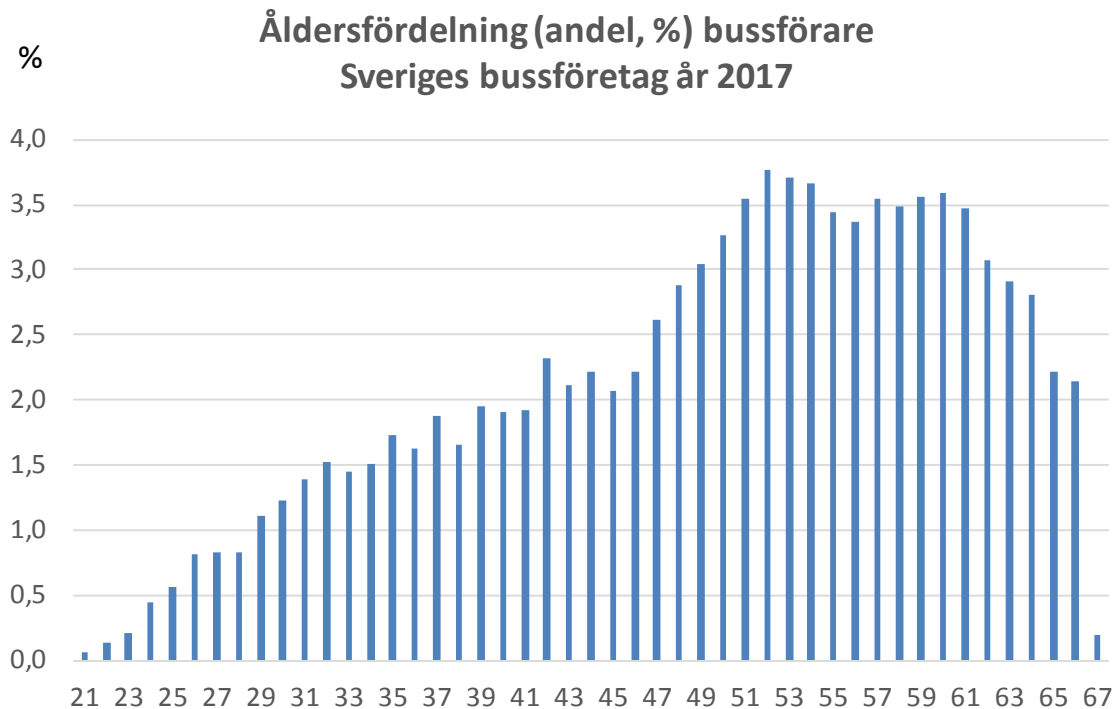
### 9.6 Förare efter ålder och kön

Buss- och spårvagnsförare efter ålder och kön (2016)



## 9.7 Bussförarens medelålder

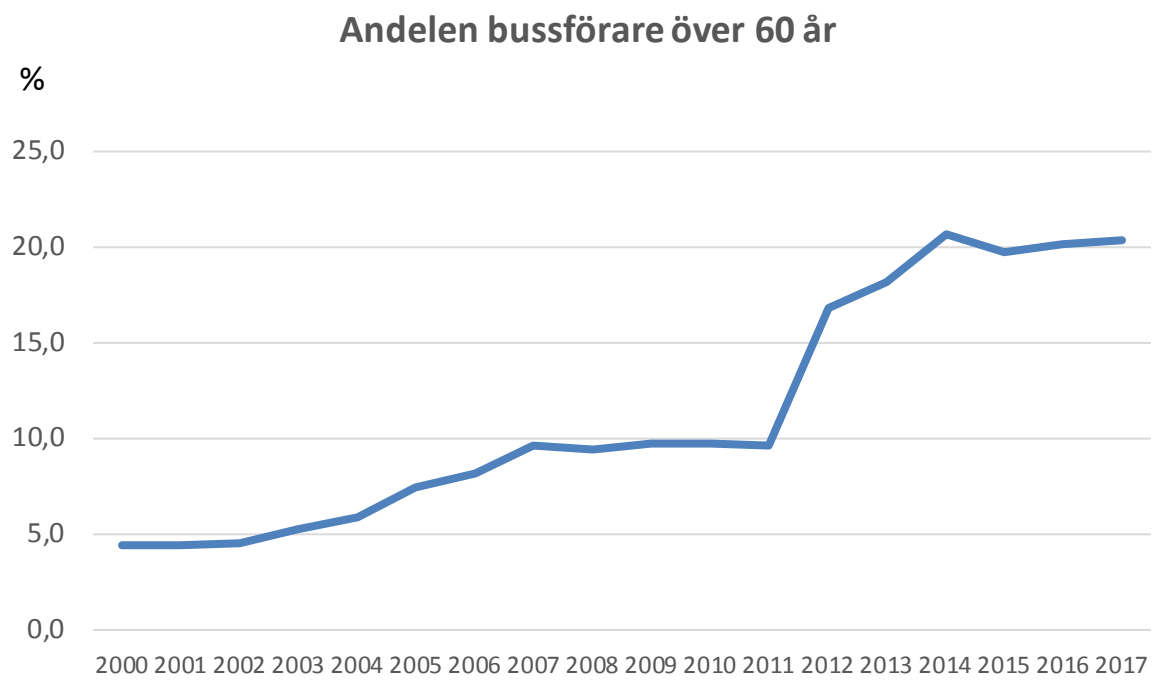
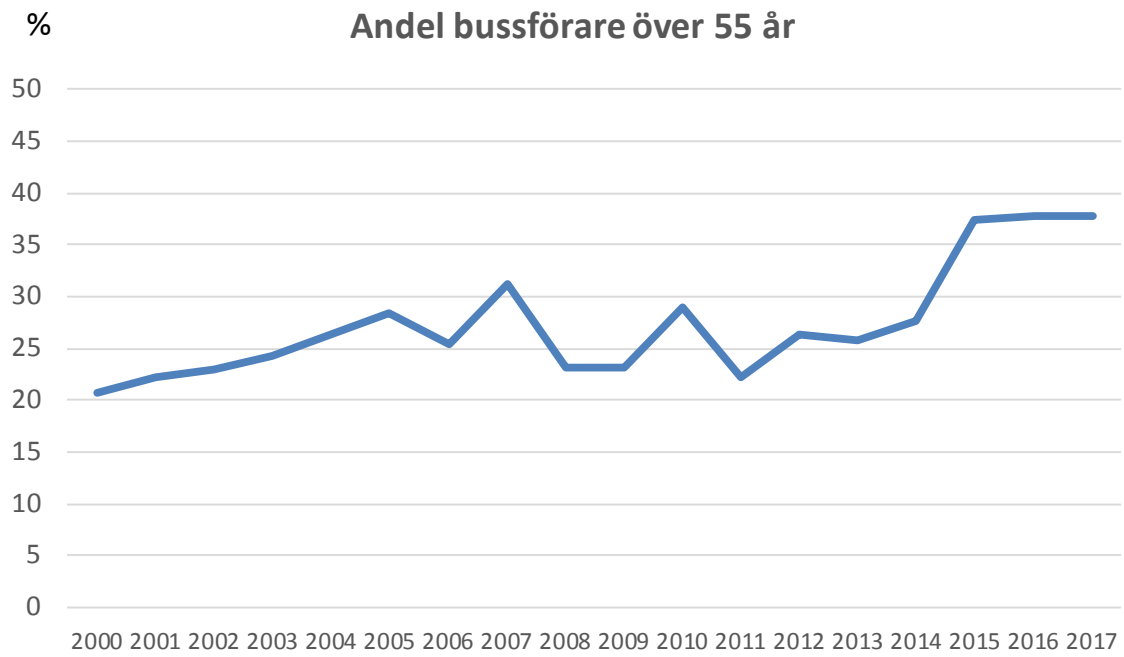
Medelåldern bland bussförarna har stigit de senaste åren.<sup>118</sup> Medelåldern för en buss- och spårvagnsförare är 48 år och är ett av de 25 svenska yrken som har den högsta medelåldern.<sup>119</sup>



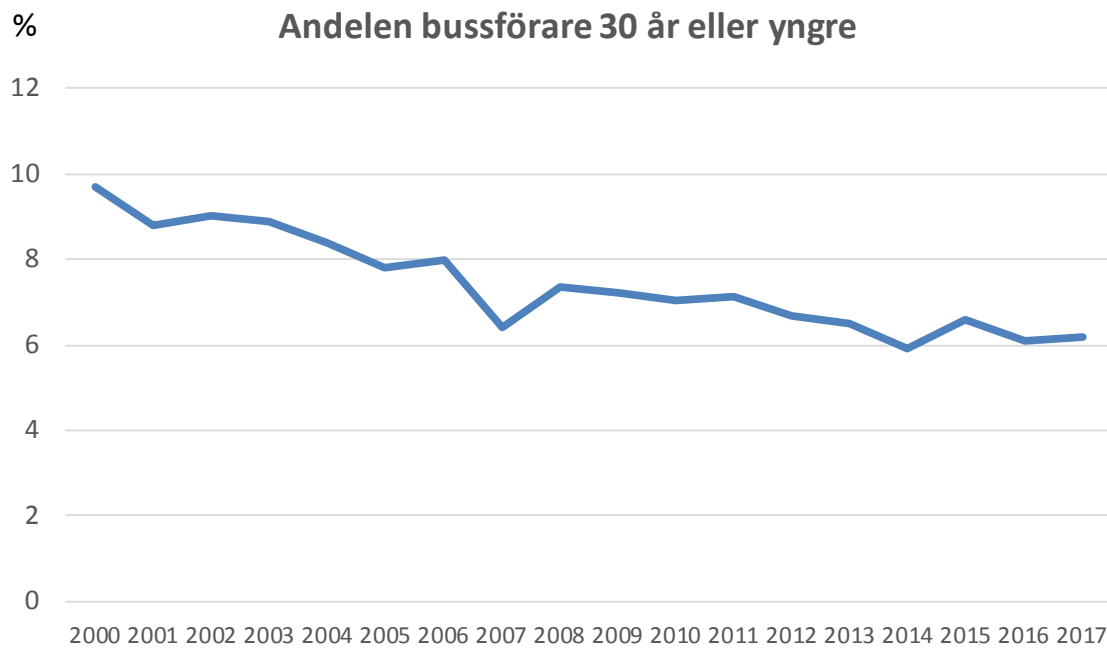
<sup>118</sup> Källa: Svenskt Näringsliv.

<sup>119</sup> Källa: SCB, klassificerat enligt Standard för svensk yrkesklassificering 1996 (SSYK 96).

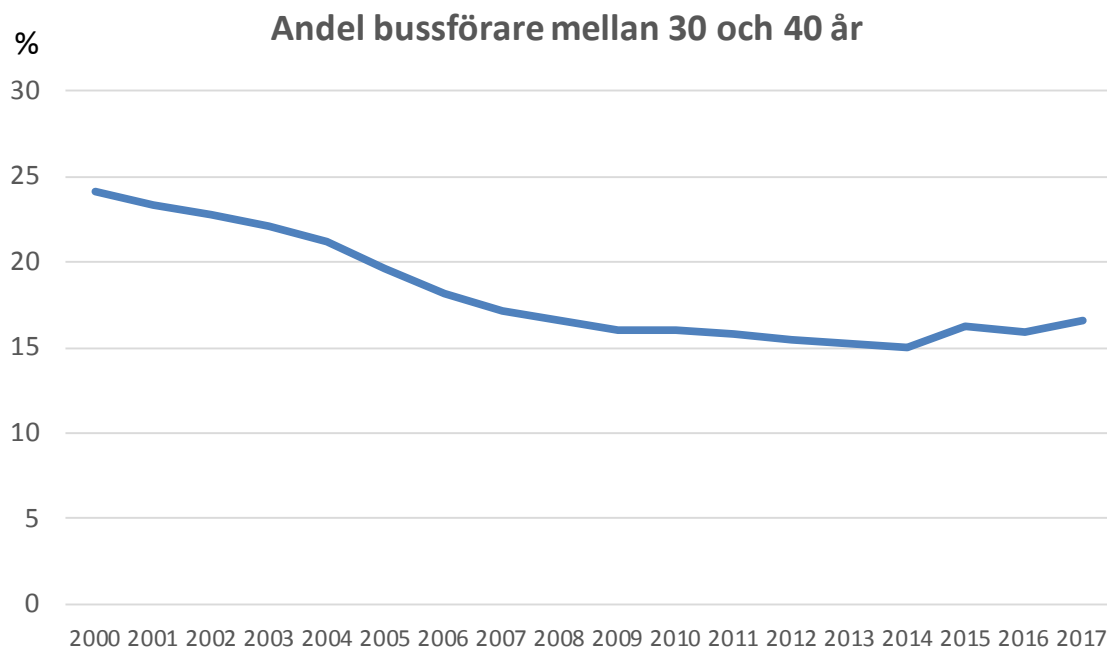
**9.8 Andel bussförare över 55 år respektive 60 år**



**9.9 Andelen bussförare 30 år eller yngre**

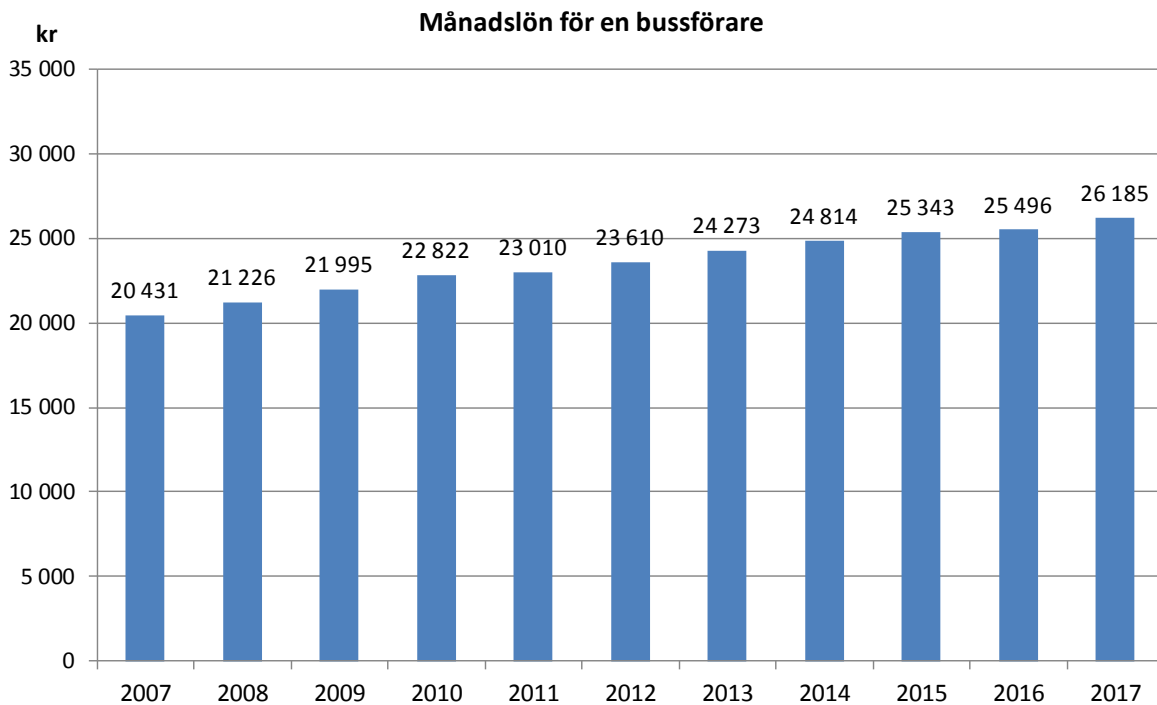


**9.10 Andelen bussförare mellan 30 och 40 år**



### 9.11 Löneutvecklingen för bussförare

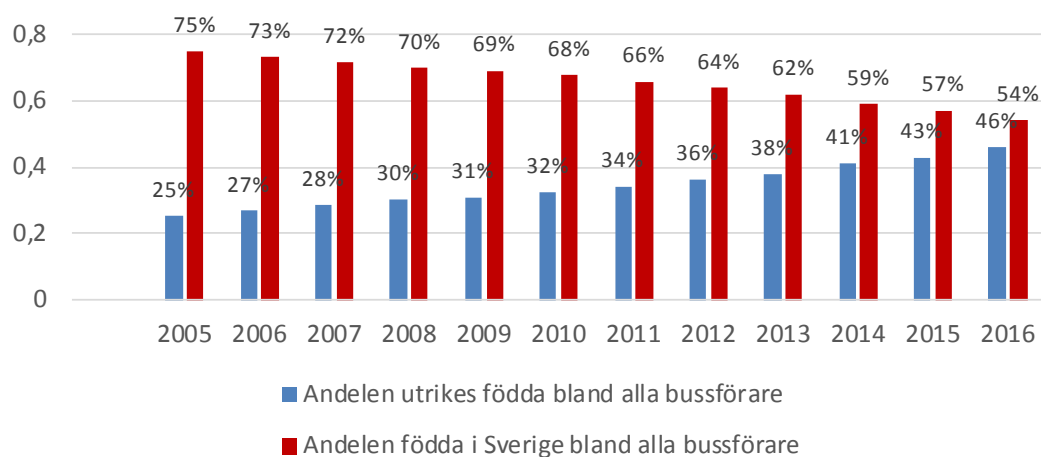
Månadslönen var i genomsnitt 2017 för en bussförare 26 185 kronor.<sup>120</sup>



### 9.12 Utan invandrare stannar bussen

Av alla 23 148 anställda bussförare i Sverige är 46 procent utrikes födda.<sup>121</sup>

#### Andelen utrikes födda bussförare, i hela landet 2005-2016



<sup>120</sup> Uppgifterna om löneutvecklingen avser endast förare anställda hos medlemsföretag i Sveriges Bussföretag och innefattar inte KFS, arbetsgivarorganisationen för kommunära företag, eller förare i företag ej anslutna till kollektivavtal.

<sup>121</sup> Denna sammanställning av statistik och trender rörande invandrarnas andel av bussförare är sammanställd av Farbod Rezania, som arbetar som biträdande regionchef och med integrations- och mångfaldsfrågor på Svenskt Näringsliv. Uppgifterna kommer från Statistiska Centralbyrån (SCB) och Svenskt Näringslivs databaser. Se även rapporten "Utan invandrare stannar bussen och taxin – statistik och trender" (juni 2014), se [www.sverigesbussforetag.se](http://www.sverigesbussforetag.se).

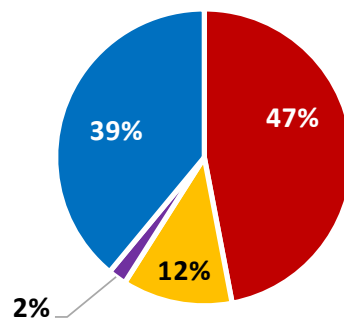


Inrikes resp. utrikesfödda bussförare per län år 2015:

Län	Inrikes födda	Utrikes födda
Stockholms län	2708	3305
Västra Götalands län	2330	2032
Skåne län	1166	1571
Uppsala län	663	404
Östergötlands län	596	397
Värmlands län	539	121
Kalmar län	471	118
Västerbottens län	464	120
Jönköpings län	438	240
Gävleborgs län	432	153
Dalarnas län	412	113
Västmanlands län	405	194
Hallands län	382	207
Västernorrlands län	372	89
Örebro län	354	237
Norrbottnens län	350	47
Södermanlands län	310	342
Kronobergs län	262	129
Jämtlands län	252	26
Blekinge län	226	104
Gotlands län	67	0
<b>Riket</b>	<b>13199</b>	<b>9949</b>

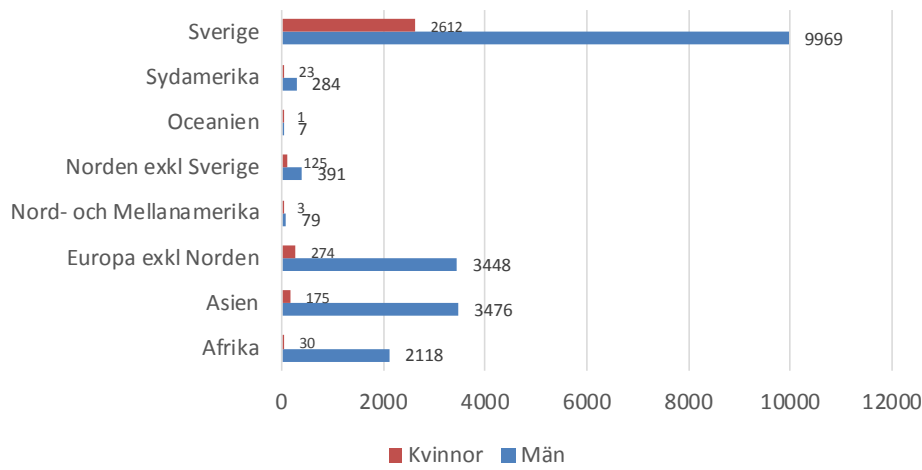
Andelen anställda utrikesfödda buss- och spårvagnsförare:

#### Andelen anställda utrikesfödda buss- och spårvagnsförare 16-64 år 2014

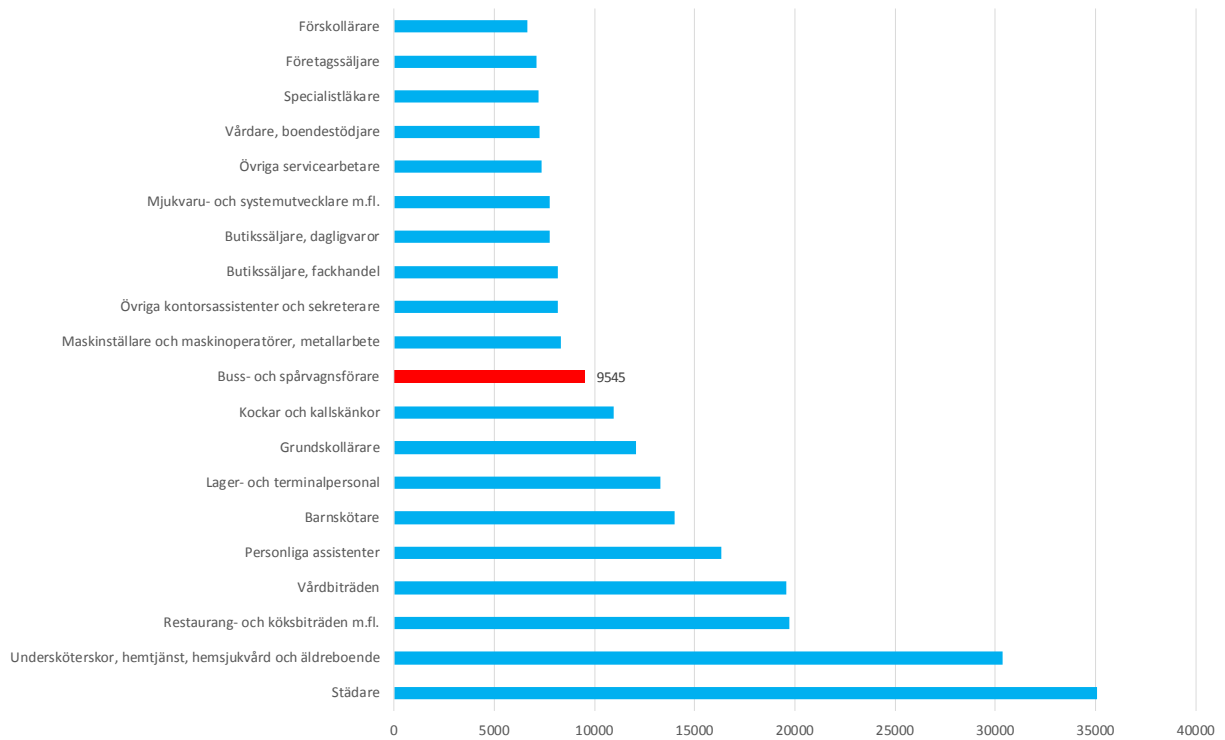


- Antal inrikes födda män
- Antal inrikes födda kvinnor
- Antal utrikes födda kvinnor
- Antal utrikes födda män

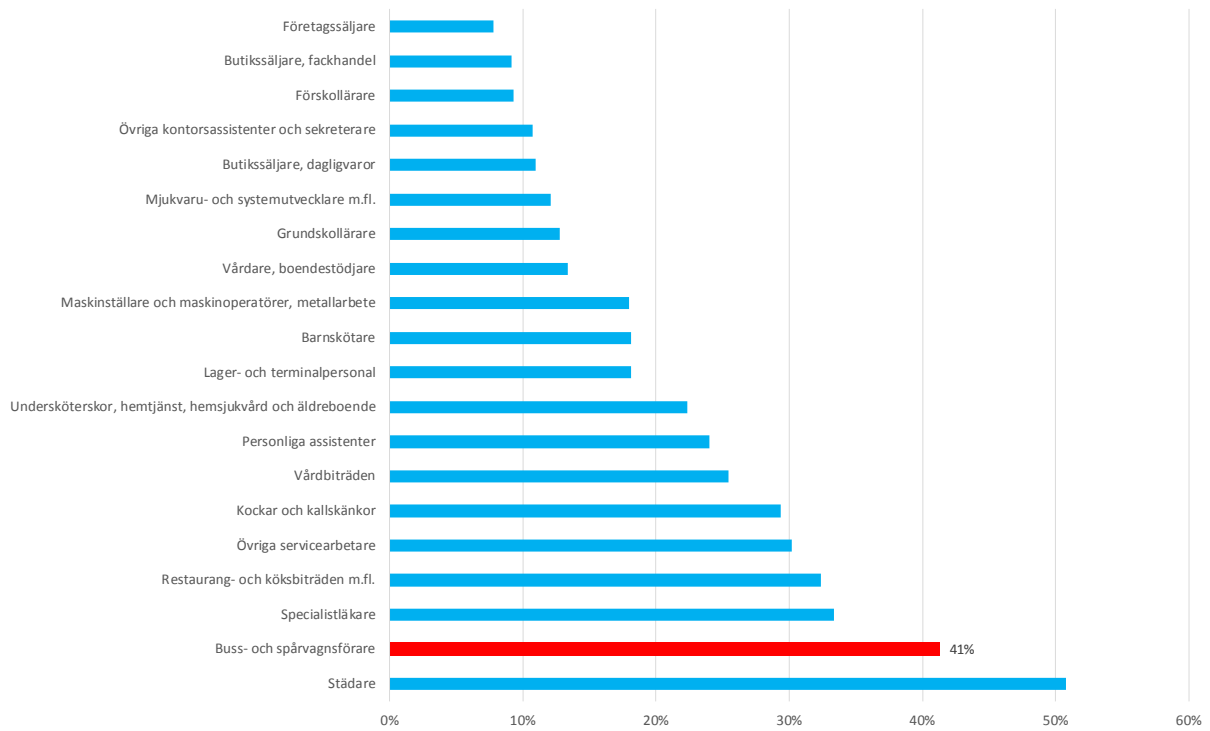
### Buss- och spårvagnsförare efter födelseregion (2016)



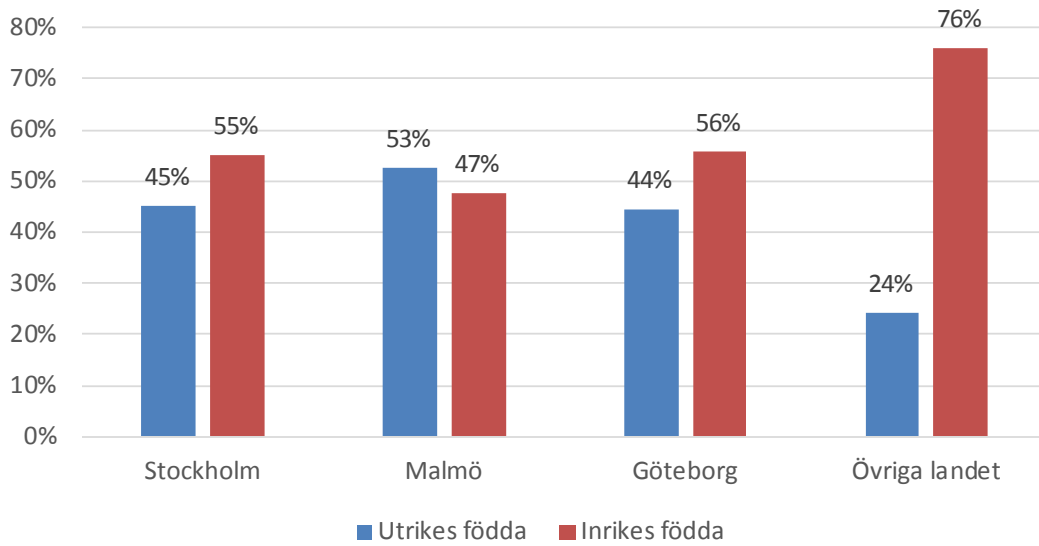
### Yrken med flest utrikesfödda anställda, 2014



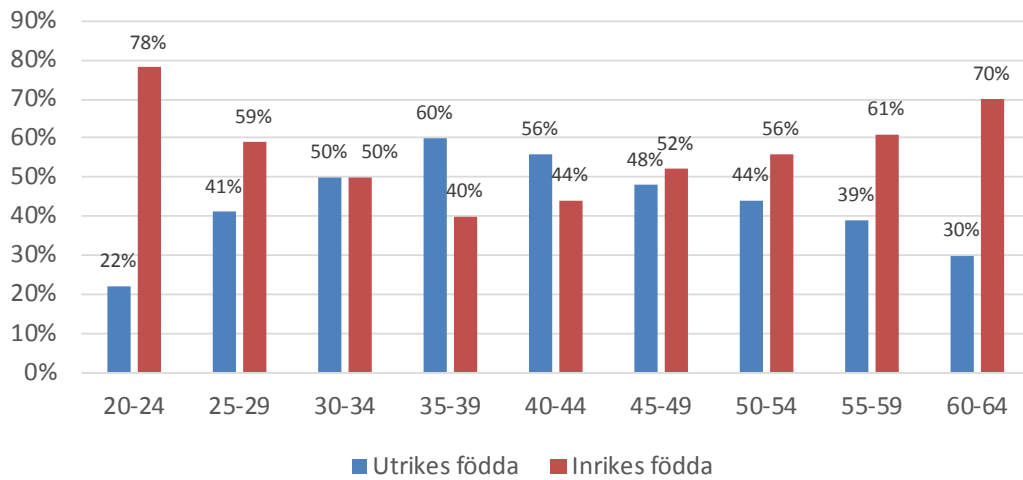
**Yrken med störst andel utrikes födda, 2014**



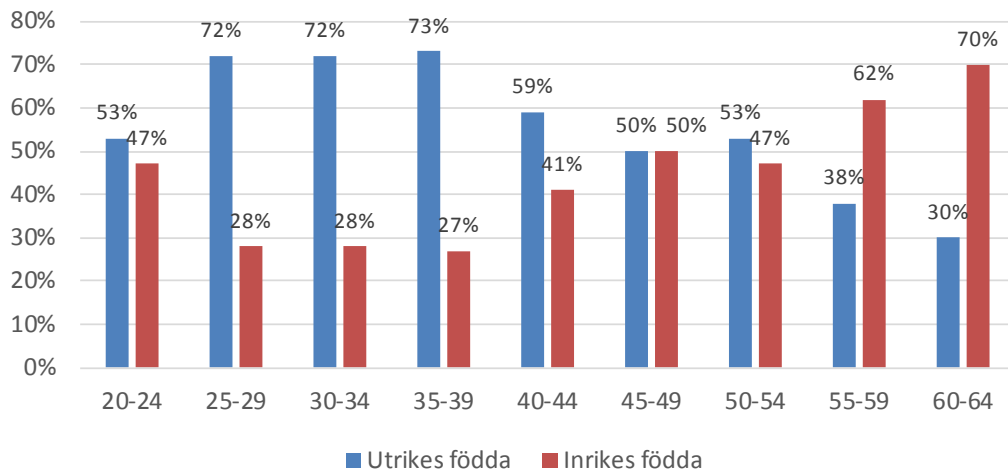
**Utrikes och inrikes födda bussförare i Sverige 2014**



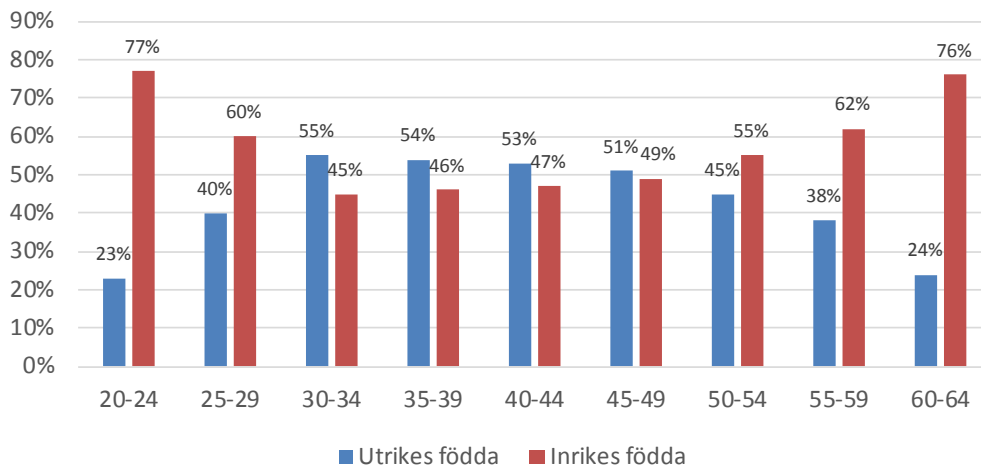
### Åldersfördelning bland bussförare, i Stockholm 2014



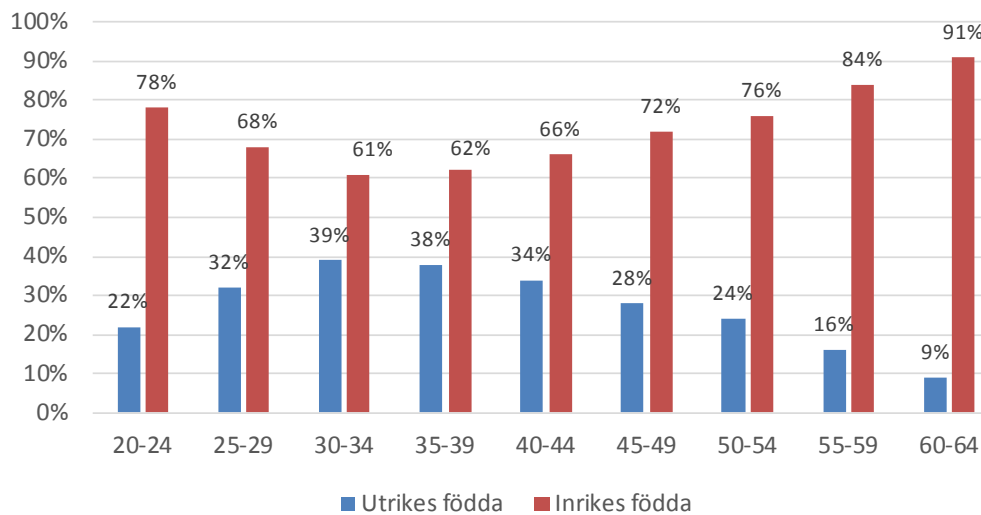
### Åldersfördelning bland bussförare, i Malmö 2014



### Åldersfördelning bland bussförare, i Göteborg 2014



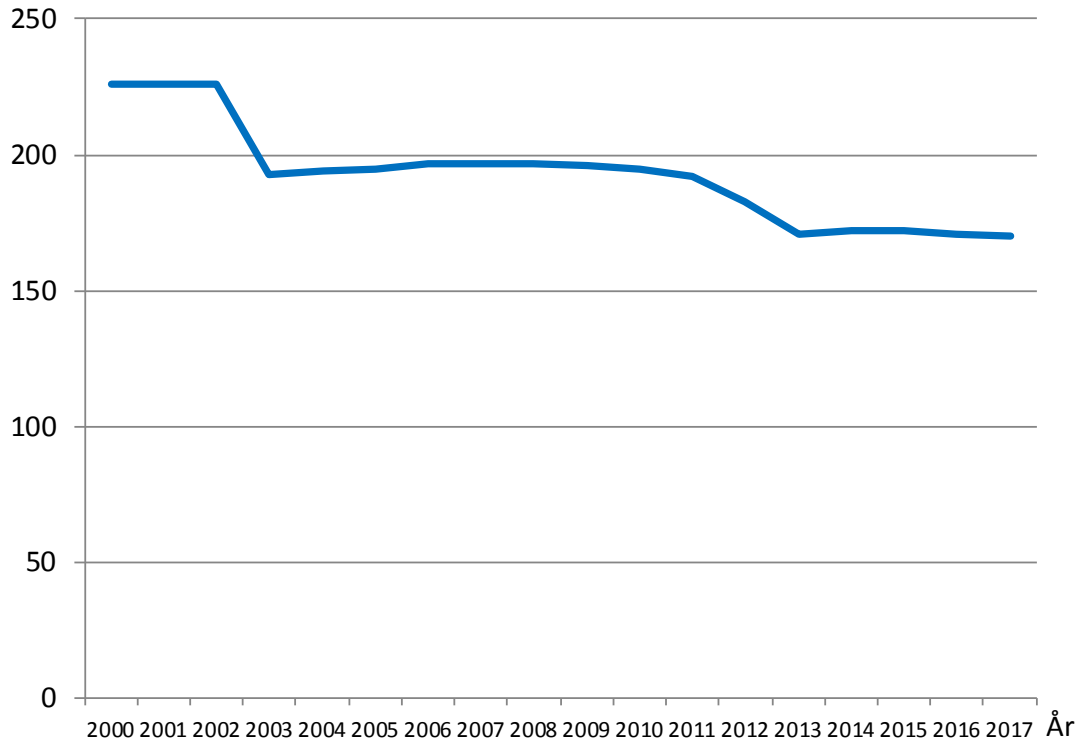
### Åldersfördelning bland bussförare, övriga landet 2014



### 9.13 Körkortsinnehav för buss

År 2017 fanns totalt 170 530 personer med busskörkort (behörighet D).<sup>122</sup> Antal buss-körkortsinnehavare har sedan år 2004 minskat med 14 procent från 194 000.

**Antal körkortsinnehavare av busskörkort D i tusental  
(2000-2017)**



### 9.14 Antal körkortsinnehav för kvinnor och män samt deras ålder 2017

Utav det totala antalet busskörkortsinnehavare är 90 procent män.<sup>123</sup> De flesta (60 procent) som har busskörkort är mellan 45 och 64 år gamla. En relativt stor andel av innehavarna av busskörkort är i pensionsåldern. För männen är 25 procent av körkortsinnehavarna 65 år eller äldre.

**Antal körkortsinnehav (buss) för kvinnor och män samt ålder 2017**

	Kvinnor	Män	Totalt
18-24	31	254	285
25-44	2 914	20 786	23 700
45-64	11 136	92 114	103 250
65-79	3 149	38 223	41 372
80-	71	1 852	1 923
<b>Totalt</b>	<b>17 301</b>	<b>153 229</b>	<b>170 530</b>

<sup>122</sup> Trafikanalys rapport "Fordon 2017" (2018:5).

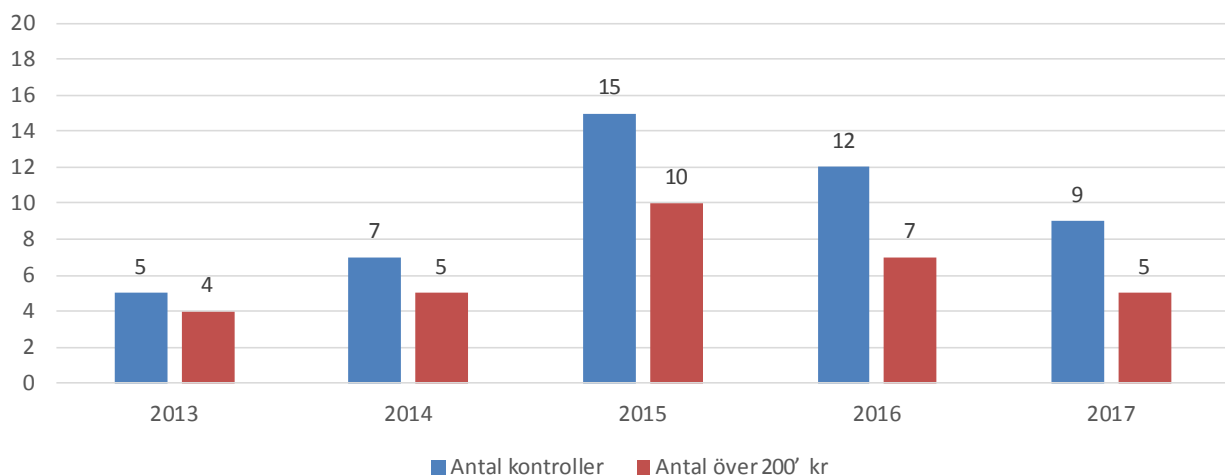
<sup>123</sup> Trafikanalys rapport "Fordon 2017" (2018:5).

**Ålder på körkortsinnehavare klass D för buss 2017**

Län	18-24	25-44	45-64	65-79	80-	Totalt
Stockholm	18	5 583	18 507	6 084	270	30 462
Västra Götaland	47	4 062	17 524	7 241	388	29 262
Skåne	45	2 729	12 189	4 468	200	19 631
Östergötland	26	1 116	4 911	1 932	79	8 064
Jönköping	6	911	4 409	1 715	92	7 133
Halland	20	654	3 707	1 789	111	6 281
Dalarna	8	680	3 719	1 722	65	6 194
Uppsala	5	863	3 602	1 508	70	6 048
Värmland	16	689	3 591	1 627	70	5 993
Norrbottn	13	576	3 812	1 454	74	5 929
Örebro	17	716	3 397	1 542	68	5 740
Västerbotten	7	766	3 524	1 298	53	5 648
Gävleborg	7	524	3 042	1 515	54	5 142
Södermanland	9	833	2 858	1 242	51	4 993
Kalmar	7	520	2 988	1 262	50	4 827
Västernorrland	8	496	2 708	1 151	54	4 417
Västmanland	6	671	2 342	1 045	41	4 105
Kronoberg	6	503	2 101	896	34	3 540
Jämtland	3	394	1 815	765	45	3 022
Blekinge	11	317	1 629	777	33	2 767
Gotland	0	97	875	339	21	1 332
<b>Totalt</b>	<b>285</b>	<b>23 700</b>	<b>103 250</b>	<b>41 372</b>	<b>1 923</b>	<b>170 530</b>

**9.15 Antalet genomförda företagskontroller avseende kör- och vilotider**

Antalet genomförda företagskontroller av bussföretag beträffande regelverken om kör- och vilotider, samt hur många av kontrollerna som har haft en sanktionsavgift som överstiger takbeloppet om 200 000 kronor.<sup>124</sup>

**Antal företagskontroller för bussar (2013-2017)**

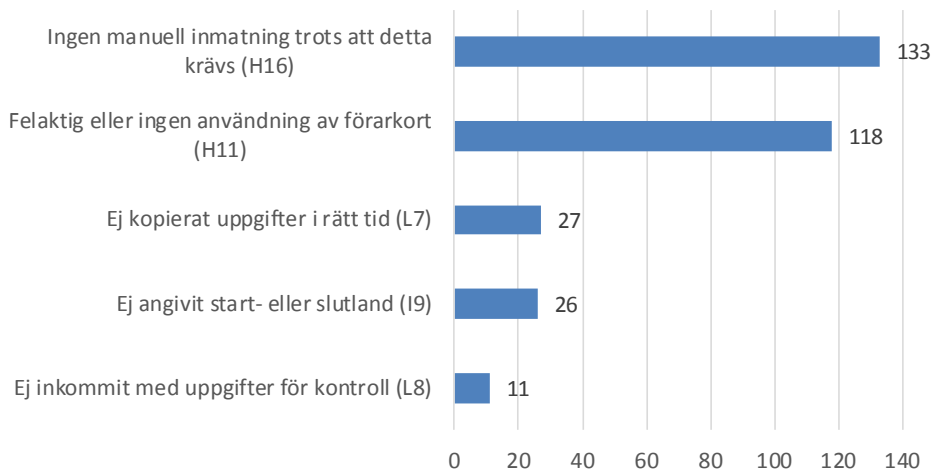
<sup>124</sup> Uppgifter från Transportstyrelsen 2018-02-13.

### 9.16 De vanligaste överträdelserna avseende kör- och vilotider

EU har gemensamma regler när det gäller kör- och vilotider för vägtransporter med bussar som har en totalvikt över 3,5 ton. Syftet med regelverket är att harmonisera konkurrensvillkoren, förbättra arbetsförhållandena och trafiksäkerheten inom EU. Sveriges Bussföretag arbetar för att den svenska tillsynen av regelverket ska verklighetsanpassas. Därför har vi gjort ett antal rapporter och förslag som vi överlämnat till myndigheter och beslutsfattare i Sverige och i EU. Dessutom vill vi att regelverket ändras så att det blir olika regelverk för buss och lastbil – förutsättningarna för att köra människor och gods skiljer sig och regelverket behöver ta hänsyn till detta. Läs mer på [sverigesbussforetag.se](http://sverigesbussforetag.se).

De vanligaste överträdelserna totalt under åren 2012–2017<sup>125</sup>.

#### De vanligaste överträdelserna 2013-2017



<sup>125</sup> Uppgifter från Transportstyrelsen 2018-02-13.

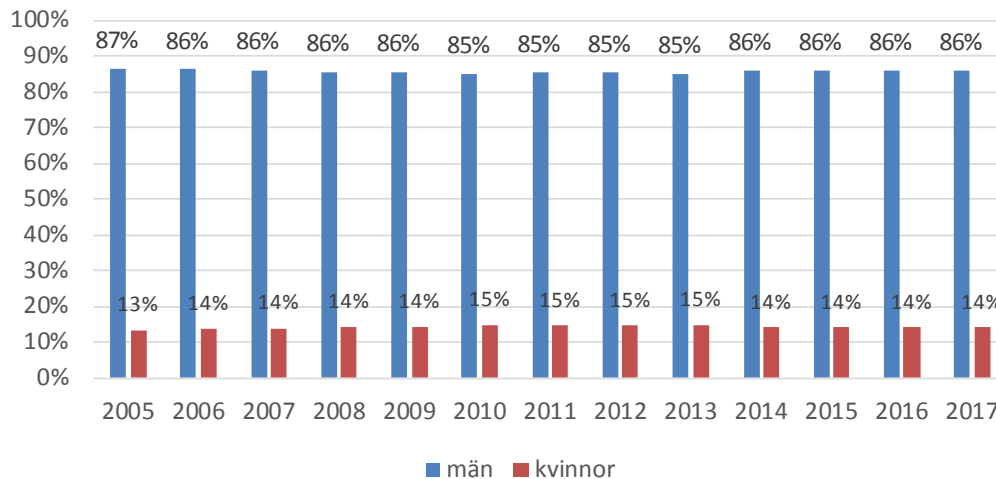


## 10 Jämställdhet

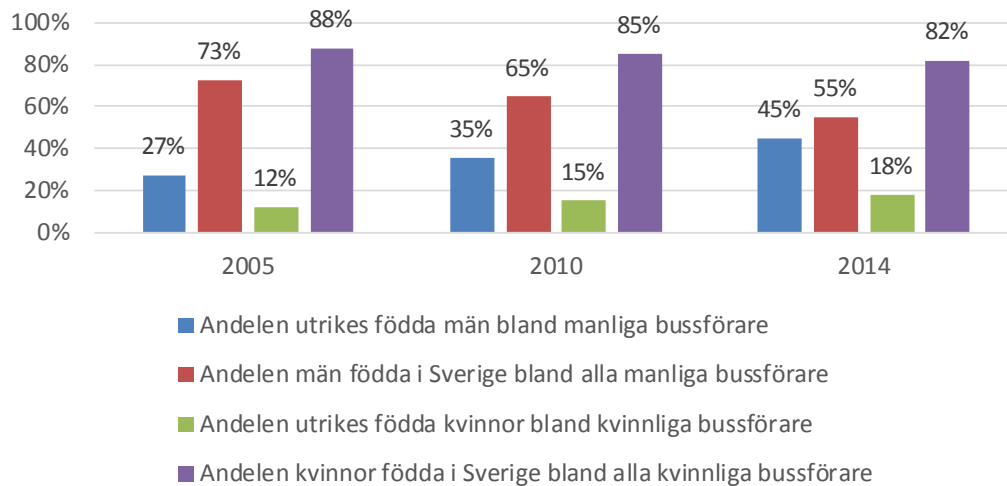
### 10.1 Andelen bussförare efter kön

Buss- och spårvagnsförare är ett av de 20 vanligaste yrkena för män. Utav bussförare 2017 var 14 procent kvinnor.<sup>126</sup>

Könsfördelning bland bussförare i Sverige  
2005-2017



Andelen utrikes födda män och kvinnor bland  
bussförare 2005-2014

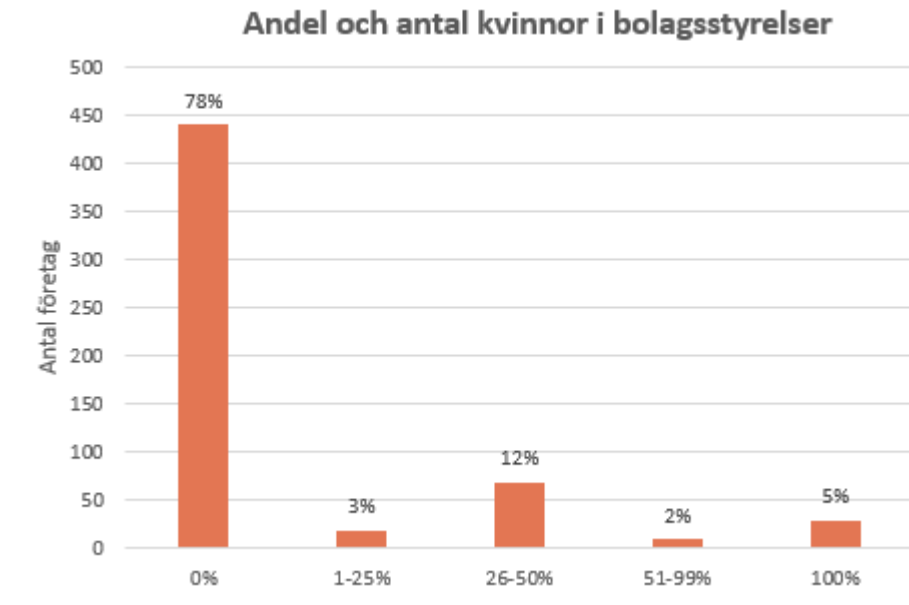


<sup>126</sup> Källa: Svenskt Näringsliv och SCB.

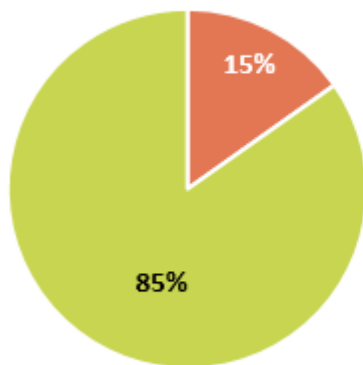
### 10.2 Andel kvinnor i bolagsstyrelser i bussbranschen

Nedanstående diagram visar hur stor andelen kvinnor av ordinarie ledamöter i bolagsstyrelser utom revisorer i bussbranschen vid årsskiftet 2017/2018.

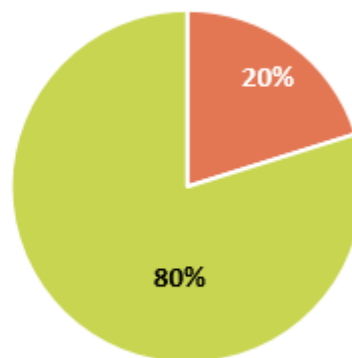
78 procent eller 441 av bussföretagen saknar helt kvinnlig representation i bolagsstyrelserna. Andelen kvinnor i styrelsen i bussbranschen är lägre än genomsnittet i Sverige.



**Bussbranschen**



**Sverige**

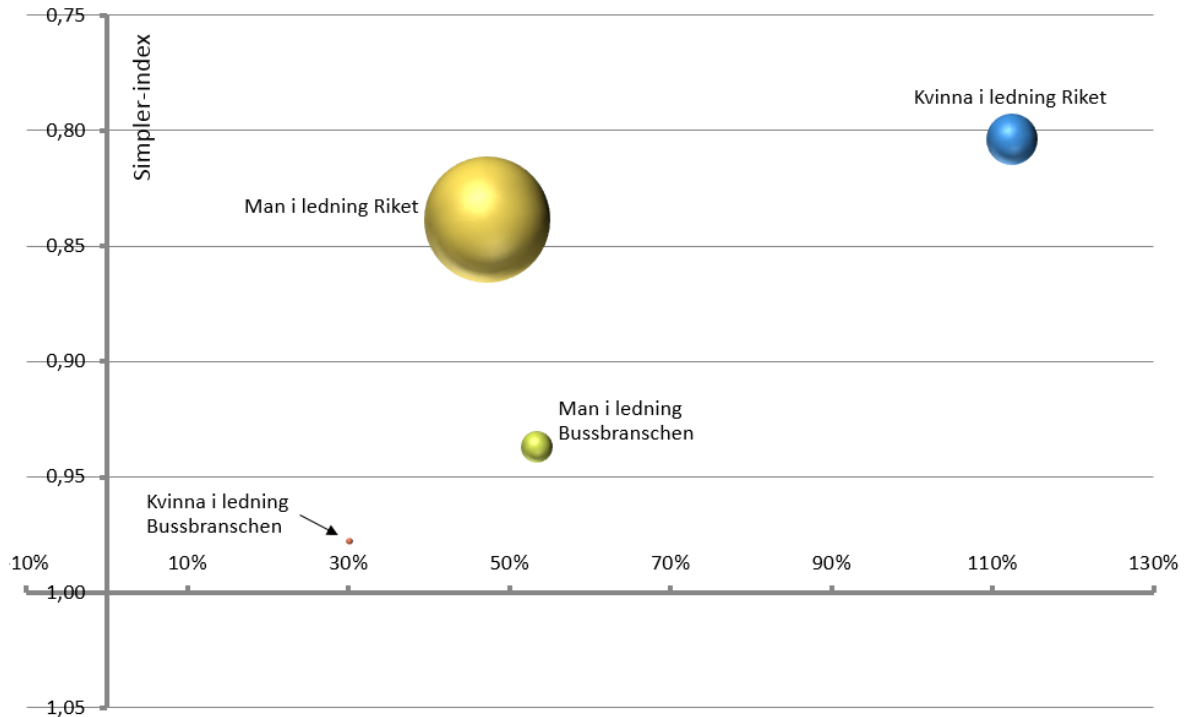


■ Kvinnor ■ Män

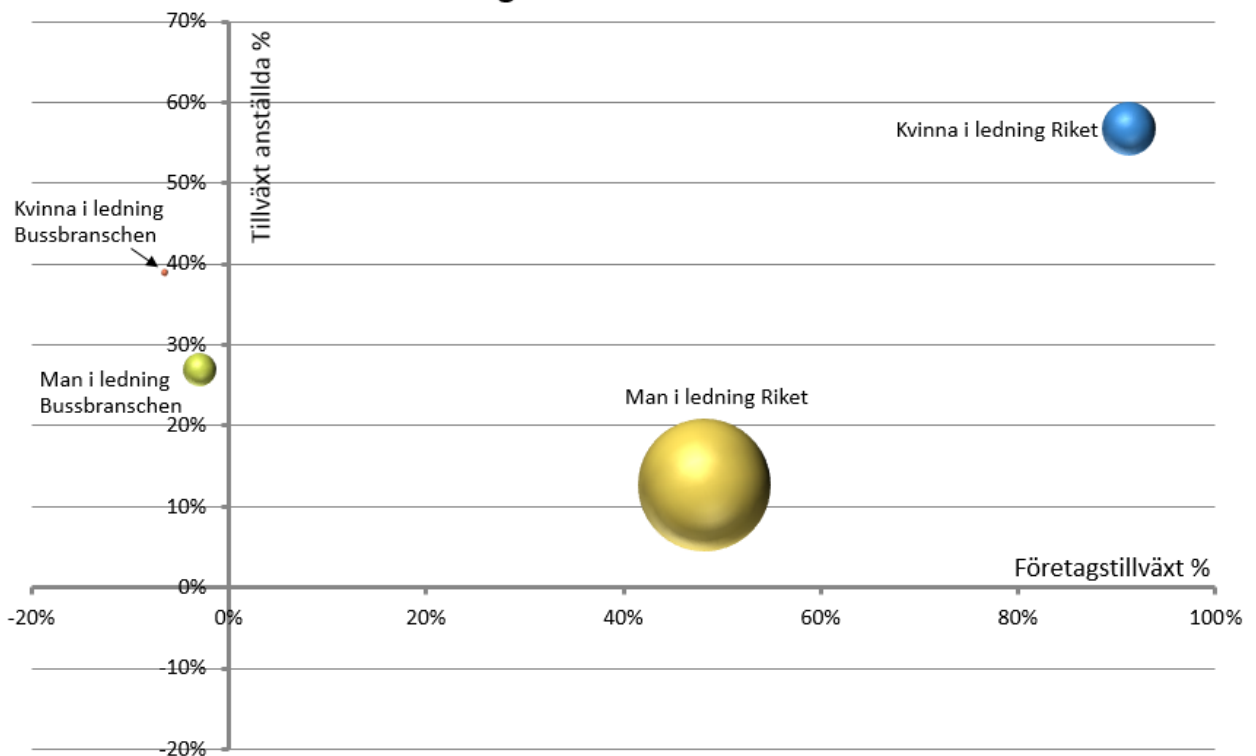
### 10.3 Utvecklingen av bussbolag styrda av män respektive kvinnor

Företagen med en man respektive kvinna som ledande befattningshavare i Sverige har alla god lönsamhet 2016 och växer i förädlingsvärde 2009–2016.

Tillväxt i förädlingsvärde och lönsamhet 2009-2016

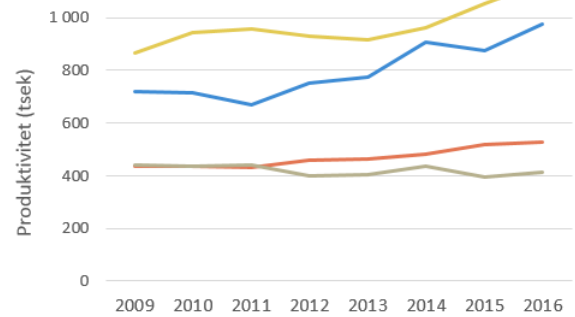
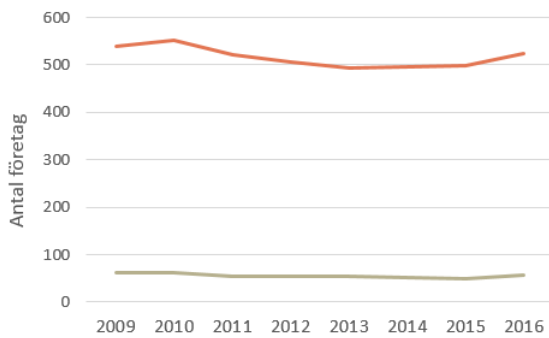


Tillväxt i anställda och företag 2009-2016



Antalet företag som leds av en kvinna i bussbranschen ligger mellan 50–61 under perioden. Produktiviteten är något högre för företag i bussbranschen som leds av män.

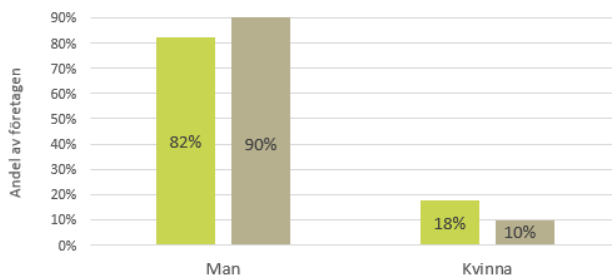
### Antal företag och produktivitet 2009-2016



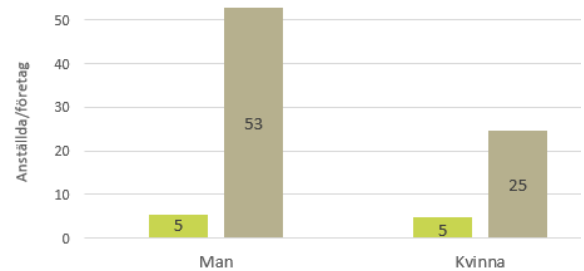
— Man Bussbranschen    — Man Riket  
 — Kvinna Bussbranschen    — Kvinna Riket

Andelen företag som leds av en man i riket var 2016 82 procent och motsvarande siffra för bussbranschen var 90 procent. Andelen företag som leds av en kvinna i bussbranschen var 2016 10 procent. Företagen som leds av män respektive kvinnor i bussbranschen är stora i jämförelse med svenskt näringsliv.

### Fördelning man/kvinna i ledning 2016



— Riket  
 — Bussbranschen







**Sveriges Bussföretag**

Transportföretagen  
Box 5384  
102 49 Stockholm  
**Besöksadress:** Storgatan 19  
**Telefon:** 08 762 71 00  
[bussinfo@transportforetagen.se](mailto:bussinfo@transportforetagen.se)  
[www.transportforetagen.se](http://www.transportforetagen.se)

