



***Goda exempel kan bana väg för bättre
offentliga upphandlingar av busstrafik***

Juni 2019



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Innehåll

1. Ord på vägen	3
2. Sammanfattning	5
3. Utvecklingen mot målet om fördubblat resande inom kollektivtrafiken, med sikte på fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken	7
4. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna, RKM, deras upphandlande bolag och branschens rekommendationer	8
5. RKM och deras effektiviseringsarbete	9
6. Metod	9
7. Kollektivtrafikens utveckling mot målet om fördubblat resande 2020 och en fördubblad marknadsandel på sikt...10	
8. Analys	13
9. Kollektivtrafikens utveckling	15
10. Slutsatser om ekonomi och resandeutveckling	26



Ord på vägen

När det gäller upphandlingar i den svenska busstrafiken var 2018 ett relativt stillsamt år. Endast en handfull offentliga upphandlingar gjordes. Men när vi går igenom de upphandlingar som ändå gjordes ser vi att det varierar hur mycket man använder sig av branschens gemensamma rekommendationer. Dessa rekommendationer tas ju fram inom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik där företrädare för både offentliga beställare av kollektivtrafik och trafikföretag finns representerade i partssammansatta organ.

Ska vi lyckas öka antalet resenärer i kollektivtrafiken måste vi använda både samhällets pengar och företagens resurser kostnadseffektivt och klokt. En viktig del är att fullt ut implementera och tillämpa de gemensamma rekommendationer och dokument vi inom den samlade kollektivtrafiken tagit fram inom ramen för Avtalsprocessen. Det vill säga avtalsrekommendationer inklusive mallavtal, ett av projekten inom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik, där Sveriges Bussföretag är en av de ingående aktörerna. Materialet finns att hämta på partnersamverkan.se.

Det finns mycket att vinna på effektivitet, utan att tappa fokuset på resenärerna. Ledstjärnan i det gemensamma arbetet är att minimera onödiga affärsrisker för båda parter. Vi är övertygade om att nyttjar vi det gemensamma arbetet exempelvis genom att använda oss av Bus Nordics rekommendationer vinner alla på det, Bus Nordic är rekommendationer för specifikationer av bussar i upphandlad linjetrafik. Det handlar alltså inte om att någon beställare vill ha exempelvis system för att trafikanträkning, teknik för förarassistans etcetera som ger än bättre trafiksäkerhet. Sådana krav skapar inte restvärdesrisker. Det gör däremot detaljkrav som går stick i stäv mot Bus Nordics rekommendationer. Med detta sagt vill vi från Sveriges Bussföretags sida tacka alla parter som medverkat till att Bus Nordic blev verklighet. Det är inte alltid man lyckas göra ett så oerhört gott arbete med så många intressenter, men här har vi ett exempel.

I den här rapporten lyfter vi gärna fram Länstrafiken Västerbotten som får grönt ljus på alla nyckeltal vi följer upp i Sveriges Bussföretags årliga genomgång av genomförda upphandlingar av busstrafik på regional nivå i Sverige. Det finns mycket att vinna på att använda sig av de branschgemensamma rekommendationer som tagits fram gemensamt och som grundas på best practice i branschen - det minimerar transaktionskostnader i alla led och bidrar till största möjliga konkurrens vilket ger mer kollektivtrafik för varje satsad skattekrona. Precis så som Länstrafiken Västerbotten gjort.

En trend som vi ser på senare tid är att fler regionala kollektivtrafikmyndigheter, RKM, och länstrafikbolag, börjar detaljstyra hur förarnas uniformer ska se ut. Detta är djupt olyckligt och gagnar inte någon. Uniformen är av stor betydelse för medarbetaren och en viktig del för trafikföretaget som arbetsgivare att kunna profilera sig med, inte minst för att attrahera duktiga medarbetare. Det skapar också en samhörighet internt inom trafikföretaget. Även om man utför ett uppdrag på kontrakt är det trafikföretaget som har ansvaret för sina anställda och ska säkerställa att de har en korrekt och lämplig arbetskläder - det ansvaret kan inte ligga på någon annan. Tvärtom riskerar man att sudda ut samhörigheten som föraren ska ha med sin arbetsgivare - trafikföretaget och knutet till det strikta arbetsgivaransvar trafikföretaget har för sin personal. Denna trend är enbart kostnadsdrivande eftersom det exempelvis kan kräva att samma förare utrustas med dubbla uniformer och det bidrar inte till mer nöjda eller fler resenärer.

Den här publikationen är en uppföljning på rapporten På väg mot fler resenärer i bussen – eller inte? som Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, publicerade 2010. Efter det kom rapporterna:

- Spara pengar och få samtidigt fler resenärer i kollektivtrafiken, 2011
- Mer och bättre kollektivtrafik för pengarna, 2012
- På väg mot en mer kostnadseffektiv kollektivtrafik? 2013
- Resan mot en kostnadseffektiv kollektivtrafik fortsätter, 2014
- Läge för fler funktionsupphandlingar i kollektivtrafiken, 2015
- Dyr kollektivtrafik riskerar att bli dyrare, 2016
- Fler funktionsupphandlingar i kollektivtrafiken, 2017
- Detaljstyrning gynnar inte kollektivtrafikens kunder, 2018

Mer fakta finns också att hämta på sverigesbussforetag.se.

Stockholm i juni 2019



Anna Grönlund, branschchef och vice vd Sveriges Bussföretag



2.

Sammanfattning

Drygt hälften av resorna i kollektivtrafiken sker med buss. En positiv utveckling av andelen resande i kollektivtrafiken påverkar hela den svenska bussbranschen förmåga att växa, skapa nya attraktiva tjänster för våra resenärer, erbjuda fler arbetstillfällen över hela Sverige och bidra till uppfyllandet av de transportpolitiska målen. Därför är arbetet för framtida förändringar i branschen bärande i verksamheten inom Sveriges Bussföretag. Det är också en av

anledningarna till att vi är aktiva inom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik, ett branschgemensamt forum som syftar till att öka antalet resor i kollektivtrafiken på bekostnad av andra motoriserade persontransportresor. En av de viktigaste uppgifterna för Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik är just arbetet med branschgemensamma rekommendationer för den upphandlade kollektivtrafiken.

¹Statens Institut för Kommunikationsanalys, numer nedlagt och ersatt av Trafikanalys, publicerar varje år statistik över lokal och regional kollektivtrafik. Nyckeltalen bygger på SIKAs rapport 2009:18, publicerad i juli 2009, samt Trafikanalys årliga rapporter om lokal och regional kollektivtrafik: 2010:12, 2011:19, 2012:16, 2013:20, 2014:22, 2015:20, 2016:20, "Regional linjetrafik" publicerad 2017-06-09 samt "Regional Linjetrafik- Statistik 2018:25 publicerad 2018-06-27.

²Modellavtalen antogs av samtliga ingående branschorganisationers styrelser försommaren 2010 och de uppdateras efter gemensamma beslut. De nu aktuella versionerna antogs 2016. Hämtad från svenskkollektivtrafik.se:partnersamverkan.se/modellavtall.

³Räknat i 2017 års priser.



Syftet med denna rapport är att analysera och beskriva kollektivtrafikens utveckling mot branschens mål om fördubblad kollektivtrafik. Detta har vi gjort på tre sätt:

- **Vi har analyserat kollektivtrafikens utveckling mot målet att fördubbla antalet resor i kollektivtrafiken till 2020 och på sikt fördubblat kollektivtrafikens marknadsandel.** Det har vi gjort genom att använda statistik om resandeutveckling och ekonomi från SIKA och Trafikanalys för åren 2007 och 2018¹.
- **Vi har analyserat i vilken omfattning som regionala kollektivtrafikmyndigheterna, RKM, eller deras bolag använder de branschrekommendationerna** som deras egen branschorganisation, Sveriges Kommuner och Landsting, SKL, samt Svensk Kollektivtrafik, har kommit överens om med övriga branschorganisationer inom kollektivtrafiken inom ramen för arbetet inom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik.
- **Vi har analyserat i vilken utsträckning som regionala kollektivtrafikmyndigheterna, RKM, eller deras bolag tagit tillvara den effektiviseringspotential** som finns i de dokument som ingår i de branschgemensamma Avtalsrekommendationerna² och i tidigare överenskommelser kring bland annat index och fordonsstandardisering.

När Sveriges Bussföretag granskat de upphandlingar som man påbörjade 2018 är följsamheten god. Dock finns förbättringspotential, inte minst sett ur ett transaktionsperspektiv, om alla beställare använder sig av *Bus Nordic* i stället för att ta fram helt egna dokument.

När det gäller kollektivtrafikbranschens kostnadsutveckling finns det anledning att fundera på utfallet. Mellan åren 2007 och 2017 var fortfarande kostnadsökningen på 52,3 procent³ betydligt större än resandeökningen som var på 30 procent. Till denna bild hör att utvecklingen synnerligen varierar mellan länen och regionerna. Låt oss peka på tabell 15 i denna rapport. Där framgår tydligt vilka skillnader det finns. Mellan åren 2007 och 2016 har kostnad per resa ökat med 12 procent i Gävleborg och under samma tid har kostnad per resa ökat med 44 procent i grannlandet. Helt klart finns det en stor potential att effektivisera kollektivtrafikbranschen. Det går inte att förklara allt genom

att säga att det råder ”speciella förutsättningar här, därför är det stora kostnadsökningar”. Likaså visar rapporten att satsningar på miljövänligare trafik och ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar kan ske med funktionella krav och inte med detaljkrav, det ger mer trafik för pengarna. Man borde använda Trafikverkets planeringsprocess *fyrstegsprincipen*⁴ i större utsträckning även vid utveckling av kollektivtrafik i syfte att få fram den mest kostnadseffektiva lösningen.

Vi menar att rapporten *Dominating factors contributing to the high(er) costs for public bus transports in Sweden*⁵ från K2, Centrum för kollektivtrafikforskning⁶, redovisar ett antal kostnadsdrivande faktorer som faktiskt går att ta tag i när det gäller upphandlad busstrafik.

Framför allt är det värt att ur den rapporten lyfta fram följande utpekade faktorer:

- Rusningstid, det vill säga det rapporten benämner peak trafik
- Ålderskrav på bussar, särskilt snittålderskraven⁷
- Detaljkrav på bussars design med mera som skapar inläsnings effekter, eftersom det skapar restvärdesrisker
- Kontraproduktiv styrning

Vi vill också referera till rapporten Sveriges Bussföretag beställde av Urbanet Analyse 2017, *Hur får vi mer kollektivtrafik för pengarna?*⁸ som handlar om kollektivtrafikens kostnadsutveckling och som presenterats för en större publik i Almedalen 2017 samt vid flera enskilda möten med flera RKM och Länstrafikbolag. Rapporten ger ett antal positiva exempel på hur trafikplanering och nya prismodeller kan bidra till att öka såväl resandet som att förbättra resultatet för branschens aktörer. Den största risken med att kollektivtrafikens kostnader ökar snabbare än annat i samhället och mer än antalet resor i kollektivtrafiken är att varje resa blir dyrare. Det riskerar att medföra att ansvariga myndigheter drar ner på trafiken för att stoppa kostnadsökningen. En sådan negativ spiral är tvärt emot vad samhället önskar, inte minst med tanke på de nyttor kollektivtrafiken medför, exempelvis i form av minskad negativ klimat- och miljöpåverkan.

⁵Hämtad 30 maj 2019 från sciencedirect.com: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0739885915300846>

⁶Hämtad 30 maj 2019 från liu.se: <https://liu.se/nyhet/upphandlingar-gor-busstrafiken-dyrare>

⁷Maxålder på enskilda bussen. Snittåldern, det vill säga hela avtalstidens genomsnittliga ålder får inte överstiga ett visst antal år. Antal år varierar mellan olika avtal.

⁸Hämtad 30 maj 2019 från sverigesbussföretag.se: https://www.transportforetagen.se/Documents/Publik_F%C3%B6rbunden/BuA/Rapporter/UrbanetRapportKollektivtrafikens%20kostnadsutveckling.pdf



3.

Utvecklingen mot målet

om fördubblat resande inom kollektivtrafiken, med sikte på fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken

Resandet med regional kollektivtrafik ökar – det visar statistik från Trafikanalys. Men det är inte bara resandet som ökar, utan även kostnaderna. Kostnaderna stiger i själva verket mycket snabbare än resandet. Mellan 2007 och 2017 steg kostnaderna med drygt 52 procent⁹, medan resandet bara ökade med 30 procent.

⁹Räknat i 2017 års priser



4.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna, RKM,

deras upphandlande bolag och branschens rekommendationer

En slutsats vi kan dra för 2018 är att RKM eller deras upphandlande bolag i de upphandlingar som påbörjades 2018 i flera fall gör klara avsteg, i form av adderade detaljkrav på framför allt bussars utformning. Det handlar inte om krav på system för trafikankräkning eller system för förarassistans eller liknande. Sådana krav skapar inte inlåsnings effekter eller innebär att buss måste byggas om till stora kostnader. Vad det handlar om är när man adderar egna krav. Krav som branschen redan har omhändertagit i våra gemensamma rekommendationer, men som om de frångås och detaljstyrs i en upphandling inte utgår ifrån hur funktionen ska uppnås. Det skapar restvärdesrisker alternativt stora ombyggnadskostnader för att på ett hållbart och inte minst ekonomiskt sätt utnyttja bussarna.

Bus 2014 och *Bus Nordic* som publicerades sommaren 2018 innehåller branschens rekommendationer för standardisering av bussar i upphandlad kollektivtrafik och har använts i drygt 50 procent av den upphandlade trafiken. *Bus Nordic* är i sig ett lysande exempel på samarbete mellan offentliga upphandlare av kollektivtrafik och trafikföretag, för det är först när vi har helt standardiserat kravställande på bussarna som vi helt kan minimera exempelvis restvärdesrisker, fördyrade inköpskostnader med mera. Sänkta kostnader gör det möjligt att satsa på mer trafik för att genom ett större och relevant utbud locka fler resenärer. På så vis bidrar dokument som *Bus Nordic* till att minska kostnaderna i den upphandlade busstrafiken. Att vi lyckats ena representanter för trafikföretag och offentliga beställare av kollektivtrafik i Sverige, Norge, Island och Finland i ett gemensamt dokument är en framgångssaga. Eftersom vi också för diskussioner med motsvarande företrädare från Danmark hoppas vi på att dokumentet inom kort kan komma att omfatta hela Norden.

I de fall en offentlig beställare av busstrafik tycker att standarddokument som *Bus Nordic* inte helt uppfyller de egna behoven är det viktigt att man ändå inte ställer egna särkrav i sina upphandlingar utan lyfter fram sina idéer och förslag till *Bus Nordic Sverige-gruppen*, via sin nationella branschorganisation, så att vi i branschen gemensamt och i

samma takt utvecklar bussars attraktionskraft. Vidare är det så att med detaljkrav exempelvis vad gäller drivmedel omöjliggör man för beställaren att ta del av den teknikutveckling som sker, och den går mycket snabbt när det gäller bussar.

Andelen upphandlingar som följer, eller nästan följer branschgemensamma indexrekommendationer är 90 procent av den upphandlade trafiken, vilket är en förbättring jämfört med tidigare år. Det är i sig en glädjande siffra, 90 procent är nära 100 procent! Vi vill även påtala vikten av att följa Indexrådets rekommendationer gällande förnybara drivmedel. Avvikelse medför en helt onödig affärsrisk för trafikföretaget i det fall en rekommendation finns, bra indexvillkor är oerhört viktigt. Inte bara för trafikföretagen, utan även för kommuner, RKM eller deras upphandlingsbolag som upphandlar kollektivtrafiken. Genom att använda index som tar hänsyn till den faktiska kostnadsutvecklingen minskar företagets risker med avtalet, vilket innebär att trafikföretagen inte behöver gardera sig genom att lägga dyrare anbud. En för båda parter bra affär ska med andra ord avgöras vid upphandlingen och inte vara ett utfall av indexreglering saknas eller är felaktig under avtalstiden. Indexregleringen ska se till att avtalade affärsvillkor bibehålls under hela avtalstiden. Det gynnar såväl trafikföretag som beställare och ytterst resenärerna.

Nästan alla upphandlingar som genomfördes under år 2018 innehöll formuleringar som visade att RKM ansluter sig till målen om fördubblat resande eller ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. I de flesta fall anges dock inte några konkreta målsättningar för resandeökningen på linjen eller i trafikområdet som upphandlats, vilket gör att målet inte bryts ner i den faktiska verksamheten och därmed riskerar att inte få ett verkligt genomslag.

När det gäller de upphandlingar av linjetrafik med buss som genomfördes 2018 kan konstateras att nästan alla av de upphandlingar som hade förutsättningar för att vara ett resandeincitamentsavtal innehöll en resandeincitamentsandel på minst 25 procent.

När det gäller andelen avtal som i sina miljökrav enbart innehåller funktionella krav visar statistiken som Sveriges Bussföretag tagit fram att 51 procent av upphandlade busstrafiken enbart ställde funktionella miljökrav år 2018. Övriga 49 procenten innehöll inte allt för kostnadsdrivande detaljkrav. Funktionskrav är ibland svårare att formulera, men de är mycket bättre, med tanke på att det sker en snabb teknisk utveckling avseende bussar, inte minst när det gäller elbussar. Dessutom bidrar funktionskrav till en verklig konkurrens och kan ge flera olika lösningar när trafikföretagen lämnar in anbud. Det är synnerligen viktigt att avtalet tillåter en teknisk utveckling hela avtalstiden och lagstiftningen är inget hinder för detta, tvärtom. Väl formulerade upphandlingsdokument möjliggör teknikskiftet under avtalstiden. Slutligen måste ordet energieffektivisering få en större betydelse hos landets trafikbeställare. Det är inte rimligt att slösa med energi bara för att den är förnybar.

5. RKM och deras effektiviseringsarbete

Inom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik har aktörerna enats om ett effektiviseringsmål som syftar till att skapa ekonomiska förutsättningar att utveckla kollektivtrafikverksamheten i riktning mot fördubblingsmålet. Enligt den branschgemensamma rapporten Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik¹⁰ bör en effektivisering av branschen på i storleksordningen 20 procent vara fullt möjlig. För att nå fram rekommenderas flera åtgärder. Att överlämna ansvar för tidtabellplanering hos trafikföretagen är en.

För år 2018 blev det i stort sett oförändrat jämfört med 2017. När det gäller följsamheten gentemot denna rekommendation. I de fall där trafikföretaget har inflytande sker detta i varianter av samrådsförfarande, med sista ordet hos beställaren.

Utöver krav i direkta upphandlingar finns mycket annat att göra som direkt hamnar på samhällets bord. Exempelvis prioritera kollektivtrafiken i våra större städer på ett helt annat sätt än vad som sker i dagsläget. Lämpligen ska samhället fokusera på att skapa bästa möjliga framkomlighet för kollektivtrafiken, särskilt viktigt är detta när det gäller våra städer och infarterna till dessa. Bussar i bilköer är slöseri med samhällets resurser och lockar heller inte till ökat resande med kollektivtrafiken.

Beställaren bör överlåta detaljerad tidtabellplanering och beslut om fordonstorlekar till trafikföretaget. Detta kräver att man vågar vara modig hos beställaren, eller snarare vågar släppa taget lite grann. Det handlar helt enkelt om att den part i affären som är bäst på en sak ska också ansvara för det. Trafikföretagens kompetens är att kunna optimera resurserna.

6. Metod

Vi har på tre sätt analyserat hur kollektivtrafiken och kollektivtrafikbranschen utvecklas mot målet om ett fördubblat resande 2020 och en fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken på sikt. För det första har vi tagit fram nyckeltal över hur kollektivtrafiken utvecklas mot fördubblingsmålet. För det andra har vi tagit fram statistik över i vilken omfattning landets RKM i de upphandlingar av busstrafik som genomförts under 2018, har använt de rekommendationer som branschen enats kring. Och för det tredje har vi försökt analysera RKM:s effektiviseringsarbete. I undersökningen ingår inte upphandling av skolskjuts genomförd av kommunerna.

¹⁰Hämtad 29 maj 2019 från [svenskkollektivtrafik.se](http://www.svenskkollektivtrafik.se):

http://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/mallavtal-och-kravbilagor/handlingar-modellavtal-2013/3__avtalsprocessen-augusti-2013.pdf



7.

Kollektivtrafikens utveckling mot målet

om fördubblat resande 2020 och en fördubblad marknadsandel på sikt

För att kunna analysera och beskriva hur kollektivtrafiken utvecklas mot målet om fördubblat resande 2020 har Sveriges Bussföretag, genom att använda statistik från SIKA och Trafikanalys¹¹ för år 2007 till 2018 tagit fram nyckeltal för resandeutveckling och ekonomi för landets RKM och i förekommande fall deras länstrafikbolag. Nyckeltalen beskriver utvecklingen på såväl riksnivå som på länsnivå. På så sätt är det möjligt att utläsa hur utvecklingen sker i landet som helhet, men också skillnader i landet beroende på hur RKM använder de resurser som finns inom kollektivtrafiken.

● 7.1 RKM och branschens rekommendationer

För det andra har vi tagit fram statistik över i vilken omfattning landets RKM har använt de rekommendationer som branschen enats kring.

● 7.2 Resandeincitament

Enligt den branschgemensamma *Avtalsprocessen – avtalsrekommendationer inklusive modellavtal*¹² bör alla avtal så långt det är möjligt innehålla incitament som baseras på antal resor, så kallade resandeincitament, för att driva på utvecklingen i riktning mot fördubblingsmålen. Storleken på den rörliga ersättningen preciseras i ett förslag till modellavtal för resandeincitamentsavtal som branschorganisationerna enades kring under våren 2010. Enligt modellavtalet bör den rörliga delen utgöras av ersättning per registrerat resande och utgöra en väsentlig del av kontraktets omfattning, minst 25 procent av den totala ersättningen.¹³ Sveriges Bussföretag har därför analyserat hur stor andel av upphandlingarna under 2016 som innehållit resandeincitament inklusive andra incitament som förekommer i vissa avtal, som utgjort minst 25 procent av den totala ersättningen till trafikföretaget.

¹¹Statens Institut för Kommunikationsanalys (numer nedlagt och ersatt av Trafikanalys) publicerar varje år statistik över lokal och regional kollektivtrafik. Nyckeltalen bygger på SIKAs rapport 2009:18, publicerad i juli 2009, samt de efterföljande rapporterna från Trafikanalys.

¹²Hämtad 29 maj 2019 från [svenskkollektivtrafik.se](http://www.svenskkollektivtrafik.se): <http://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/modellavtal--kravbilagor/>

¹³Bilaga 3 Modellavtal resandeincitamentsavtal, beslutad av branschorganisationerna i juni 2010



● 7.3 Målet om fördubblat kollektivtrafikresande

I början av 2008 presenterade kollektivtrafikbranschen sitt gemensamma fördubblingsmål. Som redan nämnts är målet att till år 2020 fördubbla resandet med kollektivtrafiken och att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på sikt. Dessa mål utgör grunden för Partnersamverkan för förbättrad kollektivtrafik och de ska ses på samlad nationell nivå. I *Avtalsprocessen – avtalsrekommendationer inklusive modellavtal*, understryks också vikten av att resandemålet bryts ner lokalt och regionalt till att gälla områden, stråk etcetera.¹⁴

Vi har analyserat i vilken utsträckning RKM eller deras bolag i sina upphandlingar dels har anslutit sig till fördubblingsmålen, dels satt upp konkreta målsättningar för resandeökningen i de stråk eller områden som upphandlats.

● 7.4 Indexrekommendationer – verktyget för affärsneutralitet

Index används i kollektivtrafiken för att inom ramen för upphandlingsavtalen skapa affärsneutralitet över hela avtalstiden. Sedan 2008 finns ett branschgemensamt indexråd, som har presenterat en rad rekommendationer under åren 2009 till 2018. I de antagna modellavtalen har också aktuella indexöverenskommelser inarbetats. Sveriges Bussföretag har analyserat i vilken utsträckning RKM eller deras bolag använt någon av dessa dokument i de upphandlingar som de genomförde under 2018. Rådets rekommendationer publiceras löpande på Indexrekommendationer.¹⁵

● 7.5 Buss 2014 och Bus Nordic

Syftet med att standardisera de bussar som upphandlas för trafik i regional kollektivtrafik är att öka likformigheten kring bussens utformning över hela landet och därmed sänka kollektivtrafikens samlade kostnader. Målet är att en buss som uppfyller de branschgemensamma rekommendationerna ska accepteras och fungera lika bra i hela Sverige oavsett RKM och avtalsområde.

Sveriges Bussföretags och Svensk Kollektivtrafiks rekommendationer kring utformningen av de bussar som ska användas i regional kollektivtrafik finns i dokumentet *Bus Nordic*¹⁶, som utgör en bilaga till Modellavtalen.

För att syftet och målet ska kunna uppfyllas kan inte RKM eller deras upphandlade bolag i upphandlingsunderlagen göra egna tillägg samtidigt som de föreskriver att någon av dessa dokument ska följas. Om RKM lägger till egna specifikationer uteblir standardiseringen. Som nämnts tidigare handlar det inte om krav på trafikanknytningssystem, biljettmaskiner med mera. Utan om detaljkrav som innebär

stora merkostnader vid byte av avtalsområde. Därför har Sveriges Bussföretag analyserat i vilken omfattning RKM eller deras upphandlande bolag använt något av dessa dokument i den trafik som handlats upp under 2018 utan egna sådana tillägg.

● 7.6 Lokal marknadsföring

I den branschgemensamma *Avtalsprocessen – avtalsrekommendationer inklusive modellavtal*, är det trafikföretaget som ska ansvara för den lokala marknadsföringen i de fall avtalet är ett resandeincitamentsavtal. Vi har analyserat i hur stor andel av den upphandlade trafiken som ansvaret för den lokala marknadsföringen förts över till trafikföretaget.

● 7.7 Funktionella miljökrav

Enligt den branschgemensamma *Avtalsprocessen*, avtalsrekommendationer inklusive modellavtal bör alla avtal så långt som möjligt vara baserade på funktions- och systemansvar. Detta innebär bland annat att de miljökrav som ställs vid upphandlingar så långt det är möjligt bör vara funktionella miljökrav. Vi har analyserat hur stor andel av den upphandlade trafiken där enbart funktionella miljökrav har ställts. Funktionella miljökrav ställs även i det branschgemensamma miljöprogrammet, med tillhörande kravbilaga, vilken ingår i *Avtalsrekommendationerna*.

● 7.8 Mer kollektivtrafik för samma pengar

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik har enats om ett effektiviseringsmål som syftar till att skapa ekonomiska förutsättningar att utveckla kollektivtrafikverksamheten i riktning mot fördubblingsmålet. Enligt den branschgemensamma affärsmodellen¹⁷ som branschen tog fram i april 2009 bör en effektivisering på 20 procent av branschen vara fullt möjlig.

Kollektivtrafiken kan effektiviseras och sänka sina kostnader på många olika sätt. Ett sätt som nämnts ovan är att standardisera utformningen av de fordon som används inom kollektivtrafiken. Ett annat är att använda de indexrekommendationer som branschen enats kring. Genom att använda index som fullt ut kompenserar trafikföretagen för kostnadsutvecklingen minskas företagets risker med avtalet. Det innebär att trafikföretagen inte behöver gardera sig genom att lägga ett dyrare anbud. Ett tredje är att använda funktionskrav istället för detaljkrav vid upphandlingar. Det är inte säkert att den metod som en RKM valt är den mest effektiva metoden att uppnå ett visst mål eller behov, om den innebär att man ställer detaljkrav som till exempel ett mål för miljöfarliga utsläpp. Genom att ställa funktionskrav kan istället trafikföretaget välja den mest effektiva metoden

¹⁴Hämtad 31 maj från [svenskkollektivtrafik.se](http://www.svenskkollektivtrafik.se):

http://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/mallavtal-och-kravbilagor/handlingar-modellavtal-2013/3__avtalsprocessen-augusti-2013.pdf

¹⁵Hämtad 31 maj från [svenskkollektivtrafik.se](http://www.svenskkollektivtrafik.se): <http://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/index/>

¹⁶Hämtad 31 maj från [svenskkollektivtrafik.se](http://www.svenskkollektivtrafik.se): <https://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/modellavtal--kravbilagor/bus-nordic/>

¹⁷Hämtad 31 maj från [svenskkollektivtrafik.se](http://www.svenskkollektivtrafik.se):

<http://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/avtalsprocessen/affarsmodell-for-fordubblad-kollektivtrafik-2009.pdf>



eller tekniken för att uppfylla kravet i den konkreta driften. Detta skapar förutsättningarna för att trafikföretagen kan implementera ny teknik inom området. Risken minimeras när man inte måste stanna kvar i en teknik som blivit gammal på grund av upphandlingskrav.

Sveriges Bussföretag har under lång tid även drivit ståndpunkten att kollektivtrafiken ska effektiviseras bland annat genom att trafikföretaget får ta över ansvaret för tidtabellsplaneringen och omloppsplaneringen¹⁸, eftersom kompetensen nyttjas bäst om trafikföretagen sköter detta.

Bussförarna är i genomsnitt bara tillgängliga för resenärerna under 65 procent av den betalda förartiden. Lönekostnaden för den tid som förarna inte är tillgängliga är 2,8 miljarder kronor. För att få en uppfattning om proportionerna kan man räkna om detta till andel av förarkåren. Det innebär att av totalt cirka 18 000 förare som kör upphandlad busstrafik träffar 6 300 förare aldrig några resenärer. Det betyder att de kör tomma bussar tillbaka till garaget, väntar vid ändhållplatser och så vidare.

I 13 procent av alla utförda kilometer med buss körs fordonet tomt utan resenärer ombord, när förarna utanför tidtabell kör bussen tillbaka till garaget. Det betyder att kollektivtrafiken varje dag i Sverige kör motsvarande fyra varv runt jorden och släpper ut 125 000 kg koldioxid helt utan resenärer ombord på bussen.

Bussar som går i trafik för RKM används bara under 20 procent av trafikdygnet. Övrig tid står bussen i en depå, används för framkörning till eller från linjen etcetera.

Genom RKM:s avtal med trafikföretagen är det samhället som ytterst betalar för såväl fordons- som personalkostnaderna och även för drivmedelskostnaderna. Detta gäller oavsett om bussen är full med resenärer, om den körs tom till garaget eller om föraren sitter och väntar vid en ändhållplats.

Ett sätt att minimera den tid som bussarna kör utan resenärer är att optimera trafikplaneringen och noggrant följa utfall under hela avtalstiden. Här har trafikföretaget som kör en nyckelroll. Sveriges Bussföretag har därför även analyserat i vilken utsträckning som RKM har fört över ansvaret för tidtabellsplanering och omloppsplanering till trafikföretagen i de upphandlingar som genomfördes år 2018.

Sist men inte minst analyserar vi vilken upphandlad trafik som följer branschrekommendationen om affärsneutrala betalningsvillkor. Om man betalar för den större delen redan under trafikmånaden och därmed inte belastar trafikföretagen så det behöver ligga ute med mycket stora belopp ända upp till en månad, minskar räntekostnaderna. Det är betydligt billigare för kollektivtrafiken om samhället tar denna kapitalkostnad än om trafikföretagen gör det. Mer trafik för pengarna med andra ord.

¹⁸Omllopsplanering beskriver hur många fordon som ska användas.

8.

Analys

8.1 Analystabell 1

RKM:s och deras bolag och följsamhet till branschens rekommendationer.

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

Upphandlare	Avtalslängd	Avtalstid	Vagnkm	Viktad andel	Resandeprecipitation > 24%	Följer Indexrådets rek. fullt ut	Följer Buss 2014/ Bus Nordic utan egna tillägg
Piteå kommun	10	2020-07-01-2030-06-30	630 000	0,6%	Ja	●	Ja ●
Hallandstrafiken	10	2020-06--2030-06	11 150 477	10,6%	Nej	●	Nja ●
Östgötatrafiken, Norrköping	10	2020-06-15--203006	2 207 155	2,1%	Ja	●	Nja ●
Östgötatrafiken, Linköping	10	2020-06-15--203006	6 684 893	6,3%	Ja	●	Nja ●
X-trafik, Gävle stad	10	2020-06-14-2030-06	3 600 000	3,4%	Ja	●	Nja ●
Jönköping, regiontrafik	9,5	2020-06--202912	13 145 180	12,5%	Ja	●	Nja ●
Västtrafik, Trafik 2020, GMP	10	2020-06-15--2030-06	26 502 287	25,2%	Ja	●	Nja ●
Länstrafiken Jämtland, regiontrafik 2019	10	201908-202909	5 100 000	4,8%	Nej	●	Ja ●
Länstrafiken Norrbotten, regiontrafik, AO 1	1,5	2019-08-19--2020-12-12	95 921	0,1%	Nej	●	Nja ●
Länstrafiken Norrbotten, regiontrafik, AO 2--3	8	2019-06-17--2027-06-17	233 782	0,2%	Nej	●	Nja ●
Länstrafiken Norrbotten, regiontrafik AO 4-5	10	2019-06-15-2029-06-15	127 739	0,1%	Nej	●	Nja ●
Länstrafiken Norrbotten, regiontrafik, AO 6	5	2020-01-01-2024-12-31	16 076	0,02%	Nej	●	Nja ●
Länstrafiken Norrbotten, regiontrafik AO7-12	5	2019-08-19--2024-06-15	138 871	0,1%	Nej	●	Nja ●
RKM Sörmland, busstrafik södra o västra Sörmland	10	2019-08-19--2029-12	10 029 588	9,5%	Nej	●	Ja ●
Skånetrafiken, Trelleborgs stad och region	8+2	2019-12--2027-12	2 600 000	2,5%	Ja	●	Ja ●
Länstrafiken Västerbotten, Skellefteå	10	2020-01-01--2029-12-10	620 438	0,6%	Nej	●	Ja ●
Länstrafiken Västerbotten, linje 14,63	8	2019-12-08--2025-12-10	610 961	0,6%	Nej	●	Ja ●
Länstrafiken Västerbotten, Umeå	10	2020-01-01--2029-12-10	1 538 171	1,5%	Nej	●	Ja ●
Västtrafik, Kungsbacka tätort, landsbygd, Ale	10	2019-06-15--2029-06	3 777 249	3,6%	Ja	●	Nja ●
UL, lokal- och skolbusstrafik i Knivsta, Tierp, Uppsala, samt Östhammar, skolbusstrafik i Enköpings kommun.	8+2+2	2020-01-01--2028-06	4 971 263	4,7%	Nej	●	Ja ●
Västtrafik, Sjuhärads, Öckerö	11	2020-06--2031-06	11 534 409	11,0%	Ja	●	Nja ●
Summa					100%	41,1% +58,9%	13,8%+36,1%
År 2017					94,10%	63,2%+34,5%	20,90%

8.2 Analystabell 2:

RKM och deras bolags effektiviseringsarbete. Nära på all den busstrafik som handlades upp 2014 överläter planeringsansvaret till trafikföretaget. Här är flera RKM goda föredömen.

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

Upphandlare	Följer branschrek. om affärsneutrala betalningsvillkor	Trafikföretaget sköter tidtabellsplanering	Trafikföretaget ansvarar för omloppsplanering	Trafikföretaget sköter lokal marknadsföring till resenär	Beställaren har klart uttalade mål om resandeökning	Enbart Funktionella miljökrav
Piteå kommun	Ja ●	Ja ●	Ja ●	Ja ●	Ja ●	Ja, ●
Hallandstrafiken	Ja ●	Ja, tillsammans ●	Ja ●	Gemensamt ●	Ja ●	Ja, option elbuss ●
Östgötatrafiken, Norrköping	Nej ●	Ja, tillsammans ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Nja ●
Östgötatrafiken, Linköping	Nej ●	Ja, tillsammans ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Nja ●
X-trafik, Gävle stad	Nej ●	Ja, tillsammans ●	Ja ●	Ja ●	Ja, Ej målsatt ●	Nja ●
Jönköping, regiontrafik	Ja ●	Nej ●	Ja ●	Nej ●	Ja ●	Nja ●
Västtrafik, Trafik 2020, GMP	Nej ●	Ja, tillsammans ●	Ja ●	Ja ●	Ja ●	Nja ●
Länstrafiken Jämtland, regiontrafik 2019	Ja ●	Nej ●	Ja ●	Nej ●	Ja ●	Ja ●
Länstrafiken Norrbotten, regiontrafik, AO 1	Nej ●	Ja, tillsammans ●	Ja ●	Ja ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Norrbotten, regiontrafik, AO 2--3	Nej ●	Ja, tillsammans ●	Ja ●	Ja ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Norrbotten, regiontrafik AO 4-5	Nej ●	Ja, tillsammans ●	Ja ●	Ja ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Norrbotten, regiontrafik, AO 6	Nej ●	Ja, tillsammans ●	Ja ●	Ja ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Norrbotten, regiontrafik AO7-12	Nej ●	Ja, tillsammans ●	Ja ●	Ja ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
RKM Sörmland, busstrafik södra o västra Sörmland	Nej ●	Ja, tillsammans ●	Ja ●	Ja ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Skånetrafiken, Trelleborgs stad och region	Ja ●	Ja, tillsammans ●	Ja ●	Gemensamt ●	Ja ●	Nja ●
Länstrafiken Västerbotten, Skellefteå	Ja ●	Ja, tillsammans ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Västerbotten, linje 14,63	Ja ●	Ja, tillsammans ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Västerbotten, Umeå	Ja ●	Ja, tillsammans ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Västtrafik, Kungsbacka tätort, landsbygd, Ale	Nej ●	Ja, tillsammans ●	Ja ●	Gemensamt ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
UL, lokal- och skolbusstrafik i Knivsta, Tierp, Uppsala, samt Östhammar, skolbusstrafik i Enköpings kommun.	Nej ●	Ja, tillsammans ●	Ja ●	Nej ●	Nej ●	Ja ●
Västtrafik, Sjuhärad, Öckerö	Nej ●	Ja, tillsammans ●	Ja ●	Gemensamt ●	Ja, ej målsatt ●	Nja ●
Summa	33,9%	82,80%	100%	51,2%+27,5	100%	37,3%+62,7%
År 2017	41,7%+44,7	67,9%+13,7%	100%	53%+44,7%	100%	51%+49%

9.

Kollektivtrafikens utveckling

mot fördubblad marknadsandel

9.1 Övergripande resande och utbud

Tabell 1: Antalet resor¹⁹ jämfört med föregående år, total, miljoner

Antalet resor i lokal och regional kollektivtrafik har ökat med 30 procent mellan 2007-2017. År 2017 ökade resandet med 1,5 procent.

År	Antal resor	Antal resor i procent	Förändring 2007-2017
2007	1 207		
2008	1 237	2,5 %	
2009	1 244	0,6 %	
2010	1 275	2,5 %	
2011	1 333	4,5 %	
2012	1 369	2,7 %	
2013	1 421	3,8 %	
2014	1 435	1 %	
2015	1 482	3,3 %	
2016	1 570	5,9 %	
2017	1 569	1,5 %	30 %

Källa: SIKÄ 2009:18, tabell 12, Trafikanalys 2010:12, tabell 12, Trafikanalys 2011:19, tabell 12, Trafikanalys 2012:16, tabell 12, Trafikanalys 2013:20, tabell 12, Trafikanalys 2014:22, tabell 12, Trafikanalys 2015:20, tabell 12, Trafikanalys 2016:26, tabell 12, statistik om regional linjetrafik 2016, Regional linjetrafik 2017 Statistik 2018:25

Tabell 2: Antal resor per trafikslag jämfört föregående år, totalt, miljoner

Resandet i lokal och regional kollektivtrafik, räknat som antal resor per trafikslag, är störst med buss. Busstrafiken stod för xx procent av alla resor inom kollektivtrafiken 2017.

År	2007	2014	2015	2016	Förändring 2015	Förändring 2016	Förändring 2017	Förändring 2007-2017
T-Bana	303	330	338	350	2,4 %	3,6 %	0,9 %	16,5 %
Buss	633	747	775	812	3,7 %	4,8 %	2 %	30,8 %
Spårväg	122	149	150	157	0,7 %	4,7 %	5,7 %	36,1 %
Tåg	142	198	208	215	5,1 %	3,4 %	-2,8 %	47,2 %
Sjöfart	7	11	12	12	9,1 %	0,0 %	16,7 %	100 %

Källa: SIKÄ 2009:18, tabell 12, Trafikanalys 2010:12, tabell 12, Trafikanalys 2011:19, tabell 12, Trafikanalys 2012:16, tabell 12 och Trafikanalys 2013:20, tabell 12, Trafikanalys 2014:22, tabell 12, Trafikanalys 2015:20, tabell 12, Trafikanalys 2016:26, tabell 12, statistik om regional linjetrafik 2016, Regional linjetrafik 2017 Statistik 2018:25

¹⁹En resa definieras som en påstigning

Tabell 3: Antalet utbudskilometer jämfört föregående år totalt, miljoner

År	Km	Förändring	Förändring 2007-2016
2007	678		
2008	706	4,1%	
2009	717	1,6%	
2010	735	2,5%	
2011	769	4,6%	
2012	787	2,3%	
2013	802	1,9%	
2014	811	1,1%	
2015	826	1,8%	
2016	851	3,0%	
2017	863	1,3 %	27,3 %

Källa: SIKa 2009:18, tabell 13, Trafikanalys 2010:12, tabell 13, Trafikanalys 2011:19, tabell 13, Trafikanalys 2012:16, tabell 13, Trafikanalys 2013:20, tabell 13 samt Trafikanalys 2014:22, tabell 13, Trafikanalys 2015:20, tabell 13, Trafikanalys 2016:26, tabell 13, statistik om regional linjetrafik 2016, Regional linjetrafik 2017 Statistik 2018:25

Tabell 4: Antalet utbudskilometer, miljoner km, per trafikslag jämfört med föregående år, miljoner²⁰

Bussen står för den största delen av utbudet av lokal och regional kollektivtrafik, 73 procent. Noterbart är den starka ökningen av utbudet på järnväg, 89 procent.

År	2007	2015	2016	2017	Förändring 2017	Förändring 2007-2017
T-bana	91	96	96	97	1 %	6,6 %
Buss	506	601	613	627	2,2 %	23,9 %
Spårväg	18	21	21	21	0, %	16,7%
Järnväg	62	101	121	117	-3,4 %	88,7%

Källa: SIKa 2009:18, tabell 13; Trafikanalys 2010:12, tabell 13, Trafikanalys 2011:19, tabell 13; Trafikanalys 2012:16, tabell 13; samt Trafikanalys 2013:20, tabell 13, Trafikanalys 2015:20, tabell 13, Trafikanalys 2016:26, tabell 13, statistik om regional linjetrafik 2016, Regional linjetrafik 2017 Statistik 2018:25

²⁰Samma 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 enligt Trafikanalys. Utbudet för sjöfart i lokal och regional kollektivtrafik redovisas inte av Trafikanalys

9.2 Resande och utbud per län

Tabell 5: Antalet resor jämfört föregående år total, 1000-tal²¹

Störst resandeökning var 2017 och skedde i Umeå i Västerbotten.

Län	2007	2016	2017	Förändring 2016	Förändring 2017	Resandeförändring 2007-2017
Uppsala	26 093	43 400	39 922	13,7 %	-8 %	53 %
Kalmar	6 278	10 285	9 605	9,6 %	-6,6 %	53 %
Kronoberg	6 035	9 750	10 124	6,1 %	3,8 %	67,8 %
Västmanland	8 769	14 102	14 522	0 %	3 %	65,6 %
Halland	11 400	17 774	18 670	5,5 %	5 %	63,8 %
Södermanland	9 230	13 777	14 571	5,9 %	5,0 %	57,9 %
Västra Götaland	209 955	301 084	315 073	7,5 %	4,6 %	50,1 %
Västerbotten	8 636	12 241	14 153	2,8 %	15,6 %	63,9 %
Jönköping	16 335	22 054	22 542	6,4 %	2,2 %	38 %
Värmland	9 863	12 536	12 238	1 %	-2,4 %	24,1 %
Skåne	128 790	163 649	165 759	3 %	1,3 %	28,7 %
Stockholm	676 261	822 330	825 760	2,8 %	0,4 %	22,1 %
Gävleborg	12 467	15 053	15 200	6,3 %	1 %	21,9 %
Jämtland	5 391	6 470	6 780	9,8 %	4 %	25,8 %
Blekinge	7 569	9 037	9 196	10 %	1,8 %	21,5 %
Östergötland	25 935	29 496	30 269	3,5 %	2,6 %	16,7 %
Dalarna	9 280	10 536	10 252	4,1 %	-2,7 %	10,5 %
Norrbottnen	8 421	9 347	9 422	7,2 %	0,8 %	11,9 %
Västernorrland	9 533	10 080	10 630	3,8 %	5,5 %	11,5 %
Örebro	12 313	12 429	13 567	9 %	9,2 %	10,2 %
Gotland	1 224	906	886	6,1 %	-2,2 %	-27,6 %

Källa: SIKA 2009:18, tabell 16, Trafikanalys 2010:12, tabell 16, Trafikanalys, tabell 16, Trafikanalys 2011:19, tabell 16, Trafikanalys 2012:16, tabell 16, Trafikanalys 2013:20, tabell 16 samt Trafikanalys 2014:22, Trafikanalys 2015:20, tabell 16, Trafikanalys 2016:26, tabell 16, statistik om regional linjetrafik 2016, Regional linjetrafik 2017 Statistik 2018:25

²¹Värmland reducerat med 121800 resor 2007-2012 pga uppskattade värden som legat för högt.

Dalarna reducerat med 3400000 resor/år 2007-2012 pga tidigare uppskattade värden som legat för högt.

Sörmlands ökning 2014 beror på ändrad redovisning. Nu ingår även resor med Sjs resebevis. Beslut om allmän trafikplikt gällande Skellefteå fattat 2014 av RKM. Innbär att Skellefteå ingår i nyckeltal för Västerbotten.

Tabell 6: Antalet utbudskilometer jämfört föregående år total, 1 000-tal

Utbudet av kollektivtrafik är störst i Stockholm och Västra Götaland. Sörmlands ökning 2016 beror på att man då redovisade tågproduktionen i sin helhet. Störst ökning av utbudet, räknat i utbudskilometer mellan 2007-2015 har skett i Kalmar och Västmanland. Förändringen i Blekinge beror på ändrad definition på järnväg. Blekingetrafiken ändrade då definitionen av ”vagn” eftersom man fick instruktioner om att ett tågset som inte gick att koppla isär skulle definieras som en vagn vilket gjorde att vagnkilometerna minskade till en tredjedel.

Län 2	2007	2016	2017	Förändring 2016	Förändring 2017	Förändring 2007-2017
Gotland	2 935	2 582	2 717	-0,3 %	5,2 %	-7,4 %
Norrbottnen	17 873	17 676	17 823	0,6 %	0,8 %	-0,3 %
Östergötland	26 740	26 853	28 009	-1 %	4,3 %	4,7 %
Blekinge	9 686	9 810	9 921	0,4 %	1,1 %	2,4 %
Västernorrland	15 079	15 464	14 903	0,8 %	-3,6 %	-1,2 %
Stockholm	235 991	251 180	252 579	-1 %	0,6 %	7,0 %
Jönköping	19 866	22 291	22 264	-21,9 %	-0,1 %	12,1 %
Gävleborg	20 245	22 894	23 223	17,7 %	1,4 %	14,7 %
Jämtland	11 009	12 497	12 344	4,7 %	-1,2 %	12,1 %
Uppsala	33 188	38 400	46 500	11,3 %	21,1 %	40,1 %
Värmland	17 059	21 549	22 099	1,1 %	2,6 %	29,5 %
Västerbotten	19 051	24 444	23 708	2,3 %	-3 %	24,4 %
Västra Götaland	112 711	149 843	144 953	1,4 %	-3,3 %	28,6 %
Kronoberg	9 797	13 355	13 415	-6,2 %	0,4 %	36,9 %
Dalarna	14 000	19 840	19 987	1,7 %	0,7 %	42,8 %
Skåne	69 827	100 829	102 570	4,4 %	1,7 %	46,9 %
Örebro	13 427	20 400	21 628	49,7 %	6 %	61,1 %
Kalmar	12 077	20 732	19 912	5,0 %	-4 %	64,9 %
Västmanland	7 448	12 910	11 885	-10,4 %	-7,9 %	59,6 %
Halland	12 126	21 259	22 691	10,9 %	6,7 %	87,1 %
Sörmland	12 924	26 561	29 687	75,9 %	11,8 %	129,7 %

Källa: Sika 2009:18, tabell 16, Trafikanalys 2012:16, tabell 16, Trafikanalys 2013:20, tabell 16 samt Trafikanalys 2014:22, Trafikanalys 2015:20, tabell 16, Trafikanalys 2016:26, tabell 16, statistik om regional linjetrafik 2016, Regional linjetrafik 2017 Statistik 2018:25

9.3 Övergripande ekonomi

Tabell 7: Kostnader, miljoner kronor, total kollektivtrafik jämfört föregående år, 2017 års priser

Kostnaderna för lokal och regional kollektivtrafik ökade med två procent mellan 2016 och 2017. Räknat från 2007 har kostnaderna ökat med 52,3 procent.

År	2007 i 2017 års prisnivå	2015 i 2017 års prisnivå	2016 i 2017 års prisnivå	2017	Förändring 2016	Förändring 2017	Förändring 2007-2017
Kostnad (miljoner)	31 230	44 117	46 447	47 553	3 %	2 %	52,3 %

Källa: Trafikanalys 2014:22, tabell 8, Trafikanalys 2015:20, tabell 8, Trafikanalys 2016:26, tabell 8, statistik om regional linjetrafik 2016, Regional linjetrafik 2017 Statistik 2018:25

Tabell 8: Trafikeringskostnader per trafikslag, 1000-tal kronor, jämfört föregående år, 2016 års priser²²

År	Buss 2017 års prisnivå	Förändring Buss 2017 års prisnivå	Spårväg	Spårväg 2017 års prisnivå	Förändring spårväg 2017 års prisnivå	Tåg	Tåg 2017 års prisnivå	Förändring tåg 2017 års prisnivå
2007	11 079 795 kr		900 480 kr	998 429 kr		2 308 363 kr	2 559 453 kr	
2008	11 558 409 kr	4 %	995 844 kr	1 067 068 kr	7 %	2 700 101 kr	2 893 216 kr	13 %
2009	11 914 155 kr	3 %	1 034 022 kr	1 111 489 kr	4 %	2 954 762 kr	3 176 128 kr	9,8 %
2010	12 359 076 kr	4 %	957 771 kr	1 016 634 kr	-9 %	3 190 080 kr	3 386 135 kr	6,6 %
2011	13 109 237 kr	6 %	1 026 152 kr	1 061 342 kr	4 %	3 755 383 kr	3 884 168 kr	14,7 %
2012	13 435 467 kr	2 %	1 022 624 kr	1 048 369 kr	-1 %	4 528 424 kr	4 642 427 kr	19,5 %
2013	13 859 461 kr	3 %	1 088 238 kr	1 116 132 kr	6 %	4 765 922 kr	4 888 082 kr	5,3 %
2014	20 677 881 kr	49 %	2 108 126 kr	2 166 093 kr	94 %	7 244 301 kr	7 443 497 kr	52,3 %
2015	21 821 874 kr	6 %	2 208 373 kr	2 270 110 kr	5 %	7 782 966 kr	8 000 546 kr	7,5 %
2016	21 734 502 kr	0 %	1 685 828 kr	1 716 089 kr	-24 %	8 474 729 kr	8 626 853 kr	7,8 %
2017	21 909 756 kr	1 %	1 718 973 kr	1 718 973 kr	0 %	8 819 138 kr	8 819 138 kr	2,2 %
Total		96%			72 %			245%

Källa: SIKA 2009:18, tabell 7 och 2008:17, tabell 7, Trafikanalys 2010:12, tabell 7, Trafikanalys 2011:19, tabell 7, Trafikanalys 2012:16, tabell 7, Trafikanalys 2013:20, tabell 7 samt Trafikanalys 2014:22, tabell 7, Trafikanalys 2015:20, tabell 7, Trafikanalys 2016:26, tabell 7, statistik om regional linjetrafik 2016, Regional linjetrafik 2017 Statistik 2018:25

Tabell 9: Kostnad per resa totalt, 2017 års priser

Mellan 2007-2017 ökade kostnaden per resa i den upphandlade trafiken med drygt 17 procent i snitt över landet.

År	Kostnad / resa 2016 års prisnivå	Förändring	Förändring 07-17
2007	25,87 kr		
2008	24,67 kr	-4,7 %	
2009	25,78 kr	4,5 %	
2010	26,49 kr	2,7 %	
2011	26,43 kr	-0,2 %	
2012	27,31 kr	3,3 %	
2013	27,96 kr	2,4 %	
2014	29,22 kr	4,5%	
2015	29,75 kr	1,8 %	
2016	30,01 kr	0,9 %	
2017	30,31 kr	1,0 %	17%

Källa: Trafikanalys 2014:22, tabell 10, Trafikanalys 2015:20, tabell 10, Trafikanalys 2016:26, tabell 10, statistik om regional linjetrafik 2016, Regional linjetrafik 2017 Statistik 2018:25

²²Från 2014 ingår trafikeringskostnader även för Stockholms län

Tabell 10: Trafikintäkt total kollektivtrafik jämfört föregående år, 1000-tal kronor, 2017 års priser

Trafikintäkter, i detta ingår även enligt Trafikanalys definition även hyresintäkter från uthyrning av fordon.

År	Trafikintäkter i 2017 års prisnivå	Förändring, fasta priser	Förändring 2007-2017
2007	12 853 473 kr		
2008	13 817 299 kr	7,5%	
2009	14 444 178 kr	4,5%	
2010	14 832 994 kr	2,7%	
2011	15 515 182 kr	4,6%	
2012	16 893 367 kr	8,9%	
2013	19 115 419 kr	13,2%	
2014	18 987 718 kr	-0,7%	
2015	19 646 867 kr	3,5%	
2016	20 345 786 kr	3,6%	
2017	20 995 531 kr	3,2%	63,3%

Källa: SIKA 2009:18, tabell 1 och 2008:17, tabell 1, Trafikanalys 2010:12, tabell 1, Trafikanalys 2011:19, tabell 1, Trafikanalys 2012:16, tabell 1, Trafikanalys 2013:20, tabell 1 samt Trafikanalys 2014:22, tabell 1, Trafikanalys 2015:20, tabell 1, Trafikanalys 2016:26, tabell 1, statistik om regional linjetrafik 2016, Regional linjetrafik 2017 Statistik 2018:25

Tabell 11: Trafikintäkt per trafikslag jämfört med föregående år, 1000-tal kronor²³, 2017 års priser

År	Buss	Buss, 2017 års prisnivå	Förändring buss	Spårväg	Spårväg, 2017 års prisnivå	Förändring spårväg	Tåg	Tåg, 2017 års prisnivå	Förändring tåg	Fartyg	Fartyg, 2017 års prisnivå	Förändring fartyg
2007	5 043 983	5 592 638		670 997	743 984		1 256 956	1 393 680		55 308	61 324	
2008	5 284 653	5 404 735	-3,4 %	691 470	740 925	-0,4 %	1 663 613	1 782 597	27,9 %	61 267	65 649	7,1 %
2009	5 398 019	5 802 429	7,4 %	718 083	771 881	4,2 %	1 939 581	2 084 891	17 %	56 965	61 233	-6,7 %
2010	5 536 044	5 876 277	1,3 %	678 117	719 793	-6,7 %	2 184 106	2 318 336	11,2 %	49 347	52 380	-14,5 %
2011	5 896 047	6 098 243	3,8 %	689 957	713 618	-0,9 %	2 381 115	2 462 772	6,2 %	53 532	55 368	5,7 %
2012	6 171 603	6 326 973	3,8 %	708 355	726 188	1,8 %	2 916 554	2 989 978	21,4 %	60 596	62 122	12,2 %
2013	6 411 203	6 575 535	3,9 %	719 603	738 048	1,6 %	2 753 145	2 823 714	-5,6 %	99 483	102 033	64,2 %
2014	9 859 319	10 130 420	54,1 %	1 190 436	1 223 169	65,7 %	3 683 661	3 784 950	34,0 %	160 535	164 949	61,7 %
2015	9 956 339	10 234 678	1,0 %	1 241 101	1 275 797	4,3 %	4 038 479	4 151 379	9,7 %	180 534	185 581	12,5 %
2016	10 531 688	10 720 735	4,7 %	1 100 069	1 119 816	-12,2 %	4 401 395	4 480 401	7,9 %	139 004	141 499	-23,8 %
2017	10 971 983	10 971 983	2,3 %	1 109 260	1 109 260	-0,9 %	4 760 872	4 760 872	6,3 %	144 801	144 801	2,3 %

Källa: SIKA 2009:18, tabell 7 och 2008:17, tabell 7; Trafikanalys 2010:12, tabell 7, Trafikanalys 2011:19, tabell 7, Trafikanalys 2012:16, tabell 7, Trafikanalys 2013:20, tabell 7 samt Trafikanalys 2014:22, tabell 7, Trafikanalys 2015:20, tabell 7, Trafikanalys 2016:26, tabell 7, statistik om regional linjetrafik 2016, Regional linjetrafik 2017 Statistik 2018:25

²³Från 2014 ingår trafikeringkostnader även för Stockholms län

Tabell 12 Självfinansieringsgrad total i 2017 års priser

Upphandlad kollektivtrafik finansieras dels med skattemedel, dels genom intäkter från trafiken, framför allt från biljettförsäljning, men även reklamintäkter, lokalhyror med mera. I vissa fall redovisas även bidrag från kommuner som trafikintäkt i stället för som skattebidrag, vilket vore mer korrekt.

År	Självfinansieringsgrad
2007	49,1%
2008	48,4%
2009	48,1%
2010	47%
2011	47,9%
2012	49,2%
2013	50,8%
2014	49,4%
2015	48,6%
2016	49,1%
2017	49%

Källa: Trafikanalys 2014:22, Trafikanalys 2015:20, Trafikanalys 2016:26, statistik om regional linjetrafik 2016, Regional linjetrafik 2017 Statistik 2018:25

Tabell 13: Skattebidrag per resa total jämfört med föregående år, 2017 års priser

Från år 2007-2017 har skattebidraget per resa ökat med 36 procent.

År	Skattebidrag i 2017 års prisenivå	Antal miljoner resor	Bidra/resa	Förändring	Förändring 2007-2017
2007	13911 mnkr	1 213	11,47 kr		
2008	14833 mnkr	1 237	11,99 kr	4,6%	
2009	15567 mnkr	1 244	12,51 kr	4,4%	
2010	15935 mnkr	1 275	12,50 kr	-0,1%	
2011	16980 mnkr	1 333	12,74 kr	1,9%	
2012	18000 mnkr	1 369	13,15 kr	3,2%	
2013	20136 mnkr	1 421	14,17 kr	7,8%	
2014	21624 mnkr	1 435	15,07 kr	6,3%	
2015	22968 mnkr	1 483	15,49 kr	2,8%	
2016	24053 mnkr	1 548	15,54 kr	0,3%	
2017	24531 mnkr	1569	15,63 kr	0,6%	36%

Källa: SIKA 2009:18, tabell 1 och 2008:17, tabell 1, Trafikanalys 2010:12, tabell 1, Trafikanalys 2011:19, tabell 1, Trafikanalys 2012:16, tabell 1; Trafikanalys 2013:20, tabell 1 samt Trafikanalys 2014:22, Trafikanalys 2015:20, tabell 1, Trafikanalys 2016:26, tabell 1, statistik om regional linjetrafik 2016, Regional linjetrafik 2017 Statistik 2018:25



9.4 Per län ekonomi

Kostnader totalt för kollektivtrafiken, länsvis, jämfört med föregående år

Län	Förändring 2016	Förändring 2017	Förändring 2007-2017 i fasta priser
Gotland	2,8 %	-10 %	-6 %
Norrbottn	2,9%	2 %	15 %
Östergötland	2,1 %	0 %	27 %
Västerbotten	-1,6 %	2%	31 %
Gävleborg	3,7 %	3 %	36 %
Jämtland	-2,5 %	15 %	41 %
Västernorrland	4 %	3 %	51 %
Södermanland	0,7 %	-1%	52 %
Värmland	-0,7 %	5%	55 %
Stockholm	6,2 %	3 %	56 %
Jönköping	7,3 %	3 %	59 %
Västra Götaland	4,2 %	-1 %	63 %
Skåne	5,9 %	2 %	70 %
Dalarna	2 %	4 %	71%
Blekinge	4,7 %	2 %	82 %
Västmanland	3,6%	3 %	87 %
Uppsala	11,1 %	4 %	90 %
Kalmar	3,7 %	4 %	91 %
Örebro	4,4 %	15 %	95 %
Halland	3,1 %	5 %	131 %
Kronoberg	3,8 %	3 %	135 %

Källa: SIKA 2009:18, tabell I och 2008:17, tabell I; Trafikanalys 2010:12, tabell I; Trafikanalys 2011:19, tabell I, Trafikanalys 2012:16, tabell I, Trafikanalys 2013:20, tabell I samt Trafikanalys 2014:22, tabell I, Trafikanalys 2015:20, tabell I, Trafikanalys 2016:26, tabell I, statistik om regional linjetrafik 2016, Regional linjetrafik 2017 Statistik 2018:25



Tabell 15: Kostnad kronor per resa total, 2017 års priser

Län	2007 i 2017 års prinsnivå	2016 i 2017 års prinsnivå	2017	Förändring 2016	Förändring 2017	Förändring 2007-2017 i fasta priser, 2017 års prinsnivå
Västerbotten	61,17 kr	55,64 kr	49,08 kr	3 %	-12 %	-20 %
Södermanland	48,52 kr	50,13 kr	46,85 kr	-5 %	-7 %	-3 %
Norrbottn	52,22 kr	53,10 kr	53,88 kr	-4 %	1 %	3 %
V. Götaland	23,55 kr	27,07 kr	25,60 kr	-3 %	-5 %	9 %
Östergötland	36,02 kr	40,35 kr	39,25 kr	-1 %	-3 %	9 %
Gävleborg	40,17 kr	43,96 kr	44,94 kr	-2 %	2 %	12 %
Jämtland	50,22 kr	51,13 kr	56,32 kr	-11 %	10 %	12 %
Västmanland	35,11 kr	39,66 kr	39,73 kr	4 %	0 %	13 %
Jönköping	38,62 kr	44,21 kr	44,60 kr	1 %	1 %	15 %
Värmland	54,92 kr	59,37 kr	63,76 kr	-2 %	7 %	16 %
Uppsala	39,18 kr	43,21 kr	48,69 kr	-2 %	13 %	24 %
Kalmar	66,68 kr	74,93 kr	83,33 kr	-5 %	11 %	25 %
Stockholm	19,66 kr	24,35 kr	24,96 kr	3 %	3 %	27 %
Gotland	47,73 kr	67,61 kr	62,24 kr	-3 %	-8 %	30 %
Skåne	25,12 kr	32,99 kr	33,23 kr	3 %	1 %	32 %
Västernorrland	34,95 kr	48,64 kr	47,33 kr	0 %	-3 %	35 %
Kronoberg	41,08 kr	57,91 kr	57,62 kr	-2 %	0 %	40 %
Halland	36 kr	50,69 kr	50,86 kr	-2 %	0 %	41 %
Dalarna	53,25 kr	71,37 kr	76,54 kr	-2 %	7 %	44 %
Blekinge	33,16 kr	49,91 kr	49,79 kr	-5 %	0 %	50 %
Örebro	32,69 kr	54,96 kr	57,97 kr	-4 %	5 %	77 %

Källa: SIKÄ 2009:18, tabell 3 och 2008:17, tabell 3; Trafikanalys 2010:12, tabell 3, Trafikanalys 2011:19, tabell 3, Trafikanalys 2012:16, tabell 3, Trafikanalys 2013:20 tabell 3 samt Trafikanalys 2014:22, tabell 3, Trafikanalys 2015:20, tabell 3, Trafikanalys 2016:26, tabell 3, statistik om regional linjetrafik 2016, Regional linjetrafik 2017 Statistik 2018:25



Tabell 16: Självfinansieringsgrad total jämfört föregående år, verksamhetsintäkter/totala intäkter

Län	2017	Förändring 2007-2017 i procentenheter
Skåne	56,9 %	13,7
Stockholm	55,9 %	4,2
Halland	54,4 %	0,4
Västerbotten	53,2 %	-1
Kalmar	49,9 %	0,8
Kronoberg	48,2 %	0,7
Uppsala	47,6 %	3,4
Västernorrland	46,2 %	-4,4
Norrbottn	44,2 %	-3,9
Jämtland	42,5 %	-7,6
Blekinge	41,8 %	-9,8
Västra Götaland	41,1 %	-10,4
Östergötland	39,2 %	-9,3
Gävleborg	39 %	-12
Jönköping	36,1 %	-13,2
Värmland	34,7 %	-10,8
Örebro	34,6 %	-12,6
Västmanland	32,6 %	-13,5
Södermanland	25,8 %	-16,8
Gotland	23 %	-21,4
Dalarna	21,9 %	-21,6

Källa: SIKa 2009:18, tabell 1 och 2008:17, tabell 1, Trafikanalys 2010:12, tabell 1, Trafikanalys 2011:19, tabell 1, Trafikanalys 2012:16, tabell 1, Trafikanalys 2013:20, tabell 1 samt Trafikanalys 2014:22, tabell 1, Trafikanalys 2015:20, tabell 1, Trafikanalys 2016:26, tabell 1, statistik om regional linjetrafik 2016, Regional linjetrafik 2017 Statistik 2018:25

Tabell 17 Skattebidrag per resa total jämfört tidigare år, 2016 års prisnivå

Örebro och Blekinge uppvisar största ökningen sedan 2007

Län	Skattebidrag / resa 2007, 2017 års prisnivå	Skattebidrag per resa 2015 i 2017 års prisnivå	Skattebidrag per resa 2016 i 2017 års prisnivå	Skattebidrag per resa 2017	Förändring 2007-2017
Västerbotten	29,06 kr	29,74 kr	29,38 kr	24,86 kr	-14%
Kalmar	42,57 kr	42,04 kr	36,77 kr	41,72 kr	-2%
Södermanland	31,64 kr	37,36 kr	36,23 kr	34,79 kr	10%
Jämtland	25,00 kr	32,61 kr	28,38 kr	28,27 kr	13%
Östergötland	20,23 kr	26,20 kr	25,84 kr	25,01 kr	24%
Stockholm	9,07 kr	10,96 kr	11,04 kr	11,21 kr	24%
Gotland	37,22 kr	54,03 kr	52,85 kr	47,91 kr	29%
Gävleborg	20,24 kr	27,25 kr	26,66 kr	27,22 kr	34%
Halland	17,35 kr	21,14 kr	23,38 kr	23,57 kr	36%
V. Götaland	10,90 kr	16,30 kr	15,79 kr	15,08 kr	38%
Kronoberg	21,45 kr	30,39 kr	29,06 kr	29,85 kr	39%
Norrbottn	23,79 kr	32,93 kr	31,20 kr	33,36 kr	40%
Västmanland	19,03 kr	26,51 kr	27,09 kr	26,71 kr	40%
Jönköping	19,46 kr	27,61 kr	28,73 kr	28,51 kr	47%
Uppsala	16,88 kr	22,32 kr	23,24 kr	25,23 kr	49%
Skåne	9,74 kr	14,01 kr	14,48 kr	14,68 kr	51%
Västernorrland	20,01 kr	34,18 kr	34,85 kr	34,45 kr	72%
Dalarna	32,43 kr	54,70 kr	56,85 kr	63,02 kr	94%
Värmland	22,38 kr	41,66 kr	42,49 kr	44,55 kr	99%
Örebro	17,20 kr	37,10 kr	36,73 kr	36,82 kr	114%
Blekinge	12,13 kr	29,94 kr	28,94 kr	28,97 kr	139%

Källa: SIKa 2009:18, tabell 1 och 2008:17, tabell 1, Trafikanalys 2010:12, tabell 1, Trafikanalys 2011:19, tabell 1, Trafikanalys 2012:16, tabell 1, Trafikanalys 2013:20, tabell 1 samt Trafikanalys 2014:22, tabell 1, Trafikanalys 2015:20, tabell 1, Trafikanalys 2016:26, tabell 1, statistik om regional linjetrafik 2016, Regional linjetrafik 2017 Statistik 2018:25



10.

Slutsatser om ekonomi

och resandeutveckling

En slutsats är att kollektivtrafikens kostnader fortsätter att stiga snabbare än resandet ökar. Mellan 2007 och 2017 i enlighet med 2017 års prisnivå, steg kostnaderna med 52,3 procent räknat i fasta priser, medan resandet endast ökade med 30 procent. Detta är ett medelvärde för hela landet och vid en genomgång av de olika länen kan vi konstatera att det finns stora skillnader. Dessa stora skillnader när det gäller vad man får ut i form av resor mellan landets olika län och regioner kräver djupare analyser. Det är inte rimligt med så stora skillnader. Fler RKM behöver fundera på vad man får ut av sina satsade skattemedel. Det råder inte några tvivel om att det finns stor effektiviseringspotential i den svenska kollektivtrafiken. En bra grund för analysen finns i rapporten Mer kollektivtrafik för pengarna som handlar om kostnadsökningarna inom svensk kollektivtrafik, som producerades av Urbanet Analys våren 2017 på uppdrag av Sveriges Bussföretag.

Sist, men absolut inte minst, ta lärdom av Trafikverkets planeringsprocess fyrstegsprincipen. Det vill säga definiera vilket problem man tänkt lösa. Därefter väljer man den mest kostnadseffektiva lösningen. Exempelvis skulle betydligt fler busskörfält i våra städer göra kollektivtrafiken mer attraktiv, kostnadseffektiv och öka bussarnas hastighet. Det innebär dels snabbare och därmed mer attraktiv busstrafik, något som lockar fler resenärer. Samtidigt minskar kostnaderna för samhället genom att färre fordon och förare behövs för att klara samma turtäthet.

Men vi vill också peka på de goda exempel som finns i den svenska upphandlade kollektivtrafiken. Läns- och trafikbolag Västerbottens upphandling 2018 som på ett föredömligt sätt följde branschens rekommendationer är ett sådant som fler RKM och Läns- och trafikbolag kan lära av. Från Sveriges Bussföretag sida vill vi också tacka alla parter som medverkat till att *Bus Nordic* blev verklighet. Det är inte alltid man lyckas göra ett så oerhört gott arbete med så många intressenter.



Tabell 18: Sammanställning av valda nyckeltal, 2017 års priser

Här har ställts samman några av de nyckeltal som redovisats tidigare i rapporten. Syftet är att tydliggöra samband mellan olika viktiga nyckeltal. Exempelvis är det viktigt att visa om branschen är på väg mot sina egna uppsatta mål om resandeökning verkligen avspeglas i resandeökning i de olika länen. Resandeökningen bör då rimligen överstiga befolkningsökningen.

Län	Resandeförändring 2007-2017	Befolkningsförändring 2007-2017	Förändring i utbudskm 2007-2017	Förändring i kostnad /resa 2007-2017	Förändring i skattebidrag / resa 2007-2016	Marknadsandel 2017	Marknadsandel 2012
Halland	63,8 %	11,5 %	87 %	41 %	36 %	14 %	12,7 %
Kronoberg	67,8 %	9,3 %	37 %	40 %	39 %	14 %	11,4 %
Västra Götaland	50,1 %	9,3 %	29 %	9 %	38 %	32 %	26,5 %
Skåne	28,7 %	12,1 %	47 %	32 %	51 %	32 %	24,4 %
Västerbotten	63,9 %	4,2 %	24 %	-20 %	-14 %	15 %	13,3 %
Kalmar	53,0 %	4,1 %	65 %	25 %	-2 %	15 %	10,5 %
Värmland	24,1 %	2,4 %	30 %	16 %	99 %	10 %	12,3 %
Uppsala	53,0 %	14,1 %	40 %	24 %	49 %	29 %	24,2 %
Gävleborg	21,9 %	3,7 %	15 %	12 %	34 %	15 %	14,6 %
Västernorrland	11,5 %	1,0 %	-1 %	35 %	72 %	11 %	9,9 %
Stockholm	22,1 %	18,4 %	7 %	27 %	24 %	56 %	50,4 %
Blekinge	21,5 %	4,9 %	2 %	50 %	139 %	16 %	13,2 %
Södermanland	57,9 %	9,9 %	130 %	-3 %	10 %	Deltar ej	13,9 %
Jönköping	38,0 %	7,1 %	12 %	15 %	47 %	17 %	14,4 %
Västmanland	65,6 %	8,8 %	60 %	13 %	40 %	17 %	14,2 %
Dalarna	10,5 %	3,8 %	43 %	44 %	94 %	10 %	8,2 %
Örebro	10,2 %	8,3 %	61 %	77 %	114 %	13 %	12,2 %
Östergötland	16,7 %	8,7 %	5 %	9 %	24 %	23 %	Deltar ej
Jämtland	25,8 %	2,3 %	12 %	12 %	13 %	12 %	Deltar ej
Norrbottn	11,9 %	0,3 %	0 %	3 %	40 %	7 %	10,5 %
Gotland	-27,6 %	2,6 %	-7 %	30 %	29 %	8 %	9,6 %



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Sveriges Bussföretag är bransch- och arbetsgivarorganisationen för bussföretag och bussresearrangörer i landet och har huvuddelen av bussföretagen som medlemmar. Vi är en del av Transportföretagen och Svenskt Näringsliv. 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 är verksamt.

Till Sveriges Bussföretag finns också runt 70 branschintressenter, huvudsakligen leverantörer och samarbetspartner till förbundet och dess medlemsföretag. Sveriges Bussföretag har också lokal närvaro genom Transportföretagens nio regionala kontor. Medlemmar i Sveriges Bussföretag är också automatiskt medlemmar i Svenskt Näringsliv. Sveriges Bussföretag är medlem i UITP och IRU.

Arbetsgivarfrågor

En av våra huvuduppgifter på arbetsgivar sidan är att träffa kollektivavtal rörande löne- och anställningsvillkor för våra branscher. Avtal tecknas med:

- Svenska Kommunalarbetareförbundet
- Svenska Transportarbetareförbundet
- Unionen
- Sveriges Ingenjörer.

Dessutom bistår vi våra medlemmar med rådgivning i arbetsgivarfrågor och arbetsmiljöfrågor, förhandlingshjälp, hjälp med avtalstolkning och med processhjälp i tingsrätt och i arbetsdomstolen.

Branschfrågor

Sveriges Bussföretag företräder medlemsföretagens intressen gentemot politiker, myndigheter och andra organisationer. Vi jobbar med opinionsbildning och samhällkontakt, omvärldsanalys, myndighetskontakter, uppvaktningar, skrivelser och framställningar, remissarbete samt övrig intressebevakning som ryms inom begreppet lobbying. Vi ser också till att löpande förse både medlemmar och andra externa intressenter och media med aktuell, intressant och relevant information via olika kanaler, såsom nyhetsbrev, pressmeddelanden och mässor.

Utbildningsfrågor

I samarbete med övriga enheter inom Transportföretagen arbetar vi även med rekrytering, kompetensutveckling och utbildningsfrågor. För våra medlemmar arrangerar vi kurser inom bland annat resenärsrättigheter, marknadsföring, upphandling, arbetsrätt och ledarskap.

Regionkontor och Bussbranschföreningar

Sveriges Bussföretag och Transportföretagen har huvudkontor i Stockholm med nio regionkontor, från Umeå i norr till Malmö i söder. Sveriges Bussföretags medlemsföretag är organiserade i elva regionala bussbranschföreningar, som driver branschfrågor inom respektive region.



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

