

MILJARDER SLÖSAS PÅ ONÖDIGA FORDONSKRAV

Särkravens kostnadsdrivande effekter för den offentligt
upphandlade busstrafiken



Bus Nordic – ett verktyg för kostnadseffektiv fordonsutveckling

Bus Nordic syftar till att effektivisera och standardisera upphandlingen av kollektivtrafikens fordon genom gemensamma specifikationer som bidrar till kostnadseffektivitet med bibehållen funktion. Standardiseringen förväntas förutom att sänka upphandlingskostnaderna även underlätta för flytt av bussar mellan städer och länder, både när bussar ska ersättas i löpande avtal eller när nya avtal tecknas.

Bus Nordic är ett samarbete mellan Nordens nationella branschorganisationer för kollektivtrafik och huvudstadsregionerna i de nordiska länderna samt ländernas bussbranschorganisationer. I Sverige finns på nationell nivå ett enigt stöd för standarden genom att den antagits av Svensk Kollektivtrafik, Trafikförvaltningen Region Stockholm samt Sveriges Bussföretag. Bus Nordic är också en antagen rekommendation i Norge, Finland och på Island. Danmark har en öppen förfrågan om anslutning.

Sveriges Bussföretag vill med detta dokument påminna om ursprungsidén med Bus Nordic, att styra mot en så standardiserad bussflotta som möjligt till fördel för såväl regionernas och kollektivtrafikbolagens ekonomi som för miljön.



Behöver Bus Nordic förnyas?

Bakgrund

Bus Nordic togs fram som ett nordiskt verktyg för att skapa ordning och reda i en komplex upphandlingsmarknad – ett dokument för kravställning på bussar i offentligt upphandlad trafik, byggt som en mall kompletterad med ett antal optioner. Denna konstruktion var från början ett nödvändigt val. I en bransch som inte fullt ut lyckats enas om en enhetlig standard behövdes flexibilitet, och många regioner såg optionerna som en möjlighet att anpassa fordonen till lokala förutsättningar. Branschen var helt enkelt inte mogen att sätta en tydlig och avgränsad standard, men ville ändå tillsammans med trafikföretag och fordonstillverkare, inleda ett standardiseringsarbete för att bättre hushålla med kollektivtrafikens resurser.

Det har dock blivit tydligt att just denna flexibilitet också bär på en kostnad. Optionerna har i praktiken blivit ett sätt att upprätthålla särkrav, inte ett verktyg för att främja en gemensam marknad. Resultatet är ökad komplexitet, högre inköpspriser och minskad möjlighet att flytta fordon mellan regioner och länder. När kollektivtrafikens ekonomi nu är mer pressad än någonsin aktualiseras därför en viktig fråga; Är det dags att gå från en rekommendation med valmöjligheter – till en strikt nordisk standard utan optioner och särkrav, dvs kostsamma specialanpassningar?

Denna rapport tar sin utgångspunkt i just den frågan. Vi beskriver bakgrunden till dagens situation, visar på de ekonomiska konsekvenserna av specialanpassningar och belyser vad forskningen faktiskt säger om vad som ökar kollektivtrafikresandet – och vad som inte gör det. Med den kunskapen blir det tydligt att resurser som idag läggs på särskilda fordonsspecifikationer skulle kunna användas betydligt mer effektivt.

Bus Nordic har så här långt spelat en viktig roll i att föra branschen närmare en gemensam standard. Men kanske har tiden nu kommit för nästa steg, Bus Nordic 3.0, där standarden blir strikt, där optionerna försvinner och där fordonen i Norden blir lika lätta att beställa som att omplacera. En sådan utveckling skulle stärka både ekonomi, miljö, flexibilitet och konkurrenskraft – och skapa bättre förutsättningar för den kollektivtrafik som resenärerna efterfrågar. En kollektivtrafik som lägger sina resurser på det som resenärerna i första hand efterfrågar, till exempel större utbud och bättre turtäthet.

Den här rapporten är en revidering av den rapport som presenterades av oss på Sveriges Bussföretag sommaren 2025 där effekterna av såväl avvikelser från Bus Nordic som sanktionerade särkrav i form av optioner presenterades sammantaget. Denna sammanslagning gjorde att det olyckligtvis framstod som att några regioner avvikit från Bus Nordic när de i själva verket nyttjat de optioner som idag är möjliga inom ramen för rekommendationen. Det efterföljande samtalet styrde därmed bort fokus från den viktiga diskussionen om behovet av en standard i stället för en rekommendation för att kollektivtrafikens pengar ska gå till det som resenärerna faktiskt primärt efterfrågar, vilket är turtäthet, tillgänglighet och pålitlighet. Sveriges Bussföretag har efter denna händelse haft dialog med de felaktigt utpekade regionerna, och vill nu med denna nya rapport bidra till att rikta diskussionen framåt.

I denna rapport fokuserar vi på ramverket Bus Nordic och dess särkrav och synliggör att dessa tidigare sanktionerade fria val nu behöver strömlinjeformas för att säkerställa en fortsatt livskraftig kollektivtrafik i en allt kärvare omvärld. Vi vill också vara tydliga med att vi önskar ett konstruktivt samtal i frågan – alla aktörer i den offentligt upphandlade kollektivtrafiken tjänar på ett sådant samtal. Och de största vinnarna är våra bussresenärer i den regionala kollektivtrafiken!

Kollektivtrafikens ekonomi

Den upphandlade kollektivtrafiken står inför stora ekonomiska utmaningar. Elektrifieringen av fordonswillan, stigande priser på material och fordon samt generella kostnadsökningar till följd av en orolig omvärld har skapat ett pressat läge för trafikföretag och upphandlande myndigheter. Samtidigt har biljettintäkterna inte återhämtat sig fullt ut efter pandemin.

På grund av ovanstående gäller det att hitta effektiviseringar och besparingar där kollektivtrafiken bibehålls med en minskad kostnadsmassa. Vi på Sveriges Bussföretag vill därför lyfta möjligheten att än mer snäva ner valmöjligheterna inom ramen för Bus Nordic. Inte för att tillvalen inte var för sig är bra, utan för att Sverige idag är i en situation där vi behöver hitta besparingsmöjligheter för att kunna bibehålla det som är bra, i detta fall vår effektiva kollektivtrafik.

Specialanpassade fordon kan vara till fördel av flera olika orsaker, men oftast medför specialanpassningen att kostnaderna ökar vid inköp. Dessutom försvåras och fördröjas återanvändning av fordon mellan olika uppdrag, vilket tar resurser från kollektivtrafikens huvudfokus. För att ge ett exempel, det finns regioner där krav från den just regionen, om än i linje med optionsvalen i Bus Nordic, ökar kostnaden med närmare 300 000 kronor per buss. Beaktat att ett större trafikavtal kan omfatta mellan 100 och 600 bussar blir den sammantagna kostnaden för dessa krav höga. Alternativinvesteringen så som till exempel bättre linjer och högre turtäthet är något som måste beaktas innan beslut tas att behålla optionsvalen i Bus Nordic.

Vad anser fordonstillverkarna?

Fordonstillverkningsbranschen har genomgått en omfattande omstrukturering under de senaste 15 åren, där många aktörer har lämnat den nordiska marknaden eller gått i konkurs. För att de kvarvarande bolagen ska kunna fortsätta leverera bussar till branschen krävs bättre förutsättningar för ökad effektivitet.

Bristerna i samordning beror dels på de upphandlande kollektivtrafikmyndigheterna, dels på operatörerna. När beställaren inte ställer tydliga utformningskrav lägger operatörerna sina bussbeställningar utan att samordna med andra aktörer i området. I praktiken är det dock inte rimligt att förvänta sig att operatörerna själva ska ta ansvar för denna samordning. Så länge en strikt standard saknas behöver därför den upphandlande parten själv ange hur bussarna ska vara utformade.

En mer realistisk och sannolikt enklare väg framåt är en stramare Bus Nordic-standard som omfattar fler delar av bussen än idag. Det skulle ge både lägre kostnader och bättre priser, samtidigt som förutsättningarna för att behålla en nordisk bussproduktion stärks.

Mobility Sweden lät redan 2014 konsultföretaget WSP¹ i en studie sammanställa fakta vad gäller hur särkrav på bussar driver kostnader för kollektivtrafiken. Studien visar att särkrav leder till betydande merkostnader. Det uppskattades att särkrav år 2014 när studien skrevs kostade omkring 375 miljoner kronor per år, plus att särkrav då som nu skapar så kallade inlåsnings effekter, dvs, det blir svårt att flytta bussarna mellan avtalsområden. Detta tvingar bussbolagen att skriva av bussarna snabbare än tekniskt nödvändigt vilket blir både ekonomiskt

¹ [Särkravens betydelse för busstrafikens kostnader - lågupplöst.pdf](#)



och miljömässigt kostsamt. En lösning på just detta problem är att tillåta olikheter för begagnade bussar som flyttats mellan kontrakt, men problemet för busstillverkarna kvarstår dock, varför detta möjliga förfarande inte löser grundproblemet.

I vissa fall har särkrav lett till teknikutveckling — men enligt studien hade man med stor sannolikhet kunnat uppnå bättre resultat genom tydligare funktionskrav och ökad harmonisering mellan regionerna.

Sveriges Bussföretag har även i samband med att denna rapport togs fram vänt sig till en större busstillverkare för att få deras perspektiv på särkrav. Även där uttrycks en tydlig oro för hur de många specifika kraven från regionala kollektivtrafikmyndigheter driver kostnader. Resonemanget liknar det som Mobility Sweden framför via WSP rapporten, att särkrav blir fördyrande vid inköpstillfället samt att det uppstår kostnader när fordonen flyttas mellan regioner/länder. Busstillverkaren tillägger att särkrav blir än mer problematiska på en liten marknad som Sverige / Norden där det inte går att skapa lönsamhet när marknaden efterfrågar en uppsjö av olika varianter på bussar. Skalfördelarna vid tillverkning finns inte då antalet bussar per variant är för få. Till skillnad från bil- och lastbilstillverkning där produktionen alltid sker före försäljning av fordonen så tillverkas bussar på beställning, det vill säga, så som marknaden fungerar idag är det inte möjligt att tillverka bussar löpande med alla skalfördelar som det innebär.

Speciellt följande särkrav anses fördyrande och försvårande:

- Automatiskt uppfällbara ryggstöd.
- Specifika krav på textilier som endast en eller ett fåtal leverantörer kan tillhandahålla.
- Specifika önskemål vad gäller IT installation. Här skulle en standard förenkla och arbetet inom ITPX i en mer formaliserad form skulle kunna bli en väg framåt.
- Specifika stoppknappar (Esha HSTIV) med belysning och vibration
- Belysning under stolar, när LED-ljus (2700K) ska placeras under varje sätespar där det är möjligt.
- Bagagerack/skidställ
- Kombinerade cykelställ skidställ

Och dessa särkrav anses försvårande vid förflyttning av fordon mellan kontrakt:

- Specifika krav på färgen på ledstänger
- Specifika krav på textilier
- IT installationer som måste anpassas lokalt eftersom regionerna inte lyckats enas fullt ut kring nationella eller nordiska standarder för olika IT-system och installationer

Studier och forskning: Vad får primärt människor att resa med kollektivtrafiken?

Upphandlande parter som lägger stort fokus på särkrav gör det såklart med intentionen att kollektivtrafiken och upplevelsen av att åka buss ska bli bättre. Kostnadsdrivande tillval vid upphandling bör dock, i ett ekonomiskt mer kärvt läge, väljas utifrån vilken grad tillvalen ökar



resenärens positiva upplevelse av kollektivtrafiken. En studie gjord av Svensk Kollektivtrafik och Tyréns 2024 visar att följande faktorer sammantaget värderas högst av resenärerna: ²

- Turtätheten är den faktor som främst gör att resenärerna upplever att de har nära till hållplatser och stationer (det känns rimligt att promenera lite längre när man vet att bussen kommer och att väntetiden blir kort).
- Avgångstider som passar resenärernas behov är starkt knutna mot öppettider (trafikeringstider under dygnet) och mängden planerad trafik.
- Städer med hög marknadsandel för kollektivtrafiken kännetecknas alla av att den har en lång öppettid, en hög turtäthet och ett kraftfullt erbjudande.
- Orter med låg medelhastighet i peaktid har hög marknadsandel, men detta beror sannolikt på att även biltrafiken går långsamt, dvs kollektivtrafiken är jämfört med alternativa färdmedel inte sämre. Att bussen är någon minut för tidig eller sen verkar inte påverka marknadsandelen. De två senare aspekterna är ändå viktiga att åtgärda då bättre framkomlighet och mindre reglertid innebär att man kan använda fordon och förare mer effektivt för fler turer och därmed skapa bättre turtäthet, öppettider (hur många timmar per dag en linje trafikeras) och annat som i sin tur ger ökat resande.

Tre studier och en topp tio lista

Det finns många studier som undersöker vilka faktorer som starkast bidrar till att människor väljer att åka kollektivt. Sveriges Bussföretag har valt ut tre erkända rapporter som är publicerade i närtid. Utifrån dessa framgår följande topp tio lista över varför människor väljer att resa kollektivt, utan inbördes ordning.

10 största orsakerna till att människor väljer kollektivtrafik³:

Orsak	Förklaring	Källor
Närhet till hållplats/station (tillgänglighet)	Kort gångavstånd ökar sannolikheten att välja kollektivtrafik.	Göransson & Andersson (2023); Rasca (2022)

² [Ny studie ger kunskaper kring ökat resande – Svensk Kollektivtrafik Jamforelse-mellan-upplevd-kvalitet-och-faktisk-kvalitet-20241115.pdf](#)

³ Factors that make public transport systems attractive: a review of travel preferences and travel mode choices — av Jessica Göransson & Henrik Andersson (2023), publicerad i European Transport Research Review [Factors that make public transport systems attractive: a review of travel preferences and travel mode choices | European Transport Research Review](#)

S. Rasca & N. Saeed (2022). Exploring the factors influencing the use of public transport by commuters living in networks of small cities and towns — S. Rasca & N. Saeed. [Exploring the factors influencing the use of public transport by commuters living in networks of small cities and towns - ScienceDirect](#)

Ranjan, P. & Sinha, R. (2025).

A systematic review of mode choice behavior in urban transportation with emphasis on individual preferences and influencing factor.(PDF) [A systematic review of mode choice behavior in urban transportation with emphasis on individual preferences and influencing factor](#)

Hög turtäthet / kort väntetid	Fler avgångar och kortare väntetid ökar användningen kraftigt.	Göransson & Andersson (2023); Rasca (2022)
Punktlighet och pålitlighet	Folk väljer kollektivtrafik när den går som planerat.	Göransson & Andersson (2023)
Lägre kostnad jämfört med bil	Biljetter är billigare än bränsle, parkering och slitage.	Rasca (2022); Ranjan & Sinha (2025)
Komfort och bekvämlighet	Sittplatser, renlighet och låg trängsel påverkar valet.	Ranjan & Sinha (2025)
Konkurrenskraftig restid	Kortare eller lika kort restid jämfört med bil är ett stort motiv.	Rasca (2022); Göransson & Andersson (2023)
Begränsad bilåtkomst / dyra parkeringsmöjligheter	Svårt eller dyrt att använda bil → fler väljer kollektivtrafik.	Rasca (2022)
Miljömedvetenhet / värderingar	Klimat, hållbarhet och socialt ansvar driver resandet.	Göransson & Andersson (2023)
Integrerade resor & smidiga byten	Enkla byten ökar attraktiviteten.	Ranjan & Sinha (2025)
Socioekonomiska faktorer	Hushåll utan bil, yngre vuxna och låg-/medelinkomst väljer oftare kollektivt.	Rasca (2022); Ranjan & Sinha (2025)

Alternativinvestering – exempel

Givet att alla regionala kollektivtrafikmyndigheter har en begränsad budget gäller det att satsa kollektivtrafikpengarna på det som sammantaget bidrar mest till att människor väljer kollektivtrafik. Det gäller kort sagt att skapa så mycket effekt som möjligt för varje investerad kollektivtrafikkrona. Som framgår i denna rapport väljer resenärer kollektivtrafik i högre utsträckning när kollektivtrafiken kan uppvisa turtäthet, tillgänglighet och pålitlighet.

För att kunna räkna på alternativinvesteringar redogör vi här för ett exempel. Vill du ha fler exempel så kontakta Sveriges Bussföretag.

Exempel Turtäthet / Ny pendlarlinje

Nedan följer en kostnadsberäkning för en fiktiv pendlarlinje mellan en förort och stadens centrum.

- Linjelängd km: 20 km per tur
- Linjelängd tid: 40 minuter per tur
- Antal turer per dag: 26
- Antal trafikeringsdagar per år: 210
- Antal fordon för att trafikera linjen: 3

Antaganden:

- Timeffektivitet (andel av totala tiden med resenärer i bussen): 60%

- Kilometereffektivitet (andel av totala kilometrarna med resenärer i bussen): 80%
- Rak avskrivning på 16 år för ett fordon med inköpspris 7 000 000 kr.
- Timkostnad på 270 kr/h
- Kilometerkostnad på 6 kr/km

Givet ovan skulle det kosta cirka 3 800 000 kronor per år att trafikera denna pendlarlinje.

Antag att vi har ett avtal som omfattar 12 bussar. Antingen kan vi välja att extrautrusta bussarna, eller så kan vi addera en till linje i kontraktet, enligt ovan. (Givet antagandet på sidan 4 att extrautrustade bussar i snitt kostar 300' kronor mer än en standardbuss.)

Slutsats, dags för en strikt nordisk standard

Studierna som redovisas i denna rapport visar tydligt att de faktorer som driver kollektivtrafikresandet – såsom turtäthet, tillgänglighet och pålitlighet – inte påverkas av specialanpassningar i bussarnas utformning. De särkrav som i dag tillåts inom Bus Nordic i form av valbara optioner bidrar därför inte enligt vår uppfattning till ökat resande. Däremot påverkar de kostnaderna negativt vilket rentav kan motverka målet om ett ökat resande, då resurser används till fordonsändringar i stället för fler turer och fordon, vilket all erkänd forskning pekar ut som den absolut viktigaste åtgärden för att få fler att resa kollektivt och öka kollektivtrafikens marknadsandel, i linje med det nationellt antagna branschmålet om att 2030 ska 4 av 10 motoriserade resor vara kollektiva. Dagens situation skapar också effekter i flera led, då bussar som beställs med särkrav och valbara optioner ur Bus Nordic till ett trafikområde inte kan flyttas och ger en mindre flexibel fordonsmarknad, vilket i sin tur driver kollektivtrafikens samlade kostnader och ökar behovet av nya resurser för nya bussar, till exempel i form av sällsynta jordartsmetaller.

Detta innebär att den flexibilitet som en gång motiverade Bus Nordics konstruktion med särkrav nu snarare riskerar att motverka standardens grundidé. I en tid då kollektivtrafikens ekonomi pressas hårt behöver varje investerad krona ge maximal nytta. Resurser som idag binds upp i speciallösningar och inläsningseffekter skulle i stället kunna användas till det som resenärerna faktiskt värderar högst: fler avgångar, bättre framkomlighet och ett starkare trafik-erbjudande.

Sammantaget pekar därför både forskning, branschens erfarenheter och fordonstillverkarnas tydliga budskap mot samma slutsats: det är dags att ta nästa steg. Bus Nordic har varit ett viktigt första ramverk för att samla Norden kring en gemensam grund, men i sin nuvarande form riskerar standarden att fastna i kompromisser. En framtida Bus Nordic 3.0 – utan särkrav och med en strikt, harmoniserad specifikation – skulle skapa en betydligt mer kostnadseffektiv, hållbar och konkurrenskraftig kollektivtrafik.

En sådan standard skulle gynna alla aktörer: regionerna får lägre kostnader och större flexibilitet, operatörerna kan arbeta mer effektivt och tillverkarna kan fokusera på teknik- och kvalitetsutveckling i stället för att hantera hundratals varianter på bussar. Framför allt frigörs resurser som kan investeras i bättre trafik – något som i sin tur är avgörande för att fler ska välja att resa kollektivt.

Med andra ord: Bus Nordic har på ett bra sätt tjänat sitt syfte som ett första steg. Nu är det dags för nästa. En gemensam nordisk standard, utan möjlighet till särkrav, är en naturlig och nödvändig utveckling för att säkra kollektivtrafikens framtida kvalitet och ekonomi.

BILAGA:

Bussar i upphandlad kollektivtrafik i Norden 2024

Land	Antal bussar	Källa
Sverige	10 101	Databasen Frida (sammanställer uppgifter från de trafikföretag som kör åt svenska RKM:er)
Norge	7 000	NHO Logistikk og Transport, Norge
Finland	4 300	Finnish Transport Agency
Island	200	Region Reykjavik

Begrepp

Särkrav

Särkrav är krav som en enskild upphandlande organisation lägger till utifrån sina egna, lokala behov. De är alltså unika önskemål eller specialanpassningar på funktionen som krävställs i BusNordic.

Optioner

Optioner är fördefinierade tillval inom den nuvarande Bus Nordic-rekommendationen som upphandlare kan välja att inkludera vid behov.

Standardiserade fordon

Standardiserade fordon är fordon som är byggda enligt en gemensam, fastställd specifikation – samma grundkrav, samma tekniska lösningar och samma utformning – oavsett beställare eller region. De följer branschens standard och saknar lokala speciallösningar.

Skalfördelar (Economy of Scale)

Skalfördelar uppstår när kostnaden per enhet minskar ju större volymer man producerar eller upphandlar. När fler aktörer efterfrågar samma typ av produkt – exempelvis standardiserade bussar – kan tillverkaren producera i större serier, vilket gör varje enskild buss billigare att tillverka.

ECE R107

ECE R107 (eller UNECE Regulation No. 107) är en internationell standard fastställd av FN:s ekonomikommission för Europa (UNECE) som reglerar den allmänna konstruktionen av bussar och turistbussar (fordonskategorierna M2 och M3). Här är huvudpunkterna:

Chassi

Chassi är den grundläggande bärande strukturen i ett fordon – ramen som all teknik och kaross byggs på.



