



***Minskad kollektivtrafik i spåren av
Coronakrisen påverkar busstrafiken framåt***

Maj 2022



Sveriges Bussföretag
Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Innehåll

1. Ord på vägen.....	3
2. Så följer regionerna branschens rekommendationer	4
3. Kollektivtrafikens utveckling.....	6

Upphandlad linjetrafik med buss

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

Hur tar Sveriges Bussföretag fram denna rapport?

Likt Sveriges Bussföretags tidigare rapporter gällande den upphandlade linjetrafiken med buss, granskar och sammanställer denna rapport olika nyckeltal. Den första delen gäller den årliga statistikrapporten om den regionala kollektivtrafiken som Trafikanalys publicerar där hämtar vi olika ekonomi- och produktionsnyckeltal. Den andra delen gäller hur landets RKM/Länstrafikbolag tillämpar de branschgemensamma rekommendationer, exempelvis indexrekommendationer, Bus Nordic med mera i sina upphandlingar. Uppgifterna hämtas från de upphandlingsunderlag som landets regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag lämnat i sina upphandlingsunderlag 2021.

Rekommendationer för bättre upphandlingar av kollektivtrafik

Kollektivtrafikens företrädare verkar gemensamt inom Kollektivtrafikens Avtalskommitté, KollA, med att ta fram vägledning och rekommendationer för den upphandlade trafiken. Det publiceras sedan löpande på partnersamverkan.se Här finns rekommendationer kring index, krav för fordon i den upphandlade kollektivtrafiken, miljökrav och andra krav som regelbundet ställs i offentliga upphandlingar av kollektivtrafik i Sverige. KollA publicerar också modellavtal och vägledning som bygger på best practice i branschen.

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

I KollA finns företrädare för både landets offentliga beställare genom SKR och Svensk Kollektivtrafik, samt företrädare för trafikföretagen genom Sveriges Bussföretag, Svenska Taxiförbundet och Tågföretagen. Allt som publiceras är tillgängligt för alla intresserade och materialet går att rekvidrera kostnadsfritt. Arbetet inom KollA syftar till att hushålla med kollektivtrafikens samlade resurser, samlar och sprida best practice samt verka för goda upphandlingar av kollektivtrafik.





Ord på vägen

Effekterna av samhällets restriktioner med anledning av pandemin satte sina tydliga spår. Även i kollektivtrafiken. Ser vi på Trafikanalys senaste rapport (för året 2020) minskade resandet inom kollektivtrafiken med drygt 33 procent. För busstrafiken var minskningen något mindre, ned knappt 31 procent. Kostnaderna för kollektivtrafiken ökade samtidigt med dryga 2 procent jämfört med 2019. Beräkningar från Svensk Kollektivtrafik visar på att intäktsbortfallet för landets regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) och länstrafikbolag kan bli 7,5 miljarder kronor 2021 jämfört med 2019, vilket alltså skulle ge en större minskning än den Trafikanalys presenterat.

Under pandemin har kollektivtrafikresandet minskat med över 40 procent enligt Svensk Kollektivtrafiks beräkningar siffror som därmed är högre än de siffror som Trafikanalys rapporterade. Även när resandet vänder uppåt efter pandemin kommer kollektivtrafiken fortsätta att göra miljardförluster under flera år framåt. Fortsatt framtida finansiering för en robust kollektivtrafik är en valfråga för att klara samhällets mål om minskad klimatpåverkan från transportsektorn, god tillgänglighet till arbete och studier i hela landet och för ökad trafiksäkerhet på våra vägar. Busstrafiken är viktig för att nå de klimatpolitiska målen.

Denna rapport har som vanligt granskat de upphandlingar av busstrafik som gjorts av landets offentliga regionala kollektivtrafikmyndigheter, RKM, sedan föregående rapport¹. Likt tidigare rapporter finns bra saker att lyfta fram, men även mindre bra. När det gäller de upphandlingar med resandeincitament som en viktig del har RKM agerat olika. Både Trafikförvaltningen Region Stockholm, SL, och Västtrafik har tydliga avstämningspunkter när och om avtalsparterna enas om att aktivera incitamentsdelen. Det är bra riskhantering, eftersom ingen kan förutspå hur resandet kommer att utvecklas när väl restriktionerna försvinner. Här valde tyvärr Skånetrafiken att inte ha sådan avstämningspunkt vilket innebär kraftig förskjutning av affärsrisken till nackdel för trafikföretagen.

Bra beslut hos Skånetrafiken är att lyfta fram hållbarhetskrav och som en konsekvens därav helt har tagit bort detaljkrav på bussars maxålder. Skånetrafiken ställer heller inte några krav på snittålder. I stället har man rent funktionella krav om ”nybusskänsla”, det vill säga bussen ska ha samma snygga fräscha utseende under hela trafiktiden. Detta är verkligen stort och ett paradigmskifte inom kollektivtrafiken, väl värt en guldstjärna från oss. Här får vi ett tydligt fokus på ekonomisk hållbarhet och ett verkligt cirkulärt tänk när det gäller att minimera vår miljö- och klimatpåverkan.

Det är glädjande att se att så pass många följer Kollektivtrafikens Indexråds rekommendationer i allt högre utsträckning under åren. I stort sett alla följer Kollektivtrafikens Indexråds rekommendationer i sina upphandlingar. Dessvärre har vi i detta års rapport två tråkiga exempel på mycket riskfyllda avsteg. Den första gäller region Gotland som valt att tillåta indexreglering endast årsvis. Det andra är region Gävleborg som valde att indexreglera biodrivmedel med KPI i stället för de drivmedelsindex som Kollektivtrafikens Indexråds rekommenderar. I båda fallen innebär avstegen från rekommendationerna stora affärsrisker för anbudslämnaren, risker som innebär att man som anbudslämnare tvingas spekulera i hur olika drivmedelspriser kommer att utvecklas. Mer fakta finns också att hämta på sverigesbussforetag.se.

Stockholm maj 2022

Anna Grönlund, branschchef och vice vd Sveriges Bussföretag

¹Ta del av rapporten [I skuggan av en pandemi](#).



2.

Så följer regionerna branschens rekommendationer

2.1 Analystabell (tabellen fortsätter på nästa sida)

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

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

Upphandlare	Avtalslängd	Avtalstid	Utbudskm	Viktad andel	Kraftfullt incitament	Följer Kollektivtrafikens Indexråds rekommendationer fullt ut	Följer Bus Nordic utan egna tillägg
Länstrafiken Norrbotten, lokala linjer	5	210821-260820	221 358	0,3%	Nej	● Ja	● Ja
Länstrafiken Norrbotten, stomlinjer		211212-231209	1 381 621	2,0%	Nej	● Ja	● Ja
SL E 36/E37	10	220410-320610	33 672 000	49,2%	Ja	● Ja	● Ja
RKM Jämtland-Härjedalen Östersunds stads trafik"	10	230612-20330611	2 700 000	3,9%	Nej	● Ja	● Ja
Region Kronoberg	12	2306-2506	6 564 585	9,6%	Nej	● Ja	● Nej
Region Gotland Trafik 2023	10	230618-20330618	3 400 000	5,0%	Nej	● Nej	● Ja
Skånetrafiken, stadsbuss Lund o spårvagn	12+2	2308-203508	3 500 000	5,1%	Nej	● Ja	●
Länstrafiken Norrbotten, stomlinjer 21,44, 53, 54	2	211212-231209	1 381 131	2,0%	Nej	● Ja	● Ja
Länstrafiken Norrbotten, lokala linjer	5	220613-270611	326 471	0,5%	Nej	● Ja	● Ja
Länstrafiken Norrbotten, lokala linjer	5	210821-260820	409 481	0,6%	Nej	● Ja	● Ja
Länstrafiken Norrbotten, linje Luleå-Boden	2	220612-240616	1 350 495	2,0%	Nej	● Ja	● Ja
X-trafik, Gästrikland	10	230612-330612	5 800 000	8,5%	Nej	● Nej	● ●
Länstrafiken Västerbotten, Storuman	7	230101-291231	70 186	0,1%	Nej	● Ja	● Ja
Länstrafiken Västerbotten, Vindeln	8	230101-301231	232 116	0,3%	Nej	● Ja	● Ja
Länstrafiken Västerbotten, linje 31	1,5	211212-230331	1 791 538	2,6%	Nej	● Ja	● Ja
Länstrafiken Västerbotten, linje 32	1,5	211212-230331	278 997	0,4%	Nej	● Ja	● Ja
Länstrafiken Västerbotten, linje 34	1,5	211212-230331	90 830	0,1%	Nej	● Ja	● Ja
Västrafik, TÅ 31,32 Hisingen, expressbusstrafik	10	202306-203306	5 261 676	7,7%	Ja	● Ja	● Nej
Följsamhet			68 432 485		94,9%+3,9%	86,5%	77,6%+8,5%

2.1 Analystabell (fortsättning från föregående sida)

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 affärsneutr. betalningsvillkor	Trafikföretaget sköter tidtabellsplanering	Trafikföretaget ansvarar för omloppsplanering	Trafikföretaget sköter lokal marknadsföring till resenär	Beställaren har klart uttalade mål om resandeökning	Enbart Funktionella miljökrav
Länstrafiken Norrbotten,lokala linjer	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Ja ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Norrbotten, stomlinjer	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Ja ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
SL E 36/E37	Ja? ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Ja, efter ok ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
RKM Jämtland-Härjedalen Östersunds stads trafik	Nej ●	Ja, i samarbete ●	Nej ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Region Kronoberg	Ja ●	Nej ●	Nej ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Nja ●
Region Gotland Trafik 2023	Nej ●	Nej ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Nej ●
Skänetraffiken, stadsbuss Lund o spårvagn	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Norrbotten, stomlinjer 21,44, 53, 54	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Norrbotten, lokala linjer	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Norrbotten, lokala linjer	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Norrbotten, linje Luleå-Boden	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
X-trafik, Gästrikland	Nej ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Västerbotten, Storuman	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Västerbotten, Vindeln	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Västerbotten, linje 31	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Västerbotten, linje 32	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Länstrafiken Västerbotten, linje 34	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Nej ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Västtrafik, TÅ 31,32 Hisingen, expressbusstrafik	Nej ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Ja ●	Ja, ej målsatt ●	Ja ●
Följsamhet	74,9%	86,5%	86,5%	100%	100%	95%



3.

Kollektivtrafikens utveckling

3.1 Övergripande resande och utbud

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

Antalet resor i lokal och regional kollektivtrafik ökade med 37,6 procent mellan 2007-2019. Däremot minskade resandet med 8,5 procent under 2020.

År	Antal resor	Antal resor i procent	Förändring 2007-2019
2007	1 207		
2008	1 237	2,5%	
2009	1 244	0,6%	
2010	1 275	2,5%	
2011	1 333	4,5%	
2012	1 369	2,7%	
2013	1 421	3,8%	
2014	1 435	1,0%	
2015	1 482	3,3%	
2016	1 546	4,3%	
2017	1 569	1,5%	
2018	1 620	3,3%	
2019	1 661	2,5%	37,6%
2020	1 105	-33,5%	-8,5%

Källa: Trafikanalys 2020

²En resa definieras som en påstigning



3.3 Övergripande ekonomi

Tabell 2: Kostnader, miljoner kronor, total kollektivtrafik jämfört föregående år, 2020 års priser

År	2007 i 2020 års prisnivå	2019 i 2020 års prisnivå	2020	Förändring 2020	Förändring 2007-2020
Kostnad (miljoner)	32 569	50 919	51 762	2,1%	58,9%

Källa: Trafikanalys 2020



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

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

Sveriges Bussföretag är en del av Transportföretagen och Svenskt Näringsliv, och vi har också lokal närvaro genom Transportföretagens regionala kontor.

Vi rekommendationer och dokument har också runt 50 branschintressenter, huvudsakligen leverantörer och samarbetspartner till förbundet och våra medlemsföretag. Medlemmar i Sveriges Bussföretag är också automatiskt medlemmar i Svenskt Näringsliv.

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