



Bussturismen 2009

tid för hållbar omställning



Ekonomiskt



Miljöanpassat



Tryggt och bekvämt

Svenska Bussbranschens Riksförbund

Mars 2009



Innehållsförteckning

Sammanfattning – Turistresandet med bussar 2008	2
Abstract – Travelling in coaches 2008	2
Förord.....	3
Om framtiden	3
Metod.....	5
Fritids- och arbetsresor charterbuss volym 2008 och 2007	6
Fritids- och arbetsresor expressbuss volym 2008 och 2007	7
Resenärens kön charterbuss volym 2008 och 2007.....	8
Resenärens kön expressbuss volym 2008 och 2007	9
Resenärens ålder charterbuss volym 2008 och 2007	10
Resenärens ålder expressbuss volym 2008 och 2007.....	11
Hushållets inkomst charterbuss volym 2008 och 2007	12
Hushållets inkomst expressbuss volym 2008 och 2007	13
Övernattningar charterbuss volym 2008 och 2007.....	14
Övernattningar expressbuss volym 2008 och 2007	15
Syfte med resan charterbuss volym 2008 och 2007	16
Syfte med resan expressbuss volym 2008 och 2007.....	17
Besöksresor charterbuss volym 2008 och 2007.....	18
Besöksresor expressbuss volym 2008 och 2007	19
Upplevelseresor charterbuss volym 2008 och 2007.....	20
Upplevelseresor expressbuss volym 2008 och 2007	21
Inrikes destinationer – Topp 10 charterbuss 2008 och 2007.....	22
Inrikes destinationer – Topp 10 expressbuss 2008 och 2007	23
Utrikes destinationer – Topp 10 charterbuss 2008 och 2007.....	24
Utrikes destinationer – Topp 5 expressbuss 2008 och 2007	25
Resenärens hemregion – topp 10 charterbuss 2008 och 2007.....	26
Resenärens hemregion – topp 10 expressbuss 2008 och 2007	27
Övernattningar per typ av boende.....	28
Historik – Marknadsandelar för buss 1995-2007.....	29
Bussen bra för säkerhet och trygghet	30
Bussen bra för miljö och klimat.....	30
Kostnadsutveckling turistresor med buss.....	33
Om Svenska Bussbranschens Riksförbund	37

Sammanfattning – Turistresandet med bussar 2008

Under 2008 har resandet med charterbuss minskat jämfört med 2007, särskilt vad gäller resor med övernattningar internationellt och för dagsresor och resor med 1-2 övernattningar i Sverige. En särskild anmärkning gäller dock antalet resor som varar åtta till nio dygn. I detta spann har bussresandet minskat avsevärt jämfört med 2007 och 2006. Det kan antas bero på att det i april 2007 infördes nya kör- och vilotidsregler (se sidorna 33-34) som medförde ökade kostnader, eftersom det nu krävs mer personal och fordon för resor överstigande sex dygn. Ökade kostnader antas ha minskat utbudet av resor som sträcker sig mellan åtta till nio dygn. Resandet med expressbuss ökade under 2008. Några nyckeltal följer:

- Marknadsandel för charterbuss 2,4 procent
- Marknadsandel för expressbuss 2,8 procent
- Fritidsresor med charterbuss minskar
- Fritidsresor med expressbuss ökar
- Affärs-/arbetsresor med charterbuss ökar
- Bussen mest miljövänlig för rundresor i Europa

Abstract – Travelling in coaches 2008

In 2008, the travel in charter coaches decreased compared with 2007, particularly with regard to travel internationally and for day visits and trips of 1-2 nights in Sweden. A special note, however, the number of trips that lasts eight to nine days. The number of coach trips have fallen considerably compared with 2007 and 2006. It may be attributed to the fact that in April 2007 new rules were introduced (see pages 33-34) which resulted in increased costs, because it nowadays requires more drivers and vehicles for travel in excess of six days. Increased costs have reduced the supply of travel that extends between eight to nine days. Travel by express coach increased during 2008. Some key figures are:

- Market share for charter coaches 2.4 percent
- Market share for express coaches 2.8 percent
- Leisure trips with charter coaches reduces
- Leisure trips with express coaches increases
- Business trips with charter coaches increases
- Coaches are the most environmental friendly mode of transport for round-trips in Europe

Förord

Bussen har sedan 1920-talet varit det självklara valet när en grupp människor ska ut och resa. Det kan vara skolklassen som ska göra en dagsutflykt eller skolresa, fotbollslaget som spelar bortamatch, personer med intresse för mat, musik, kultur och upplevelser eller företaget som har konferens i fjällen. Bussen är en naturlig del av vårt dagliga liv och därför kanske vi inte tänker på den som något annat än transportmedel. Vi glömmer emellanåt att bussen är en mötesplats, en upplevelseplats och att bussen ofta har en viktig social funktion för många människor.

Det kommer att bli allt viktigare att hitta miljöanpassade sätt att resa i Sverige, Europa och världen. Vi har nationellt och internationellt bestämt att Sverige, Europa och världen ska ha ett ekonomiskt och ekologiskt hållbart och utvecklingsbart samhälle. Att som resenär välja bussen istället för bilen innebär att vi tillsammans satsar på det ekonomiska och ekologiska hållbara samhället. I det allt mer individualiserade samhället kommer bussen att vara en än mer viktig social mötesplats för många människor. För att bussbranschen ska kunna ges möjlighet att växa och utvecklas till att vara en bransch som fortsatt kan bidra till ett hållbart samhälle så måste politiker och andra beslutsfattare såväl nationellt som internationellt inse att hittills fattade beslut om skatter och andra regler snarare kvävt istället för stimulerat tillväxt.

Vi måste även tillsammans med destinationer utveckla infrastruktur som stimulerar medborgare att färdas tillsammans i kollektiva färdmedel än mer än vad som är fallet i dag.

Om framtiden

Svenska Bussbranschens Riksförbund ser trots nedgången under 2008 ljus på framtiden för bussen som ett viktigt färdmedel inom turismen, såväl nationellt som internationellt. Men för att framtiden ska bli ljus så krävs omställningar både inom branschen och i samhällets strukturer. BR har i sitt handlingsprogram för turism pekat ut en vision som vi gemensamt måste arbeta med som ledstjärna för att utvecklas i positiv riktning. Följande områden måste beaktas i detta strategiska arbete:

- Kreativa och växande företag
- Upplevelser och flexibilitet
- Företag, medborgare och samhälle
- Säkerhet och trygghet
- Miljö och klimat
- Partnerskap och kommunikation
- Resenären i fokus

Bussresearrangörer och bussföretag verkar redan idag nära befintliga och presumtiva resenärer och företagskunder för att utveckla sina tjänster och utbud. Allmänhetens ökade kunskaper om miljöfrågor och klimatförändringar tillsammans med diskussioner i samhället kring hållbar turism och det hållbara samhället menar vi öppnar nya dörrar för turistresor med buss. Även det faktum att bussresor ofta erbjuder resenärer de bästa kvalitets-/kostnadsförhållandena tillsammans med låg miljöpåverkan och hög säkerhet bör leda till nya möjligheter för såväl andra aktörer inom turistnäringen som för de enskilda resenärerna.

Branschens målsättning är även att regeringens och Europeiska Unionens arbete med regelförenklingar för företagande ska resultera i att bussföretag och bussresearrangörer ges bättre förutsättningar att driva och utveckla företagen i framtiden.

Ett av våra medlemsföretag kommenterar bussturismens framtid:

- *Vi känner att bussresandet i den form som vi bedriver, det vill säga resor med guide ut i Europa, ökar och är ett modernt sätt att resa från att ha varit mycket pensionärer, därav den förutfattade meningen. Resenärerna blir yngre och fler och fler ser fördelarna med gemenskap, bekvämlighet, miljövänligt alternativ, samt upplevelserna. De upplevelser vi kan ge på en bussresa med guide där helheten av resmålet varvat med musik och anekdoter och guidens kunskap ger den absolut bästa upplevelsen och helhetsintrycket av att gästerna verkligen inte bara fått uppleva resmålet utan även resan dit och hem igen, säger Jeanette Larsson, produktchef på Scandorama.*



Ekonomiskt



Miljöanpassat



Tryggt och bekvämt

Metod

Statistiken avseende resandeutveckling i denna rapport baseras huvudsakligen på uppgifter från Rese och TuristDataBasen (TDB) och omfattar, där inte annat anges, resor där buss är det huvudsakliga färdmedlet och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnig.

Statistik rörande kostnadsutvecklingen i branschen baseras i huvudsak på uppgifter från Statistiska Centralbyrån, SCB.

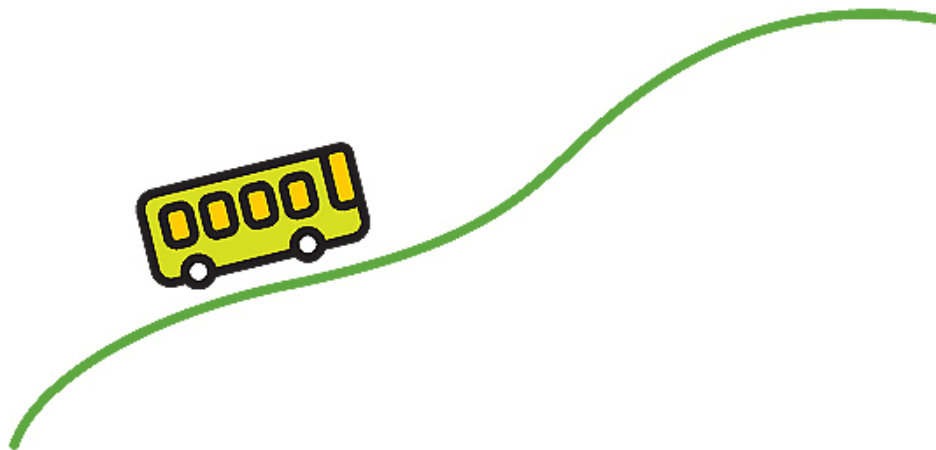
Resor med buss till/från flyg, färjor och tåg ingår inte i denna statistik.

Rese och Turistdatabasen (TDB)

Löpande undersökning görs genom 2 000 intervjuer varje månad, 24 000 per år, om svenska befolkningens resvanor i Sverige, till utlandet, på fritiden och i tjänsten.

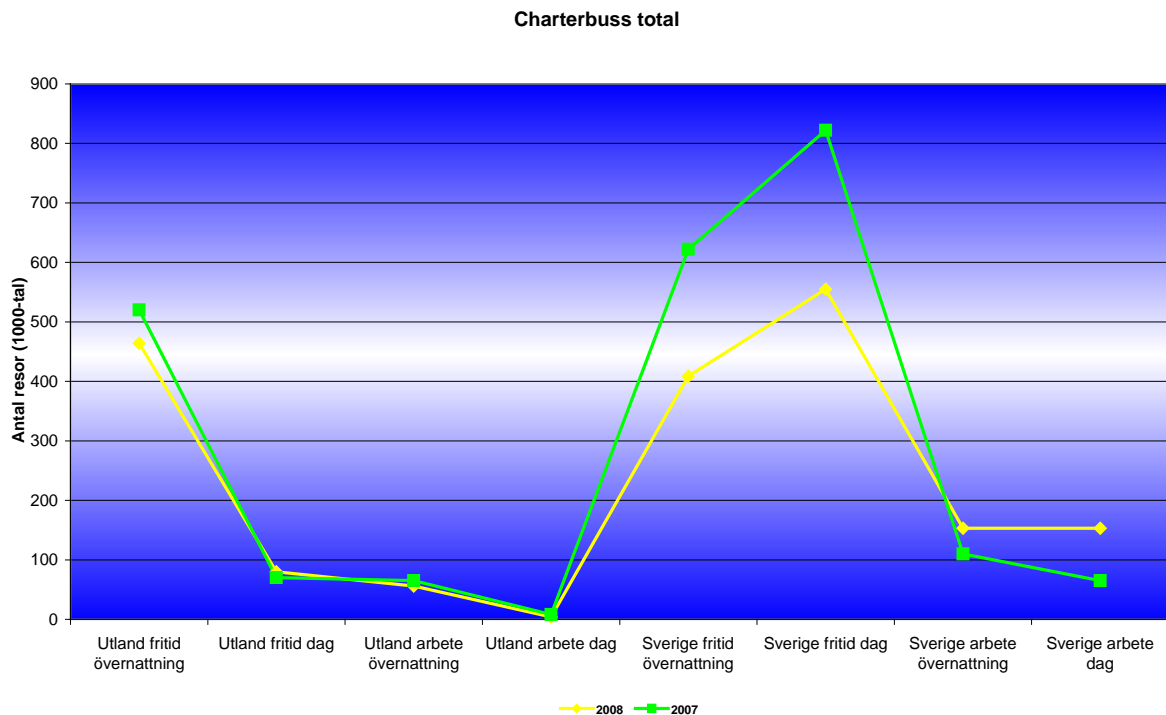
I TDB finns ca en kvarts miljon resor lagrade från starten 1989. Detta ger möjlighet att studera trendförändringar och därmed förutspå det framtida resandet.

För mer detaljerad information om rapportens statistik kontakta Resurs AB, www.resursab.se



Fritids- och arbetsresor charterbuss volym 2008 och 2007

Antal resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattning.

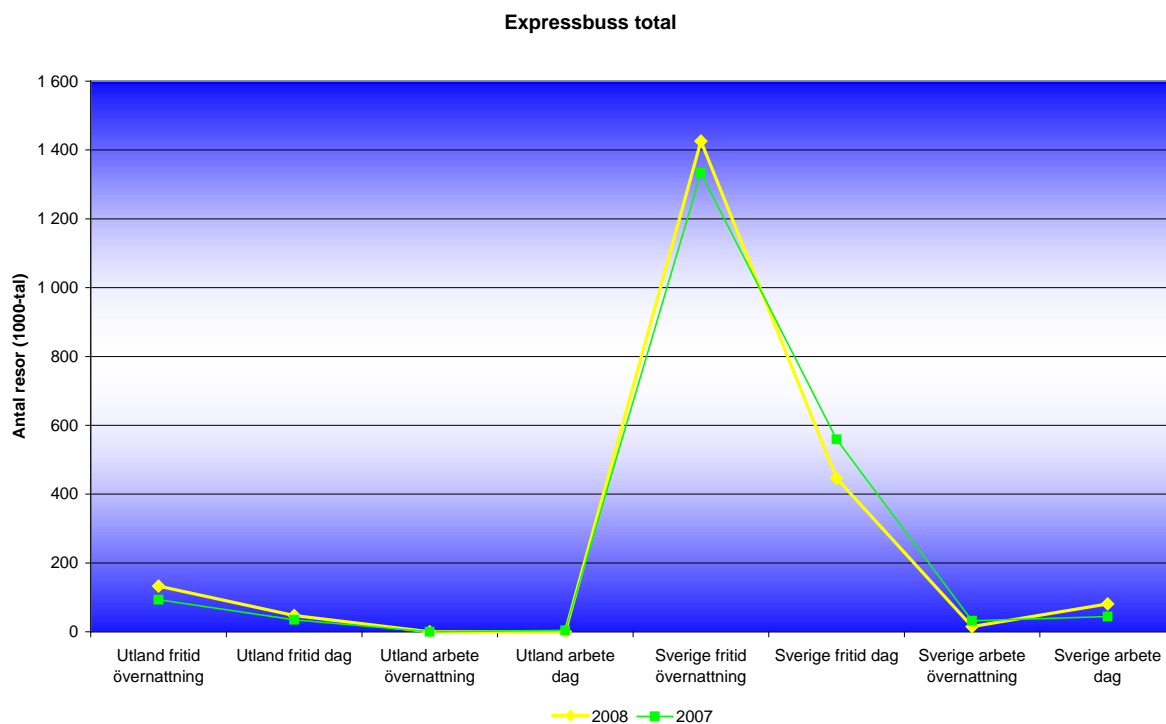
Utveckling sedan 2007

Typ av resa	Förändring
Utland fritid - övernattning	↘
Utland fritid - dag	↗
Utland affär - övernattning	↘
Utland affär - dag	↗
Sverige fritid - övernattning	↘
Sverige fritid - dag	↘
Sverige arbete - övernattning	↗
Sverige arbete - dag	↗

Kommentar: Det är främst inrikes fritidsresor, dagsresor och resor med 1-2 övernattningar som står för minskning av antalet resor i charterbuss. Kan antas bero på nedgången i resor med syftena "nöje och underhållning" samt "delta/vara aktiv i övrig idrott". Vi ser även en betydande ökning för arbets-/affärsresor. Här ser vi under 2008 en överflyttning från bilresor till bussresor.

Fritids- och arbetsresor expressbuss volym 2008 och 2007

Antal resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnng.

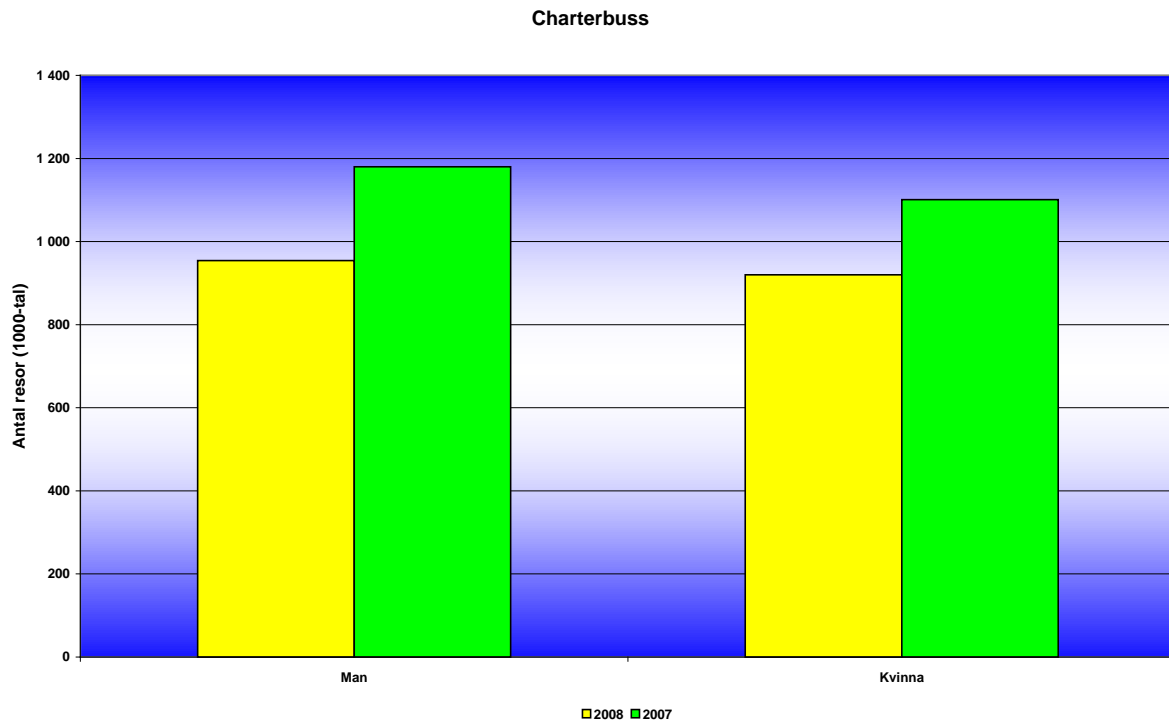
Utveckling sedan 2007

Typ av resa	Förändring
Utland fritid - övernattnng	↗
Utland fritid - dag	↗
Utland arbete - övernattnng	0
Utland arbete - dag	0
Sverige fritid - övernattnng	↗
Sverige fritid - dag	↘
Sverige arbete - övernattnng	↘
Sverige arbete - dag	↗

Kommentar: Resandet i expressbuss ökade under 2008, främst vad gäller inrikes och utrikes fritidsresor med övernattnng.

Resenärens kön charterbuss volym 2008 och 2007

Antal resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnig.

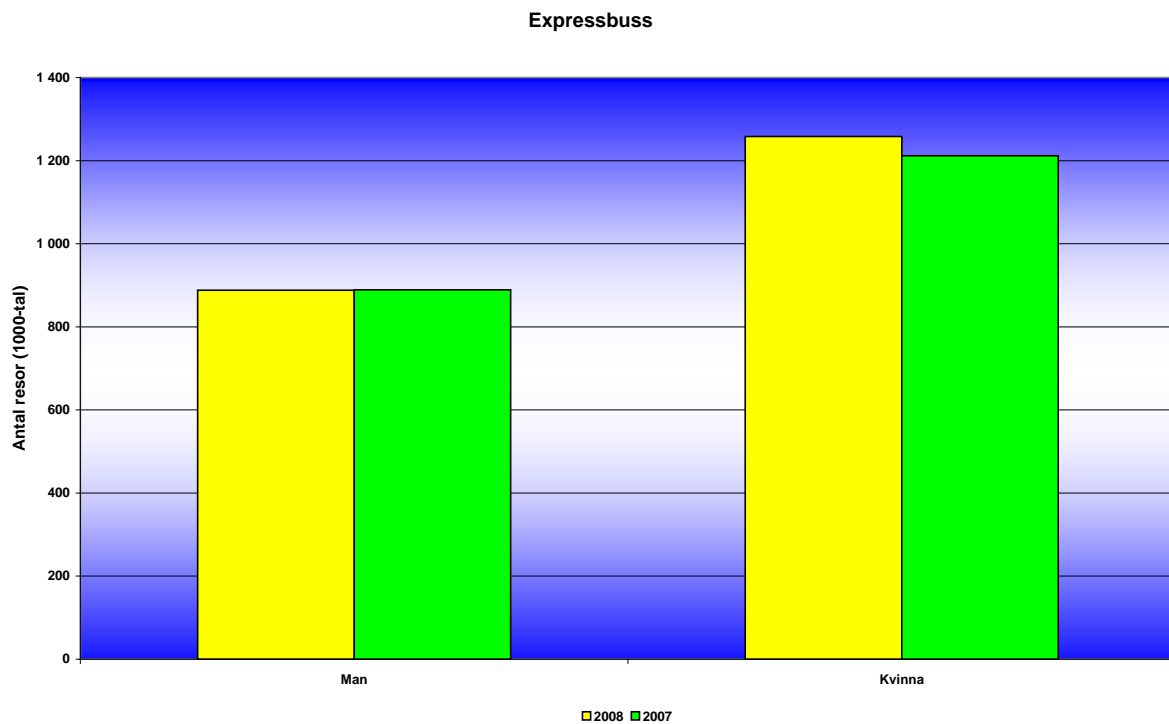
Utveckling sedan 2007

Kön	Förändring
Man	↘
Kvinna	↘

Kommentar: Både män och kvinnor minskar sitt resande i charterbuss 2008. Resandeminskning för män kan relateras till nedgången i resor med syfte "delta/vara aktiv i idrott". För kvinnor antas minskningen relateras till nedgången i resor med syfte "nöje och underhållning"

Resenärens kön expressbuss volym 2008 och 2007

Antal resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnig.

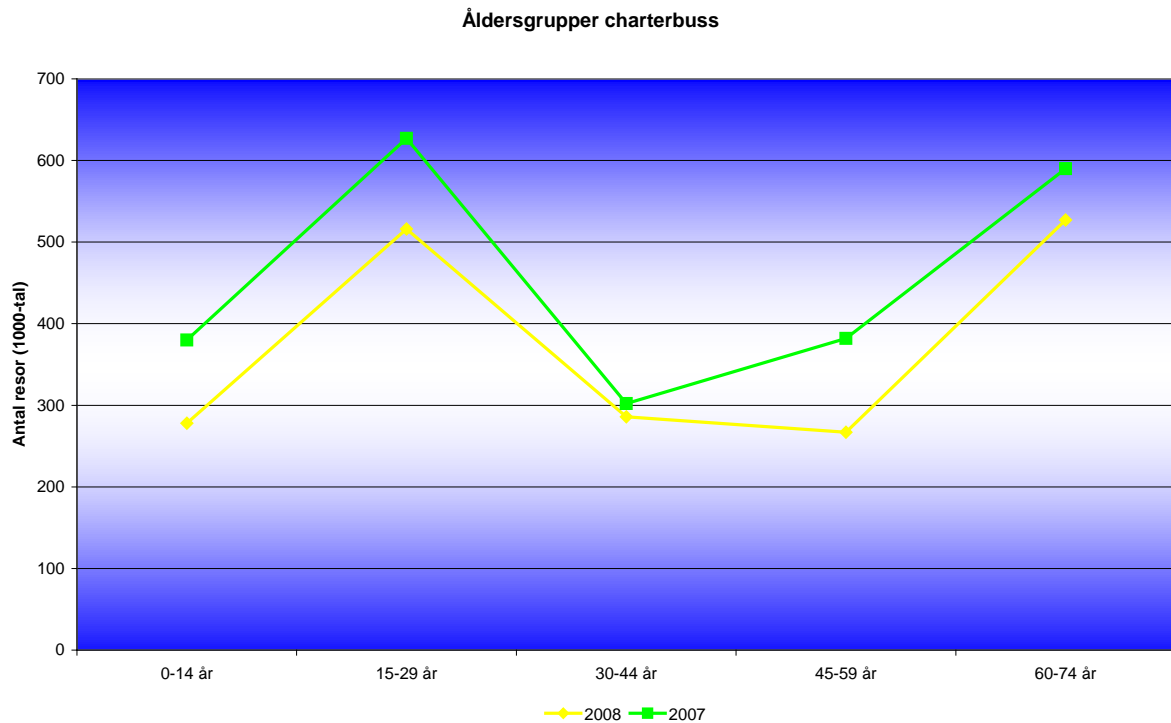
Utveckling sedan 2007

Kön	Förändring
Man	0
Kvinna	↗

Kommentar: Männens resor i express är oförändrat jämfört med 2007. Kvinnor reser mer i expressbuss 2008 än under 2007. Resor med syftena "Lugn och ro/avkoppling" samt "Gemenskap med andra" ökade väsentligt 2008.

Resenärens ålder charterbuss volym 2008 och 2007

Antal resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnig.

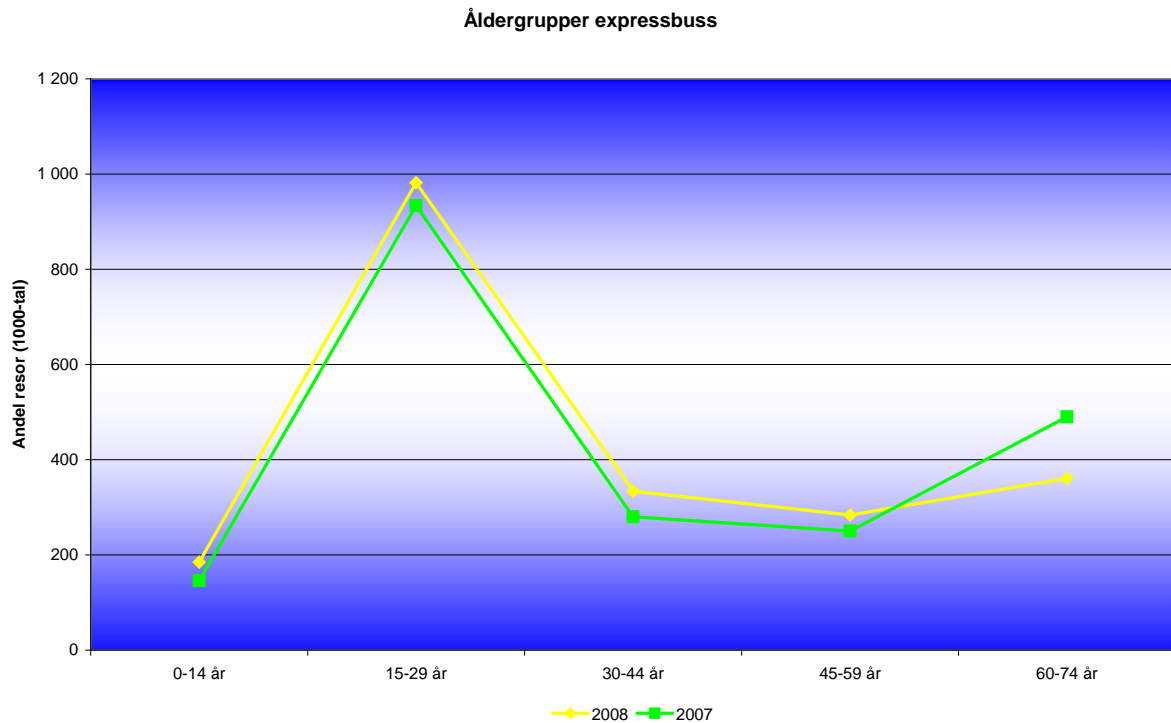
Utveckling sedan 2007

Åldersgrupp	Förändring
0-14 år	↘
15-29 år	↘
30-44 år	↘
45-59 år	↘
60-74 år	↘

Kommentar: Två starka grupper utmärker sig, 15-29 år och 60-74 år. Samtliga åldersgrupper minskade sitt resande i charterbuss under 2008. Ur ett livscykelperspektiv ökade två grupper sitt resande 2008. De grupperna var "Ålderspensionär ensamstående" och "Småbarnsförälder (yngsta barn mellan 0 och 6 år) sammanboende".

Resenärens ålder expressbuss volym 2008 och 2007

Antal resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnig.

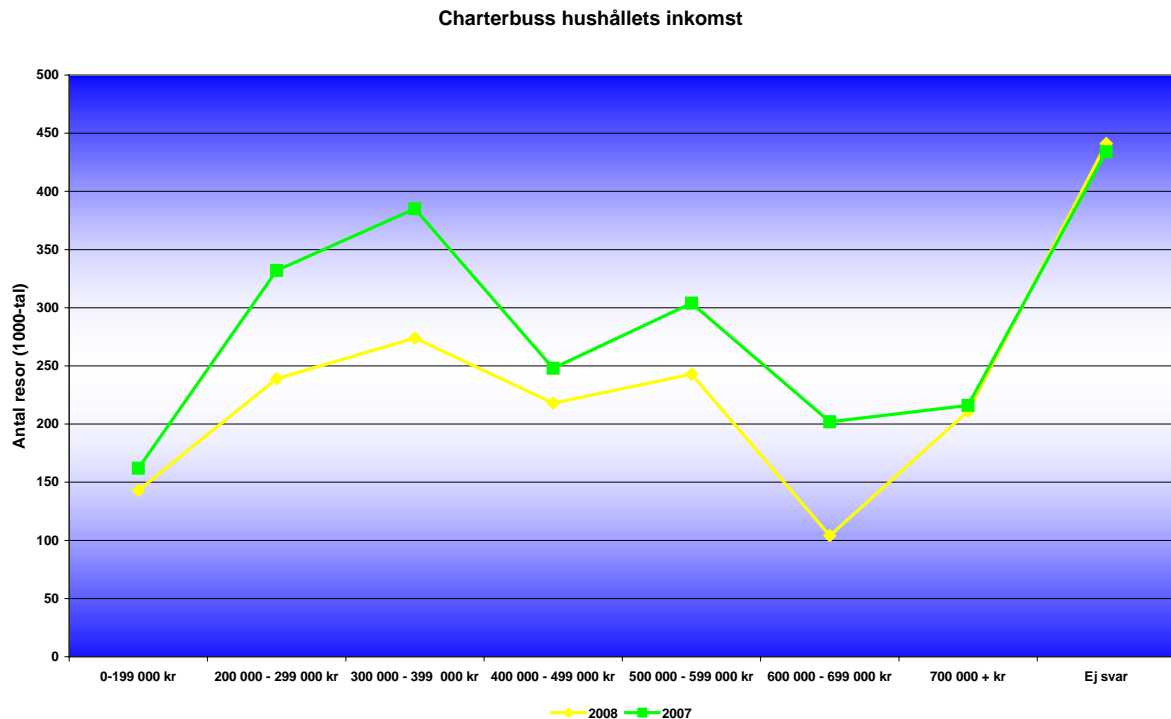
Utveckling sedan 2007

Åldersgrupp	Förändring
0-14 år	↗
15-29 år	↗
30-44 år	↗
45-59 år	↗
60-74 år	↘

Kommentar: Samtliga åldersgrupper förutom gruppen 60-74 år ökade sitt resande under 2008. Gruppen 15-29 år är utmärkande för expressbussresandet.

Hushållets inkomst charterbuss volym 2008 och 2007

Antal resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnig.

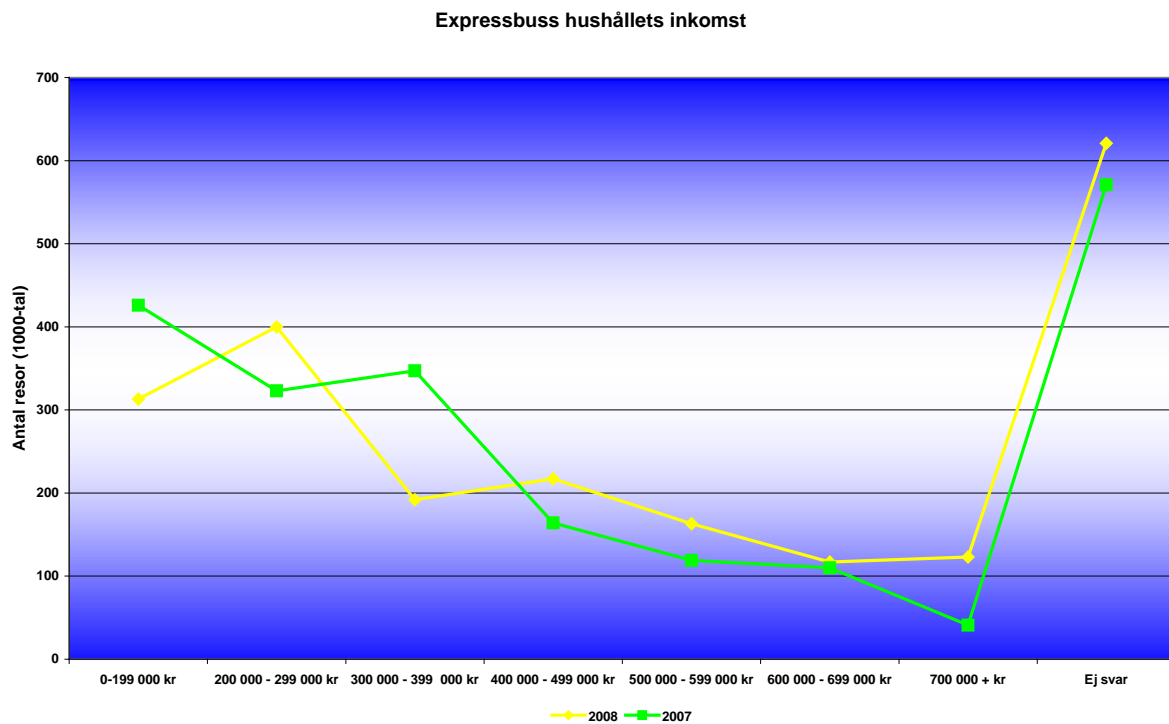
Utveckling sedan 2007

Inkomst i kronor	Förändring
0-199 000	↘
200 000-299 000	↘
300 000-399 000	↘
400 000-499 000	↘
500 000-599 000	↘
600 000-699 000	↘
700 000+	0

Kommentar: Resandet i charterbuss minskar för alla inkomstgrupper, förutom för hushåll med en inkomst över SEK 700 000. Vi bedömer att ökningen av arbetsresor i charterbuss kan relateras till personer i hushåll med hög inkomst.

Hushållets inkomst expressbuss volym 2008 och 2007

Antal resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnig.

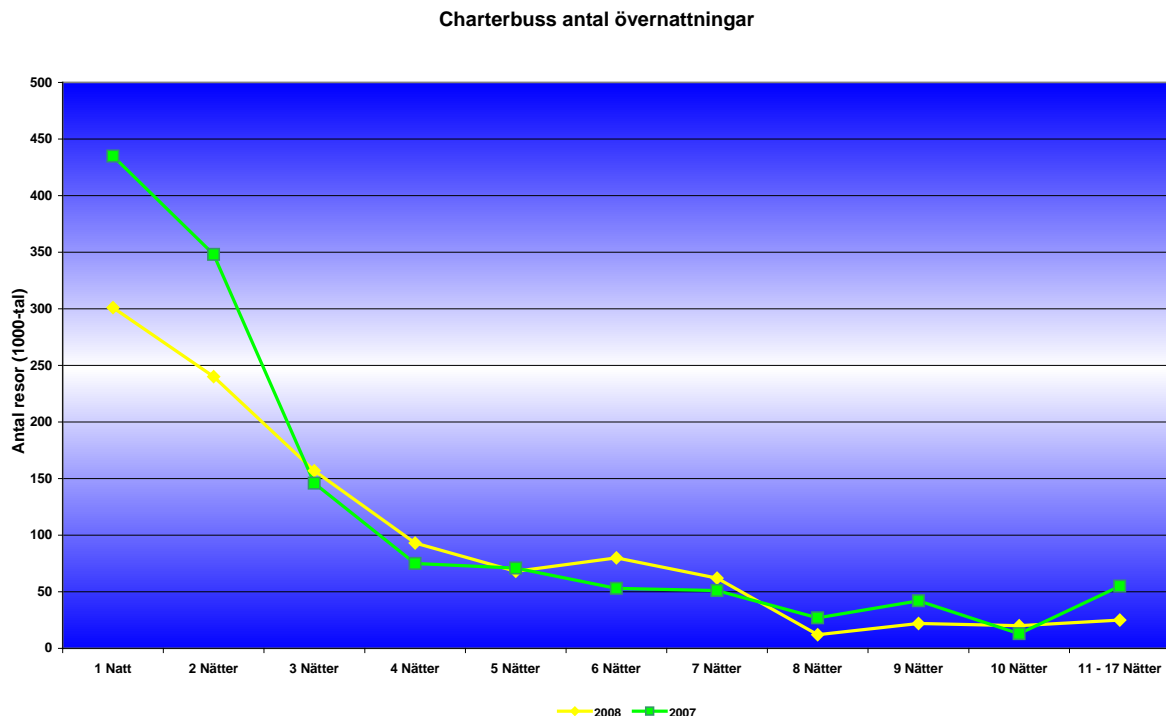
Utveckling sedan 2007

Inkomst i kronor	Förändring
0-199 000	↘
200 000-299 000	↗
300 000-399 000	↘
400 000-499 000	↗
500 000-599 000	↗
600 000-699 000	↗
700 000+	↗

Kommentar: Resandet i expressbuss ökar för de flesta inkomstgrupper förutom de med allra lägst inkomst och de i inkomstgrupp 300 000-399 000.

Övernattningar charterbuss volym 2008 och 2007

Antal resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnig.

Utveckling sedan 2007

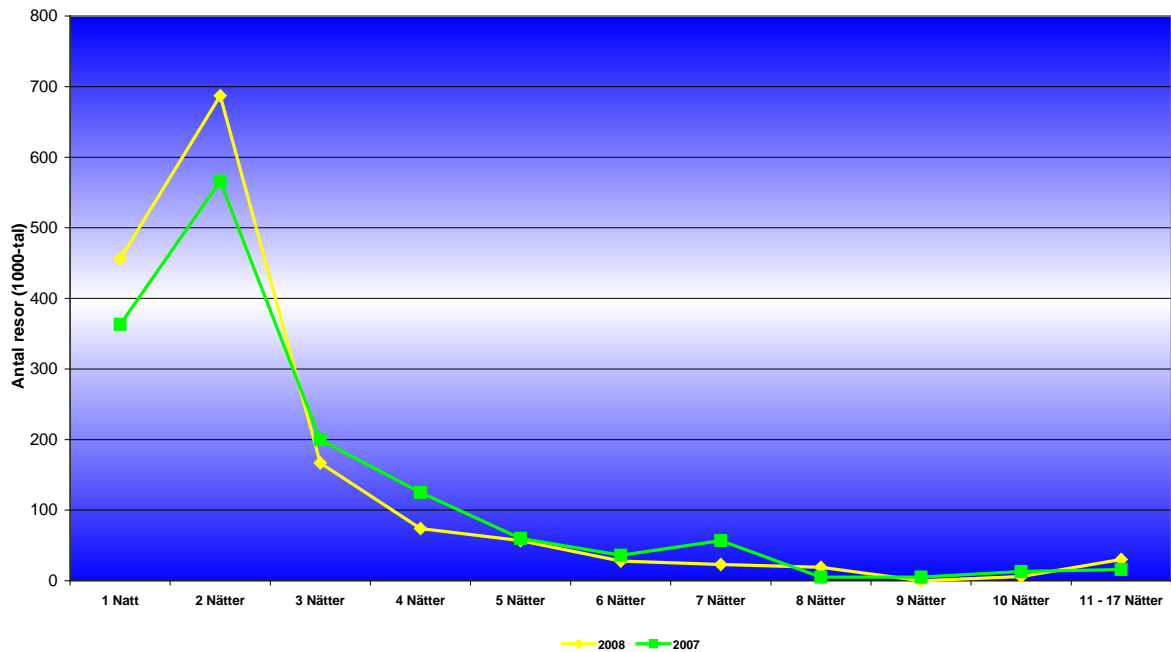
Antal nätter	Förändring
1 Natt	↘
2 Nätter	↘
3 Nätter	↗
4 Nätter	↗
5 Nätter	0
6 Nätter	↗
7 Nätter	↗
8 Nätter	↘
9 Nätter	↘
10 Nätter	↗
11 - 17 Nätter	↘

Kommentar: Antalet övernattningar minskar kraftigt, särskilt för resor med 1-2 övernattningar. Vi bedömer att det kan relatera till nedgången för resor till Stockholm stad och Göteborg stad med evenemang såsom teatrar och konserter. Vi ser fortfarande effekter av sloandet av 12-dagars regeln, särskilt nedgången för resor med 8-9 övernattningar.

Övernattningar expressbuss volym 2008 och 2007

Resor i 1000-tal

Expressbuss antal övernattningar

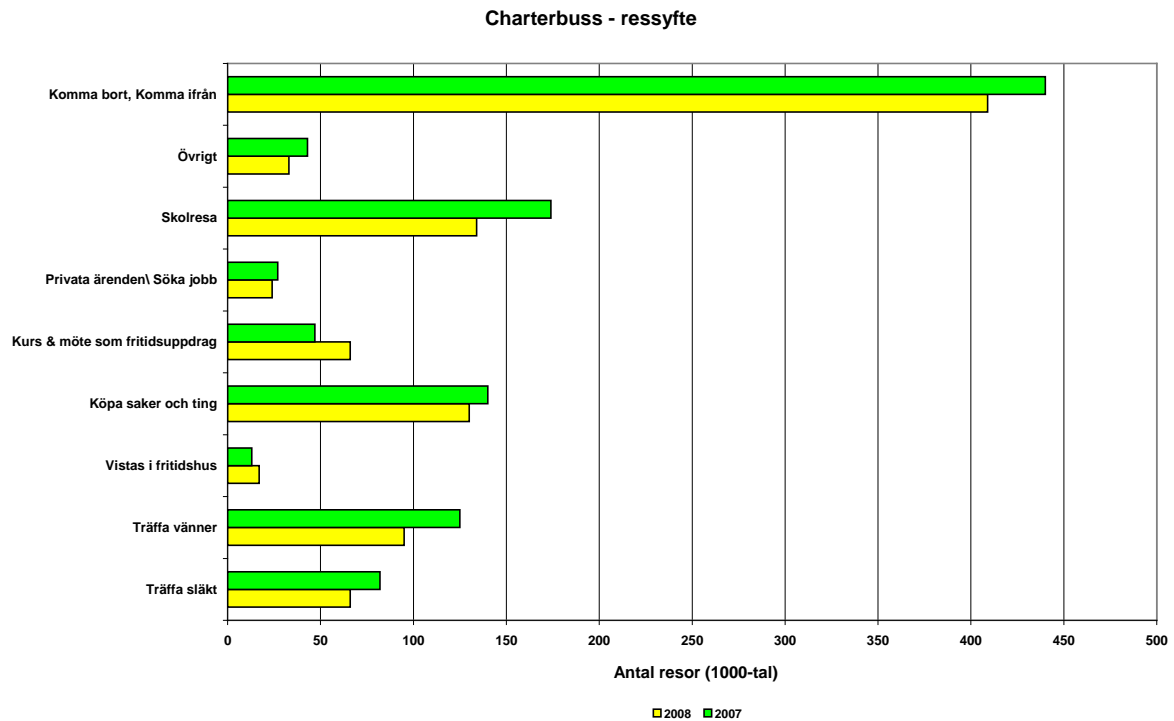


Antal nätter	Förändring
1 natt	↗
2 Nätter	↗
3 Nätter	↘
4 Nätter	↘
5 Nätter	0
6 Nätter	↘
7 Nätter	↘
8 Nätter	↗
9 Nätter	↘
10 Nätter	↘
11 - 17 Nätter	↗

Kommentar: I motsats till charterbussen ökar resandet i expressbuss för resor med 1-2 övernattningar. Kan antas bero på att fler väljer expressbussen vid weekendresor, särskilt till/från storstadsregioner, där ett bra utbud av expressbussavgångar finns.

Syfte med resan charterbuss volym 2008 och 2007

Resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnig.

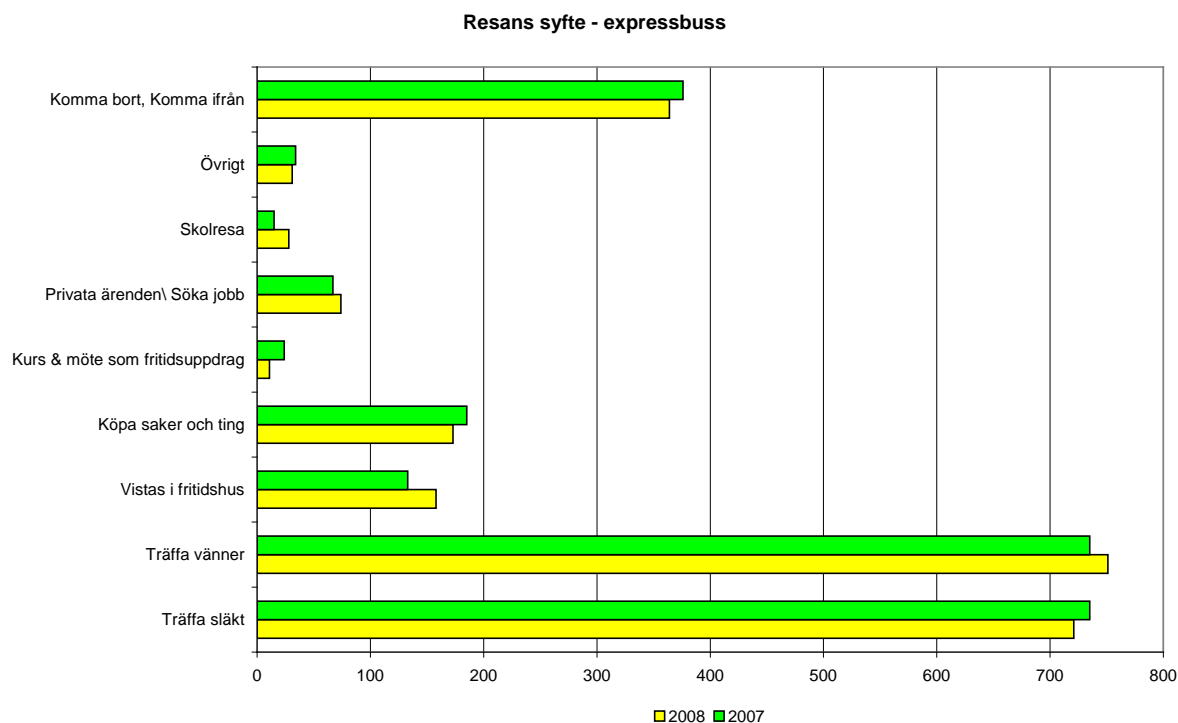
Utveckling sedan 2007

Syfte	Förändring
Komma bort, komma ifrån	↘
Övrigt	↘
Skolresa	↘
Privata ärenden/söka jobb	↘
Kurs och möte (fritidsuppdrag)	↗
Köpa saker och ting	↘
Vistas i fritidshus	↗
Träffa vänner	↘
Träffa släkt	↘

Kommentar: Resandet i charterbuss minskar förutom för resor med syfte att delta i kurser och möte. Volymen skolresor minskar fortsatt.

Syfte med resan expressbuss volym 2008 och 2007

Resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnig.

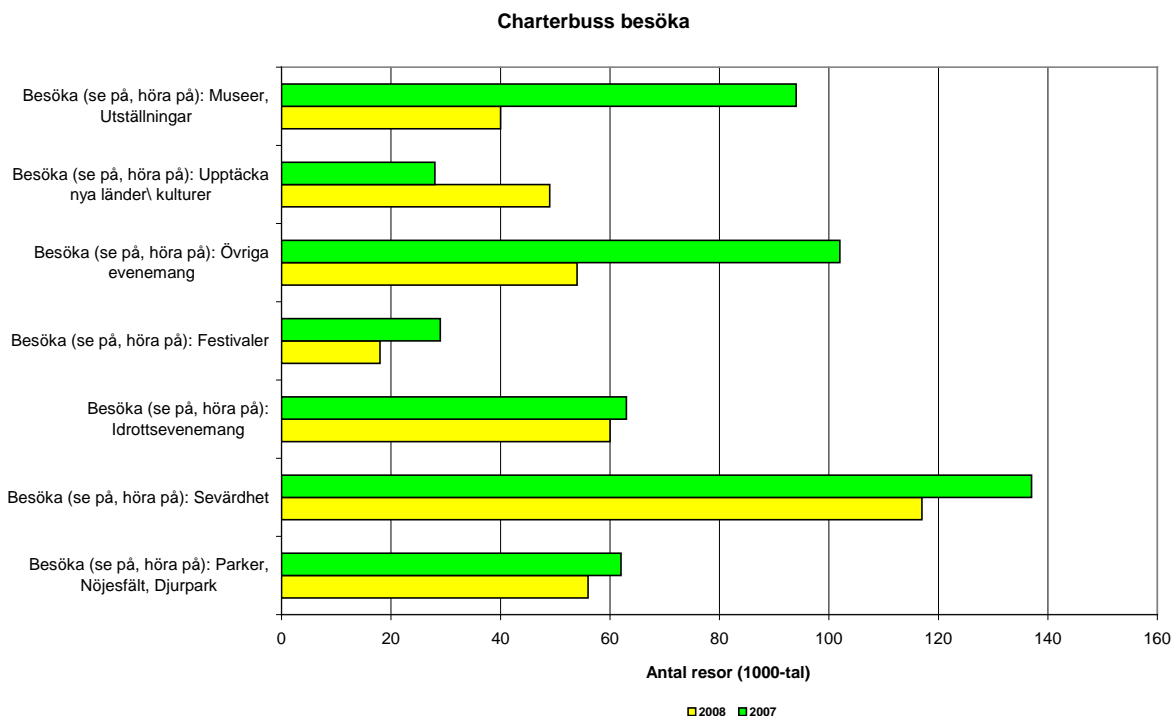
Utveckling sedan 2007

Syfte	Förändring
Komma bort, komma ifrån	↘
Övrigt	↘
Skolresa	↗
Privata ärenden/söka jobb	↗
Kurs och möte (fritidsupdrag)	↘
Köpa saker och ting	↘
Vistas i fritidshus	↗
Träffa vänner	↗
Träffa släkt	↘

Kommentar: Såsom för charterbussen ökar antalet resor med syfte att vistas i fritidshus. Expressbussen har stor andel resor med syfte att besöka släkt och vänner.

Besöksresor charterbuss volym 2008 och 2007

Resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnig.

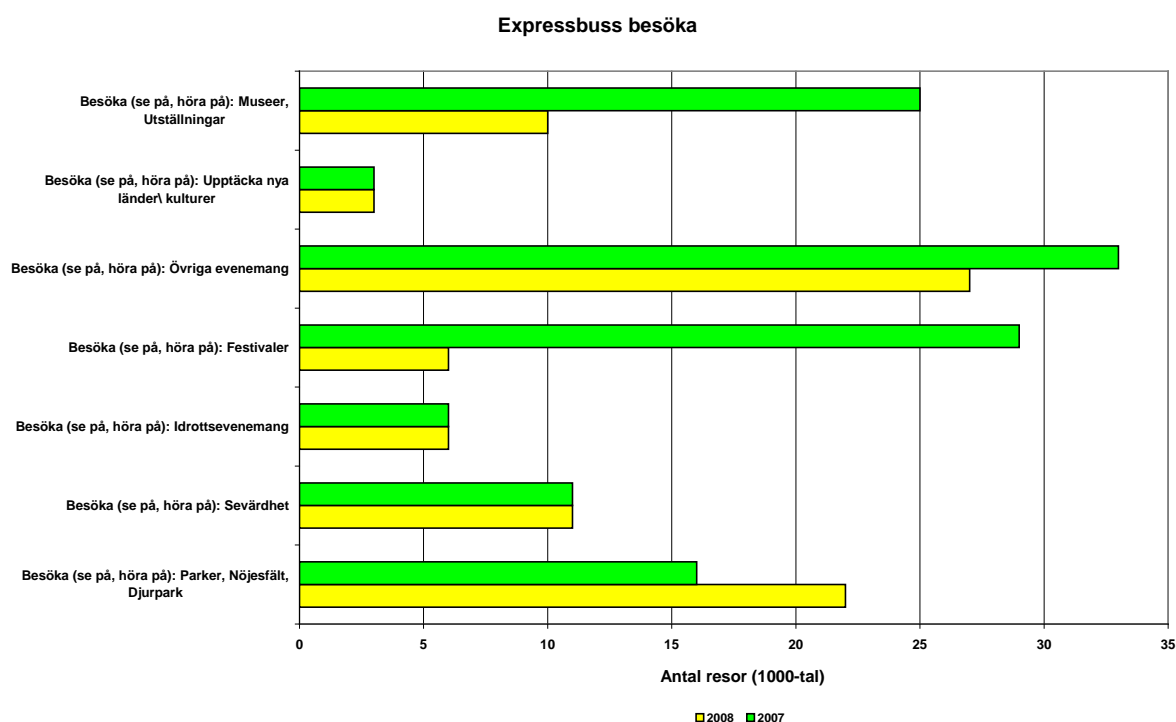
Utveckling sedan 2007

Syfte	Förändring
Museer, utställningar	↘
Upptäcka nya länder, kulturer	↗
Övriga evenemang	↘
Festivaler	↘
Idrottsevenemang	↘
Sevärdhet	↘
Parker, nöjesfält, djurpark	↘

Kommentar: Resandet i charterbuss med minskar förutom vad gäller resor till nya länder och kulturer. För detta syfte är charterbussen utmärkt. Ombord på bussen och under resan tar kunniga förare och reseledare hand om såväl resvana som mindre resvana personer.

Besöksresor expressbuss volym 2008 och 2007

Resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnig.

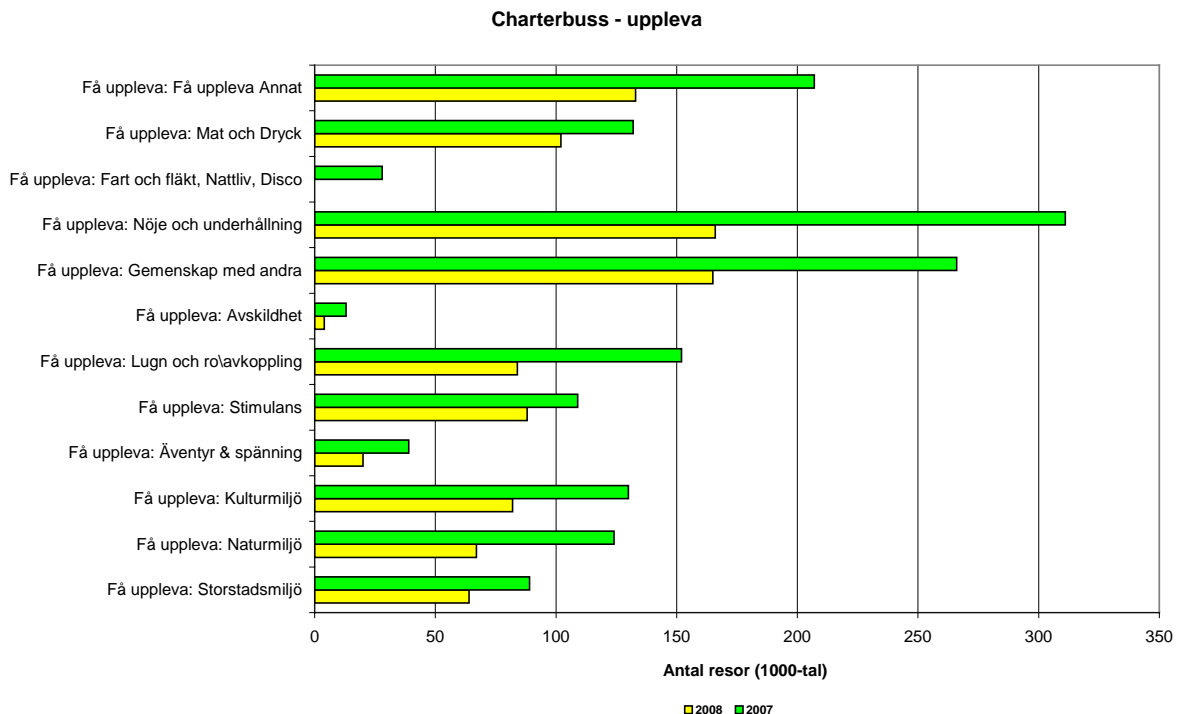
Utveckling sedan 2007

Syfte	Förändring
Museer, utställningar	↘
Upptäcka nya länder, kulturer	0
Övriga evenemang	↘
Festivaler	↘
Idrottsevenemang	0
Sevärdhet	0
Parker, nöjesfält, djurpark	↗

Kommentar: Anmärkningsvärt är att resandet till festivaler minskade betydligt under 2008. Här behöver det utvecklas partnerskap mellan bussföretag, researrangörer och evenemangsföretag för att paketera attraktiva resor.

Upplevelseresor charterbuss volym 2008 och 2007

Resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnig.

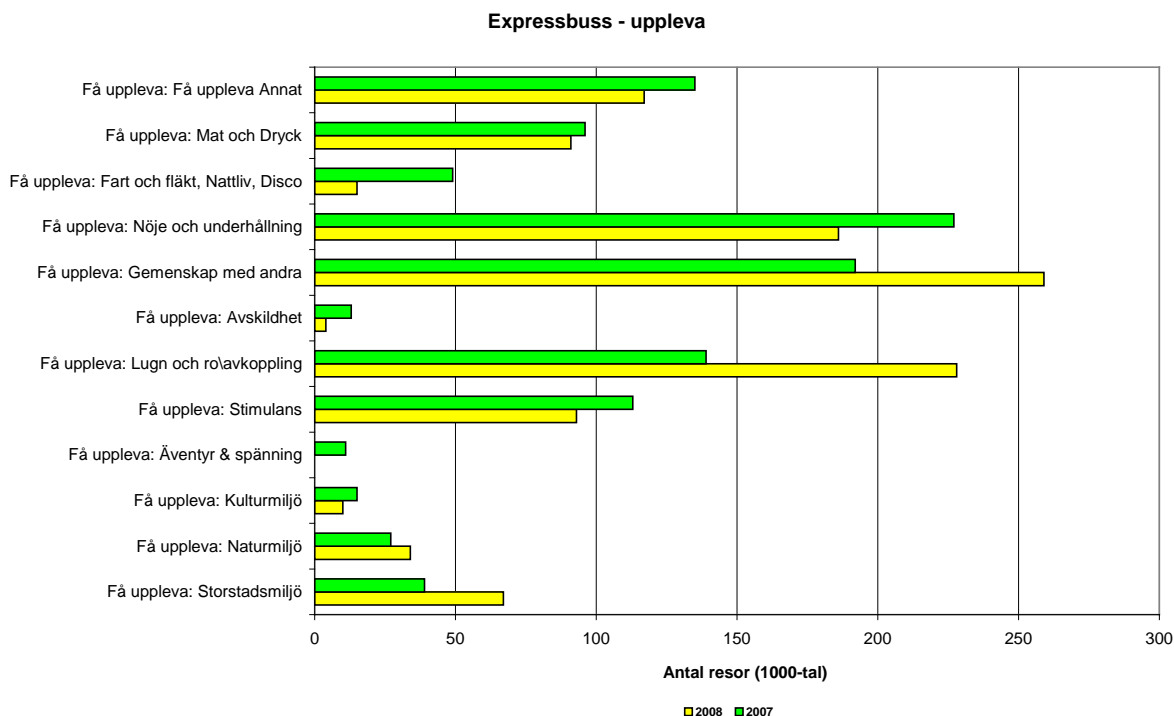
Utveckling sedan 2007

Syfte	Förändring
Annat	↘
Mat och dryck	↘
Nattliv och disco	↘
Nöje och underhållning	↘
Gemenskap med andra	↘
Avskildhet	↘
Lugn och ro/avkoppling	↘
Stimulans	↘
Äventyr och spänning	↘
Kulturmiljö	↘
Naturmiljö	↘
Storstadsmiljö	↘

Kommentar: Resandet i charterbuss minskar. Särskilt oroväckande är minskningen för resor med syfte "nöje och underhållning". Här måste partnerskap utvecklas mellan bussföretag, biljettgenter och evenemangsarrangörer i syfte att erbjuda marknaden attraktiva resor.

Upplevelseresor expressbuss volym 2008 och 2007

Resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnig.

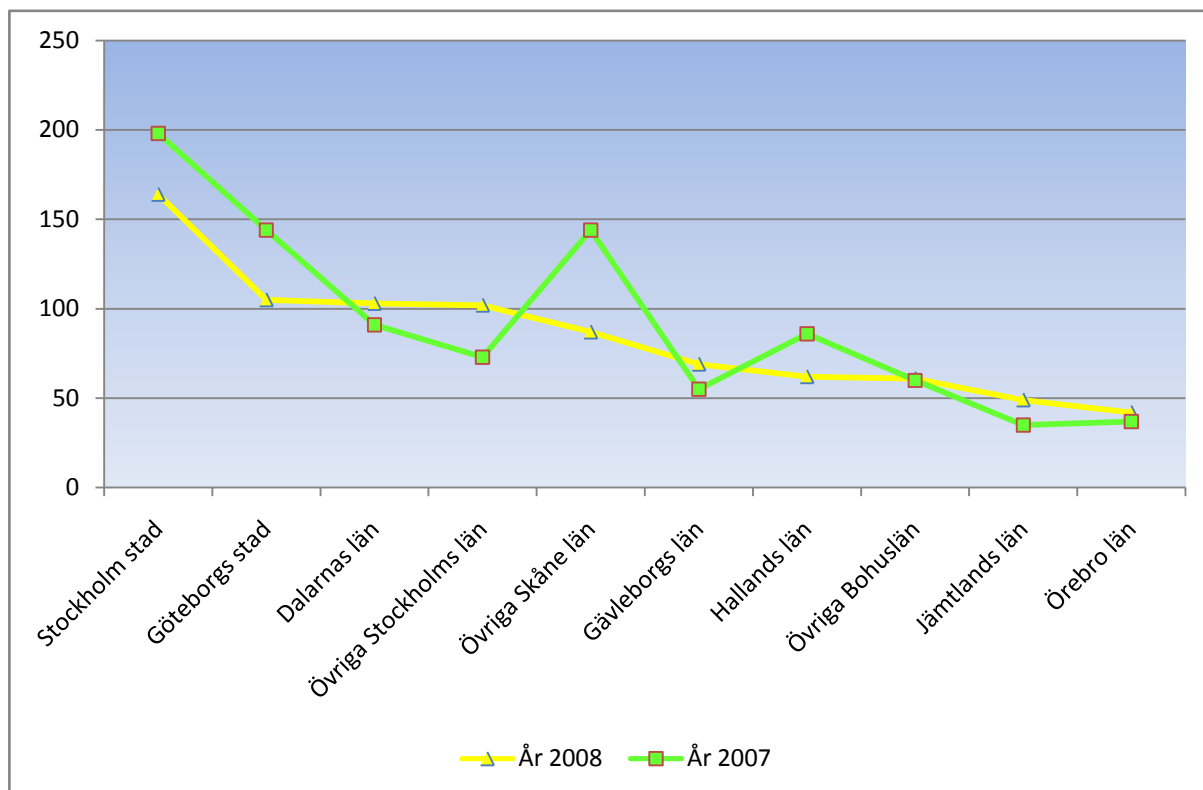
Utveckling sedan 2007

Syfte	Förändring
Annat	↘
Mat och dryck	↘
Nattliv och disco	↘
Nöje och underhållning	↘
Gemenskap med andra	↗
Avskildhet	↘
Lugn och ro/avkoppling	↗
Stimulans	↘
Äventyr och spänning	↘
Kulturmiljö	↘
Naturmiljö	↗
Storstadsmiljö	↗

Kommentar: Resandet i expressbuss ökar till storstadsregioner samt för de som söker gemenskap med andra. Resor till släkt och vänner är betydande i expressbusstrafiken.

Inrikes destinationer – Topp 10 charterbuss 2008 och 2007

Antal resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnig.

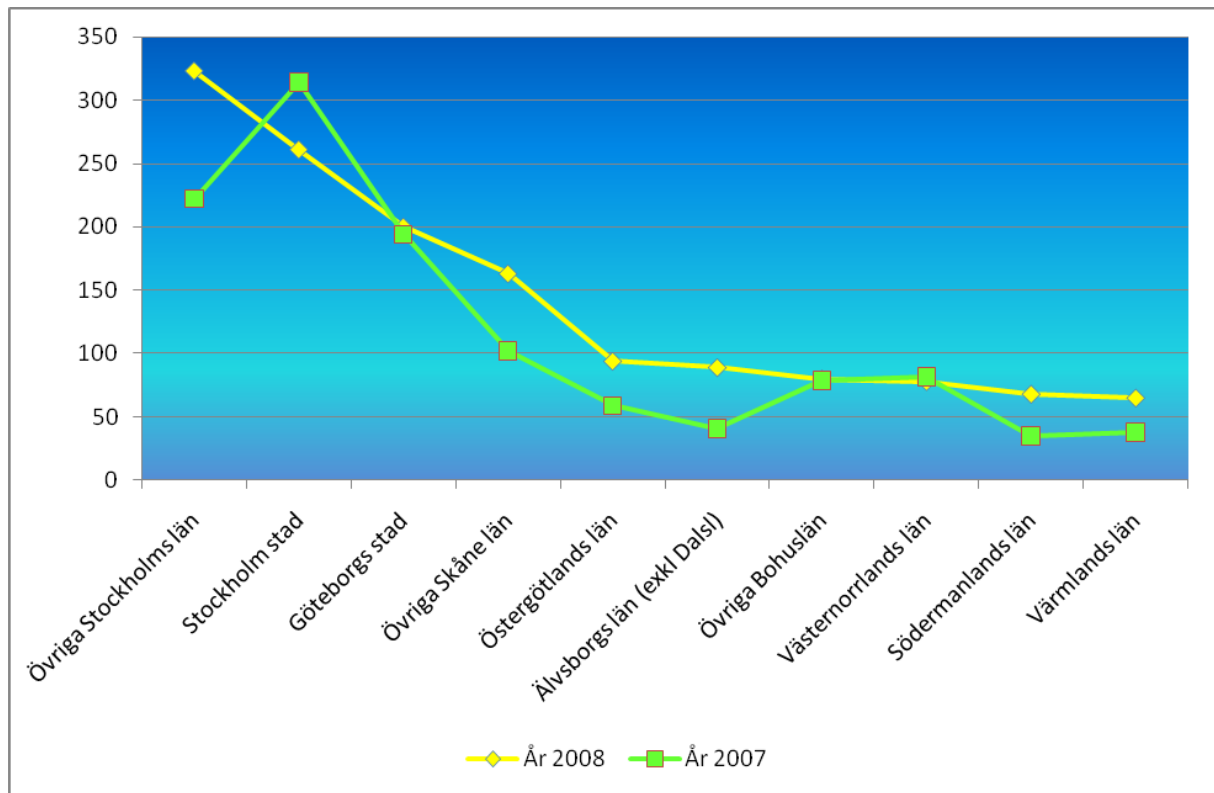
Utveckling sedan 2007

Destination – topp 10	Förändring
Stockholms stad	↘
Göteborgs stad	↘
Dalarnas län	↗
Övriga Stockholms län	↗
Övriga Skåne län	↘
Gävleborgs län	↗
Hallands län	↘
Övriga Bohuslän (Västra Götaland)	↗
Jämtlands län	↗
Örebro län	↗

Kommentar: Resor med charterbuss ökade till Dalarna, övriga Stockholms län, Gävleborg och Jämtland. Minskning av resor till Stockholm stad, Göteborg stad och övriga Skåne län. Vi bedömer att minskningen av resor till Stockholm och Göteborg hänger samman med minskningen av antalet resor med syfte ”nöje och underhållning”.

Inrikes destinationer – Topp 10 expressbuss 2008 och 2007

Antal resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnig.

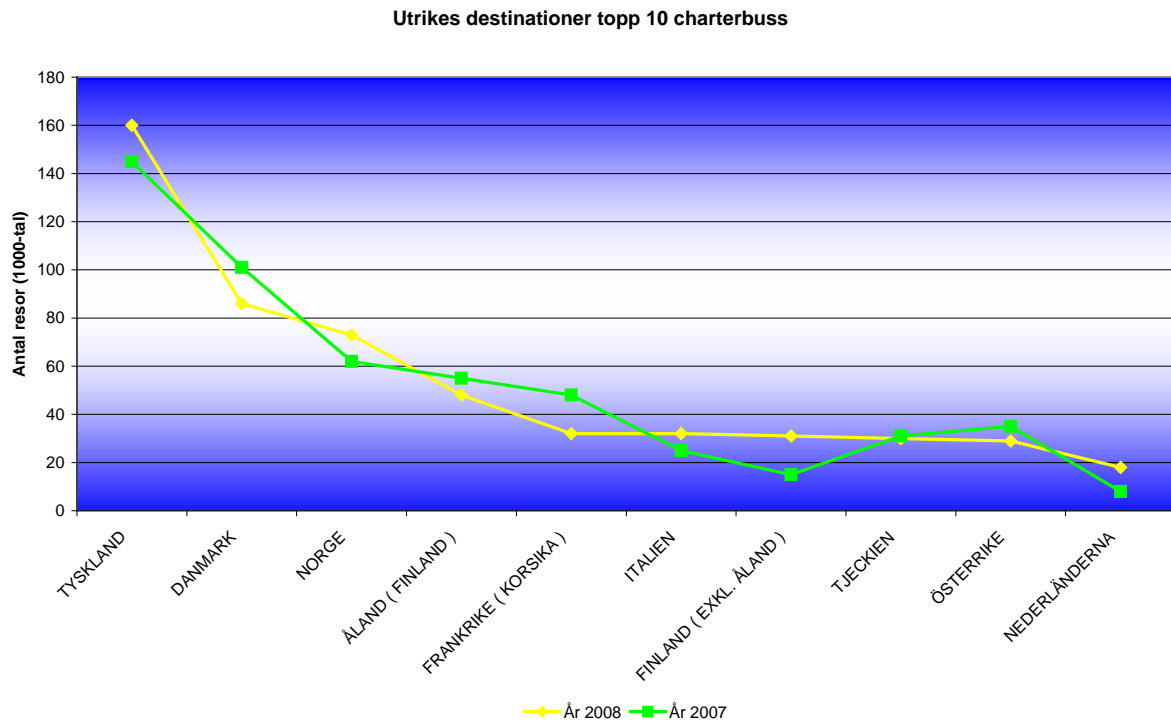
Utveckling sedan 2007

Destination – topp 10	Förändring
Övriga Stockholms län	↗
Stockholm stad	↘
Göteborg stad	↗
Övriga Skåne län	↗
Östergötlands län	↘
Älvsborgs län (exkl. Dalsland, Västra Götaland)	↗
Övriga Bohuslän	0
Västernorrlands län	↘
Södermanlands län	↗
Värmlands län	↗

Kommentar: Resor med expressbuss till Stockholmsregionen, Västkusten, Värmland, övriga Skåne län och Södermanland/Östergötland ökade under 2008.

Utrikes destinationer – Topp 10 charterbuss 2008 och 2007

Antal resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnig.

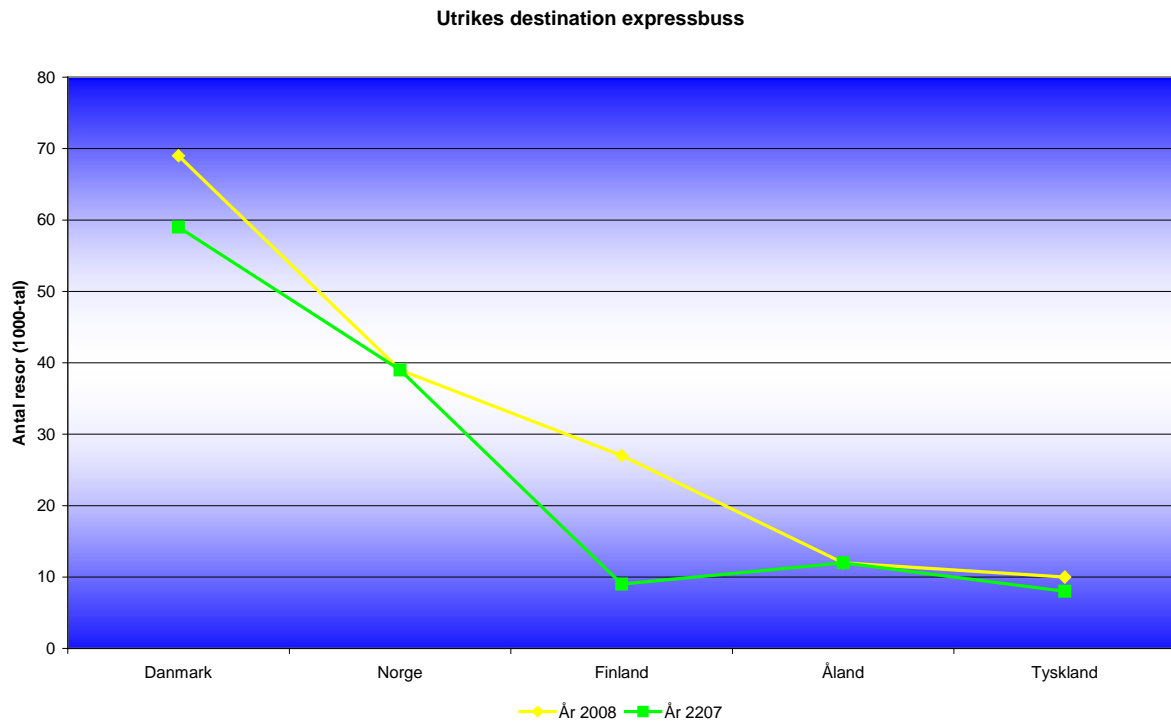
Utveckling sedan 2007

Destination – topp 10	Förändring
Tyskland	↗
Danmark	↘
Norge	↗
Åland (exkl. Finland)	↘
Frankrike	↘
Italien	↗
Finland (exkl. Åland)	↗
Tjeckien	↘
Österrike	↘
Nederländerna	↗

Kommentar: En svag nedgång totalt för utrikes resor med charterbuss under 2008. Tyskland tillsammans med Norge och Finland ökar. Här kan antas att turistbyråernas engagemang och fokusering resulterar i ökat resande.

Utrikes destinationer – Topp 5 expressbuss 2008 och 2007

Antal resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnig.

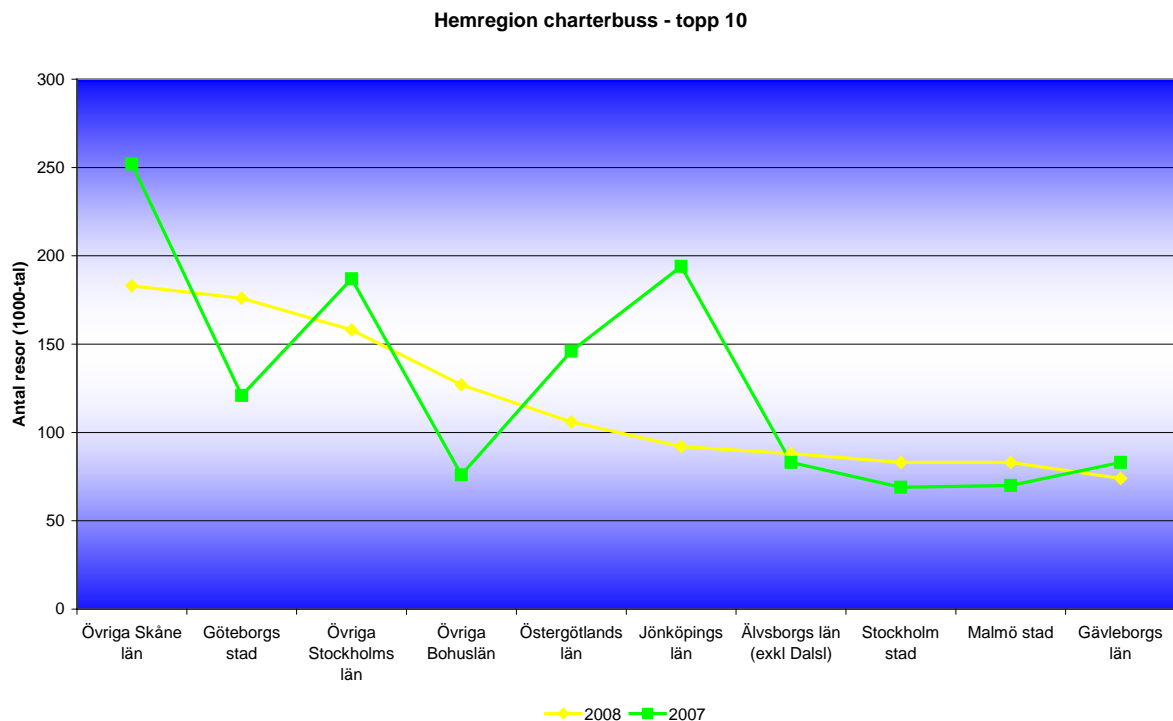
Utveckling sedan 2007

Destination – topp 5	Förändring
Danmark	↗
Norge	0
Finland	↗
Åland	0
Tyskland	↗

Kommentar: Resandet med expressbuss till utrikes destinationer ökade 2008. Beror antagligen på ett ökat utbud och attraktivt prisläge.

Resenärens hemregion – topp 10 charterbuss 2008 och 2007

Antal resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnig.

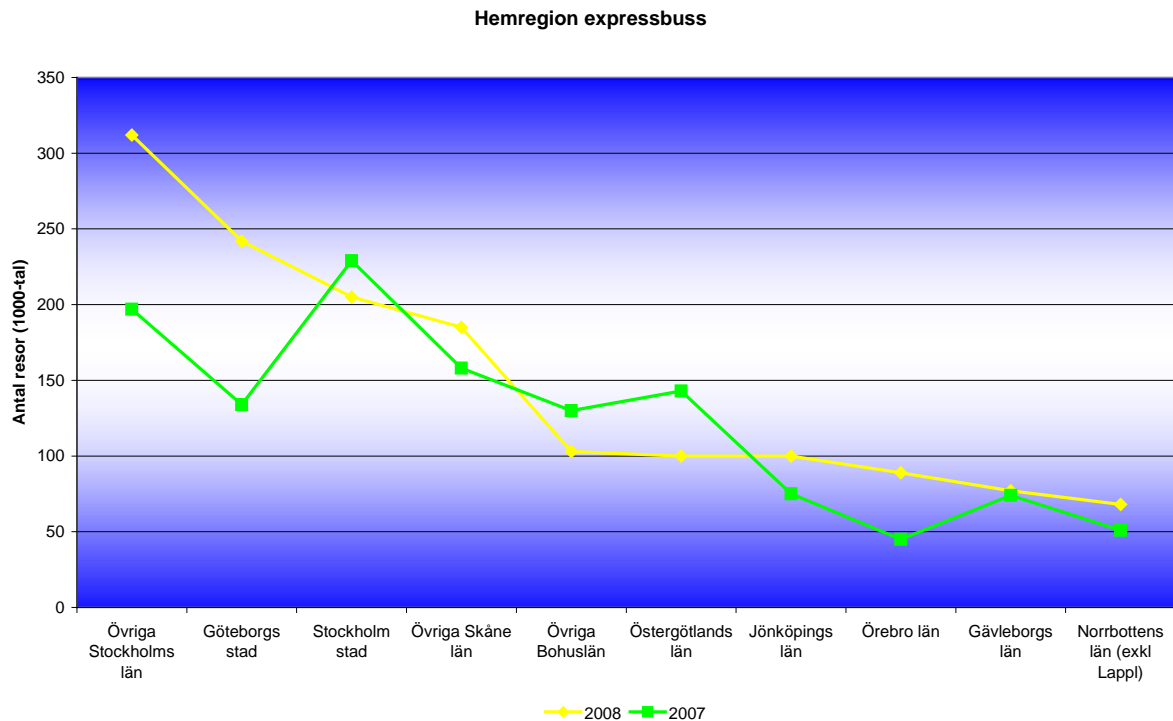
Utveckling sedan 2007

Hemregion – topp 10	Förändring
Övriga Skåne län	↘
Göteborg stad	↗
Övriga Stockholms län	↘
Övriga Bohuslän (Västra Götaland)	↗
Östergötlands län	↘
Jönköpings län	↘
Älvsborgs län (exkl Dalsland, Västra Götaland)	↗
Stockholm stad	↗
Malmö stad	↗
Gävleborgs län	↘

Kommentar: Resandet med charterbuss ökar främst på Västkusten. Största nedgången i resandet sker i Jönköpings län och övriga Skåne län.

Resenärens hemregion – topp 10 expressbuss 2008 och 2007

Antal resor i 1000-tal



Kommentar: Buss är huvudsakligt färdmedel och resan är minst 100 kilometer eller omfattar minst en övernattnig.

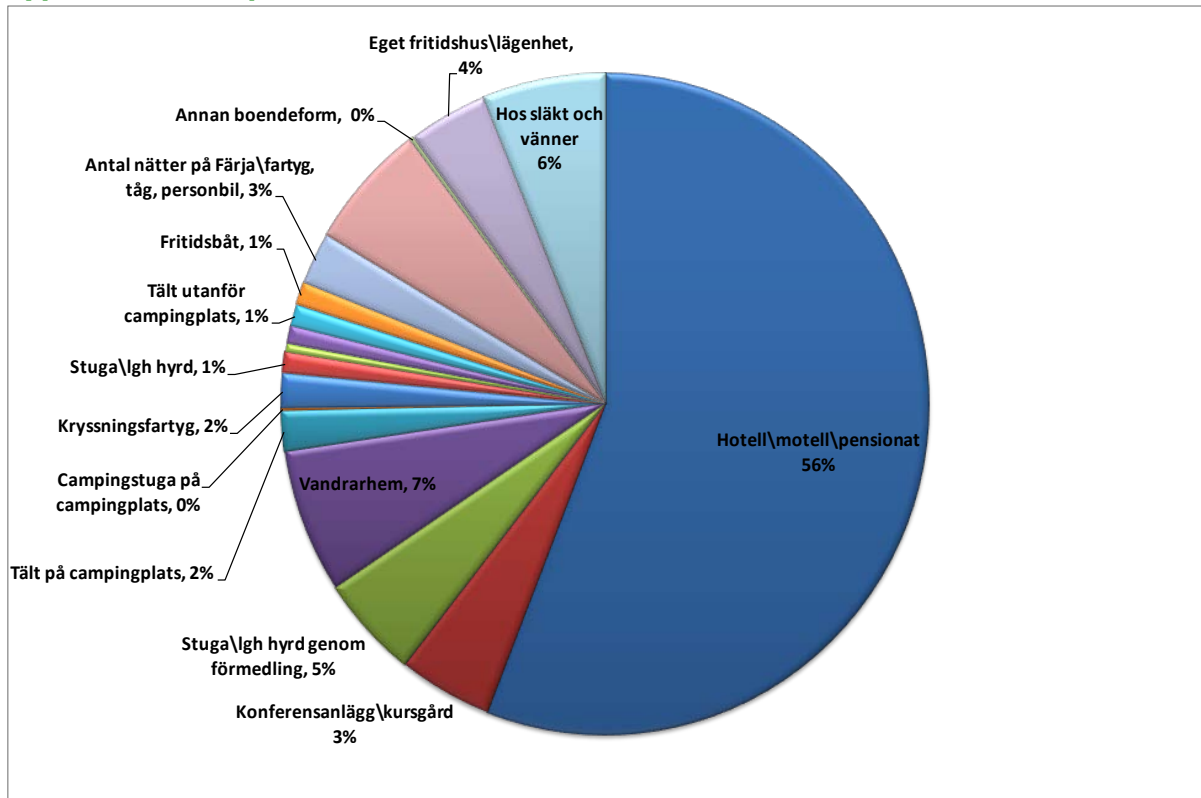
Utveckling sedan 2007

Hemregion – topp 10	Förändring
Övriga Stockholms län	↗
Göteborg stad	↗
Stockholm stad	↘
Övriga Skåne län	↗
Övriga Bohuslän (Västra Götaland)	↘
Östergötlands län	↗
Jönköpings län	↗
Örebro län	↗
Gävleborgs län	↗
Norrbottens län (exkl. Lappland)	↗

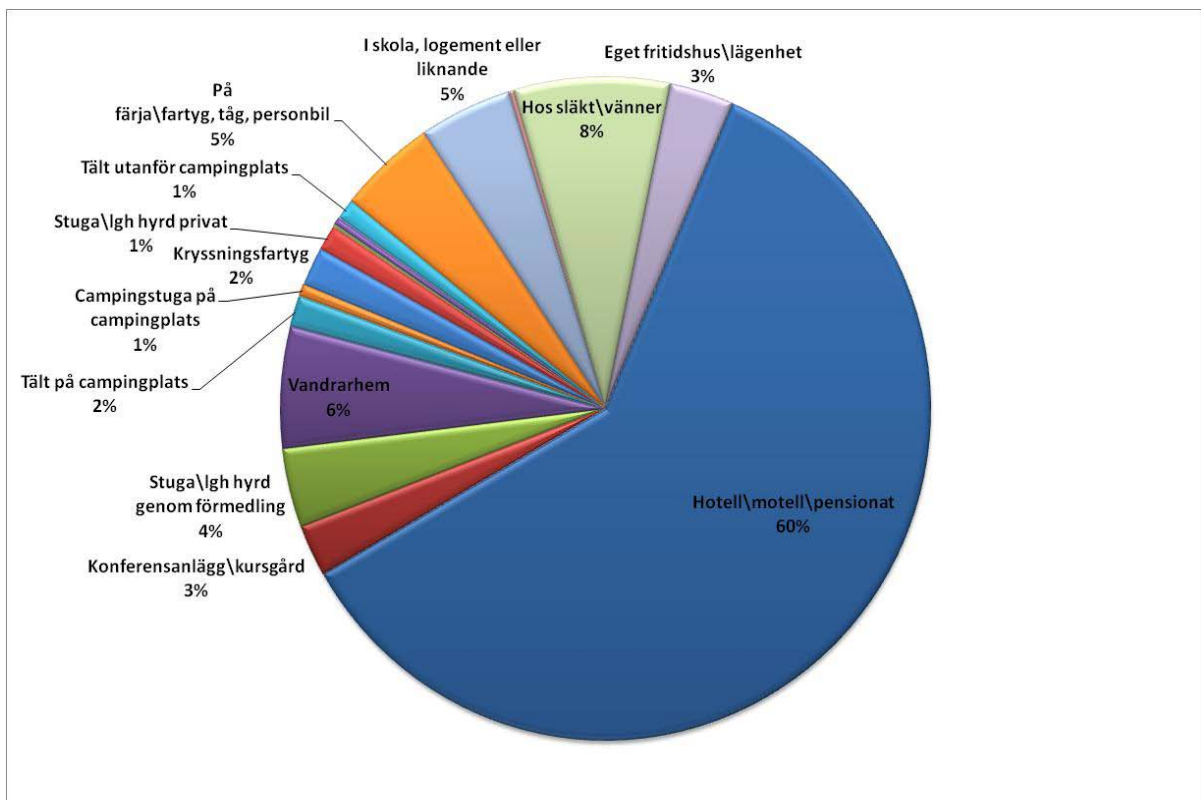
Kommentar: Resandet med expressbuss ökar främst i Svealand och Götaland. I Norrland ökar resandet i expressbuss i Norrbottens län (exkl. Lappland).

Övernattningar per typ av boende

Typ av boende i procent under 2008



Typ av boende i procent under 2007



Historik – Marknadsandelar för buss 1995-2007

Period	Charterbuss	Expressbuss	Total buss
November 1997 – oktober 1999	3.6 %	3.8 %	7.4 %
November 1999 – oktober 2001	3.3 %	3.4 %	6.8 %
November 2001 – oktober 2003	2.9 %	3.5 %	6.4 %
2003	2.9 %	3.4 %	6.3 %
2004	2.8 %	3.4 %	6.2 %
2005	2.9 %	3.5 %	6.4 %
2006	2.5 %	2.9 %	5.4 %
2007	2.9 %	2.7 %	5.6 %
2008	2.4 %	2.8 %	5.2 %

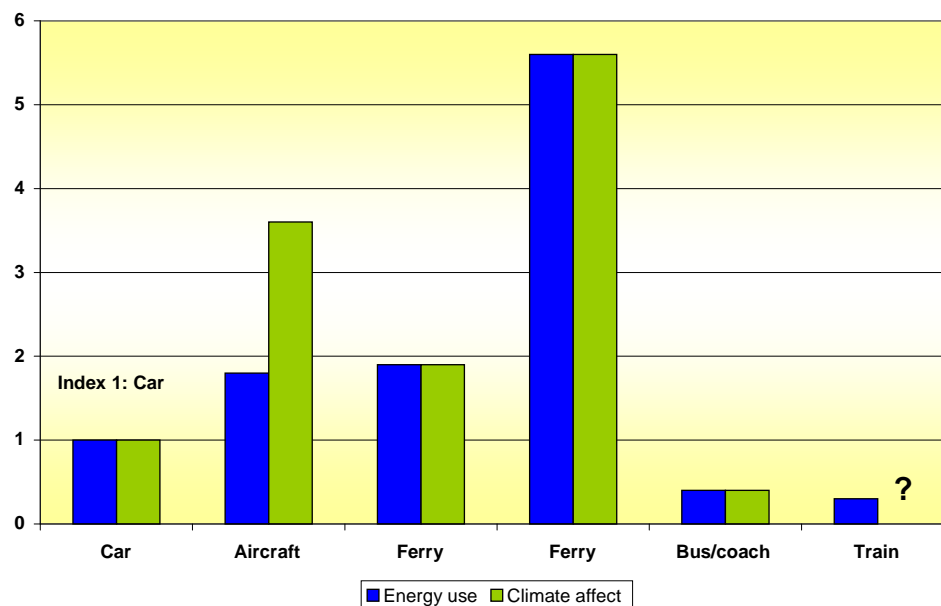
Bussen bra för säkerhet och trygghet

Bussen är obestridligt det säkraste färdmedlet på Sveriges och Europas vägar. I Sverige ligger bussföretagen och researrangörerna i framkant internationellt när det gäller systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Även vad gäller antal bussar som är utrustade bälten, alkolås och andra tekniska stödsystem ligger svenska bussföretag i framkant ur ett globalt perspektiv. Vägtrafikinspektionen konstaterar i en rapport¹ att det är 10 gånger så hög risk att omkomma i en olycka med bil än i en olycka med buss. En studie som Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) presenterat under 2007 visar att:

- 80 procent av bussföretagen har en trafiksäkerhetspolicy
- 90 procent av bussföretagen kan erbjuda bussar med bälten
- 90 procent av bussföretagen informerar om säkerhet inför bussresan
- 35 procent av bussföretagen kan erbjuda bussar med alkolås

Bussen bra för miljö och klimat

Bussen är det mest miljöanpassade färdmedlet på våra vägar. Diagrammet nedan visar olika färdmedels energianvändning och klimatpåverkan². För färjor redovisas både normal- och höghastighetsfartyg. Klimatpåverkan för tåg är osäker, detta beroende på tågets energikälla. För färjor redovisas siffror för normal- och höghastighetsfärjor. Vad gäller klimatpåverkan genom koldioxidutsläpp så är bussen 10 gånger bättre än bilen per personkilometer. Vid internationella resor är bussen på många sträckor det mest miljöanpassade färdmedlet.



¹ Vägtrafikinspektionen – Rapport "Svåra olyckor med buss", www.vagtrafikinspektionen.se

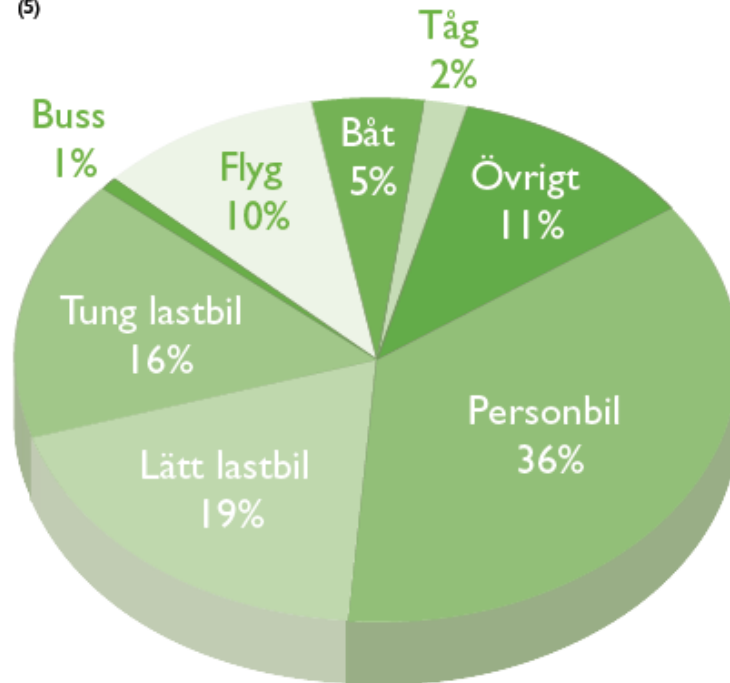
² Regeringen – Rapport "På väg mot ett oljefritt Sverige", www.regeringen.se

Bussens andel av koldioxidutsläppen

Bussens utsläpp av koldioxid inom transportsektorn är marginellt, endast en procent.³

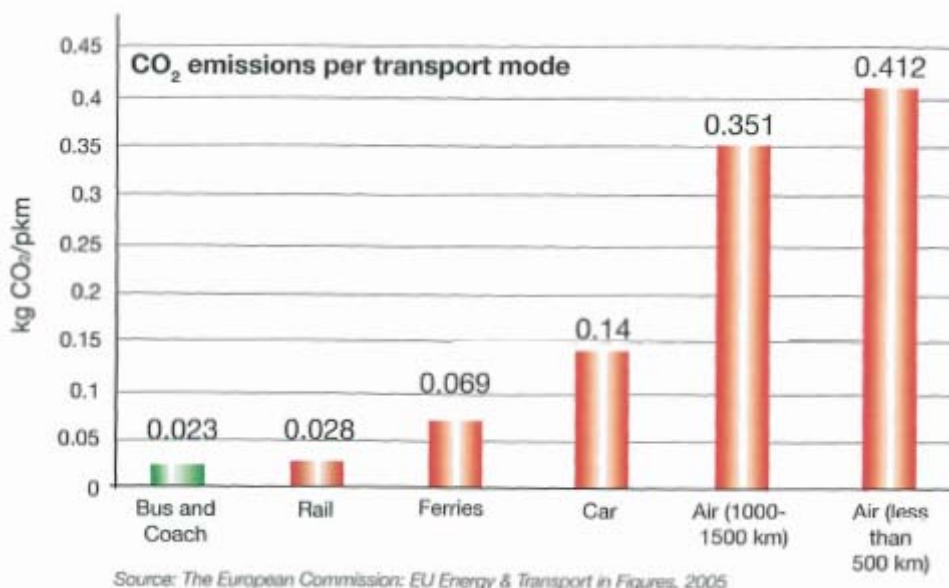
Koldioxidutsläpp fördelat på olika transportslag

(5)



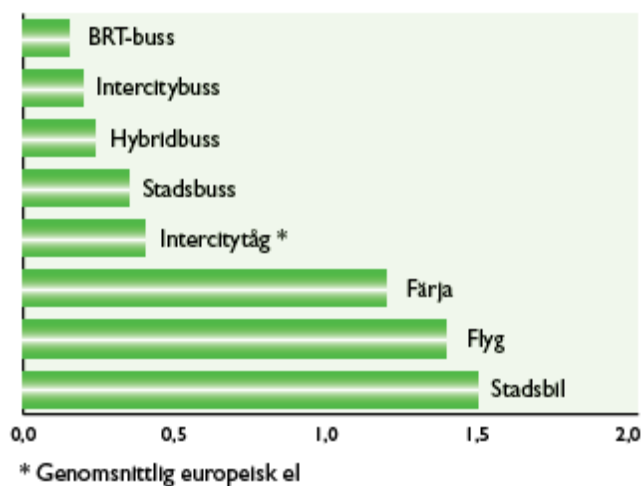
Bussen mest miljövänlig för turistresor i Europa

På flertalet rundresor i Europa är bussen det mest miljövänliga alternativet. Enligt jämförelser som gjorts av EU-kommissionen ger bussen lika låga utsläpp av koldioxid som tågtrafiken. Dessa jämförelser bygger på det faktum att i flertalet EU-länder produceras elektriciteten främst genom olja, kol och naturgas till skillnad från Sverige, där vatten- och kärnkraften dominerar kraftproduktionen..



³ U.S. Environmental Protection Agency 2002.

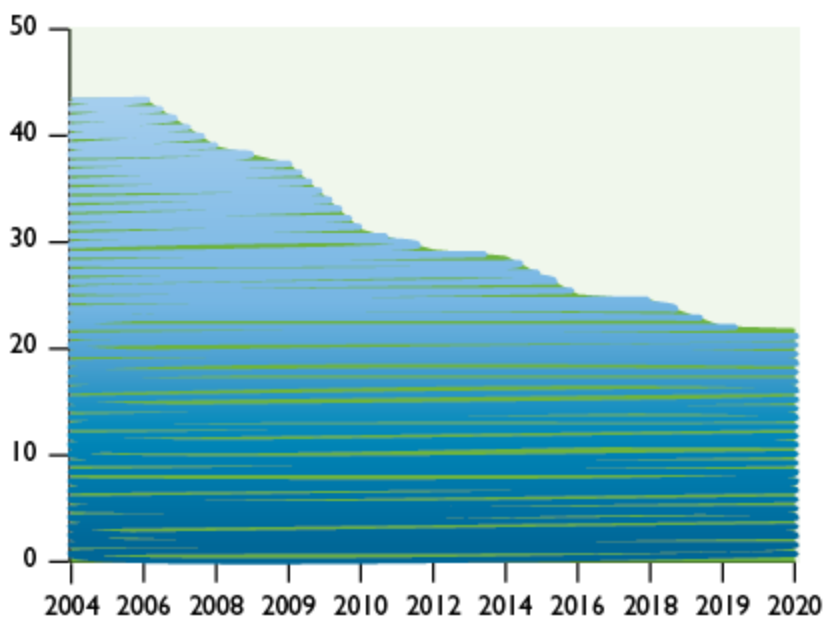
Utsläpp av koldioxid i kg per 10 personkilometer



Allt energieffektivare motorer

Om teknikutvecklingen mot mer miljövänliga bussar fortsätter i samma takt som de senaste åren så är det kommer bränsleförbrukningen i liter per 100 kilometer att minska från 39 liter år 2008 till 21,9 liter år 2020. Prognosen nedan visar utvecklingen fram till år 2020.⁴

Bränsleförbrukning i liter per 100 km

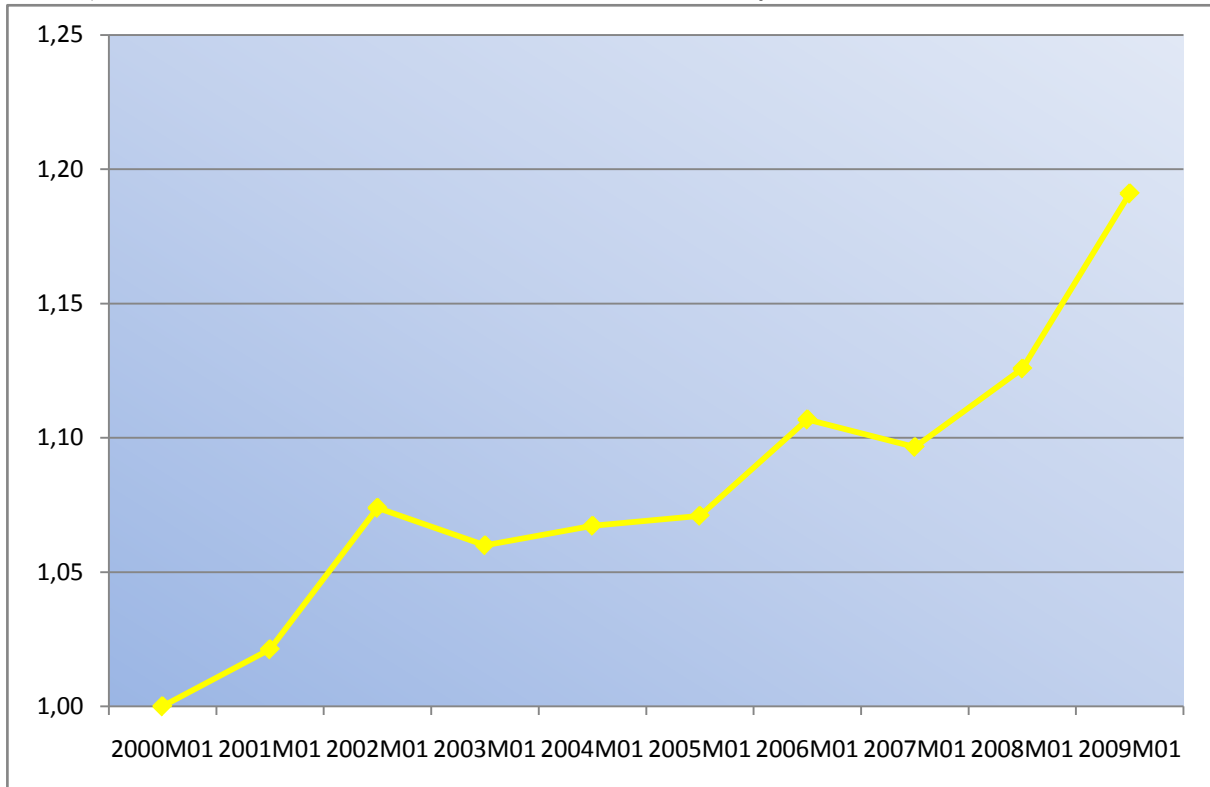


⁴ Prognos uträknad av Edward Jobson, Adj. Prof. och Environmental Director ” Volvo utifrån Braunschweig referenscykel som inkluderar ny hybridteknik och andra tekniska framsteg. Alternativbränslen är dock inte medräknade.

Kostnadsutveckling turistresor med buss

Fordonskostnader

Sedan januari 2000 har fordonskostnader ökat med ca 19 procent.



Fordonsskatt

För bussar höjdes kostnaden för fordonsskatt i januari 2000, från cirka 1 500 kronor per buss och år till cirka 20 000 kronor per buss och år. Under 2006 sänktes fordonsskatten marginellt för nyregistrerade bussar med senaste motorteknik. Regeringen har under mars 2009 flaggat för en eventuell sänkning av fordonsskatt för bussar till EU:s miniminivå.

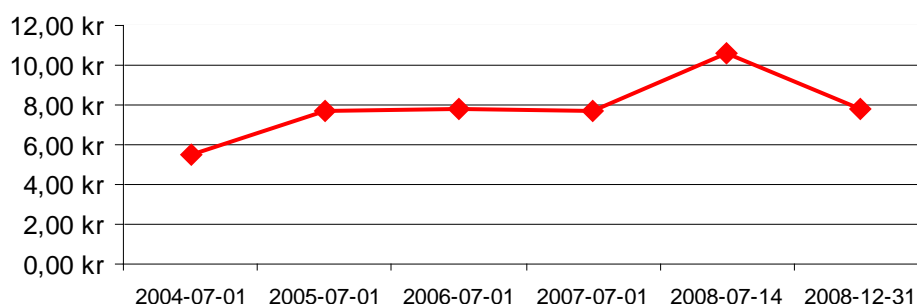
Fordonsförsäkring

Den 1 juli 2007 lades en skatt på trafikförsäkringen för samtliga fordon. För bussar, det säkraste färdmedlet, innebär detta en kostnadsökning på cirka 8 000 kronor per buss och år.

Drivmedelskostnader

Under inledningen av år 2008 ökade oljepriserna för att i slutet av året återigen sjunka till 2007 års prisnivåer. Med 11.026 dieselbussar som har en medelkörsträcka på 5.784 mil och med en dieselförbrukning på cirka 3,5 liter per mil innebär det en kostnad för bussoperatörerna på 1,7 miljarder kronor (dieselpriset per den 31 december 2008). Utav denna kostnad utgjorde energi- och koldioxidskatt 4,16 kronor per liter (2008), vilket innebär att skatterna stod för drygt 53 procent av dieselpriset och medförde en årliga skattekostnad på busstrafiken på ungefär 920 miljoner kronor.

**Dieselkostnaderna för bussbolagen
2004-07-01 -- 2008-12-31**



Fr.o.m. den 1 januari 2009 höjdes genom den årliga indexeringen av punktskatterna energi- och koldioxidskatten på dieselbränslet (MK1) från 4,16 kronor per liter till 4,34 kronor.⁵ De senaste tio åren har skattetrycket på dieseln ökat med drygt 60 procent eller 1,69 kronor per liter (2,65 kronor år 1999).

Mot bakgrund av miljözonsregler i Stockholm, Göteborg, Malmö, Lund och Helsingborg som under åren har reviderats så har den ekonomiska livslängden för bussar sjunkit från ca 10 år under 1990-talets första hälft till ca 6 år idag. I dag är grundregeln för färd inom miljözon max 6 års ålder för bussar. Således har kapitalkostnaden för bussar ökat väsentligt.

Löner

Månadslönen var i september 2008 för en bussförare (genomsnitt hela landet) 21 480 kronor. År 2007 var lönen 20 550 kr per mån och 17 278 kronor år 2002. Löneutveckling har sedan 2002 varit 24 procent.⁶

Kör- och vilotider

Den 11 april 2007 infördes nya regler som reglerar yrkesförarens kör- och vilotider. För företag som bedriver internationell tillfällig trafik slopades samma datum möjligheten att samma förare kan köra resor upp till 12 dagar. Nu gäller att förare ska genomföra en veckovila efter sex 24-timmars perioder. Regelförändringen innebär kostnadsökningar för 7-

⁵ Förordning (SFS 2008:853) om fastställande av omräknade belopp för energiskatt och koldioxidskatt för år 2009.

⁶ Uppgifterna om löneutvecklingen avser endast Bussarbetsgivarna och innefattar inte KFS, arbetsgivarorganisationen för kommunnära företag.

12 dagars resor eftersom extra förare och buss måste ersätta ordinarie förare och buss. Förändringen leder även till att bussförare måste tillbringa en större del av sin fritid på annan ort än hemort vilket leder till att yrkets attraktionskraft avtar.

I och med de nya reglerna minskar även flexibiliteten för företag som erbjuder nationella turistresor med buss då möjligheten att dela dygnsvilan ändrades. Tidigare kunde dygnsvilan förläggas på exempelvis tre perioder, varav den längsta perioden skulle uppgå till minst åtta timmar. I dag gäller att delad dygnsvila kan delas upp i två delar, tre och nio timmar.

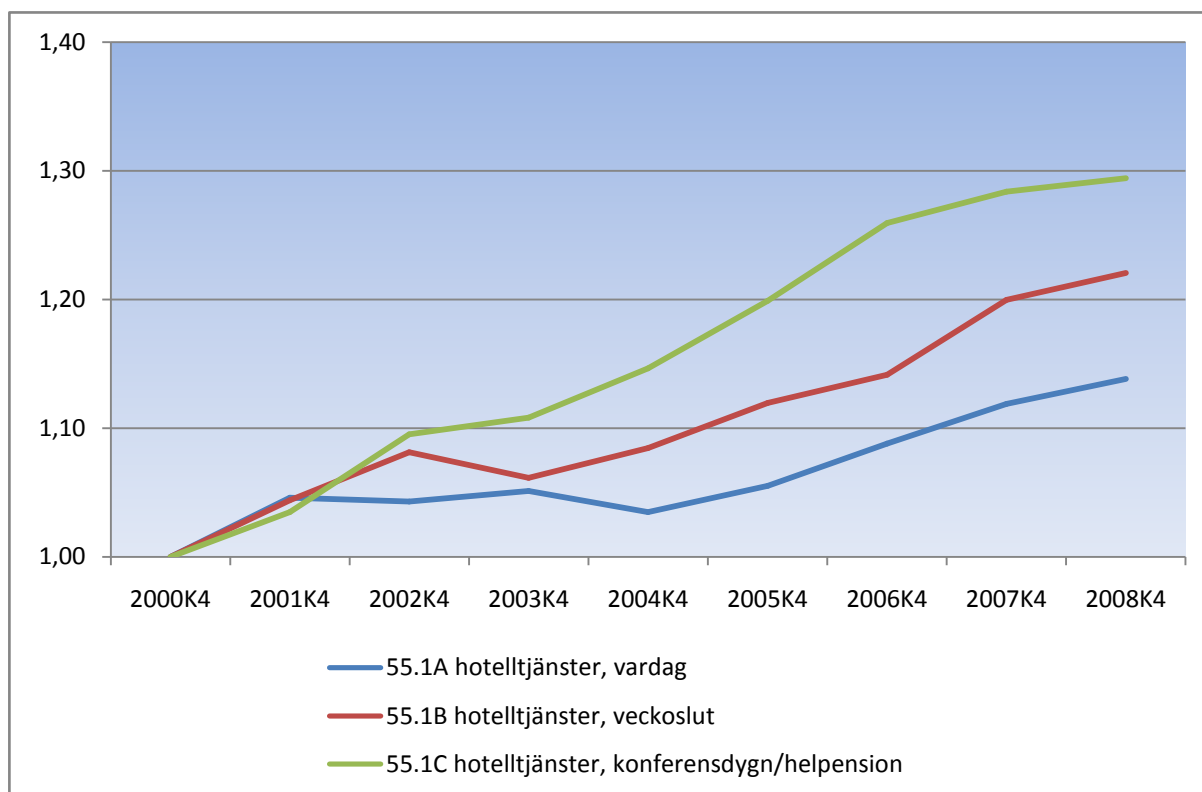
Estimerad kostnadsökning per dag för att hyra in extern buss och/eller förare.

Högsäsong Förare	Högsäsong Förare och buss	Lågsäsong Förare	Lågsäsong Förare och buss
100-400 euro	450-1 200 euro	100-400 euro	100-650 euro

Källa: International Road Transport Union, www.iru.org, september 2007.

Hotell

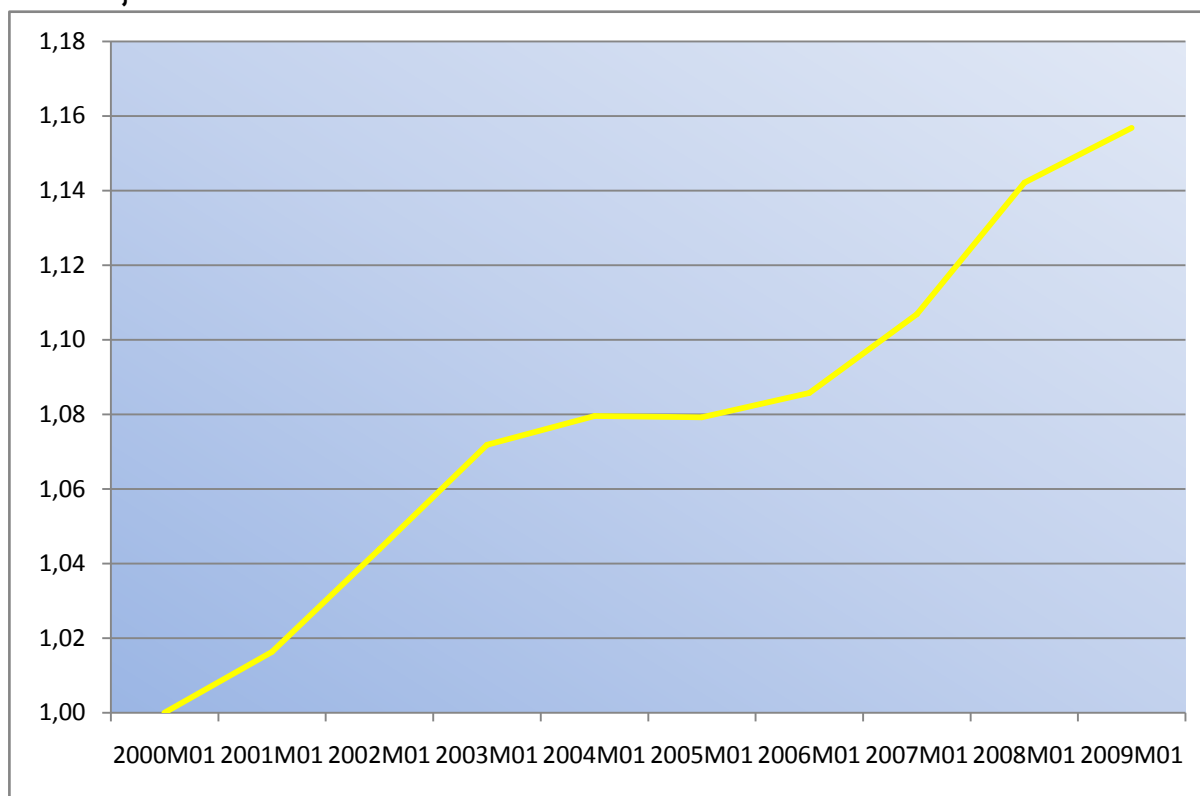
Prisutvecklingen för hotelltjänster⁷ har för konferensdygn/helpension stigit med cirka 30 procent och för hotelltjänster under veckoslut har priser ökat med drygt 20 procent. Index I = 2000 kvartal 4.



⁷ Hotellkostnad – SCB TPI SPIN 2002, www.scb.se, 2009-03-13

Konsumentprisindex

Konsumentprisindex⁸ har under perioden 2000-2009 ökat med cirka 16 procent.
Index I=januari 2000.



Företagens totala regelkostnader

BR deltog under 2006 i Näringslivets regelnämnds projekt⁹ med syfte att identifiera ett bussföretags totala regelkostnader. De kostnader som projektet omfattade var av administrativ, materiell och finansiell karaktär. Den lagstiftning som projektet belyste var arbetsmarknadslagstiftning, miljölagstiftning, skattelagstiftning och relevant branschlagstiftning.

Några nyckeltal (bussföretag med 15 årsanställda och 13 bussar):

- Total regelkostnad – 3 062 000 kronor
- Som procent av omsättning – 23 procent
- Som procent av lönekostnad – 57 procent
- Per anställd – 204 000 kronor

BR deltar i NUTEK:s arbete kring regelförenklingar vad gäller företagens administrativa kostnader kopplade till transportlagstiftning. Exempelvis kostar hanteringen av bussars och lastbilars färdskrivare svenska bussföretag och åkerier ca 700 miljoner kronor per år.

BR deltar även i Näringsdepartementets referensgrupp kring regelförenkling. Vi har föreslagit förenklingar kring administration gällande bland annat resegarantier och miljözoner.

⁸ Kostnadsprisindex – SCB KPI, www.scb.se, 2009-03-13

⁹ Företagens totala regelkostnader – Delrapport 5, Näringslivets Regelnämnd, www.nnr.se, januari 2007

Om Svenska Bussbranschens Riksförbund

BR, eller Bussbranschen, är den benämning som används till vardags på vår organisation. Det fullständiga namnet är Svenska Bussbranschens Riksförbund.

BR är intresse- och branschorganisation för den yrkesmässiga busstrafiken. Vi har närmare 400 medlemsföretag som bedriver alla former av busstrafik. Lokal och regional linjetrafik i och omkring våra tätorter, landsbygdstrafik, skolskjutsar, sjukresor, expressbusstrafik, flygbusstrafik samt turist- och beställningstrafik både inom och utom Sveriges gränser.

Med mer än 20 000 anställda och 11 000 bussar har våra medlemsföretag en nyckelroll i Sveriges transportsystem. Varje dag, året runt, ser de till att vi kan ta oss till och från jobb, skolor, sjukhus och serviceinrättningar av alla de slag eller på fritiden, besöka släkt och vänner. Cirka 200 företag är även researrangörer och de anordnar resor såväl inom Sverige som till många destinationer runt om i Europa och övriga Världen.

BR företräder medlemsföretagens intressen gentemot regering, riksdag, myndigheter, andra organisationer och företag. BR arbetar för att främja det kollektiva resandet med buss, för rättvisa och sunda konkurrensförhållanden, god affärsetik och förbättrade villkor för bussföretagen. BR ger medlemsföretagen råd och service inom olika områden.

Dessutom har BR ett knappt 100-tal associerade medlemmar. Bland de associerade medlemsföretagen återfinns fordonstillverkare, konsulter, leverantörer och andra intressenter.

SVENSKA BUSSBRANSCHENS RIKSFÖRBUND

Stockholm i mars 2009



Tommie Vesterlund
Ansvarig turism



Svenska Bussbranschens Riksförbund
Box 17548
118 91 Stockholm
08-442 72 70

www.bussbranschen.se