



Foto: Tomas Buss

ETT NYTT NORMALLÄGE?

Den svenska marknaden inom
turist- och beställningstrafik med buss 2024



Sveriges Bussföretag
Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Förord

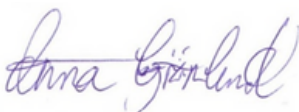
Turistbussbranschen har några starka år bakom sig. Efter att pandemins restriktioner lyftes för några år sedan har företag, föreningar och skolor åkt buss som aldrig förr. Det fortsatte på samma sätt under 2024 även om det går att börja skönja ett nytt normalläge där den stora ökningen senaste åren har bromsat in något. Nu, under inledningen av 2025, har vi fått höra att januari har varit "som vanligt" – alltså lågsäsong – vilket det på många håll faktiskt inte varit de senaste åren. Den mest akuta krisen vad gäller personalbrist verkar också ha lagt sig, även om nära hälften av företagen fortsatt har fått tacka nej till uppdrag för att de saknar personal. Små steg åt rätt håll, men en fortsatt utmanande situation.

Positivt är att researrangörsverksamheten har ökat i omsättning för fler företag – även om det fortsatt är stora variationer mellan både geografiska marknader och enskilda bolag. En trend som håller i sig är att resor inom Sverige fortsatt ökar i jämförelse med resor inom Europa. Fler vill upptäcka Sverige, helt enkelt – och just nu är det ganska dyrt för oss svenskar att resa utomlands.

I år valde vi att fråga företagen hur det står till med leveranser av reservdelar och nya bussar utifrån att många indikerat att det finns problem. Svaren är tydliga – nära hälften av företagen har i någon mån väntat så pass länge på reservdelar att det påverkat verksamheten och tre av fyra företag har fått leveranserna av sina nya bussar försenade, några med mer än tio månader. I en bransch med hög andel små familjeföretag och där bussarna är den överlägset största investeringen, är leveranser av nya bussar i rätt tid avgörande. Tre månaders försening, beroende på om den exempelvis sker över högsäsongen, kan vara helt förödande då man dels behöver hyra in kapacitet för att klara den verksamhet man planerat för, dels hamnar man med kapitalkostnaderna i en period när det är mindre att göra.

Sveriges Bussföretag är bransch- och arbetsgivarorganisation för bussbranschen i Sverige. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv. Läs mer om oss och vår verksamhet på www.sverigesbussforetag.se

Stockholm i mars 2025



Anna Grönlund, branschchef Sveriges Bussföretag

Innehåll

Förord.....	2
Definitioner.....	4
Reflektioner från företag i branschen	5
Vilka är de svarande företagen?.....	9
Förändring av omsättning inom olika segment.....	10
Förändring av volymer på olika geografiska marknader...	12
Förändring av volymer avseende färdmedel.....	15
Personalbristens påverkan på verksamheten.....	16
Leveranser av reservdelar och bussar.....	17
Metodbeskrivning.....	19



Definitioner

Vad är turist- och beställningstrafik?

Bussbranschen brukar delas upp i tre segment, där turist- och beställningstrafik är ett. De två andra är upphandlad kollektivtrafik (främst offentligt finansierad linjetrafik och skoltrafik) samt kommersiell linjetrafik (busstrafik som bedrivs helt på kommersiell grund, främst express- och flygbusstrafik).

Turist- och beställningstrafiken brukar delas upp i två huvudsakliga delar:

- **Beställningstrafik**, vilket motsvarar rena busstransporter (A till B)
- **Researrangörsverksamhet**, där bussföretagen utöver busstransporten också verkar som arrangör av paketresor

Researrangörsverksamheten innefattar en bredd, från resor där enskilda resenärer kan boka en plats (också kallat annonserade resor) till resor där bussföretaget ordnar exempelvis boende, aktiviteter eller måltider för en grupp som bokar busstransport.

Beställningstrafiken bedrivs främst inom Sverige och till viss del i Europa, medan researrangörsverksamheten bedrivs både inom Sverige, i Europa och till viss del även till övriga världen.

Det vanligaste vad gäller paketresor är att turistbussen är det huvudsakliga färdmedlet, men det förekommer också resor där flyg eller färjor står för den huvudsakliga delen av transporten.

Hur ser den svenska bussbranschen ut?

Majoriteten av svenska bussföretag har under 50 anställda. Däremot finns det stora antalet anställda i ett 20-tal bussföretag som har över 500 anställda. De största företagen verkar främst inom segmentet offentligt upphandlad linjetrafik.

De allra flesta bussföretag verkar inom mer än ett av de tre definierade segmenten.

För mer information om hur den svenska bussbranschens struktur ser ut, hänvisas till Sveriges Bussföretags statistikrapport.[1]

[1] Sveriges Bussföretag: Statistik om bussbranschen, oktober 2024.

Reflektioner från företag i branschen

Vi har låtit två bussföretag som arbetar med turist- och beställningstrafik kommentera de insamlade siffrorna och hur de upplevt senaste året.

Elisabet Angelin, Tomas Buss:

Vi avslutade 2024 med positiva vibbar med oss in i kommande 2025. Vårt 2024 blev ett bra år, för allt utom vinstmarginalen. Att prisjustera i rätt tid är inte alltid det enklaste. Kunderna vet vad de vill ha och har en viss förståelse för ökade kostnader, men inte alltid. På hemmaplan stabiliserade sig bränslepriset efter en turbulent tid, men mycket runt omkring blev dyrare, inte minst elräkningen vilket påverkade en del kundsegment med tankar kring om det vettigaste är att spara eller uppleva.

Det segment som valde att uppleva, föga förvånande, är våra resglada 65-plussare som gärna reste inrikes under året. Teaterresor, upplevelser, GeKås – egentligen var resmålet inte det viktigaste utan här var resan målet, i goda vänners lag! 2025 ser ut att fortsätta i den riktningen med många trevliga teaterproduktioner. En sak vi valt bort ur katalogen är julmarknadsresan utrikes. En branschkollega som försökte med 8 resor 2024 fick i väg 3. Alla dessa galna dåd med bilförare som kör i folksamlingar och vår dåliga krona gör nog sitt till i beslutet. Med en orolig omvärld vill man hålla sig hemmavid med familj och vänner. Bussresor är ett ypperligt tillfälle att umgås där man får mycket serverat på en gång. Vi upplevde en ökad försäljning av paketresor under året med ungefär 15%.

Foto: Tomas Buss



Vad gäller beställningstrafiken låg den på en relativt svag ökning – ungefär 8%. Kunderna är frekvent återkommande och vi känner att en viss plåtå möjligtvis infallit vad gäller beställningstrafik, det följer årets låg- och högsäsong som tidigare år. En positiv upplevelse är att kunderna bokar sin resa i god tid, när det gäller företag och föreningar.

Personalmässigt har vi haft ett bra år, vi har snarare brist på fordon än personal men det har med vår företagsstruktur att göra. Reservdelsproblematiken har satt sina käppar i hjulet även för oss som ett litet företag. Många reservdelar lagerförs inte utan man sätter sin tilltro till snabba leveranskedjor och i sak håller dem nog, bara reservdelen lagerförs hos leverantören vilket inte alltid är fallet. Den turistbuss vi köpte ny kom någon månad senare än planerat, så vi var förskonade om man jämför med andra branschkollegor.

Vi har också observerat ett uppsving i uppköpsvågen av bussföretag där de större nationella och internationella aktörerna köper upp företag och införlivar dem i sina större organisationer. Vi tror inte att vi sett slutet på detta utan att det fortgår. Det är utmanande att driva bussbolag och resebyråer med stora likvida skillnader över säsongerna, har man få ben att stå på kan säkert ekonomiska muskler i större organisationer locka. Dock är väl erfarenheten av dessa affärer att familjeföretagsidentiteten relativt snart uttraderas i de mindre bolagen. Likt taxi som för något decennium sedan genomgick en omvandling i ägarstrukturer känns det som att bussbranschen inom turist- och beställningstrafiken står delvis inför en omdaning. Framtiden visar oss detta.



Foto: Tomas Buss



Foto: Bergkvara Group AB

Johan Salomon, Bergkvara:

Under 2024 har vi på Bergkvara (tidigare Bergkvarabuss, Traveller Buss och Mekka Traffic) haft en stark orderingång och hög beläggning under större delen av året. Däremot såg vi en tydlig nedgång i efterfrågan på ren beställningstrafik under november och december. Denna minskning beror främst på besparingskrav hos våra kunder, vilket lett till att exempelvis personalfester och julbord i vissa fall uteblivit. En positiv trend är att arrangerade resor, som säljs via resebyråer, har ökat markant under året. Det är glädjande att se att marknaden återhämtar sig efter de tuffa pandemiåren.

Under högsäsong har vi vid flera tillfällen tvingats tacka nej till uppdrag på grund av både förarbrist och att våra samarbetspartners varit fullbokade. Vi ser dock att kunder i allt större utsträckning planerar sina bokningar i god tid. De som bokar sent riskerar däremot att stå utan buss eller behöva justera sin avresetid efter de möjligheter vi kan erbjuda.

Fokus på sammanslagning, kundrelationer och strategiska samarbeten

Under 2024 har vårt främsta fokus varit att konsolidera våra varumärken till ett gemensamt Bergkvara samt att stärka relationerna med våra underleverantörer. Strategiska samarbeten över hela landet är avgörande för att vi ska kunna leverera enligt våra tågersättningskontrakt och ramavtal med större kunder. Inom tågersättning ser vi en stadig ökning av uppdrag, mycket tack vare våra lojala förare och viktiga samarbetspartners, som ställer upp när tågen står stilla.

Vi arbetar också aktivt med att förstå och utveckla våra kundrelationer. Varje år genomför vi en NKI-undersökning där vi samlar in värdefull feedback från våra kunder inom beställningstrafiken. Undersökningen ger oss insikter om hela kundupplevelsen – från bokning till genomförd resa och fakturering.

Resultaten visar genomgående höga betyg, och vi ser att pålitlighet är den viktigaste faktorn vid valet av bussbolag. Denna insikt bekräftar vikten av vårt arbete med att säkerställa en trygg och stabil leverans för våra kunder. Inom den svenska persontrafiken är leveranssäkerheten en avgörande faktor, särskilt i en tid där andra transportslag som tåg och flyg ofta brottas med förseningar och inställda avgångar. Bussbranschen fyller en viktig funktion genom att erbjuda ett mer pålitligt alternativ för resenärer och företag som behöver trygga och punktliga reselösningar. Vårt ansvar är att upprätthålla den höga leveranssäkerhet som kunderna förväntar sig, vilket kräver både noggrann planering och starka samarbeten inom branschen.

Utmaningar med fordonskrav och reservdelar

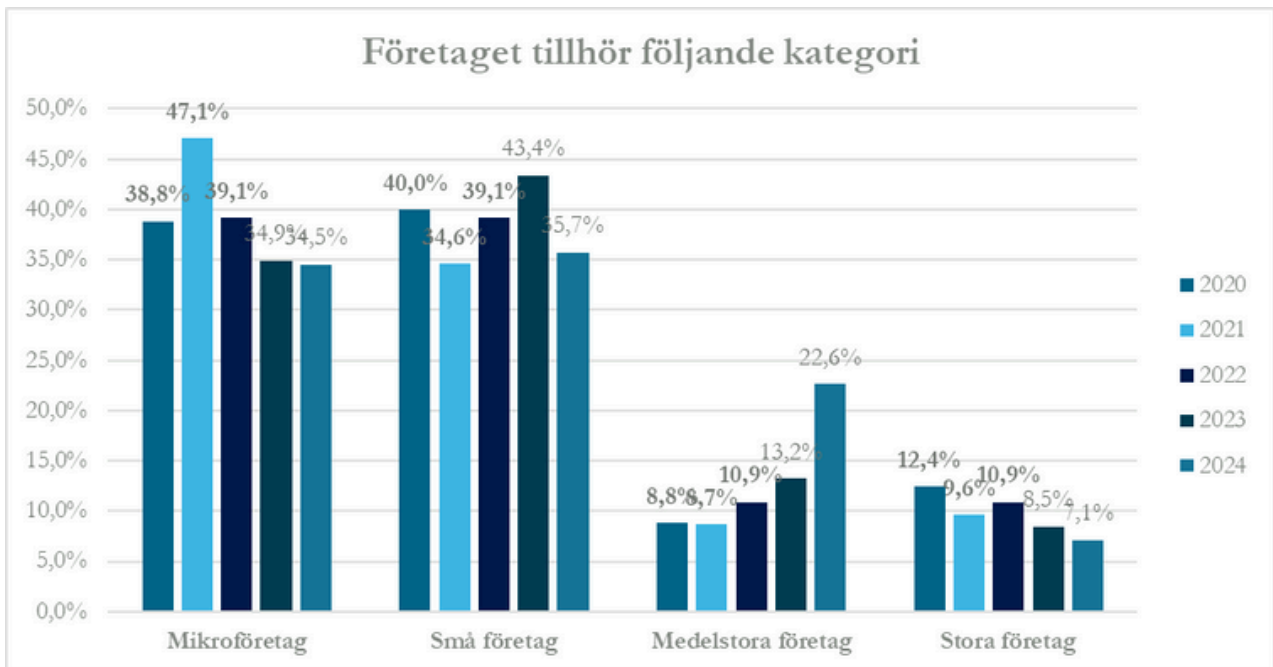
Regeländringar, såsom kravet på nya färdskrivare för utlandstrafik, innebär att vi behöver lägga betydande resurser på att planera om vår verksamhet. Tyvärr har detta också lett till att vi i vissa fall har fått tacka nej till uppdrag på grund av fordonsbrist.

En annan stor utmaning är bristen på reservdelar. Precis som många av våra samarbetspartners upplever vi långa leveranstider, ibland flera månader, vilket är ohållbart. Vi ser ett stort behov av att fordonstillverkarna tar ett större ansvar för att säkerställa tillgången på reservdelar under hela bussens livslängd.



Foto: Bergkvara Group AB

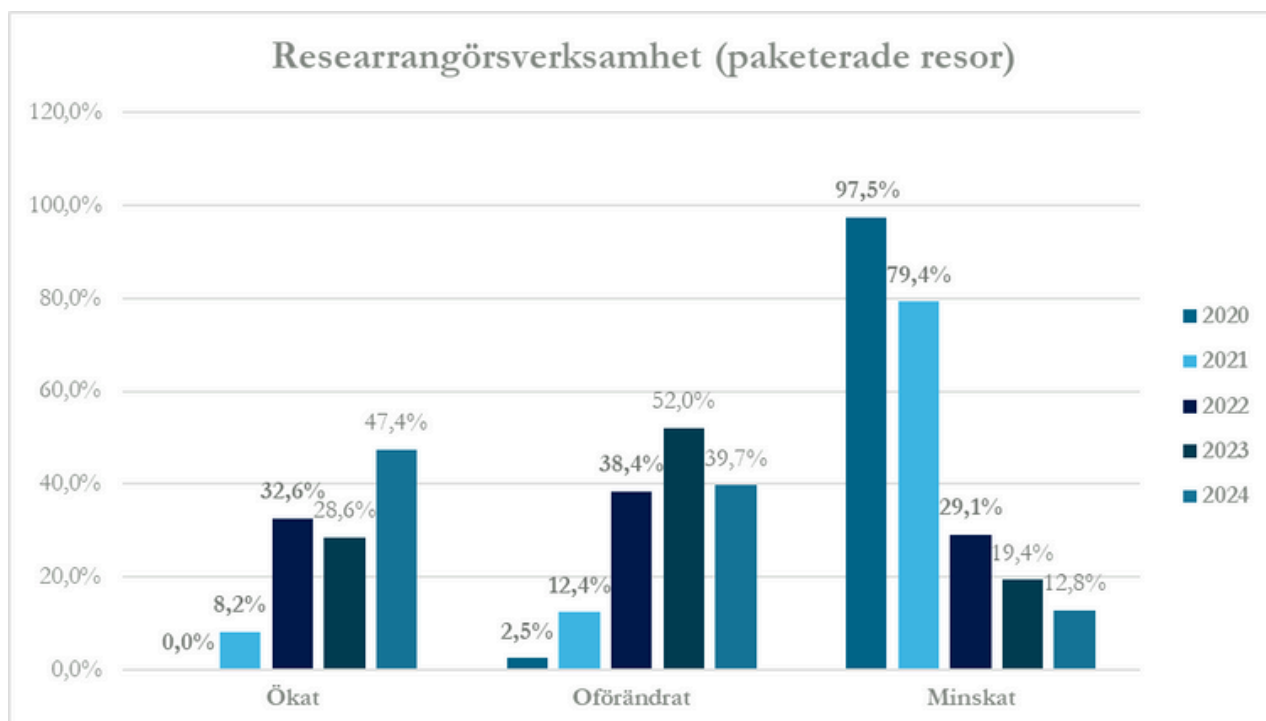
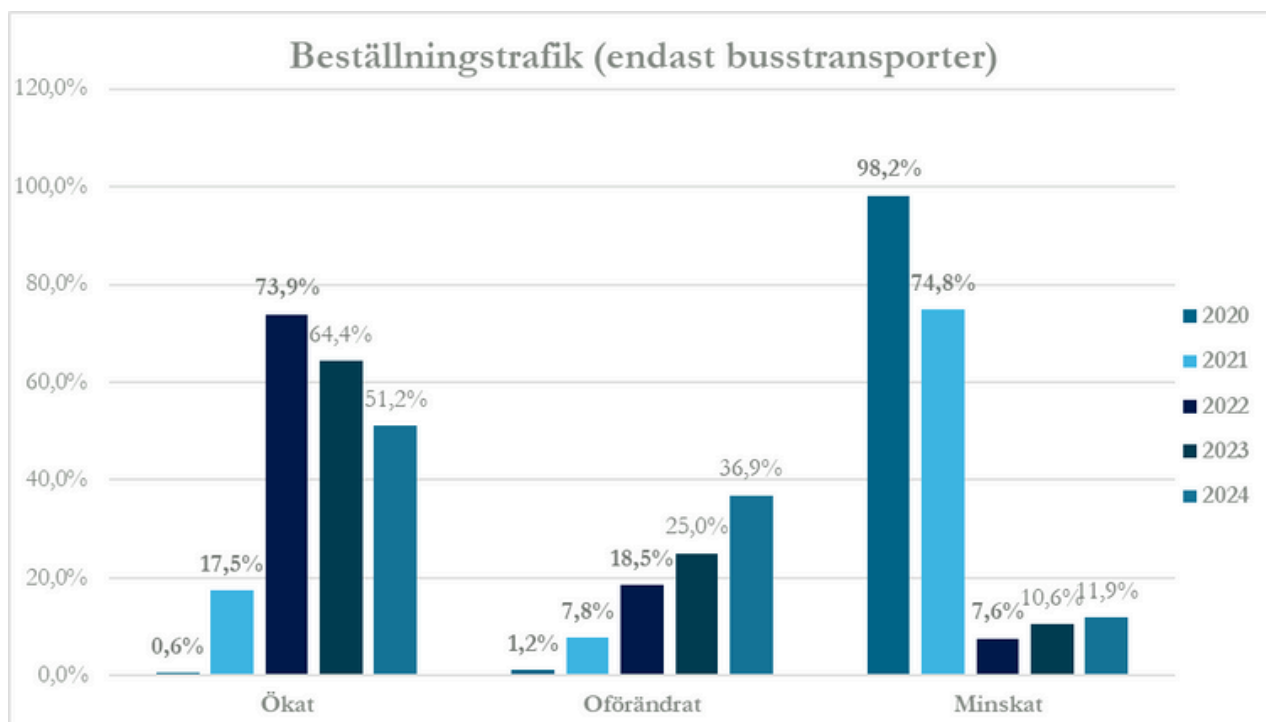
Vilka är de svarande företagen?

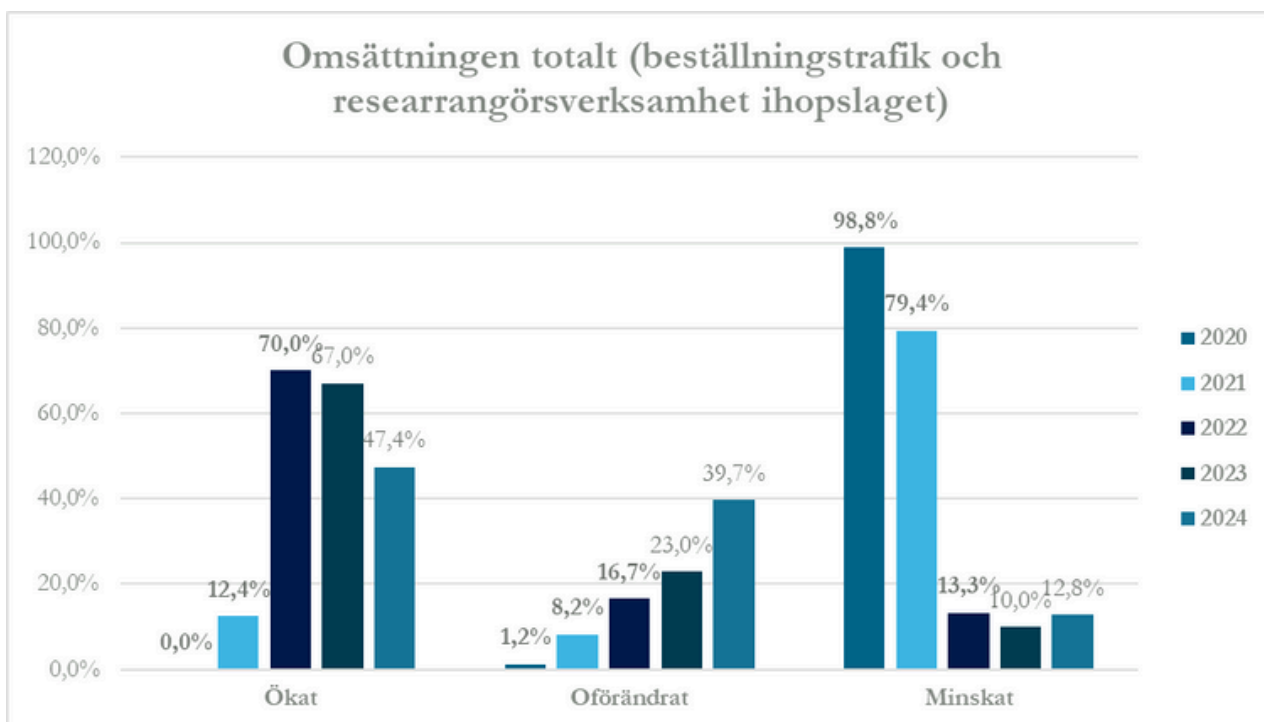


Fördelningen motsvarar bussbranschens struktur i stort, där majoriteten av företagen är mikro- och småföretag. Definitionen av de olika kategorierna finns i metodbeskrivningen.

Totalt antal svarande företag var 84 för 2024, 106 för 2023, 92 för 2022, 102 för 2021 respektive 170 för 2020.

Förändring av omsättning inom olika segment



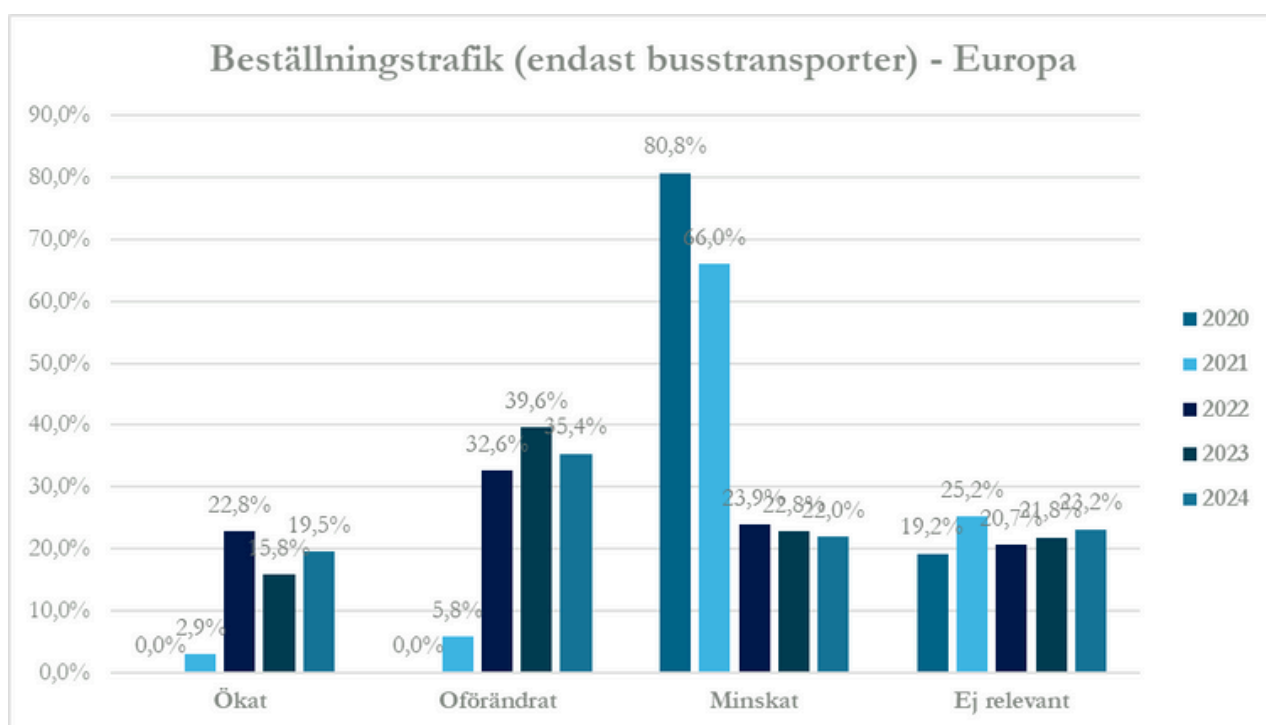
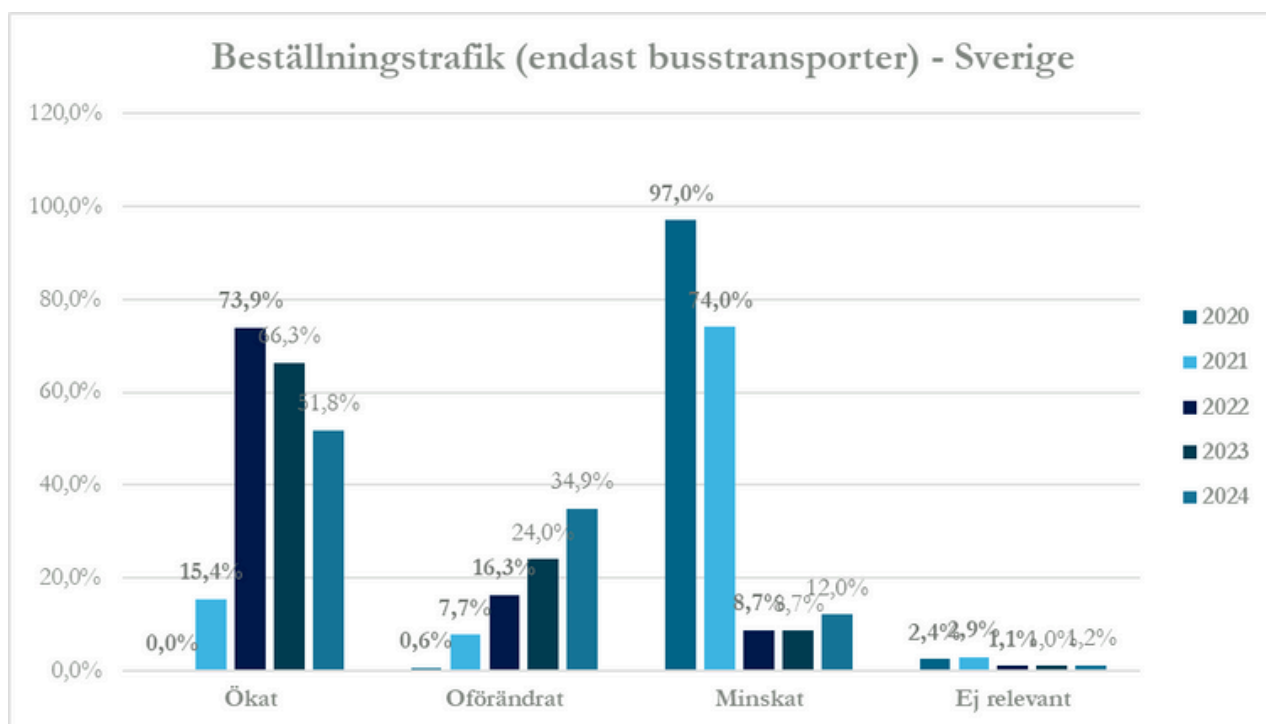


Under 2024 så minskade antalet företag som svarade att omsättningen ökat inom beställningstrafiken, även om drygt hälften fortfarande har sett en ökning. En större andel svarar att omsättningen var oförändrad under året. Detta ger en indikation på att den stora uppgång som skedde efter pandemin nu har bromsat in och nivån har stabiliserat sig.

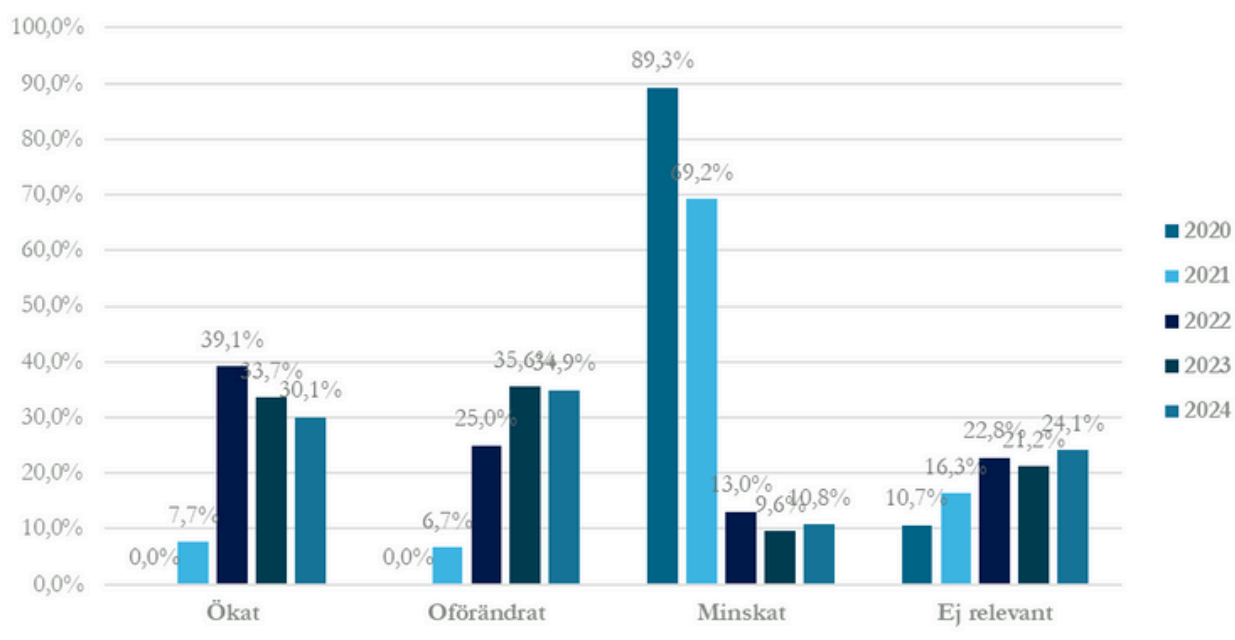
Betydligt fler företag svarar att researrangörsverksamheten har ökat än i fjol, men det är fortfarande bara knappt hälften av företagen som har ökat inom den delen av verksamheten. Det stärker den bild som getts de senaste åren om att utvecklingen är mer ojämn inom researrangördelen.

Tittar man på den sammanlagda bilden så är den relativt lik den bild som ges för endast beställningstrafik. Det är en indikation på att beställningstrafiken fortsatt är den bärande delen av segmentet och att researrangörsverksamheten inte påverkar helhetsbilden i lika stor utsträckning.

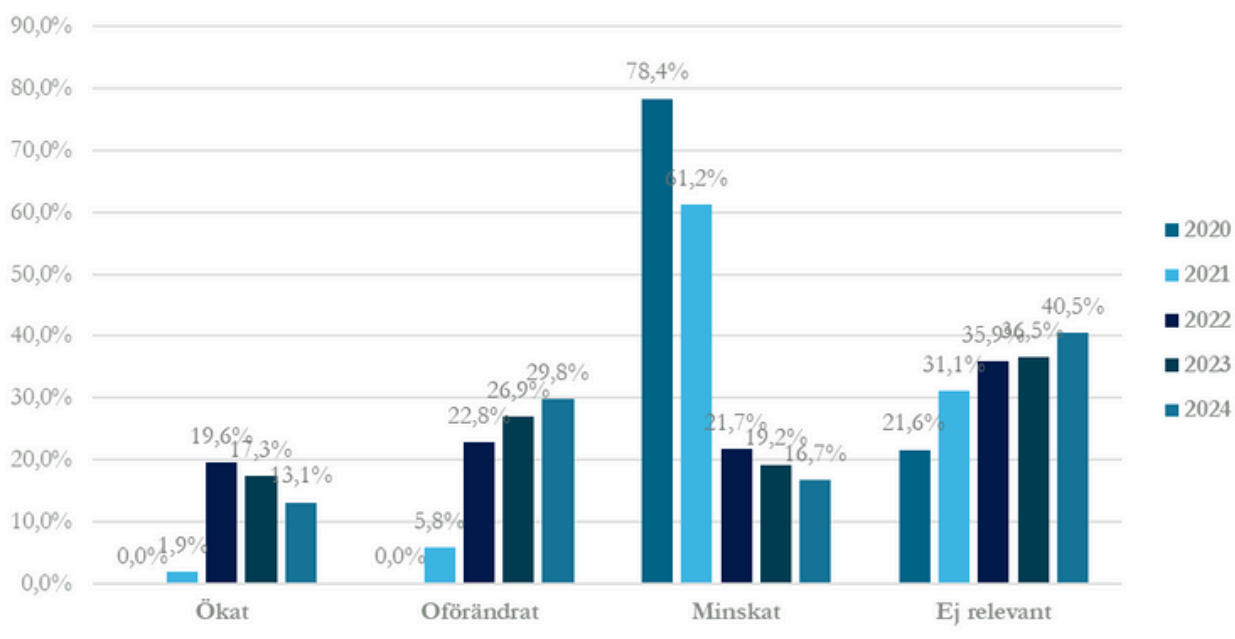
Förändring av volymer på olika geografiska marknader

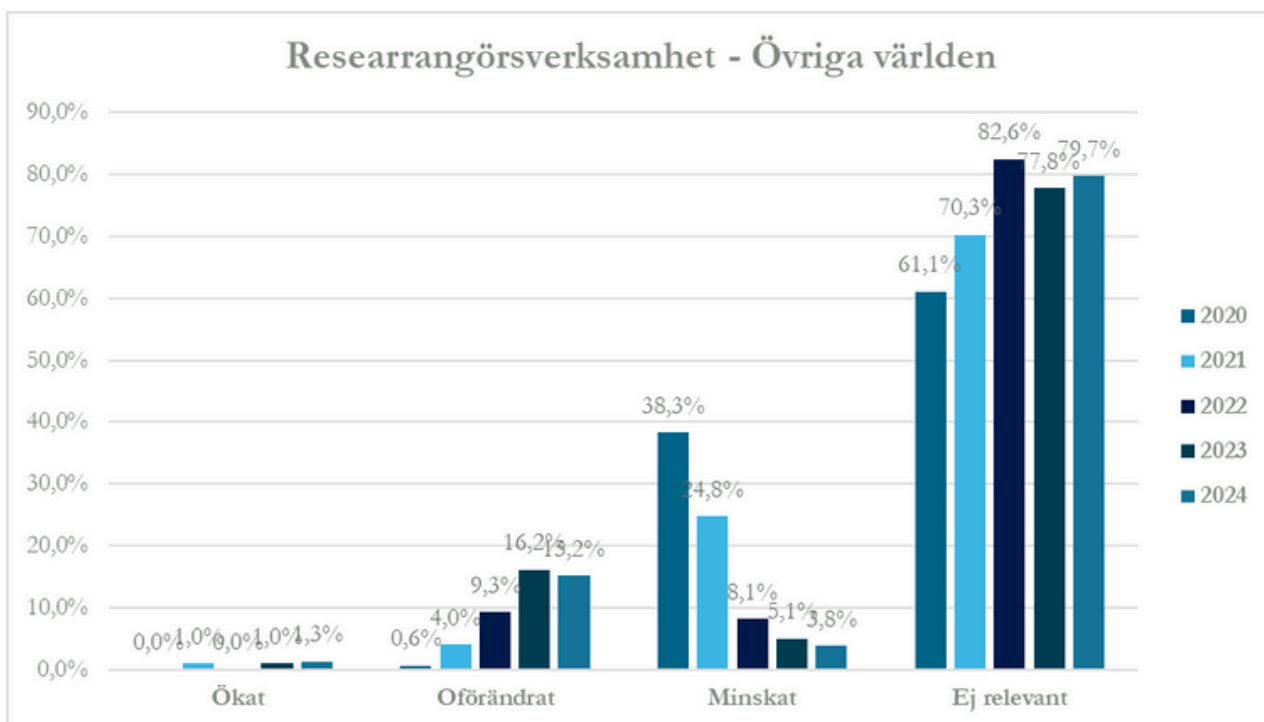


Researrangörsverksamhet - Sverige



Researrangörsverksamhet - Europa

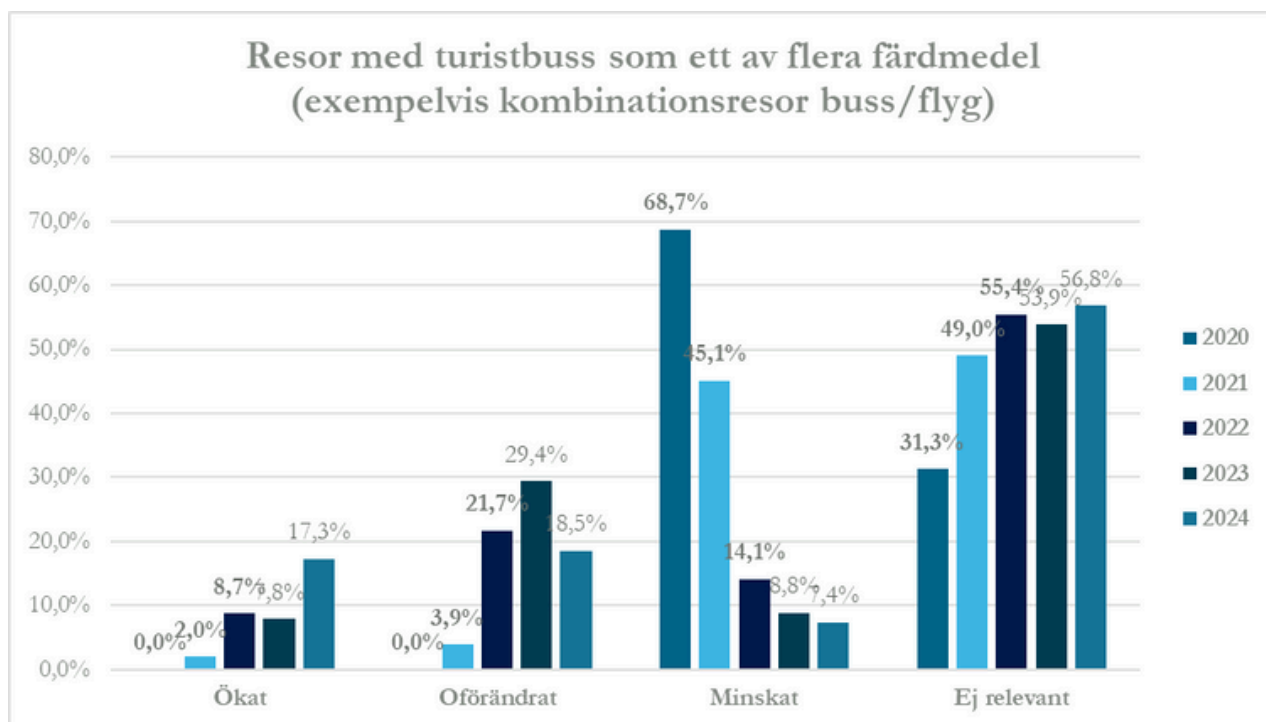
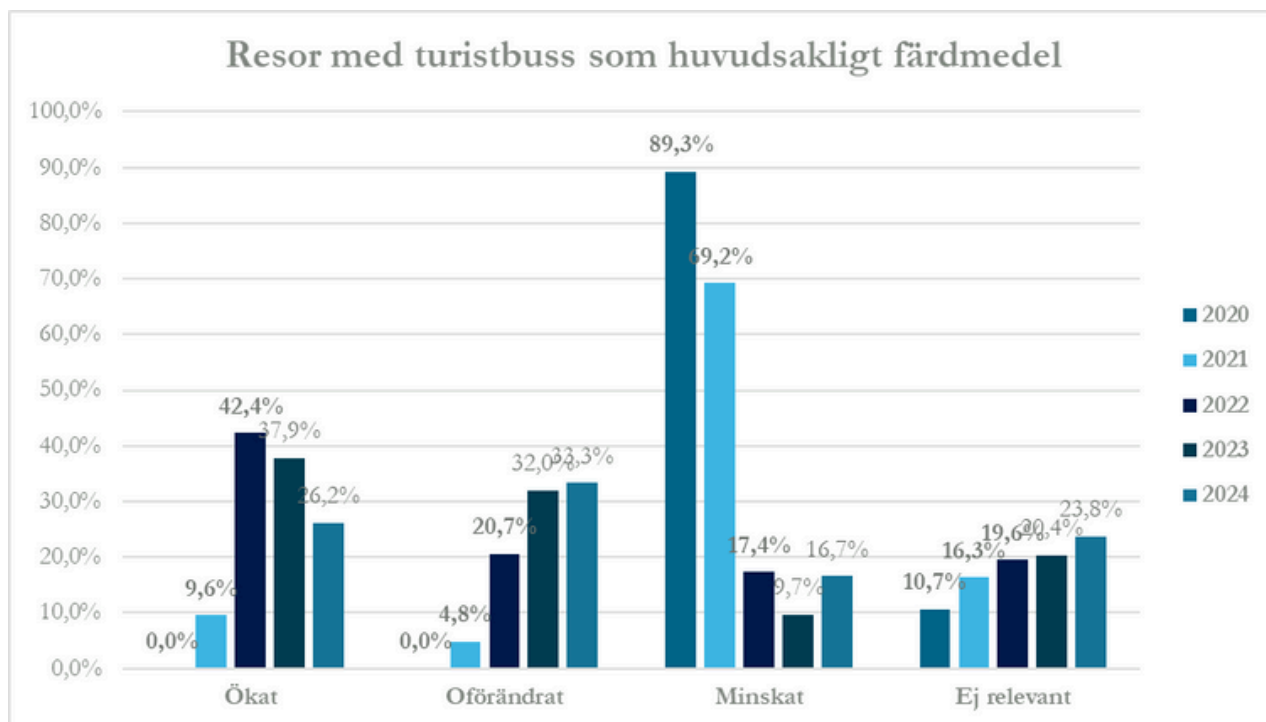




Det är tydligt att beställningstrafiken inom Sverige verkar dominera segmentet som helhet då nära två tredjedelar av företagen har ökat sin omsättning inom denna. Omsättningen inom beställningstrafik till Europa ligger i jämförelse relativt stabilt med betydligt högre andel oförändrat.

Researrangörsverksamheten inom Sverige är fortsatt den del av marknaden som ökar. Resor inom Sverige har historiskt inte utgjort en så stor del av utbudet men har ökat stabilt över tid efter pandemin. Relativt få företag har sett en ökad omsättning på Europaresorna och resor till övriga världen utgör en mycket liten del av verksamheten. Värt att notera är att andelen företag som svarar att researrangörsverksamheten inte är relevant ökar på samtliga geografiska marknader och är på den högsta nivån hittills vad gäller Sverige och Europa.

Förändring av volymer avseende färdmedel



Resor där turistbuss var huvudsakligt färdmedel hade en betydligt bättre utveckling under 2024 än kombinationsresorna. Detta kan fortsatt härledas till att paketresorna till Europa var färre.

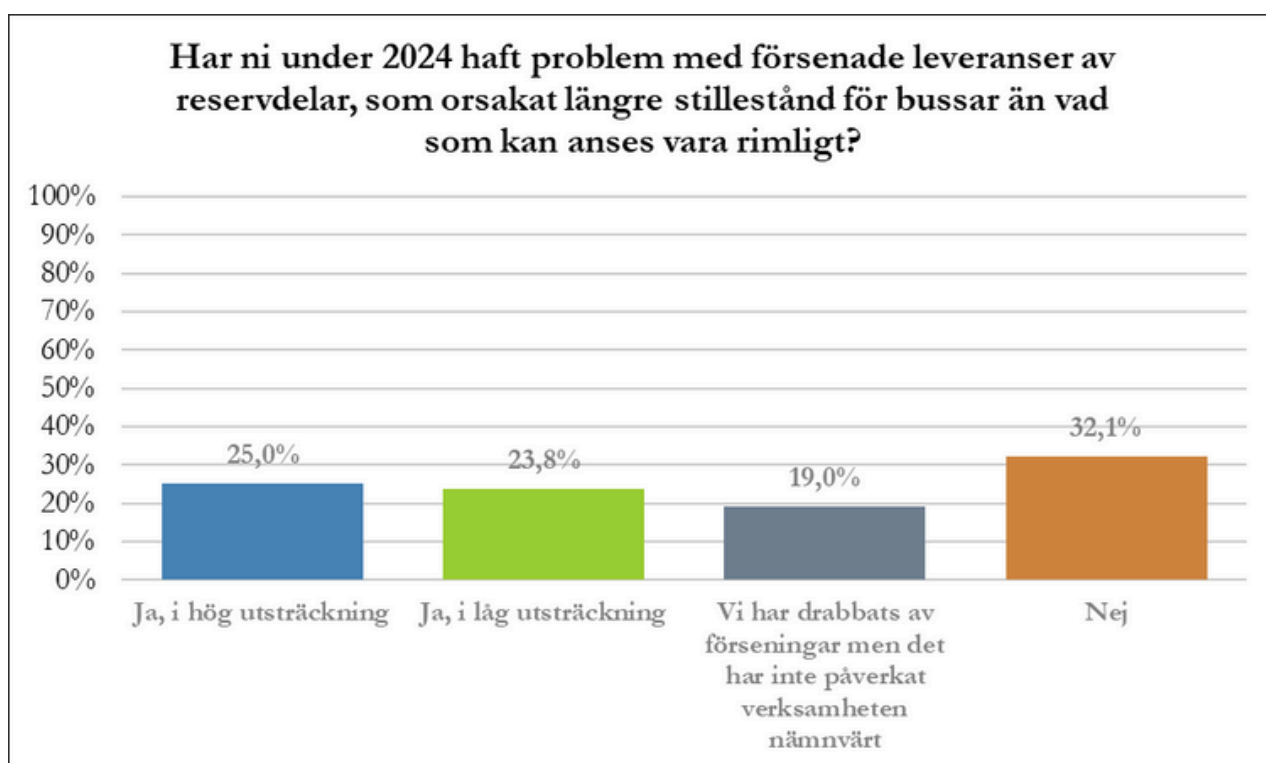
Personalbristens påverkan på verksamheten



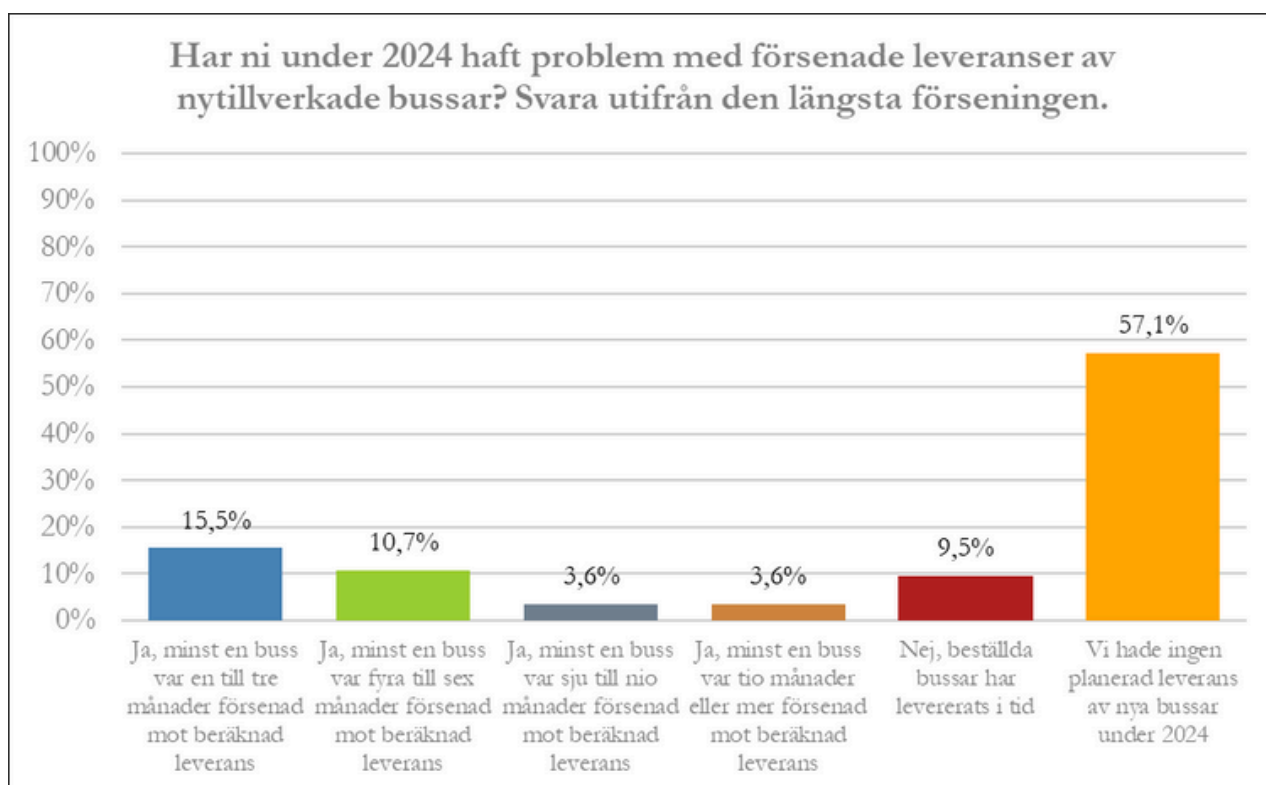
Det går att se en tydlig förskjutning mot att företagen tackar nej till färre uppdrag på grund av personalbrist även om knappt hälften av företagen fortfarande gjort det under året. Den mest akuta bristen på personal verkar ha lagt sig något även om situationen är fortsatt tuff. Vi vet sedan tidigare att situationen eskalerade efter pandemin då dels många lämnade yrket, dels på grund av en hög medelålder i förarkåren – fyra av tio bussförare är idag över 60 år, och det är svårt för unga att etablera sig i yrket eftersom bland annat EU:s körkortsregelverk gör det krångligare att anställa yngre förare.

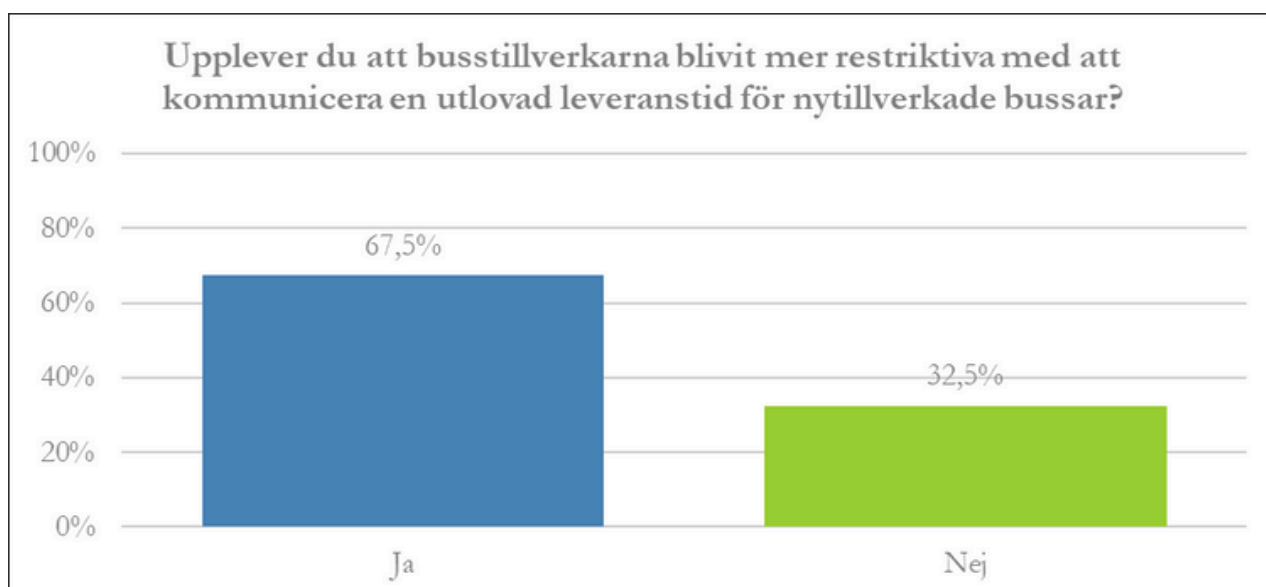
Turist- och beställningstrafiken har en stor säsongvariation och omfattningen sett över året är ingen sammanhållen period. Detta gör att den delvis är beroende av medarbetare som inte arbetar heltid eller har en annan huvudsaklig sysselsättning. Det som är mest utmanande för företagen i nuvarande situation är uppdrag med kort varsel, exempelvis tåg- eller flygersättning.

Leveranser av reservdelar och bussar



Nära hälften av de svarande företagen har haft problem med leveranser i så pass hög utsträckning att det har påverkat verksamheten, även om det varit i olika omfattning. Detta problem är i sig ganska nytt.





Utifrån svaren går det att konstatera att drygt 40 procent av företagen fick minst en ny buss levererad under året. Av dessa företag drabbades tre av fyra av leveransförseningar och nära hälften av längre förseningar (på minst fyra månader). Det finns till och med några företag som fått beställda bussar med än tio månader för sent.

En logisk följd av detta är också att busstillverkarna blir mer restriktiva med att berätta när de beräknar att leverera bussarna, vilket också styrks av siffrorna – två av tre företag upplever att så har skett.

Metodbeskrivning

Insamling av data har skett genom en webbaserad enkät som skickats ut till medlemmar i Sveriges Bussföretag. Enkäten genomfördes anonymt och var öppen för svar mellan 2024-12-20 och 2025-01-31. Frågorna har varit formulerade likadant de andra sex åren som enkäten genomförts och med samma svarsalternativ. I slutet hade även respondenterna möjlighet att lämna fritextsvar.

Totalt inkom 84 unika svar på enkäten (i jämförelse inkom 106 svar 2024, 92 svar 2023, 102 svar 2022 och 170 svar 2021). Tidigare rapporter går att hitta på Sveriges Bussföretags hemsida[1].

I enkäten som avser 2024 års verksamhet så lades ytterligare frågor kring leveranser av reservdelar och nya bussar till. En ytterligare uppföljning på kartläggningen av i hur hög utsträckning företagen tackat nej till uppdrag till följd av personalbrist gjordes också.

Frågorna som ställdes var följande:

Företaget tillhör följande kategori (tänk på om företagen ingår i en koncern ska hela koncernen räknas med)

- Mikroföretag (färre än 10 anställda och maximalt 2 miljoner euro i årsomsättning)
- Små företag (mellan 10–49 anställda och maximalt 10 miljoner euro i årsomsättning)
- Medelstora företag (mellan 50 och 249 anställda och maximalt 50 miljoner euro i årsomsättning)
- Stora företag (över 250 anställda eller över 50 miljoner euro i årsomsättning)

Hur har er omsättning inom segmentet turist- och beställningstrafik förändrats under 2024?

Beställningstrafik (endast busstransporter)

- Ökat
- Oförändrat
- Minskat

Researrangörsverksamhet (paketerade resor)

- Ökat
- Oförändrat
- Minskat

Omsättningen totalt (beställningstrafik och researrangörsverksamhet ihopslaget)

- Ökat
- Oförändrat
- Minskat

[1] <https://www.transportforetagen.se/om-oss/rapporter/rapporter-fran-sveriges-bussforetag/>

Inom vilka geografiska marknader har volymerna förändrats och hur?

Beställningstrafik (endast busstransporter)

Sverige

- Ökat
- Oförändrat
- Minskat

Europa

- Ökat
- Oförändrat
- Minskat
- Ej relevant

Researrangörsverksamhet

Sverige

- Ökat
- Oförändrat
- Minskat
- Ej relevant

Europa

- Ökat
- Oförändrat
- Minskat
- Ej relevant

Övriga världen

- Ökat
- Oförändrat
- Minskat
- Ej relevant

Inom researrangörsverksamheten, hur har volymerna förändrats avseende färdmedel?

Resor med turistbuss som huvudsakligt färdmedel

- Ökat
- Oförändrat
- Minskat
- Ej relevant

Resor med turistbuss som ett av flera färdmedel (exempelvis kombinationsresor buss/flyg)

- Ökat
- Oförändrat
- Minskat
- Ej relevant

Har ni under året tackat nej till eller avstått från att lämna offert på uppdrag inom turist- och beställningstrafik till följd av personalbrist?

- Ja, i hög utsträckning
- Ja, i låg utsträckning
- Nej

Har ni under 2024 haft problem med försenade leveranser av reservdelar, som orsakat längre stillestånd för bussar än vad som kan anses vara rimligt?

- Ja, i hög utsträckning
- Ja, i låg utsträckning
- Vi har drabbats av förseningar men det har inte påverkat verksamheten nämnvärt
- Nej

Har ni under 2024 haft problem med försenade leveranser av nytillverkade bussar? Svare utifrån den längsta förseningen.

- Ja, minst en buss var en till tre månader försenad mot beräknad leverans
- Ja, minst en buss var fyra till sex månader försenad mot beräknad leverans
- Ja, minst en buss var sju till nio månader försenad mot beräknad leverans
- Ja, minst en buss var tio månader eller mer försenad mot beräknad leverans
- Nej, beställda bussar har levererats i tid
- Vi hade ingen planerad leverans av nya bussar under 2024

Upplever du att busstillverkarna har blivit mer restriktiva med att kommunicera en utlovad leveranstid för nytillverkade bussar?

- Ja
- Nej