

SVÅRARE MED ERSÄTTNINGSTRAFIK NÄR TURISTBUSSFÖRETAGENS KAPACITET KRYMPER



Den svenska marknaden
inom turist- och beställningstrafik
med buss 2025



Sveriges Bussföretag
Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Förord

Turistbussbranschen står stadigt. Det slår ännu en gång vår medlemsundersökning som ligger till grund för denna rapport fast. Efter kraftiga både upp ned- och uppgångar de senaste åren tycks branschen nu hittat en stabil grundnivå. Det är också tydligt att det är beställningstrafiken med buss, alltså de rena busstransporterna, och särskilt inom Sverige som utgör kärnan.

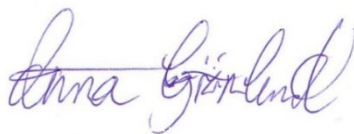
Bland företagen som arrangerar resor är det svårare att få verksamheten att lyfta. Andelen företag som sett en ökad omsättning har rasat och fler ser i stället att omsättningen stagnerar. Sverige fortsätter att öka gentemot Europa och övriga världen, vilket är en trend som vi såg redan förra året.

Bristen på personal fortsätter också att påverka företagen. Efter några år med förbättrad situation vad gäller att företagen inte behövt tacka nej till uppdrag på grund av personalbrist så ökar andelen företag som har problem med kompetensförsörjningen. Turist- och beställningstrafiken har alltid varit utmanande eftersom den har säsongvariationer och i större utsträckning är beroende av förare som inte arbetar heltid eller har en annan huvudsaklig sysselsättning.

I år ställde vi en särskild fråga kring hur vanligt det är att hyra in kapacitet från kollegor i branschen nu för tiden jämfört med före pandemin. Där ser vi att en stor andel av företagen i mycket mindre utsträckning hyr in kollegor när det behövs numera. Det bekräftar bilden av att många företag ligger på gränsen kapacitetsmässigt och därmed inte har resurser att hyra ut till varandra. Det är också en följd av den snabba konsolidering av branschen som pågått länge, men accelererat de senaste tio-femton åren. Situationen är särskilt utmanande ur ett beredskapsperspektiv vad gäller akut ersättningstrafik.

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 sverigesbussforetag.se

Stockholm i mars 2026



Anna Grönlund, branchchef Sveriges Bussföretag

Innehåll

Förord.....	2
Definitioner.....	4
Vad är turist- och beställningstrafik?	4
Hur ser den svenska bussbranschen ut?	4
Reflektioner från företag i branschen	5
Vilka är de svarande företagen?	10
Förändring av omsättning inom olika segment.....	11
Förändring av volymer på olika geografiska marknader	13
Förändring av volymer avseende färdmedel	16
Personalbristens påverkan på verksamheten	17
Inhyrd kapacitet.....	18
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 bokat 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 upphandlad linjetrafik.

De allra flesta bussföretag verkar inom fler 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 2025.

<https://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/buss/statistik-om-bussbranschen-2025-final.pdf>

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.

Jesper Åberg, Öresund Transfer:



Kort sammanfattning

Omsättningen för 2025 minskade något jämfört med 2024. Minskningen berodde delvis på att vi hade mindre körningar i januari och februari än normalt sett. I övrigt märkte vi inte direkt av lågkonjunkturen. Vi har sedan många år tillbaka ett bra samarbete med Volvo Trucks & Buses i Malmö. Vi har satsat mycket på framför allt förebyggande underhåll som utförs samtidigt som det planerade underhållet. Under året behövde vi inte avbryta en enda körning på grund av fordonsfel.

Vår personal har gjort ett fantastiskt jobb under året och vi får mycket positiv återkoppling från våra kunder. Att vi kan erbjuda en bra service och att kunderna är nöjda har bidragit till att i stort sett kunnat behålla våra existerande kunder.



Kunder

Den kundgruppen som vi har märkt har blivit svagare är pensionärsföreningarna – speciellt de mindre föreningarna som ibland hade problem att få ihop tillräckligt med antal resande. Likaså har vissa idrottsföreningar börjat hyra minibussar då de tycker det är för dyrt att åka buss. Vi upplevde inte någon nedåtgående trend bland våra företagskunder och de bokade på som vanligt.



Personal

Under året har vi tackat nej till körningar eftersom vi inte har tillräckligt med personal. På grund av de stora säsongsvariationerna inom beställningstrafiken blir det svårt att ta in fler heltidsanställda eftersom vi inte har full sysselsättning hela året. Vi vågar heller inte boka mycket mer än vi kan utföra själv, eftersom det idag finns färre bussbolag och det är svårare att leja ut körningar till andra bolag än vad det har varit tidigare.

Hög engångskostnad

Eftersom vi utgår från Malmö och kör mycket över Öresundsbron och söderut beslutade vi att byta ut samtliga färdskrivare till Smartskrivare version 2. Det är en hög kostnad per buss och det är en kostnad som vi i slutändan måste ta ut av våra kunder. Ett myndighetsbeslut som vi tycker har genererat onödigt höga kostnader för transportbolagen och väldigt lite nytta.

Utmaningar

Fordonstillverkarna har höjt fordonspriserna sedan pandemin tog slut och även om höjningarna per år har börjat avta något ligger fordonspriserna 25 – 50 % högre nu totalt sett. Ett orosmoment är att de priser vi har mot kund till slut blir för dyra så att de väljer ett annat transportmedel.

Tidigare har vi kört en del tågersättning men de företag som deltar i upphandlingarna lägger låga anbud och erbjuder i sin tur vad vi anser är för låg ersättning till underentreprenörer. Det har gjort att vi i stor utsträckning tackar nej till denna typ av körningar som tidigare var en viktig extraintäkt.

Mina observationer

Det är kul att se att merparten av våra medlemmar har ökat eller har oförändrad omsättning under 2025 trots att det har varit lågkonjunktur. Ett annat positivt framsteg är att fler och fler samarbetar. Även om företagen har lämnat offert på samma uppdrag är det alltid stort fokus på att hjälpas åt och se till att kunden får en bra reseupplevelse och bra service.



Jens Byberg, Byberg & Nordin:



Vår omsättning inom beställningstrafiken låg på stabila nivåer under 2025. Som alla år ser vi variationer under året där det är mindre att göra i vissa perioder och mer under vissa. Detta är också en av utmaningarna när det kommer till personal, då vi under delar av året har ett mycket större behov och därför är beroende av timanställda. Det som är utmaningen under högsäsong är att vi då får svårare att svara upp till efterfrågan när det kommer till uppdrag på kort varsel.



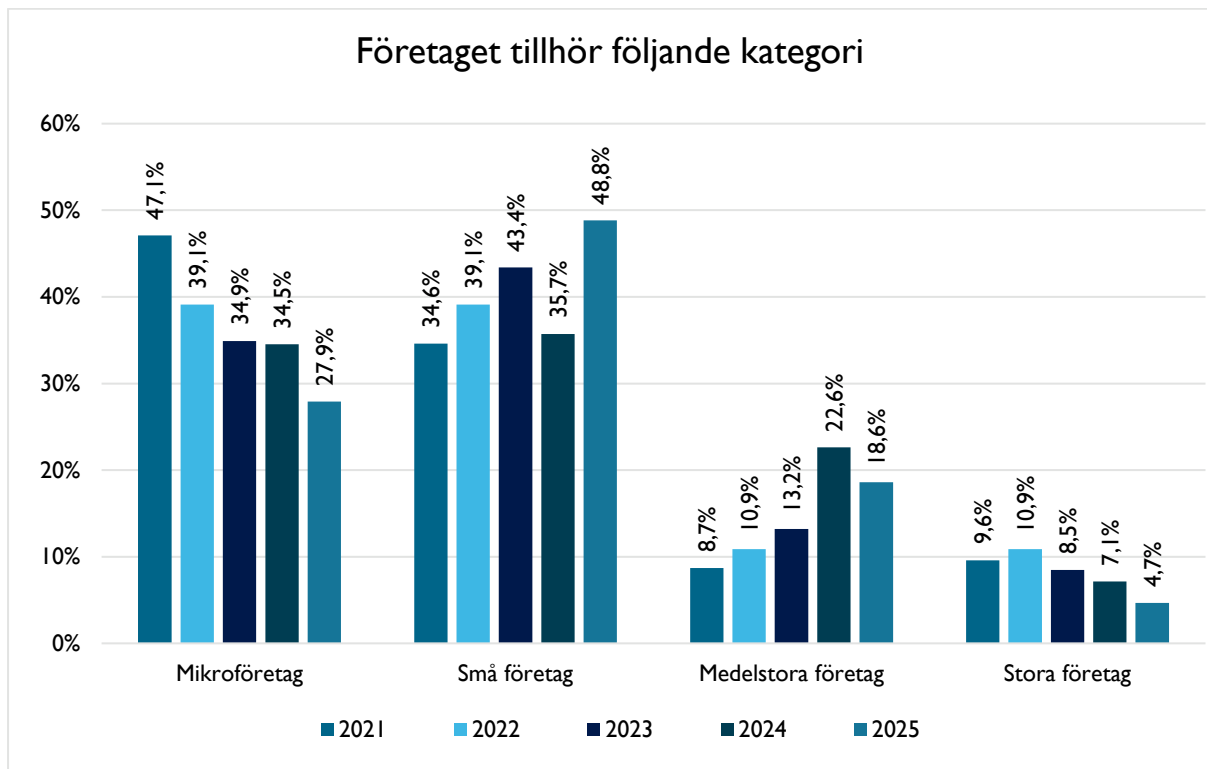
Vi har också en del verksamhet på researrangörssidan och där delar vi bilden av att Sverige och Norden de senaste åren har gått bra, snarare än längre resor. Eftersom vi är verksamma i norra Sverige så har vi oftare resor som innehåller flyg åt ett eller båda håll, för att det ska bli rimliga restider och attraktivt för resenärerna. En utmaning vi sett på senare år är att resenärerna tenderar att vilja boka sina resor tätare inpå avresan, medan hotell och eventarrangörer vill ha definitiva bokningar tidigare och tidigare.

Tillgången på fordon har varit ansträngd under flera år, både nya och begagnade. Nu har vi en relativt stor bussflotta och kan flytta fordon vid behov, men det är ett problem att nya bussar både ökat i pris de senaste åren och att det finns stora osäkerheter i leveranstiderna, både på nya fordon samt reservdelar till befintliga fordon.

Den trend som beskrivs vad gäller att företagen blir färre i en ganska snabb takt påverkar oss i allra högsta grad. Det finns områden där vi är verksamma där det inte finns några kollegor att ringa om det skulle behövas, vilket gör att även vi blir mer sårbara, dels när det kommer till helger/veckor då större evenemang kommer till området men även när det blir större störningar i tågtrafiken.



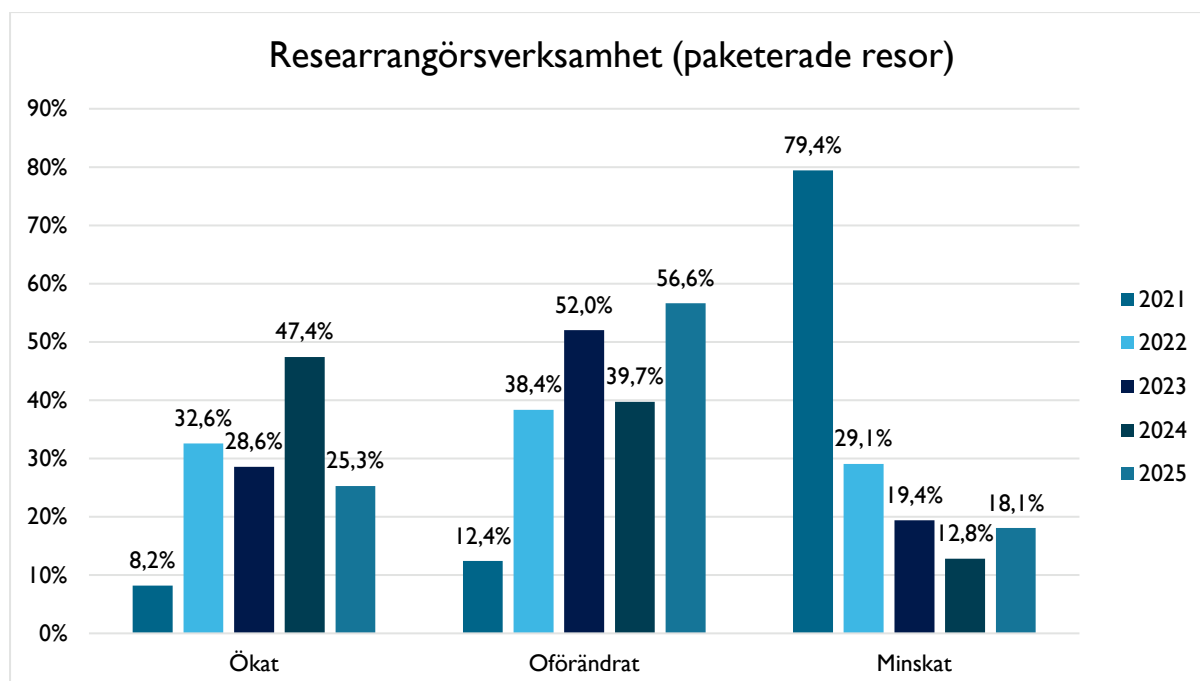
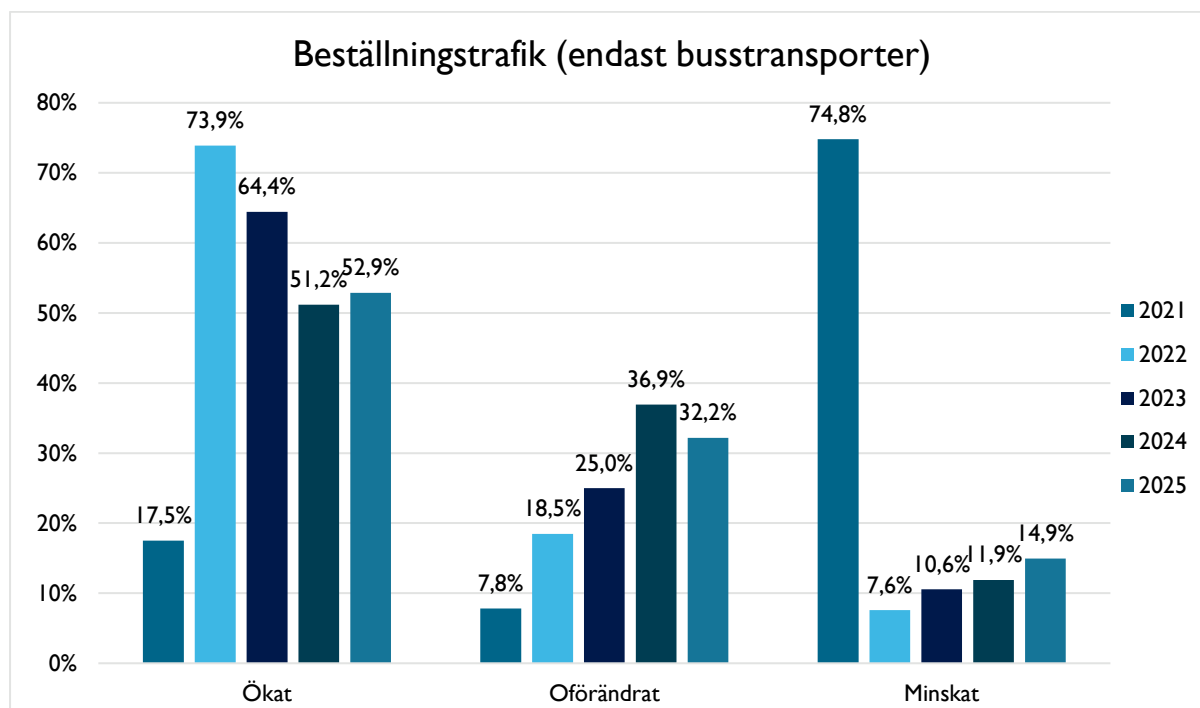
Vilka är de svarande företagen?

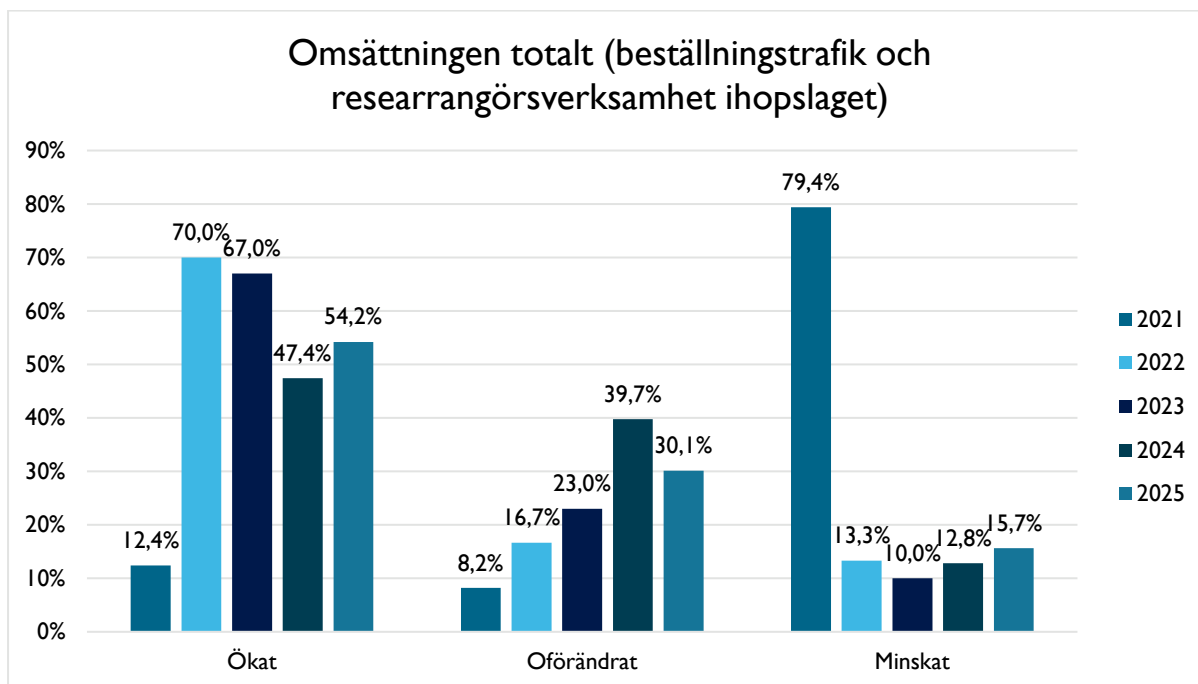


Fördelningen motsvarar bussbranschens struktur i stort, där majoriteten av företagen är mikro- och småföretag. Definitionen av de olika kategorierna finns i metodbeskrivningen.

Totalt antal svarande företag var 86 för 2025, 84 för 2024, 106 för 2023, 92 för 2022 respektive 102 för 2021.

Förändring av omsättning inom olika segment



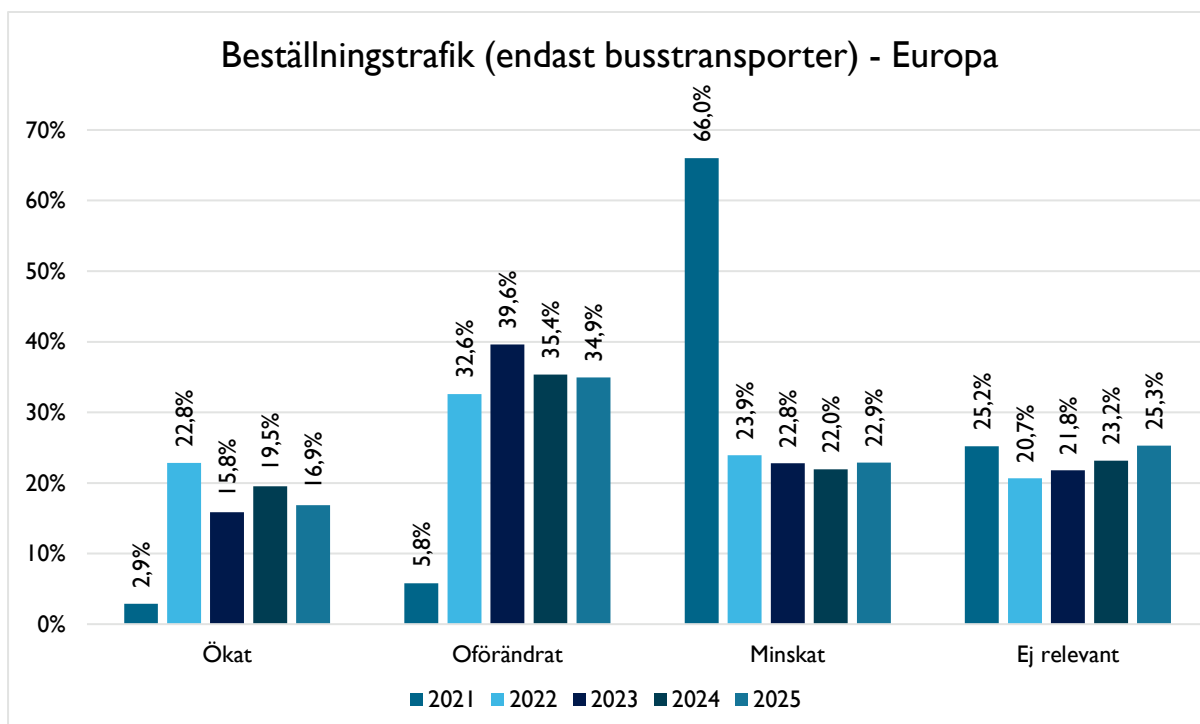
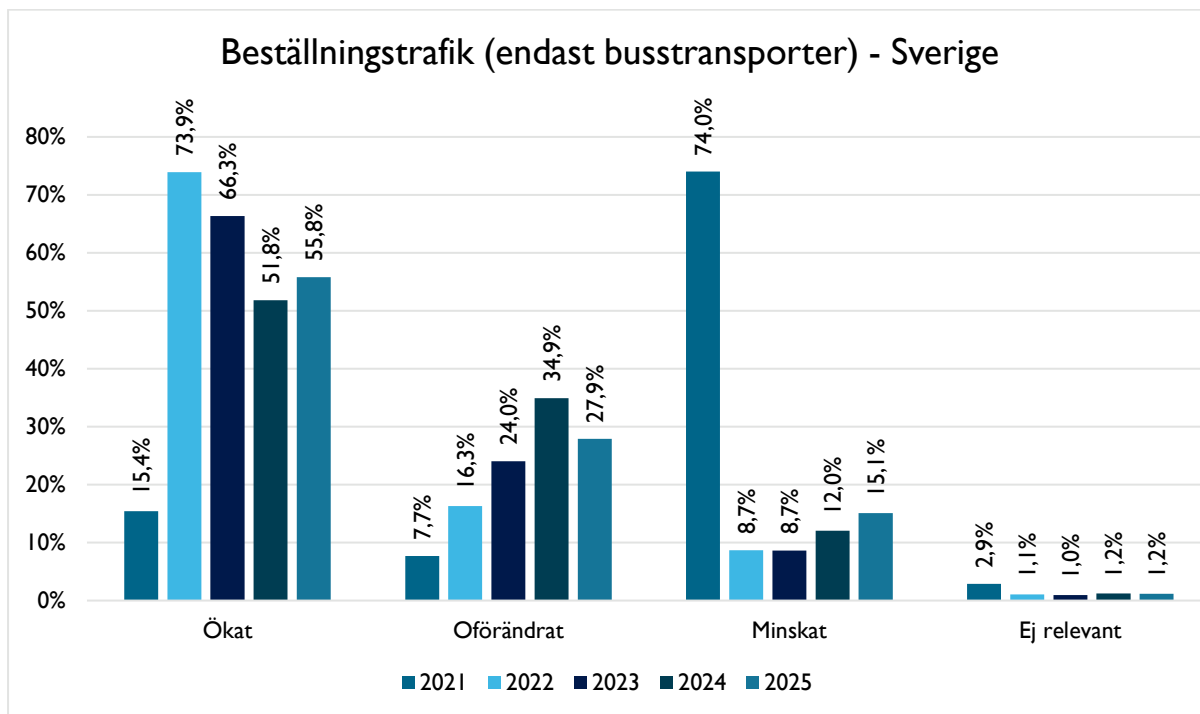


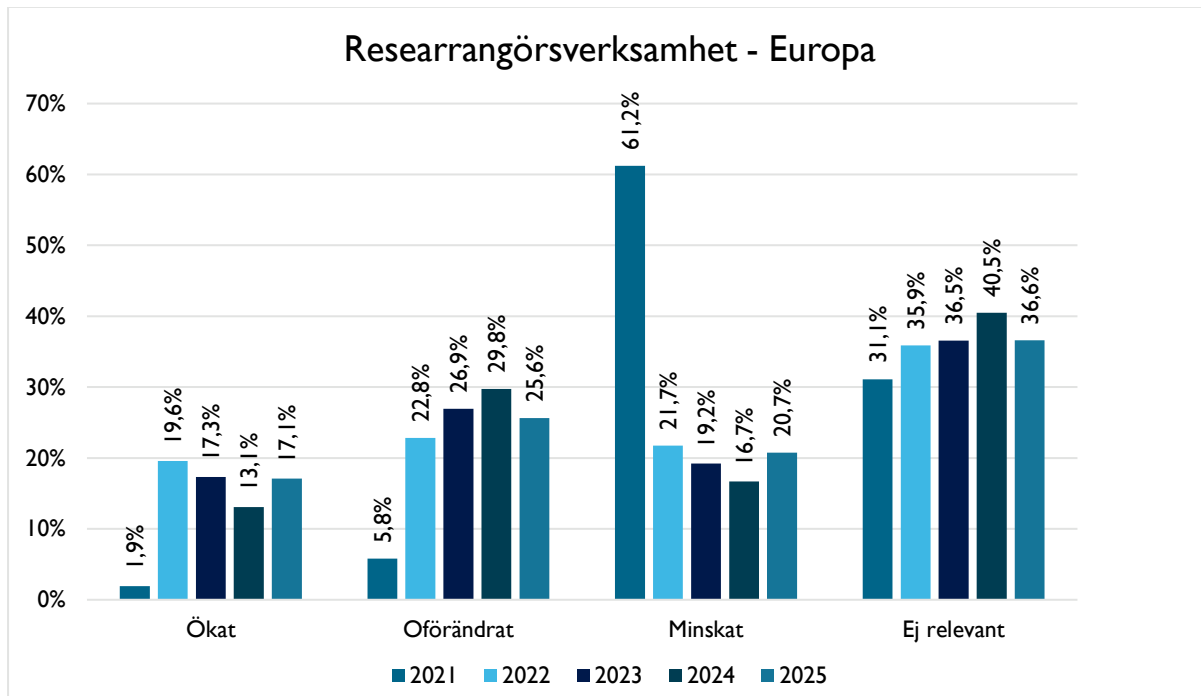
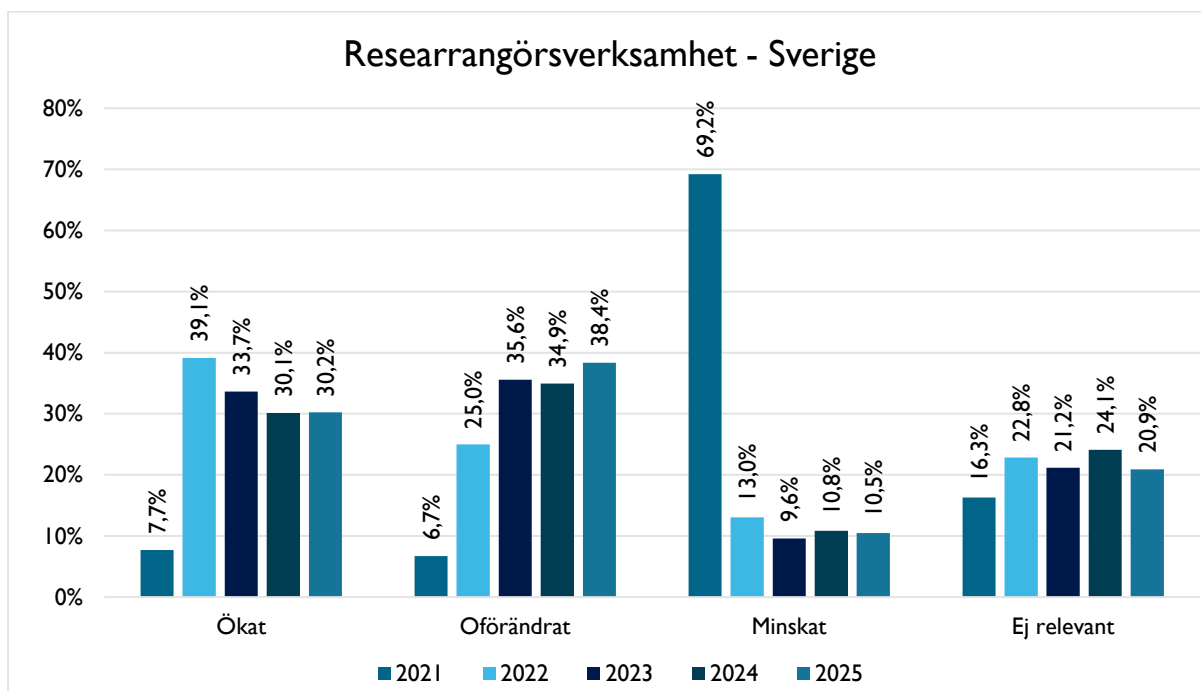
Under 2025 så låg antalet företag som svarade att omsättningen ökat inom beställningstrafiken stabilt på omkring hälften. Även andelen som svarar oförändrat och att det minskat ligger stabilt. Det ger indikationer på att omsättningen i branschen följer utvecklingen året före med en stabil nivå.

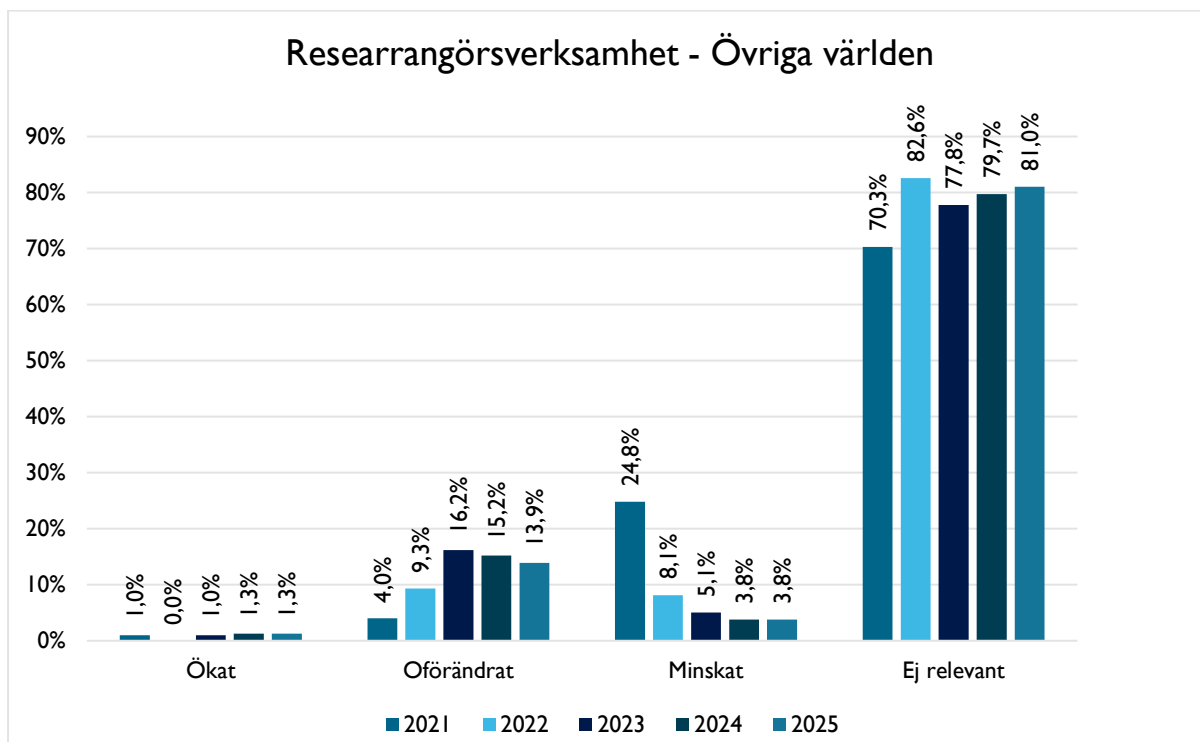
Inom researrangörsverksamheten har andelen som sett en ökning rasat från omkring hälften till en fjärdedel. Samtidigt har andelen som säger att omsättningen varit oförändrad ökat en hel del, om än inte lika mycket. Siffrorna tyder på att det fortfarande är en mer ojämn utveckling inom researrangördelen, och att företagen har svårt att få den delen av verksamheten att lyfta.

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



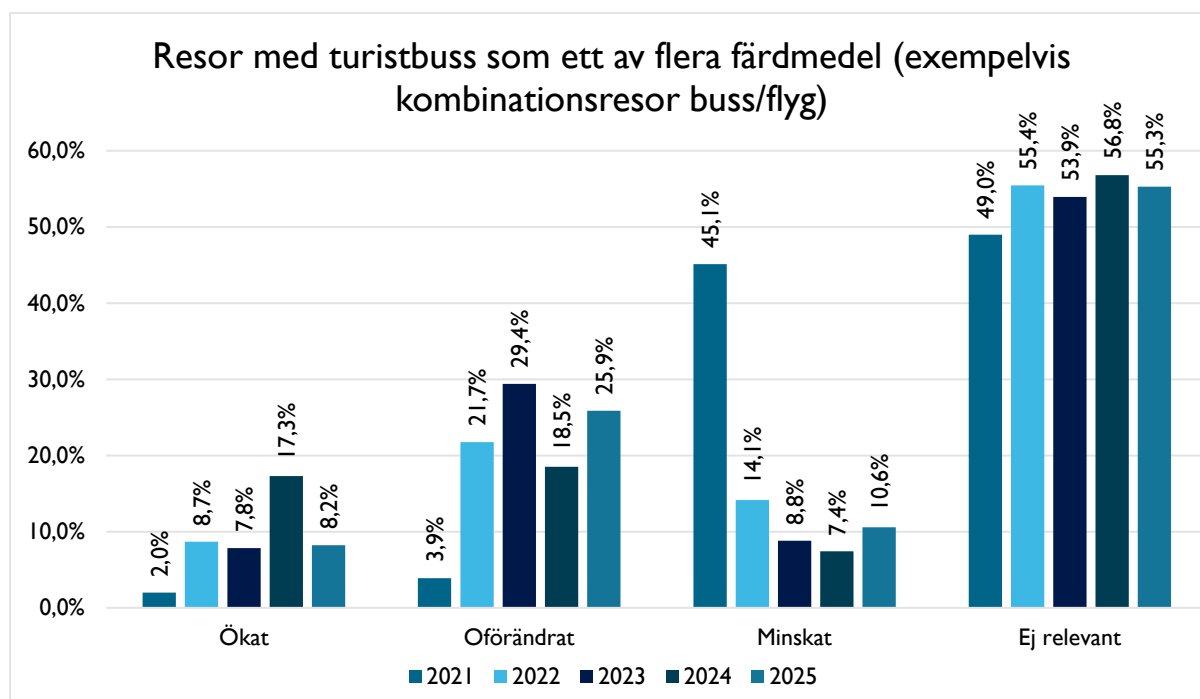
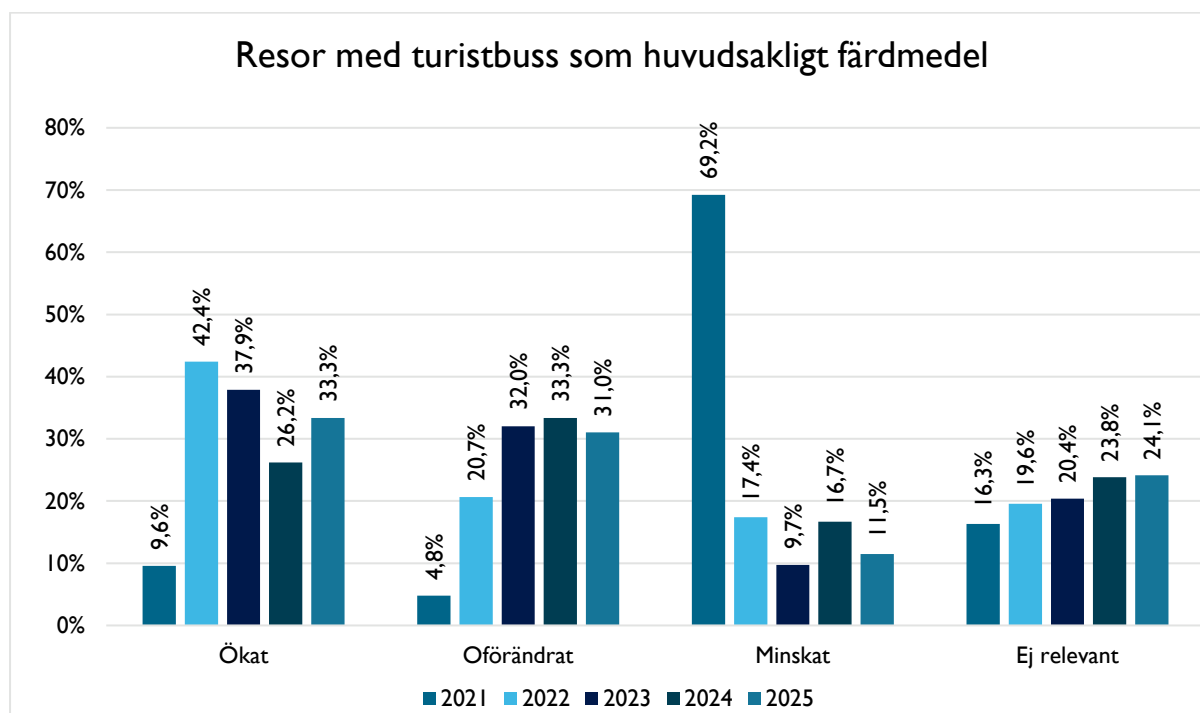




Det är tydligt att beställningstrafiken inom Sverige verkar dominera segmentet som helhet då en betydligt större andel av företagen har ökat sin omsättning inom denna. Omsättningen inom beställningstrafik till Europa ligger i jämförelse mer stabilt. Inom båda marknaderna så ligger fördelningen mellan företagen ungefär i linje med utvecklingen föregående år.

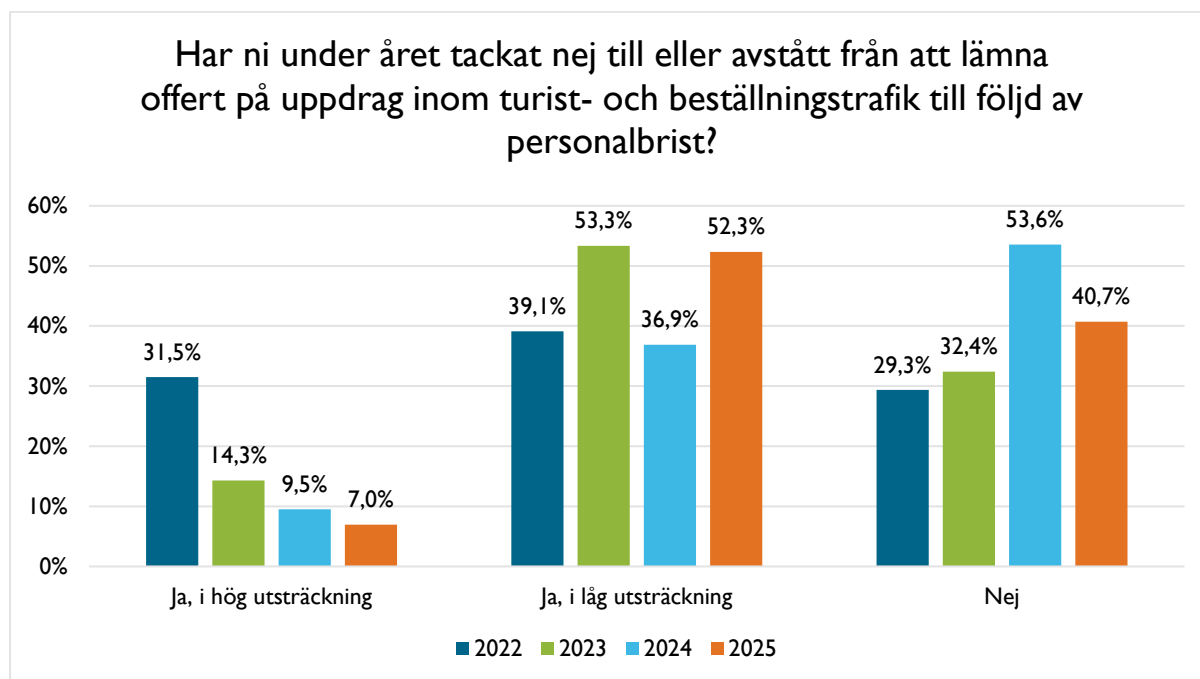
Researrangörsverksamheten inom Sverige är fortsatt den del av marknaden som ökar. Resor inom Sverige har historiskt inte utgjort en så stor del av utbudet men har ökat stabilt över tid efter pandemin. Relativt få företag har sett en ökad omsättning på Europaresorna, marginellt högre än föregående år, 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 minskat något för 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



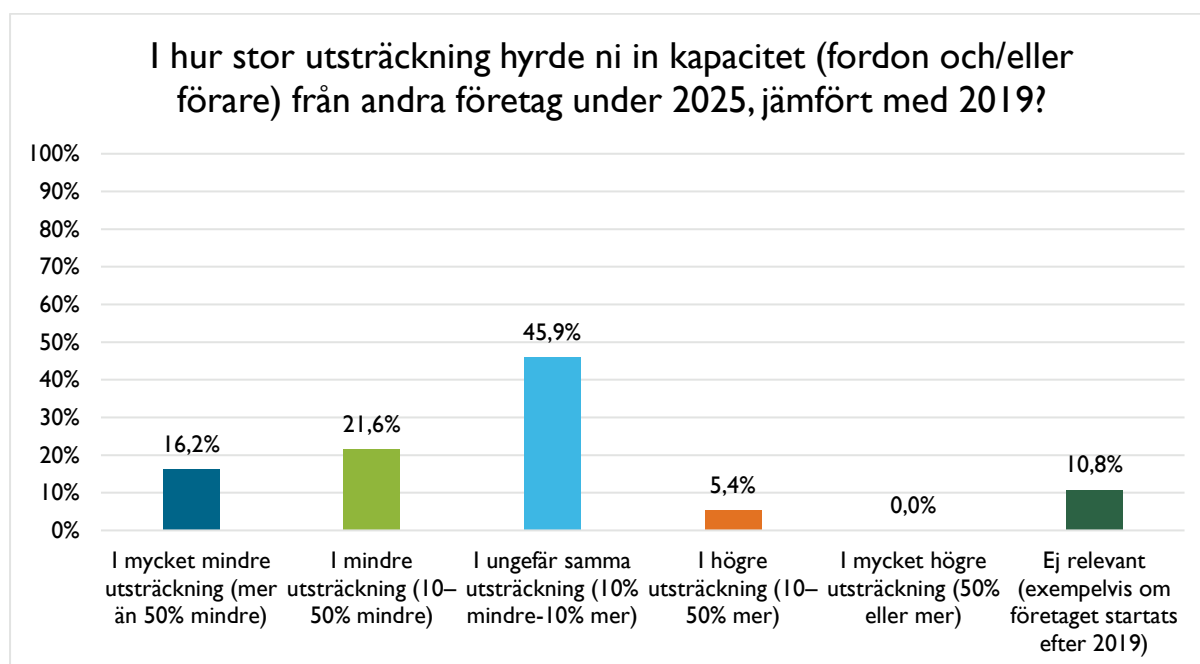
Här går det att se ett trendbrott. Efter tre år av tydlig förskjutning mot en bättre situation så minskar andelen företag som inte tackat nej till uppdrag på grund av personalbrist. Det som är positivt är att andelen som tackat nej i hög utsträckning fortsätter minska. Sammanlagt har ungefär 60% av företagen tackat nej till uppdrag under året vilket är en anmärkningsvärt hög siffra mot knappt hälften året före. Vi vet sedan tidigare att situationen eskalerade åren 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.

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.

En sammanlagd bild av bussbranschens rekryteringsbehov släpptes i början av 2026.²

² Transportföretagen: Tempen på bussbranschen – Riksrapport 2026
<https://www.transportforetagen.se/globalassets/rappporter/kompetensforsorjning/2026/buss/tempen-pa-bussbranschen-2026-riksrapport.pdf>

Inhyrd kapacitet



Kontexten till den här särskilda frågan är att det funnits en beskriven upplevelse av att företagen i mindre utsträckning hyr in kapacitet av varandra efter pandemin. Till en viss del verkar den bilden stämma men det beror också på i vilken utsträckning det skedde tidigare. Mer än en tredjedel av företagen hyr in mindre kapacitet idag jämfört med tidigare, jämfört med att en mycket liten andel gör det i högre utsträckning.

Förbundets analys och bild av situationen är att många företag ligger på gränsen kapacitetsmässigt och som följd av detta väljer att inte ta på sig fler uppdrag än vad man kan hantera med sina egna resurser i form av fordon och förare. Det är helt enkelt för stor risk att den enskilda affären inte blir lönsam och de kontrakterade uppdragen behöver prioriteras i första hand. Tidigare fanns det fler kollegor med extra kapacitet att hyra in vid behov, men i dagens situation finns inte det ekonomiska utrymmet hos företagen att stå med mer kapacitet än verksamheten kräver, särskilt vad gäller fordonen som genererar stora kapitalkostnader.

En annan bidragande orsak till att situationen ser ut som den gör är den snabba konsolidering som har skett och fortsätter att ske i bussbranschen över tid. Företagen blir helt enkelt färre och det gör också att det finns färre kollegor att samarbeta med.

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 2025-12-16 och 2026-01-30. Frågorna har varit formulerade likadant de andra sju åren som enkäten genomförts och med samma svarsalternativ. I slutet hade även respondenterna möjlighet att lämna fritextsvar.

Totalt inkom 86 unika svar på enkäten (i jämförelse inkom 84 svar 2025, 106 svar 2024, 92 svar 2023, 102 svar 2022). Tidigare rapporter går att hitta på Sveriges Bussföretags hemsida³.

I enkäten som avser 2025 års verksamhet så lades en ytterligare fråga till om inhyrd kapacitet. 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

³ <https://www.transportforetagen.se/prioriterade-fragor/rapporter/rapporter-fran-sveriges-bussforetag/>

- Minskat

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

I hur stor utsträckning hyrde ni in kapacitet (fordon och/eller förare) från andra företag under 2025, jämfört med 2019?

- I mycket mindre utsträckning (mer än 50% mindre)
- I mindre utsträckning (10–50% mindre)
- I ungefär samma utsträckning (10% mindre-10% mer)
- I högre utsträckning (10–50% mer)
- I mycket högre utsträckning (50% eller mer)
- Ej relevant (exempelvis om företaget startats efter 2019)

Sveriges Bussföretag

Storgatan 19, Box 5384, 102 49 Stockholm

Tel 08 762 71 00

E-post bussinfo@transportforetagen.se

Hemsida sverigesbussforetag.se



Sveriges Bussföretag
Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**