



Statistik om bussbranschen

Oktober 2026

Samlad statistik om bussar, företag, trafik och miljö för dig som söker fakta om branschen

Innehåll

Innehåll.....	2
I. Sammanfattning	3
1.1 Källor och metod	4
2. Bussar i Sverige	5
2.1 Antal bussar i trafik	5
2.2 Bussar i trafik efter bussklass.....	7
3. Bussföretag i Sverige	8
3.1 Antal företag i den svenska bussbranschen.....	8
3.2 Bussföretagens verksamhet.....	8
3.3 Bussföretagens storlek utifrån antalet anställda	10
3.4 Kompetensförsörjning.....	10
4. Fördjupning: Bussens framkomlighet.....	14
4.1 Kostnader och konsekvenser	14
4.2 Var uppstår problemen?	15
4.3 Förutsättningarna för turist- och beställningstrafiken.....	15
4.4 Åtgärder som gör skillnad	15
4.5 BRT som exempel på systematisk bussprioritering	16
4.6 Framkomlighet och branschens resandemål	16
5. Omfattningen av trafik och resande med buss	17
5.1 Trafikarbete på svenska vägar	17
5.2 Persontransportarbete.....	18
5.3 Körsträckor efter bussklass	19
6. Omfattningen i bussbranschens olika segment.....	20
6.1 Omfattningen av offentligt upphandlad regional linjetrafik.....	20
6.2 Kommersiell linjetrafik	20
7. Miljöaspekter	23
7.1 Bussar i trafik efter drivmedel	23
7.2 Körsträckor efter drivmedel	23
7.3 Utsläpp av växthusgaser.....	24
8. Trafiksäkerhet.....	26
Källförteckning	28

I. Sammanfattning

I den här rapporten sammanställer Sveriges Bussföretag årligen tillgänglig statistik om den svenska bussbranschen. Syftet är att samla centrala nyckeltal och visa utvecklingen över tid när det gäller fordonsbestånd, branschstruktur, kompetensförsörjning, trafik och resande, miljö samt trafiksäkerhet.

Vid utgången av 2025 fanns 14 528 bussar i trafik i Sverige, jämfört med 14 178 året innan. Det motsvarar en ökning med 2,5 procent och är det högsta antalet sedan 2019. Samtidigt förändras bussflottans sammansättning. Antalet eldrivna bussar ökade till 2 336 vid utgången av 2025, medan antalet dieseldrivna bussar uppgick till 9 809 och antalet gasbussar till 2 220.

Utvecklingen av resandet är mer blandad. I den regionala linjetrafiken på väg redovisades omkring 769 miljoner påstigningar under 2025 (upphandlad och kommersiell trafik tillsammans), vilket är i linje med föregående år. Samtidigt ökade resandet i den inrikes kommersiella linjetrafiken på väg från 5,6 miljoner till drygt 6,1 miljoner påstigningar, en ökning med knappt 10 procent.

När det kommer till omsättning och lönsamhet visar en rapport från Sveriges Bussföretag på svåra förutsättningar för offentligt upphandlad kollektivtrafik. Rörelsemarginalen har minskat från 4,33 procent år 2019 till -0,70 procent år 2024 och nu pågår en konstruktiv dialog mellan branschen och regionala kollektivtrafikmyndigheter för att bryta utvecklingen. Inom beställningstrafiken är utvecklingen ljusare. 54,2 procent av företagen pekar på en ökad omsättning. Även researrangörsverksamheten ser en ökning, men inte i paritet med den inom beställningstrafiken.

Kompetensförsörjningen är fortsatt en strukturell utmaning. Transportföretagens undersökning *Tempen på bussbranschen 2026* bedömer rekryteringsbehovet under 2026–2028 till drygt 7 300 personer, varav omkring 6 900 bussförare och 400 bussmekaniker. Undersökningen visar också en hög ålder bland delar av personalen och omfattande svårigheter att hitta efterfrågad kompetens.

Årets fördjupning handlar om bussens framkomlighet. För linjetrafiken påverkar framkomligheten restid, punktlighet, resande och produktionskostnader. För turist- och beställningstrafiken är även möjligheten att nå besöksmål, angöra och parkera en central del av tillgängligheten. Nobina och Tyréns bedömer att bättre framkomlighet i linjetrafiken skulle kunna ge ekonomiska effekter på uppemot 800 miljoner kronor per år och bidra till över 18 miljoner fler bussresor årligen. Studier som Sveriges Bussföretag låtit genomföra visar samtidigt betydande kostnader till följd av bristande framkomlighet för turist- och beställningstrafiken i både Stockholm och Göteborg.

Bussen är fortsatt det säkraste sättet att färdas på väg och trafiksäkerheten fortsatte att utvecklas positivt under 2025. För trafikelementet buss redovisas en omkommen och 49 svårt skadade under året. För vägtrafiken som helhet omkom 203 personer och 1 529 skadades svårt under 2025. Sveriges Bussföretags vision för trafiksäkerhetsarbetet är att ingen person ska omkomma, skadas allvarligt eller uppleva otrygghet av att färdas i eller arbeta inom yrkesmässig busstrafik. Arbetet fortsätter tills vi når nollvisionen och kan upprätthålla den.

Vår förhoppning är att rapporten ska underlätta för alla som söker enskilda uppgifter om, eller vill ha en samlad bild av, den svenska bussbranschen. Målgruppen omfattar politiker, tjänstepersoner, företagare, leverantörer, resenärer, forskare, studerande, journalister och andra intresserade.

1.1 Källor och metod

Rapporten bygger huvudsakligen på officiell statistik från Trafikanalys, Statistiska centralbyrån, Transportstyrelsen och Naturvårdsverket. Därutöver används Transportföretagens och Sveriges Bussföretags egna undersökningar och rapporter.

Statistikkällorna mäter inte alltid samma population. Ett exempel är fordonsstatistiken. De 14 528 bussarna i trafik avser beståndet vid utgången av 2025, medan körsträckestatistiken omfattar 17 521 bussar som varit i trafik någon gång under året. Dessa tal ska därför inte jämföras som om de hade samma nämnare (Trafikanalys 2026b; Trafikanalys 2026d).

Kompetensstatistiken kommer också från flera olika underlag. SCB:s yrkesregister redovisar sysselsatta buss- och spårvagnsförare enligt en viss statistisk avgränsning, medan *Tempen på bussbranschen 2026* är en enkät till bussföretag. Tempen skickades till 217 medlemsföretag i Sveriges Bussföretag, hade 30 procents svarsfrekvens och uppges täcka mer än 80 procent av bussförarna i branschen. Uppgifterna ska därför användas tillsammans men inte blandas ihop till en gemensam population (SCB 2026b; Transportföretagen 2026, s. 27).

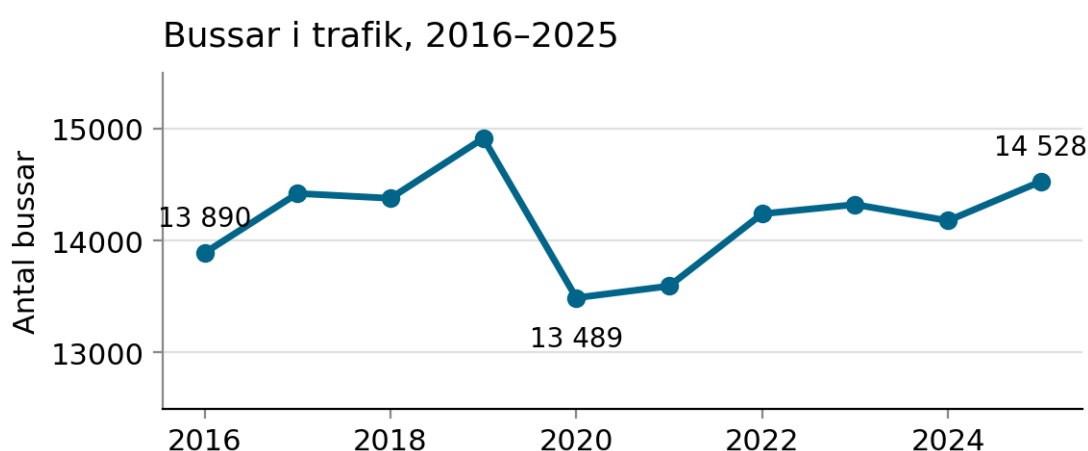
2. Bussar i Sverige

En buss är en bil som är byggd huvudsakligen för persontransporter och försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. Bussar delas in i lätta bussar, med en totalvikt på högst 3,5 ton, och tunga bussar, med en totalvikt över 3,5 ton.

2.1 Antal bussar i trafik

Vid utgången av 2025 fanns 14 528 bussar i trafik i Sverige, jämfört med 14 178 år 2024. Ökningen med 350 bussar motsvarar 2,5 procent (Trafikanalys 2026a).

Figur 1. Antal bussar i trafik, 2016–2025



Källa: Trafikanalys, Fordon (respektive år 2016–2025), tabell BUI.

Fordonsbeståndet förändrades även på andra sätt under 2025. Antalet nyregistrerade bussar ökade till 2 087, samtidigt som 1 247 bussar avregistrerades. Vid årets slut fanns 5 234 avställda bussar (Trafikanalys 2026b).

Tabell 1. Bussbestånd efter status 2022–2025

Status	2022	2023	2024	2025
Bussar i trafik	14 239	14 322	14 178	14 528
Avställda	5 376	5 205	4 759	5 234
Nyregistrerade	1 370	1 228	913	2 087
Avregistrerade	1 254	1 238	1 406	1 247

Källa: Trafikanalys (2025), Fordon 2024, tabell BUI; Trafikanalys (2026b), Fordon 2025, tabell BUI.

Nyregistreringarna mer än fördubblades mellan 2024 och 2025. Ökningen var cirka 129 procent. Samtidigt minskade antalet avregistreringar med drygt 11 procent. Dessa förändringar ska dock inte ensamma tolkas som ett mått på marknadstillväxt eftersom fordonsbeståndet samtidigt påverkas av bland annat fordonsbyten och avställningar (Trafikanalys 2026b).

Fullständig länsfördelning för samtliga 21 län visas nedan. Summan av länsvärdena avviker med två fordon från rikstotalen (14 526 mot 14 528). Källtabellen redovisar dessa två som "okänt län", en mindre restpost som inte kan fördelas geografiskt.

Tabell 2. Bussar i trafik i samtliga län

Region	2021	2022	2023	2024	2025
Riket	13 594	14 239	14 322	14 178	14 528
Stockholms län	2 812	2 924	2 664	2 642	2 699
Uppsala län	460	519	512	517	533
Södermanlands län	267	266	247	238	255
Östergötlands län	424	443	452	449	428
Jönköpings län	380	453	348	319	287
Kronobergs län	130	154	91	82	143
Kalmar län	1 281	1 354	1 199	1 207	1 131
Gotlands län	10	6	74	77	77
Blekinge län	36	47	47	41	37
Skåne län	983	1 041	1 240	1 226	1 248
Hallands län	331	365	355	318	346
Västra Götalands län	2 892	3 005	3 457	3 494	3 630
Värmlands län	462	458	451	446	467
Örebro län	93	83	81	60	76
Västmanlands län	743	698	553	582	632
Dalarnas län	351	430	427	420	464
Gävleborgs län	182	182	349	342	269
Västernorrlands län	455	479	485	481	507
Jämtlands län	477	500	473	383	434
Västerbottens län	425	437	433	451	466
Norrbottens län	425	437	383	401	397

Källa: Trafikanalys (2026a), *Fordon i län och kommuner 2025, tabell 8*.

2.2 Bussar i trafik efter bussklass

Bussklasserna följer FN/ECE:s föreskrift nr 107. Klass I avser stadsbussar, klass II regionbussar och klass III turist- och långfärdsbussar. Klass A och B avser mindre bussar för högst 22 passagerare.

Vid utgången av 2025 var klass II den största kategorin med 6 136 regionbussar. Antalet stadsbussar i klass I uppgick till 3 948 och antalet turist- och långfärdsbussar i klass III till 1 829 (Trafikanalys 2026b).

Tabell 3. Bussar i trafik efter bussklass

Bussklass	2022	2023	2024	2025
I – stadsbuss	4 174	4 159	4 193	3 948
II – regionbuss	5 514	5 610	5 526	6 136
III – turist-/långfärdsbuss	1 856	1 860	1 801	1 829
A – mindre stadsbuss	131	99	96	99
B – mindre långfärdsbuss	1 647	1 716	1 750	1 841
Okänd	917	878	812	675
Totalt	14 239	14 322	14 178	14 528

Källa: Trafikanalys (2023), Fordon 2022, tabell BU2; Trafikanalys (2024), Fordon 2023, tabell BU2; Trafikanalys (2025), Fordon 2024, tabell BU2; Trafikanalys (2026b), Fordon 2025, tabell BU2.

Regionbussarna ökade tydligt mellan 2024 och 2025, medan antalet stadsbussar minskade. Samtidigt ökade det samlade antalet mindre bussar i klass A och B.

3. Bussföretag i Sverige

Den svenska bussbranschens företag kör offentligt upphandlad kollektivtrafik och skoltrafik, kommersiell linjetrafik samt turist- och beställningstrafik. Företag kan vara verksamma inom flera segment samtidigt.

3.1 Antal företag i den svenska bussbranschen

Antalet företag i de SNI-kategorier som tidigare använts i rapporten minskade från 828 år 2023 till 805 år 2024. Inom linjebussverksamhet minskade antalet företag från 307 år 2010 till 204 år 2024, vilket motsvarar en minskning med ungefär en tredjedel (SCB 2026a).

Tabell 4. Företag enligt SNI 2007

SNI / år	2020	2021	2022	2023	2024	2025
49.31 I Linjebussverksamhet	246	229	226	218	204	199
49.390 Charterresor och annan busstrafik	584	573	556	561	556	549
49.319 Övrig kollektivtrafik	55	51	50	49	45	44
Totalt	885	853	832	828	805	792

Källa: SCB, Basfakta företag enligt Företagens ekonomi, SNI 2007.

3.2 Bussföretagens verksamhet och omsättning

Nedanstående data bygger på sammanställningen av omsättningen i samtliga Sveriges kollektivtrafikföretag, inte enbart bussföretag. Sammanställningen av företagens ekonomi bygger på bokslut som samlas in efter räkenskapsårets slut. Detta innebär eftersläpningar på över ett år i underlagen från SCB. De senaste uppgifterna är från verksamhetsåret 2024, och 2025 års uppgifter väntas inte vara klara förrän tidigast 2027.

Nettoomsättningen inom SNI 49.31 kollektivtrafik uppgick till 62 679 miljoner kronor 2024, jämfört med 65 696 miljoner 2023. Inom SNI 49.39 annan landtransport av passagerare ökade nettoomsättningen från 4 482 till 4 690 miljoner kronor (SCB 2026a).

Tabell 5. Nettoomsättning efter verksamhet

Verksamhet, SNI 2007	2022, mnkr	2023, mnkr	2024, mnkr
49.31 Kollektivtrafik	63 298	65 696	62 679
49.39 Annan landtransport av passagerare	4 215	4 482	4 690

Källa: SCB (2026a), Företagens ekonomi, TAB6017.

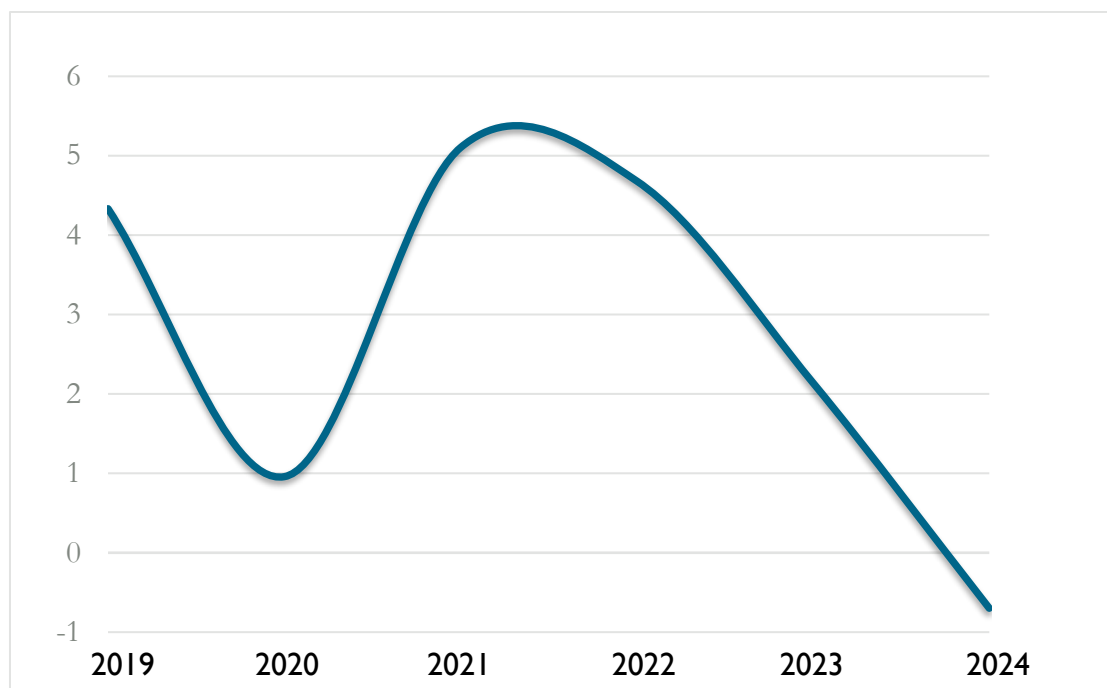
Mellan 2023 och 2024 minskade den redovisade nettoomsättningen inom SNI 49.31 Kollektivtrafik med cirka 4,6 procent, medan SNI 49.39 ökade med cirka 4,6 procent.

3.2.1 Svåra förutsättningarna för offentligt upphandlad kollektivtrafik

En rapport framtagen av Ernst & Young (EY), på uppdrag av Sveriges Bussföretag, visar att dagens upphandlings- och affärsmodeller inte längre är ekonomiskt hållbara för att utveckla en attraktiv kollektivtrafik. Rörelsemarginalen för de tio största svenska bussföretagen, som tillsammans kör cirka 90 procent av den offentligt upphandlade linjetrafiken med buss, har minskat från 4,33 procent år 2019 till -0,70 procent år 2024 och 44 procent av de analyserade nordiska bussföretagen redovisade ett negativ rörelsemarginal under 2024 (Sveriges Bussföretag 2026a).

Figur 2. Marginaler i den offentlig upphandlade kollektivtrafiken med buss

Rörelsemarginal i procent mellan 2019-2024



Källa: Sveriges Bussföretag (2026a), s. 14.

Rapporten pekar på flera orsaker bakom utvecklingen. Elektrifieringen av busstrafiken har inneburit kraftigt ökade investeringskostnader samtidigt som bussföretagen fått bära en allt större ekonomisk risk i affären. Även ökade IT-krav, hårdare vitesmodeller och bristande möjligheter att förhandla om nya lösningar när saker händer under de decennielånga avtalsperioder som präglar den svenska kollektivtrafiken lyfts fram som bidragande faktorer.

3.2.2 Beställningstrafiken ökar medan researrangörssidan står och väger

Sveriges Bussföretag kartlägger regelbundet förutsättningarna för den svenska bussbranschens turist- och beställningstrafik. Insamling av data sker genom en webbenkät som går ut till medlemmarna. 86 unika svar lämnades till rapporten för 2025 och pekar på en ökad omsättning på totalen. 54,2 procent av företagen uppgav en ökad omsättning 2025, jämfört med 47,4 procent 2024. Ökningen kommer

framför allt från beställningstrafiken, medan researrangörsverksamheten visserligen ser en ökning, men inte i paritet med den inom beställningstrafiken (Sveriges Bussföretag 2026b).

3.3 Bussföretagens storlek utifrån antalet anställda

Nedanstående data bygger på sammanställningen av antalet anställda i samtliga Sveriges kollektivtrafikföretag, inte enbart bussföretag. SCB:s statistik över Företagens ekonomi redovisar 36 036 anställda inom SNI 49.31 Kollektivtrafik och 2 936 inom SNI 49.39 Annan transport av passagerare under 2024 (SCB 2026a).

Tabell 6. Antal anställda

Verksamhet, SNI 2007	2022	2023	2024
49.31 Kollektivtrafik	37 084	38 745	36 036
49.39 Annan landtransport av passagerare	3 032	2 909	2 936

Källa: SCB (2026a), Företagens ekonomi, TAB6017.

Antalet anställda i SNI 49.31 minskade med cirka 7 procent mellan 2023 och 2024. För SNI 49.39 var förändringen liten, med en ökning på knappt 1 procent.

3.4 Kompetensförsörjning

Kompetensförsörjningen är fortsatt en av bussbranschens mest betydande strukturella utmaningar. Två utvecklingstendenser är särskilt tydliga: ett stort rekryteringsbehov de närmaste åren och ett fortsatt minskande antal personer med busskörkort.

3.4.1 Rekryteringsbehov 2026–2028

Bussbranschens egen kompetensförsörjningsrapport *Tempen på bussbranschen 2026* uppskattar det samlade rekryteringsbehovet till drygt 7 300 personer under perioden 2026–2028: cirka 6 900 bussförare och 400 bussmekaniker. Behovet motsvarar 23 procent av bussförarna och 33 procent av bussmekanikerna i undersökningsunderlaget (Transportföretagen 2026, s. 5). Som jämförelse har de deltagande företagen i *Tempen* totalt ca 27 000 anställda.

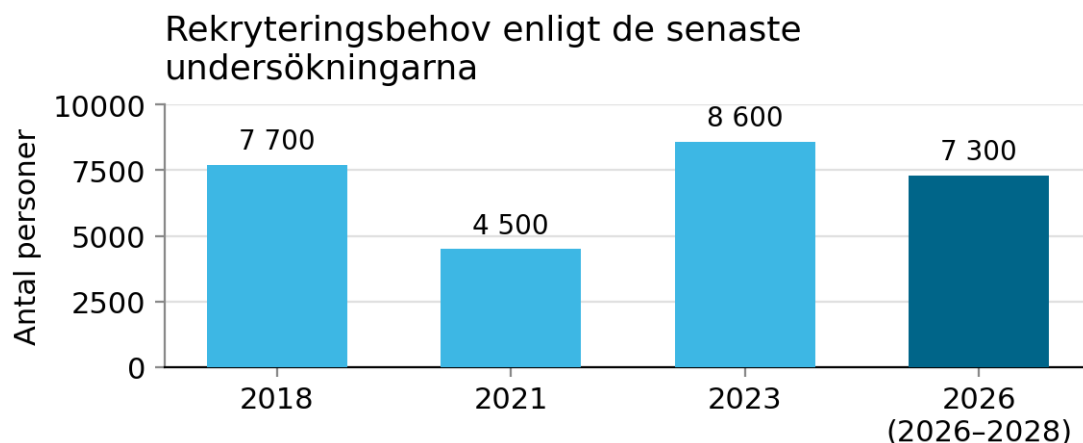
Tabell 7. Bedömt rekryteringsbehov 2026–2028

Yrkesgrupp	0–1 år	1–3 år	Totalt
Bussförare	2 250	4 650	6 900
Bussmekaniker	150	250	400

Yrkesgrupp	0–1 år	1–3 år	Totalt
Totalt	2 400	4 900	7 300

Källa: Transportföretagen (2026), *Tempen på bussbranschen*, s. 5.

Figur 3. Rekryteringsbehov enligt de senaste undersökningarna



Källa: Transportföretagen (2026), *Tempen på bussbranschen*, s. 5, samt tidigare undersökningar 2018, 2021 och 2023.

En stor del av rekryteringsbehovet beror på pensionsavgångar. Drygt 2 500 bussförare bedöms gå i pension under 2026–2028. Av dem bedöms omkring 1 000 gå i pension det närmaste året och 1 500 under de följande två åren. För bussmekaniker bedöms omkring 80 personer gå i pension under samma period (Transportföretagen 2026, s. 10).

Utöver pensionsavgångarna bedöms omkring 4 400 bussförare och 320 bussmekaniker lämna sina anställningar av andra skäl. Tillsammans förklarar dessa avgångar det beräknade rekryteringsbehovet på omkring 6 900 bussförare och 400 bussmekaniker (Transportföretagen 2026, s. 11).

3.4.2 Åldersstruktur

Bland bussförarna är 57 procent mellan 31 och 60 år och 39 procent 61 år eller äldre. Endast 4 procent är yngre än 30 år. Bland bussmekanikerna är 50 procent mellan 31 och 60 år, 31 procent 61 år eller äldre och 19 procent yngre än 30 år (Transportföretagen 2026, s. 3 och 9).

Tabell 8. Åldersstruktur i Tempen på bussbranschen

Åldersgrupp	Bussförare	Bussmekaniker
Under 30 år	4 %	19 %
31–60 år	57 %	50 %
61 år eller äldre	39 %	31 %

Källa: Transportföretagen (2026), s. 3 och 9.

Kvinnor utgör 10 procent av bussförarna och 3 procent av bussmekanikerna i undersökningen (Transportföretagen 2026, s. 3).

3.4.3 Rekryteringssvårigheter

Åtta av tio företag som behövt rekrytera uppger att de har haft svårigheter att hitta efterfrågad kompetens. Rekryteringsproblemen har enligt undersökningen inneburit att 270 tjänster inte har kunnat tillsättas under det senaste året, och nästan nio av tio av dessa tjänster avsåg bussförare (Transportföretagen 2026, s. 17).

För bussförare uppger 40 procent av respondenterna att avsaknad av rätt yrkeserfarenhet är en central orsak till rekryteringssvårigheterna. För bussmekaniker anger 37 procent brist på rätt yrkeserfarenhet, 34 procent brist på rätt yrkesutbildning och 29 procent otillräckliga språkkunskaper (Transportföretagen 2026, s. 20).

3.4.4 Busskörkort

Antalet personer med körkortsbehörighet D fortsätter att minska. År 2000 hade omkring 226 000 personer behörigheten. År 2024 var antalet 131 000 och 2025 129 000 personer, varav 117 000 män och 12 000 kvinnor (Transportstyrelsen 2026).

Tabell 9. Innehavare av D-körkort

År	Antal	Andel av befolkningen
2000	226 000	2,54 %
2024	131 000	1,24 %
2025	129 000	1,22 %

Källa: Transportstyrelsen (2026); SCB (2026c). Andelen 2025 beräknad från 129 000 körkortsinnehavare och en befolkning på 10 605 529.

3.4.5 Antalet anställda

SCB:s yrkesregister redovisar totalt 24 777 buss- och spårvagnsförare 2024, samtliga näringsgrenar (SCB 2026b). Talet inkluderar spårvagnsförare, som inte kan brytas ut separat i denna statistik, en begränsning i källan snarare än i avgränsningen.

Se tabell 10 för en sammanställning av buss- och spårvagnsförarnas ålder och kön mellan 2018 och 2024. Åldersgruppen 65–69 år inkluderades i SCB:s statistikdatabas från och med 2023.

Tabell 10. Buss- och spårvagnsförare efter ålder och kön, 2018–2024

Anställda (yrkesregistret) 16–64 år efter Yrke (SSYK 2012), ålder, kön och år									
Yrke (SSYK 2012)	Ålder	Kön	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
8331 Buss- och spårvagnsförare	16–24 år	män	155	143	121	93	78	88	92
		kvinnor	21	15	26	29	20	28	3
	25–29 år	män	894	871	817	645	540	478	477
		kvinnor	129	126	102	81	66	66	69
	30–34 år	män	1612	1578	1548	1476	1293	1207	1174
		kvinnor	211	182	150	155	138	131	145
	35–39 år	män	2030	2026	2109	2099	1833	1792	1857
		kvinnor	246	235	216	218	187	202	200
	40–44 år	män	2234	2235	2284	2180	2098	2131	2218
		kvinnor	336	348	328	309	289	284	267
	45–49 år	män	2629	2590	2545	2497	2358	2341	2455
		kvinnor	433	385	399	381	331	353	359
	50–54 år	män	3625	3497	3311	3071	2799	2786	2815
		kvinnor	673	668	578	503	425	417	421
	55–59 år	män	3776	3855	3871	3935	3690	3680	3761
		kvinnor	639	669	689	685	644	637	655
	60–64 år	män	3774	3852	3799	3674	3544	3747	3958
		kvinnor	491	503	517	525	514	578	593
	65–69 år	män						2707	2944
		kvinnor						267	286
SCB Statistikdatabasen Arbetsmarknad								Totalt	24777

Källa: SCB, Statistikdatabasen, Yrkesregistret (TAB4442), yrke 8331 Buss- och spårvagnsförare, samtliga näringsgrenar. Åldersgruppen 65–69 år är inte tillgänglig för 2022 och tidigare.

4. Fördjupning: Bussens framkomlighet

Framkomlighet är en grundläggande förutsättning för en attraktiv och effektiv busstrafik. När bussens restid ökar påverkas resenären genom längre och mindre förutsägbara resor. För trafikföretagen innebär samma utveckling längre körtider, högre produktionskostnader och ett sämre nyttjande av både fordon och förare.

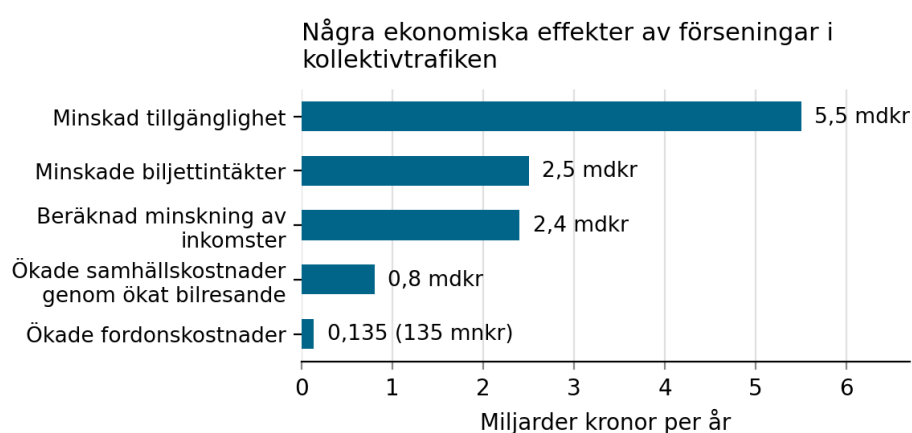
Problemen ser samtidigt olika ut i olika delar av bussbranschen. För den linjelagda kollektivtrafiken är möjligheten att hålla tidtabellen och upprätthålla en hög och jämn medelhastighet central. För turist- och beställningstrafiken är även möjligheten att komma nära hotell, besöksmål och evenemang samt att släppa av, hämta och parkera en del av själva transportfunktionen.

4.1 Kostnader och konsekvenser

Nobina och Tyréns presenterade 2024 en analys baserad på tidtabellsdata från nära åtta miljoner avgångar, drygt 40 miljoner datapunkter, omkring 25 000 hållplatser och närmare fem miljoner tidtabellstimmar. Analysen bedömer att en förbättrad framkomlighet för bussen skulle kunna sänka trafikeringskostnaderna och öka biljettintäkterna med uppemot 800 miljoner kronor per år. Om restiderna i stället fortsätter att öka bedöms kostnaderna kunna stiga med mer än en miljard kronor årligen. Med en bättre framkomlighet kommer fler välja bussen för att resa till jobb, studier och fritidsaktiviteter. Det beräknas ge över 18 miljoner fler resor per år (Nobina och Tyréns 2024).

En bredare samhällsekonomisk analys från WSP uppskattar kostnaderna för förseningar i hela den svenska kollektivtrafiken till över 8,5 miljarder kronor per år. Den största posten i analysen är minskad tillgänglighet för resenärerna, uppskattad till 5,5 miljarder kronor. WSP bedömer att inkomsterna i samhället skulle vara cirka 2,4 miljarder kronor högre utan förseningarna i kollektivtrafiken. Bland annat genom effekter på arbetsmarknadens storlek, matchning och produktivitet (WSP 2019).

Figur 4. Några ekonomiska effekter av förseningar i kollektivtrafiken



Anmärkning: Poster i diagrammet beskriver olika samhällsekonomiska och finansiella effekter och ska inte summeras till en ny totalsumma.

Källa: WSP (2019), *Tid är pengar – en samhällsekonomisk analys av kostnaderna för förseningar inom kollektivtrafiken*.

4.2 Var uppstår problemen?

Nobina och Tyréns pekar på flera återkommande orsaker till bristande framkomlighet: trafiksignaler utan tillräcklig bussprioritering, avsaknad av busskörfält på hårt trafikerade sträckor, ineffektiv på- och avstigning och fordon som blockerar busskörfält eller hållplatser (Nobina och Tyréns 2024).

Konsekvenserna kan förstärka varandra. Längre körtider måste hanteras i trafikplaneringen och kan innebära att en ökad fordons- och förartid behövs för att upprätthålla samma turtäthet.

Framkomlighet är därför inte bara en fråga om resenärens restid utan också om hur effektivt befintliga resurser kan användas.

4.3 Förutsättningarna för offentligt upphandlad linjetrafik

Slutsatserna i ovanstående avsnitt skildrar väl förutsättningarna i den offentligt upphandlade linjetrafiken. Detta har bland annat illustrerats i Västtrafiks framkomlighetsrapport 2025 (Västtrafik 2025). Rapporten visar att framkomligheten för kollektivtrafiken i Göteborg har försämrats: medelhastigheten sjunker och restiderna varierar mer, särskilt under rusningstrafik. Det påverkar alla som reser med kollektivtrafiken med större osäkerheter kring resan och längre restider.

4.4 Förutsättningarna för turist- och beställningstrafiken

För turist- och beställningstrafiken är angöring och parkering särskilt viktiga. En rapport från 2022, framtagen av EY på uppdrag av Sveriges Bussföretag, bedömde att försämrad framkomlighet för beställningsbussar i Stockholm innebar ekonomiska förluster på omkring 250 miljoner kronor varje år. Rapporten pekade bland annat på försämrad angöring och parkeringsmöjligheter för bussar (Sveriges Bussföretag 2022).

En motsvarande rapport om förutsättningarna i Göteborg publicerades 2025. Där uppskattas bristande framkomlighet för beställningstrafiken medföra kostnader på omkring 100 miljoner kronor per år genom bland annat trängsel, förseningar och svårigheter att angöra. Rapporten behandlar även beställningstrafikens betydelse för Göteborgs besöksnäring och behovet av att bussarnas förutsättningar beaktas i stadsplaneringen (Sveriges Bussföretag 2025).

De båda studierna avser olika städer, år och beräkningsunderlag och ska därför inte summeras. Tillsammans illustrerar de däremot att framkomlighetsfrågan inte endast gäller den upphandlade linjetrafiken utan även turist- och beställningstrafikens möjlighet att bedriva sin verksamhet.

4.5 Åtgärder som gör skillnad

Flera typer av åtgärder återkommer i det material som analyserats: signalprioritering, kollektivtrafikkörfält, bättre hållplatsutformning och effektivare av- och påstigning. Vid Transportforum 2026 lyftes även så kallad gating på Kungsholmen i Stockholm, där trafiksignaler används för att styra inflödet av biltrafik, samt arbete med mer enhetliga riktlinjer för gatu- och vägutformning och signalreglering (Bussmagasinet 2026).

En studie av fyra regionbusslinjer i Skåne visar också att busskörfält på strategiska delsträckor kan minska restiderna under högttrafik. Studien pekar på att nyttan är särskilt stor där låg framkomlighet sammanfaller med höga passagerarflöden (Fransén 2019).

4.6 BRT som exempel på systematisk bussprioritering

Bus Rapid Transit, BRT, är ett högkvalitativt bussystem där trafik och infrastruktur utformas tillsammans för att skapa korta och förutsägbara restider. När flera trafik- och infrastrukturåtgärder kombineras i ett sammanhållet system för bussarna skapas stora nyttor. Raka linjesträckningar, egna körfält, hög turtäthet, prioritet vid trafiksignaler och en tydlig identitet i trafiksystemet ses som centrala delar i en fullödig BRT-lösning. BRT innebär att bussen ges en hög och konsekvent prioritet genom hela resan (BRT i Sverige, u.å.).

Vid Sveriges Bussföretags seminarium om BRT i december 2025 lyftes kortare restider, ökad punktlighet och attraktivare resande som möjliga effekter när BRT genomförs på rätt sätt. Seminariet betonade också att europeiska BRT-lösningar ofta måste anpassas till äldre och tätare stadsmiljöer och att samverkan mellan kommun, kollektivtrafikmyndighet och operatör är central (Sveriges Bussföretag 2025b).

BRT illustrerar en större princip i framkomlighetsfrågan: bussens konkurrenskraft beror inte bara på själva fordonet utan också på hur trafiksystemet och gaturummet är utformat.

4.7 Framkomlighet och branschens resandemål

Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tåg företagen arbetar gemensamt mot målet att fyra av tio motoriserade resor ska vara kollektiva år 2030. Målet är en del av organisationernas gemensamma arbete för att utveckla kollektivtrafiken och öka dess marknadsandel. Förbättrad framkomlighet är en viktig förutsättning för att göra kollektivtrafiken snabbare, mer tillförlitlig och mer attraktiv (Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tåg företagen, u.å.).

5. Omfattningen av trafik och resande med buss

Busstrafikens omfattning mäts på flera sätt. Trafikarbete beskriver hur långt fordonen kör och mäts i fordonskilometer. Persontransportarbete beskriver hur långt människor transporteras och mäts i personkilometer. Utbudskilometer används för att beskriva trafikens omfattning i kollektivtrafikstatistiken.

5.1 Trafikarbete på svenska vägar

Det totala trafikarbetet på svenska vägar uppgick till 85 160 miljoner fordonskilometer under 2025. Personbilar svarade för 68 778 miljoner, bussar för 973 miljoner och lastbilar för 14 741 miljoner fordonskilometer (Trafikanalys 2026c).

Trafikanalys reviderade samtidigt 2024 års serie. De reviderade värdena ska därför användas i årets rapport i stället för de värden som publicerades i föregående års rapport (Trafikanalys 2026c).

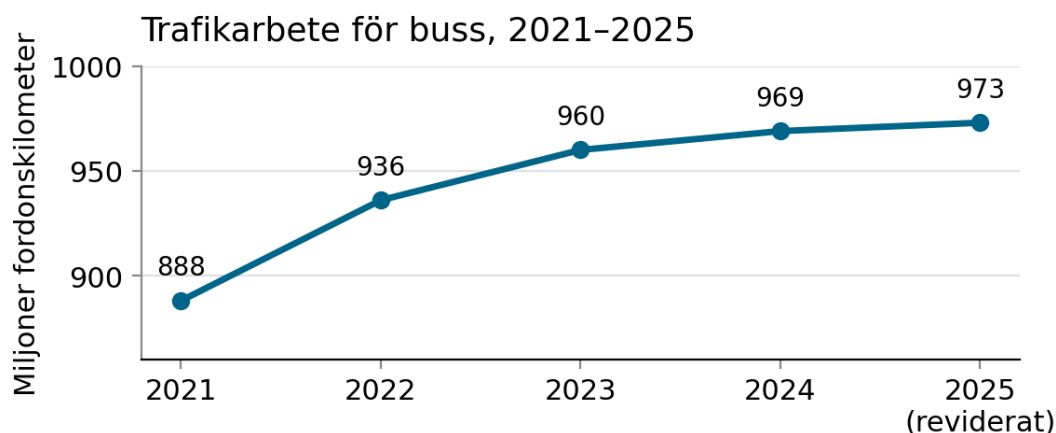
Tabell 11. Trafikarbete på svenska vägar i miljoner fordonskilometer

År	Totalt	Personbil	Buss	Lastbilar
2021	80 163	63 894	888	14 680
2022	81 823	65 364	936	14 858
2023	82 072	65 835	960	14 609
2024, reviderat	83 265	67 036	969	14 596
2025	85 160	68 778	973	14 741

Källa: Trafikanalys (2026c), Trafikarbete på svenska vägar 1990–2025.

Bussarnas trafikarbete var i stort sett oförändrat mellan 2024 och 2025, med en marginell ökning om 0,4 procent. Det totala trafikarbetet på landets vägar ökade med 2,2 procent.

Figur 5. Trafikarbete för buss 2021–2025



Källa: Trafikanalys (2026c), Trafikarbete på svenska vägar 1990–2025.

5.2 Persontransportarbete

Persontransportarbetet med buss uppgick till 9 727 miljoner personkilometer under 2025, i princip samma nivå som 2024 då värdet var 9 729 miljoner personkilometer (Trafikanalys 2026h).

Tabell 12. Persontransportarbete 2025 i miljoner personkilometer

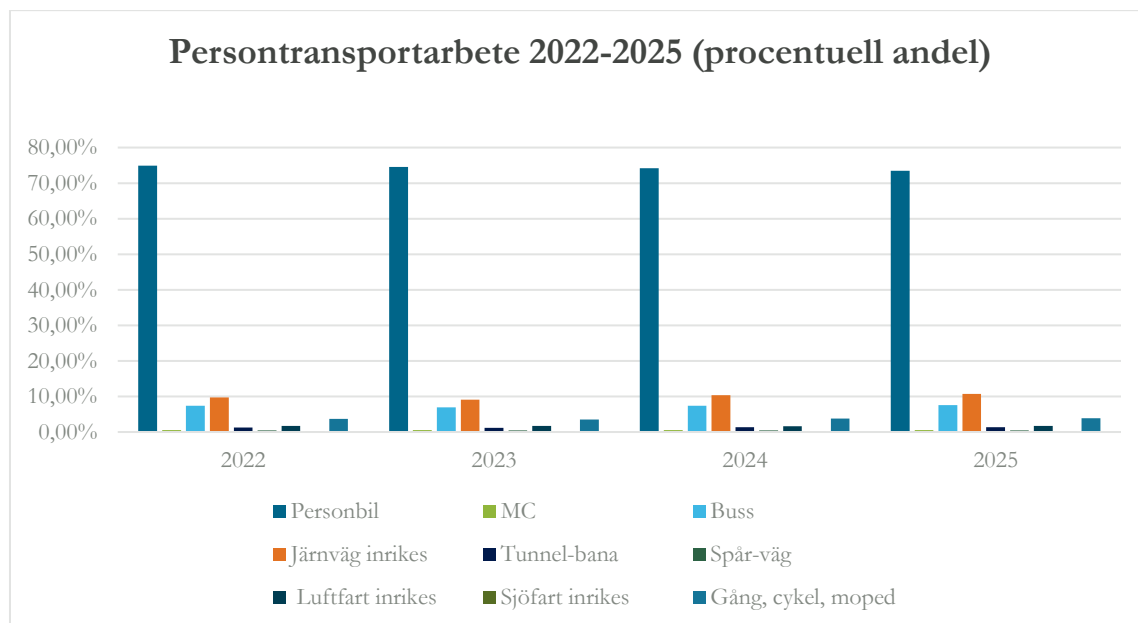
År	Personbil	MC	Buss	Järnväg inrikes	Tunnelbana	Spårväg	Luftfart inrikes	Sjöfart inrikes	Gång, cykel, moped	Totalt
2016	93 771	766	9856	12 333	1953	655	3752	276	3294	126 617
2017	95 469	728	9982	12 739	1979	668	3861	295	3923	129 613
2018	96 354	693	9985	13 058	1991	746	3728	280	4553	131 377
2019	95 582	709	10 057	13 998	1895	809	3408	338	5183	132 005
2020	90 135	741	8993	7973	1151	537	1037	240	5457	116 350
2021	89 501	691	8882	7863	1137	455	1142	310	4631	114 507
2022	94 811	695	9365	12 354	1554	592	2156	349	4730	126 570
2023	103 361	705	9605	12 636	1678	620	2394	329	4859	138 633
2024	97 609	682	9729	13 626	1746	607	2193	349	5032	131 573
2025	94 914	704	9727	13897	1707	605	2234	371	5042	140 747

Källa: Trafikanalys (2026h), Transportarbete i Sverige 2000–2025.

Trafikanalys anger samtidigt det totala persontransportarbetet till 140 747 miljoner personkilometer när även utrikesdelar för ban-, sjö- och luftfart ingår. Det totalvärdet har därför en annan avgränsning än summan av de inrikesposter som visas ovan (Trafikanalys 2026h).

Biltrafiken dominerar persontransportarbetet i landet och ligger år efter år på en nivå om cirka 75 procent av det totala persontransportarbetet.

Figur 6. Persontransportarbete efter trafikslag 2022-2025



Källa: Trafikanalys (2026h), Transportarbete i Sverige 2000–2025.

5.3 Körsträckor efter bussklass

Under 2025 kördes sammanlagt 93,6 miljoner mil med buss. Regionbussarna, klass II, svarade för den största körsträckan med 44,5 miljoner mil. Den genomsnittliga körsträckan för en regionbuss i körsträckestatistiken var 6 434 mil (Trafikanalys 2026d).

Tabell 13. Körsträckor efter bussklass

Bussklass		Totalt antal körda mil			Medelkörsträcka		
		2023	2024	2025	2023	2023	2025
I	Stadsbuss	26 170 249	26 039 576	25 351 108	5 621	5 620	5 411
II	Regionbuss	42 680 743	43 225 484	44 500 093	6 578	6 753	6 434
III	Långfärdsbuss	13 803 548	14 284 767	12 811 350	5 273	5 606	5 501
A	Mindre stadsbuss	493 514	381 753	370 267	3 205	3 208	3 010
B	Mindre långfärdsbuss	6 417 107	6 484 034	6 425 936	2 813	2 685	2 594
	Okänd	5 348 667	5 178 923	4 179 970	4 537	4 316	4 218
Totalt		94 913 827	95 594 535	93 638 724	5 462	5 521	5 344

Källa: Trafikanalys (2026d), Körsträckor 2025, tabell BU3.

Antalet bussar i körsträckestatistiken omfattar fordon som varit i trafik någon gång under året, det vill säga ett annat antal än de 14 528 bussar som var i trafik vid årets slut (jämför avsnitt 2.1 Bussar i trafik). Kategorin Okänd (4 179 970 mil, 991 bussar) ingår i totalen ovan. Summan stämmer mot 93 638 724 mil och 17 521 bussar (Trafikanalys 2026d).

6. Omfattningen i bussbranschens olika segment

Bussbranschen brukar traditionellt delas in i tre olika segment med olika förutsättningar och passagerargrupper: offentligt upphandlad regional linjetrafik, kommersiell linjetrafik samt turist- och beställningstrafik med buss. Nedan följer en genomgång av hur resandet har förändrats de senaste åren.

6.1 Omfattning av offentligt upphandlad regional linjetrafik

Under 2025 redovisades omkring 767 miljoner påstigningar med buss i den regionala linjetrafiken. Det är cirka 3 procent färre än 2024. Utbudet minskade samtidigt från 625,6 till 615,4 miljoner utbudskilometer och persontransportarbetet från 6,46 till 6,14 miljarder personkilometer (Trafikanalys 2026f).

Tabell 14. Regional linjetrafik på väg

Utbud och resande i inrikes kommersiell linjetrafik på väg 2023-2025 – i tusental												
	Påstigningar			Utbuds-kilometer			Person-kilometer			Plats-kilometer		
År	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Riket	8 377	5 582	6 132	39 890	33 620	36 529	1 465 341	729 256	906 709	3 256 618	1 804 283	1 999 031
Regional trafik	3 087	2 793	2 647	7 846	8 500	8 786	132 084	114 870	119 107	389 585	375 504	437 786
Interregional trafik	5 289	2 789	3 485	32 045	25 120	27 743	1 333 257	614 386	787 602	2 867 033	1 428 779	1 561 245

Källa: Trafikanalys (2023), Regional linjetrafik 2022, Statistik 2023:25; Trafikanalys (2024), Regional linjetrafik 2023, Statistik 2024:23; Trafikanalys (2025), Regional linjetrafik 2024, Statistik 2025:24; Trafikanalys (2026f), Regional linjetrafik 2025, Statistik 2026:24.

Påstigningssiffran för 2025 är 769 221 000 och avser upphandlad och kommersiell trafik tillsammans. Uppdelningen på kommersiell och upphandlad trafik för 2025 finns för antal påstigningar, fordonskilometer och personkilometer, men inte för trafikintäkter och trafikeringskostnader, dessa redovisas bara sammanslaget för väg totalt.

Trafikintäkterna på väg var i stort sett oförändrade mellan 2024 och 2025, medan trafikeringskostnaderna ökade med drygt 1 procent. Samtidigt minskade antalet påstigningar med cirka 3 procent (Trafikanalys 2026f). Det innebär att resandet och kostnadsutvecklingen gick i olika riktning under året.

För hela den upphandlade kollektivtrafiken, samtliga trafikslag, anger arbetsunderlaget totala verksamhetsintäkter på 29,5 miljarder kronor 2025, totalt bidrag/tillskott på 37 miljarder kronor och totala kostnader på 64,5 miljarder kronor. Dessa totalvärden ska inte blandas ihop med de väg-/bussspecifika ekonomivärdena i tabellen ovan (Trafikanalys 2026f).

6.2 Kommersiell linjetrafik

Den inrikes kommersiella linjetrafiken på väg ökade under 2025 efter nedgången året innan. Antalet påstigningar uppgick till 6,13 miljoner, jämfört med 5,58 miljoner 2024. Det motsvarar en ökning med knappt 10 procent (Trafikanalys 2026g).

Av påstigningarna 2025 avsåg 2,647 miljoner regional trafik och 3,485 miljoner interregional trafik. Fordonskilometrarna uppgick till 36,5 miljoner, persontransportarbetet till 906 miljoner personkilometer och platsutbudet till 1,99 miljarder platskilometer (Trafikanalys 2026g).

Tabell 15. Kommersiell linjetrafik på väg

År	Påstigningar, tusental	Fordonskilometer, tusental	Personkilometer, tusental	Platskilometer, tusental
2022	5 423	28 937	1 016 689	2 108 574
2023	8 377	39 890	1 465 341	3 256 618
2024	5 582	33 620	729 256	1 804 283
2025	6 132	36 529	906 709	1 999 031

Källa: Trafikanalys (2023), Kommersiell linjetrafik på väg 2022, Statistik 2023:26; Trafikanalys (2024), Kommersiell linjetrafik på väg 2023, Statistik 2024:25; Trafikanalys (2025), Kommersiell linjetrafik på väg 2024, Statistik 2025:26; Trafikanalys (2026g), Kommersiell linjetrafik på väg 2025, Statistik 2026:25.

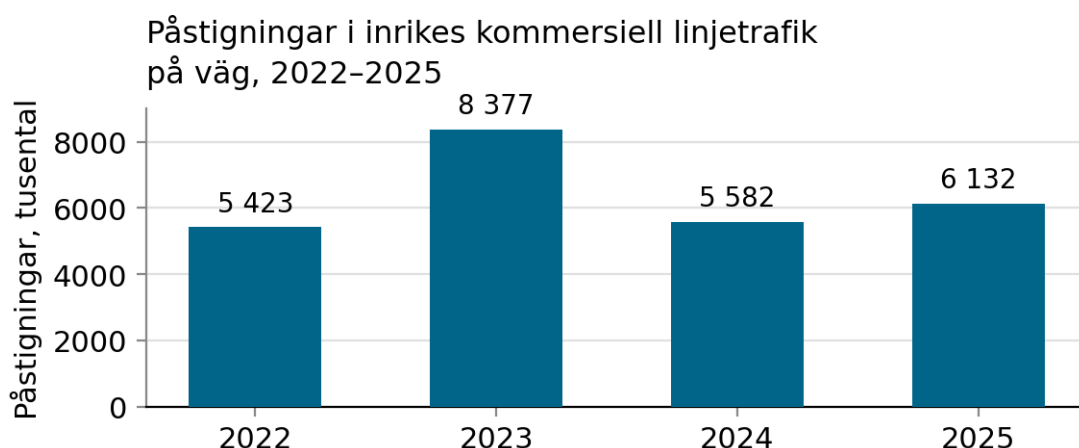
Persontransportarbetet ökade betydligt mer än antalet påstigningar mellan 2024 och 2025. Ökningen var omkring 24 procent, jämfört med knappt 10 procent för antalet påstigningar (Trafikanalys 2026g).

Tabell 16. Planerat utbud och planerade avgångar 2025

	Riket	Regional	Interregional
Planerat utbud, tusental fordonskm	33 002	7 214	25 788
Planerade avgångar, tusental	1 846	1 297	549

Källa: Trafikanalys (2026g), tabell 2a–2b.

Figur 7. Utveckling av påstigningar i kommersiell linjetrafik 2022–2025



Källa: Trafikanalys (2023–2026g), Kommersiell linjetrafik på väg (respektive år 2022–2025), tabell 1.

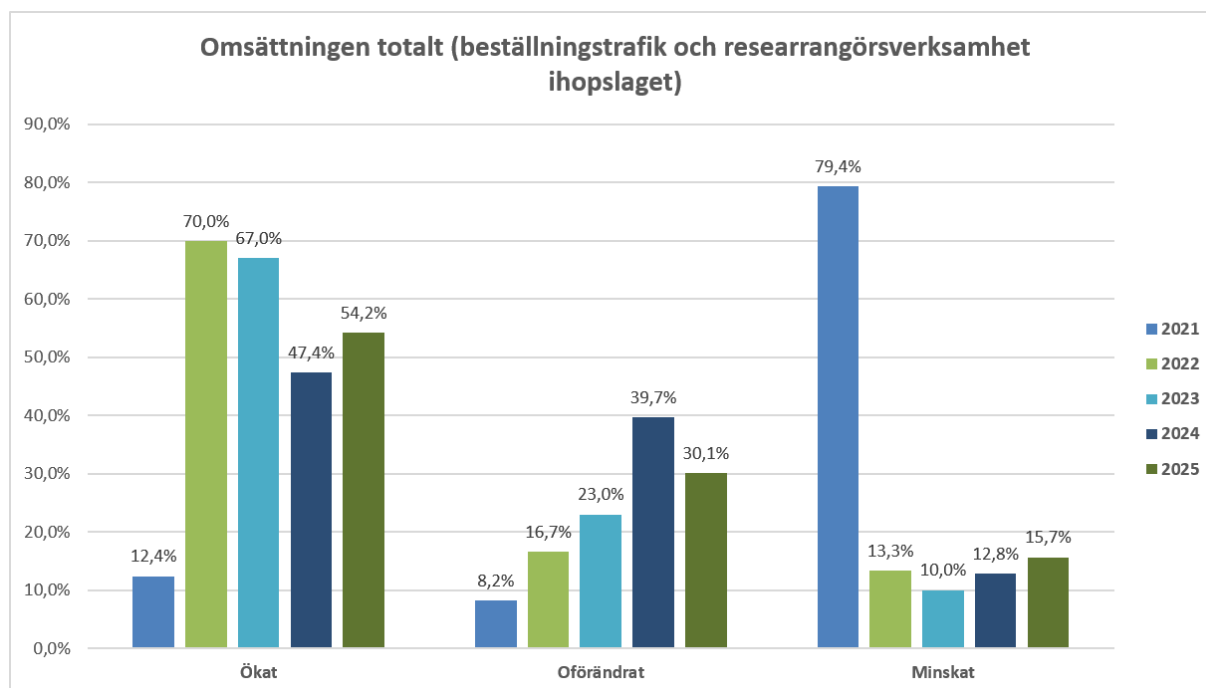
6.3 Turist- och beställningstrafik med buss

Turist- och beställningstrafik brukar delas upp i två huvudsakliga delar: beställningstrafik, som motsvarar rena busstransporter från A till B samt researrangörsverksamhet, där bussföretagen utöver busstransporten också verkar som arrangör av paketresor. Samlade uppgifter för antal påstigningar m.m. saknas för detta bussegment. En utgångspunkt för tolkningen av hur utvecklingen ser ut i segmentet kan göras från Tabell 13. Körsträckor efter bussklass (se ovan).

Bussklasserna som nyttjas i den här delen av bussbranschen är i huvudsak III Långfärdsbuss och B Mindre långfärdsbuss. Här har antalet körda mil för långfärdsbuss minskat från 14,2 miljoner mil 2024 till 12,8 miljoner mil 2025, medan antalet mil för mindre långfärdsbuss endast har minskat marginellt från 6,48 miljoner mil 2024 till 6,42 miljoner mil 2025.

Utvecklingen på den svenska marknaden inom turist- och beställningstrafik med buss kartläggs regelbundet av Sveriges Bussföretag. Den senaste rapporten avser underlag från 2025 och visar att omkring hälften av branschens företag ser en ökad omsättning (Sveriges Bussföretag 2026b).

Figur 8. Omsättningen inom segmentet turist- och beställningstrafik 2021-2025



Källa: Sveriges Bussföretag (2026b).

7. Miljöaspekter

Bussflottans tekniska sammansättning fortsätter att förändras. Elektrifieringen är särskilt tydlig i fordonsbeståndet, samtidigt som diesel fortfarande står för den största delen av de körda kilometrarna. Dieseln som nyttjas är huvudsakligen biodiesel såsom HVO. Detta krävs som regel i de offentliga upphandlingarna av busstrafiken, men används även i den kommersiella busstrafiken.

7.1 Bussar i trafik efter drivmedel

Vid utgången av 2025 fanns 2 336 eldrivna bussar i trafik. Det motsvarar drygt 16 procent av fordonsbeståndet. Dieseldrivna bussar uppgick till 9 809, cirka 67,5 procent, och gasdrivna bussar till 2 220, cirka 15,3 procent (Trafikanalys 2026b).

Tabell 17. Bussar i trafik efter drivmedel 2025

Bussar i trafik efter drivmedel, årsvis 2011–2024								
Vid slutet av år	Bensin	Diesel	El	Elhybrid/l laddhybrid ¹⁾	Etanol	Gas	Övriga	Totalt
2011	52	11 390	4	2	850	1 569	80	13 947
2012	48	11 461	6	36	788	1 795	69	14 203
2013	53	10 867	8	42	795	2 163	58	13 986
2014	48	10 891	11	60	654	2 300	28	13 992
2015	39	10 972	20	106	591	2 357	29	14 114
2016	43	10 940	38	120	390	2 331	28	13 890
2017	33	11 373	54	116	293	2 538	14	14 421
2018	33	11 402	100	137	178	2 522	6	14 378
2019	35	11 711	268	152	124	2 618	6	14 914
2020	36	9 862	472	153	127	2 837	2	13 489
2021	37	9 872	662	160	96	2 766	1	13 594
2022	34	10 437	915	147	65	2 641	0	14 239
2023	39	12 958	1 232	153	81	2 913	0	14 322
2024	32	10 086	1 453	154	19	2 433	1	14 178
2025	33	9 809	2 336	125	2	2 220	3	14 528

Källa: Trafikanalys (2026b), Fordon 2025, tabell BU4. Andelar beräknade från angivna fordonsantal.

Antalet elbussar ökade kraftigt jämfört med 2024, då 1 453 elbussar redovisades. Däremot syns en tydlig minskning av diesel och gasbussar. (Trafikanalys 2025; Trafikanalys 2026b).

7.2 Körsträckor efter drivmedel

Körsträckestatistiken visar en annan fördelning än fordonsbeståndet eftersom den mäter faktisk körning under året. Diesel stod för cirka två tredjedelar av körsträckan 2025, gas för knappt 19 procent och el för cirka 13,5 procent (Trafikanalys 2026d).

Tabell 18. Körsträckor efter drivmedel 2025

Körsträckor buss efter drivmedel			
Drivmedel	Totalt antal körda mil 2025	Medelkörsträcka i mil	Antal bussar
Bensin	140 171	4 005	35
Diesel	62 271 031	4 997	12461
El	12 619 458	5 345	2360
Elhybrid/Laddhybrid	877 765	5 288	165
Etanol	53 316	2 806	19
Gas	17 665 766	7 135	2476
Övrigt	11 216	3 739	3
Totalt	93 638 724	5 344	17521

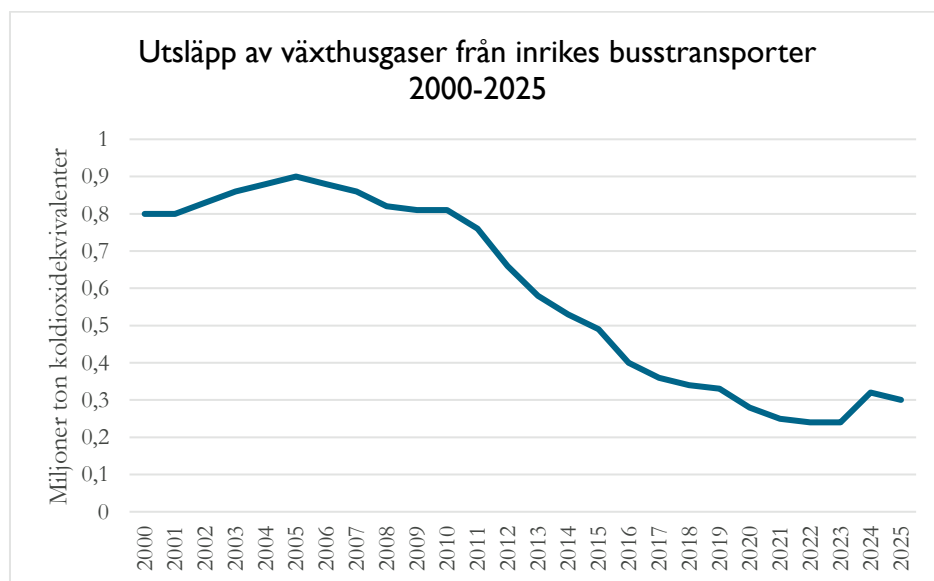
Källa: Trafikanalys (2026d), Körsträckor 2025, tabell BU4.

Körsträckestatistiken beräkning av medelkörsträckan utgår från de 17 521 bussar som varit i trafik någon gång under året och ska inte jämföras med årsslutsbeståndet på 14 528 bussar.

7.3 Utsläpp av växthusgaser

Busstrafiken visar på ett effektivt, säkert och klimatsmart sätt att resa. Under nästan 20 år minskade utsläppen från växthusgaser från inrikes busstransporter. Den positiva trenden bröts med en kraftig utsläppsökning från vägtrafiken under 2024. Naturvårdsverket kopplar utvecklingen bland annat till den sänkta reduktionsplikten från den 1 januari 2024, vilket ökade användningen av fossila drivmedel (Naturvårdsverket 2026).

Figur 9. Utsläpp av växthusgaser från inrikes busstransporter 2000-2025



Källa: Naturvårdsverket (2026).

Preliminär statistik visar att utsläppen av växthusgaser från inrikes busstransporter minskade med omkring 4 procent mellan 2024 och 2025. Naturvårdsverket pekar bland annat på ökad användning

av biodrivmedel och fortsatt elektrifiering som faktorer bakom minskningen, även om den sänkta reduktionsplikten kvarstår (Naturvårdsverket 2026). Även införandet av mer bränsleeffektiva fordon i upphandlingscyklerna för den regionala linjetrafiken kan påverka.

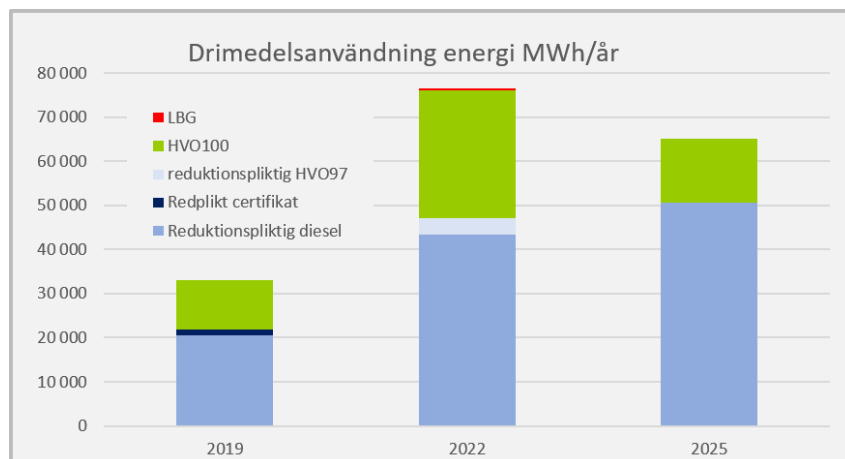
Reduktionsplikten samt andra politiska styrmedel och skatter blir nu en fråga för den nya regeringen. För bussbranschen, som leder omställningen till en fossilfri fordonsflotta, är de närmaste årens politiska beslut avgörande för fortsatt omställning.

7.3.1 Utsläpp från kommersiell busstrafik

Sveriges Bussföretag tar fram egen statistik gällande utsläpp från kommersiell busstrafik. Den huvudsakliga anledningen till detta är att det saknas statistik från andra källor som rättvist speglar den svenska marknaden. Utsläppen av växthusgaser har ökat med 50 procent från 2022 till 2025 och det kan förklaras med dels att reduktionsplikten minskat från 30,5 procent 2022 till 10 procent 2025, dels att andelen HVO minskat från 39 procent till 25 procent av den totala drivmedelsanvändningen. En förklaring är att HVO, jämfört med fossil diesel, blev dyrare till följd av drivmedelspolitiken, enligt uppgifter från medlemsföretag i Sveriges Bussföretag (Sveriges Bussföretag 2026c).

Beräkningarna bygger på inrapporterad kilometerproduktion, medelbeläggning och energianvändning. De bussföretag som bidragit med uppgifter representerar 69 procent av det totala antalet fordonskilometer enligt statistik från Trafikanalys.

Figur 10. Drivmedelsanvändning mellan olika drivmedelstyper



Källa: Sveriges Bussföretag (2026c).

Tabell 19. Utsläpp beräknat i gram koldioxidekvivalenter per personkilometer

ÅR	Trafikarbete [miljoner personkm/år]	Utsläpp [ton CO _{2eq} /år]	Utsläpp g CO _{2eq} /personkm
2019	333	5 459	16 (3 – 27)
2022	771	11 817	15 (4 – 26)
2025	684	16 277	24 (2 – 33)

Källa: Sveriges Bussföretag (2026c). Värden inom parentes visar på spridningen mellan olika trafikföretag.

8. Trafiksäkerhet

År 2025 omkom 203 personer i den svenska vägtrafiken. Totalt redovisades 1 732 omkomna eller svårt skadade, vilket innebär 1 529 svårt skadade utöver de omkomna (Trafikanalys 2026e). Bussen är alltså det säkraste sättet att färdas på de svenska vägarna. För trafikelementet buss, eventuellt med släp, redovisas en omkommen person under 2025. I den bredare kategorin omkomna och svårt skadade var antalet 50, vilket ger 49 svårt skadade och en omkommen för året (Trafikanalys 2026e).

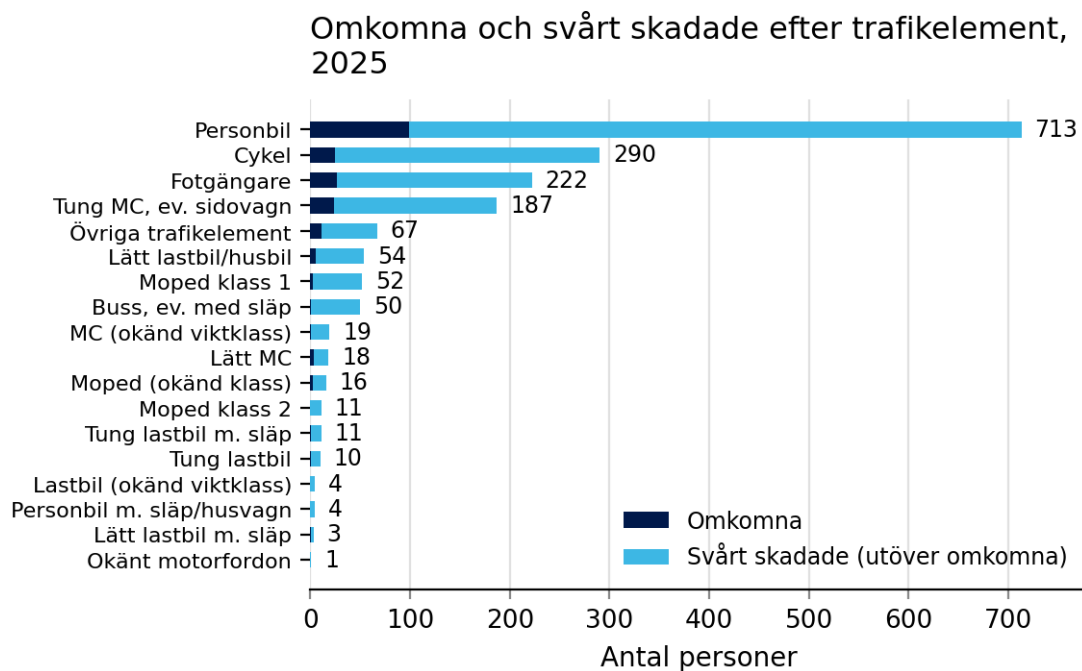
Tabell 20. Trafiksäkerhet 2025

Trafikelement	Omkomna	Omkomna + svårt skadade
Personbil	99	713
Personbil med släp el. husvagn	–	4
Tung lastbil	1	10
Tung lastbil med släp	1	11
Lätt lastbil eller husbil	5	54
Lätt lastbil med släp	1	3
Lastbil (okänd viktklass)	–	4
Buss, eventuellt med släp	1	50
Tung MC, eventuellt med sidovagn	24	187
Lätt MC	3	18
MC (okänd viktklass)	1	19
Okänt motorfordon	–	1
Moped klass 1	2	52
Moped klass 2	–	11
Moped (okänd klass)	2	16
Cykel	25	290
Fotgängare	27	222
Övriga trafikelement	11	67
Samtliga trafikelement	203	1 732

Källa: Trafikanalys (2026e), Vägtrafikskador 2025, urval per trafikelement.

Antalet omkomna i vägtrafiken minskade från 213 personer 2024 till 203 personer 2025. Antalet svårt skadade minskade samtidigt från 1 597 till 1 529 personer (Trafikanalys 2026e).

Figur I I. Omkomna och svårt skadade efter trafikelement 2025



Källa: Trafikanalys (2026e), Vägtrafikskador 2025, urval per trafikelement.

Sveriges Bussföretags vision för trafiksäkerhetsarbetet är att ingen person ska omkomma, skadas allvarligt eller uppleva otrygghet av att färdas i eller arbeta inom yrkesmässig busstrafik. Arbetet fortsätter tills vi når nollvisionen och kan upprätthålla den.

Källförteckning

BRT i Sverige Vad är BRT-system? Hämtad 20 augusti 2026. [Länk](#)

Bussmagasinet (2026). *Så ska bussarna ta sig fram bättre*. Publicerad 17 januari 2026. [Länk](#)

Fransén, O. (2019). *Busskörfält – Potential för regional busstrafik*. Examensarbete, Lunds tekniska högskola/Lunds universitet. [Länk](#)

Naturvårdsverket (2026). Preliminär utsläppsstatistik för 2025. [Länk](#)

Nobina och Tyréns (2024). *Framkomlighetsrapporten 2023*. Presenterades i januari 2024. [Länk](#)

SCB (2026a). Statistikdatabasen, Basfakta företag enligt Företagens ekonomi, TAB6017. Uttag 13 maj 2026. [Länk](#)

SCB (2026b). Statistikdatabasen, Yrkesregistret, SSYK 8331 Buss- och spårvagnsförare, TAB4442. Uttag 16 januari 2026. [Länk](#)

SCB (2026c). Sveriges befolkning 31 december 2024 och 31 december 2025. [Länk](#)

Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågföretagen (u.å.). Programförklaring – Kollektivtrafiken. Hämtad 20 augusti 2026. [Länk](#)

Sveriges Bussföretag (2022). *Turistbussens betydelse och framkomlighet i storstadsmiljö – Fallstudie Stockholm*. [Länk](#)

Sveriges Bussföretag (2025). *Turistbussens betydelse och framkomlighet i storstadsmiljö – Fallstudie Göteborg*. [Länk](#)

Sveriges Bussföretag (2025b). *Så kan BRT stärka Europas infrastruktur – utmaningar, samverkan och möjligheter*. Publicerad 15 december 2025. [Länk](#)

Sveriges Bussföretag (2026a). *Förutsättningar för hållbar upphandling inom kollektivtrafik med buss*. [Länk](#)

Sveriges Bussföretag (2026b). *Den svenska marknaden inom turist- och beställningstrafik med buss 2025*. [Länk](#)

Sveriges Bussföretag (2026c). *Växthusgasutsläpp från kommersiell busstrafik 2025*. [Länk](#)

Trafikanalys (2023). Fordon 2022. Statistik 2023:3. [Länk](#)

Trafikanalys (2024). Fordon 2023. Statistik 2024:2. [Länk](#)

Trafikanalys (2025). Fordon 2024. Statistik 2025:3. Publicerad 20 februari 2025. [Länk](#)

Trafikanalys (2023). Regional linjetrafik 2022. Statistik 2023:25. [Länk](#)

Trafikanalys (2024). Regional linjetrafik 2023. Statistik 2024:23. [Länk](#)

Trafikanalys (2025). Regional linjetrafik 2024. Statistik 2025:24. [Länk](#)

Trafikanalys (2023). Kommersiell linjetrafik på väg 2022. Statistik 2023:26. [Länk](#)

Trafikanalys (2024). Kommersiell linjetrafik på väg 2023. Statistik 2024:25. [Länk](#)

Trafikanalys (2025). Kommersiell linjetrafik på väg 2024. Statistik 2025:26. [Länk](#)

Trafikanalys (2026a). *Fordon i län och kommuner 2025*. Statistik 2026:2. Publicerad 12 februari 2026. [Länk](#)

Trafikanalys (2026b). *Fordon på väg 2025*. Enligt källdokumentet Statistik 2025:3. Publicerad 19 februari 2026. [Länk](#)

Trafikanalys (2026c). *Trafikarbete på svenska vägar 1990–2025*. Publicerad 17 april 2026. [Länk](#)

Trafikanalys (2026d). *Körsträckor 2025*. Statistik 2026:10. Publicerad 17 april 2026. [Länk](#)

Trafikanalys (2026e). *Väghtrafikskador 2025*. Statistik 2026:12. Publicerad 27 april 2026. [Länk](#)

Trafikanalys (2026f). *Regional linjetrafik 2025*. Statistik 2026:24. Publicerad 26 juni 2026. [Länk](#)

Trafikanalys (2026g). *Kommersiell linjetrafik på väg 2025*. Statistik 2026:25. Publicerad 26 juni 2026. [Länk](#)

Trafikanalys (2026h). *Transportarbete i Sverige 2000–2025*. Statistik 2026:27. Publicerad 3 juli 2026. [Länk](#)

Transportföretagen (2026). *Tempen på bussbranschen. Riksrapport 2026*. [Länk](#)

Transportstyrelsen (2026). Statistik över körkortsinnehavare efter behörighet. Uppdaterad 21 april 2026. [Länk](#)

Västrafik (2025). *Framkomlighetsrapport 2025*. [Länk](#)

WSP (2019). *Tid är pengar – en samhällsekonomisk analys av kostnaderna för förseningar inom kollektivtrafiken*. På uppdrag av Svensk Kollektivtrafik. [Länk](#)

Sveriges Bussföretag

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivare- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv. Sveriges Bussföretag ger regelbundet ut analyser och rapporter om den svenska och europeiska bussbranschen. Läs mer om vårt arbete på www.sverigesbussforetag.se och följ oss i våra sociala medier. Du kan även anmäla dig till vårt publika nyhetsbrev på vår hemsida.

