



**Kartläggning av godstransporter med buss i Sverige 2007–2011** PM  
2012:6



**Kartläggning av godstransporter med buss i Sverige 2007–2011** PM  
2012:6

**Trafikanalys**

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2012-06-04

# Förord

Under vintern 2011/2012 fick Trafikanalys regeringens uppdrag att redovisa ett kunskapsunderlag om godstransportsituationen inom olika trafikslag och i olika regioner i Sverige. I denna rapport presenterar Trafikanalys resultaten från ett första steg i kartläggningen av gods som transporteras med buss.

Busstransporterat gods ingår inte i den officiella statistiken och liknande analyser är inte tillgängliga sedan tidigare. Denna typ av transport framstår som särskilt intressant som ett effektivt sätt att transportera gods i regioner där underlaget för godstransporter är litet, genom samutnyttjandet av en och samma transport för både personer och gods.

Denna rapport kan presenteras tack vare hjälp och utlämnade data från den största aktören på marknaden, Bussgods<sup>1</sup>. Bedömningarna i rapporten baseras på bearbetningar av bussgodsdata, det vill säga frakter inom det som kallas bussbox, busspaket och bussbrev<sup>2</sup>. Det är allt från små brev till större och tyngre frakter.

Ett varmt tack riktas till Bussgods och alla inblandade som har gjort denna analys möjlig. Kontaktperson på Bussgods har varit Carina Kälvedal och projektledare vid Trafikanalys har varit Fredrik Söderbaum.

Östersund i maj 2012

Per-Åke Vikman  
Avdelningschef

---

<sup>1</sup> Bussgods Sverige Ek. Består av länstrafikbolagen i Sverige och SmartPak som tillsammans bildar en ekonomisk förening.

<sup>2</sup> Frakter av gods och brev med buss och lastbil/bil. Lastbil/bil kan ha använts vid utkörning och hämtning.



# Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>3</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>7</b>
<b>1 Bakgrund</b> .....	<b>9</b>
<b>2 Metod</b> .....	<b>11</b>
2.1 Vikt.....	12
2.2 Tillgänglighet.....	12
<b>3 Resultat</b> .....	<b>15</b>
3.1 Bussgods i Sveriges län 2007–2011.....	15
Andelen bussgodsfrakter inom och utom eget län .....	18
Antal frakter i Sverige med bussgods .....	20
3.2 Bussgods i glesbygd.....	20
Andelen bussgodsfrakter inom- och utom eget län i glesbygd.....	22
Antal frakter i glesbygdslänen med bussgods .....	24
3.3 Ombud och tillgänglighet .....	25
<b>4 Bussgods och omvärlden</b> .....	<b>27</b>
<b>5 Tabeller</b> .....	<b>31</b>
5.1 Bussgods i Sverige. Beräknad vikt i ton för åren 2007-2011 .....	31
5.2 Andelen bussgodsfrakter som skickas inom- och utom eget län .....	32
5.3 Bussgods i Sverige. Antal bussgodsfrakter åren 2007-2011 .....	33
5.4 Antal bussgodsfrakter per länsinvånare och år, uppdelat på län för perioden 2007–2011.....	34
5.5 Bussgods i glesbygdslänen. Beräknad vikt i kilo åren 2007-2011 .....	37
5.6 Bussgods i glesbygdslänen. Antal bussgodsfrakter åren 2007-2011.....	37
5.7 Antal bussgodsstationer och ombud.....	38





# Sammanfattning

Bedömningarna i rapporten är ett resultat av bearbetningar av aggregerade data från Bussgods. Trots aggregeringen kan några tydliga trender urskiljas. Tydligast framstår en minskning av bussgodset i Sverige åren 2007–2011.

- Från år 2008 till 2009 minskade antalet frakter med 8 procent
- Minskningen mellan år 2008 och 2009 var 12 procent för beräknad mängd bussgods
- Norra Sverige har högst andel frakter per invånare.
- Glesbygdslänet Norrbottens län stod för 20 procent av total transporterad godsmängd, räknat som ton, år 2011.
- Sveriges nordligaste län har en högre andel frakter som skickas inom det egna länet, enligt bedömningar från branschföreträdare.
- Stora delar av Norrland har en relativt hög tillgänglighet till bussgodsstationerna/ombuden.
- I jämförelse med hur stor mängd brev och paket de svenskregistrerade lastbilarna transporterar är andelen bussgods liten, endast 0,6 procent av vikten.



# 1 Bakgrund

Trafikanalys är ansvarig för officiell statistik inom områdena kommunikationer och transporter. Idag saknas statistik om gods som transporteras med buss. Kännetecknet för bussgods är att gods- och brevtransporterna sker med bussar som kör i en fast linjesträckning med hållplatser och med turer enligt tidtabell. Det kan vara lokala, regionala och nationella bussar i linjetrafik.

I ett första försök att förbättra kunskapen kring bussgodsets roll i transport-systemet sammanställs befintlig kunskap om hur det sett ut i Sverige mellan åren 2007 – 2011. Förebilden för godstransporter kombinerat med persontransporter finns i dåvarande Postverkets (från och med 1994 Posten AB och sedan 2009 ingår Posten AB som en del av moderbolaget PostNord AB) egen bussrörelse som startades 1923. Postens diligenstrafik hade sin huvudsakliga utbredning i Norrland<sup>3</sup>.

Idag är Bussgods Sverige Ek. den i särklass största aktören på marknaden inom bussgods. Bussgods Sverige är en ekonomisk förening med länsbolagen samt SmartPak<sup>4</sup> som medlemmar.

Bussgods erbjuder även transporter för hämtning och lämning av gods- och brev. Detta utförs av bil/lastbilstransporter.

---

<sup>3</sup> [http://sv.wikipedia.org/wiki/Postens\\_diligenstrafik](http://sv.wikipedia.org/wiki/Postens_diligenstrafik).

<sup>4</sup> SMARTPAK Sverige AB är ett traditionellt buss-, transport- och frakttjänst företag.



## 2 Metod

Materialet från Bussgods innehåller antalet frakter fördelat på 11 viktintervaller för åren 2007–2011. Vart och ett av länen som ingår i Bussgods har försett Trafikanalys med uppgifter om antal frakter. Viktintervallerna är satta efter det kriterium att det ska vara så enkelt som möjligt att få ut uppgifterna ur deras redovisningssystem. För att på något sätt få jämförbara uppgifter mot annan statistik behöver man göra nödvändiga bearbetningar/uppskattningar.

Trafikanalys har valt att göra en sådan bearbetning för att beräkna mängden ton. Kapitel 2.1 beskriver i detalj hur detta har gått till.

Busspaket, bussbrev och bussboxen som ingår i antalet frakter räknas samman till totaler för alla viktintervallerna. Intervallerna är olika med hänsyn till regionernas respektive datasystem. Merparten av länen har lämnat uppgifter i viktintervallerna enligt kapitel 2.1.

Några län har många frakter i de lägre viktintervallerna. Då blir beräknade ton lägre för dessa län än för län med fler frakter i de tyngre viktintervallerna (allt annat lika). Beräkningar av vikterna är också beroende av hur intervallerna är indelade. Mestadels har länen lämnat uppgifter på en fin nivå för åren 2007–2011.

För att beräkna fraktmängderna per län i kilo, multiplicerades den genomsnittliga vikten för varje intervall med antal frakter för intervallet. Exakt mängd skulle bara kunna beräknas med kännedom om exakt vikt för varje frakt. För ett intervall som innehåller lättare frakter kommer den totala vikten att överskattas och för ett intervall som innehåller tyngre frakter kommer den att underskattas. Särskilt för frakter över 100 kilo blir beräkningarna mer osäkra. Här är det svårare att skatta ett verkligt medelvärde för vikten i det intervallet, men en sådan detaljnivå har inte heller betraktats som nödvändigt för en översiktsanalys av bussgodset. Att lämna ut mer detaljerade data skulle också vara alltför känsligt för uppgiftslämnarna.

Att en del frakter i analysen transporteras med lastbil beaktas inte i denna rapport. Vanligtvis är den typen av transport vanlig vid insamling och utlämning av bussgods. Särskilt Stockholms län sker merparten av frakterna med lastbil. Dessa transporter räknas in i segmentet bussgods trots att transporten utförs med annat trafikslag än buss.

## 2.1 Vikt

Uppgiftslämnarna har lämnat uppgifter om antalet frakter i fraktviktintervaller. Intervallerna anges i kilogram.

0-1, 2-3, 4-5, 6-10, 11-15, 16-20, 21-35, 36-50, 51-75, 76-100, >100

Eller motsvarande

Intervall 1, Intervall 2, och så vidare Intervall 11.

Ett medelvärde beräknades för respektive intervall. Undantaget var det lägsta och det högsta intervallet där medelvärdet sattes till 1 respektive 120 kg. Medelvärdet multiplicerades sedan med antalet frakter i samma viktintervall, vilket gav en uppskattning på den sammanlagda godsvikten för vart och ett av intervallen. Slutligen summerades vikterna från intervallen för varje år till en totalsumma.

Medelvikter som använts för beräkning av vikt är:

Intervall 1 = 1 kg

Intervall 2 = 2,5 kg

Intervall 3 = 4,5 kg

Intervall 4 = 8 kg

Intervall 5 = 13 kg

Intervall 6 = 18 kg

Intervall 7 = 28 kg

Intervall 8 = 43 kg

Intervall 9 = 63 kg

Intervall 10 = 88 kg

Intervall 11 = 120 kg

Frakterna består av gods såsom brev, paket och pallastat gods. De län som lämnat färre intervaller är; Gävleborgs län, Västernorrlands län och Jämtlands län. Stockholms län och Dalarnas län har lämnat ut uppgifter för ytterligare ett intervall. Beroende på vilket har medelvikterna justerats för de aktuella intervallerna enligt principen ovan.

## 2.2 Tillgänglighet

I syfte att belysa nyttan av bussgodset beräknades en form av tillgänglighet. Tillgänglighetsmåttet utgörs av antalet frakter fördelat på invånarantal. Ett annat mått på tillgänglighet är hur stor andel av befolkningen i Sveriges län som har tillgång till en bussgodsstation/ombud i en radie av 1 500 meter samt 10 000 meter.

Data över frakter per invånare i respektive län 2007–2011 baseras på att invånarnas ålder är 7–80 år eftersom det kan antas att invånarna i den kategorin är de som använder (eller kommer att använda) sig av tjänsten bussgodset (Tabell 5.4). Summan av antalet bussfrakter för varje län divideras sedan med antalet länsinvånare.

Resultaten i Figur 3.8 baseras på analyser av täckningsområden enligt SCB:s befolkningsrutor och summering av befolkning för respektive område. De uppgifterna sätts sedan i relation till bussgodsstationerna/ombuden. Noggrannheten av analysen varierar mellan tätort och glesbygd. Det beror på att SCB:s befolkningsrutor har olika rutstorlekar för tätort (250x250 meter) och glesbygd (1x1 kilometer).





# 3 Resultat

## 3.1 Bussgods i Sveriges län 2007–2011

Den beräknade vikten för bussgodsfrakter i Sveriges län åren 2007–2011 redovisas i Figur 3.1<sup>5</sup>. Här ingår alla Sveriges län utom Gotlands län. Sveriges norra län fraktar klart mer bussgods mätt i ton än andra halvan av Sverige. Beräkningarna visar att total mängd fraktat bussgods i Sverige år 2011 var 22 423 ton (Tabell 5.1). År 2011 hade den lägsta fraktade mängden bussgods under mätperioden. I jämförelse med 2008 var det 163 ton mindre fraktad mängd bussgods år 2011 samt 117 ton mindre jämfört med 2010. En fullständig tabell med summan av fraktad mängd bussgods i Sveriges län visas i Tabell 5.1.

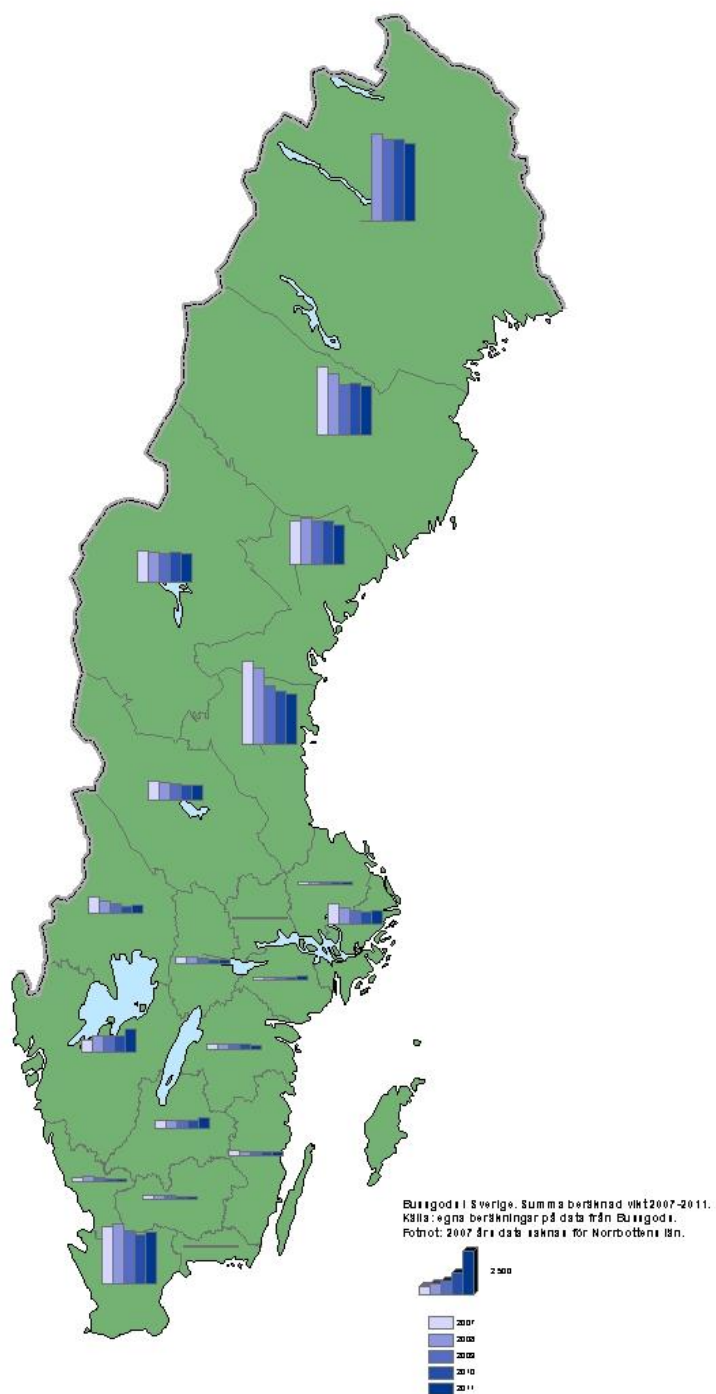
Norrbottnens län har högst beräknad vikt för vart och ett av åren 2007–2011 (Tabell 5.1). Norrbottnens län har nästan 20 procent, 4 457 ton, av totala mängden bussgods i Sverige. Gävleborgs län och Västerbottnens län har även de en relativt hög beräknad vikt för fraktat bussgods med 13 procent vardera, 2 860 respektive 2 804 ton år 2011. Mellan åren 2008 och 2009 minskade mängden bussgods, beräknat i antalet ton, med hela 12 procent (en minskning med 3 060 ton).

Skåne län har många frakter i de tyngre intervallerna. I Figur 3.1 framgår det att Skåne län har högst beräknad vikt av de sydliga länen. Blekinge län, liksom många andra sydligare län, fraktar inte lika mycket bussgods. En förklaring till detta är att det finns ett antal konkurrerande trafikslag för transporter och att länsbolagen inte har plats/gör plats för bussgods. Själva hanteringen av och med bussgodsförsändelserna tar tid och kräver resurser.

Som jämförelse finns statistiken över svenska lastbilar i inrikes trafik<sup>6</sup>. De svenskregistrerade lastbilarna transporterade nästan 3,9 miljoner ton post och paket år 2011. Bussgods andel av detta blir knappt 0,6 procent.

<sup>5</sup> Metoden för att beräkna vikter beskrivs i Kapitel 2.1.

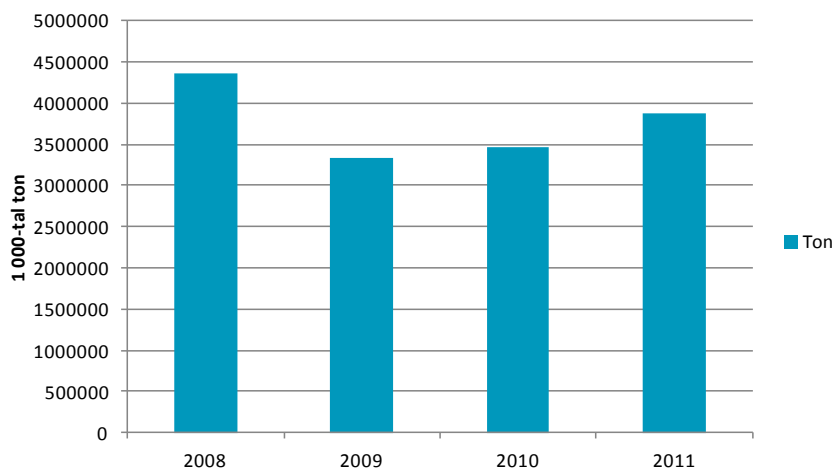
<sup>6</sup> Trafikanalys (2012). *Lastbilstrafik 2011*, Tabell 7A. Trafikanalys Statistik 2012:16. Stockholm.



Figur 3.1: Bussgods i Sverige. Summa beräknad vikt i ton för åren 2007–2011. Källa: Bussgods<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Egna beräkningar på data från länstrafikbolagen som ingår i Bussgods. 2007 års data saknas från Norrbottens län.

År 2011 fraktade svenska lastbilar nästan 3,9 miljoner ton brev och paket, vilket utgör en ökning med 16 procent sedan lägsta noteringen år 2009 (Figur 3.2).



**Figur 3.2 Post och paket i Sveige. Inrikes godstransporter med svenska lastbilar (NST 2007). Transporterad godsmängd i 1 000-tal ton. Källa: "Lastbilstrafik 2011" samt tidigare publikationer från samma serie och Bussgods<sup>8</sup>**



Mängden bussgods kan också jämföras med mängden post och paket som fraktas med lastbil. Bussgodset står för runt 0,6 procent av transporterad mängd och minskar varje år. Transporterade ton för lastbilar har däremot ökat sedan 2009 (Tabell 3.1).

Annan relevant statistik att jämföra mot är den officiella statistiken om postverksamhet<sup>9</sup>. Den visar att antalet levererade paket med en vikt över två kilo har ökat stadigt sedan 2005. Poststatistiken visar också att antalet levererade paket uppgick till 67 miljoner år 2010, vilket förklarar en del av uppgången för de svenska lastbilarna.

**Tabell 3.1: Mängden bussgods i relation till mängden post och paket i inrikes transporter med svenska lastbilar. Källa: "Lastbilstrafik 2011" samt tidigare publikationer från samma serie, Trafikanalys och Bussgods (se fotnot 8 och 9)**

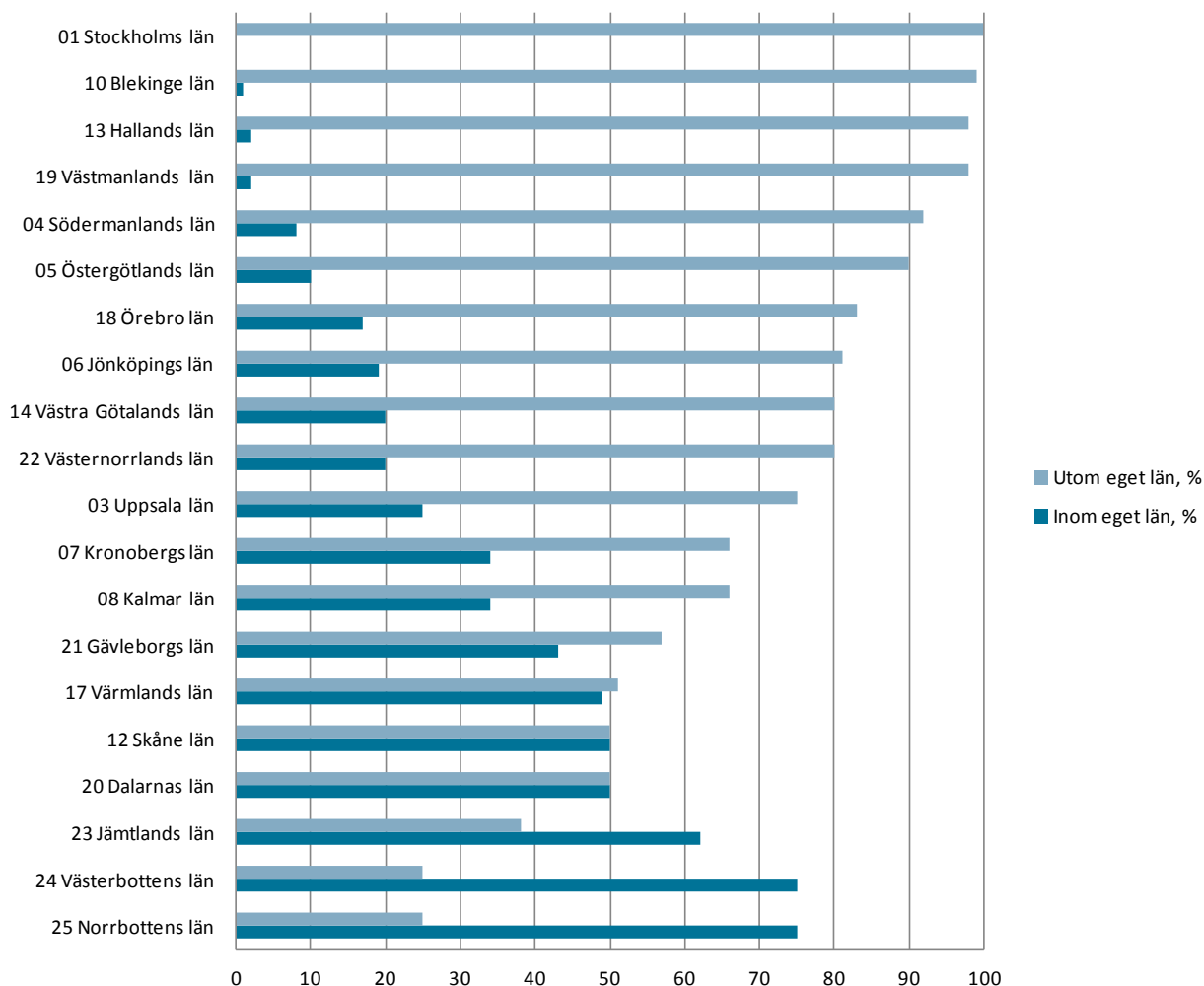
År	Post och paket på lastbil (ton)	Bussgods (ton)	Andel bussgods, (%)
2008	4 368 607	26 537	0,61 %
2009	3 334 895	23 477	0,70 %
2010	3 467 614	22 540	0,65 %
2011	3 877 852	22 423	0,58 %

<sup>8</sup> Egna beräkningar på data från länstrafikbolagen som ingår i Bussgods. 2007 års data saknas från Norrbottens län.

<sup>9</sup> Trafikanalys (2011). *Postverksamhet 2010*. Trafikanalys Statistik 2011:14. Stockholm.

## Andelen bussgodsfrakter inom och utom eget län

Nedan redovisas andelen frakter som går inom respektive utom länen (angränsande län samt övriga län). Redovisningen omfattar andelarna som branschföreträdare har bedömt vara rimliga för sina respektive län.

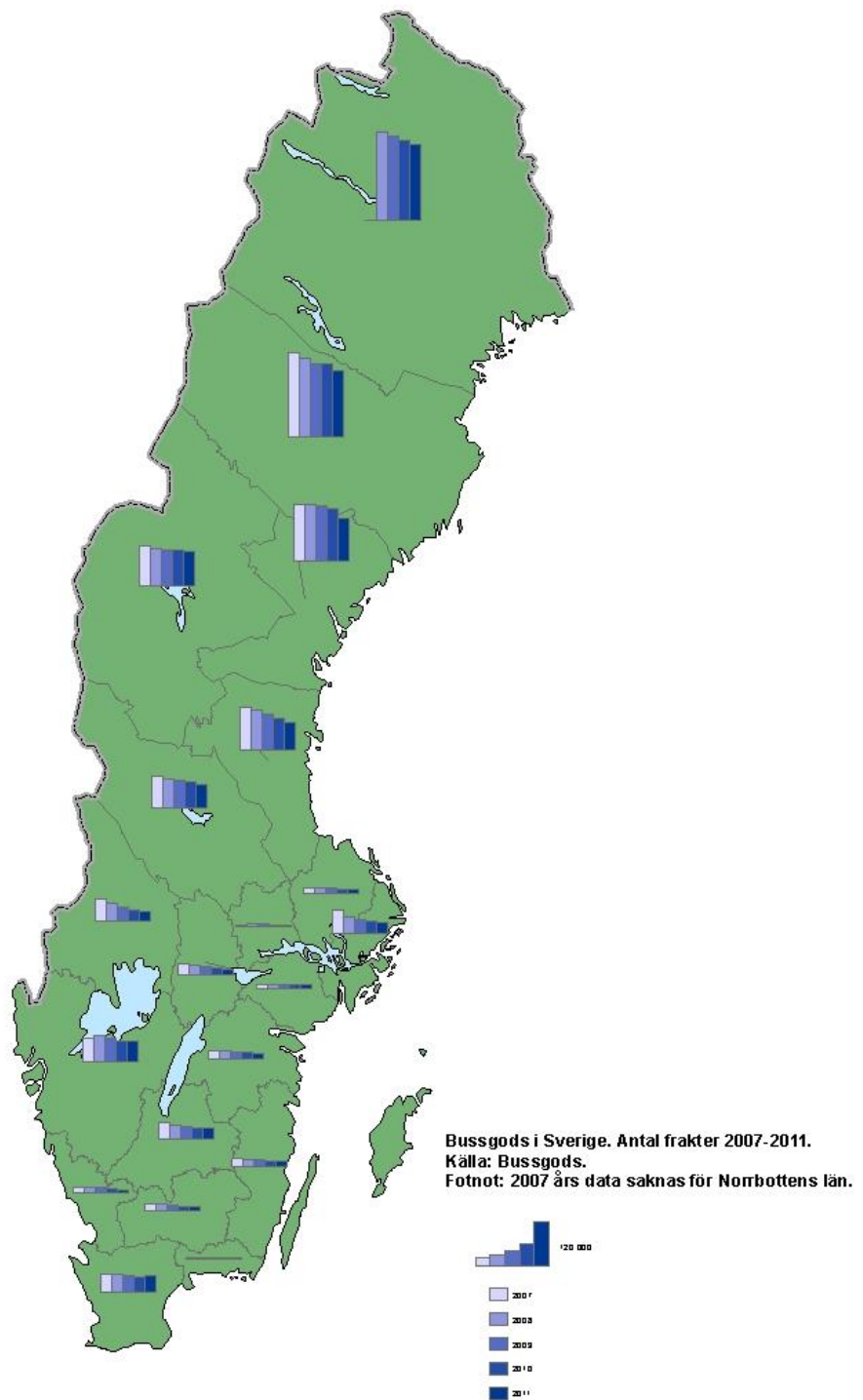


Figur 3.3: Andelen bussgodsfrakter som skickas inom- och utom eget län.

Källa: Bussgods<sup>10</sup>

Sveriges nordligaste län har större andel frakter som skickas inom eget län. Från Stockholms och Blekinge län fraktas i princip allt bussgods till annat län. I Västerbottens och Norrbottens län går däremot 75 procent av frakterna inom eget län. (Figur 3.3).

<sup>10</sup> Transitfrakter, d.v.s. frakter som skickas mellan två län andra än det redovisande länet, ingår ej i bedömningen. Andelarna baseras på bedömningar gjorda av branschföreträdare hos Bussgods.



Figur 3.4: Bussgods i Sverige. Antal frakter åren 2007–2011. Källa: Bussgods.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> 2007 års data saknas för Norrbottens län.

## Antal frakter i Sverige med bussgods

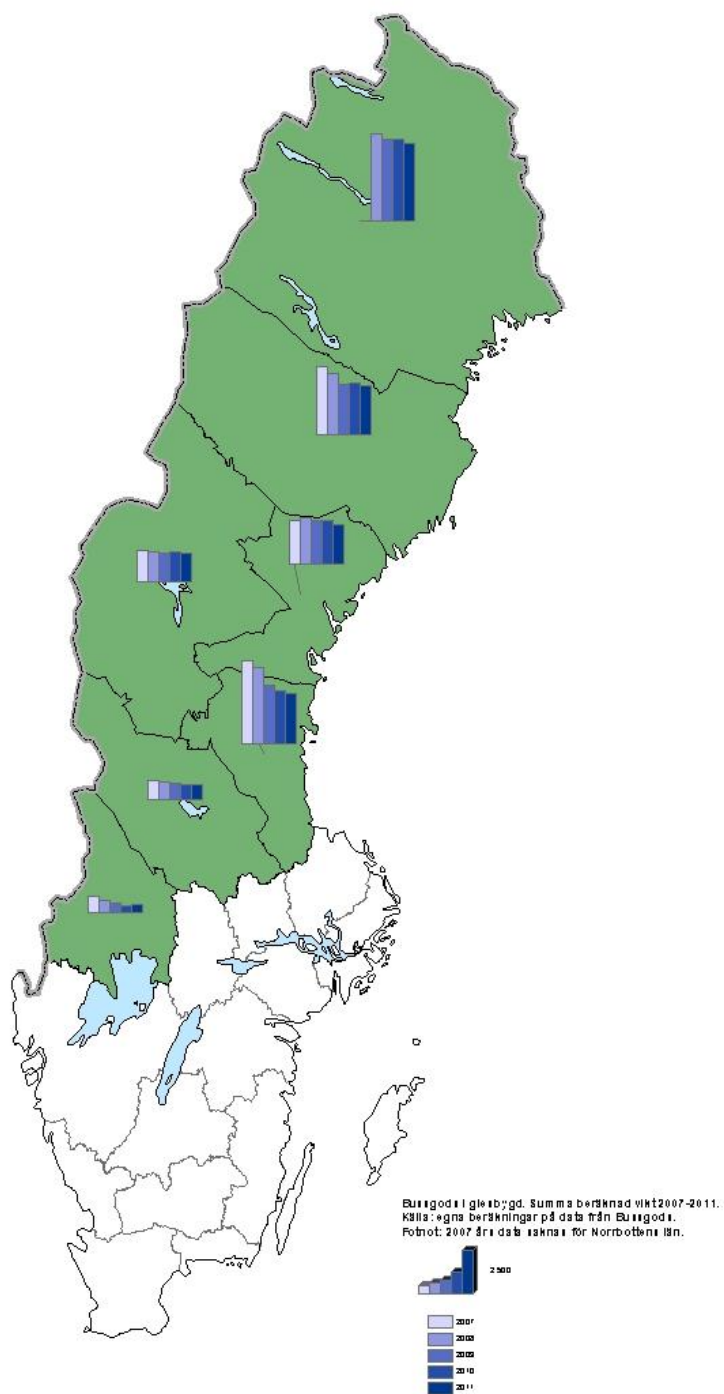
Blekinge län har minst antal frakter tätt följt av Västmanlands län för åren 2007–2011 (Figur 3.4). Västernorrlands län, Västerbottens län och Norrbottens län har flest antal frakter för respektive år 2007–2011. De tillsammans står för nästan hälften av alla frakter som skickades med bussgods år 2011.

En genomgående trend är att antalet frakter minskar från år till år för bussgodset i Sverige. År 2011 har det lägsta antalet bussgodsfrakter i denna jämförelse, även om uppgifter saknas år 2007 för Norrlands län. Totalt fraktades det 1 002 057 stycken frakter år 2011 i Sverige vilket var 269 990 färre frakter jämfört med år 2008. Toppnoteringen är år 2008 med totalt 1 272 047 frakter, men redan påföljande år minskade antalet med 95 721 frakter, eller 8 procent. (Tabell **Fel! Hittar inte referensälla.**).

## 3.2 Bussgods i glesbygd

I detta avsnitt redovisas samma frakter och mängder av busstransporterat gods som i 3.1, men här särredovisas glesbygdslänen Värmland, Dalarna, Gävleborg, Västernorrland, Jämtland, Västerbotten samt Norrbotten. Glesbygdslänen är av särskilt intresse då bussgods är ett alternativt sätt att transportera gods i regioner där underlaget för godstransporter är litet, genom samutnyttjandet av en och samma transport för både personer och gods. Alla beräknade mängder, mätt i ton, är gjorda enligt metoden som beskrivs i kapitel 2.1. Samtliga tabeller för bussgods i glesbygd finns i kapitel 5.

Den totala mängden skickat bussgods år 2011 var 15 342 ton. Värmlands- och Dalarnas län har lägst beräknad mängd ton. Norrbottens län däremot har högst beräknad mängd bussgods, mätt i ton, för alla åren i studien. För alla glesbygdslänen så är trenden att det fraktas mindre mängder bussgods för varje år. Mellan åren 2008 och 2009 hade totala mängden bussgods i glesbygdslänen minskat med 13 procent (2 435 färre antal ton). Gävleborgs län har något fler frakter i de tyngre intervallerna och därför blir den sammanlagda mängden något större trots totalt antal färre frakter än Västernorrlands län. (jämför figur 3.5 och 3.6)

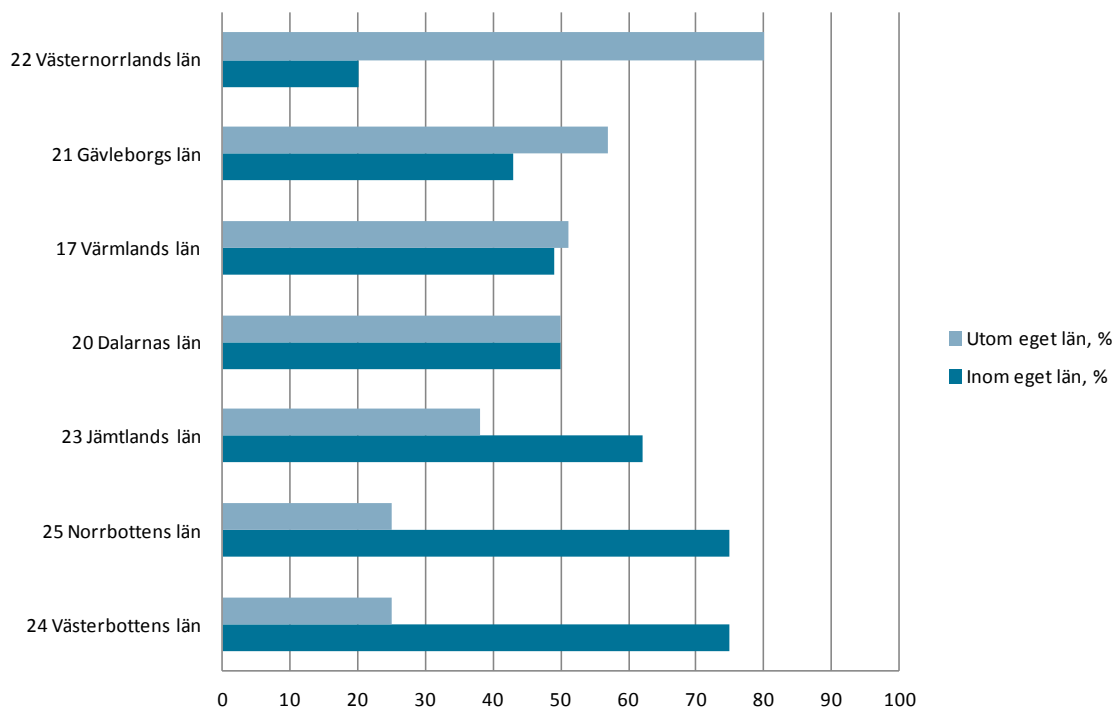


Figur 3.5: Bussgods i glesbygdslänet. Summa beräknad vikt åren 2007–2011. Kvantitet (Ton). Källa: Bussgods<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Egna beräkningar på data från länstrafikbolagen som ingår i Bussgods. 2007 års data saknas från Norrbottens län.

## Andelen bussgodsfrafter inom- och utom eget län i glesbygd

Branschföreträdare från Bussgods fick frågan om hur stor andel av frakterna som går inom det egna länet och hur stor andel som går till annat län (angränsande län samt övriga Sverige). Figur 3.6 visar att Västernorrlands län och de sydligare glesbygdslänen skickar större andelar av frakterna till annat län än det egna länet.

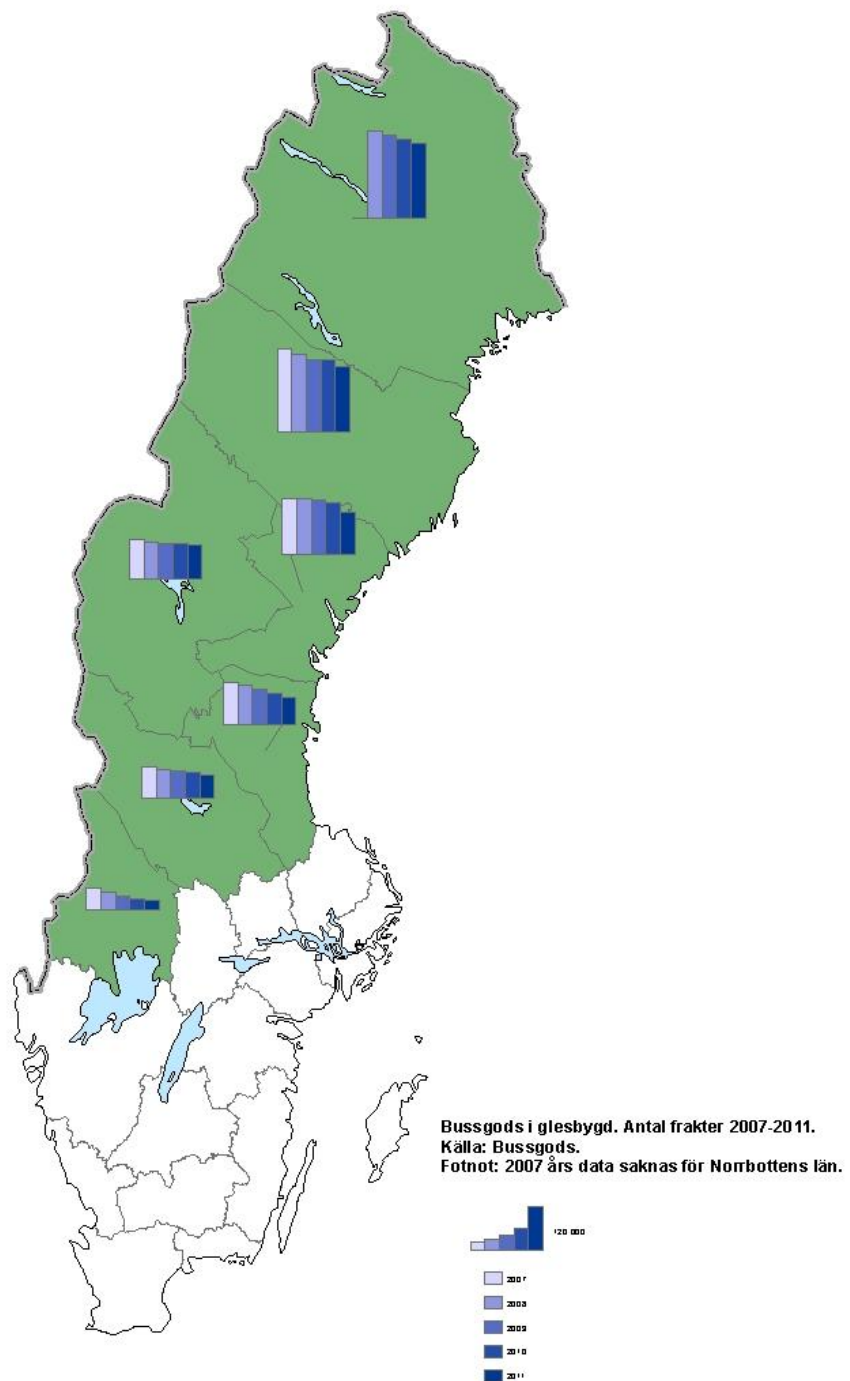


**Figur 3.6: Andelen bussgodsfrafter som skickas inom- och utom eget län i glesbygd.**  
Källa: Bussgods<sup>13</sup>

I de norra glesbygdslänen gör man bedömningen att mer än 70 procent av frakterna går inom det egna länet. Enligt de bedömningar som gjordes av branschföreträdare från Bussgods så skickar Västernorrlands län 80 procent av frakterna till annat län (Figur 3.6).

<sup>13</sup> Transitfrakter, d.v.s. frakter som skickas mellan två län andra än det redovisande länet, ingår ej i bedömningen. Andelarna baseras på bedömningar gjorda av branschföreträdare hos Bussgods.



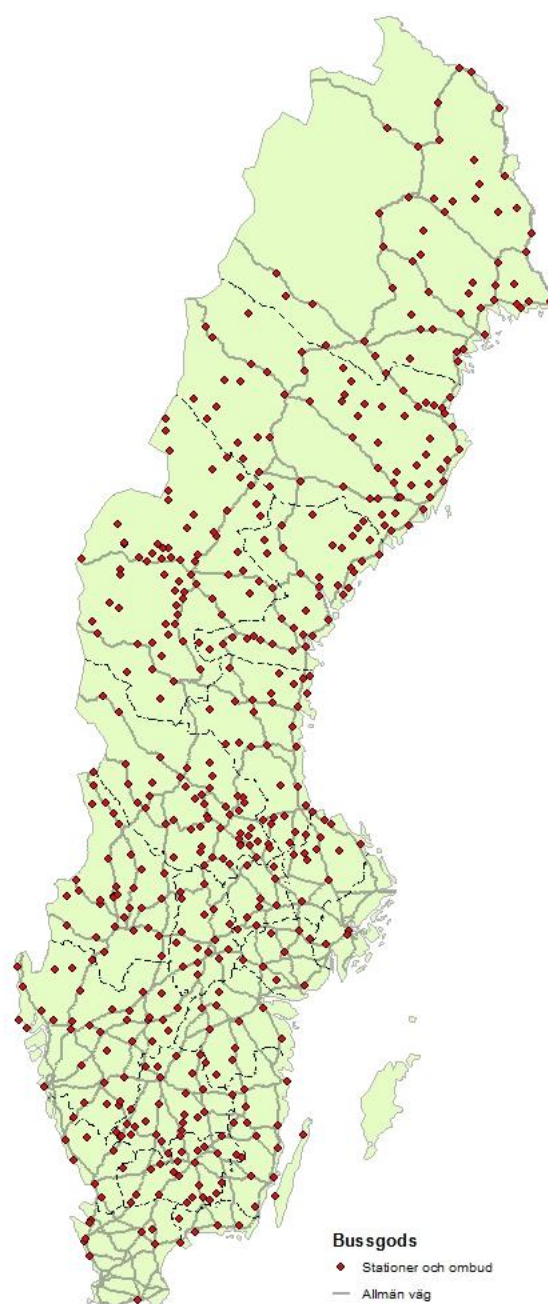


Figur 3.6: Bussgods i glesbygd. Antal frakter åren 2007–2011. Källa: Bussgods.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Egna beräkningar på data från länstrafikbolagen som ingår i Bussgods. 2007 års data saknas från Norrbottens län.

## Antal frakter i glesbygdslänen med bussgods

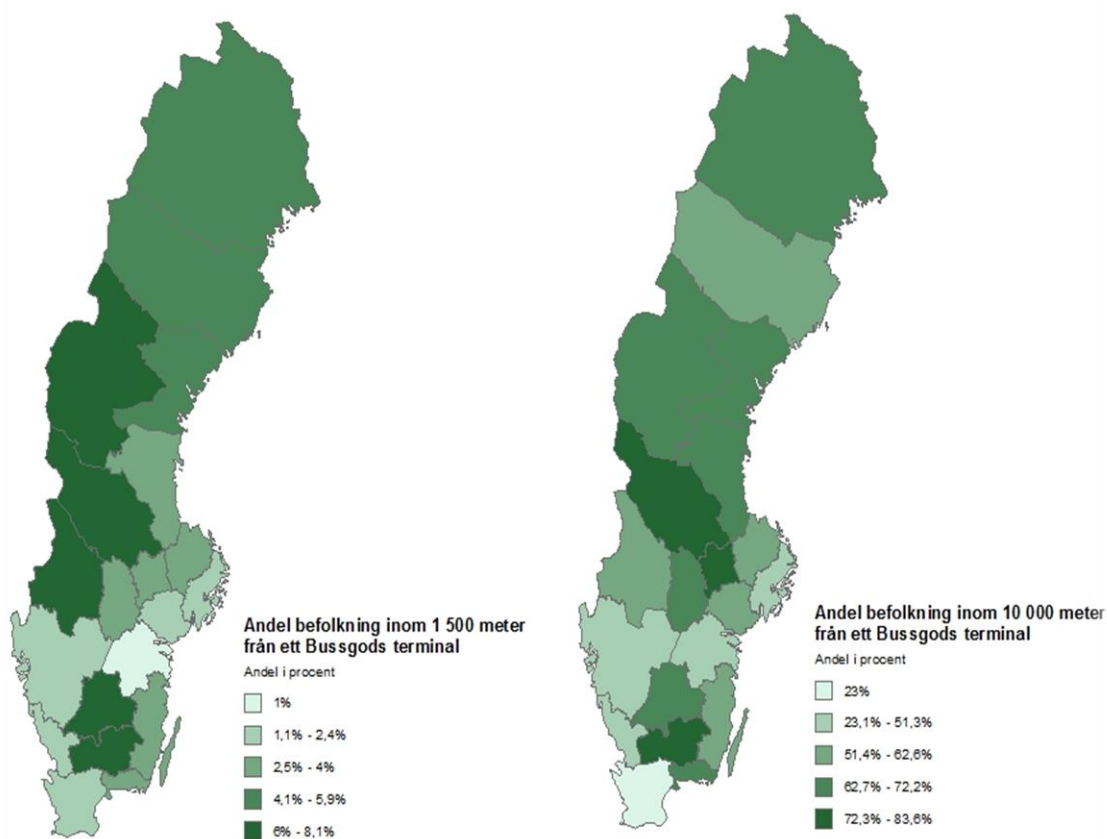
Totalt skickades det 749 612 stycken frakter år 2011. Västerbottens- och Norrbottens län har flest antal frakter av glesbygdslänen. De står för hälften av alla skickade frakter i glesbygdslänen år 2011. Antalet frakter för Västerbottens- och Norrbottens län uppgick till 379 436 stycken (Tabell 5.6). Under perioden 2007 till och med 2011 har antalet frakter i glesbygdslänen minskat varje år. Undantaget är mellan år 2009 och 2010 i Västerbottens län. Total sett var största minskningen i antalet frakter mellan åren 2010 och 2011 med 11 procent (81 584 färre frakter). Trenden är minskande antal frakter för glesbygdslänen (Figur 3.6).



Figur 3.7: Bussgodsstationer och ombud i Sverige. Källa: Bussgods

### 3.3 Ombud och tillgänglighet

Bussgods har ungefär 514 stationer och ombud i Sverige<sup>15</sup>. Figur 3.7 innehåller bussgodsterminaler och ombud för avlämning/hämtning i Sverige. En av nyheterna i år är att du kan stoppa bussen och skicka med ditt paket från vilken bussgodshållplats du vill. Men huvudsakligen lämnas bussbrev och bussboxarna in hos någon av stationerna eller ombuden<sup>16</sup>. Flest stationer/ombud har Västerbottens län, 68 stycken, tätt därefter hamnar Jämtlands län som har 66 stationer/ombud (Tabell 5.7).



Figur 3.8: Tillgänglighet till Bussgodsstationer och ombud. Källa: Bussgods och egen bearbetning av data från SCB, befolkningsuppgifter samt Trafikverket, NVDB<sup>17</sup>

<sup>15</sup> Alla ombuden hittar du på [www.bussgods.se](http://www.bussgods.se)

<sup>16</sup> Du kan välja att använda ditt eget emballage eller Bussgods standardemballage. På [www.bussgods.se](http://www.bussgods.se) kan du även skapa och skriva ut din egen fraktsedel.

<sup>17</sup> Bearbetningarna baseras på befolkningsrutur (SCB) och Vägavstånd i nationella vägdatan (Trafikverket) samt Bussgodsstationer och ombud i Sverige.

Figur 3.8 ger en bild av att stora delar av Norrland har en relativt hög tillgänglighet till bussgodsstationerna/ombuden. Mörkare färg anger att en större andel av befolkningen har högre tillgänglighet. Figur 3.8 visar två avståndsalternativ, 1,5 kilometer respektive 10 kilometer. Den geografiska analysen visar, att räknat som andel av befolkningen, har följande län en större andel med högre tillgänglighet än övriga delar av landet; Kronobergs län, Västmanlands län och Dalarnas län.

Många län har en stor andel av befolkningen inom 10 kilometer eller mindre till en bussgodsstation/ombud. Motsatt förhållande gäller för Östergötlands och Skåne län, där tillgänglighet är låg till bussgodsstation/ombud. Faktorer som påverkar tillgängligheten är antal stationer och ombud samt var befolkningen är bosatt. I Sveriges norra inland finns det ofta ett ombud på orten där befolkningen är centrerad. Detta ökar tillgängligheten.

Norra Sverige har de högsta andelarna bussgodsfrakter per invånare<sup>18</sup>. I Norrbottens län skickades det högst andel bussgodsfrakt per invånare år 2011. Glesbygdslänen skickar mycket bussgods och har en relativt sett högre tillgänglighet till bussgodsstation/ombud än övriga län, (Tabell 5.4).

---

<sup>18</sup> Se kapitel 2.2.

## 4 Bussgods och omvärlden

Bussgods har den egenskapen att det är en kombination av person- och gods-transport. Bussgodset lastas på befintliga bussar vilka trafikerar ordinarie busslinjer och följer en bestämd tidtabell. Det krävs alltså inga extra lastbilstransporter för godset.

Även om trenden för bussgods varit nedåtgående åren 2007–2011 så jobbar branschen aktivt med att finna nya möjligheter till att utvidga marknaden. Nu finns det till exempel möjlighet att stanna bussen på en hållplats för att få sina varor medskickade. På så sätt ökar upptagningsområdet avsevärt.

Logistiken i Sverige är så väl uppbyggd att det idag går bra att skicka det mesta mellan köpare och säljare. Bussgods står för en liten del av godstransporterna för dessa varuflöden. För att få en ytterligare bild av bussgodset betydelse kan resultaten jämföras med tillgänglig statistik inom områdena postverksamhet, internethandel och lastbilstransporter.

Uppgifter från undersökningen Postverksamhet 2010<sup>19</sup> visar att antalet levererade paket, med en vikt över två kilo, uppgick till drygt 67 miljoner paket år 2010. Samtidigt visar den officiella poststatistiken att antalet levererade paket har ökat stadigt sedan 2005.

Internethandeln är stor i Sverige, största aktören på köp- och säljmarknaden i Sverige är Blocket. Under år 2009 köptes och såldes det för 212 miljarder kronor på Blocket. Det var 7 av 10 svenskar som köpt eller sålt någonting på Blocket<sup>20</sup>. Mycket varor byter ägare på lokala marknader men en stor del byter ägare på större avstånd. För detta ändamål kan man skicka varor med bussgods. För de vanligaste frakterna har man därför fasta priser och på så sätt hoppas man locka till sig kunder. Bussgods agerar aktivt och marknadsför sig som transportör på köp- och säljsajten Tradera<sup>21</sup>. Bussgods erbjuder olika produkter, de så kallade bussbrev och bussboxarna. De finns i alla storlekar, från 1 till 35 kilo. Andra tjänster som Bussgods erbjuder företag och privatpersoner är transporter utan tidskrav, transporter för prioriterat gods och transporter med exakt leveranstid<sup>22</sup>.

Posten AB, Svensk Detaljhandel och HUI Research följer detaljhandelns utveckling på internet i Sverige. Den elektroniska handeln (e-handeln) omsatte år 2011 cirka 27,7 miljarder kronor, eller 5 % av den totala detaljhandeln i Sverige<sup>23</sup>.

<sup>19</sup> Trafikanalys (2011) Postverksamhet 2010.  
<http://www.trafa.se/document/Postverksamhet%202010.pdf>.

<sup>20</sup> Källa: Synovate, 2009.

<sup>21</sup> <http://sv.wikipedia.org/wiki/Tradera>.

<sup>22</sup> Se [www.bussogds.se](http://www.bussogds.se) för mer information.

<sup>23</sup> [http://www.hui.se/MediaBinaryLoader.axd?MediaArchive\\_FileID=6bce4390-784f-4719-940f-9e02265a1e5b&FileName=e-](http://www.hui.se/MediaBinaryLoader.axd?MediaArchive_FileID=6bce4390-784f-4719-940f-9e02265a1e5b&FileName=e-)

HUI redovisar också, i den så kallade E-barometern, tillväxten för e-handeln av varor. Undersökningsåret 2011 redovisades för kvartal 4 en tillväxt på 10,6 procent jämfört med föregående år<sup>24</sup>. Tillväxten i handeln skapar förutsättningar för att marknaden för transporter att vara livskraftig.

Officiell statistik för inrikes trafik med svenskregistrerade tunga lastbilar visar att lastbilar i inrikes trafik transporterade 3,9 miljoner ton brev och paket år 2011<sup>25</sup>. För att kunna göra en jämförelse med relevant statistik krävs nya beräkningar. En jämförelse av beräknade ton för bussgodset, i relation till lastbilarnas transporterade mängder, visar att storleken på fraktad mängd bussgods endast utgör 0,6 procent. Tyvärr saknas uppgifter om transportsträckor för bussgodset, men det förefaller troligt att frakterna av bussgods har en låg vikt och färdas långt.

I de norra regionerna har bussgods en större mängd frakter i förhållande till antalet invånare. Glesbygdslänen i Sverige, Värmland, Dalarna, Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten har den högsta andelen skickade frakter per invånare. Bussgods har förutsättning att nå ut till glest befolkade områden eftersom bussarna ändå färdas enligt rutt och tidtabell i ordinarie persontrafik. Det förekommer även att Bussgods har avtal med aktörer som Posten, DHL och Schenker för transporter av gods. För var och en av dessa ovan nämnda aktörer skulle det bli för kostsamt att transportera enskilda eller få sändningsvolymen till många av dessa områden. Bussarna har den konkurrensfördelen att de egentligen inte behöver några större volymer gods eftersom de ändå går i linjetrafik (även om större volymer vore önskvärt för den ekonomiska föreningen). I de län där det förekommer hög andel bussgods kan antas dessa transporter fylla en viktig funktion.

I södra Sverige finns det andra transportsätt som kan konkurrera ut bussgodset. Järnväg och lastbilar är exempel på konkurrerande trafikslag. Här är Bussgods en aktör på en större konkurrensutsatt marknad. Bussgodset i glest befolkade områden behöver troligen transporteras över längre avstånd än till exempel i södra Sverige.

Landsting och kommuner runt om i Sverige upphandlar trafikeringen med passagerarbussar. Föreningen bussgods köper i sin tur plats av länstrafikbolagen på dessa linjer. I de allra flesta fallen tillämpas lägsta anbud som grund för upphandlingen av passagerartrafiken. Detta får till följd att man inte ställer krav på att bussar ska ha någon större lastkapacitet. Mindre lastkapacitet och färre linjer med lastutrymme gör att man inte har samma möjligheter till frakter med bussgods. Detta kan vara en av orsakerna till att antalet frakter med bussgods minskat mellan åren 2007 och 2011.

---

[barometern+Q4+2011.pdf&MediaArchive\\_ForceDownload=True&Time\\_Stamp=634704207878537845](#).

<sup>24</sup> Notera att undersökningen har förändrats mot tidigare undersökningar från och med första kvartalet 2011. En stor förändring gentemot tidigare undersökning av e-handeln är att nu ställer man frågorna på ett annat sätt och har dessutom genomfört en översyn av insamlingsmetoderna. Förändringarna bedöms dock inte påverka jämförelser av försäljningsutvecklingen. E-handeln definieras som beställning av varor via internet. Tjänster som resor och hotellbokningar eller nedladdningar av filer, program, filmer, musik och applikationer ingår inte.

<sup>25</sup> Trafikanalys (2012). *Lastbilstrafik 2011*, Tabell 7A. Trafikanalys Statistik 2012:16. Stockholm.

Bussgods har även en syd-nordlig förbindelse i Bussgods-Pilen. Bussgods-Pilen färdas enligt fastställd tidtabell mellan Göteborg och Haparanda. Längs med färdvägen stannar lastbilen och lastar på och av sådant som ska till/från orterna i inlandet eller sådant gods som ska skickas snabbt genom Sverige. Bussgods-pilen fungerar som en sorts uppsamlings- och distributionsrunda för bussgodset. I Haparanda har Bussgods även en anslutning till Finland.

Bussgods erbjuder även transporter för hämtning och lämning av gods- och brev. Detta utförs av bil/lastbilstransporter.





# 5 Tabeller

## 5.1 Bussgods i Sverige. Beräknad vikt i ton för åren 2007-2011

Län	2007	2008	2009	2010	2011
01 Stockholms län	1 230	942	823	724	783
03 Uppsala län	196	193	180	164	176
04 Södermanlands län	148	159	156	156	165
05 Östergötlands län	287	273	264	253	243
06 Jönköpings län	458	427	466	421	608
07 Kronobergs län	197	176	167	133	119
08 Kalmar län	286	257	238	224	213
10 Blekinge län	55	66	63	55	58
12 Skåne län	3 284	3 403	3 064	2 839	2 972
13 Hallands län	231	245	214	127	135
14 Västra Götalands län	706	962	920	921	1 320
17 Värmlands län	951	720	523	429	436
18 Örebro län	359	348	274	212	188
19 Västmanlands län	55	111	107	104	103
20 Dalarnas län	1 157	1 026	933	890	875
21 Gävleborgs län	4 776	4 345	3 373	3 084	2 860
22 Västernorrlands län	2 512	2 656	2 512	2 500	2 259
23 Jämtlands län	1 772	1 706	1 645	1 685	1 651
24 Västerbottens län	3 926	3 515	2 880	2 929	2 804
25 Norrbottens län	0	5 007	4 675	4 691	4 457
<b>Summa</b>	<b>22 586</b>	<b>26 537</b>	<b>23 477</b>	<b>22 540</b>	<b>22 423</b>

## 5.2 Andelen bussgodstrakter som skickas inom- och utom eget län

Län	Inom eget län, %	Utom eget län, %
01 Stockholms län	0	100
03 Uppsala län	25	75
04 Södermanlands län	8	92
05 Östergötlands län	10	90
06 Jönköpings län	19	81
07 Kronobergs län	34	66
08 Kalmar län	34	66
10 Blekinge län	1	99
12 Skåne län	50	50
13 Hallands län	2	98
14 Västra Götalands län	20	80
17 Värmlands län	49	51
18 Örebro län	17	83
19 Västmanlands län	2	98
20 Dalarnas län	50	50
21 Gävleborgs län	43	57
22 Västernorrlands län	20	80
23 Jämtlands län	62	38
24 Västerbottens län	75	25
25 Norrbottens län	75	25
Genomsnitt	30	70

## 5.3 Bussgods i Sverige. Antal bussgodsfrakter åren 2007-2011

Län/År	2007	2008	2009	2010	2011
01 Stockholms län	62 391	41 709	33 915	30 693	29 987
03 Uppsala län	14 943	14 698	13 454	11 036	9 784
04 Södermanlands län	12 084	12 017	11 117	9 899	9 273
05 Östergötlands län	23 671	21 560	19 279	16 657	15 117
06 Jönköpings län	43 809	38 564	35 330	29 875	30 459
07 Kronobergs län	19 169	17 212	15 269	12 565	10 050
08 Kalmar län	22 695	20 702	18 969	16 936	14 362
10 Blekinge län	4 121	5 194	4 374	3 705	3 445
12 Skåne län	47 591	48 844	43 637	40 604	42 727
13 Hallands län	15 064	13 946	12 751	8 777	8 034
14 Västra Götalands län	61 831	70 681	65 117	57 009	57 442
17 Värmlands län	61 876	48 435	39 113	30 817	27 176
18 Örebro län	28 471	25 996	21 680	16 740	15 276
19 Västmanlands län	4 200	8 368	7 700	6 774	6 489
20 Dalarnas län	84 232	77 384	72 487	68 138	62 332
21 Gävleborgs län	113 626	108 667	95 751	85 162	72 996
22 Västernorrlands län	150 412	152 093	149 403	140 408	114 276
23 Jämtlands län	105 577	101 334	96 593	96 002	93 396
24 Västerbottens län	225 743	209 505	194 569	195 146	176 643
25 Norrbottens län	0	235 138	225 818	215 523	202 793
Summa	<b>1 101 506</b>	<b>1 272 047</b>	<b>1 176 326</b>	<b>1 092 466</b>	<b>1 002 057</b>

## 5.4 Antal bussgodstrakter per läns- invånare och år, uppdelat på län för perioden 2007–2011.

Årtal	Län	frakter per ålder 7-80
2011	01 Stockholms län	0,02
2010	01 Stockholms län	0,02
2009	01 Stockholms län	0,02
2008	01 Stockholms län	0,02
2007	01 Stockholms län	0,04
2011	03 Uppsala län	0,03
2010	03 Uppsala län	0,04
2009	03 Uppsala län	0,05
2008	03 Uppsala län	0,05
2007	03 Uppsala län	0,05
2011	04 Södermanlands län	0,04
2010	04 Södermanlands län	0,04
2009	04 Södermanlands län	0,05
2008	04 Södermanlands län	0,05
2007	04 Södermanlands län	0,05
2011	05 Östergötlands län	0,04
2010	05 Östergötlands län	0,04
2009	05 Östergötlands län	0,05
2008	05 Östergötlands län	0,06
2007	05 Östergötlands län	0,06
2011	06 Jönköpings län	0,10
2010	06 Jönköpings län	0,10
2009	06 Jönköpings län	0,12
2008	06 Jönköpings län	0,13
2007	06 Jönköpings län	0,15
2011	07 Kronobergs län	0,06
2010	07 Kronobergs län	0,08
2009	07 Kronobergs län	0,10
2008	07 Kronobergs län	0,11
2007	07 Kronobergs län	0,12
2011	08 Kalmar län	0,07
2010	08 Kalmar län	0,08
2009	08 Kalmar län	0,09
2008	08 Kalmar län	0,10
2007	08 Kalmar län	0,11

<b>2011</b>	10 Blekinge län	0,03
<b>2010</b>	10 Blekinge län	0,03
<b>2009</b>	10 Blekinge län	0,03
<b>2008</b>	10 Blekinge län	0,04
<b>2007</b>	10 Blekinge län	0,03
<b>2011</b>	12 Skåne län	0,04
<b>2010</b>	12 Skåne län	0,04
<b>2009</b>	12 Skåne län	0,04
<b>2008</b>	12 Skåne län	0,05
<b>2007</b>	12 Skåne län	0,05
<b>2011</b>	13 Hallands län	0,03
<b>2010</b>	13 Hallands län	0,03
<b>2009</b>	13 Hallands län	0,05
<b>2008</b>	13 Hallands län	0,05
<b>2007</b>	13 Hallands län	0,06
<b>2011</b>	14 Västra Götalands län	0,04
<b>2010</b>	14 Västra Götalands län	0,04
<b>2009</b>	14 Västra Götalands län	0,05
<b>2008</b>	14 Västra Götalands län	0,05
<b>2007</b>	14 Västra Götalands län	0,05
<b>2011</b>	17 Värmlands län	0,11
<b>2010</b>	17 Värmlands län	0,13
<b>2009</b>	17 Värmlands län	0,16
<b>2008</b>	17 Värmlands län	0,20
<b>2007</b>	17 Värmlands län	0,26
<b>2011</b>	18 Örebro län	0,06
<b>2010</b>	18 Örebro län	0,07
<b>2009</b>	18 Örebro län	0,09
<b>2008</b>	18 Örebro län	0,11
<b>2007</b>	18 Örebro län	0,12
<b>2011</b>	19 Västmanlands län	0,03
<b>2010</b>	19 Västmanlands län	0,03
<b>2009</b>	19 Västmanlands län	0,04
<b>2008</b>	19 Västmanlands län	0,04
<b>2007</b>	19 Västmanlands län	0,02
<b>2011</b>	20 Dalarnas län	0,26
<b>2010</b>	20 Dalarnas län	0,28
<b>2009</b>	20 Dalarnas län	0,30
<b>2008</b>	20 Dalarnas län	0,32
<b>2007</b>	20 Dalarnas län	0,35
<b>2011</b>	21 Gävleborgs län	0,30

<b>2010</b>	21 Gävleborgs län	0,35
<b>2009</b>	21 Gävleborgs län	0,40
<b>2008</b>	21 Gävleborgs län	0,45
<b>2007</b>	21 Gävleborgs län	0,47
<b>2011</b>	22 Västernorrlands län	0,54
<b>2010</b>	22 Västernorrlands län	0,66
<b>2009</b>	22 Västernorrlands län	0,70
<b>2008</b>	22 Västernorrlands län	0,72
<b>2007</b>	22 Västernorrlands län	0,71
<b>2011</b>	23 Jämtlands län	0,85
<b>2010</b>	23 Jämtlands län	0,87
<b>2009</b>	23 Jämtlands län	0,88
<b>2008</b>	23 Jämtlands län	0,92
<b>2007</b>	23 Jämtlands län	0,95
<b>2011</b>	24 Västerbottens län	0,78
<b>2010</b>	24 Västerbottens län	0,86
<b>2009</b>	24 Västerbottens län	0,86
<b>2008</b>	24 Västerbottens län	0,92
<b>2007</b>	24 Västerbottens län	0,99
<b>2011</b>	25 Norrbottens län	0,93
<b>2010</b>	25 Norrbottens län	0,98
<b>2009</b>	25 Norrbottens län	1,02
<b>2008</b>	25 Norrbottens län	1,06
<b>2007</b>	25 Norrbottens län	0

## 5.5 Bussgods i glesbygdslänen. Beräknad vikt i kilo åren 2007-2011

Län	2007	2008	2009	2010	2011
17 Värmlands län	951	720	523	429	436
20 Dalarnas län	1 157	1 026	933	890	875
21 Gävleborgs län	4 776	4 345	3 373	3 084	2 860
22 Västernorrlands län	2 512	2 656	2 512	2 500	2 259
23 Jämtlands län	1 772	1 706	1 645	1 685	1 651
24 Västerbottens län	3 926	3 515	2 880	2 929	2 804
25 Norrbottens län	0	5 007	4 675	4 691	4 457
<b>Totalt</b>	<b>15 094</b>	<b>18 976</b>	<b>16 541</b>	<b>16 208</b>	<b>15 342</b>

## 5.6 Bussgods i glesbygdslänen. Antal bussgodsfrakter åren 2007-2011

Län	2007	2008	2009	2010	2011
17 Värmlands län	61 876	48 435	39 113	30 817	27 176
20 Dalarnas län	84 232	77 384	72 487	68 138	62 332
21 Gävleborgs län	113 626	108 667	95 751	85 162	72 996
22 Västernorrlands län	150 412	152 093	149 403	140 408	114 276
23 Jämtlands län	105 577	101 334	96 593	96 002	93 396
24 Västerbottens län	225 743	209 505	194 569	195 146	176 643
25 Norrbottens län		235 138	225 818	215 523	202 793
<b>Totalt</b>	<b>741 466</b>	<b>932 556</b>	<b>873 734</b>	<b>831 196</b>	<b>749 612</b>

## 5.7 Antal bussgodsstationer och ombud

Län	Antal stationer och ombud
01 Stockholms län	2
03 Uppsala län	13
04 Södermanlands län	9
05 Östergötlands län	10
06 Jönköpings län	25
07 Kronobergs län	25
08 Kalmar län	13
10 Blekinge län	5
12 Skåne län	6
13 Hallands län	13
14 Västra Götalands län	35
17 Värmlands län	33
18 Örebro län	16
19 Västmanlands län	8
20 Dalarnas län	50
21 Gävleborgs län	28
22 Västernorrlands län	42
23 Jämtlands län	66
24 Västerbottens län	68
25 Norrbottens län	54
<b>Totalt</b>	<b>521</b>







Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.