



**Avtalen för den upphandlade PM
kollektivtrafiken– en pilotstudie 2012:12**

**Avtalen för den upphandlade PM
kollektivtrafiken – en pilotstudie 2012:12**

Trafikanalys

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2012-12-27

Förord

Den upphandlade kollektivtrafiken utgör en stor del av den totala kollektivtrafiken. Denna PM redovisar Trafikanalys pilotundersökning om den upphandlade trafiken på avtalsnivå. PM:et innehåller förslag på hur en årlig uppföljning av den avtalade trafiken kan göras på ett sammanhållet sätt, där information om trafiken också görs tillgänglig till många olika intressenter. Projektledare har varit Maria Melkersson.

Stockholm i december 2012

Brita Saxton
Generaldirektör

Innehåll

Förord	3
Innehåll	5
1 Bakgrund	7
2 Upphandlad trafik	9
2.1 RKTМ.....	9
2.2 Beskrivning av trafiken.....	11
3 Avtalen för den upphandlade trafiken	17
3.1 Rapport om upphandlad trafik.....	17
3.2 Beredskap på RKTМ och uppgiftslämnarbörda	18
3.3 Antal avtal	19
3.4 Typ av avtal	20
3.5 Hur långt fram i tiden är trafik bunden av avtal?	21
3.6 Ensamrätter och direkttilldelning.....	24
3.7 Vad kostar trafiken?	24
4 Slutsatser och förslag	25
Bilaga 1: Enkätundersökning om RKTМ:s avtal	27
Enkäten och utskick	27
Variabler som efterfrågats.....	27

1 Bakgrund

Den nya kollektivtrafiklagen ger helt nya möjligheter för den operatör som vill erbjuda regional kollektivtrafik på kommersiella grunder. Syftet med liberaliseringen är att det ska bli bättre för resenärerna. I slutet av 2009 trädde EU:s kollektivtrafikförordning i kraft och där konstateras att man i andra länder sett att "införandet av reglerad konkurrens mellan företagen medför bättre och mer innovativ service till lägre pris".¹ Liberalisering av marknaden för kollektivtrafik är en utveckling som pågår i flera länder i EU, men Sverige ligger långt framme.

Hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKTM) agerar är avgörande för hur kommersiella initiativ kan berika kollektivtrafikmarknaden. RKTM har ett i lag reglerat ansvar i länen. De ska upphandla trafik som subventioneras, men de ska också lämna utrymme för och räkna med kommersiella initiativ. Transportstyrelsen har uppgiften att utöva tillsyn av den nya kollektivtrafiklagen, marknadens funktion och dess aktörer. Vad som händer inom den upphandlade trafiken kommer att vara av stor betydelse för vilket utrymme som finns över för kommersiell trafik. Om mycket är upphandlat och därmed låst för flera år framöver är utrymmet starkt begränsat. I propositionen som föregick den nya kollektivtrafiklagen sägs att "Regeringen avser att noggrant följa och utvärdera utvecklingen, och vid behov vidta ytterligare åtgärder, för att säkerställa att kommersiell kollektivtrafik inte otillbörligt trängs undan av offentligt initierad trafik." (Prop. 2009/10:200, sidan 54, vår kursivering). I detta PM kommer vi att visa hur vi kan lära oss mer om avtalen för den upphandlade trafiken och på så sätt också få större inblick i vilket utrymme kommersiell kollektivtrafik får i länen.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg, artikel (7).

2 Upphandlad trafik

Sverige har en radition av att upphandla kollektivtrafik som subventioneras med offentliga medel. Det finns fortfarande några få landsting och kommuner där trafik utförs av ett kommun- eller landstingsägt bolag utan offentlig upphandling, men de är få (se vidare nedan). Den allra största volymen av trafiken i länen är offentligt upphandlad. Denna verksamhet är omfattande. Under 2011 kostade den upphandlade trafiken i länen ungefär 32 miljarder², varav hälften täcktes av biljettintäkter och hälften av skattemedel från kommuner, landsting och stat (se vidare avsnitt 2.2).

2.1 RKTm

Till och med 2012 var landstinget och kommunerna i varje län tillsammans läns- trafikansvariga.³ Enligt den nya lagen (SFS 2010:1065) om kollektivtrafik ska det från och med 2012 i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKTm) som ansvarar för länets kollektivtrafik. Landstinget och kommunerna tillsammans har beslutat var ansvaret för RKTm ska ligga, med tre olika lösningar: på landstinget, på en självstyrande region (som i juridisk mening är landsting) eller på kommunerna och landstinget tillsammans i ett kommunalförbund. För Stockholms län respektive Gotlands län är det givet av lagen att landstinget respektive kommunen är regional kollektivtrafikmyndighet.

Det finns för nuvarande fyra *regioner* i Sverige: Skåne, Västra Götaland, Halland och Gotland. De tre första är rent juridiskt landsting medan Region Gotland består av en enda kommun som även sköter landstingsuppgifterna. Dessa fyra regioner är ansvariga för sitt respektive läns kollektivtrafik. Därtill kommer ytterligare 8 län där landstinget är ansvarigt: Stockholms län, Uppsala län, Östergötlands län, Jönköpings län, Kalmar län, Örebro län, Västmanlands län och Gävleborgs län. I resterande 9 län – Södermanland, Blekinge län, Värmlands län, Dalarnas län, Kronobergs län, Västernorrland, Jämtlands län, Västerbotten och Norrbotten - är det kommunerna tillsammans med landstinget som är ansvarigt för kollektivtrafiken. RKTm i de länen är antingen *kommunalförbund* eller *regionförbund*, för vilka båda den juridiska formen är kommunalförbund.

² Se "Lokal och regional kollektivtrafik", Trafikanalys Statistik, 2012:16. Därtill kommer Trafikverkets upphandlade interregionala trafik (det som tidigare sköttes av myndigheten Rikstrafiken) för drygt 800 miljoner kronor per år.

³ Enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik. I Stockholm var dock landstinget ensamt ansvarigt och i Gotlands län kommunen, enligt samma lag.

Tabell 1: Beskrivning av var ansvaret för RKTM ligger i varje län, om länet har något aktiebolag samt om det finns kommunalägt/landstingsägt bolag.

Län	RKTM	Aktiebolag	Kommunalt trafikbolag
Stockholm	Landstinget	AB Storstockholms Lokaltrafik	Waxholms Ångfartygs AB (landstinget)
Uppsala	Landstinget	Upplands Lokaltrafik AB	Gamla Uppsala Buss AB (landstinget)
Södermanland	Kommunalförbund	Länstrafiken Sörmland AB	Inget
Östergötland	Landstinget	Östgötatrafiken AB	Inget
Jönköping	Landstinget	Jönköpings länstrafik AB	Inget
Kronoberg	Regionförbundet Södra Småland	Nej	Inget
Kalmar	Landstinget	Kalmar Läns Trafik AB	Inget
Gotland	Region Gotland (kommunen)	Nej	Inget
Blekinge	Regionförbund	Blekingetrafiken AB	Inget
Skåne	Region Skåne (landstinget)	Nej	Inget
Hallands	Region Halland (landstinget)	Hallandstrafiken AB	Inget
Västra Götaland	Region Västra Götaland (landstinget)	Västtrafik AB	Göteborgs Spårvägar AB (med GS Buss AB), Borås Lokaltrafik AB, Uddevalla Omnibus AB (respektive kommun)
Värmland	Regionförbund	Värmlandstrafik AB	Inget
Örebro	Landstinget	Länstrafiken Örebro AB	Inget
Västmanland	Landstinget	Västmanlands Lokaltrafik AB	AB Västerås Lokaltrafik (landstinget)
Dalarna	Regionförbund	Dalatrafik AB	Inget
Gävleborg	Landstinget	X-Trafik AB	Inget
Västernorrland	Kommunalförbund	Västernorrlands läns Trafik AB	Inget
Jämtland	Regionförbund	Länstrafiken i Jämtlands Län AB	Inget
Västerbotten	Regionförbundet	Länstrafiken i Västerbotten AB	Skelleftebuss AB (landstinget)
Norrboten	Kommunalförbund	Länstrafiken i Norrbotten AB	Luleå Lokaltrafik AB (kommunen)

Anm: Aktiebolagen i Uppsala, Jönköpings och Kalmar län har upphört och blivit förvaltning inom landstinget.

Det finns några få kommunal- och landstingsägda bolag som bedriver trafik:

Uppsala län: Gamla Uppsala Buss är landstingsägt och utför sedan 1996 all stadsbusstrafik i Uppsala. De har nu ett avtal de fick i en upphandling och som gäller till och med år 2014.

Västmanlands län: Landstinget äger AB Västerås Lokaltrafik och detta bolag kör majoriteten av länets busstrafik. Endast avtal för ett fåtal bussar handlas upp. De fick uppdraget via direkttilldelning och RKTm har inga planer på att ändra detta.

Västra Götalands län: Göteborgs stad äger Göteborgs Spårvägar AB och spår- vagnstrafiken i Göteborg direkttilldelas detta bolag. Även Borås och Uddevalla har kommunala bussbolag.⁴

Västerbottens län: Skelleftebuss AB ägs av kommunen.

Norrbottnens län: Luleå kommun äger Luleå Lokaltrafik AB. Kommunen och aktiebolaget tecknade ett koncessionsavtal för busstrafik på fem år med start 17 oktober 2011, det vill säga till oktober 2016.

Möjligheten att direkttilldela trafik till ett kommun- eller landstingsägt bolag kan motiveras med det så kallade Teckal-undantaget i konkurrenslagstiftningen.⁵ Undantaget upphävs 1 januari 2013 och kommer därefter inlemmas i lagen (SFS 2007:1091) om offentlig upphandling (2 kap. § 10a). Det innebär i korthet att RKTm kan, om vissa förutsättningar är uppfyllda, fortsätta direkttilldela kollektivtrafik till kommun- och landstingsägda bolag. Direkttilldelning till kommersiella bolag är dock olagligt.

2.2 Beskrivning av trafiken

Den nya lagen om kollektivtrafik reglerar *regional kollektivtrafik*. Regional kollektivtrafik är trafik inom län eller, om över länsgräns, främst för så kallat vardagsresande, det vill säga till arbete, studier och vissa fritidsaktiviteter. Ansvaret för denna trafik låg till och med år 2011 på trafikhuvudmännen och från och med 2012 på RKTm i respektive län.⁶

Statistik om den upphandlade trafiken publiceras årligen av Trafikanalys under rubriken *Lokal och regional kollektivtrafik*. Vi ska i detta kapitel kort beskriva den upphandlade trafiken, hur mycket som reses med den, hur mycket trafiken kostar och dess subventionsgrad. Det är en bra bakgrund när vi i nästa kapitel ska gå vidare och beskriva de enskilda avtal som tecknats för den upphandlade trafiken.

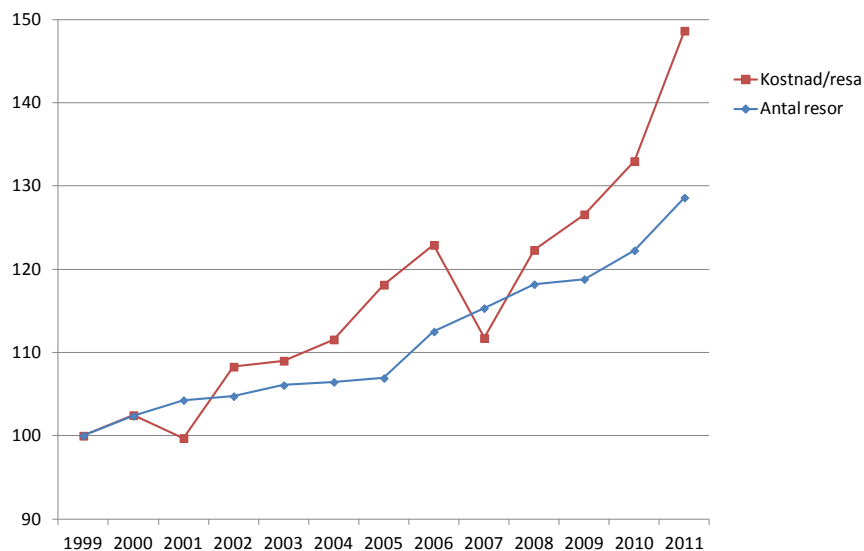
⁴ Källa: Bussbranschens Riksförbund, Statistik om bussbranschen Augusti 2012, www.bussbranschen.se

⁵ Se Konkurrensverkets hemsida http://www.kkv.se/t/Page_6333.aspx

⁶ Till och med 2011 var landstinget och kommunerna gemensamt ansvariga, förutom i Stockholm där det var landstinget respektive Gotland där det var den enda kommunen. Ansvaret samlades i de flesta län i ett aktiebolag som kallades trafikhuvudman. I Skåne län var trafiken dock redan tidigare helt organiserad inom regionen (i juridisk mening landstinget).

I hela avsnittet aggregeras alla trafikslag (spårtrafik och buss, sjötrafik lämnas utanför).

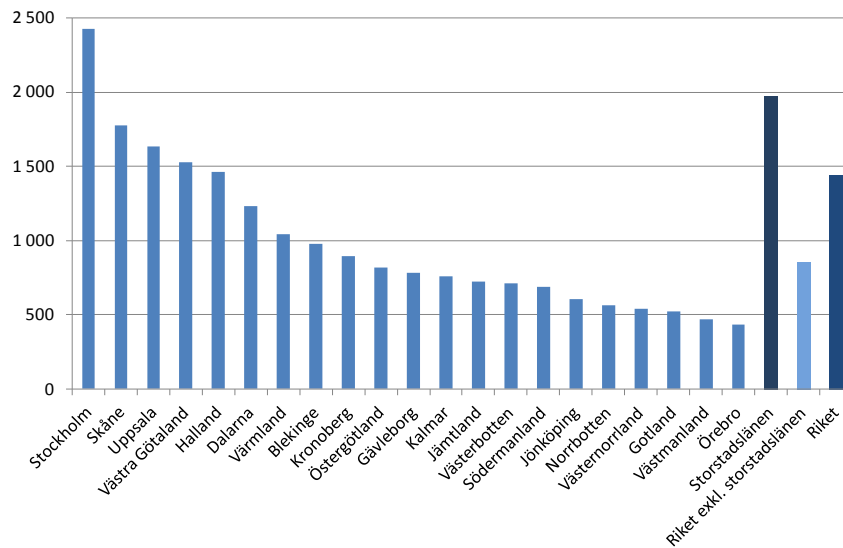
I Figur 1 visas utvecklingen av resandet med upphandlad kollektivtrafik 1999–2011. Resandet mätt i antal resor har ökat med 29 procent men kostnaderna har samtidigt ökat med 91 procent, vilket gör att kostnaden i kronor per resa ökat med nästan 50 procent. Under samma period har verksamhetsintäkterna från trafiken också stigit, men inte så mycket som kostnaderna. Det ökande underskottet har täckts upp med ökade skattemedel. Andelen av kostnaderna som täckts med skattemedel (subventionsgraden) har åren 1991–2011 ökat från runt 40 procent till runt 50 procent. Den upphandlade trafiken har ökat mer mätt i antal personkilometer, än i antal resor som visas i Figur 1. Personkilometer finns dock endast från och med 2002. Mellan 2002 och 2011 ökade resandet i personkilometer med 43 procent och kostnaden per personkilometer med 18 procent.



Figur 1: Antal resor med lokal och regional kollektivtrafik samt kostnaden per resa. Index (1999=100) åren 1999–2011.

Källa: Lokal och regional kollektivtrafik 2011 (Trafikanalys Statistik 2012:16).

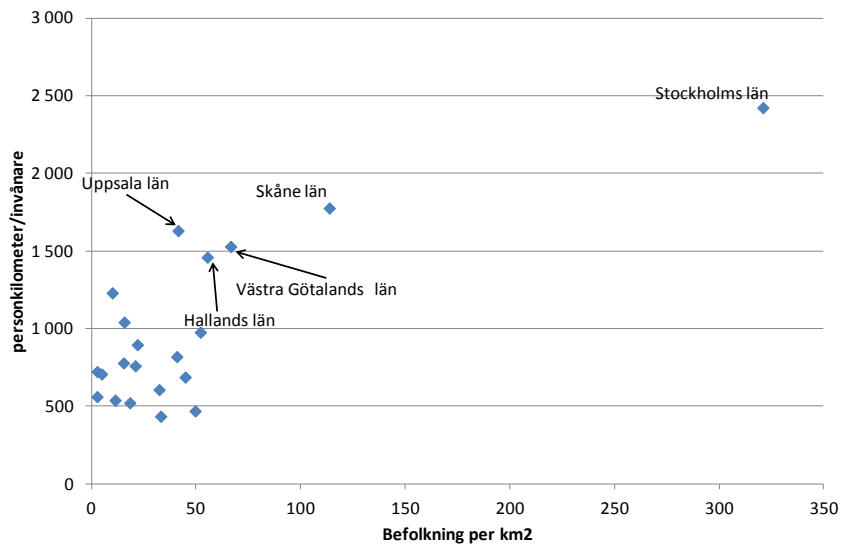
I Figur 2 nedan syns den stora regionala spridningen i hur mycket vi reser med upphandlad kollektivtrafik. Under året 2011 var det mest resande per invånare i Stockholms län (2 426 km per person) och minst i Örebro län (436 km per person). De tre storstadslänen står tillsammans för 52 procent av befolkningen men av kollektivtrafiken står de för 84 procent mätt i antal resor och 71 procent mätt i personkilometer. Utbudet mätt i fordonskilometer är också större i storstadslänen: de står tillsammans för 60 procent av utbudet i Sverige.



Figur 2: Resande med lokal och regional kollektivtrafik mätt i antal personkilometer per person. Per län år 2011.

Källa: Lokal och regional kollektivtrafik 2011 (Trafikanalys Statistik 2012:16).

Utbud och resande med kollektivtrafik är generellt större i områden med stort befolkningsunderlag. Resandet i länen (personkilometer/invånare) och befolkningstäthet (invånare per kvadratkilometer) är starkt positivt korrelerade (korrelationskoefficient 0,77), se Figur 3. Det betyder att resandet per invånare är större i tätt befolkade län.

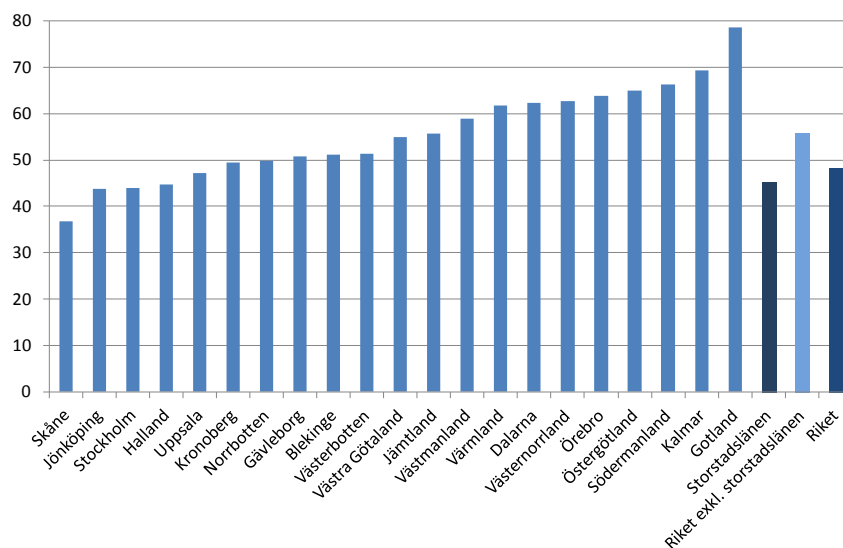


Figur 3: Befolkning per kvadratkilometer (X-axeln) och resande med upphandlad kollektivtrafik mätt i personkilometer per invånare (Y-axeln). Per län år 2011.

Källa: Lokal och regional kollektivtrafik 2011 (Trafikanalys Statistik 2012:16) samt areal och befolkning från SCB, www.scb.se.

Det är dock inte ett så kallat perfekt samband vi ser i Figur 3, utan det finns stor spridning. Till exempel har Uppsala och Södermanland ungefär samma befolkningstäthet men resandet med upphandlad kollektivtrafik är mer än dubbelt så stort i Uppsala (1 600 personkm/invånare mot 700). I Blekinge och Värmland reser man ungefär lika mycket med upphandlad kollektivtrafik men befolkningstätheten är i Blekinge mer än tre gånger så stor som i Värmland.

Den upphandlade kollektivtrafiken i länen är finansierad till ungefär hälften med biljettintäkter och hälften med skattemedel. I Figur 4 visas andelen av trafikens kostnader som bekostas med skattemedel, det vill säga *subventionsgraden*. Subventionsgraden varierar från som lägst 36 procent i Skåne till som högst 74 procent i Gotlands län. Hundra procent minus subventionsgraden brukar kallas *självfinansieringsgrad*, vilken således varierar från 26 procent i Gotlands län till 64 procent i Skåne län. Subventionsgraden i respektive län är till viss del beroende av hur verksamheten är organiserad. Det innebär att man får tolka länskillnader i subventionsgrad med stor försiktighet. Det är alltså inte säkert att skillnader i subventionsgrad motsvaras av skillnader i vare sig ambitionsnivå eller produktivitet i kollektivtrafiken.⁷



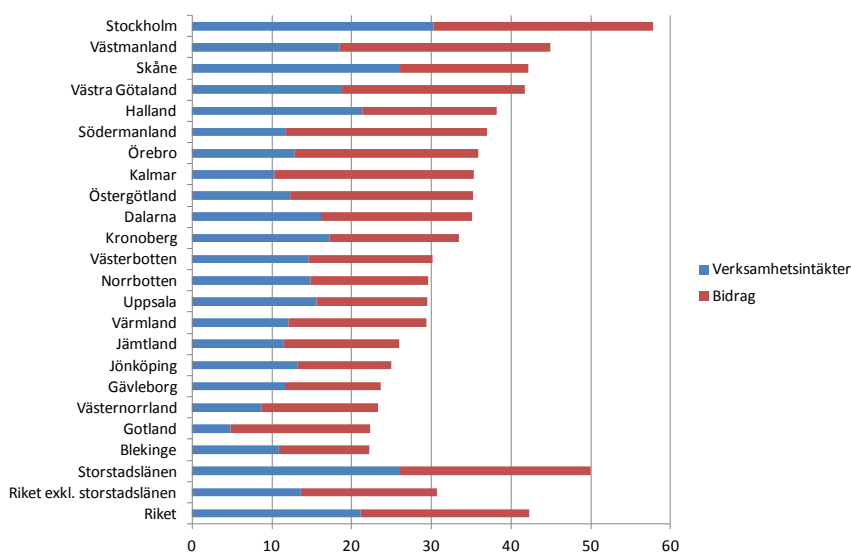
Figur 4: Subventionsgrad för lokal och regional kollektivtrafik uttryckt som procent av totala kostnader som täcks med skattemedel. Procent per län år 2011.

Källa: Lokal och regional kollektivtrafik 2011 (Trafikanalys Statistik 2012:16).

En form av produktivetsmått är hur mycket varje *utbudskilometer* av kollektivtrafik *kostar*. Eftersom trafikhuvudmännen inte ska göra vinst är deras intäkter nära

⁷ För Gotlands län är detta extra tydligt. Trafikhuvudmännen (året som visas är 2011) debiterade de enskilda kommunerna för utförd skolskjutsning och sedan räknades dessa intäkter in i självfinansieringsdelen. Eftersom Gotland inte ingår i något landsting är det Gotlands kommun som enligt lag ansvarar för kollektivtrafiken. Eftersom Gotlands kommun även ansvarar för skolskjuts debiterar inte trafikhuvudmännen för genomförd skolskjuts. Det innebär att i Gotlands kommun ingår trafikhuvudmannens kostnader för skolskjuts i subventionsdelens istället, vilket inte allmänt är fallet. Det är en förklaring till Gotlands höga subventionsgrad.

nog identiska med kostnaderna för verksamheten.⁸ I Figur 5 visas vad varje utbudskilometer kostar, från intäktssidan och uppdelat på verksamhetsintäkter (främst biljettintäkter men även till exempel reklamintäkter) och bidrag. En utbudskilometer kostade år 2011 från 22 kronor i Blekinge län till 58 kronor i Stockholms län. Det finns förstås flera förklaringar till att kostnaderna varierar mellan länen, en är att typen av trafik varierar: tätortstrafik med låg hastighet är dyrare och landsortstrafik med högre hastighet är billigare per utbudskilometer. Ett mer generöst utbud nattetid och helger fördyrar också. Man kan inte "förklara" Stockholms höga kostnader med tunnelbanan som trafikslag. Utbud och resande med tunnelbana är billigare än buss, per kilometer utbud och per personkilometer. I Stockholms län står tunnelbanan för ungefär 30 procent av trafikeringskostnaderna och 34 procent av resandet mätt i personkilometer (år 2011).



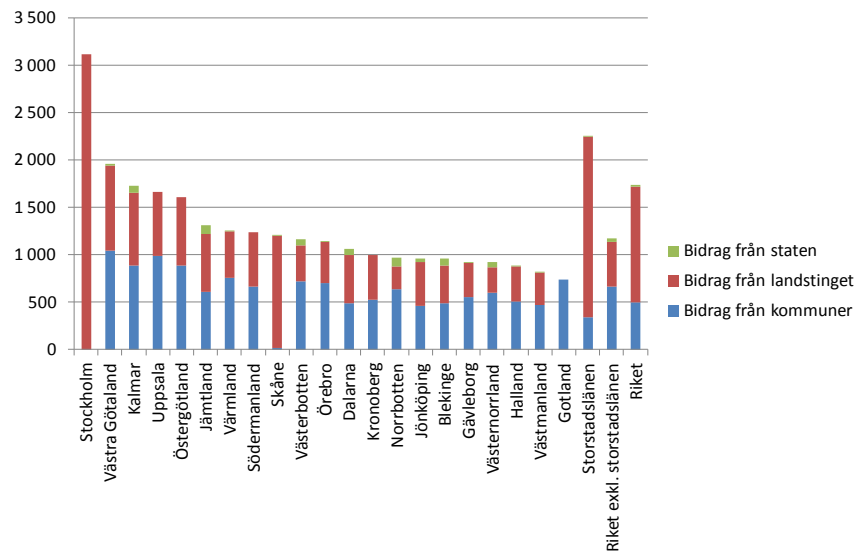
Figur 5: Verksamhetsintäkter och bidrag per utbudskilometer i lokal och regional kollektivtrafik. Kronor per utbudskilometer, år 2011.

Källa: Lokal och regional kollektivtrafik 2011 (Trafikanalys Statistik 2012:16). Utbud mäts inom bantrafik (tåg, spårväg och tunnelbana) med vagnkilometer och inom busstrafik med busskilometer.

I Figur 6 nedan visas kollektivtrafikens skattebidrag i kronor per invånare, i varje län år 2011. I genomsnitt var det under 2011 ungefär 1 700 kronor per invånare i skattemedel som gick till kollektivtrafiken, mest i Stockholms län (drygt 3 100 kr) och minst i Gotlands län (drygt 700 kr). Totalt är 71 procent av bidragen från landstingen, 28 procent från kommunerna och 1 procent från staten. De statliga skattebidragen till denna trafik hamnar främst i glesbygdslänen, men också till en del i storstadslänen Skåne och Västra Götaland.⁹

⁸ Enligt Lokal och regional kollektivtrafik, Trafikanalys Statistik 2012:16. För året 2011 var dock obalansen mellan intäkter och kostnader ovanligt stor, ett underskott på runt 2 miljarder där Stockholms län stod för en dryg miljard.

⁹ Trafikverkets anslag till "statens trafikavtal rörande transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik" är 831 miljoner kronor för året 2012 enligt Trafikverkets regleringsbrev. En del av dessa pengar går till upphandlad trafik som RKTm numera ansvarar för.



Figur 6: Trafikhuvudmännens lokala och regionala kollektivtrafik. Skattebidrag i kronor per invånare år 2011.

Källa: Lokal och regional kollektivtrafik 2012 (Trafikanalys Statistik 2012:16) samt befolkning per län från SCB, www.scb.se.

I kapitlet har vi kunnat konstatera att variationen över landet är stor, både vad gäller hur mycket man reser med den upphandlade trafiken, hur dyrt utbudet är och hur mycket den kostar i skattemedel per invånare.

3 Avtalen för den upphandlade trafiken

3.1 Rapport om upphandlad trafik

Det finns idag ingen sammanhållen uppföljning eller utvärdering av den upphandlade trafiken i länen trots att verksamheten är omfattande. Vi har nämnt tidigare att det handlar om verksamhetsintäkter på 16 miljarder per år och ungefär lika mycket skattemedel (år 2011). Det finns en bindande EU-förordning som säger att varje RKTМ varje år ska offentliggöra en rapport om den trafik man upphandlat.

Varje behörig myndighet (det vill säga tidigare trafik huvudmannen, från och med 1 januari 2012 RKTМ, vår anmärkning) ska en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt behörighetsområde, om de utvalda kollektivtrafikföretagen samt om ersättningar och ensamrätt som dessa kollektivtrafikföretag beviljats som kompensation. Rapporten ska skilja mellan busstrafik och spårbunden trafik, den ska möjliggöra kontroll och utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering samt, i förekommande fall, ge information om eventuella beviljade ensamrätters art och omfattning.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg (artikel 7, punkt 1). Förordningen trädde i kraft den 3 december 2009 och är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater. Ensamrätt som nämns är dock inte tillåtet i Sverige. "Ensamrätt får inte medges som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt." (SFS 2010:1065, 3 kap. 4 §)

EU-förordningen är bindande men just denna artikel är det, såvitt vi känner till, ingen trafik huvudman/RKTМ som ännu levt upp till. Det finns inga mer konkreta instruktioner, varken från EU-nivå eller från någon svensk myndighet, för hur en sådan här rapportering i praktiken skulle kunna se ut. Det finns heller ingen myndighet som har utpekats tillsynsansvar för förordningen.¹⁰

Enligt EU-förordningen ska alltså varje RKTМ redovisa vad man upphandlat, från vem och vad man betalat. Eftersom rapporteringen ska möjliggöra "kontroll och utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering" måste den rimligen också innehålla mått på vilken trafik som blivit av tack vare varje avtal. Vi har tolkat det som att rapporteringen måste innehålla dels mått på utbudet, dels på resandet, också på avtalsnivå.

¹⁰ Transportstyrelsen har tillsynsansvar för lagen (SFS 2010:1065) om kollektivtrafik.

Vi har samlat in uppgifterna med ett frågeformulär som efterfrågar uppgifter för varje enskilt avtal som gällde för trafik under åren 2010 respektive 2011. Vad som efterfrågades i frågeformuläret visas i Bilaga 1 där vi också beskriver hur datainsamlingen gick till mer i detalj.

3.2 Beredskap på RKTМ och uppgiftslämnarbörda

Vi har redan nämnt att, såvitt vi känner till, har inget län följt EU-förordningen och offentliggjort en rapport om den upphandlade trafiken. Varför detta inte skett kan naturligtvis bero på att man inte känner till förordningen. En annan möjlighet är att förordningen är känd men att man inte vet hur en rapport enligt EU-förordningen konkret ska se ut. EU-förordningen ger ingen detaljerad beskrivning av hur rapporteringen ska göras. Eftersom ingen svensk myndighet har tillsynsansvar för EU-förordningen finns heller inga svenska riktlinjer för hur en sådan här rapportering skulle kunna se ut. En tredje möjlighet är naturligtvis att uppgiften inte prioriterats.

Av 21 RKTМ är det två läns RKTМ som inte har svarat på vår enkät, båda länen är små mätt i befolkning. Två kommuner har lämnat uppgifter om sin stadstrafik (Lund och Karlstad) och dessutom har Waxholmsbolaget rapporterat om sina avtal för fartyg¹¹, vilket ger totalt 22 uppgiftslämnare. Befolkningen i de län som lämnat uppgifter motsvarar 98 procent av Sveriges befolkning.

I frågeformuläret bad vi varje RKTМ ange *hur många timmar* det tog för dem att samla ihop uppgifterna. Det är bara ungefär hälften av dem som svarat på enkäten som också lämnat en uppgift om tidsåtgång: 10 av 22 uppgiftslämnare.¹² De som svarat uppger att det har tagit dem allt från 1 timme till 95 timmar att besvara formuläret (median 9 timmar). Detta ger en tidsåtgång per avtal på mellan 10 och 42 minuter (median 17 minuter). Om myndigheten har ett automatiserat system för att ta ut uppgifter för att följa upp på avtalsnivå tar det i princip samma tid att ta fram information för 1 avtal som för 10 avtal. Måste myndigheten däremot "handplocka" uppgifter från olika håll blir tidsåtgången beroende på antal avtal. Vi vet inget om hur det i praktiken ser ut i detta avseende för de olika länen, men det är uppenbart att flera län saknar automatiserade rutiner för att ta fram uppgifterna.

Vi har efter enkätundersökningen telefonintervjuat ett par län som tog lång tid på sig att samla ihop uppgifterna. De berättade att de idag inte har någon uppföljning på avtalsnivå. Ena länet har uppföljning på *operatörsnivå* och det andra länet på *linjenivå*, nivåer som inte hos någon av dem sammanfaller med avtalsnivå. Ett av länen säger att de nu arbetar på ett system för att kunna följa upp trafiken per avtal på ett bättre och mindre tidskrävande sätt.

¹¹ Uppgifterna för kollektivtrafik på sjö analyseras inte närmare i denna PM.

¹² Uppgiftslämnarna är RKTМ i 19 län (två saknas), Lunds och Karstads kommuner samt Waxholmsbolaget (se vidare Bilaga 1) det vill säga totalt 22 uppgiftslämnare.

Vi kommer i avsnitt 4 föreslå att denna undersökning görs årligen med inrapportering via en web-applikation. Är uppgiftslämnarbördan rimlig? Här behöver förtydligas att alla uppgifter inte behöver tas fram på nytt varje år. Så länge samma avtal löper över åren är uppgifterna som beskriver avtalens egenskaper (namn, typ, löptid etcetera) identiska från år till år. Här kan man genom en smart design av inrapporteringen minska uppgiftslämnarmängden. De uppgifter som efterfrågas från RKTМ är i sammanfattning:

- Vad har ni köpt?
- Vad har ni betalat?
- Vad har ni fått för pengarna?

Att kunna följa upp sådana basala frågor i en verksamhet som använder skattemedel borde vara en självklarhet. Om vissa RKTМ idag inte har system för att kunna ta fram uppgifterna så finns goda möjligheter att lära av andra RKTМ som klarar av det.

Upphandlad trafik finns naturligtvis för flera trafikslag: buss i samtliga län, tunnelbana i endast Stockholms län, spårväg i Stockholms län, Östergötlands län och Västra Götaland, båttrafik upphandlas i Stockholms län, Västra Götaland och Östergötlands län och tåg, slutligen, upphandlas i någon form i alla län utom på Gotland. Tågavtalen innebär antingen att RKTМ kör tåg i egen regi (möjligen delegerat till ett aktiebolag) eller att RKTМ köper platser på operatörers fjärrgående tåg så att resenärer kan använda det regionala biljettsystemet på tågen. Tågavtalen kan vara gemensamma för två eller flera län. Vi har i denna pilotundersökning inte fått någon heltäckande bild av den ganska komplexa strukturen av avtal för upphandlad tågtrafik. Vi kommer därför fortsättningsvis endast att diskutera *avtal för upphandlad busstrafik år 2011*. I figurer som visas nedan är länen anonyma.

3.3 Antal avtal

Antalet avtal varierar stort mellan länen. Bussavtal brukar räknas i antal fordon (antal bussar) och många av avtalen är mycket små (2–3 bussar) medan andra avtal kan täcka ett helt läns trafik. Omfattande avtal kan ge stordriftsfördelar och driftssäkerhet medan mindre upphandlingar ger utrymme för fler anbudsgivare och kan därmed stimulera konkurrens och dynamik på marknaden. Ett exempel på väldigt stora avtal är den så kallade E20-upphandlingen i Stockholms län, den största upphandlingen av kollektivtrafik som hittills gjorts i Sverige.¹³ Upphandlingen omfattar stora volymer och inkluderar både spårväg och buss i samma uppdrag. Endast tre företag var med och lade anbud i upphandlingen: Veolia, Keolis och Arriva, alla tre bolag med utländskt statligt ägande i botten och där Arriva vann upphandlingen.

¹³ E20-upphandlingen gäller från och med 2012 så de är inte med i vår pilotundersökning. E20-upphandlingen avser spårtrafik på Tvärbanan, Nockebybanan, Saltsjöbanan samt busstrafiken i Bromma, Solna/Sundbyberg och Sollentuna från augusti 2012. Arriva har även vunnit upphandlingen om att driva trafiken på Roslagsbanan och i bussområde Norrort fr.o.m. 2013.

För hela Sveriges busstrafik under 2011 (exklusive två mindre län som inte besvarat vår enkät) har vi fått in uppgifter om 331 avtal som tillsammans täcker trafik med 8 331 bussar.¹⁴ I länen varierar avtalens storlek från 2 bussar per avtal till 252 bussar per avtal. Två län har ett enda avtal vardera för hela sitt läns busstrafik medan de två län med flest avtal har 55 respektive 57 bussavtal. I länen med ett 50-tal avtal är det runt tio unika operatörsnamn som står som utförare. Det är dock i praktiken fler unika operatörer än så, för bland utförarna finns samverkansbolag där flera mindre operatörer samverkar för att kunna delta i upphandlingar, som är resurskrävande processer. I vissa län har sådana här samverkansbolag en betydande del av den upphandlade busstrafiken.

3.4 Typ av avtal

Fördubblingsprojektet¹⁵ har föreslagit att man som huvudalternativ ska använda avtalstyperna och benämningarna

- Tjänstekoncessionsavtal
- Resandeincitamentsavtal
- Produktionsavtal

I ett tjänstekoncessionsavtal finns underlag för kommersiell trafik, ett betydande affärsansvar och en betydande affärsmässig risk ligger på trafikföretaget. Ett resandeincitamentsavtal kan vara lämpligt i de fall det finns en potential för ökat resande och incitamentet för trafikföretaget ligger i den rörliga ersättningens storlek. Produktionsavtal slutligen är lämpligt i de fall där beställaren behöver ha ansvaret för det mesta som rör trafiken och där samhället tar hela det ekonomiska ansvaret. Produktionsavtal kallas ofta bruttoavtal. Gränsen mellan olika typer avtal är inte alldeles tydlig.¹⁶ Vi har för samtliga läns bussavtal sammanfattat andel som är med respektive utan incitament, utan att säga något om incitamentens typ eller storlek. Andelar har beräknats på hur många fordon (antal bussar) avtalen avser.

Vi kan se i Figur 7: att det finns några län som har enbart rena produktionsavtal (det vill säga utan incitament), vissa län har enbart incitamentsavtal och övriga har en mix av avtalstyper. I branschen bedrivs sedan en tid ett gemensamt arbete för att införa mer av incitament i avtalen.¹⁷ Man skulle då kanske kunna tro att län med en stor andel rena produktionsavtal har lite äldre avtal. Faktum är dock att ett par län har ett dominerande inslag av helt nya bussavtal i form av rena produktionsavtal. Här ska man dock komma ihåg att produktionsavtal kan vara berättigat. Eftersom kunskapen om hur bra olika avtalstyper fungerar vid olika

¹⁴ Vi vet redan att enstaka avtal i vissa län saknas. Detta kommer att korrigeras under nästa års insamling av uppgifter.

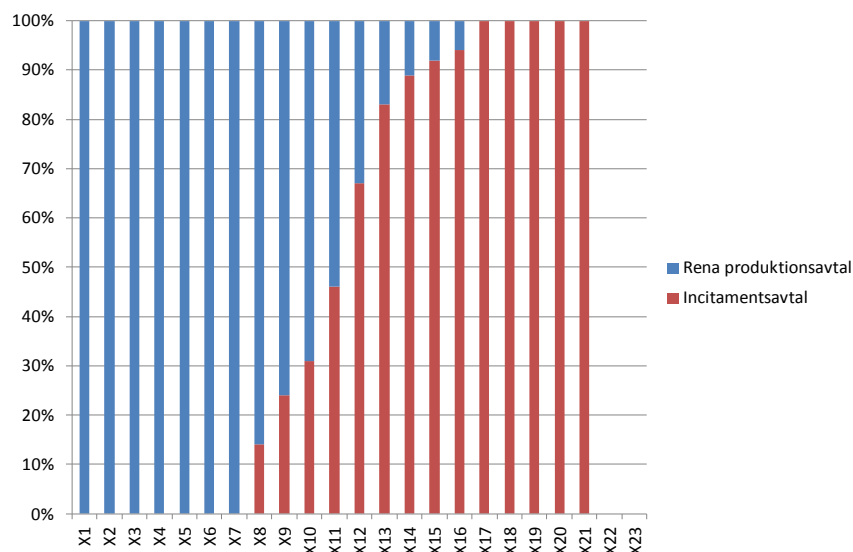
¹⁵ AVTALSPROCESSEN - Från plan till avtal för att fördubbla resandet i kollektivtrafiken. Beslutad av Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik, Juni 2010. Se www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/

¹⁶ Bruttoavtal kan kombineras med någon form av incitament. Olika avtalsformer beskrivs i "Nya former för ersättning i kollektivtrafiken" (av Roger Pyddoke, Jan-Eric Nilsson och Torbjörn Eriksson), VTI-rapport 625, år 2009.

¹⁷ AVTALSPROCESSEN - Från plan till avtal för att fördubbla resandet i kollektivtrafiken. Beslutad av Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik, Juni 2010. Se www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/

förutsättningar och behov kan man inte säga att det är något som per definition är dåligt.¹⁸

Vi har inte samlat in någon information om *storleken* på incitamenten i avtalen men den *typ* av incitament som nämns mest är incitament baserat på resandet (till exempel antal påstigande) men det finns även avtal med incitament för kvalitet och mängd godsfrakt. Ett enda avtal med så kallad tjänstekoncession har rapporterats, ett avtal där ett företag får rätt att bedriva viss trafik och visst bidrag från RKTМ.¹⁹



Figur 7: Typ av bussavtal i länen, för trafik 2011.

Anm: Andelar (procent) med olika slags avtal är beräknat på antal fordon (antal bussar) som avtalen avser. Avtal för minibussar och liknande har exkluderats.

3.5 Hur långt fram i tiden är trafik bunden av avtal?

Vi börjar med att titta på startår för bussavtalen för trafik under 2011 (Figur 8). Man måste räkna med så lång tid som upp till tre år från första annonsering av en upphandling till trafikstart. Dessa långa ledtider gör att vi ännu inte ha någon klar bild av i hur stor utsträckning avtal tecknades just innan nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft, möjligen i syfte att undvika dess konsekvenser eller åtminstone reducera osäkerhet ("man vet vad man har men inte vad man får"). Propositionen om den nya kollektivtrafiklagen²⁰ kom i april 2010 medan lagen²¹ utfärdades i juli 2010. De avtal som avser busstrafik under 2011 – det vi fokuserar på i denna PM – måste dock ha handlats upp innan både proposition och lag blev

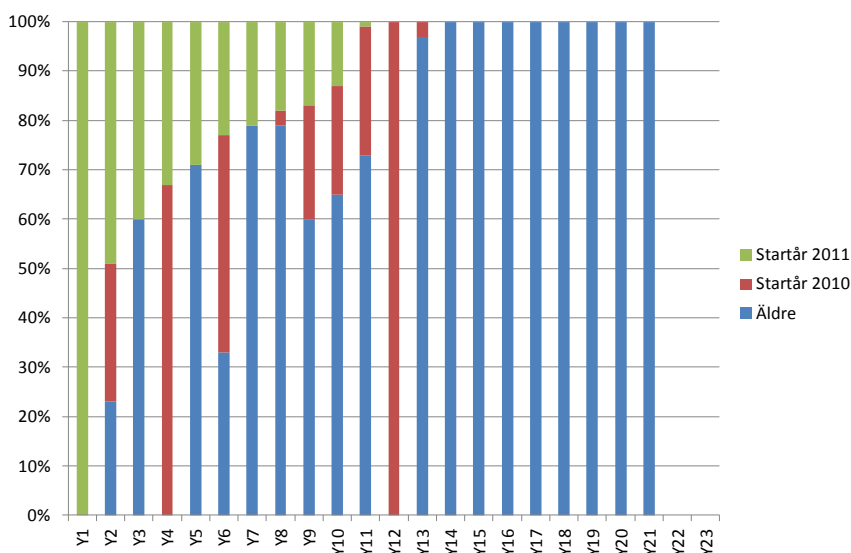
¹⁸ Se "Kollektivtrafik utan styrning" av Jan-Eric Nilsson, Rapport till Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi, 2011:6.

¹⁹ Trafikverket har vid upphandling av interregional använt sig av tjänstekoncessionsavtal. Man kan då kringgå lagen om offentlig upphandling och istället följa EU-reglerna för tjänstekoncessioner. Vi diskuterar inte mer olika typer av avtal i denna PM.

²⁰ Prop. 2009/10:200

²¹ Lagen (SFS 2010:1065) om kollektivtrafik

kända, troligen redan under 2008, möjligen 2009.²² Vi vet redan nu att det finns flera län med många bussavtal som har startår 2012. Även för dessa avtal hade troligen upphandlingen till största delen startat innan lagens intention var närmare känd. För de län i Figur 8 som har en majoritet av avtal med startår 2010 och 2011 kommer det förstås att dröja flera år innan den nya lagstiftningen kan få någon större påverkan på upphandlad busstrafik.



Figur 8: Startår för avtalen för busstrafik under 2011.

Anm: Andelar (procent) med olika startår är beräknat på antal fordon (antal bussar) som avtalen avser. Avtal för minibussar och liknande har exkluderats.

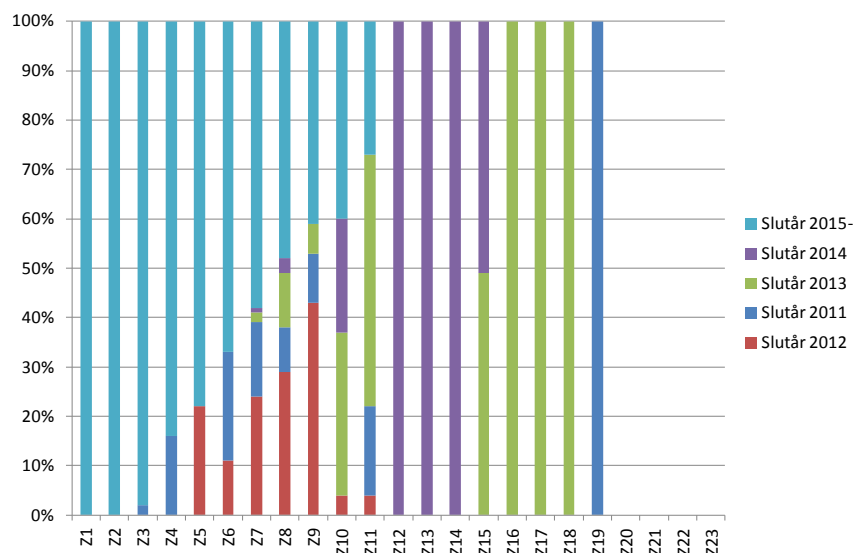
Hur stort utrymme det finns för den kommersiella trafiken, beror till stor del på hur mycket av möjlig trafik som är "invecklade" i form av redan upphandlad trafik. Det finns i och med den nya lagstiftningen inget formellt hinder för en kommersiell aktör att köra parallellt med upphandlad trafik, på samma linje eller inom samma område. Däremot skulle den typen av konkurrens sannolikt innebära lägre vinster i en redan hårt ansträngd bransch med låga marginaler. Samtidigt är det ett faktum att om kommersiella aktörer "plockar russin ur kakan" och kör de mest lönsamma linjerna kommer RKTm att få än större underskott i sin ekonomi. Det är därför osäkert i vilken mån RKTm i de olika länen kommer att låta bli att teckna avtal för vissa lönsamma områden/stråk/linjer, där kommersiella aktörer mycket väl skulle kunna vilja verka. I praktiken är dock RKTm i de flesta fall bundna av avtal som troligen täcker det allra mesta av den viktiga kollektivtrafiken inom länen. Därmed är rörelsefriheten starkt beskuren, ofta många år framöver. Därmed är också möjligheterna för kommersiella aktörer också starkt begränsad i det kortare perspektivet.

I Figur 9 sammanfattas avtalens slutår. Som redan nämnts behöver man räkna med upp till tre år från första annonsering av en upphandling till startår. Det innebär att för avtal med slutår 2013-2014 är upphandlingsarbetet redan i full gång

²² Enligt lagens övergångsbestämmelser gäller för upphandlingar att om tilldelningsbeslut gjordes före 1 juli 2012, så behövdes inget beslut om allmän trafikplikt.

och möjligheterna att påverka kraven i upphandlingen troligen redan passé. För avtal som löper ut 2015 (det vill säga trafikstart för nästa avtal 2016) kan det under 2013 fortfarande vara möjligt att påverka upphandlingarna som också lyder under den nya lagstiftningen.

Uppenbart är att med de långa ledtider som råder så kommer det att dröja länge innan den nya kollektivtrafiklagen kan få ett större reellt inflytande över upphandlingarna i många län. Observera också att slutår i Figur 9 *inte* inkluderar option om förlängning. Om RKTМ väljer att utnyttja optioner kommer de upphandlingar där den nya lagstiftningen har reellt inflytande att skjutas än mer på framtiden. Enligt EU-förordningen kan avtal för busstrafik ha högst 10 års löptid, med möjlighet till förlängning högst halva löptiden det vill säga maximalt 15 år. Det vanligast för de svenska bussavtalen för trafik 2011 är löptider runt 8 år med option på runt 2 år.



Figur 9: Hur länge avtal i olika län/kommuner är tecknade. Avser busstrafik och avtal som gällde trafik år 2011.

Anm: Andelar (procent) med olika olika slutår är beräknat på antal fordon (antal bussar) som avtalen avser. Avtal för minibussar och liknande har exkluderats.

Ytterligare två län är nu exkluderade på grund av brister i enkätsvaren och en stor del interimsavtal för endast året 2011. De två länen har båda en hel del nya avtal med startår 2012 och således med slutår långt fram i tiden.

I de län som besvarat vårt frågeformulär är trafiken i vissa län bunden i avtal ända till år 2021, något mindre avtal finns som sträcker sig ända till 2023 om option i avtal utnyttjas. Flera län är just året 2011/2012 i skarven mellan gamla och nya avtal. När vi samlar in avtalsuppgifter för trafiken 2012 (sker under våren 2013) kommer vi mest troligt att se än fler län med alldeles nya avtal och således trafik uppbunden under många år framåt i tiden, men där upphandlingens utformning inte varit påverkad av den nya lagstiftningen.

3.6 Ensamrätter och direkttilldelning

Alla offentliga inköp av varor och tjänster omfattas av LOU, lagen (SFS 2007:1091) om offentlig upphandling. Undantag från den finns i lagen (SFS 2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster, en lag som i huvudsak bygger på EU-direktivet om offentlig upphandling. Det är dessa två lagar som lagen om kollektivtrafik hänvisar till (1 kap. 3 §). Att ge ensamrätt till viss trafik är tillåtet inom EU men explicit förbjudet i Sverige enligt lagen om kollektivtrafik: "Ensamrätt får inte medges som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt" (3 kap., 4§). Det är alltså offentlig upphandling som gäller för upphandling av transporter. Dock förekommer det i ett fåtal län att trafik inte upphandlas utan direkttilldelas ett offentligägt bolag (se dessa exempel i avsnitt 2.1).

Nära nog en form av direkttilldelning till kommersiella operatörer har vi sett i Stockholms län²³ där ungefär 20 procent av bussutbudet under 2011 kördes på tillsvidareavtal eller avtal med optioner som förlänger avtalen ett år i taget. Det längsta av dessa avtal tecknades 1993 och år 2011 var således det 19:e året med samma avtal. Enligt information från Stockholms RKTU är dessa tillsvidareavtal nu på väg att försvinna och några försvann i och med den så kallade E20-upphandlingen.

3.7 Vad kostar trafiken?

Vi vet att vissa enstaka bussavtal saknas i vår pilotundersökning och vi har också sett att vi har fått en del orimliga uppgifter som måste korrigeras. Vi vill därför inte använda pilotundersökningen till att beräkna totala kostnader, spridning i kostnader, kostnad per utbudskilometer och per personkilometer, eller liknande. Med komplett data kommer dock uppgifterna på avtalsnivå att kunna användas för att besvara en mängd intressanta frågor om trafikens kostnader.

- Hur ser den länsvisa och avtalsvisa spridningen ut i kostnad per utbudskilometer? I kostnad per personkilometer?
- Vad driver kostnadsökningarna för den upphandlade trafiken? Vilka län? Vilka trafikslag? Vilka avtalstyper? Stora/mindre operatörer? Avtal med/utan incitament? Äldre/nyare avtal?
- För likartade län, hur skiljer kostnaderna för utbud och resande om de har många/få avtal? Många/få olika operatörer? Stora/små operatörer? Avtal med/utan incitament? Äldre/nyare avtal?

²³ Här namnges Stockholm län eftersom länet i detta sammanhang namnges i rapporten "Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken – rapport 2012", Trafikanalys Rapport 2012:13.

4 Slutsatser och förslag

Uppenbart är att det kommer vara stora trögheter på marknaden under flera år eftersom den nya lagen ännu inte har haft någon egentlig chans att genomsyra upphandlingarna. Teori (väl utvecklad sedan 40 år) och empiri (främst ifrån Storbritannien) antyder att de kommersiella kreativa krafterna bäst utnyttjas om de privata aktörerna på lämpligt sätt får del av subventionerna. Befintliga avtal är till stor del bruttoavtal. Något oroväckande finns exempel på län med alldeles nyligen tecknade avtal som inte innehåller några incitament alls. Detta trots att branschen bedriver ett gemensamt arbete för att öka inslaget av incitament i avtalen. Samtidigt är kunskapen om avtalstypens betydelse för trafik och kostnader mycket begränsad. Vi kan därför egentligen inte alls bedöma hur pass väl RKTM idag sköter sitt uppdrag att handla upp kollektivtrafik på ett effektivt sätt, det vill säga att få ut så mycket trafik som möjligt av en viss summa pengar. Med tillräckligt stort passagerarunderlag där operatören dessutom kan anses påverka resandevolymerna är det lämpligt med avtal med incitament vilket innebär en kommersiell risk. I glesbygd kan dock bruttoavtalen ha sin plats för att begränsa risk och möjliggöra etableringsvilja. Regeringen gör bedömningen att det "[...] bör ankomma på den behöriga myndigheten (det vill säga RKTM, vår anmärkning) att i varje enskilt fall välja den avtalsform som är mest ändamålsenlig" (Prop. 2009/10/200, sidan 65). Med dagens bristande kunskap om avtalsformernas betydelse för trafik och kostnader är det svårt för RKTM att leva upp till detta.

Trafikanalys anser att uppföljning på avtalsnivå är nödvändigt för att kunna styra verksamheten inom den upphandlade kollektivtrafiken. Det är på *avtalsnivå* som villkor för incitamentsstruktur och ersättningsnivåer fastställs och då bör verksamheten på denna nivå kunna följas upp med viss frekvens. Ingenting hindrar naturligtvis att RKTM även gör uppföljning på andra nivåer (per linje, per operatör, etcetera).

Flera av länens ansvariga myndigheter är ovana att sammanställa uppgifter där utbud, resande och kostnader jämförs på avtalsnivå, åtminstone för den offentliga publiken. Den EU-förordning som sedan december 2009 kräver ett offentliggörande av dessa uppgifter har inte, såvitt vi känner till, efterlevts av något län. Vi anser att informationen skulle vara en mycket viktig informationskälla och det finns en stor fördel att samla in alla länens avtal på ett enhetligt sätt. Idag när vissa län har till exempel ett enda bussavtal är det omöjligt för dessa RKTM att få ut någon lärdom av att analysera endast de egna avtalen. Med en databas för hela landet kommer man för busstrafiken att ha över 300 avtal att analysera. På så sätt kan varje RKTM lära av alla läns avtal. Det går då också att få en fullständig beskrivning av hela den upphandlade kollektivtrafiken, vilket vore viktig information för både alla RKTM själva men även för operatörer, politiker, skattebetalare, forskare, utvärderare och andra intressenter.

Trafikanalys avser att redan under våren börja samla in avtalsuppgifter för trafik som körts under 2012.²⁴ Med den information som redan samlats in (som dock behöver kompletteras och korrigeras i vissa fall) finns det då uppgifter för trafik åren 2010, 2011 och 2012. Uppgifterna lagras lämpligen i en avtalsdatabas som kan användas till att dels söka ut uppgifter om enskilda avtal, dels göra sammanfattande statistik för ett eller flera län, eller för hela landet. Om en sådan databas görs tillgänglig för samtliga RKTМ är det enkelt för varje län att generera en rapport enligt EU-förordningen, och det egna länet kan dessutom jämföras med alla andra län. Insamling sker lämpligen via ett web-gränssnitt och åtkomst till databasen kan också göras tillgänglig via ett web-gränssnitt. Olika uppgifter kan mycket väl vara offentliga i olika grad: för den egna RKTМ, för samtliga RKTМ eller för allmänheten.

Exakt vilka uppgifter som ska samlas in och vilka av dem som ska vara offentliga diskuterar vi gärna i samråd med andra intressenter, främst SKL, Transportstyrelsen och Trafikverket. SKL har påbörjat ett projekt för att analysera de ökande kostnaderna i den upphandlade trafiken. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för den nya lagen om kollektivtrafik och därmed har de intresse av att följa den upphandlade trafiken över tid. Trafikverket ska enligt sin instruktion verka för utveckling av kollektivtrafiken och stödja RKTМ. För dessa uppgifter är kännedom om den upphandlade trafiken värdefull. Dessutom är Trafikverket också en upphandlande part, av den interregionala trafiken som trafikavtal skrivs för²⁵. Vissa medel går via avtal med RKTМ i olika län. Det är därför lämpligt att inlemma Trafikverkets trafikavtal i samma rapportering, för att få en heltäckande uppföljning av all upphandlad kollektivtrafik.

Med en insamling av avtalen beskriven ovan är det också enkelt att göra en komplett sammanställning av alla länens avtals löptider, optioner etcetera. En sådan översikt är användbar både för varje RKTМ som kan vilja försöka se till att inte alla län gör upphandlingar samtidigt, samt för operatörer som kan ha bättre framförhållning i sitt arbete.²⁶

²⁴ På något års sikt, om insamling på avtalsnivå går att få till en årlig aktivitet, kan Trafikanalys insamling till statistik om Lokal och regional kollektivtrafik som det kallas, helt strykas. Den undersökningens uppgifter är bara aggregatet av uppgifterna för alla avtal.

²⁵ Under 2012 har dessa trafikavtal en budget på 831 miljoner kronor, enligt Trafikverkets regleringsbrev.

²⁶ Branschen har gjort en sammanställning av befintliga avtal i vissa län, dock ej alla. Se "Avtalsöversikt kollektivtrafik Sverige, 1 juni 2011", www.svenskkollektivtrafik.se.

Bilaga 1:

Enkätundersökning om RKTMs avtal

Enkäten och utskick

Hösten 2011 skickade Trafikanalys ut ett brev till varje läns dåvarande trafikhusman, där vi informerade om EU-förordningen som reglerar offentlig rapportering av all avtalad trafik samt förberedde på vårt frågeformulär som skulle komma under våren 2012.

Frågeformulär (Excel-fil) och följebrev e-postades ut under maj 2012, med påminnelser i juni och augusti. För att reda ut vissa oklarheter ställdes en del följdfrågor via e-post eller telefon. I november hade vi fått in data från alla RKTMs utom två, plus från två kommuner om deras egen stadstrafik (Lund och Karlstad) samt från Waxholmsbolaget, det vill säga 22 uppgiftslämnare. Det är två av de mindre länen som inte besvarat enkäten så de som svarat motsvarar i befolkningsunderlag hela 98 procent av Sveriges befolkning. Av dem som inte svarat har vi inte fått något konkret besked om vad uteblivet svar beror på.

Även om de flesta län besvarade enkäten saknas uppgifter om avtal för tågtrafiken helt för flera län, trots att vi veta att de handlar upp tågtrafik. Tågavtalen är ofta mer komplexa och det finns flera tågavtal som är i samarbete mellan två eller flera län. Det återstår ett utvecklingsarbete för att få en heltäckande bild av samtliga tågavtal, att inte missa avtal men heller inte dubbelräkna avtal. I detta PM är fokus helt på bussavtalen där vi har en relativt heltäckande bild även om vi redan nu vet att vi saknar enskilda bussavtal för vissa län och även att vi sett exempel på uppenbart orimliga uppgifter i enkäten.

Variabler som efterfrågats

EU-förordningen (se avsnitt 3.1) är inte konkret med vad som ska redovisas i rapporten om upphandlad trafik. Operatörerna som kör trafik på kontrakt ska namnges och pengar som betalats ut ska redovisas, det är tydligt i förordningen men för övrigt är den öppet för viss tolkning. Vi har valt ett antal variabler fördelat på tre rubriker: avtalen, trafiken respektive utbetalningarna. Varje variabel har efterfrågats för varje enskilt avtal som gällde för trafik under kalenderåret 2010 respektive 2011. Variablerna visas i

Tabell 2: Variabler som efterfrågats i enkät om avtal för upphandlad trafik i länen, för trafik ett givet år.

Avtalen	Trafiken	Utbetalningarna
<i>Avtal</i>	<i>Avtal</i>	<i>Avtal</i>
<i>Avtalsområde</i>	<i>Avtalsområde</i>	<i>Avtalsområde</i>
<i>Trafikslag</i>	<i>Trafikslag</i>	<i>Trafikslag</i>
Antal fordon	Utbudstimmar	Utbetalt fast pris, 1000-tals kr
Operatör	Utbudskilometer, 1000-tal	Utbetalt mot körda km, 1000-tals kr
Startår för avtalet	Platskilometer, 1000-tal	Utbetalt mot antal resenärer, 1000-tals kr
Slutår för avtalet	Resandekilometer, 1000-tal	Utbetalt i annan bonus, 1000-tals kr
Typ av avtal	Påstigande, 1000-tal	Avdrag för inställd tur eller felaktig avgångstid, 1000-tals kr
Typer av incitament/bonus i avtalet	Mätmetod för antal påstigande	Avdrag för annan otillräcklig kvalitet, 1000-tals kr
Antal optionsår i avtalet	Kräver avtalet någon form av redovisning av resandet?	Summa (beräknas automatiskt)
Utnyttjas optionen just nu eller kommer den att utnyttjas?	Kommentar	Kommentar
Om option kommer att utnyttjas i framtiden, krävs då ett beslut om allmän trafikplikt?		
Ingår godstransporter ("bussgods") i avtalet?		
Kommentar		

Anm: De tre översta uppgifterna identifierar avtalen och är identiska för Avtalen / Trafiken / Utgifterna.

Länen skiljer sig åt med avseende på vilka variabler de kan redovisa för busstrafiken på avtalsnivå. För utbudet kan de flesta redovisa *utbudskilometer*, något färre län kan redovisa *utbudstimmar*. Som mått på resandet har vi efterfrågat antal *påstigande* och *resandekilometer* (eller *personkilometer*). En handfull län har problem att redovisa något av måtten för resande på avtalsnivå. Bland övriga län är det en blandning av dem som kan redovisa den ena, den andra eller båda variablerna. I det kommande utvecklingsarbetet bör stor konsensus eftersträvas vad gäller vilka variabler som är användbara för en givande uppföljning av avtalen.



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.