
RAPPORT

TRAFIKANALYS

Processutvärdering av arbete med det öppna marknadstillträdet i kollektivtrafiken i Västra Götaland



SLUTRAPPORT

2015-01-23

SWECO TRANSPORTSYSTEM AB

BENGT STÅLNER
HELENA LEUFSTADIUS

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	2
2	Uppdraget	3
3	Metod	4
4	Resultat	5
4.1	Allmänt om det öppna marknadstillträdet	5
4.2	Beskrivning av processen i Västra Götaland	6
4.2.1	Processen	6
4.2.2	Förutsättningar och motiv för att delta i processen	9
4.2.3	Resandestatistik	11
4.2.4	Politiska perspektiv	12
4.3	Nyckelfrågor	14
4.4	Kritiska faktorer och svåra frågor	15
4.5	Överväganden och beslut av kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götaland	16
4.5.1	Kriterier för beslut om allmän trafikplikt	17
4.5.2	Beslut om allmän trafikplikt	18
4.6	Sammanfattning och analys	19
4.6.1	Etablering av regional kollektivtrafik på helt kommersiella villkor	19
4.6.2	Process för etablering av regional busstrafik på helt kommersiella villkor i Västra Götaland	20
5	Rekommendationer för fortsatt arbete	25
6	Referenser	26
6.1	Muntliga källor	26
6.2	Skriftliga källor	26

1 Bakgrund

Den 1 jan 2012 trädde den nya kollektivtrafiklagen i kraft. Enligt lagens förarbeten är några av den nya lagens viktigaste syften att:

- skapa förutsättningar för kommersiell trafik
- skapa en mer dynamisk marknad med ökat kundfokus
- ge större valfrihet för resenären med fler resalternativ

Kollektivtrafiklagstiftningen innebär att kollektivtrafikföretag fritt får etablera kommersiell kollektivtrafik inom alla geografiska marknadssegment. De före detta så kallade trafikhuvudmännens ensamrätt att bedriva lokal och regional linjetrafik är därmed avskaffad.

Enligt lagstiftningens förarbeten¹ har både offentligt initierad och kommersiellt bedriven kollektivtrafik viktiga egenskaper att tillföra det samlade kollektivtrafikutbudet. Tillträdet till kollektivtrafikmarknaden ska därför vara öppet för alla som har grundläggande verksamhetstillstånd. I propositionen förutspås att det öppna marknadstillträdet kommer att leda till en mer attraktiv kollektivtrafik, till ökat resande och därmed till positiva sociala konsekvenser genom att nya kundgrupper lockas till kollektivtrafiken. Genom de nya etableringsmöjligheterna i den regionala kollektivtrafiken förväntas kollektivtrafiksystemet också bättre kunna svara mot olika människors preferenser och därmed öka tillgängligheten för allt fler människor.

Flera studier² visar dock att etablering av kollektivtrafik på kommersiella villkor inte fungerar enligt lagstiftarens intentioner. Stora upphandlingar och beslut om allmän trafikplikt hindrar den kommersiella trafikens utveckling. I många län är förutsättningarna oklar för tillträde för den kommersiella trafiken till kollektivtrafikens infrastruktur och till gemensamma system, till exempel för realtidsinformation.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) visar dock i allmänhet en positiv inställning till trafik på kommersiella villkor. Denna positiva och öppna hållning till etablering av kommersiell trafik bekräftas i formuleringar i de regionala trafikförsörjningsprogrammen.

Det är stor skillnad mellan RKM:s generella hållning i frågan och vad som egentligen görs för att åstadkomma etablering av trafik på kommersiella villkor. Detta har resulterat i att den regionala kollektivtrafik som bedrivs på helt kommersiella villkor fortfarande är mycket begränsad.

I Västra Götaland har Västtrafik beslutat att kommande upphandling, Trafik 2015, ska ske enligt branschens rekommendationer om avtalsprocessen som är framtagen inom

¹ Proposition 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag april 2010

² Se t ex Stålnér B, Leufstadius H, Regionala kollektivtrafikmyndigheter- organisation och villkor för etablering av kommersiell kollektivtrafik, Sweco Infrastructure AB 2013 och Marknadstillträde i regional kollektivtrafik, Transportstyrelsen 2014.

Partnersamverkan för förbättrad kollektivtrafik³. Erfarenheter från tidigare samarbetsprojekt mellan Västtrafik och trafikföretag i "Rollerna spelar roll" och "Rollerna X2" är viktiga underlag i arbetet.

Västtrafik genomförde ett samråd (SIU) med intresserade trafikföretag i juni 2013 inför upphandling av Trafik 2015 och därefter genomfördes enskilda samrådsmöten mellan Västtrafik och respektive trafikföretag. Vid dessa samrådsmöten framförde vissa trafikföretag intresse av att utföra delar av den trafik som omfattas av upphandlingen Trafik 2015 på helt kommersiella villkor.

Därpå genomfördes ytterligare enskilda samråd där trafikföretagen gavs möjlighet att presentera en beskrivning av möjligt trafikkoncept och bedömning av resandepotential. Vid de enskilda samråden gavs också möjlighet att diskutera biljettsamverkan och hantering av övergångsresor mellan kommersiell trafik och den upphandlade kollektivtrafiken.

I Swecos tidigare studie⁴ visades ett stort behov av utvecklad samverkan och dialog mellan RKM och trafikföretagen om den kommersiella trafikens möjligheter.

I studien föreslås därför att ett pilotlän skapas där RKM och trafikföretag vill satsa på identifierade möjliga starka kommersiella sträckor och att arbetet bygger på en gemensam marknadsanalys med full transparens i all statistik som till exempel intäkter, kostnader och resande.

Arbetet som RKM Västra Götalandsregionen (VGR) och Västtrafik initierade är ett exempel på hur man gemensamt mellan olika parter kan precisera förutsättningarna för etablering av trafik på kommersiella villkor på det sätt som förslogs i den ovan nämnda studien och som förutsattes i den nya lagstiftningens förarbeten. Bakgrunden var ett samråd inför upphandling (SIU) där flera bussföretag tog upp frågan om trafik på helt kommersiella villkor.

2 Uppdraget

Denna rapport innehåller resultatet av en processutvärdering av arbetet med etablering av kollektivtrafik på kommersiella villkor som beskrivs i kapitlet ovan.

Genom en processutvärdering kan man följa och beskriva arbetsätt och dialog mellan olika parter samt i nästa steg sammanfatta och analysera utvecklingen ur de olika parternas perspektiv. Processutvärderingens uppgift är att beskriva, värdera och förklara processen utifrån de intentioner de medverkande parterna har.

Utvärderingen uppmärksammar parternas faktiska handlande i förhållande till de ursprungliga intentionerna. Processutvärderingen definierar också kritiska faktorer i processen och metoden är därför bra att tillämpa i lärande syfte.

³ <http://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/Avtalsprocessen>

⁴ Stålnér B, Leufstadius H, Regionala kollektivtrafikmyndigheter- organisation och villkor för etablering av kommersiell kollektivtrafik, Sweco Infrastructure AB 2013

Processutvärderingen visar på förutsättningar att arbeta i samverkan mellan den ansvariga myndigheten och trafikföretagen på det sätt som nu sker i Västra Götaland. Utvärderingens analysdel innehåller en beskrivning av nyckelfrågor och framgångsfaktorer för ett lyckat arbete med etablering av kommersiell kollektivtrafik utifrån de olika parternas perspektiv.

Utvärderingen har resulterat i kunskap om hur den nya kollektivtrafiklagstiftningen och lagstiftarens intentioner när det gäller etablering av trafik på kommersiella villkor kan omsättas i praktiken. Utvärderingen visar på vilket sätt parterna har tillägnat sig den nya kollektivtrafiklagstiftningen och tankarna bakom denna. Avsikten med denna utvärdering är också att ta fram en baskunskap inom detta område som kan utgöra underlag för utveckling av processen och för att kunna ge rekommendationer för liknande arbete i övriga län.

Resultatet ger kunskap om möjligheter att tillämpa arbetssättet mer generellt och om förutsättningar för att projektet kan utgöra en modell för myndigheternas arbete med det öppna marknadstillträdet.

Utvärderingen har också resulterat i värdefull kunskap om processen ur de olika aktörernas perspektiv. Ambitionen är att både företrädare för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och för trafikföretagen ska kunna hämta underlag ur studien för fortsatt utveckling inom respektive organisationer.

3 Metod

Utvärderingens tyngdpunkt ligger på att beskriva och analysera samverkansprocessen där de olika parternas uppfattning om genomförande och resultat är en viktig del. Förutom att beskriva metod och process för etablering av trafik på kommersiella villkor beskriver utvärderingen också myndighetens arbetsprocess med att ta fram underlag och förbereda beslut om allmän trafikplikt.

Ambitionen har varit att genomföra utvärderingen så att det är möjligt att i en efterföljande fas att följa upp resultatet av samrådsprocessen när det gäller de praktiska konsekvenserna av projektet.

Processutvärderingen genomfördes genom intervjuer och fokusgruppsdiskussioner med den regionala kollektivtrafikmyndigheten RKM, Västtrafik, trafikföretag och branschorganisationer under perioden mars-oktober 2014. Intervjuer har genomförts både med tjänstemän och med politiker. Vid sidan av intervjuerna har tidigare studier, artiklar i branschpress och intervjuer använts som underlagsmaterial.

4 Resultat

4.1 Allmänt om det öppna marknadstillträdet

Som nämns i kapitel 1 fungerar inte det öppna marknadstillträdet på det sätt som förutsattes i den nya lagstiftningens förarbeten. Denna bild bekräftas genom de intervjuer som genomförts och genom innehållet i underlagsmaterialet för denna studie.

Branschorganisationerna för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och för bussföretagen vittnar om ett svagt intresse och låg aktivitet hos RKM när det gäller etablering av kommersiell busstrafik. RKM har i allmänhet en positiv inställning i frågan men har svårt att organisera arbetet och att lösa de praktiska frågorna som till exempel tillgång till hållplatser, terminaler och till informations- och betalsystem.

I bussbranschen agerar företagen mycket olika när det gäller initiativ för etablering av kommersiell trafik. Inställningen är i allmänhet avvaktande och det finns idag ett fåtal större operatörer som sätter den kommersiella affären i fokus. Intrycket är att dessa företag i första hand bedömer marknaden i ett geografiskt närområde snarare än att ha ett nationellt perspektiv.

Flera bussföretag såg Skånetrafiken som ett föredöme inom området genom en tydlig inriktning att etablera trafik på kommersiella villkor. Besvikelsen bland trafikföretagen blev dock stor när Skånetrafiken tog fram ett erbjudande⁵ riktat till de operatörer som är intresserade av etablering av kommersiell trafik. Kritiken gällde framförallt att erbjudandet tagits fram utan dialog med bussföretagen. Man var också förvånad att Skånetrafiken lanserade en modell för tillträde till terminaler efter principen ”..trafik med störst utbud har företräde..”. Under hösten har förtroendet ytterligare naggats i kanten då Malmö stad beslutade att expressbussarna ska flyttas till Norra Vallgatan på andra sidan av kanalen.

Trafikkontoret i Malmö fattade beslut om trafikeringsvillkor för busshållplatser vid Malmö centralstation den 22 september 2014. Villkoren omfattar företräde för busstrafik med högst frekvens. Beslutet har överklagats av Swebus som anser att frekvens inte är ett godtagbart skäl för Trafikkontorets beslut och att det inte finns skälig grund för hänvisning till annan plats för Swebus bussar. Företaget hävdar också att det finns ledigt utrymme vid Centralstationen men att dessa ytor används för tidreglering. Med hänsyn till tidplanen för denna utvärdering har det inte varit möjligt att, i denna rapport, följa ärendet och referera processen ytterligare.

I allmänhet upplever bussföretag runt om i landet att det inte finns någon vilja till samarbete hos RKM och att en fungerande marknad saknas eftersom beslut om allmän trafikplikt och upphandlingar har begränsat möjligheterna kraftigt.

Samtliga bussföretag som intervjuats i denna studie har uttalade strategier eller planer för satsning på etablering av kommersiell trafik. Planeringen skiljer sig dock mellan de olika

⁵ Kommersiell kollektivtrafik i Skåne, ett samlat erbjudande. Skånetrafiken okt 2013.

företagen där några har en uttalad och dokumenterad strategi för satsning på att driva kommersiell regional kollektivtrafik. Andra företag har en enkel ambition om att den egna omsättningen inom kommersiellt driven trafik ska öka kombinerat med att man valt ut intressanta geografiska områden för satsningar. Exempel finns också på strategier hos bussföretag som innebär att man ska satsa på upphandlad trafik i första hand och man har genomfört marknadsanalyser utifrån denna ambition. Gemensamt för alla intervjuade företag är att strategier och planer för etablering av trafik på kommersiella villkor är internt material som inte sprids till utomstående.

Flera av de intervjuade bussföretagen har tagit initiativ för etablering av kommersiell regional busstrafik. Etableringar har också skett, till exempel flygbustrafiken till Landvetters flygplats (FAC Flygbussarna Airport Coaches) och den så kallade Kistalinjen (Veolia Transport) som erbjuder pendlingsförbindelser mellan Nacka och Kista, främst för anställda på Ericsson. Initiativet till Kistalinjen kom från Veolia. Företagets arbete utgick från den nya lagstiftningen, vita fläckar på kollektivtrafikkarten identifierades och Ericsson kontaktades för en gemensam marknadsundersökning som resulterade i ett gemensamt trafikkoncept.

Trosabussen startade för tre år sedan i samarbete mellan Åkerbergs trafik och Trosa kommun och omfattar upp till tretton avgångar per dag mellan Liljeholmen och Trosa. Samarbetet inleddes med ett incitamentsavtal som övergick till en tjänstekoncession och målsättningen var att trafiken efter en viss tid skulle kunna drivas helt utan subventionering. Sedan starten för tre år sedan har antalet resenärer, såväl arbetspendlare som endagsturister, ökat kraftigt och fr.o.m. månadsskiftet maj/juni år 2015 körs trafiken helt utan subventioner.

Ett annat exempel på kommersiell trafik där trafikföretaget gått i spetsen är den så kallade Djurgårdslinjen (Nobina) som riktade sig till turister med sträckning mellan Stockholm city och Djurgården. Linjen är numera nedlagd på grund av bristande lönsamhet.

4.2 Beskrivning av processen i Västra Götaland

4.2.1 Processen

Redan under 2012 inledde Västtrafik arbetet med förberedande analyser av den trafik som skulle upphandlas fram till 2018. Man analyserade befintlig trafik i syfte att hitta potentialer för trafik på kommersiell basis. Analysen gjordes på områdesnivå där resvolymen och potential för ökat resande bedömdes utifrån en skala mellan grad av självfinansiering och marknadsstyrning. Man fokuserade särskilt på linjer där resenärerna hade hög betalningsvilja, till exempel med stor andel enkelbiljetter. Resultatet av analyserna visade att det enbart var en liten del av trafik med avtal som upphör före år 2018 som bedömdes vara intressant för kommersiell trafik.

Under våren 2013 tog Västtrafik beslut att upphandling av busstrafik i norra delen av länet, den så kallade Trafik 2015, skulle ske enligt branschens rekommendationer om

avtalsprocessen⁶ som är framtagen inom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. En förannonsering om upphandlingen gjordes sommaren 2012. Man hade dessförinnan diskuterat frågan om hur kommersiella initiativ bör hanteras med kollektivtrafikmyndigheter i andra län, bland annat med kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm och i Skåne.

Västtrafik genomförde ett gemensamt samråd (SIU) med intresserade trafikföretag i juni 2013 inför upphandling av Trafik 2015. Utöver Västtrafik deltog representanter från RKM och tjugo trafikföretag på den första SIUn. Den upphandlade trafiken gällde Bohusexpresserna, Expressbusstrafiken i Göteborgsregionen, regiontrafik på Tjörn och Orust samt inom Lerum och Alingsås. Upphandlingen omfattade ca 9,2 milj resor/år fördelat på totalt 197 fordon.

Under samrådet beskrev Västtrafik (VT) hur man på bästa sätt önskar samverka med trafikföretagen. Man beskrev även vilka effekter man ville uppnå med att arbeta i partnersamverkan, dvs. i linje med det arbete som pågått sedan flera år tillbaka inom "Rollerna spelar roll" och det efterföljande arbetet i "Rollerna X2", betonas också betydelsen av en gemensam värdegrund. Slutligen tydliggjordes också roller och ansvar i samråden; RKM som myndighetsutövare, Västtrafik som ska förverkliga trafiken och slutligen trafikföretaget som ska utföra trafiken.

Informellt hade dock processen startat tidigare med samtal mellan Västrafik och trafikföretagen om intresse att utveckla kommersiella alternativ till den upphandlade trafiken i Västra Götaland. Detta skedde redan under åren 2010-11, det vill säga innan den nya lagstiftningen trädde i kraft. Vid dessa tidiga samtal diskuterades viktiga funktioner för att möjliggöra en fungerande konkurrens. Funktioner som diskuterades var: angöringsavgifter för hållplatser/terminaler, former för anmälan om kommersiell trafik, realtidsinformation och biljettsamverkan. I dessa tidiga samtal kom det fram att samhällets subventionering av den allmänna kollektivtrafiken upplevdes som ett hinder för en kommersiell aktör att kunna träda in på marknaden.

Efter den inledande gemensamma SIUn genomförde VGR och Västtrafik sammanlagt sexton separata samtal med trafikföretagen som vardera omfattade 3-4 timmar. Alla större bussföretag och mindre företag deltog i samtalen. Dessutom deltog ett företag med intresse av att starta trafik i området. Vid dessa fördjupade, enskilda samtal ansvarade respektive trafikföretag för att sätta agendan. Inga gemensamma minnesanteckningar eller protokoll fördes, parterna ansvarade för den egna dokumentationen av samtalen.

Västtrafik anser att formerna för dessa möten utvecklades åt rätt håll med tiden. Jämfört med när samtalen startade upplever Västtrafik att stämningen mot slutet var mindre formell och att det var "högt i tak" under diskussionerna. Även bussföretagen upplever att samtalen var konstruktiva, att det var en öppen dialog, att Västtrafik tog processen på allvar och att agendan var transparent genom att företagen själva fick göra inspel och

⁶ Avtalsprocess för fördubblad kollektivtrafik. Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik 2013.

vara med och sätta agendan. Företagen upplevde också goda intentioner hos alla aktörer och att dialogen präglades av en bra blandning mellan formella och informella inslag.

Enligt intervjupersonerna på Västtrafik lämnade de ut all tillgänglig och aktuell statistik till bussföretagen i samband med diskussionerna. Vissa trafikföretag anser dock att den levererade statistiken dels var för gammal, dels inte var nedbruten i tillräcklig grad och att till exempel resematriser och intäkter per tur saknades. Bussföretagen anser att RKM måste leverera underlagsstatistik utifrån företagens önskemål och behov, detta är en nödvändighet för att kunna göra detaljerade marknadsbedömningar och lönsamhetsanalyser.

När det gäller det politiska intresset för kommersiell trafik är Västtrafik osäker på hur man politiskt prioriterar frågor om kommersiell trafik eftersom fokus de senaste åren har varit på den upphandlade trafiken, incitament och bonus på kundnöjdhet.

Västtrafik har positiv erfarenhet av processer tillsammans med bussföretagen genom arbetet i "Rollerna spelar roll" och "Rollerna X2". Möjligen hade de förväntat sig mer konkreta förslag från operatörerna och Västtrafik konstaterar att alla parter fortfarande är ganska låsta i gamla strukturer och i branschkultur som sedan mycket lång tid präglas av trafik som drivs efter upphandling.

Trafikföretagen upplevde att Västtrafik sökte efter förslag till trafikupplägg för att sedan ge återkoppling. Flera trafikföretag efterlyste istället mer input i form av nedbruten statistik för att kunna ta fram möjliga trafikupplägg. Ett av de intervjuade trafikföretagen efterlyste bättre metoder och föreslog att kommande processer för etablering av kommersiell trafik organiseras i arbetsgrupper med uppgift att i förväg diskutera vilka underlag som behövs för att kunna göra en bra analys och för att ta fram förslag till trafikupplägg.

Genomförandet av SIU och enskilda samtal mellan Västtrafik och bussföretagen resulterade i att Västtrafik beslöt att dela upp den upphandlade trafiken i två delar, Trafik 2015:1 och Trafik 2015:2. Möjligheterna för etablering av busstrafik på kommersiell basis begränsades till de så kallade Bohusexpresserna, till expresslinjerna "Röd" (Landvetter-Göteborg-Lilla Varholmen) och "Lila" (Mölnlycke-Torslanda) samt till Stenungssund Express (Trafik 2015:2). Totalt omfattar trafiken cirka 5 miljoner resor/år.

Västtrafiks ansats var att skapa en kommersiell korridor och inte ha någon upphandlad trafik på E6 mellan Norge och Kungälv. Genom förbindelser med den upphandlade trafiken till tåget skulle man kunna frigöra resurser till annan trafik.

Under januari 2014 genomfördes ytterligare enskilda fördjupade samråd där trafikföretagen gavs möjlighet att presentera en beskrivning av möjligt trafikkoncept och bedömning av resandepotential. Tio företag bjöds in till fördjupade samtal, varav åtta trafikföretag valde att återkomma med ett konkret förslag på trafikupplägg. Vid dessa samråd diskuterades utöver lösning på trafikupplägg även frågor om biljettsamverkan och hantering av övergångsresor mellan kommersiell trafik och den upphandlade kollektivtrafiken.

Parallellt med denna process tog Västtrafik även kontakt med bussoperatörer som kör trafik i området på helt kommersiella villkor för att se om det fanns något intresse för den trafik som ingick i Trafik 2015:2, responsen var dock svag.

Efter de fördjupade samråden visade det sig slutligen att det var två trafikföretag som hade arbetat fram genomarbetade förslag för att etablera kommersiell trafik i det aktuella området. De fortsatta diskussionerna med trafikföretagen utgick från den regionala kollektivtrafikmyndighetens ställningstaganden i trafikförsörjningsprogrammet.

I juni genomfördes slutliga samråd vilka resulterade i att ett enda trafikföretag förklarade sig vara fortsatt var intresserad att köra Trafik 2015:2 på kommersiell basis.

Efter sommaren har Västtrafik genomfört en riskanalys och bedömning av hur målen i trafikförsörjningsprogrammet kan uppfyllas baserat på de föreslagna trafikuppläggen.

I mitten av oktober 2014 bjöd Västtrafik och RKM:s kollektivtrafiksekretariat in ett flertal aktörer till samråd om hur kriterier för trafikpliktsbeslut ska utformas. Medverkande var Sveriges Bussföretag, Västra Sveriges Bussbranschförening, Trafikförvaltningen SL, Skånetrafiken och Trafikanalys.

Västtrafiks riskanalys och bedömning av måluppfyllelsen har resulterat i en rekommendation till Kollektivtrafiknämnden i VGR som tog slutligt beslut om allmän trafikplikt för Trafik 2015:2 i början av december 2014. För beskrivning av VGR:s beslut, se kap 4.5.2 nedan.

Som underlag för nämndens beslut fattade man i början av november 2014 beslut om kriterier för beslut om allmän trafikplikt⁷. Kriterierna har formulerats utifrån innehållet i kollektivtrafiklagstiftningen, trafikförsörjningsprogram för RKM Västra Götaland och det nationella branschgemensamma samarbetet kring avtalsprocesser. För beskrivning av kriterierna, se kap 4.5.1 nedan.

4.2.2 Förutsättningar och motiv för att delta i processen

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götaland har i denna process representerats av tjänstemän från Västtrafik som bland annat har uppdrag från myndigheten att ansvara för frågor som är direkt kopplade till trafikutvecklingen. Kollektivtrafiknämndens sekretariat har deltagit med två tjänstemän i det praktiska arbetet. Vissa politiker i kollektivtrafiknämnden har deltagit på ett fåtal möten med trafikföretagen, de övriga har fått information om processen på nämndens ordinarie sammanträden. Politikerna i Västtrafiks styrelse har inte deltagit i det praktiska arbetet.

Branschorganisationerna Sveriges Bussföretag och Västra Sveriges Bussbranschförening (VSBF) har inte deltagit i processen i Västra Götaland. Medlemsföretagen har agerat enskilt och branschorganisationerna har inte heller kontaktats av Västtrafik. Man hade gärna sett att Västtrafik hade kontaktat VSBF för diskussion i viktiga frågor innan SIU genomfördes.

⁷ Förslag till kriterier för trafikpliktsbeslut. PM Kollektivtrafiksekretariatet Västra Götaland 2014-10-27.

Branschorganisationerna menar dock att det är ett öppnare klimat för diskussioner om kommersiell trafik i Västra Götaland jämfört med övriga landet. Anledningen är troligen det arbete som gjorts inom ramen för Västtrafiks initiativ, "Rollerna spelar roll", och dess fortsättning, "Rollerna X2". Det har skapat ett förtroendefullt samarbete som baseras på gemensamma värderingar.

Branschorganisationerna tror att detta har bidragit till en positiv respons när Västtrafik tog initiativ att bjuda in operatörerna för diskussion om det öppna marknadstillträdet. Man tror att en framgångsfaktor är att det är en klar och tydlig rollfördelning mellan kollektivtrafikmyndigheten (beställare) och Västtrafik (utförare). I denna process anser man också att myndigheten har agerat utifrån ett tydligt ansvarsområde.

Under år 2013 skapades det också en arbetsgrupp för marknadstillträde och infrastruktur i Västra Götaland. Syftet med gruppen var att ta fram gemensamma riktlinjer och överenskommelser för tillträde till terminaler och bytespunkter med transparenta och rättvisa villkor för såväl upphandlad som kommersiell trafik. Frågor som har diskuterats i forumet är tillgång till kollektivtrafikens infrastruktur. I forumet ingår Sveriges Bussföretag, VSBF, Västtrafik, Göteborg stad, Trafikverket och Jernhusen.

Branschorganisationen Sveriges bussföretag har även bildat en intern arbetsgrupp för diskussioner om kommersiell trafik. Ambitionen är att sprida information till de egna medlemmarna om arbetet i Västra Götaland. Under år 2013 arbetade arbetsgruppen fram ett handlingsprogram om kommersiell trafik och gruppen tog också fram rapporten "Varför så lite ny kommersiell linjetrafik trots ny lagstiftning?". Under år 2014 är gjordes en fördjupad analys per region om den kommersiella trafikens möjligheter⁸. I rapporten konstateras att det fortfarande finns mycket stora hinder för att bedriva kommersiell linjetrafik och att förutsättningarna för att bedriva kommersiell trafik förbättras mycket långsamt.

När bussföretagens branschorganisationer jämför processen i Västra Götaland med utvecklingen i andra regioner i landet menar man att många RKM hanterar frågan om kommersiell trafik styvmoderligt och att det brister i förtroendet för operatörernas förmåga. Till exempel upplever man att utvecklingen i Stockholm går trögare och att diskussionerna där mer handlar om detaljer snarare än om att genomföra en gemensam process. Vid samtal mellan RKM i Stockholm och enskilda bussföretag har man till exempel diskuterat biljettsamverkan, resenärspeng och tillgång till reseplanerare.

Branschorganisationerna är starkt kritiska till den generella utvecklingen inom området kommersiell trafik. Som exempel tar man upp frågan om konkurrensneutralitet när det gäller trafiken till Arlanda flygplats och SLs marknadsföring till en bredare målgrupp än arbetspendlare av pendeltågtrafiken med negativa effekter för den kommersiellt drivna kollektivtrafiken Arlanda Express och Flygbussarna.

⁸ Kommersiell Linjetrafik 2013, "Lång väg kvar när det gäller bra förutsättningar för att bedriva kommersiell linjetrafik". Sveriges Bussföretag juni-2014

Branschorganisationerna var optimistiska när det gällde utfallet av processen Västra Götaland och trodde att den infrastrukturgrupp som bildats skulle kunna bidra på ett bra sätt i arbetet.

De enskilda bussföretagens motiv för att delta i processen i Västra Götaland skiljer sig något mellan företagen. För de företag som bedriver trafik i området var det naturligt att delta i diskussionerna. I allmänhet hade bussföretagen stora förväntningar på processen och att kommersiell trafik blir en naturlig del av myndighetens ansvar där företagens initiativ driver frågan framåt.

Flera bussföretag uppger att de deltog i processen för att kunna vara med att påverka förutsättningar för både upphandlad trafik och för trafik på kommersiell basis. Ett av de intervjuade bussföretagen deltog i processen främst för att bidra med synpunkter och inspel och för att få insyn i arbetet. Företagets ambition var att påverka så att den aktuella trafiken även i framtiden ska drivas som upphandlad trafik.

Övriga företag hoppades initialt att processen skulle resultera i kommersiell trafik, främst i stråket Oslo-Strömstad-Göteborg. Man förutspådde en mix av upphandlad och kommersiell trafik.

Sammantaget uppfattade bussföretagen processen positivt och att den innebar en bra utveckling som har skett på kort tid. Bussföretagen upplevde dock också att det fanns svårigheter och orosmoln i processen. Det gällde främst oro för det man kallar "en omogen syn" på den kommersiella trafikens möjligheter och på ett bristande kundperspektiv. Enligt ett bussföretag var en annan osäkerhet eventuella politiska utspel under processens gång. De förutspådde att offentlighetsprincipen kan bli problematisk då känslig information och dokumentation som hanteras mellan trafikföretag och Västtrafik riskerar att bli offentlig.

4.2.3 Resandestatistik

I samband med att den nya lagstiftningen på kollektivtrafikområdet togs i bruk har frågan om skyldighet för kollektivtrafikföretag att redovisa resandestatistik aktualiserats.

För den kollektivtrafik som bedrivs på kommersiella villkor är detta särskilt känsligt eftersom uppgifter om lönsamheten på en viss linje kan vara intressant för konkurrerande företag. Intervjupersonerna är också i grunden skeptiska till att lämna ut dessa uppgifter. Bussföretagen menar att det är viktigt för myndigheterna att förstå på vilka premisser kommersiell kollektivtrafik bedrivs och att behovet av statistik måste vägas mot företagens intressen. Ett bussföretag menar att man måste sluta sekretessavtal med kollektivtrafikmyndigheten innan resandestatistik för den kommersiella trafiken redovisas. Andra företag menar att det kan vara acceptabelt att redovisa hur resandet utvecklas men i så fall på en aggregerad nivå.

Inom busstrafikens branschorganisationer har frågan om redovisning av resandestatistik inte diskuterats. Man har dock noterat myndigheternas ökande intresse för uppföljning

och man följer därför utvecklingen noga, bland annat när det gäller SKLs arbete med öppna jämförelser för den upphandlade trafiken.⁹

Även branschorganisationerna menar att affärssekretessen måste säkerställas vid insamling och sammanställning av statistik för regional kommersiell kollektivtrafik. De anser också att det måste vara en neutral part som samlar in statistiken, till exempel myndigheten Trafikanalys.

Frågan om insamling av resandestatistik för kommersiell trafik har inte heller diskuterats inom Sveriges kommuner och landsting, SKL. Man konstaterar att det generellt är svårare att få fram heltäckande, tillförlitlig statistik inom den upphandlade kollektivtrafiken än för andra politikområden. Problemen med statistiken bottnar i olika definitioner och gränsdragningar samt att det helt enkelt saknas statistik på många håll.

4.2.4 Politiska perspektiv

De politiska perspektiven på processen i Västra Götaland är intressanta att belysa. Av intervjuerna framgår att politikerna i Västtrafiks styrelse respektive i kollektivtrafiknämnden inom Västra Götalandsregionen, VGR, är väl medvetna om sina ansvarsområden där Västtrafik agerar utifrån resenärsperspektivet och där kollektivtrafiknämnden har ansvar för samhälls- och medborgarperspektivet.

På frågan om den generella politiska inställningen till etablering av kommersiell trafik konstaterar de intervjuade politikerna att det inte finns något tryck från medborgarna när det gäller etablering av trafik på kommersiella villkor. I den regionala kollektivtrafikmyndigheten i region Västra Götaland har det inte diskuterats kommersiell trafik i någon större utsträckning eftersom initiativen från trafikföretagen har varit få. När nämnden har diskuterat kommersiell trafik har det varit utifrån risken att trafikföretagen "plockar russinen ur kakan" genom att trafikera stråk med god kostnadseffektivitet. Fokus för nämnden är framförallt att skapa ett enkelt och enhetligt system.

De politiska diskussionerna om kommersiell kollektivtrafik i Västra Götaland är inte nya. Redan för cirka tio år sedan togs frågan upp i Västtrafiks styrelse i samband med att den interregionala kommersiella busstrafiken öppnades även för inomregionala resor. Sedan dess har den kommersiella trafiken diskuterats i de politiska instanserna i samband med beslut om trafikplikt och när det gällde trafiken till Landvetters flygplats.

Politikerna i kollektivtrafiknämnden har hittills varit eniga om vilken trafik som ska omfattas av allmän trafikplikt i Västra Götaland. Man konstaterar att detta är komplexa frågor som kräver bra underlag från tjänstemannaorganisationen inför beslut om allmän trafikplikt. Politiska diskussioner om hantering av beslut om allmän trafikplikt och kommersiell trafik har också ägt rum på nationell nivå inom ramen för SKLs verksamhet i olika utskott och på presidiekonferenser. Diskussionerna har förts på principiell nivå och politikerna i Västra Götaland efterlyser ett bättre stöd från SKL när det gäller praktisk tolkning av den nya kollektivtrafiklagstiftningen.

⁹ Öppna jämförelser kollektivtrafik 2014. SKL 2014

Politikerna anser att det vore bra med nationella, gemensamma kriterier för hantering av dessa frågor och att det vore en fördel om man har kännedom om hur andra regioner hanterar frågorna. De anser att det vore önskvärt att det i framtiden kan ske fördjupade samtal mellan de olika kollektivtrafikmyndigheterna och med branschorganisationerna.

Politikerna i Västtrafiks styrelse har inte varit praktiskt delaktiga i Trafik 2015-processen, de konstaterar dock att den kommersiella trafiken till Landvetters flygplats inte var lyckad eftersom många resenärer initialt upplevde lösningen negativt, till exempel genom behovet av att ha två olika färdbevis för att kunna genomföra anslutningsresor till flygplatstrafiken.

Politikerna menar att erfarenheterna från att driva flygbusstrafiken på kommersiell basis är övervägande negativa. Den kommersiella lösningen innebar att trafiken kördes mellan Göteborg-Landvetters flygplats utan möjligheter att åka på delsträckor. För resenärerna innebar lösningen också dyrare resor och färre turer jämfört med tidigare. Det saknades också möjligheter att ansluta till linjen med annan busstrafik utmed linjen. Kritiken från resenärer blev också stark med stor uppmärksamhet i media. Det faktum att man som arbetspendlare var tvungen att ha två olika färdbevis för att kunna resa till arbetet på Landvetters flygplats var den enskilt största källan till irritation och ilska. Sedan dess har Västtrafik och Flygbussarna-Veolia förhandlat fram en lösning för biljettsamverkan för både arbetspendlare och flygresenärer. Lösningen innebär ökade kostnader för Västtrafik med 1- 2 miljoner kronor per år jämfört med den tidigare helt kommersiella trafiken.

Politikerna har svårt att se något positivt med beslutet att avstå trafikplikt för trafiken till flygplatsen och att därmed öppna för kommersiell trafik. De upplever att processen har minskat kollektivtrafikens förtroendekapital och att det i framtiden måste tas fram nya trafiklösningar som utgår från resenärens bästa.

När det gäller processen för Trafik 2015 har kollektivtrafiknämndens ordförande deltagit genom närvaro på samtalen med trafikföretagen. Hon har en positiv bild av samtalen och uppfattar en lyhördhet och öppenhet för nya idéer hos alla parter. Hon konstaterar också att det är stor skillnad mellan olika trafikföretag när det gäller hållningen till upphandlad respektive kommersiell trafik och att vissa företag är passiva när det gäller idéer för kommersiella trafiklösningar.

De intervjuade politikerna var förhållandevis skeptiska till möjligheterna att etablera kommersiell trafik som ett resultat av den pågående processen. De uttryckte besvikelse över att trafikföretagen hittills har tagit få initiativ och upplever brister i företagets kreativitet när det gäller nya trafiklösningar. Detta har medfört att fokus för utveckling av kollektivtrafiken i Västra Götaland de senaste åren har varit på incitamentsavtal och kvalitetsfrågor.

Politikerna i kollektivtrafiknämnden konstaterade också att nämnden bär det fulla ansvaret för trafiksystemet och att det är riskfyllt med kommersiella lösningar på grund av rätten att lägga ned trafik med 21 dagars varsel. På grund av detta var politikerna i kollektivtrafiknämnden negativa till kommersiella trafiklösningar i så kallade tunga stråk.

Ett enhetligt och långsiktigt pålitligt system har högsta prioritet enligt de intervjuade politikerna. De ser dock att kommersiella lösningar kan ha en stödjande funktion i kollektivtrafiksystemet till exempel genom att erbjuda en högre servicenivå på landsbygden och i andra glest befolkade områden.

4.3 Nyckelfrågor

En av de viktigaste uppgifterna i en lärande process är att identifiera nyckelfrågor.

Västtrafik konstaterar att processen i Västra Götaland har kännetecknats av en öppen dialog och kreativa möten vilket är en nyckelfråga enligt intervjupersonerna. Man anser att branschens nationella arbete med en ny avtalsprocess och att projektet "Rollerna X2" i Västsverige har bidragit starkt i diskussionerna. I projektet har huvudmän och trafikföretag arbetat med frågor om struktur och kultur med huvudfrågan "På vilket sätt ska vi arbeta tillsammans?"

Tjänstemännen på Västtrafik anser att en nyckelfråga i processen är politikernas bedömning som kan innebära att man avstår att lägga allmän trafikplikt på vissa delar av trafiken. De anser att det är viktigt att fastställa kriterier för ett beslut om allmän trafikplikt, det vill säga: under vilka förutsättningar kan vi avstå från att besluta om trafikplikt?

I övrigt tar tjänstemännen upp trafikfunktioner på frågan om nyckelfrågor i processen. Man konstaterar till exempel att det ur resenärens perspektiv är viktigt med ett gemensamt biljettsystem och att detta är en utmaning eftersom bussföretagen i första hand vill ha betalt för varje resa.

Även trafikföretagen tar upp olika funktioner i trafiken på frågan om nyckelfrågor i processen för kommersiell trafik. Företagen nämner tillgång till hållplatser, terminaler och till system för trafikinformation. Vissa trafikföretag tar upp behovet av ett gemensamt biljettsystem utifrån perspektivet enkelhet för resenären, andra menar att själva betalssystemet är oväsentligt, däremot är det viktigt med biljettsamverkan.

En intressant aspekt som tas upp i intervjuerna med trafikföretagen är det faktum att det politiska perspektivet tillåts dominera på bekostnad av det affärsmässiga perspektivet. Det innebär att faktorer som trygghet och långsiktighet tillåts spela en avgörande roll vid politikernas bedömning av allmän trafikplikt eller en kommersiell lösning. Enligt trafikföretagen innebär detta också i praktiken att de kommersiella alternativen måste konkurrera med en upphandlad och subventionerad trafik.

Ett av de intervjuade företagen menar att en nyckelfråga för processen är om den regionala kollektivtrafikmyndigheten i första hand ska sträva mot fördubblingsmålet eller om målet för regional tillgänglighet ska prioriteras.

Politikerna i Västtrafiks styrelse och i kollektivtrafiknämnden tar delvis upp andra saker på frågan om processens nyckelfrågor. Av svaren framgår en tydlig skillnad mellan det politiska perspektivet och det affärsmässiga perspektivet som trafikföretagen företräder. Politikerna tar upp problemet med att de kommersiella aktörerna vill ta den mest lönsamma upphandlade trafiken och driva den på kommersiella villkor. Enligt politikerna innebär detta ökat behov av offentliga resurser till kollektivtrafiken.

En annan nyckelfråga enligt politikerna är 21-dagarsregeln som tillåter ett förhållandevis snabbt utträde ur marknaden för kommersiella aktörer. Man menar att LOU ställer stränga krav på formerna för upphandling vilket innebär en lång process för upphandling av trafik som tidigare bedrivits på kommersiella villkor. En annan aspekt som är sammankopplad med oron för ett snabbt utträde ur marknaden är, enligt politikerna, behovet av ett sammanhängande enhetligt system med trygghet för resenären. De tycker också att det är viktigt att trafikföretagen upplever att de bidrar till att uppfylla de övergripande politiska målen för kollektivtrafiken.

Politikerna anser i likhet med trafikföretagen att det är angeläget att säkerställa biljettsamverkan mellan den upphandlade trafiken och den trafik som bedrivs på kommersiell basis. Likaså ser politikerna att frågan om hur kapacitetsbrist vid hållplatser och terminaler ska hanteras som en nyckelfråga.

Sveriges kommuner och landsting, SKL, är intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. De anser att nyckelfrågorna i en process för etablering av trafik på kommersiella villkor är tillgång till gemensamma system för till exempel information och betalning. SKL betonar också vikten av att ge trafikföretag som driver kollektivtrafik på kommersiella villkor tillgång till kollektivtrafikens infrastruktur och att hitta metoder för att fördela utrymme vid hållplatser och terminaler vid kapacitetsbrist. I likhet med de intervjuade regionala politikerna i Västra Götaland anser SKL att tillförlitlighet i de trafiklösningar som tas fram också är en nyckelfråga.

4.4 Kritiska faktorer och svåra frågor

Intervjupersonernas bedömning av vilka kritiska faktorer och svåra frågor som finns i en process för etablering av kommersiell trafik sammanfaller naturligt till stora delar med det som bedöms vara nyckelfrågor i processen, se kap 4.3.

Tjänstemännen på Väststrafik anser att en svår, och kanske avgörande, fråga är den så kallade 21-dagarsregeln som medger utträde från marknaden för en kommersiell aktör efter denna tid. Tjänstemännen menar att detta leder till tveksamhet hos politikerna till trafik på kommersiella villkor. Erfarenheter från flygbusstrafiken gör politikerna ännu mer tveksamma till kommersiella lösningar. Det förekommer regelbundna diskussioner mellan Västtrafik och kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götalandsregionen när det gäller risker med snabbt utträde ur marknaden.

Enligt tjänstemännen är ambitionen om ett sammanhållet och enhetligt system också en svår fråga vid etablering av kommersiell trafik. Man tar också upp betydelsen av att parterna talar om samma sak i processen för etablering av kommersiell trafik. Västtrafik vill gärna prata om lönsamma stråk medan de upplever att trafikföretagen till stor del har fokuserat på enskilda linjer.

Ett annat förhållande som försvårat processen i Västra Götaland något är det faktum att vissa av trafikföretagen inte har som främsta intresse att bedriva trafik på helt kommersiella villkor. Dessa företag ser hellre att trafiken upphandlas och att nya avtalsmodeller tillämpas.

Intervjuade personer från Västtrafik och från bussföretagen tar upp skillnaderna mellan aktörerna när det gäller kultur och drivkrafter. En intervjuperson konstaterade att det är en helt annan affärslogik när det gäller den upphandlade trafiken jämfört med trafik som ska bedrivas på helt kommersiell basis.

Bussföretagen anser att de svåra frågorna till stor del är desamma som nyckelfrågorna. Man tar upp aspekten av att processen innehåller många aktörer, politiker och tjänstemän från både kollektivtrafikmyndigheten i VGR och från Västtrafik. Man konstaterar också att ännu en ny aktör, Göteborgs stad, nu också tillkommer i och med arbetet med det västsvenska paketet.

Bussföretagen efterlyser också samhällets klara ställningstagande: accepterar man kommersiell trafik eller inte? Dessutom finns det, enligt en intervjuperson, inte tillräcklig kunskap om vad resenärerna vill ha och vilka krav de ställer på kollektivtrafiken.

Flera av de intervjuade bussföretagen tar också upp förhållanden med trängsel på hållplatser och terminaler och svårigheten med att infoga kommersiell trafik i informations- och betalsystem som en kritisk faktor. Samtidigt är man optimistisk om framtiden när det gäller infrastrukturfrågorna i och med att det har skapats ett regionalt forum för diskussion om frågor kring det öppna marknadstillträdet och tillgång till kollektivtrafikens infrastruktur.

Enligt de intervjuade politikerna är en kritisk faktor för etablering av kommersiell trafik att synen hos allmänheten på kollektivtrafiken som en samhällsservice är starkt rotad. En av de intervjuade politikerna menade att trafik som drivs kommersiellt har ett annat fokus än att ge en grundläggande samhällsservice. På frågan om kritiska faktorer tar politikerna upp behovet av ett robust och enhetligt system med trygghet för alla parter. En intervjuad politiker menade att den svåra frågan är: "Hur kan vi åstadkomma ett enhetligt och okomplicerat system som består av både upphandlad och kommersiell trafik?"

Även politikerna tar upp problematiken med behov av biljettsamverkan, en gemensam prismodell, reseplanerare och tillträde till hållplatser och terminaler.

4.5 Överväganden och beslut av kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götaland

RKM i Västra Götaland har det politiska ansvaret att utveckla kollektivtrafiken i Västra Götaland. Allmän trafikplikt är ett krav som myndigheten ska definiera och fastställa enligt EU förordningen¹⁰. Kravet innebär att RKM i Västra Götaland ska säkerställa den kollektivtrafik som är av allmänt intresse och som en kommersiell operatör inte skulle ha något intresse av.

Förutsättningen för beslutet är det regionala trafikförsörjningsprogrammet som visar den politiska viljan och inriktningen mot år 2025. Av programmet framgår att utgångspunkten för kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götaland är att kommersiell trafik ska ses som en tillgång och som ytterligare en möjlighet att möta nya resbehov hos invånarna när den kompletterar den samhällsköpta trafiken. En avgörande förutsättning att lyckas med detta

¹⁰ EU förordningen om kollektivtrafik(1370/2007)

är att den kommersiella trafiken får de rätta förutsättningarna att samverka på ett sätt som inte skapar ett hinder för resenärerna.

Det är värt att poängtera att trafikförsörjningsprogrammets mål gäller hela kollektivtrafiken, såväl upphandlad som kommersiell. Den föreslagna kommersiella trafiken ska därmed analyseras efter sammantagna effekter, både för den upphandlade och för den kommersiella trafiken. Likaså hur resandet kan påverkas (utbud, restider, priser etc).

4.5.1 Kriterier för beslut om allmän trafikplikt

Som nämns i kap 4.2.1 ovan fattade Kollektivtrafiknämnden slutligt beslut om allmän trafikplikt i början av december 2014. Som underlag för nämndens beslut fattade man i början av november 2014 beslut om kriterier för beslut om allmän trafikplikt. Kriterierna har formulerats utifrån innehållet i kollektivtrafiklagstiftningen, trafikförsörjningsprogram för RKM Västra Götaland och det nationella branschgemensamma samarbetet kring avtalsprocesser.

Kriterierna säger sammanfattat att:

- om kollektivtrafikmyndigheten bedömer att trafikförsörjningsprogrammets ambitioner och mål kan uppfyllas utan att det behöver upprättas avtal med en trafikutövare, ska kollektivtrafikmyndigheten ta beslut om att avstå allmän trafikplikt
- för att fatta beslut om avstående av allmän trafikplikt ska myndigheten även bedöma om den kommersiella trafiken, tillsammans med den upphandlade trafiken, bidrar till att målen i trafikförsörjningsprogrammet uppfylls

För att kunna bedöma hur målen i trafikförsörjningsprogrammet uppfylls ska det göras en riskanalys.

Analysen ska ske utifrån tre grundläggande principer för kommersiell trafik:

- att det finns betalningsvilja hos resenärerna för hela kostnaden för hela den nyttjade tjänsten
- att den kommersiella trafiken baseras på kommersiella grunder och inte förutsätter subventioner från samhället
- att det finns någon som är beredd att investera i trafiken och utsätta sig för full konkurrens och marknadens oförutsägbarhet

Analysen ska visa hur måluppfyllelsen påverkas vid ett beslut om avstående av trafikplikt för hela eller för delar av trafiken. Bedömningen omfattar den sammantagna effekten av kommersiell och upphandlad trafik, med ett särskilt fokus på kriterierna resande, miljö, tillgänglighet och kundnöjdhet.

För varje kriterium ska även en bedömning av effekter på resursåtgång, resursutnyttjande och ekonomi för den upphandlade trafiken göras. Särskilt uppmärksamhet ska ägnas åt hur samordning med till exempel skolskjutsar påverkas.

Allmän trafikplikt kan beslutas för olika delar av trafiken, förutom för ett stråk kan beslut även tas för del av dygn eller del av vecka. Om tjänstemännen rekommenderar beslut om att avstå trafikplikt ska riskanalysen även innehålla en plan för hur trafikförsörjningen ska säkerställas om den kommersiella trafiken upphör. Att den kommersiella trafiken baseras helt på kommersiella grunder utesluter inte ett kommersiellt trafikföretag och Västtrafik på affärsmässiga grunder kan teckna avtal om till exempel biljettsamarbete och tillgång till informationssystem.

4.5.2 Beslut om allmän trafikplikt

Efter rekommendation från Västtrafiks styrelse beslutade Kollektivtrafiknämnden den 4 december 2014 att besluta om allmän trafikplikt för följande trafik:

- Expressbusstrafik mellan orter i Bohuslän och Göteborg, där Torp och Uddevalla är viktiga trafiknav.
- Regiontrafik Fyrstad som förbinder Tvåstadsområdet med Uddevalla och Bohuskusten.
- Expressbusstrafik mellan Stenungsund och Göteborg.
- Expressbusstrafik mellan Västra Hisingen och Landvetter/Härryda dels genom centrala Göteborg och dels via Västra Frölunda och Mölndal.
- Trafikering på E6 sträckan Stora Högamotet och Kungälvsmotet.

Beslutet innebar att all trafik som varit föremål för samråd mellan VGR, Västtrafik och trafikföretagen, och som beskrivits i denna studie, ska upphandlas.

Under den avslutande delen av processen återstod endast tre företag som var villiga att bedriva kommersiell trafik på vissa delar av de aktuella sträckorna. Dessa företag ombads att konkretisera sitt intresse vilket fick till följd att två av dessa företag förklarade att man inte längre var intresserade av att bedriva trafiken på helt kommersiella villkor. I slutskedet av processen återstod därför endast ett företag som förklarade sig intresserade av att bedriva trafiken mellan Torp och Göteborg samt mellan Stenungsund och Göteborg på kommersiella villkor i egen regi.

Västtrafik bad företaget att visa ett mer konkretiserat trafikeringsupplägg för att kunna analysera om trafiken skulle bidra till att uppnå målen i trafikförsörjningsprogrammet. Trafikföretaget återkom då med en mycket översiktlig bild av hur de avsåg att bedriva trafiken. Trafikföretaget angav att man av konkurrensskäl inte kunde lämna mer detaljerade uppgifter. Man klargjorde också att företagets idé om hur de avsåg att bedriva trafiken inte var en utfästelse för att trafiken skulle startas.

Västtrafik bedömde att trafikföretagets beskrivning av trafikeringsupplägget på en övergripande nivå försvårade för Västtrafik att i detalj bedöma alla effekter av förslaget. Västtrafik ansåg också att det var en försvårande omständighet för ett beslut om avstående av allmän trafikplikt att trafikföretagets deklARATION inte var en utfästelse att starta trafiken.

Enligt Västtrafik bedöms ett förverkligande av kommersiell trafik i den omfattningen som förslaget innebar en ansevärd investering som kräver ekonomisk uthållighet. Västtrafiks uppfattning var att trafikföretagets deklaration indikerade på osäkerhet kring den ekonomiska uthålligheten och att det därför innebar en stor risk för att trafikförsörjningen på längre sikt inte kunde garanteras. Västtrafiks styresle beslutade följaktligen den 31 oktober 2014 att rekommendera Kollektivtrafiknämnden i VGR att besluta om allmän trafikplikt för den aktuella trafiken.

4.6 Sammanfattning och analys

4.6.1 Etablering av regional kollektivtrafik på helt kommersiella villkor

Det öppna marknadstillträdet i den regionala kollektivtrafiken fungerar inte på det sätt som förutsattes i den nya lagstiftningen och dess förarbeten. Tidigare studier visar på mycket låg aktivitet från de ansvariga myndigheterna för att få till stånd trafik på kommersiella villkor. Tidigare studier visar också att trafikföretagen upplever att det inte finns någon vilja till samarbete hos RKM och att en fungerande marknad saknas eftersom beslut om allmän trafikplikt och upphandlingar har begränsat möjligheterna kraftigt.

Denna bild bekräftas genom de intervjuer som genomförts och genom innehållet i underlagsmaterialet för denna studie. Sveriges kommuner och landsting, SKL, och branschorganisationerna för bussföretagen vittnar om ett svagt intresse och låg aktivitet hos RKM när det gäller etablering av kommersiell busstrafik.

I grunden har dock de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, RKM, en positiv inställning i frågan men i påfallande många län har man svårt att lösa de praktiska frågorna som till exempel tillgång till hållplatser, terminaler och till informations- och betalsystem. Sammanfattningsvis kan man påstå att de flesta RKM runt om i landet i praktiken agerar på samma sätt i frågan om trafik på kommersiella villkor.

I bussbranschen däremot, agerar företagen mycket olika när det gäller initiativ för etablering av kommersiell trafik. Av intervjuerna i denna studie framgår att inställningen till kommersiell trafik i huvudsak är avvaktande och det finns idag ett fåtal större operatörer som har den kommersiella affären i fokus. Dessa företag verkar i första hand utifrån en geografisk marknad snarare än att ha ett nationellt perspektiv. Trafikföretagens marknadsstrategier skiljer sig åt där vissa företag har en uttalad och dokumenterad strategi för satsning på att driva kommersiell regional kollektivtrafik. Flera av de intervjuade företagen har också tagit initiativ för etablering av kommersiell busstrafik som i vissa fall har resulterat i praktiska trafiklösningar.

Det finns dock bussföretag som har en uttalad inriktning som innebär att man i första hand ska satsa på traditionellt upphandlad trafik. Företrädare för dessa företag menar att formerna för upphandling av busstrafik har utvecklats de senaste åren i det branschgemensamma arbetet "Avtalsprocessen" och att ersättningsformerna med ökad andel ekonomiska incitament alternativt tjänstekoncession är intressanta att utveckla ytterligare.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att denna studie förstärker den kunskap om det öppna marknadstillträdet som genererats i tidigare studier. Resultatet visar att många bussföretag har genomfört ett internt strategiskt arbete för att etablera kommersiell trafik och att flera företag har dokumenterade strategier för att utveckla den delen av marknaden. Resultatet av de intervjuer som genomförts tyder på att aktiviteten när det gäller det öppna marknadstillträdet i bussföretagen som deltagit i denna process är större jämfört med hur bussföretag runt om i landet praktiskt arbetar med frågan.

4.6.2 Process för etablering av regional busstrafik på helt kommersiella villkor i Västra Götaland

I Västra Götaland hade man ett bra utgångsläge för diskussion mellan den regionala kollektivtrafikmyndigheten och bussföretagen. Parterna förde redan år 2011 samtal om möjlig etablering av kommersiell trafik i länet. Den politiska diskussionen om regional trafik på kommersiella grunder var inte heller ny. För cirka tio år sedan togs frågan upp i styrelsen för Västtrafik i och med att den interregionala kommersiella busstrafiken öppnades för inomregionala resor.

Det fanns också tydliga formella grunder för diskussionen med trafikföretagen. I trafikförsörjningsprogrammet uttrycker RKM att etablering av kommersiell trafik kan vara en strategi för att nå målet om ökat resande. Resandemålet och RKMs ambitioner för kommersiell trafik utgjorde utgångspunkt för samtalen om Trafik 2015.

Det fanns alltså flera faktorer som bidrog till att samtalen om Trafik 2015 kunde starta från en nivå där aktörerna hade erfarenhet av att diskutera frågeställningarna. Regionala mål och RKMs inriktning för etablering av kommersiell trafik var också väl kända av trafikföretagen. Sammantaget bedöms detta ha bidragit positivt i processens uppstartsfas.

Samtliga aktörer uppger i intervjuerna att man gick in i processen med förhoppningar om en bra dialog. Även de aktörer som inte direkt deltog i processen, SKL och bussföretagens branschorganisationer, var optimistiska om utfallet av processen. En företrädare för bussföretagen ansåg dock att VGRs intentioner med processen inte var helt tydliga och undrade om de verkligen gick in i processen med en ärlig ambition att etablera kommersiell trafik.

Slutsatsen av ovanstående är att det är mycket viktigt att alla aktörer inledningsvis ges chans att uttrycka sina egna utgångspunkter och förhoppningar på en process som syftar till etablering av kommersiell trafik. För den regionala kollektivtrafikmyndigheten är det extra viktigt att kommunicera syftet med processen, de regionala målen för kollektivtrafiken och den politiska hållningen till det öppna marknadstillträdet.

Bussföretagen hade olika motiv för att medverka i processen och hade olika intentioner när processen startade. Flera bussföretag uppger att de deltog i processen för att kunna vara med att påverka förutsättningar för både upphandlad trafik och för trafik på kommersiell basis. Ett av de intervjuade bussföretagen deltog i processen främst för att bidra med synpunkter och inspel och för att få insyn i arbetet. Företagets ambition var att påverka så att den aktuella trafiken även i framtiden ska drivas som upphandlad trafik.

Intrycket är att samtliga intervjuade bussföretag hade förberett sig noga innan processen startade med tydliga intentioner och mål för resultatet av processen.

Frågan om bussföretagens motiv och intentioner är intressant eftersom detta skiljer sig mellan företagen. Särskilt intressant är det att konstatera att vissa företag hellre ser en utveckling av formerna för upphandlad trafik än att det ges möjlighet att driva trafik på helt kommersiella villkor. Enligt intervjuerna i denna studie kan man konstatera att flera av de större operatörerna ser den samhällsfinansierade trafiken som sin främsta marknad, bland annat på grund av bristen på eget riskkapital

Västtrafik hade förberett processen genom en analys av resande och potentialer för den aktuella trafiken och hade därmed en uppfattning om möjligheter att etablera kommersiell trafik i området redan innan samtalen startade. Av intervjuerna framgår att bussföretagens förberedelsearbete var mycket olika beroende på intentioner och förväntningar på processen.

Enligt Västtrafik lämnade de ut all tillgänglig och aktuell statistik till bussföretagen i samband med diskussionerna. Vissa företag ansåg dock att den levererade statistiken inte räckte för deras behov och att huvudmannen skulle ha levererat underlagsstatistik utifrån företagets önskemål. Av detta kan man dra slutsatsen att det är viktigt med samverkan mellan parterna redan i förberedelseskedet och i arbetet med framtagning av underlagsmaterial inför diskussionerna. De företag som bedriver upphandlad trafik i området hade naturligtvis en fördel genom god kännedom om det geografiska området, resandet och trafik kostnader.

För att få en bra start på ett arbete för etablering av kommersiell trafik är det mycket viktigt att alla medverkande trafikföretag upplever att man har ett bra underlag för att kunna göra egna marknadsbedömningar i förväg. Ett förberedelsearbete där statistik tas fram gemensamt bidrar till detta och ger samtidigt alla medverkande trafikföretag lika förutsättningar i processens initialskede.

Västtrafiks intention var att ge trafikföretagen stor frihet och stort inflytande genom att låta företagen styra agendan för samtalen. Flera företag tyckte också att tanken var bra men att det i praktiken var svårt att, på egen hand, ta fram förslag till trafikupplägg som Västtrafik sedan skulle ge synpunkter på. I intervjuerna med trafikföretagen kom det fram idéer på hur man skulle kunna organisera förarbetet och genomförandet av samtalen. Ett företag föreslog gemensamma arbetsgrupper med uppgift att analysera de kommersiella möjligheterna och att ta fram förslag till trafikupplägg.

När det gäller förberedelsearbetet och genomförandet av samtalen kan man konstatera en önskan från trafikföretagen om en större grad av samverkan. Önskemålen om samarbete omfattade hela förberedelseprocessen, från att ta fram underlag i form av statistik, att analysera kommersiella möjligheter och att organisera samtalen.

Västtrafik och trafikföretagen var nöjda med hur samtalen genomfördes. Enligt intervjupersonerna var det en bra och positiv stämning redan från början. Man upplevde också att samtalen utvecklades under processens gång, det blev "högre i tak" med tiden.

Samtalsklimatet mellan RKM och trafikföretag måste betraktas som en av grundstenarna för ett bra och konstruktivt gemensamt arbete för etablering av kommersiell trafik. En öppen dialog togs också upp av flera intervjupersoner som en nyckelfråga i processen.

Aktörernas positiva uppfattning om hur processen i Västra Götaland drevs framåt är därför en viktig lärdom i denna utvärdering. Det är naturligt att mötesformerna utvecklats med tiden där de inblandade lär känna varandra alltmer. Man ska dock komma ihåg att det tar tid att förändra former för dialog mellan olika parter i en branschkultur som under många år har byggt på formell upphandling, anbudsgivning och avtal.

Man kan fundera över branschorganisationernas roll med utgångspunkt från på vilket sätt processen i Västra Götaland genomfördes. Sveriges kommuner och landsting, SKL, var inte delaktiga i den praktiska processen. Av intervjuerna med politikerna framgår att de önskar att SKL i ökad utsträckning kan engagera sig i och stödja RKM i praktiska frågor när det gäller beslut om allmän trafikplikt och etablering av kommersiell trafik. Politikerna efterlyser inspel i form av gemensamma kriterier och kunskap om hur andra regioner hanterar frågan. Inte heller bussföretagens branschorganisationer deltog i den praktiska processen. Intrycket är att de enskilda företagen är vana att sköta liknande processer på egen hand. I intervjuerna signalerade dock bussföretagens branschorganisationer att man gärna deltar i det praktiska arbetet, VSBF efterlyste en kontakt från Västtrafik för diskussion i viktiga frågor innan processen startade.

När det gäller branschorganisationernas roll i det praktiska arbetet för etablering av kommersiell trafik kan sammanfattningsvis konstateras att kompetensen hos dessa finns som en outnyttjad resurs för trafikföretagen och för RKM.

När det gäller kravet på att lämna ut resandestatistik för trafik som bedrivs på kommersiell grund finns mycket att fundera på. Av denna studie framgår tydligt att detta är en komplex fråga där affärssekretessen måste respekteras. Den allmänna uppfattningen är också att det är tillräckligt svårt att få fram bra statistik för den upphandlade trafiken och att frågan om sammanställning av statistik för den kommersiella trafiken kräver mycket arbete. Man kan också konstatera att behovet av verksamhetsuppföljning i första hand finns hos de ansvariga politikerna på regional nivå och att det därför är RKM som i första hand ska ställa krav på statistiskt underlag från trafikföretagen.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götaland är organiserad i en politisk nämnd i regionförbundet med ett tjänstemanna-sekretariat. Nämndens uppgift är att bevaka samhällsperspektivet och agera beställare till Västtrafik. Politikerna i Västtrafiks styrelse och tjänstemännen har som främsta uppgift att arbeta utifrån resenärsperspektivet i kollektivtrafiken.

Denna organisation med två olika politiska församlingar är otydlig enligt intervjuvaren i denna studie. Enligt vissa trafikföretag är det svårt att förstå politikernas olika roller och skillnaden mellan olika ansvarsområden för kollektivtrafiknämndens politiker och för politikerna i styrelsen för Västtrafik.

På frågan om hur de enskilda politikerna i Västtrafik ser på etablering av kommersiell trafik i allmänhet konstaterar man att det inte finns något tryck från medborgarna när det

gäller kommersiella lösningar. Enligt politikerna efterfrågar resenärerna ett system som är enkelt att använda och som är prisvärt. Man anser också att synen på kollektivtrafik som en grundläggande samhällsservice är djupt rotad hos flertalet människor.

Noterbart är att det har varit sparsamt med allmänna politiska diskussioner om etablering av kommersiell trafik. I kollektivtrafiknämnden och i styrelsen för Västtrafik har frågan diskuterats främst i samband med beslut om trafikförsörjningsprogrammet, vid beslut om allmän trafikplikt, till exempel för busstrafiken till Landvetters flygplats.

Samtidigt anser RKM:s tjänstemän att den interna processen på RKM är en nyckelfråga och att politikernas ställningstagande är grunden för arbetet med att etablera kommersiell trafik.

Politikerna säger sig dock ha en positiv allmän inställning till kommersiell trafik. Intervjusvaren tyder däremot på att förtroendet för den kommersiella trafiken är litet hos politikerna i Västra Götaland. Samtidigt efterlyser trafikföretagen ett tydligt besked av politikerna: accepteras kommersiell trafik som en del av trafiksystemet? Av intervjuerna framgår att trafikföretagen anser att detta är en av de svåraste frågorna i processen.

Politikernas något avvaktande hållning i frågan om etablering av kommersiell trafik är lätt att förstå. Den kommersiella trafiken "stöker till det" i det offentligt upphandlade systemet genom behov av tillgång till infrastruktur, hållplatser terminaler, informations- och betalsystem. En övervägande del av intervjupersonerna angav också systemets funktion och infrastruktur som en nyckelfråga när det gäller process för etablering av kommersiell trafik. Processfrågorna, till exempel former för dialog och samråd, inflytande över processen mm ansågs inte lika viktiga.

Som nämns ovan finns också en oro hos politikerna för att den kommersiella trafiken etableras i stråk med störst kostnadseffektivitet och att behovet av skattefinansiering i andra delar av systemet därmed ökar. Politikerna ser inte heller den kommersiella trafiken som en tillgång. Man betraktar den mer som en faktor som skapar ett splittrat system som är svårare för resenärerna att använda. Politikerna i RKM sade sig ha en positiv uppfattning om processen men var redan innan den avslutades skeptiska till möjligheten att etablera kommersiell trafik.

En annan negativ faktor för etablering av kommersiell trafik är den så kallade 21-dagsregeln som ger trafikföretagen rätt att frånträda marknaden med tre veckors varsel. Av intervjuerna med politikerna framgår tydligt att detta är en källa till oro och som bidrar till tveksamhet till kommersiella lösningar i särskilt viktiga stråk. Denna studie visar att 21-dagsregeln har haft stor betydelse för politikernas bedömning och för hela processen i fråga om etablering av kommersiell trafik i Västra Götaland.

När det gäller intervjusvaren från politikerna om kommersiell trafik färgas dessa naturligtvis av de negativa erfarenheterna av den kommersiella busstrafiken till Landvetters flygplats. Landvettertrafiken visade på den kommersiella trafikens svagheter utifrån resenärsperspektivet med behov av olika färdbevis och begränsade bytesmöjligheter. Mycket ilska från resenärerna och stor uppmärksamhet i media innebar en hård prövning för de ansvariga politikerna, se vidare kap 4.2.4.

Utifrån resultatet av denna studie kan man se att det svaga politiska intresset för etablering av kommersiella trafiklösningar har tydliga förklaringar. De viktigaste faktorerna i kollektivtrafiksystemet är enligt intervju svaren enhetlighet och långsiktig pålitlighet. Man konstaterar att 21-dagarsregeln till viss del motverkar detta. Den politiska ambitionen om ett sammanhållet system uppfattas som en av processens svåraste frågor enligt tjänstemännen på Västtrafik.

Det finns dock andra viktiga faktorer som också försvårar etablering av kollektivtrafik på helt kommersiella villkor. Fokus för trafikföretagen är självfallet att hitta de mest lönsamma marknaderna. Denna studie visar dock på en viss brist i förståelse hos politiker att trafikföretagen vill etablera kommersiell trafik i de mest lönsamma stråken. En intervjuad politiker ansåg istället att kommersiella lösningar skulle kunna utgöra ett komplement till vissa delar av den upphandlade trafiken, till exempel i glest befolkade områden. Dessa kompletterande och kvalitetshöjande lösningar i området med svagt resande är dock mindre intressant för trafikföretagen främst på grund av begränsade möjligheter till god lönsamhet.

Detta visar tydligt att samhället och trafikföretagen har olika perspektiv på processen att etablera kommersiell trafik. Bussföretagen anser att det politiska perspektivet tillåts dominera över det affärsmässiga i processen och frågar sig om det är i linje med intentionerna i lagstiftningen.

Sammanfattningsvis kan man säga att parternas olika utgångspunkter och hållning till kommersiella trafiklösningar är en av de största utmaningarna i en process med syfte att analysera möjligheter att etablera kollektivtrafik på helt kommersiell grund. Studien visar tydligt skillnader i kultur och drivkrafter mellan aktörer och att det är nödvändigt för samhället att förstå att det är en skillnad i logik för kommersiell affärsverksamhet respektive offentlig verksamhet.

När det gäller politikernas tvekan till kommersiella trafiklösningar är det också viktigt att förstå att politikerna i RKM sitter med det slutgiltiga, lagstadgade ansvaret för att trafiksystemet fungerar och att detta ansvar väger tungt i beslut om allmän trafikplikt. Det politiska perspektivet måste också med bakgrund av detta tillåtas dominera i den här typen av processer.

Beslutet i VGRs kollektivtrafiknämnd innebär att all trafik som varit föremål för samråd i denna process kommer att upphandlas. Beslutet grundas på en omfattande riskanalys där de avgörande faktorerna har sin grund i osäkerhet om trafikeringsförslagets effekter och i det faktum att trafikföretaget inte såg trafikeringsförslaget som en utfästelse att starta trafiken. Av detta kan man dra slutsatsen att det krävs mycket stor detaljeringsgrad i de trafikeringsförslag som trafikföretagen presenterar samtidigt som företagen måste förbinda sig att utföra trafiken i enlighet med trafikeringsförslagen. I annat fall uppstår osäkerheter som försvårar ett beslut om avstående av allmän trafikplikt.

Sammantaget bedöms processen i Västra Götaland kunna fungera som en modell för liknande processer för etablering av kommersiell trafik även i övriga län. Slutsatser och identifiering av nyckelfrågor i processen bör vara ett användbart underlag för sådana

processer. På detta sätt kan denna utvärdering med beskrivning och analys av processen utgöra ett grundläggande kunskapsunderlag för liknande arbete i andra delar av landet.

5 Rekommendationer för fortsatt arbete

I syfte att fördjupa kunskaperna ytterligare och att ge berörda parter chans att kommentera arbetet och utvärderingen föreslås ett uppföljande seminarium med deltagare från RKM, Västtrafik, trafikföretag, SKL, Trafikanalys och branschorganisationer.

Därefter föreslås ytterligare ett seminarium där resultatet redovisas för övriga regionala kollektivtrafikmyndigheter och trafikföretag som stöd till fortsatt utveckling inom respektive organisationer. Möjligen skulle Trafikanalys och SKL kunna ta ett gemensamt ansvar för ett sådant seminarium.

Flera av parterna efterlyser en praktisk handbok för vad man bör tänka på inför beslut om allmän trafikplikt. En vägledning för arbete med trafikförsörjningsprogrammen är nu under framtagande som förhoppningsvis kan täcka in detta behov. Vi föreslår dock att det tillsätts en nationell arbetsgrupp med representanter från RKM och SKL i syfte att ta fram gemensamma kriterier för beslut om allmän trafikplikt.

Utvärderingen visar att det finns behov av att skapa nätverk för erfarenhetsutbyte. Exempel på nätverk till stöd i det fortsatta arbetet är inom området infrastruktur och gemensamma trafikfunktionsfrågor. Vi ser också ett behov av politiska nätverk för erfarenhetsutbyte mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i frågor om etablering av kommersiell trafik och beslut om allmän trafikplikt.

Frågan om kvalitetsäkning av statistik och insamling av resandestatistik för kommersiell trafik är en viktig fråga. År 2014 tog Trafikanalys ett initiativ och bildade en användargrupp för statistikinsamling som mottogs positivt av alla berörda parter. För att få fram heltäckande, tillförlitlig statistik inom den upphandlade kollektivtrafiken och kommersiell trafik, föreslås slutligen att en användargrupp tillsätts. Användargruppen skulle ha ansvar för att ta fram riktlinjer för insamling, kvalitetssäkring och sekretesshantering av all resandestatistik.

6 Referenser

6.1 Muntliga källor

Intervjuer med företrädare för Kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götaland och Västtrafik, tjänstemän och politiker (7 st.)

Intervjuer med företrädare för busstrafikföretag och busstrafikens branschorganisationer (8 st.)

Intervju med företrädare för Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)

6.2 Skriftliga källor

Förslag till kriterier för trafikpliktsbeslut. PM Kollektivtrafiksekretariatet Västra Götaland 2014-10-27

Rekommendation för beslut om allmän trafikplikt - Trafik 2016. PM till styreslen för Västtrafik 2014-10-22

Allmän trafikplikt – Trafik 2016. Tjänsteutlåtande till Kollektivtrafiknämnden i Västra Götaland. Kollektivtrafiksekretariatet 2014-11-24

Allmän trafikplikt – Trafik 2016. Protokoll från Kollektivtrafiknämnden i Västra Götaland 2014-12-04, Dnr KTN 16-2012

Trafik 2015 Uppdelning av upphandlingen Västtrafik 2014

Kommersiell Linjetrafik 2013, Sveriges Bussföretag 2014

Marknadstillträde i regional kollektivtrafik. Delrapport 1: Utformning och genomförande av trafikförsörjningsprogrammen sett från trafikföretagens horisont. Transportstyrelsen 2014

"Kollektivtrafik inte bara för dem som vill betala mycket" Debattartikel i Bussmagasinet 31 januari 2014

Regionala kollektivtrafikmyndigheter- organisation och villkor för etablering av kommersiell kollektivtrafik, Stålnér B, Leufstadius H Sweco Infrastructure AB 2013

Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken. Trafikanalys rapport 2013:13

Varför så lite ny kommersiell linjetrafik trots ny lagstiftning? Rapport Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) 2013-06-24

Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken. Trafikanalys rapport 2012:13

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland, 2012

Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken. Trafikanalys rapport 2011:09

Omslagsbild: "Rikard", Svenska Omnibussföreningen