



---

K2 WORKING PAPERS 2019:2

# Marknader och kollektivtrafik

En litteraturöversikt av teorier och begrepp

**Malin McGlinn, Alexander Paulsson, Stig Westerdahl och Anders Wretstrand**



Datum: 2019-03-01

ISBN: 978-91-7895-040-9 print

ISBN: 978-91-7895-040-9 eb

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

# Innehållsförteckning

Förord .....	3
Sammanfattning.....	4
<b>1. Introduktion .....</b>	<b>4</b>
1.1. Bakgrund .....	4
1.2. Syfte och avgränsning.....	4
1.3. Rådande kunskapsläge.....	5
<b>2. Utvecklandet av teoretiska begrepp och ramverk .....</b>	<b>6</b>
2.1. Standardisering och standarder .....	7
2.1.1. Egenskaper och kategorier .....	7
2.1.2. Legitimitet .....	8
2.1.3. Socio-tekniska system.....	8
2.2. Kalkylativa praktiker .....	10
2.2.1. Hur räknandet formar marknader.....	10
2.2.2. Räknandet som teknologi.....	11
2.3. Marknaden som politisk skapelse.....	12
2.3.1. Om begreppet marknadsmisslyckande .....	12
2.3.2. Ineffektiviteter .....	13
2.3.3. Kunskap bortom kalkylen .....	14
<b>3. Diskussion och slutsatser .....</b>	<b>16</b>
<b>4. Referenser.....</b>	<b>18</b>

# Förord

Det går knappt att föreställa sig kollektivtrafiken utan en marknad idag. Allt från trafik och depåer till resvaneundersökningar upphandlas på marknaden. Utan en fungerande marknad skulle kollektivtrafiken stå stilla, kort sagt. Men hur fungerar den upphandlade marknaden för buss- och regionaltågstrafik? I den här rapporten beskrivs de teoretiska begrepp och ramverk som utgör utgångspunkter för forskningsprojektet *Kollektivtrafikmarknader bortom kontrakt*. Till skillnad från många andra studier av kollektivtrafikens marknader, så avser detta forskningsprojekt inte att utvärdera hur väl enskilda avtalsformer eller kontraktkonstruktioner fungerar. Istället bidrar den här rapporten med nya begrepp och perspektiv på ett område som är ytterst centralt för hela kollektivtrafiken: marknaden för upphandlad trafik. Förutom att bidra till att höja kunskapsnivån i sektorn och peka på nya frågeställningar, visar rapporten också på potentialen med att anlägga begrepp från organisationsteori och ekonomisk sociologi för att förklara hur marknaden fungerar. Exempelvis kan de begrepp som introduceras här användas för att förklara hur olika aktörer skapar och gör avsteg från särskilda kontraktkonstruktioner, samt hur anbudsstrategier formas av kalkylpraktiker, vilka i sin tur hänger samman med inträdesbarriärerna på marknaden. Rapporten ställer på så vis fler frågor än vad den ger svar. Svaren kommer istället att presenteras i andra delstudier i projektet *Kollektivtrafikmarknader bortom kontrakt*, vilka är planerade att publiceras senare under 2019.

Lund och Malmö, februari 2019

Alexander Paulsson

Projektledare

# Sammanfattning

Denna litteraturstudie är kopplad till ett forskningsprojekt som handlar om kollektivtrafikens marknader i Sverige. När en ny kollektivtrafiklag trädde i kraft 2012 var syftet att vidga utbudet av aktörer på kollektivtrafikmarknaderna, stärka konkurrensen samt öka andelen resenärer som åker kollektivt. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) fick i uppdrag att upprätta marknadsanalyser samt definiera och besluta om allmän trafikplikt. Utifrån detta upphandlas sedan trafiken.

Tidigare omfattande forskning om upphandling av kollektivtrafik har främst berört kontrakt och upphandling utifrån kontraktsekonomi och kontraktsdesign. De utomkontraktsliga faktorer som formar kontrakten på en marknad har däremot inte studerats. Med inspiration från ny ekonomisk sociologi och organisationsteori kommer denna litteraturstudie att kartlägga vilka teoretiska begrepp och ramverk som kan användas för att förstå och förklara hur kollektivtrafiken i Sverige fungerar.

Ny ekonomisk sociologi och organisationsteori kan bidra med nya perspektiv på hur dessa marknader fungerar då de blottlägger de utbyten och relationer som kringgärdar och i praktiken formar avtalen. I dessa processer är standarder och standardiseringsprocesser centrala eftersom de tydliggör och fördelar risk mellan parterna. Likaså är de olika aktörernas kalkylativa praktiker viktiga för att förstå hur anbuden formar markaden, samt hur marknadsmisslyckanden påverkar kollektivtrafikmarknadens organisering. Med stöd i valda delar av nämnda teorier kan, innovativ och nyttig kunskap genereras om hur kollektivtrafikmarknaderna i Sverige fungerar. Förutom att bidra till att höja kunskapsnivån i branschen, är målet på sikt är att kunna ge förslag på hur nya arbetssätt och metoder skulle kunna utvecklas.

# 1. Introduktion

## 1.1. Bakgrund

”Marknad” används så ofta i det offentliga samtalet att vi lätt tar det för givet. Det finns också en etablerad syn på marknad som en ”svart låda” där jämvikter skapas, priser formas och samhällsliga problem löses eller förvärras. På ett sätt kan denna litteraturstudie ses som ett försök att glänta på locket till denna låda och öppna upp för en förståelse av marknader som inte enbart vilar på traditionell ekonomisk teori. Studien bygger istället på andra vetenskapliga fält: vi intresserar oss för ekonomisk sociologi, organisationsteorier och tankar kring kalkylativa praktiker. Vår utgångspunkt är att kollektivtrafikens situation idag inte går att fullt ut förstå utan att man också skärskådar marknaden utifrån kompletterande teoretiska perspektiv.

I Europa beskrivs ofta kollektivtrafik som en marknad präglad av offentlig upphandling (Van de Velde, 2014). När en ny lag om kollektivtrafik trädde i kraft i Sverige 2012 var målet att ytterligare bredda utbudet av operatörer på marknaden, stärka konkurrensen och därigenom öka antalet resenärer. Som en följd av detta inrättades regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) i varje region eller landsting med uppdraget att upprätta marknadsanalyser samt definiera och besluta om allmän trafikplikt. Med allmän trafikplikt åsyftas den samhällsfinansierade offentligt upphandlade kollektivtrafiken. Konkurrensen inom kollektivtrafiken präglas därmed av att det finns två separerade marknader: en upphandlad marknad och en icke-upphandlad marknad. Efter fem år med den nya lagen är utbudet av operatörer dock relativt begränsat på båda marknaderna, även om ett stort utbud generellt anses vara ett villkor för en väl fungerande marknad.

Upphandlad kollektivtrafik dominerar i Sverige och täcker 90 procent av utbudet mätt i fordonskilometer (Trafikanalys, 2016b). Liksom i övriga Europa dominerar några operatörer marknaden för upphandlad kollektivtrafik. Förutom det svenskbaserade företaget Nobina har det Hong Kong-baserade MTR, tyskägda Arriva, och de franskägda bolagen Transdev och Keolis, tillsammans vunnit så pass många kontrakt att marknaden för upphandlad kollektivtrafik har beskrivits som "mogen" (UITP, 2015; Nobina, 2017). På marknaden för icke-upphandlad kollektivtrafik kör endast 31 företag linjetrafik på kommersiell basis (Trafikanalys, 2016b). Utbudet av den icke-upphandlade kollektivtrafiken har heller inte förändrats avsevärt sedan den nya lagen trädde i kraft 2012 (jfr Trafikanalys, 2013; 2014; 2015; 2016b).

## 1.2. Syfte och avgränsning

Syftet med denna litteraturstudie är att analysera vilka teoretiska begrepp och ramverk som är relevanta för att kunna förstå och förklara hur de två kollektivtrafikmarknaderna i Sverige fungerar (eller inte fungerar). I tidigare forskning har konsekvenserna av

avreglering, kontraktsdesign och upphandling granskats grundligt utifrån mer nationalekonomisk orienterad teori (översikter ges bl.a. av Preston & van de Velde, 2016; van de Velde & Augustin, 2014; van de Velde & Beck, 2010; van de Velde & Karl, 2018; van de Velde & Preston, 2013). Vi utgår emellertid från litteratur som istället betonar såväl aktörer som strukturers påverkan på hur marknader fungerar. Syftet är således inte att utvärdera hur pass välfungerande marknaderna är, utan är snarare att påvisa vilka teoretiska begrepp och ramverk som är fruktbara vid empiriska studier av dessa kollektivtrafikens två marknader. Vår förhoppning är att denna kunskap ska generera nya metoder och arbetssätt.

### 1.3. Rådande kunskapsläge

Den upphandlade marknaden för kollektivtrafik i Sverige har tidigare studerats med avseende på hur kostnader påverkas av olika former av upphandling och kontraktsdesign (se t.ex. Alexandersson et al., 1998; Nilsson, 2011; Vigren, 2014). Vigren (2017) fann emellertid att kontraktsdesign inte tycks ha en betydande roll för att förklara det låga antalet budgivare, en slutsats som motiverar frågan om hur utom-kontraktsliga faktorer samverkar med kontraktsliga faktorer gällande utbudet av budgivare. Med utom-kontraktsliga faktorer menas (i) de konsulter och andra mellanhänder som verkar på marknaden (Konkurrensverket, 2017); (ii) de värden som tillskrivs investeringsberäkningar och kalkylmodeller (Callon och Muniesa, 2005; Giamporcaro & Gond, 2016); (iii) de specifika standarder, standardiseringstekniker samt teknologispredningsmönster som finns på marknaden (Kjellberg & Helgesson 2007; Pinch & Swedberg, 2008), samt (iv) de sociala nätverk som får marknaden att fungera (Granovetter, 1985; Beckert, 1996; Krippner & Alvarez, 2007). Alla dessa faktorer ligger bortom de rent kontraktsliga relationerna på marknaden.

Medan tidigare forskning främst har fokuserat på delar av marknadsbegreppet eller reformer kopplade därtill, såsom exempelvis avreglering, marknadsreglering och regelefterlevnad (eng. ”compliance”) (t.ex. Jansson & Wallin, 1991, Van de Velde & Augustin, 2014; Preston & Almutairi, 2014), har endast begränsad uppmärksamhet riktats mot hur beslutsfattande parter som RKM:erna och politikerna, men även trafikföretagen, tillämpar marknadsbegreppet och hur detta därefter återspeglas i besluten om allmän trafikplikt (t.ex. van de Velde & Augustin, 2014). Med tanke på den svenska situationen och RKM:ernas nya roll som en av initiativtagarna för etablering av helt kommersiell kollektivtrafik, undrar Van de Velde (2014, s 35) “to what extent the authorities are currently able to engage into such an [market] analysis and to what extent they are open to such an approach in view of the ingrained planning traditions of the public sector”. Detta leder oss in på frågan om hur olika aktörer inom kollektivtrafiken (offentliga såväl som privata) tillämpar marknadsbegreppet.

## 2. Utvecklandet av teoretiska begrepp och ramverk

I den här studien hämtar vi teoretisk inspiration från ny ekonomisk sociologi (new economic sociology), organisationsteori och andra relaterade områden som conceptualiserar marknader. I dessa fält är ”marknaden” inte lika med en mekanism som möjliggör utbud och efterfrågan för att uppnå en jämvikt, utan marknaden betraktas som en social institution som kan organisera utbyten (Araujo, 2007; DiMaggio & Powell, 1983), vilka i sin tur skapas och återskapas genom olika organisatoriska arbetssätt. Marknaderna formas sålunda i och genom samspelet mellan organisationer och omfattningen av deras respektive kunskaper, teknik och strukturer. Valet av dessa teoretiska ingångar, menar vi, kan motiveras utifrån att de potentiellt kan öka förståelsen för hur kollektivtrafikmarknaderna i Sverige fungerar.

Ny ekonomisk sociologi inriktar sig på att blottlägga och förklara hur icke-ekonomiska faktorer såsom tillit, kunskap och teknologi, men även etnicitet, och genus, påverkar marknaders funktionssätt (Beckert, 1996). Ett centralt begrepp här är nätverk, som tillämpas för att förklara hur aktörer på marknaden finner varandra, bygger förtroende, och även effektivt utbyter varor och tjänster utanför rent kontraktliga relationer. Utöver nätverk och nätverksanalys förekommer även inbäddning (embeddedness) som ett centralt begrepp (Krippner och Alvarez, 2007; Granovetter, 1985). Detta begrepp blottlägger hur ekonomiskt handlande regelmässigt kringgärdas, eller bäddas in, just av sociala relationer och icke-ekonomiska hänsynstagande, bland annat för att minimera osäkerhet och ekonomiska risker på marknaden (Beckert, 1996; Swedberg, 2003).

I det följande kommer litteraturen om marknaderna inom områdena ny ekonomisk sociologi, organisationsstudier och relaterade områden bli föremål för diskussion i förhållande till (i) standarder och standardisering som socio-tekniska processer för kontraktsstyrning; (ii) beräkning som en kulturell praxis i organisationer som sysslar med upphandlingsprocesser, samt (iii) marknader som ett resultat eller en produkt av politiskt beslutsfattande.

För att begränsa omfattningen av litteratordiskussionen diskuteras tre typer av aktörer som bidrar till att göra marknader offentliga. *Offentliga myndigheter* diskuteras i förhållande till hur de reglerar kontrakten på marknaden genom att omfatta frivilliga standarder för offentlig upphandling. *Budgivare* och deras beräkningspraxis diskuteras i förhållande till hur de konkurrerar om vinnande kontrakt. *Politiker* diskuteras i relation till hur de bidrar till att göra marknader offentliga genom formella beslut, t.ex. om allmän trafikplikt och omfattningen av subventioner.



## 2.1. Standardisering och standarder

Det finns en omfattande och rik litteratur om standarder och standardisering. Standarder kan syfta till allt från produktdesign till tjänsteprocesser: från att säkerställa driftskompatibilitet i större system (t.ex. EU:s tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, TSD, som anger tekniska regler för järnvägens delsystem), via standarder som syftar till att säkerställa kvaliteten på produkter och tjänster (t.ex. SIS och ISO), till standarder som möjliggör kvantifiering och jämförbarhet av olika uppsättningar data och information över tid och rum. Det finns således flera sätt att förstå standarder och standardisering. En typ av förståelse betonar standardernas normerande kraft, där de samordnar en rad olika aktörer kring en fråga (Genschel, 1997). Standarder kan även bidra till att samordna och strukturera interaktioner på förutsägbara sätt inom ett organisationsfält eller på en marknad (Botzem & Dobusch, 2012).

Ett annat sätt att förstå standarder är hur och varför de verkar på olika nivåer. Transnationella standarder fungerar över nationella gränser och jurisdiktioner, och utgör då ofta en mjuk form av lagstiftning som involverar privata aktörer. Transnationella standarder uppstod ungefär samtidigt som medborgare och nationella myndigheter började uppleva svårigheter med att upprätthålla tillsyn, formell makt, och sitt myndighetsutövande, och därmed förlorade de nationella myndigheterna mycket av sin tidigare förmåga att samordna bland olika aktörer (Higgins & Lerner, 2010). Kvalitetsnormer är ett tydligt exempel på detta. Organisationer som frivilligt följer transnationella kvalitetsstandarder köper i sin tur revisionservice från ackrediterade certifieringsbyråer för att kunna visa att de lever upp till kvalitetsstandarderna. Givetvis är standarder fortsatt verksamma på nationell nivå inom vissa sektorer eller branscher där teknologisk driftskompatibilitet är avgörande för att upprätthålla en affärsneutral men välfungerande infrastruktur. Detta är också fallet inom kollektivtrafiken.

### 2.1.1. Egenskaper och kategorier

Standarder har i regel olika egenskaper. Med utgångspunkt i en rad tidigare studier av standarder föreslår Brunsson et al (2012) att de kan kategoriseras utifrån följande tre egenskaper: (i) de utgör en *specifik* typ av regel; (ii) de är formellt *frivilliga*, samt (iii) de är avsedda för *gemensamma* användanden. Standarder är, med andra ord, ”regler som många använder” (Kerwer, 2005), och de kan vara av olika slag. Klassificeringen enligt Brunsson et al (2012) lyder:

- För det första kan standarder vara *antingen tekniska eller icke-tekniska*. Även om tekniska standarder reglerar driftskompatibiliteten hos olika komponenter i större system, reglerar icke-tekniska standarder kvalitetssystem (t.ex. ISO 9001), miljöledning (t.ex. ISO 14 000), redovisning och finansiell rapportering (t.ex. IFRS / IASB).
- För det andra kan standarder också *riktas mot processer eller resultat*. När standarder reglerar processer kan det handla om säkerhets- eller kvalitetsprocesser, men dock inte de faktiska resultaten av dessa processer. Ett exempel i kollektivtrafiksammanhang är SS-EN 13816: Transporttjänster – Offentliga persontransporter – Definition, målsättning och mätning av servicekvalitet.
- För det tredje kan standarder klassificeras baserat på *skillnaden mellan de jure och de facto standarder*. De facto standarder är standarder som har uppstått på grund av

att en dominerande aktör varit framgångsrik i att skapa en ny modell eller mall som andra vill följa (jfr. Partnersamverkans modellavtal eller fordonskrav i den nya Bus Nordic). I stället för att förlita sig på ett formellt beslut av en kommitté, är de facto-standarder resultatet av sociala utbyten och tekniska innovationer på marknaden. Innan de facto-standarderna etablerats eller anses vara gemensamma kan det dock finnas konkurrerande standarder, som stöds av olika intressenter eller aktörer som verkar på marknaden (Reinecke et al, 2012).

### 2.1.2. Legitimitet

Standarder upprättas i syfte att de ska anammas och följas. Det är ett uttryck för den institutionaliserande aspekten av standardutveckling, som syftar till vad man kan kalla "regulatory power" (Slager et al, sid 782) Även om spänningen mellan, å ena sidan harmonisering och samstämmighet, å andra sidan experiment och mångfald (se exempelvis Brunsson, 2000) har visat sig vara fruktbar för att utveckla studier av standarder och standardisering, förordas här det tillvägagångssätt som föreslagits av Loconto och Demortain (2017). Enligt dem är standardisering en process för att styra och utforma mångfald, snarare än enbart ett sätt att reducera den. Standarder inrymmer bådadera; standardisering är således inte bara en process av reduktionism, det är också en process som upprätthåller och bevarar mångfald och experimenterande.

Både förståelse av själva framtagandet av standarder (antingen utvecklade av branschen eller av offentliga institutioner) och förståelse av olika standarders verkningsgrad (antingen "hårda" eller "mjuka" åtgärder) är avgörande för förstå standardernas inverkan och spridning. Den potentiella spridningen och institutionaliseringen av en enskild standard är beroende av dess legitimitet.

Legitimitet kan enligt Boström (2006) uppnås på två sätt: antingen genom en inkluderande process (dvs. input-legitimitet, som involverar så många aktörer som möjligt i ett demokratiskt beslutsfattande) eller genom att standarden eller snarare standardefterlevnaden leder till mer demokratiska resultat (dvs. output-legitimitet). Det finns också studier som visar på nationella skillnader i detta avseende, vilket också förklarar den geografiskt varierade spridningen av standarder (Borraz, 2007).

Om en bransch eller ett företag är under press på grund av upplevda missförhållanden kan introduktionen av en standard, eller utfästelser om förbättrad standardefterlevnad, vara ett sätt att försöka återfå legitimiteten. Att anama och efterleva riktlinjerna i en redan erkänd och standardiserad standard kan leda till återupprättandet av legitimitet för en verksamhet som fått utstå kritik (Guler et al, 2002).

### 2.1.3. Socio-tekniska system

Genom att förstå standardisering som en socio-teknisk process (en interaktion mellan människor och teknologier) vill vi signalera ett intresse för standarderna i sig, för vad de säger och för vilka beteenden eller teknologier de reglerar (och/eller regleras av), samt ett intresse för processerna för att "standardisera" standarderna. På så sätt hämtar vi inspiration av Bowker och Star (1994), Brunsson och Jacobsson (2000), Bowker, Timmermans och Star (1996), Timmermans och Berg (1997) samt Timmermans och Epstein (2010), som alla har bidragit till förståelsen av standardisering som socio-tekniska processer på olika sätt.

I det inledande kapitlet i antologin, *Standards and Their Stories: How Quantifying, Classifying, and Formalizing Practices Shape Everyday Life*, förklarar Lampland & Star (2009, s. 5) att standarder är ”nested inside one another”. Detta ska inte bara tolkas som att standarder bygger på varandra, men också att de kommunicerar med varandra. Mätning bygger till exempel på standardiserade kvantifieringsformer, som i sin tur bygger på standardiserade former av att räkna vissa entiteter eller enhetsmått. Standarderna är vidare ojämnt fördelade. Beroende på land, industri eller till och med social klass fördelas standarder ojämnt och de har olika effekter på olika grupper. Det innebär att standarder alltid kan ses som kontextrelaterade och involverade i någon typ av praxis. Användare ger mening åt standarder och förbättrar dem enligt specifika sammanhang eller kontexter (Lampland & Star, 2009).

Eftersom standarder både fungerar som en form av administrativ infrastruktur och som en metod för administration av fysisk infrastruktur, föreslår Millerand och Bowker (2009) att standarder präglas av en viss dubbelhet. De kallar vissa standarder för meta-standarder. Meta-standarder organiserar andra former av standarder. Detta leder till en viss hierarki bland standarder. Dessutom kan olika standarder vävas samman och integreras i varandra. Precis som standarder är ”nested inside one another”, så integreras standarder och bildar ett ”system” eller ”nätverk” av hopflätade standarder.

Standarder både representerar och predikterar handlingar och organisatoriska processer, vilket innebär att standarder både kan minska variabilitet och öka mångfald. Det är också därför som Lampland & Star (2009) menar att standarder otvetydigt ansluter till eller rent av uttrycker samhällets rådande normer. Att tala om standarder utan att tala om värden är inte trovärdigt. Standarder möjliggör värderingar och utvärderingar av tidigare åtgärder eller aktiviteter som är, eller har varit, föremål för standardisering. Där, i denna dynamik, ligger också ”the power of standards” (Busch, 2011) och den makt som ligger i standarders regleringsfunktion (Slager et al, 2012).

Vad dessa olika perspektiv på standarder har gemensamt är att de utgår från de socio-tekniska processerna och effekterna av standarder och standardisering. Trots att mycket av moderna organisationer och marknadsutbyten bygger på ”system” eller ”nätverk” av hopflätade standarder, diskuteras de sällan. Istället tas standarderna för givna. Lampland & Star (2009, s 10) skriver att “[t]he purpose of standardizing – to streamline procedures or regulate behaviors, to demand specific results, or to prevent harm – is rarely queried because it has come to be understood as a valuable and necessary, even if cumbersome, process”. Då målet med standardisering är att effektivisera rutiner, reglera beteenden, eller att utkräva specifika resultat, ifrågasätts i regel inte standarden i sig, utan det är istället validiteten och reliabiliteten i underliggande data som utvärderas.

Sammanfattningsvis är standarder så vanliga att vi knappt upptäcker dem; de är ofrånkomliga inslag i vardagslivet och en förutsättning för olika verksamheter. Detta avsnitt har gett förslag på hur standarder kan problematiseras. Avsnittet ringar särskilt in standardisering som socio-tekniska processer: det är alltså verbet eller aktiviteten standardisering som är viktig snarare än substantivet. De sätt på vilka standarder vävs in i varandra och hur dessa sammanvävningar även innehåller hierarkier är en annan central slutsats.

## 2.2. Kalkylativa praktiker

Redovisning och kalkylering är verksamheter som är helt otänkbara utan standardisering av olika slag, men dessa praktiker kan också studeras för sig. Kalkylativa praktiker är bredare än redovisning eller kalkylering, eftersom det ringar in alla de numerära tekniker som påverkar en verksamhet. Konkret kan det i kollektivtrafikbranschen handla om vilka beräkningar som ligger till grund för exempelvis bussföretagens årsredovisningar eller de regionala trafikmyndighetens verksamhetsrapporter, men även om hur resenärernas upplevelser görs kvantifierbara genom exempelvis enkäter. Kalkylativa praktiker studeras också ofta i ett historiskt ljus, där de kalkylativa praktikernas uppkomst och utveckling spåras. Likaså studeras deras användning och sammanhang utifrån ett bredare samhällsperspektiv.

Kalkylativa praktiker och numerära beräkningsmetoder blir därför nära kopplade till standarder och hur de framställs och används. Inom områden som urbana studier, bostads- och stadsplanering har kalkylativa praktiker som en social process fått stor uppmärksamhet under det senaste decenniet. Kalkylativa praktiker är därigenom ofta uppfattad som en performativ aktivitet, vilket betyder att praktikerna inte bara återspeglar en verklighet – de skapar eller konstruerar en verklighet. Denna ansats har sitt ursprung i (Callon, 1998) som observerade att ekonomiska modeller och teorier har en förmåga att realisera det som dessa modeller och teorier endast avser beskriva. Kalkylativa praktiker representerar således inte bara vad som sker i en organisation eller de kontexter där organisationen verkar, utan de kalkylativa praktikerna utgör en aktiv del i skapandet av organisationen som en sammanhållen ekonomisk enhet, på samma gång som organisationens kalkylativa praktiker formar marknaden där organisationen är verksam.

### 2.2.1. Hur räknandet formar marknader

Kalkylativa praktiker formar, utvecklar, hanterar och utvärderar med andra ord själva organiserandet, vilket är i linje med Millers (2001, sid 379) påstående om att ”calculative practices matter”. Att påstå att kalkylativa praktiker både representerar och formar organisationer (Muniesa, 2014) betyder också att de kalkylativa praktikerna varken kan frånkopplas från organisationen (Mouritsen, Hansen, & Hansen, 2009) eller den kontext där organisationen verkar. Det finns många sammangång där en uppsjö av beräkningsmetoder samtidigt styr interaktionen och utbytet mellan olika aktörer (Czarniawska, 2014). Exempelvis utgör en jämförelse av diskonterade kassaflöden inte bara en metod för att identifiera den mest lönsamma investeringen. Genom sin användning i t.ex. infrastrukturinvesteringar blir det också en metod som bygger på tanken att investeringen med den största nettonuvärdeskvoten är det bästa alternativet. Som ett resultat blir kalkylativa praktiker och beräkningsförfaranden viktiga vektorer för att upprätthålla en bild av ekonomisk rationalitet i planering, kontroll och ansvarsskyldighet (Çalışkan & Callon, 2009).

Kalkylativa praktiker och avancerade beräkningsmetoder har visat sig utforma städers strategier (Kornberger & Carter, 2010) och bidra till att forma fastighetsutveckling och stadsplanering. Crosby & Henneberry (2016) visar till exempel att de beräkningsmetoder som används för att bestämma värdet på kommersiella fastigheter har haft ett betydande inflytande på stadsutveckling och bostadsplanering. Medan beräknings- och

värderingsmetoder baserade på jämförelser (t.ex. av plats eller byggnadsattribut som ålder, skick, layout och tjänster) kan betraktas som konservativa mått som involverar standardisering och centralisering, är metoder baserade på diskonterade framtida kassaflöden skeva på så vis att de visar relativt mycket fördelar med byggprojekt med låg initial kostnad och hög totalavkastning. På samma sätt visar en annan studie (McAllister, Street, & Wyatt, 2015) hur standardisering och generalisering av en beräkningspraxis som DVA (Development Viability Assessment) har medfört omkastningar i brittisk planeringspraxis, och DVA framstår som en praktik som gynnar dem med redan mycket inflytande på planering och utveckling.

### 2.2.2. Räkandet som teknologi

Att tänka i termer av kalkylativa praktiker leder till andra intressanta insikter. Redovisning är ett forskningsområde som vanligtvis ses som konservativt och som skapar legitimitet genom att bygga på stabila och regelbundna principer och standarder. Inom redovisningsforskningen är därför ofta förändringar av praxis och regelverk i fokus. Att diskutera detta forskningsfält i samband med kalkylativa praktiker ger således ett annat perspektiv på redovisning. Hur kalkylativa praktiker förändras över tid har än så länge inte varit centralt inom forskningen. Samtidigt har Mennicken and Power (2015) har visat hur redovisningens praktik lånar från andra kunskapsområden och beskrivit detta som redovisningens formbarhet ("plasticity of accounting"). Det klassiska exemplet här är Miller och Napier (1993) och deras studie av vad redovisning är och vad det inte är. Vilka typer av praktiker och beräkningsmetoder faller på olika sidor av gränsen? Deras exempel är det tidigare nämnda diskonterade kassaflödet, som har ett historiskt ursprung utanför redovisningsområdet. Att använda diskonterat kassaflöde fick ett genombrott som en kraftfull metod, eftersom den kopplades samman med den brittiska regeringens ambitioner om ekonomisk tillväxt som förespråkades på 1960-talet. En specialgjord blankett för diskonterat kassaflöde och för bedömning av investeringar ansågs nödvändig för att dessa politiska strävanden skulle kunna uppnås. Diskonterat kassaflöde blev härigenom en kalkylativ praktik och beräkningspraxis som uppfattas som uppenbar och rationell.

Kalkylativa praktiker blir härigenom kopplad till makt. Miller & O'Leary (1987) identifierade hur kalkylativa praktiker och beräkningsmetoder blev en maktteknik under början av 1900-talet. De stöder detta påstående genom att visa hur standardkostnader, tillsammans med budgetering, kopplades samman med "scientific management". Det övergripande resultatet av dessa kopplingar är formler av ett mer hanterbart och effektivt subjekt. Dessa marktrelationer finns i en mängd olika praktiker och tekniker, av vilka kalkylativa praktiker och beräkningsmetoder utgör en.

Miller (2001) har beskrivit den brittiska regeringens strävanden under återuppbyggandet efter första världskriget att, med hjälp av kalkylativa praktiker, betala mer "rimliga" marknadspriser. Det ledde bl.a. till utveckling av en hel yrkeskår (quantity surveyors – kalkylingenjörer). Dessa kalkylativa praktiker präglade sedermera upphandlingar och resulterade i mycket detaljerade förfrågningsunderlag, som marknaden och anbudsgivare hade att förhålla sig till. På liknande sätt kan man betrakta dagens upphandlingar i kollektivtrafiken. Sannolikt kommer utveckling av modellavtal som kalkylativa praktiker att påverka marknaden.

## 2.3. Marknaden som politisk skapelse

Den upphandlade kollektivtrafiken är en marknad. Inledningsvis beskrivs vilken syn på marknad som denna text representerar och hur vi hämtar teoretisk inspiration från ny ekonomisk sociologi, organisationsteori och andra relaterade områden. Marknaden uppfattas då som en social institution som kan organisera utbyten (Araujo, 2007; DiMaggio & Powell, 1983) vilka i sin tur skapas och återskapas genom olika organisatoriska arbetssätt. Marknaden blir därmed inte lika med en anonym mekanism som möjliggör för utbud och efterfrågan att uppnå jämvikt. Synen innebär att marknaderna formas i och genom samspelet mellan organisationer och deras respektive kunskaper, tekniker och strukturer. Denna syn är också vår utgångspunkt för att förstå hur kollektivtrafikmarknaderna fungerar. Samtidigt är kollektivtrafiken en viktig politisk fråga, där upphandlingen av trafik utgår från politiska intentioner som miljömål och sysselsättning. Ett sätt att närma sig detta är att skärskåda begreppet marknadsmisslyckande.

### 2.3.1. Om begreppet marknadsmisslyckande

Politiska ingrepp på marknaden brukar motiveras med att marknadens aktörer på egen hand misslyckas med att skapa effektivitet. Under senare år har det kommit en uppsjö av studier som studerar marknadsskapande. Exempelvis har ny ekonomisk sociologi ägnat stor uppmärksamhet åt att studera marknader ur olika sociologiska aspekter (Fligstein, 1996). Callon (1998) studerar något han kallar "the performative program" vilket innebär hur ekonomiska modeller i praktiken översätts till ekonomiska verktyg av professionella grupper (se t.ex. (MacKenzie & Millo, 2003); (MacKenzie, 2007)).

Även om marknadsskapande har ägnats mycket uppmärksamhet så har det inom nationalekonomin flitigt använda begreppet marknadsmisslyckanden inte varit i fokus. Att ett så centralt begrepp inte ägnats större uppmärksamhet inom ekonomisk sociologi eller "the performative program" är aningen förvånande, särskilt med tanke på att marknadsmisslyckanden diskuteras flitigt i den offentliga debatten och i policyssammanhang. Helt förbisett är det givetvis inte. Exempelvis nämner Callon (1998) begreppet marknadsmisslyckande när han "socialiserar" det nationalekonomiska begreppet externaliteter, men dessvärre gräver han inte djupare i begreppet eller dess ursprung mer än att definiera hur nationalekonomer själva definierar det, nämligen: "The term 'market failure' does not mean that nothing good was produced. Its meaning is more precise: as expressed in terms of efficiency or in terms of the provision of socially desirable goods, the best result that could have been obtained was not achieved in practice." (Callon, 1998, sid. 247).

Trots att policies kring marknadsskapande många gånger vilar på teorier om marknadsmisslyckande förbises detta ofta i studier av marknadsskapande (se t ex Farias, 2014). I de handböcker som publicerats inom ekonomisk sociologi saknas till exempel initierade diskussioner om marknadsmisslyckande. Undantaget är Fligstein (2005, sid 184) som, när han diskuterar transnationella handelsavtal, förklarar att "economists generally think that regulation of markets only should be undertaken after extensive market failure." Eftersom marknadsmisslyckande egentligen är enda tillfället då offentliga myndigheter legitimt kan ingripa på marknaden för att återupprätta effektiviteten i fördelningen av varor och tjänster, är avreglering ett paradoxalt begrepp

inom nationalekonomi. Trots att marknadsmisslyckande alltså nämns som hastigast i litteraturen finns det få studier som initierat studerar hur lagstiftning och policier formas baserat på teorier om marknadsmisslyckande och hur detta mottas av aktörer inom branschen och offentliga myndigheter.

### 2.3.2. Ineffektiviteter

Att marknader misslyckas med att uppfylla allmänt accepterade sociala mål är känt sedan länge. Tanken att marknader kan misslyckas är dock ett relativt nytt fenomen som bygger på en modern tanke inom nationalekonomin om vad en marknad är. Marknaden fungerar enligt denna tanke likt en Platonsk idealtyp, där individer är fria att köpa och sälja varor och tjänster på en konkurrensutsatt marknad där det inte finns några externaliteter i vare sig produktion eller konsumtion. Resultatet av en sådan marknad är en fördelning av knappa resurser som är pareto-optimal, dvs. så bra fördelning att någon får det bättre endast om någon annan får det sämre. Prismekanismen fungerar då som en effektiv fördelningsmekanism och marknaden fungerar enligt den Platonska ideal-typen.

För att spåra tanken att marknader dock kan misslyckas beskrivs först hur ekonomer började conceptualisera misslyckade marknader under 1950-talet. Sedan visas vilka politiska konsekvenser detta tenderar att få, då teorier om marknadsmisslyckande utgör argument för att det offentliga bör intervensera.

Viktiga arbeten som lade grunden för förståelsen av marknadsmisslyckande är de av Kenneth Arrow, Gerald Debreu samt Francis Bator på 1950-talet. Bator (1958, sid 352) beskriver hur marknadsmisslyckande kan uppstå, givet följande ineffektiviteter:

- Existensmisslyckande: konsumenternas preferenser leder till att substitutionsvaror försvinner – efterfrågan upphör på kort sikt (trots att existens vore bra på längre sikt)
- Informations- och incitamentsmisslyckande: marknader är frikopplade från varandra, eftersom konsumenter är nöjda med utbudet från lokala monopol
- Strukturmisslyckande: monopol förhindrar marknadstillträde och skapandet av jämvikt
- Regleringsmisslyckande: lagstiftning som tvingar företag till att följa vissa kapital-/redovisningskrav, vilket i sin tur leder till ineffektivitet

Bator skiljer mellan orsak och verkan när det gäller marknadsmisslyckande. Genom att göra detta, kan man inte bara skylla på eventuella externaliteter som själva källan. Om en aktivitet genererar externa kostnader, erbjuder marknaden ett överskott av aktiviteten. Om en aktivitet genererar externa nyttor, erbjuder marknaden ett underskott av aktiviteten. Eventuella positiva “overflows” (Callon, 1998) medför att prismekanismen inte längre fungerar som en effektiv fördelningsprincip. Detta har att göra med offentligheten och icke-exkluderbarheten i det som produceras, menar Bator, som förklarar att: “As long as activities have even a trace of publicness, price calculations are inefficient. And it is surely hard to gainsay that some degree of public quality pervades much of even narrowly ‘economic’ activity” (Bator, 1958, sid 377)

Detta så kallade overflow (Callon, 1998) är tydligt även när det gäller teknologisk utveckling. Nya tekniska lösningar kan på kort sikt gynna innovatören genom hög avkastning, men på längre sikt, när teknologin spridit sig, är det främst de stora organisationerna som kan uppnå skalfördelar och samtidigt kan dra nytta av den nya teknologin. Enligt Bator (1958, sid 358) är denna utveckling relaterad till att

“technological externalities are not correctly accounted for by prices, that they violate the efficiency of decentralized market calculation.” Detta hänger sin tur samman med att teknologin ofta ses som en så kallad exogen faktor inom nationalekonomin. Pinch och Swedberg (2008) har föreslagit att nationalekonomer inte bara behandlar ”technology as an exogenous factor”, men också som en ”black box”. På grund av spill-over-effekterna producerar aktörerna på marknaderna för lite ny teknologi och kunskap, vilket ofta betraktas som ett marknadsmisslyckande. Detta kan således i sin tur utgöra ett argument till varför skattemedel bör gå till att finansiera utvecklings- och forskningsprojekt i gränslandet mellan grundforskning och tillämpad forskning.

### 2.3.3. Kunskap bortom kalkylen

Det finns åtminstone två andra sätt att förstå marknaden och på vilka sätt den kan lyckas eller misslyckas. Enligt neoklassiskt ekonomisk teori är det enskilda individers rationella ekonomiska kalkylerande och handlande som sammantaget skapar både en effektiv fördelning och, åtminstone enligt nyliberala idéer, även en rättvis fördelning. Marknaden är en process och kunskap på marknaden är decentraliserad, varför det inte egentligen finns någon teoretisk idealmodell för hur en marknad fungerar, och mot vilken faktiska marknader kan jämföras. För Friedrich Hayek, en av de ledande nyliberala ekonomerna, var därför förekomsten av marknadsmisslyckande en paradox.

Alfred E. Kahn publicerade emellertid 1966 en artikel, *The tyranny of small decisions*, där han försökte motbevisa den neoklassiska teorin. Han hade noterat att tågtrafiken till och från Ithaca, New York hade lagts ner, trots att många invånare var beroende av tåget eftersom det var det enda pålitliga transportmedlet vid dåligt väder. När vägarna snöade igen och flygbolagen ställde in flighter fortsatte tågtrafiken att gå. Till sist fick dock tågtrafiken ändå läggas ned. Eftersom flertalet valde bilen framför tåget kunde järnvägen till sist inte täcka sina kostnader. Varje enskilt beslut påverkade inte järnvägen, men kumulativt bidrog dessa små beslut till att ägaren av järnvägen tvingades fatta beslut om nedläggning.

*The tyranny of small decisions* bygger således på individers enskilda kalkylerande och på decentraliserad kunskap på marknaden. När individer agerar rationellt nytto-maximerande och kunskapen är decentraliserad får detta dock oavsedda konsekvenser längre fram, både för andra och för individen själv. Det handlar inte endast om konsekvenserna av begränsad rationalitet - att individen inte kan ha kunskap om alla möjliga alternativ och deras konsekvenser - utan det handlar också om rättfärdigandet av politiska interventioner på marknaden.

Enligt en mer kritisk, teoretisk forskningsinriktning hävdas att marknader konstant misslyckas eftersom de bygger på ojämlika utbyten, rovdrift på naturresurser och exploatering av arbetskraft. Inom denna inriktning används dock sällan begreppet marknadsmisslyckande, eftersom marknadsmisslyckande är en term som i första hand intresserar sig för ekonomisk effektivitet, inte rättvis fördelning.

Inom nationalekonomisk forskning växte vidare under 1970- och 80-talen en ny typ av argument fram, som sökte förklara marknadsmisslyckande utifrån tillgång till information och informationsasymmetrier. Enligt den här inriktningen var det på grund av bristande information hos olika aktörer eller grupper på marknaden som effektiv fördelningen inte kunde uppnås (Akerlof, 1970).



Bland neoklassiska teoretiker är begreppet marknadsmisslyckande fortsatt impopulärt och de riktar ofta kritik även mot "the new market failure theorists" som kom under 70- och 80-talen. Frågor kring optionsvärde och existensvärde dyker istället upp. Metoder och modeller som ryms inom bl.a. experimental economics har ägnat mycket uppmärksamhet åt preferensstudier ("willingness-to-pay, willingness-to-accept") för att undersöka ifall konsumenter är beredda att betala för saker som de inte själva konsumerar, men som de vill ska finnas kvar på marknaden (för eventuellt framtida bruk). Denna typ av studier förekommer sedan länge inom transportekonomisk forskning och även i studier av kollektivtrafik (för en bra översikt, se Bondemark och Johansson, 2017).

Mot bakgrund av den betydelse som teorier om marknadsmisslyckande har vid policyinterventioner, är det aningen överraskande att inte fler studier inom ekonomisk sociologi och politisk ekonomi intresserat sig för detta fenomen. Tankar om marknadsmisslyckande, eller om att marknader både kan lyckas och misslyckas, är fortsatt inflytelserika när det gäller organiserandet av marknader och offentligt ingripande i marknaders funktionssätt, så även i kollektivtrafikmarknader.

### 3. Diskussion och slutsatser

Sverige är ett särskilt intressant land för studier av organiseringen av kollektivtrafikmarknader. Detta har att göra med den komplexa blandning av äldre idéer om välfärdsstat och nya idéer om fördelarna med marknadsekonomiska krafter som präglat landet. Genom åren har synen på kollektivtrafikens betydelse för samhället och ekonomin också förändrats. En effektiv och pålitlig kollektivtrafik anses numera viktig för minskad trängsel, bättre miljö, en välfungerande regional arbetsmarknad men också som ett verktyg för att kunna locka turister till staden. När det gäller sättet som kollektivtrafik organiseras på så har detta också genomgått förändringar. Fram till 1990-talet ägdes och drevs kollektivtrafiken av offentliga myndigheter (i regel kommunförbund), men under 1990-talet infördes konkurrensupphandlingar som ett försök att bättre efterlikna en fungerande marknad och att det offentliga skulle kunna säkerställa att "rätt pris" betalades eftersom effektiviteten förväntades öka.

Som framkommit hittills finns det en hel del forskning om kontrakt och kontraktsekonomi inom transportekonomi tillämpat på kollektivtrafikområdet. Föreliggande litteraturstudie har förhållit sig till denna litteratur, den kunskap som där producerats samt diskuterar denna initierat, men hämtar inspiration från ett delvis annat håll, nämligen ny ekonomisk sociologi och organisationsteori. Eftersom dessa forskningsområden inte ägnat stor uppmärksamhet specifikt åt just kollektivtrafikmarknader har denna litteraturstudie främst begränsat sig till att introducera relevanta teoretiska begrepp och ramverk, vilka potentiellt har relevans för kollektivtrafikområdet.

Ny ekonomisk sociologi rymmer ett stort antal olika perspektiv, högst relevanta för kollektivtrafikforskning. Det handlar om hur tillit, kunskap och teknologi, men även etnicitet, och genus, påverkar marknadens funktionssätt (Beckert, 1996). Nätverk kan förklara hur aktörer på marknaden finner varandra, inbäddning belyser vikten av sociala relationer och icke-ekonomiska hänsynstagande för riskminimering och ekonomiska risker på marknaden (Beckert, 1996; Swedberg, 2003). Vi har dock betonat standarder och standardisering. Standardernas karakteristik och hur de hänger samman med legitimitet har diskuterats ingående med utgångspunkt i tidigare forskning.

Fråga om standarder är högst relevant eftersom de regionala kollektivtrafikmarknaderna i Sveriges olika regioner relaterar till modellavtalen, som utvecklats av Partnersamverkan. Genom att betrakta dessa modellavtal som standarder blir det tydligt varför det varit viktigt att gemensamt utarbeta dem i detta branschorgan men också varför användningen av dem delvis framstår som relativt fragmenterad. Om inte alla centrala aktörer medverkat vid standardernas utarbetande är också sannolikheten mindre att de brett ska tillämpas. Om det inte visar sig fördelaktigt att följa standarderna så blir det enklare att göra avsteg från dem.

Organisationsteori försöker förklara hur hierarkier uppstår och förändras, samt hur arbete och ansvar organiseras på basis av kunskap, kompetens och teknologi, men även utifrån etnicitet och genus. Följande två breda teorier inom organisationsfältet bedöms vara

relevanta för forskning om kollektivtrafikmarknader bortom kontrakt, nämligen kalkyleringspraktiker och nyinstitutionalism. Medan den första teorin utgår från att organisationer påverkar sin omgivning och andra aktörers agerande i denna genom beräkningsmodeller och värderingsverktyg (Callon och Muniesa, 2005; Giamporcaro & Gond, 2016) inriktar sig den andra på hur organisationer verksamma på samma marknader genomgår isomorfa processer, där de i sina arbetsprocesser och interna organisationsstrukturer över tid tenderar att efterlikna varandra (Meyer och Rowan 1977; DiMaggio och Powell, 1983; Beckert, 2010).

Som nämnts, är det främst kalkylativa praktiker som lyfts fram. På kollektivtrafikmarknader är kalkylativa praktiker centrala för att förstå trafikföretagens anbudsstrategier. På grund av det kunskapsbehov som finns har en konsultmarknad vuxit fram som erbjuder tjänster där kärnan är att hjälpa till att räkna fram konkurrenskraftiga erbjudanden. De kalkylativa praktikerna bygger på en sifferväv av offentlig statistik om bl a demografi, RKM:ernas underlag om resenärer, egenhändigt inhämtade geografiska data om vägsträckor, tågbanor, plattformar m.m. Tillsammans används dessa datakällor för att forma de kalkylativa praktiker som är själva grunden i trafikföretagens anbudsstrategier.

Gemensamt för såväl ny ekonomisk sociologi som organisationsteori är att ”marknaden” inte liknas vid en mekanism som gör det möjligt för utbud och efterfrågan att nå jämvikt, utan marknaden ses som en social institution (Araujo 2007, Ahrne et al, 2015; Harrison & Kjellberg, 2016; Fontenelle, 2015). Den skapas och återskapas genom organisatoriska praktiker och nätverkskonstellationer, här benämnda utom-kontraktsliga faktorer. En marknad formas sålunda i och genom samspelet mellan organisationer och omfattningen av deras respektive kunskaper, tekniker och nätverkskontakter.

Till detta kan fogas att marknader, inte minst kollektivtrafikmarknaden, till syvende och sist är politiskt skapade. Därför diskuterades också de teoretiska byggstenar bakom det nationalekonomiska begreppet ”marknadsmislyckande”. Som framkom är marknadsmislyckande ett begrepp med sin alldeles egen historia, som lustigt nog är tätt kopplad till kollektivtrafikens utarmning i USA. Marknadsmislyckande är ett begrepp som legitimerar politiska interventioner på en marknad. På grund av ineffektivitet kan interventioner legitimeras och därigenom kan effektiviteten återupprättas. Begreppet marknadsmislyckande är relevant i en svensk kontext på grund av den nya lagen som stipulerar att marknaden i första hand ska försöka sörja för efterfrågan på kollektiva resor. Genom att tillämpa marknadsmislyckande-begreppet framkommer att lagens intentioner och faktiska tillämpning är tätt sammankopplad med de diskussioner som också kringgärdas begreppet marknadsmislyckande. Begreppet är långt ifrån värdefritt och är inte bara en fråga om effektivitet på marknaden. En analys som tillämpar begreppet marknadsmislyckande kan således delvis förklara varför lagen i sin tur ”mislyckats” med att utvecklas enligt de ursprungliga intentionerna, åtminstone enligt Trafikanalys (se t ex 2015) utvärderingar.

## 4. Referenser

- Akerlof, G. A. (1970). The Market for “Lemons”: Quality Uncertainty and the Market Mechanism. *The Quarterly Journal of Economics*, 84(3), 488–500.
- Alexandersson, G., Hulthén, S. and Fölster, S. (1998). The Effects of Competition in Swedish Local Bus Services. *Journal of Transport Economics and Policy* 32 (2): 203-219.
- Araujo, L. (2007). Markets, market-making and marketing. *Marketing Theory*, 7(3), 211–226.
- Bator, F. M. (1958). The Anatomy of Market Failure. *The Quarterly Journal of Economics*, 72(3), 351–379. <http://doi.org/10.2307/1882231>
- Beckert, J. (1996). What is sociological about economic sociology? Uncertainty and the embeddedness of economic action. *Theory and Society*, 25(6), 803–840.
- Beckert, J. (2010). Institutional Isomorphism Revisited: Convergence and Divergence in Institutional Change. *Sociological Theory*, 28(2), 150–166.
- Bondemark, A och E. Johansson (2017). *Optionsvärden i kollektivtrafiken: Framtid, osäkerhet och försäkring*. K2 Working Paper 2017:2.
- Borraz, O. (2007), Governing Standards: The Rise of Standardization Processes in France and in the EU. *Governance*, 20: 57–84.
- Boström, M. (2006). Regulatory Credibility and Authority through Inclusiveness: Standardization Organizations in Cases of Eco-Labeling. *Organization*, 13(3), 345–367.
- Botzem, S., & Dobusch, L. (2012). Standardization Cycles: A Process Perspective on the Formation and Diffusion of Transnational Standards. *Organization Studies*, 33(5–6), 737–762.
- Bowker, G. and Star, S.L. (1994). Knowledge and Infrastructure in international information management: Problems of classification and coding. In L. Bud-Frierman (ed), *Information acumen: The understanding and use of knowledge in modern business* (Pp.187-216). London: Routledge.
- Bowker, G., Star, S.L. and Timmermans, S. (1996). “Infrastructure and organizational transformation: Classifying nurses' work” In: W. Orlikowski, G. Walsham, M. Jones and J. DeGross, (Red). *Information technology and changes in organizational work*. London: Chapman and Hall.
- Brunsson, N. & Jacobsson, B. (red (2000). *A world of standards*. Oxford/New York: Oxford University Press

- Brunsson, N. (2000). Standardization and uniformity. In Brunsson, N., Jacobsson, B. (Eds.), *A world of standards* (pp. 138–150). Oxford/New York: Oxford University Press
- Brunsson, N., Rasche, A., & Seidl, D. (2012). The Dynamics of Standardization: Three Perspectives on Standards in Organization Studies. *Organization Studies*, 33(5–6), 613–632.
- Busch, L. (2011). *Standards: Recipes for Reality*. Cambridge, Mass. & London, England: MIT Press.
- Çalışkan, K., & Callon, M. (2009). Economization, part 1: shifting attention from the economy towards processes of economization. *Economy and Society*, 38(3), 369–398.
- Callon, M. (1998). Introduction: the embeddedness of economic markets in economics. *The Sociological Review*, 46(S1), 1–57.
- Callon, M. and F. Muniesa (2005). “Economic markets as calculative collective devices.” *Organization Studies*. 26(8): 1229–1250
- Crosby, N., & Henneberry, J. (2016). Financialisation, the valuation of investment property and the urban built environment in the UK. *Urban Studies*, 53(7), 1424–1441.
- Czarniawska, B. (2014). *A theory of organizing*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- DiMaggio, P. J., & Powell, W. W. (1983). The iron cage revisited: Institutional isomorphism and collective rationality in organizational fields. *American Sociological Review*, 48, 147–160.
- Fariás, I. (2014). Improvising a market, making a model: social housing policy in Chile. *Economy and Society*, 43(3), 346–369. <http://doi.org/10.1080/03085147.2014.881596>
- Fligstein, N. (1996). A Political-Cultural Approach to Market Institutions. *American Sociological Review*.
- Fligstein, N (2005). The Political and Economic Sociology of International Economic Arrangements. In: Neil J. Smelser & Richard Swedberg (red.) (2:a uppl) (2005) *The handbook of economic sociology*. Princeton: Princeton University Press.
- Genschel, P. (1997). How Fragmentation Can Improve Co-ordination: Setting Standards in International Telecommunications. *Organization Studies*, 18(4), 603–622. <http://doi.org/10.1177/017084069701800403>
- Giamporcaro, S., and Gond, J.-P. (2016). Calculability as Politics in the Construction of Markets: The Case of Socially Responsible Investment in France. *Organization Studies*, 37 (4 ), 465–495.
- Granovetter, M. (1985). "Economic Action and Social Structure: The Problem of Embeddedness". *American Journal of Sociology*. 91 (3): 481–510.
- Guler, I., Guillén, M. F., & Macpherson, J. M. (2002). Global Competition, Institutions, and the Diffusion of Organizational Practices: The International Spread of ISO 9000 Quality Certificates. *Administrative Science Quarterly*, 47(2), 207–232.

- Harrison, D., & Kjellberg, H. (2016). How users shape markets. *Marketing Theory*, 16(4), 445–468.
- Higgins, V., & Larner, W. (2010). Standards and Standardization as a Social Scientific Problem. In V. Higgins & W. Larner (Eds.), *Calculating the Social: Standards and the Reconfiguration of Governing* (pp. 3–19). London: Palgrave Macmillan UK.
- Jansson, K. and Wallin, B. (1991). Deregulation of Public Transport in Sweden. *Journal of Transport Economics and Policy* 25 (1): 97-107.
- Kahn, A. E. (1966). The tyranny of small decisions: market failures, imperfections, and the limits of economics. *Kyklos*, 19(1), 23–47. <http://doi.org/10.1111/j.1467-6435.1966.tb02491.x>
- Kerwer, D. (2005). Rules that Many Use: Standards and Global Regulation. *Governance*, 18(4), 611–632.
- Kjellberg H and Helgesson C-F. (2007) On the nature of markets and their practices. *Marketing Theory* 7 (2): 137-162.
- Konkurrensverket, 2017. Mellanhänder i offentlig upphandling. *Konkurrensverkets Rapport 2017:1 & Upphandlingsmyndighetens Rapport 2017:1*.
- Kornberger, M., & Carter, C. (2010). Manufacturing competition: how accounting practices shape strategy making in cities. *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, 23(3), 325–349. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.1108/09513571011034325>
- Krippner, G. R., & Alvarez, A. S. (2007). Embeddedness and the Intellectual Projects of Economic Sociology. *Annual Review of Sociology*, 33(1), 219–240.
- Lampland, M., & Star, S. L. (2009). Reckoning with Standards. In M. Lampland & S. L. Star (Eds.), *Standards and Their Stories: How Quantifying, Classifying, and Formalizing Practices Shape Everyday Life* (pp. 3–24). Ithaca: Cornell University Press.
- Loconto, A. M., & Demortain, D. (2017). Standardization as Spaces of Diversity. *Engaging Science, Technology, and Society*; Vol 3.
- MacKenzie, D. (2007). The material production of virtuality: innovation, cultural geography and facticity in derivatives markets. *Economy and Society*, 36(3), 355–376.
- MacKenzie, D., & Millo, Y. (2003). Constructing a market, performing theory: The historical sociology of a financial derivatives exchange. *American Journal of Sociology*, 109(1), 107–145.
- McAllister, P., Street, E., & Wyatt, P. (2015). Governing calculative practices: An investigation of development viability modelling in the English planning system. *Urban Studies*, 0042098015589722.
- Mennicken, A., & Power, M. (2015). Accounting and the plasticity of valuation. *Moments of Valuation: Exploring Sites of Dissonance*, Ed. Ariane Berthoin Antal, Michael Hutter and David Stark, 208–228.

- Meyer, J. W., & Rowan, B. (1977). Institutionalized Organizations: Formal Structure as Myth and Ceremony. *American Journal of Sociology*, 83(2), 340–363.
- Miller, P. (2001). Governing by Numbers: Why Calculative Practices Matter. *Social Research*, 68(2), 379-396
- Miller, P., & Napier, C. (1993). Genealogies of calculation. *Accounting, Organizations and Society*, 18(7–8), 631–647. [https://doi.org/http://dx.doi.org/10.1016/0361-3682\(93\)90047-A](https://doi.org/http://dx.doi.org/10.1016/0361-3682(93)90047-A)
- Miller, P., & O’Leary, T. (1987). Accounting and the construction of the governable person. *Accounting, Organizations and Society*, 12(3), 235–265.
- Millerand, F., & Bowker, G. (2009). Metadata standards: trajectories and enactment in the life of an ontology. In: M. Lampland & S. L. Star (Red.) (2009), *Standards and Their Stories: How Quantifying, Classifying, and Formalizing Practices Shape Everyday Life*. Itacha, NY: Cornell University Press.
- Mouritsen, J., Hansen, A., & Hansen, C. Ø. (2009). Short and long translations: Management accounting calculations and innovation management. *Accounting, Organizations and Society*, 34(6–7), 738–754.
- Muniesa, F. (2014). *The Provoked Economy: Economic Reality and the Performative Turn*.
- Nilsson, J-E. 2011. Kollektivtrafik utan styrning. Rapport till Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi (ESO) 2011:6.
- Nobina (2017). “The Nordic public transport market” Website: <http://www.nobina.com/en/about-the-group/the-nordic-public-transport-market/>
- Pinch, T och R. Swedberg. (red) (2008) *Living in a Material World: Economic Sociology Meets Science and Technology Studies*. Cambridge, Mass.: MIT Press
- Preston, J., & Almutairi, T. (2014). Evaluating the long term impacts of transport policy: The case of bus deregulation revisited. *Research in Transportation Economics*, 48, 263–269.
- Preston, J., & van de Velde, D. (2016). Workshop 7 report: Market initiative: Regulatory design, implementation and performance, *Research in Transportation Economics*, 59, 343-348
- Reinecke, J., Manning, S., & Hagen, O. von. (2012). The Emergence of a Standards Market: Multiplicity of Sustainability Standards in the Global Coffee Industry. *Organization Studies*, 33(5–6), 791–814.
- Slager, R., Gond, R-P., & Moon, J. (2012). Standardization as Institutional Work: The Regulatory Power of a Responsible Investment Standard. *Organization Studies*, 33(5-6) 763 –790.
- Swedberg, R. (2003). *Economic and sociological approaches to markets. Principles of economic sociology*. Princeton: Princeton University Press.
- Trafikanalys (2013). Kommersiell linjetrafik på väg 2012. Statistik 2013: 24
- Trafikanalys (2014). Kommersiell linjetrafik på väg 2013. Statistik 2014:14

- Trafikanalys (2015). Kommersiell linjetrafik på väg 2014. Statistik. 2015:27
- Trafikanalys (2016a). Lokal och regional kollektivtrafik 2015.
- Trafikanalys (2016b). Kommersiell linjetrafik på väg 2015.
- Timmermans, S., & Berg, M. (1997). Standardization in Action: Achieving Local Universality through Medical Protocols. *Social Studies of Science*, 27(2), 273–305.
- Timmermans, S., & Epstein, S. (2010). A World of Standards but not a Standard World: Toward a Sociology of Standards and Standardization. *Annual Review of Sociology*, 36(1), 69–89.
- UITP (2015). Public Transport Trends. Brussels: Union Internationale des Transports Publics/International Association of Public Transport
- van de Velde, D. (2014), "Market initiative regimes in public transport in Europe: Recent developments", *Research in Transportation Economics*, 48, 33-40.
- van de Velde, D., & Augustin, K. (2014). Workshop 4 Report: Governance, ownership and competition in deregulated public transport markets. *Research in Transportation Economics*, 48, 237–244.
- van de Velde, D., & Beck, A. (2010). Workshop report – Beyond competitive tendering, *Research in Transportation Economics*, 29(1), 145-151
- van de Velde, D., & Karl, A. (2018). Workshop 3 report: Market initiative regimes in bus, coach and rail: Recent developments, threats, developing paradigms and regulatory needs, *Research in Transportation Economics*, in press
- van de Velde, D., & Preston, J. (2013). Workshop 3B: Governance, ownership and competition issues in deregulated (free market) public transport: Lessons that can be learnt from developed and developing economies, *Research in Transportation Economics*, 39 (1), 202-207
- Vigren A. (2017). Hur många vill köra bussen? En analys av budgivning i upphandlade busskontrakt. Seminarieunderlag, CTS.
- Vigren, A (2014). Costs for Swedish Public Transport Authorities in Tendered Bus Contracts. CTS Working Paper 2014:22.







K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

[www.k2centrum.se](http://www.k2centrum.se)

