



**Kartläggning av anropsstyrd PM
kollektivtrafik 2013 2015:6**

Kartläggning av anropsstyrd PM
kollektivtrafik 2013 2015:6

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2015-03-31

Förord

Trafikanalys ansvarar bland annat för statistik om kollektivtrafik och om särskilda persontransporter, och producerar årligen rapporterna *Lokal och regional kollektivtrafik*, *Kommersiell linjetrafik på väg* och *Färdtjänst och riksfärdtjänst*.

I de två förstnämnda ingår linjetrafik som är tidtabellbunden, och i den sistnämnda ingår viss anropsstyrd trafik som kräver särskilt tillstånd. Det förekommer dock även trafik ute i landet som är både öppen för allmänheten och anropsstyrd, och denna fångas alltså inte in i någon av våra nuvarande undersökningar. Då man kan misstänka att denna trafik kommer att bli vanligare framöver har vi för att öka vår kunskap genomfört en kartläggning av den anropsstyrda allmänna kollektivtrafiken i Sverige under 2013. För mer detaljerad information om resultatet, se tabellbilagan på www.trafa.se/kollektivtrafik.

Fanny Wigeborn på Markör Marknad & Kommunikation AB har genomfört undersökningen och Tom Petersen har varit projektledare på Trafikanalys.

Stockholm i mars 2015

Per-Åke Vikman

Avdelningschef

Utvärdering, nulägesanalys och statistik

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning	7
1 Inledning.....	9
1.1 Bakgrund.....	9
1.2 Avgränsningar och definitioner.....	9
1.3 Syfte och frågeställningar.....	10
1.4 Metod	10
2 Resultat.....	13
3 Slutsatser	15
Tabellbilaga.....	17

Sammanfattning

Undersökningens syfte var att kartlägga den anropsstyrda kollektivtrafiken i Sveriges län under 2013. Undersökningen omfattar inte den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken (resor med färdtjänst, skolskjuts och sjukresor). I de fall där respondenterna inte kunnat särredovisa tal för den allmänna och den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken är dock dessa inkluderade.

Undersökningen skickades till uppgiftslämnare i undersökningen *Lokal och regional kollektivtrafik 2013*: i första hand de regionala kollektivtrafikmyndigheterna samt Karlstad, men även ett antal kommuner med egen sjötrafik. Den genomfördes under v.48 2014 till v.4 2015 som enkät på webb med påminnelser via e-post och telefon. Enkäten omfattade frågor om bl.a. trafikens omfattning, ekonomi, tillgänglighet och framtida utveckling.

Resultatet presenterades i form av en Excelrapport, en resultatsammanfattning i Power Point och en processbeskrivning i form av detta PM.

De olika anropsstyrda kollektivtrafiktyperna skiljer sig mycket åt vad gäller förekomst och kostnadsstruktur. Det totala antalet anropsstyrda avgångar uppgick till 305 000 avgångar, 451 000 beställningar och 884 000 påstigningar. Den sammanlagda kostnaden för trafiken var 161 miljoner kr och intäkterna var 6,3 miljoner kr. Siffrorna är osäkra på grund av ovana att redovisa dessa uppgifter, vissa gränsdragningsproblem i uppgiftslämnarnas system, och osäkerhet om populationen.

Anropsstyrd allmän kollektivtrafik kan delas in i fem trafiktyper varav anropsstyrd linje var den vanligast förekommande sett till antal avgångar. Ser man istället till totala kostnader var anropsstyrd kollektivtrafik med mötesplatser störst. Kostnaden per avgång var som störst för anropsstyrd kollektivtrafik med båt.

Jämfört med Trafikanalys undersökning *Lokal och regional kollektivtrafik 2013* utgör den här undersökta trafiken bara en liten bråkdel: 0,6 promille av påstigningarna, 2 promille av utbudet i fordonskilometer, och 5 promille av trafikeringskostnaderna.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Anropsstyrd trafik underlättar resandet för skolbarn, äldre och personer med funktionsnedsättning med svårigheter att ta sig själva till närmaste busshållplats och för boende i glesbygd där ordinarie linjetrafik inte trafikerar.

Trafiken går under olika benämningar i landet och det finns ingen vedertagen standard som säger att en viss benämning motsvarar en viss anropsstyrd trafiktyp. Exempel på namn som förekommer på anropsstyrd kollektivtrafik är närtrafik, öppen närtrafik, flextrafik, servicetrafik, kompletteringstrafik, ringlinje etc.

Det finns ett behov av att belysa flera aspekter av den anropsstyrda allmänna kollektivtrafiken då kännedomen om den är relativt begränsad. Fram tills nu har det saknats en nationellt övergripande samordning och plattform för insamling av statistiken. Till det kommer att avsaknaden av gemensamma benämningar och definitioner för den anropsstyrda trafiken försvårar samordningen. Frågor rörande den totala trafikvolymen i landet, hur resmönstret ser ut uppdelat på olika typer av anropsstyrd trafik, och framför allt hur mycket den anropsstyrda *allmänna* kollektivtrafiken svarar för, har därför alla ett stort belysningsvärde.

1.2 Avgränsningar och definitioner

Anropsstyrd kollektivtrafik är kollektivtrafik som endast utförs då en person i förväg begärt att få resa, eller vars sträckning eller tidtabell går att påverka i förväg. Den går att dela in i två grupper, beroende på vem som är berättigad att åka – särskilda persontransporter och allmän kollektivtrafik. Det är den senare som avhandlas i denna undersökning, och särskilda persontransporter såsom färdtjänst, skolskjuts och sjukresor är alltså undantagna. I vissa län förekommer det dock att särskilda persontransporter är samordnade med allmän kollektivtrafik, och därför går det inte alltid att särskilja dessa med avseende på avgångar, påstigningar och kostnader. Trafik som inte är upphandlad eller subventionerad ingår inte heller i undersökningen (till exempel taxi).

Den anropsstyrda allmänna kollektivtrafiken kan i sin tur delas upp i flera olika typer enligt nedan, varav de fyra första sker med buss eller bil.

- Anropsstyrd linje: kör en fast linjesträckning med hållplatser. Turen trafikerar endast om någon i förväg begärt att få resa.
- Anropsstyrd avvikelse: innebär att ett fordon på en ordinarie linjesträckning avviker för att hämta någon som i förväg begärt att bli hämtad på en hållplats eller inom ett område vid sidan av linjen.
- Anropsstyrd trafik med mötesplatser: har ingen fast linjesträckning utan trafikerar endast de mötesplatser som någon i förväg meddelat att de vill resa från och till.

- Anropsstyrd områdestrafik: kör mellan adresser inom ett område. Resenärer som i förväg meddelat att de vill resa hämtas på överenskommen plats i området t.ex. hemmet.
- Anropsstyrd båttrafik: är båttrafik som faller inom någon av ovan nämnda kategorier.

Samtliga uppgifter i denna rapport avser undersökningsåret 2013.

1.3 Syfte och frågeställningar

Undersökningen syftar till:

- att få en nationell kartläggning av aktuellt utbud av och resande med anropsstyrd kollektivtrafik samt ekonomi för trafiken
- att få en indikation på i vilken mån resande (utbud, ekonomi) med anropsstyrd trafik redan idag ingår i kollektivtrafikstatistiken (risk för överlappning)
- att få ett underlag för att bestämma hur den anropsstyrda kollektivtrafiken ska beskrivas i Trafikanalys statistiksystem.

I enkäten efterfrågades antal avgångar, beställningar, påstigningar, fordonskilometer, fordons-timmar, beställningscentralens tillgänglighet, total intäkt och kostnad för trafiken. Utöver det ställdes frågan hur trafikutbudet förväntades förändras under 2014 samt om statistiken ingick i Trafikanalys undersökning Lokal och regional kollektivtrafik¹, som definierar kollektivtrafik som (tidtabellbunden) linjetrafik.

1.4 Metod

Målgrupp och metod

Grundurvalet baseras på urvalsbasen för Trafikanalys undersökning *Lokal och regional kollektivtrafik 2013*. Sammanlagt ingick 57 myndigheter/organisationer i urvalet varav Sveriges samtliga 21 regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM), eller i vissa fall länstrafikbolaget, samt Lunds och Karlstads kommuner fanns representerade. Resten var kommuner som hade utgifter för sjötrafik enligt de kommunala räkenskapsammandragen (RS) 2012.²

Undersökningen genomfördes i form av en webbenkät med telefonavstämningar under v.48 2014 till v.3 2015. Av dessa uppgav 20 kommuner inte hade någon egen allmän anropsstyrd kollektivtrafik. Totalt svarade 25 myndigheter och organisationer på utskicket, vilket innebär en svarsfrekvens av det relevanta urvalet på 68 procent.³ Ser man bara till svarande RKM svarade samtliga utom en, vilket ger en svarsfrekvens på 95 procent.

Genomförande

¹ www.trafa.se/sv/Statistik/Kollektivtrafik-och-samhallsbetalda-resor/Lokal-och-regional-kollektivtrafik/

² www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Offentlig-ekonomi/Finanser-for-den-kommunala-sektorn/Rakenskapsammandrag-for-kommuner-och-landsting/

³ De kommuner och andra organisationer som svarade var Karlstad, Lund, Fagersta (för RKM Västmanlands räkning), Göteborgs Färdtjänst och Öckeröbussarna (för RKM Västra Götalands räkning).

Frågebatteriet utformades utifrån Trafikanalys önskemål av Markör Marknad och Kommunikation AB i samråd med Trafikanalys och SKL. Den insamlade statistiken är i första hand sekundär data. Det innebär att frågorna utgick från att statistiken redan fanns tillgänglig i databas hos kollektivtrafikmyndigheterna.

Insamlingen av statistik skedde i tre steg:

1. E-postutskick av ett första missivbrev innehållande introduktion till undersökningen och enkätformuläret och definitioner och avgränsningar i PDF-format. Syftet med detta utskick var även att fastställa att kontaktpersonerna i urvalslistan var aktuella.
2. E-postutskick med länk till webbenkäten inklusive definitioner och avgränsningar.
3. Kontakt via telefon har skett löpande fr.o.m. v.49 2014 till v.4 2015. Möjlighet har då getts att svara på frågorna direkt på telefon. Då intervjupersonen inte kunnat svara under uppringningstillfället har telefonmöten bokats in för avstämning.
4. Påminnelser via e-post har gjorts vid behov under v.50 2014- v.3 2015.
5. I de fall frågor uppstått kring inrapporterade svar har återkoppling till respondenten skett med syfte att utreda eventuella felaktigheter.
6. Avstämningar och del- och lägesrapporteringar har gjorts löpande till Trafikanalys.

Då kontaktpersonen i urvalslistan varit fel eller om en myndighet/organisation hänvisade till annan ansvarig organisation uppdaterades urvalslistan med ny kontaktperson/organisation.

Databearbetning

Så gott som all data rapporterades in i Markörs enkätverktyg. Utöver det tillkom statistik som rapporterades in separat via mail. Det finns alltid ett skriftligt underlag på inrapporterad statistik i form av inrapporterad data i systemet, separat i Excel eller via e-post.

Datat exporterades först till SPSS. Datasetet i SPSS har dock fått kompletteras manuellt efter hand p.g.a. korrigeringar och inrapporteringar utanför systemet från respondenterna. Informationen togs sedan fram per län i tabellform. Tabellerna exporterades till Excel där tabellvärdena länkades till Trafikanalys rapportmall. Beräkningar av kvoter och nyckeltal och den sammanlagda statistiken för alla trafiktyper har gjorts i Excel.

Redovisning

Redovisningen av all statistik gjordes i Excel med utgångspunkt ur Trafikanalys tabellmall för *Lokal och regional kollektivtrafik*. Där redovisas resultatet per trafiktyp och totalt. Undersökningen har presenterats för uppgiftslämnare till *Lokal och regional kollektivtrafik* den 19 februari, samt på ett möte i Svensk Kollektivtrafiks nätverk för anropsstyrd trafik, MERIT⁴, den 11 mars 2015.

Validitet och tillförlitlighet

Resultatet för undersökningen bör ses mot bakgrund av att det i många fall varit svårt att särskilja uppgifter för den anropsstyrda allmänna kollektivtrafiken, då den i många fall beställts tillsammans med anropsstyrda särskilda persontransporterna såsom t.ex. färdtjänst.

⁴ Mötesplats för Erfarenhetsutbyte inom Integrerad Trafik

Detta har medfört att uppgifterna i en del fall är ungefärliga och i enstaka fall har rapporterats in i sin helhet utan att särredovisas.

Kvalitetssäkring har gjorts i flera steg i insamlingsförfarandet. Enkätssystemet som användes vid insamling av data är vid export kompatibelt med SPSS vilket minimerar graden av manuell handpåläggning i databearbetningsprocessen. Detta eliminerar dock inte risken för att felaktigheter kan ha uppkommit i samband med inrapportering. Vid uppenbara felaktigheter eller oklarheter kontaktades alltid statistikansvarig för avstämning. I enstaka fall har statistikansvarig inte svarat.

En av svårigheterna i samband med inrapporteringen var definitionerna av de olika trafiktyperna. Västtrafik ansåg att en viss del av deras anropsstyrda trafik inte kunde kategoriseras inom definitionerna. Beskrivningen av statistiken stämde dock in på anropsstyrd trafik med mötesplatser varför den i slutredovisningen lades till i den kategorin. Länstrafiken Jämtland (LTR) ansåg att de inte hade anropsstyrd avvikelse i och med att man bara gjorde en avvikelse för att släppa av och inte för att hämta upp någon. Statistiken har ändå tagits med i resultatet för denna undersökning.

Externt bortfall

I vissa fall har den ansvariga kollektivtrafikmyndigheten eller kommunen inte rapporterat in den aktuella statistiken. Det innebär att de totala uppgifterna för en del landsting inte är fullständiga och att trafiken och dess kostnader sannolikt är underskattade. Ingen imputering av saknade värden har gjorts.

Det enda län där ingen myndighet/organisation rapporterat in statistik var Dalarnas län.

Internt bortfall

Ett annat problem som uppstår vid datainsamling är internt bortfall, dvs. då information inte kan lämnas för alla variabler eller trafiktyper. Anledningen till det kan vara att den aktuella variabeln inte mäts, eller att den inte hämtas in från kollektivtrafikmyndighetens entreprenörer. Ingen imputering av saknade värden har gjorts.

I de fall då det funnits internt bortfall är kvoter framräknade på enbart de län och trafiktyper som haft värden på båda variablerna. Kvoterna är alltså inte beräknade på de totala summorna.

Andra svårigheter med undersökningen rörde frågorna som ställdes. Efter frågorna om *antal resor med periodkort* och *antal påstigningar med särskilt tillstånd*, var *fordonskilometer*, *fordonstimmar* och *intäkter* generellt de frågorna med störst internt bortfall. För de flesta trafiktyper var det vanligare att man lämnade uppgifter på *avgångar* än för *beställningar*, med undantag för anropsstyrd områdestrafik där det omvända förhållandet gällde. Mest information fanns att tillgå för *kostnader*, *påstigningar* och *tillgänglighet på året*.

Extremvärden

Ett fåtal uppgifter har uteslutits från rapporteringen då de ansetts orimliga, däribland uppgifter om anropsstyrd trafik med båt i Skånes län, samt uppgift angående fordonstimmar för områdestrafiken i Stockholm och för anropsstyrd linje i Värmland.

2 Resultat

Stora variationer mellan trafiktyperna förekommer vad gäller förekomst och kostnadsstruktur. Sammanlagt gjordes 305 000 avgångar med anropsstyrd kollektivtrafik 2013. Det totala antalet beställningar var 451 000 och antalet påstigningar var 954 000. Av dessa var 360 000 påstigningar med särskilt tillstånd (färdtjänst, skolskjuts och sjukresor), och 17 000 med periodkort. Trafiken uppskattades till drygt 1,7 miljoner fordonskilometer och 102 000 fordonstimmar. Den genomsnittliga fordonstiden räknades ut till 47 minuter per avgång. Den totala trafikeringskostnaden för all anropsstyrd kollektivtrafik i riket uppgick till 161 miljoner kr, och intäkterna till 5,5 miljoner.

Beläggningen räknat i antalet påstigningar per avgång uppgick till 2,7 i riket. Störst beläggning hade anropsstyrd avvikelse, 4,9, och lägst beläggning hade anropsstyrd linje, 1,2 påstigningar per avgång. Medelhastigheten, beräknad som antal fordonskilometer per fordonstimme, är cirka 6 km/tim totalt, med stor variation mellan 2-3 km/tim för mötesplatser och båt, till runt 50 km/tim för områdestrafik och linje.⁵

Den billigaste typen räknat per avgång var anropsstyrd områdestrafik, 266 kronor per avgång, och dyrast var anropsstyrd båttrafik, 2 390 kronor per avgång (endast i två län).⁶ Över riket är genomsnittskostnaden 386 kronor per avgång.

Räknat per påstigning var istället anropsstyrd avvikelse billigast, 89 kronor per påstigning, och båttrafiken dyrast igen med 923 kronor per påstigning. Riksgenomsnittet är 156 kronor per påstigning. Även per fordonstimme var avvikelse billigast med 436 kronor per fordonstimme, och båttrafik dyrast med 1 651 kronor per fordonstimme. Anropsstyrd avvikelse finns dock bara i två län, så underlaget är begränsat. Riksgenomsnittet är 849 kronor per fordonstimme.

Jämtland har den dyraste trafiken per avgång, 2 880 kronor, och Skåne den billigaste, 144 kronor per avgång. Räknar man istället per påstigning har Södermanland den dyraste trafiken, 841 kronor, och Stockholm den billigaste, 99 kronor per påstigning.

Kostnadstäckningsgraden varierar stort mellan länen. Lägst kostnadstäckning har Östergötland med knappt 2 procent och högst Värmland med knappt 35 procent. Kostnadstäckningen beror mycket på vilken typ av trafik som bedrivs. Lägst kostnadstäckning har trafik med mötesplatser, knappt 3 procent, och högst kostnadstäckning har anropsstyrd avvikelse med dryga 22 procent. Riksgenomsnittet är knappt 5 procents kostnadstäckning.

Anropsstyrd linje

Detta är den största trafiktypen räknat i antal avgångar och fordonskilometer, ungefär hälften av alla avgångar och fordonstimmar i riket. 147 000 avgångar gjordes med anropsstyrd linje 2013. Västra Götaland stod för den största andelen av dessa avgångar, följt av Stockholms län och Skåne. Trafiken omfattade 904 000 fordonskilometer och 26 000 fordonstimmar. Det totala antalet påstigningar var drygt 180 000 varav 4 000 var med särskilt tillstånd. Medelhastigheten var 49 km/tim. Total kostnad för trafiken var 51,5 miljoner kr och kostnaden per avgång var i genomsnitt 322 kr.

⁵ Rimligheten i dessa siffror kräver ytterligare undersökningar.

⁶ Södermanland och Östergötland. Det har framkommit senare att även Stockholms län har anropsstyrd båttrafik, vilket inte är medräknat här.

Anropsstyrd avvikelse

Endast Kalmar och Jämtland uppgav att de hade trafik av typen anropsstyrd avvikelse 2013. Kalmar stod för 4 000 avgångar och Jämtland för cirka 100. Det totala antalet påstigningar var ungefär 20 000, varav 2 000 var med särskilt tillstånd. Trafiken omfattade 52 000 fordonskilometer och 4 000 fordonstimmar. Medelhastigheten var 13 km/tim. Total kostnad för trafiken var 2,0 miljoner kr. Det innebär att kostnaden per avgång var 495 kr i genomsnitt.

Anropsstyrd trafik med mötesplatser

Denna trafik var den största räknat i beställningar, påstigningar och antal fordonstimmar, mellan 58 och 60 procent av rikets. Västra Götaland var det län som hade flest avgångar av typen anropsstyrd trafik med mötesplatser 2013. Det totala antalet avgångar var 104 000 och antalet påstigningar 570 000. Av påstigningarna var 299 000 med särskilt tillstånd. Trafiken omfattade 120 000 fordonskilometer och 60 000 fordonstimmar. Beläggningen var 4,7 påstigningar per avgång och medelhastigheten 2,3 km/tim. Total kostnad för trafiken var drygt 70,9 miljoner kr och kostnaden per avgång 531 kr.

Anropsstyrd områdestrafik

Den anropsstyrda områdestrafiken var störst i Skåne och Stockholm sett till antal avgångar. Totalt gjordes 50 000 avgångar 2013 och 167 000 påstigningar. 54 000 av påstigningarna var med särskilt tillstånd. Trafiken omfattade 624 000 fordonskilometer och 4 500 fordonstimmar. Beläggningen var 2,0 påstigningar per avgång och medelhastigheten 52 km/tim. Total kostnad för trafiken var 25,6 miljoner kr och kostnaden per avgång 266 kr.

Anropsstyrd kollektivtrafik med båt

Östergötland och Södermanland uppgav att de hade anropsstyrd kollektivtrafik med båt. Totalt gjordes 690 avgångar. Trafiken omfattade 3 100 fordonskilometer och 7 700 fordonstimmar. Beläggningen var 1,7 ombordstigningar per avgång och medelhastigheten 3,2 km/tim (1,7 knop). Total kostnad för trafiken var 12,7 miljoner kr och kostnaden per avgång var 2 390 kr.

3 Slutsatser

En stor del av den allmänna anropsstyrda kollektivtrafiken kunde kartläggas. Samtliga län utom ett lämnade in uppgifter. Störst underlag erhöles för frågorna om kostnader och påstigningar. Internt bortfall förekommer på både läns- och trafiktypsnivå för enskilda trafik- och ekonomiuppgifter.

Generellt fanns en stor ovisshet angående om statistiken för den allmänna anropsstyrda trafiken ingick i *Lokal och regional kollektivtrafik*. Av dem som svarat på frågan uppgav de flesta att den inte ingick, men därmed kan man alltså inte helt utesluta risk för överlappning. Andra osäkerheter i undersökningen beror på ovana att redovisa dessa uppgifter, gränsdragningsproblem i uppgiftslämnarnas system, och osäkerhet om definitionerna och populationen.

Jämfört med omfattningen i *Lokal och regional kollektivtrafik* utgör den här redovisade trafiken bara en mycket liten del. Resandet utgör endast 0,6 promille av de 1,4 miljarder påstigningar som gjordes i *Lokal och regional kollektivtrafik 2013*, utbudet var 2 promille räknat i fordonskilometer (av 808 miljoner km i *Lokal och regional kollektivtrafik 2013*), och andelen av trafik-kostnaderna var 5 promille (av 33 miljarder kronor). En jämförelse med färdtjänst särskilda persontrafiken

Frageställningarna som togs fram belyser en rad olika frågor och illustrerar de mest övergripande dragen inom anropsstyrd kollektivtrafik. Statistiken jämfördes över län och trafiktyper och informationen har lagt en grund för kommande studier på området.

Tabellbilaga

Tabellförteckning

<u>Tabell 1</u>	<u>Trafik- och ekonomiuppgifter för Anropsstyrd kollektivtrafik efter län år 2013</u>
<u>Table 1</u>	<u>Data on Demand Responsive Transport (DRT) and its Economy per County in 2013</u>
<u>Tabell 2</u>	<u>Nyckeltal för trafikuppgifter för Anropsstyrd kollektivtrafik efter län år 2013</u>
<u>Table 2</u>	<u>Key Transport Indicators of Demand Responsive Transport (DRT) per County in 2013</u>
<u>Tabell 3</u>	<u>Nyckeltal för ekonomiuppgifter för Anropsstyrd kollektivtrafik efter län år 2013</u>
<u>Table 3</u>	<u>Key Economic Indicators of Demand Responsive Transport (DRT) per County in 2013</u>
<u>Tabell 4</u>	<u>Trafikuppgifter och nyckeltal för Anropsstyrd kollektivtrafik efter typ av trafik år 2013</u>
<u>Table 4</u>	<u>Data and Key Transport Indicators of Demand Responsive Transport (DRT) per Type of Traffic in 2013</u>
<u>Tabell 5</u>	<u>Ekonomiuppgifter och nyckeltal för Anropsstyrd kollektivtrafik efter typ av trafik år 2013</u>
<u>Table 5</u>	<u>Data and Key Economic Indicators of Demand Responsive Transport (DRT) per Type of Traffic in 2013</u>

Tabell 1. Trafik- och ekonomiuppgifter för Anropsstyrd kollektivtrafik efter län år 2013.

Table 1. Data on Demand Responsive Transport (DRT) and its Economy per County in 2013.

Länsnr - County code	Län - County	Avgångar - Departures	Beställningar - Bookings	Fordons- kilometer - Vehicle kilometers antal km	Fordons- timmar - Vehicle hours antal tim	Tillgänglighet på året - Availability		Antal påstigningar - Boardings		Intäkter från resenärer - Ticket revenue	Trafikerings- kostnader - Traffic costs	
						antal tim - hours per year	andel tid - share of the time, %	varav med periodkort - whereof with travel pass	varav med särskilt tillstånd - whereof with special permission ⁴	1000-tal kr - 1000 SEK	1000-tal kr - 1000 SEK	
01	Stockholm	38 125	45 000	..	22 500	2 500	29	83 500	..	58 625	..	21 240
03	Uppsala	1 707	..	23 300	..	..	..	..	..	..	..	980
04	Södermanland	4 070	4 070	50 800	2 170	4 600	53	5 160	..	..	..	1 649
05	Östergötland	..	..	266	6 710	5 840	67	93 627	..	..	450	26 710
06	Jönköping	..	14 950	302 078	..	6 940	79	14 950	..	..	478	2 867
07	Kronoberg	6 664	6 664	103 233	..	4 160	47	6 664	147	..	..	1 047
08	Kalmar	28 004	34 000	52 000	4 000	3 790	43	67 451	..	19 948	972	7 515
09	Gotland	..	1 500	65 661	..	8 760	100	2 973	..	..	82	512
10	Blekinge	9 018	9 018	..	..	3 650	42	9 018	..	..	..	1 447
12	Skåne	50 762	..	540 161	..	8 760 ¹	100	52 184	50	..	215	7 286
13	Halland	..	..	..	..	5 370	61	2 711	238	..	18	399
14	Västra Götaland	121 272	202 220	120 000	51 190	5 588	64	394 693	..	270 000	982	55 856
17	Värmland	9 019	13 544	100 028	..	8 760 ²	100	13 625	13 424	..	7	4 164
18	Örebro	8 580	66 300	..	13 026	5 475	63	51 900	264	10 518	423	8 724
19	Västmanland	193	29 361	..	..	..	..	29 361	..	..	..	3 204
20	Dalarna	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
21	Gävleborg	3 470	..	..	..	4 934	56	5 281	2 897	..	86	1 598
22	Västernorrland	15 703	..	..	..	8 760	100	15 836	..	..	317	2 548
23	Jämtland	100	17 338	..	..	2 340	27	17 338	..	..	266	6 453
24	Västerbotten	4 929	7 060	114 583	2 114	8 070	92	8 069	..	..	1 120	2 982
25	Norrbottn	3 704	..	231 005	..	4 335	49	9 571	..	593	930	3 789
	Riket	305 320	451 025	1 703 115	101 710	5 702 ³	65 ³	883 912	17 020	359 684	6 346	160 969
	20:e percentil	3 470	6 822	51 040	2 536	3 938	45	6 111	147	8 533	84	1 367
	80:e percentil	28 004	40 600	208 804	20 605	8 484	97	58 291	2 897	100 900	947	7 757

¹ 8 736 tim för Anropsstyrd linje - 8,736 hours for Demand-responsive line

² 4 241 tim för Anropsstyrd linje - 4,241 hours for Demand-responsive line

³ viktat medelvärde - weighted mean

⁴ färdtjänst, skolskjuts och sjukresor - special transport service, school transport, and health care transport

Tabell 2. Nyckeltal¹ för trafikuppgifter för Anropsstyrd kollektivtrafik efter län år 2013.

Table 2. Key Transport Indicators¹ of Demand Responsive Transport (DRT) per County in 2013.

Länsnr - County code	Län - County	Invånare - Inhabitants ^{2,3} 1000-tal - 1000's	Personer med färdtjänst- tillstånd - people with special transport permission ^{2,4}	Fordonskilometer - Vehicle kilometers		Fordonstimmar - Vehicle hours	Påstigningar - Boardings	Medel- hastighet - Average speed km/h
				per avgång - per departure	per påstigning - per boarding	per avgång - per departure	per avgång - per departure	
01	Stockholm	2 163	69 919	..	..	1,06	4,05	..
03	Uppsala	345	12 012	13,65	..	..	..	..
04	Södermanland	278	9 706	12,48	9,84	0,53	1,27	23,41
05	Östergötland	438	16 855	265,94	..	..	..	0,04
06	Jönköping	341	11 151	..	20,21	..	..	..
07	Kronoberg	187	6 277	15,49	15,49	..	1,00	..
08	Kalmar	234	5 684	13,00	2,66	1,00	2,41	13,00
09	Gotland	57	2 013	..	22,09	..	..	..
10	Blekinge	153	5 279	..	..	..	1,00	..
12	Skåne	1 274	35 352	10,64	10,35	..	1,03	..
13	Halland	307	8 616	..	..	..	..	..
14	Västra Götaland	1 615	55 829	1,79	0,35	0,76	3,25	2,34
17	Värmland	274	9 063	11,09	7,34	..	1,51	..
18	Örebro	285	9 501	..	..	0,51	2,02	..
19	Västmanland	259	8 341	..	..	..	..	..
20	Dalarna	277	8 172	..	..	..	..	..
21	Gävleborg	278	8 162	..	..	..	1,52	..
22	Västernorrland	242	11 027	..	..	..	1,01	..
23	Jämtland	126	3 668	..	..	..	..	..
24	Västerbotten	261	11 098	23,25	14,20	0,43	1,64	54,20
25	Norrbottn	249	10 450	62,37	24,14	..	2,58	..
	Riket	9 645	318 175	8,78	3,56	0,78	2,44	5,67

¹ Nyckeltalen är beräknade endast på län som uppgivit båda uppgifterna i nyckeltalet - *The indicators are calculated using only those counties that have reported both figures*

² den 31 december - *December 31*

³ enligt SCB - *from Statistics Sweden, www.scb.se*

⁴ enligt Färdtjänst och riksfärdtjänst 2013, Trafikanalys Statistik 2014:21 - *from "Special transport services and national special transport services 2013", Transport Analysis Statistics 2014:21*

Tabell 3. Nyckeltal¹ för ekonomiuppgifter för Anropsstyrd kollektivtrafik efter län år 2013.

Table 3. Key Economic Indicators¹ of Demand Responsive Transport (DRT) per County in 2013.

Länsnr - County code	Län - County	Trafikeringskostnader - Traffic costs		Intäkter/ kostnader - Share of revenue to traffic cost
		per avgång - per departure	per påstigning - per boarding	andel - share, %
01	Stockholm	557,11	98,68	..
03	Uppsala	573,89	..	..
04	Södermanland	1 161,27	841,33	..
05	Östergötland	..	285,28	1,81
06	Jönköping	..	191,77	16,67
07	Kronoberg	157,11	157,11	..
08	Kalmar	268,35	111,41	12,93
09	Gotland	..	172,22	16,02
10	Blekinge	160,46	160,46	..
12	Skåne	143,53	139,62	2,95
13	Halland	..	147,18	4,51
14	Västra Götaland	460,58	141,52	2,21
17	Värmland	461,69	305,61	35,00 ²
18	Örebro	338,93	168,09	4,85
19	Västmanland	..	109,12	..
20	Dalarna	..	..	..
21	Gävleborg	460,52	302,59	5,38
22	Västernorrland	162,26	160,90	12,44
23	Jämtland	2 880,00	355,58	4,31
24	Västerbotten	604,99	369,56	37,56
25	Norrbottn	1 022,95	395,88	24,54
	Riket	386,08	166,57	5,59

¹ Nyckeltalen är beräknade endast på län som uppgivit båda uppgifterna i nyckeltalet - *The indicators are calculated using only those counties that have reported both figures*

² Avser endast Karlstadsbuss - *only Karlstadsbuss*

Tabell 4. Trafikuppgifter och nyckeltal¹ för Anropsstyrd kollektivtrafik efter typ av trafik år 2013.

Table 4. Data and Key Transport Indicators¹ of Demand Responsive Transport (DRT) per Type of Traffic in 2013.

Trafikeringstyp - type of DRT	Avgångar - Departures	Beställningar - Bookings	Fordonskilometer - Vehicle kilometers antal km	Fordons- timmar - Vehicle hours antal tim	Tillgänglighet på året, medelvärde - Availability, average	Antal påstigningar - Boardings			Fordonskilometer - Vehicle kilometers		Fordons- timmar - Vehicle hours	Påstigningar - Boardings	Medel- hastighet - Average speed
					andel tid - share of the time, %	varav med periodkort - whereof with travel pass	varav med särskilt tillstånd - whereof with special permission ²	per avgång - per departure	per påstigning - per boarding	per avgång - per departure	per avgång - per departure	km/h	
Anropsstyrd linje - DRT line	146 536	61 086	904 129	26 236	67	183 583	16 662	4 099	15,80	12,52	0,87	1,21	48,66
Anropsstyrd avvikelse - DRT with de	4 100	4 000	52 000	4 000	43	19 542	..	2 000	13,00	2,66	1,00	4,89	13,00
Anropsstyrd trafik med mötesplatser - DRT with meeting points	103 554	266 832	120 000	59 282	53	500 415	88	299 454	1,79	0,35	0,75	4,06	2,34
Anropsstyrd områdestrafik - area covering DRT	50 440	118 417	623 620	4 522	65	166 653	270	54 131	11,16	14,98	0,25	2,03	51,67
Anropstyrd kollektivtrafik med båt - waterbourne DRT	690	690	3 100	7 670	67	13 719	..	..	4,49	2,63	1,39	1,71	3,23
Samtliga typer - all DRT types beräknat på antal län - calculated for number of counties	305 320 16	451 025 14	1 702 849 11	101 710 7	65 18	883 912 19	17 020 6	359 684 5	8,78 9	3,56 10	0,78 6	2,44 13	5,67 4

¹ Nyckeltalen är beräknade endast på län som uppgivit båda uppgifterna i nyckeltalet - The indicators are calculated using only those counties that have reported both figures

² färdtjänst, skolskjuts och sjukresor - special transport service, school transport, and health care transport

Tabell 5. Ekonomiuppgifter och nyckeltal¹ för Anropsstyrd kollektivtrafik efter typ av trafik år 2013.

Table 5. Data and Key Economic Indicators¹ of Demand Responsive Transport (DRT) per Type of Traffic in 2013.

	Intäkter från resenärer -	Trafikerings- kostnader -	Trafikeringskostnader - Traffic costs			Intäkter/ kostnader -	Antal län ² med
	Ticket revenue	Traffic costs	per avgång -	per påstigning -	per fordonstimme,	Share of	trafiktypen -
	1000-tal kr - 1000 SEK	1000-tal kr - 1000 SEK	per departure	per boarding	kr - per vehicle hour, SEK	andel - share, %	Number of counties with the DRT type
Trafikeringstyp - type of DRT							
Anropsstyrd linje - DRT line	2 613	51 503	322	208	749	14,97	16 ⁴
Anropsstyrd avvikelse - DRT with deviation	390	2 031	495	89	436	22,38	2
Anropsstyrd trafik med mötesplatser - DRT with meeting points	1 821	70 850	531	142	831	2,64	6
Anropsstyrd områdestrafik - area covering DRT	1 091	25 574 ³	266	153	1 008	7,51	13 ⁴
Anropstyrd kollektivtrafik med båt - waterbourne DRT	431	12 661 ³	2 390	923	1 651	3,91	2
Samtliga typer - all DRT types	6 346	160 969	386	167	849	5,59	21 ⁴
beräknat på antal län - calculated for number of counties	14	20	15	19	7	14	

¹ Nyckeltalen är beräknade endast på län som uppgivit båda uppgifterna i nyckeltalet - *The indicators are calculated using only those counties that have reported both figures*

² inkluderar Gotland som är en kommun - *includes the municipality of Gotland*

³ För Södermanland ingår uppgiven kostnad 1,649 milj kr både i båt och i områdestrafik, men bara en gång i totalen - *For Södermanland, the aggregate cost of 1.649 million SEK is included in both waterbourne DRT and area covering DRT, but only once in the sum over all types.*

⁴ Svar saknas från Dalarna men detta är känt från Dalatrafiks hemsida, www.dalatrafik.se/sv/sa-har-reser-du/flextrafiken/ - *Response is missing from Dalarna, but this is known from published material.*



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

Trafikanalys
Torsgatan 30
113 21 Stockholm

Tel 010 414 42 00
Fax 010 414 42 10
trafikanalys@trafa.se
www.trafa.se