



**Färdtjänst och
riksfärdtjänst 2016** **Kvalitets-
deklaration**

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: 2017-06-22

KVALITETSDEKLARATION

Färdtjänst och riksfärdtjänst

Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

Statistikområde

Transporter

Produktkod

TK1201

Referenstid

2016

Innehåll

Statistikens kvalitet	6
1 Relevans	6
1.1 Ändamål och informationsbehov.....	6
1.1.1 Statistikens ändamål	6
1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov.....	6
1.2 Statistikens innehåll	7
1.2.1 Objekt och population.....	7
1.2.2 Variabler	7
1.2.3 Statistiska mått	7
1.2.4 Redovisningsgrupper.....	3
1.2.5 Referenstider	3
2 Tillförlitlighet.....	3
2.1 Tillförlitlighet totalt	3
2.2 Osäkerhetskällor	3
2.2.1 Urval	4
2.2.2 Ramtäckning.....	4
2.2.3 Mätning.....	4
2.2.4 Bortfall	4
2.2.5 Bearbetning	6
2.2.6 Modellantaganden.....	6
2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig.....	7
3 Aktualitet och punktlighet	7
3.1 Framställningstid	7
3.2 Frekvens	8
3.3 Punktlighet	8
4 Tillgänglighet och tydlighet.....	8
4.1 Tillgång till statistiken	8
4.2 Möjlighet till ytterligare statistik.....	8
4.3 Presentation.....	9
4.4 Dokumentation	9
5 Jämförbarhet och sam användbarhet	9
5.1 Jämförbarhet över tid	9
5.2 Jämförbarhet mellan grupper.....	10

5.3	Samvärdbarhet i övrigt	11
5.4	Numerisk överensstämmelse.....	11
Allmänna uppgifter.....		12
A	Klassificeringen Sveriges officiella statistik.....	12
B	Sekretess och personuppgiftsbehandling	12
C	Bevarande och gallring	12
D	Uppgiftsskyldighet.....	12
E	EU-reglering och internationell rapportering	13
F	Historik	13
G	Kontaktuppgifter	13
Bilaga 1. Frågeformulär		14
Bilaga 2. Webbenkät		17
Bilaga 3. Instruktioner.....		21
Bilaga 4. Missiv.....		23
Bilaga 5. Påminnelser		24
Bilaga 6. Statistikuttag.....		25

Statistikens kvalitet

1 Relevans

1.1 Ändamål och informationsbehov

1.1.1 Statistikens ändamål

Statistiken produceras för att täcka efterfrågan av statistik om antalet färdtjänstillstånd, färdtjänst- och riksfärdtjänstresor samt kostnader för och intäkter från färdtjänst- och riksfärdtjänst. Syftet med undersökningen är att beskriva och följa utvecklingen av färdtjänsten och riksfärdtjänsten i Sverige. Statistiken är årlig men utkommer två gånger per år. Vid det första tillfället, under försommaren, redovisas färdtjänstillstånd per den 31 december och användandet av färdtjänst och riksfärdtjänst under hela det föregående året. Vid det andra tillfället, under hösten, kompletteras dessa uppgifter med det offentliga intäkter och kostnader för att tillhandahålla färdtjänst och riksfärdtjänst under det föregående året. Finns det skäl kan uppgifterna från det första publiceringstillfället kompletteras och/eller korrigeras. Statistiken vid andra publiceringstillfället betraktas som definitiv.

1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov

Statistiken används som underlag för transportpolitiska beslut. Användarna är samhällsplanerare på lokal, regional och riksnivå. För övrigt används statistiken av bland andra Sveriges kommuner och landsting (SKL), samt enskilda kommuner. Även massmedia och allmänhet är användare.

Statistiken behövs även inom forskning och utredning för att följa utvecklingen av tillförlitligheten och analysera åtgärdseffekter. Därför är det viktigt att det finns objektiv och allmänt tillgänglig statistik för att sprida faktabaserad information.

Trafikanalys har kontakter med användarna av statistiken via flera kanaler och tar emot önskemål från användarna där de kommer till uttryck. Användare som arbetar internt på myndigheten har enkla kontaktvägar till den som ansvarar för statistiken.

Externa användare kontaktar Trafikanalys med frågor om statistiken och ibland också med önskemål på förändringar. Användare av statistiken uppmanas, på Trafikanalys webbplats, att framföra vilka behov som eventuellt inte tillgodoses av den aktuella statistiken avseende färdtjänst och riksfärdtjänst.

En väg för myndigheten att formalisera användarkontakterna är genom användarråd, och Trafikanalys bildade därför ett övergripande användarråd för persontransportstatistik hösten 2015. I användarrådet representeras viktiga externa användare av statistiken liksom representanter för uppgiftslämnare och statistikproducenter. Syftet med användarrådet är att diskutera frågor som rör utvecklingen av statistiken och i det sammanhanget fånga statistik-användarnas behov och krav på statistiken. Användarrådet är tänkt att träffas två gånger per år och är rådgivande för Trafikanalys.

Trafikanalys är medveten om att statistiken inte täcker alla nuvarande och potentiella användares behov och på så sätt kan statistikens relevans förbättras.

1.2 Statistikens innehåll

Statistiken ska primärt beskriva tillgång till och användandet av färdtjänst och riksfärdtjänst genom att redovisa antalet färdtjänstillstånd, antalet enkelresor med färdtjänst samt det offentliga intäkter och kostnader för att tillhandahålla dessa tjänster.

Statistiken redovisas köns- och åldersuppdelad samt geografiskt nedbrutet på län och kommun.

1.2.1 Objekt och population

Intresse- och målpopulation är Sveriges samtliga 290 kommuner. Intresse-, mål- och undersökningsobjekt är den enskilda kommunen vilken också utgör undersökningsenhet.

1.2.2 Variabler

Undersökningens målvariabler kan delas in i två huvudgrupper:

Tillstånd:

- Personer med färdtjänstillstånd

Användning:

- Enkelresor med färdtjänst
- Enkelresor med färdtjänst per person med färdtjänstillstånd
- Andel av dem med färdtjänstillstånd som använt färdtjänsten
- Personer som använt riksfärdtjänst
- Enkelresor med riksfärdtjänst
- Enkelresor med riksfärdtjänst per person som använt riksfärdtjänsten

Kommunerna ska lämna uppgifterna om tillstånd och resande för kvinnor respektive män i fem åldersklasser – 0–19, 20–44, 45–64, 65–79 samt 80 år eller äldre.

Kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten ombeds också ange om myndighetsutövandet (utfärdandet av färdtjänstillstånd) har lämnats över till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Slutligen efterfrågas den uppskattade (effektiva) tidsåtgången uttryckt i minuter som använts för att ta fram uppgifterna.

1.2.3 Statistiska mått

Det vanligaste måttet i undersökningen är antal. Även andelar uttryckt i procent redovisas.

Målstorheter i undersökningen utgår från frågorna i enkäten och den statistiska sammanställning som frågorna möjliggör. I de fall målstorheterna uttrycks per invånare har medelbefolkning under året använts. För år t definieras medelbefolkningen med ålder i år enligt

$$M_{bef_t}^i = \frac{Bef_t^i + Bef_{t-1}^{i-1}}{2}$$

Där Bef_t^i är befolkningen som fyllt i år vid slutet av år t .

Samtliga referensperioder avser helåret 2016 om inget annat anges. I tabellverket uttrycks målstorheter dels för olika redovisningsgrupper (se stycke Redovisningsgrupper i detta avsnitt) men även för läns- och rikstotaler.

Utöver dessa statistiska individanknutna storheter redovisas också kommunernas och landstingens kostnader och intäkter för färdtjänst och riksfärdtjänst sammantaget.

På läns- och riksnivå utgör de redovisade statistiska måtten skattningar av det sanna värdet på målstorheten. I dessa skattningar finns en viss osäkerhet. Denna osäkerhet uppstår av flera anledningar (se vidare Osäkerhetskällor nedan).

1.2.4 Redovisningsgrupper

De variabler som används för att identifiera redovisningsgrupper är kön, ålder samt geografiska indelningar.

Statistiken redovisas i åldersgrupper

- 0–19 år
- 20–44 år
- 45–64 år
- 65–79 år
- 80 år eller äldre.

De geografiska redovisningsgrupperna är kommun, län och riket.

I den mest detaljerade redovisningen fördelas resultaten efter variablerna kön, åldersklasser och geografisk indelning.

1.2.5 Referenstider

För de flesta variabler i undersökningen är referensperioden helåret 2016. För variablerna rörande färdtjänstillstånd är referenstidpunkten dock den 31 december år 2016.

2 Tillförlitlighet

2.1 Tillförlitlighet totalt

Undersökningen är en totalundersökning och tillförlitligheten anses vara tillräcklig för att uppfylla statistikens syfte, men vissa osäkerhetskällor förekommer.

2.2 Osäkerhetskällor

All statistik är behäftad med viss osäkerhet. Detta avsnitt belyser olika typer av osäkerhetskällor och diskuterar dess potentiella konsekvens på kvaliteten i resultaten. De källor som har störst potential att påverka resultaten i färdtjänstundersökningen är mätfel och i viss mån

bortfall. Osäkerhetskällan mätfel är svår att utvärdera och kvantifiera utan omfattande utvärderingsstudier (vilka ligger utanför ramen för projektet). Dock har undersökningsvariablerna varit samma eller likartade i många år, vilket är en fördel.

Osäkerhetskällan bortfall hanteras via imputering av saknade värden. Påverkan av denna osäkerhetskälla bedöms dock vara av liten betydelse.

2.2.1 Urval

Undersökningen är en totalundersökning. Detta betyder att det inte existerar någon osäkerhet som kan hänföras till att endast en delmängd – urvalet – av populationen undersökts.

2.2.2 Ramtäckning

Med osäkerhetskällan ramtäckning avses att den undersökningsram som används antingen saknar objekt som ingår i populationen (så kallad undertäckning) eller innehåller objekt som inte ingår i målpopulationen (så kallad övertäckning). I färdtjänstundersökningen är undersökningsenheterna entydigt definierade och inga oklarheter finns rörande vilka objekt som ingår i populationen.

2.2.3 Mätning

Uppgifterna inhämtas via webbformulär (se bilaga) där kommunen eller regionala kollektivtrafikmyndigheten anger uppgifter. Till stöd för uppgiftslämnandet finns i anslutning till besvaret föregående års uppgifter. Uppgiftslämnaren tillika ofta också undersökningsobjektet hämtar i sin tur uppgifterna från dem som utför tjänsterna åt kommunen, till exempel de taxibolag som genomför efterfrågade resor. Dessa har inte alltid komplett information och ibland kan flera olika utförare förekomma. Det innebär både att enskilda uppgifter för specifika variabler kan saknas och att viss dubbelrapportering kan förekomma vad gäller användande och resande. Kunskapen om detta är begränsad men dess påverkan på statistiken bedöms som försumbar.

Efter insamlingen kontrolleras data och i tveksamma fall återkontaktas kommunen för rättelse eller bekräftande av data.

2.2.4 Bortfall

Bortfall uppstår när värdet på en eller flera variabler i en undersökning inte kan hämtas in. Saknas alla värden för ett undersökningsobjekt (en kommun) är det ett så kallat objektsbortfall. Saknas vissa enskilda uppgifter från ett objekt är det så kallade partiella bortfall.

Utän hänsyn tagen till bortfallet blir statistiken missvisande, varför man använder statistiska metoder för att kompensera för bortfallet (imputering). Se vidare avsnittet Modellantaganden.

I årets undersökning är det två kommuner som inte svarat över huvud taget. Tidigare år har objektsbortfallet varierat mellan noll och sex kommuner. Även det partiella bortfallet är relativt begränsat, vilket är positivt. Dock påverkar bortfallet skattningsförfarandet av målstorheter. Både objektsbortfall och partiellt bortfall förekommer.

För att belysa svarsbortfallet och erhålla olika mått på bortfallet tilldelas samtliga kommuner en resultatkod. Tabell 1 redovisar uppdelningen på resultatkoder för färdtjänstfrågor. Om en kommun har besvarat 20 fält eller fler kategoriseras svaret som fullständigt, annars som partiellt.

Av Tabell 1 framgår att svaren för 271 av kommunerna är kategoriserade som fullständiga och 15 som partiella. Fyra kommuner räknas som objektsbortfall i färdtjänstdelen av årets undersökning.

Tabell 1. Resultatkoder för färdtjänstfrågor år 2012–2016.

Resultatkod	2016		2015		2014		2013		2012	
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent
Fullst. svar	271	93,4	265	91,4	260	89,7	263	90,7	271	93,5
Part. svar	15	5,2	13	4,5	11	3,8	15	5,2	15	5,2
Bortfall	4 ^{a)}	1,4	12	4,1	19	6,6	12	4,1	4	1,4
Summa	290	100	290	100	290	100	290	100	290	100

a) Knivsta, Trelleborg, Kungsbacka, Lysekil

Tabell 2 redovisar motsvarande resultatkoder för riksfärdtjänstfrågorna. Definitionen av fullständigt svar i denna situation är om det för en kommun besvarats tio eller fler av de tolv fälten för frågorna 4–5 i blanketten om riksfärdtjänst. Om nio eller färre fält har besvarats kategoriseras svaret som partiellt.

Tabell 2. Resultatkoder för riksfärdtjänstfrågor år 2012–2016.

Resultatkod	2016		2015		2014		2013		2012	
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent
Fullst. svar	284	97,9	277	95,5	280	96,6	275	94,8	281	96,9
Part. Svar	2	0,7	4	1,4	1	0,3	1	0,3	2	0,7
Bortfall	4 ^{b)}	1,4	9	3,1	9	3,1	14	4,8	7	2,4
Summa	290	100	290	100	290	100	290	100	290	100

b) Upplands Väsby, Knivsta, Uppsala, Kungsbacka

I Tabell 3 redovisas antal ifyllda fält avseende både färdtjänst- och riksfärdtjänstfrågor (observera att de administrativa frågorna inte räknas in här). Sammanlagt är det 22+12=34 fält som ska fyllas i och tabellen visar att 261 kommuner fyllt i samtliga fält. Enkäten betraktas som fullständig, avseende både färdtjänst- och riksfärdtjänstfrågor, om minst 30 fält är ifyllda.

Tabell 3. Frekvensfördelning för besvarade fält för både färdtjänst- och riksfärdtjänstfrågor år 2016.

Antal fält	Antal svar	Procent
0	2	0,7
10	3	1,0
12	2	0,7
14	1	0,3
22	8	2,8
24	8	2,8
30	1	0,3
32	5	1,7
33	1	0,3
34	261	90,0
Summa	290	100,0

Baserat på detta visar Tabell 4 att svaren från 268 kommuner kategoriseras som fullständiga, 20 stycken som partiella och för två som objektsbortfall.

Tabell 4. Resultatkoder avseende både färdtjänst- och riksfärdtjänstfrågor år 2016.

Resultatкод	Antal	Procent
Fullständigt svar	268	92,4
Partiellt svar	20	6,9
Bortfall	2 ^{c)}	0,7
Summa	290	100

c) Knivsta, Kungsbacka

2.2.5 Bearbetning

Data från de uppgiftslämnare som besvarade undersökningen via webbformuläret har under datainsamlingen lagrats direkt i en primärdatatabas. Därefter har data bearbetats i flera steg till en analysdatatabas vilken används för att presentera statistiken. Under bearbetningarna har årets uppgifter jämförts med föregående års.

2.2.6 Modellantaganden

Eftersom färdtjänstundersökningen är en totalundersökning skulle resultaten, bortsett från eventuella mätfel, vara de sanna resultaten om samtliga kommuner lämnat samtliga uppgifter. Det finns dock ett objektsbortfall. Problemet med objektsbortfall är att det kan introducera en skevhet i resultaten (se avsnittet 2.2.4 Bortfall ovan). Beroende på imputeringsmetod kan det finnas olika orsaker till det. Då imputeringar bygger på hur andra svarat kan detta inträffa om de som inte svarar på olika sätt avviker från de svarande. Då imputeringar bygger på uppgifter från tidigare år uppstår skevhet om det skett stora förändringar sedan föregående år.

Bortfallet har därför kompenserats för genom imputering. Med imputering menas att ett saknat värde ges ett värde som antas ligga nära det sanna värdet.

Tre olika metoder används för att imputera saknade uppgifter, vilka redovisas här nedan i den ordning de tillämpas:

Imputeringsmetod 1: För samtliga variabler, förutom frågan om de lämnat över myndighetsutövningen till den regionala kollektivtrafikmyndigheten eller tidsåtgång, användes föregående års värde, i de fall ett värde existerade, för respektive kommun.

Imputeringsmetod 2: Det förekommer att antalet färdtjänstillstånd, användandet av färdtjänst/riksfärdtjänst eller antalet gjorda resor inte kan redovisas efter kön och/eller åldersklasser. Dock är de totala antalen kända. I dessa fall fördelas totala antalet tillstånd, användande eller resor i en kommun över de olika köns- och/eller åldersklasserna enligt samma relativa fördelning som gäller för riket som helhet.

Imputeringsmetod 3: Skattade värden från en Poisson-regressionsmodell¹.

Samtliga imputerade värden rimlighetskontrolleras och den genomförda imputeringen har bedömts fungera väl. Samtliga redovisade resultat i tabellverket på läns- och riksnivå inkluderar imputerade värden i beräkningarna. Imputerade värden används aldrig för resultat på kommunnivå.

2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

De resultat som redovisas i juni månad avseende färdtjänstillstånd och användandet av samt resandet med färdtjänst och riks-färdtjänst kan betraktas som preliminära.

I samband med kompletteringen av kommunernas intäkter och kostnader kan nya, alternativt korrigerade, uppgifter avseende färdtjänstillstånd och användandet av färdtjänst och riks-färdtjänst samt resandet ha erhållits, varför statistiken då också kan korrigeras. Det senare görs endast om det innebär väsentliga förändringar.

3 Aktualitet och punktlighet

3.1 Framställningstid

Framställningstiden för den första delredovisningen av årsstatistiken är cirka 5,5 månader efter referensårets slut. Från det att datainsamlingen påbörjas är framställningstiden cirka 4 månader.

¹ Raghunathan T., Lepkowski J.M., Van Hoewyk J. and Solenberger P. (2001). A multivariate technique for multiply imputing missing values using a sequence of regression models. Survey Methodology, Vol 27, pp. 85-95.

Cirka 9 månader efter referensårets slut redovisas den definitiva statistiken inklusive kommunernas intäkter och kostnader för färdtjänst och riksfärdtjänst.

3.2 Frekvens

Färdtjänstundersökningen genomförs årligen.

Statistiken utkommer två gånger per år. En första delrapport publiceras avseende färdtjänst-tillstånd och användandet av färdtjänst och riksfärdtjänst i juni och den kompletta statistiken med kommunernas intäkter och kostnader för färdtjänst och riksfärdtjänst publiceras kring månadsskiftet september/oktober.

3.3 Punktlighet

Publicering sker enligt publiceringsplanen, se <http://trafa.se/kalendern>. Inga avvikelser från publiceringsplanen har förekommit.

4 Tillgänglighet och tydlighet

4.1 Tillgång till statistiken

Statistiken publiceras i såväl PDF- som Excelformat på Trafikanalys webbplats: www.trafa.se/fardtjanst tillsammans med denna Kvalitetsdeklaration.

I och med sättet som statistiken presenteras på i rapporterna ges användarna möjlighet att själv bearbeta statistiken för att få fram uppgifter som inte direkt redovisas.

För åren 1994–1997 finns även statistik nåbar via Statistiska centralbyråns webbplats, <http://www.scb.se/TK1201/>.

4.2 Möjlighet till ytterligare statistik

Primärmaterialet förvaras hos Trafikanalys i databaser. Primärmaterialet är sekretessbelagt men kan efter sekretessprövning lämnas ut, bland annat för användning i forskning och framställning av annan statistik, under förutsättning att sekretessen kan bevaras. Kontakta Trafikanalys för mer information.

Det finns även möjlighet att få statistik som inte är framtagen, men som befintlig data ger underlag för. Det förutsätter att statistiken som efterfrågas inte strider mot gällande lagstiftning, exempelvis att känsliga uppgifter röjs. Kontakta Trafikanalys för vidare diskussion om vad som är möjligt.

4.3 Presentation

Statistiken redovisas i huvudsak i text, tabeller och diagram.

4.4 Dokumentation

Utöver denna kvalitetsdeklaration görs ingen ytterligare dokumentationen.

5 Jämförbarhet och sam användbarhet

5.1 Jämförbarhet över tid

Jämförbarheten av årets färdtjänstundersökning med tidigare års undersökningar är god då variabler, målstorheter och redovisningsgrupper varit desamma i många år.

Sedan år 2014 samlas antalet resor med färdtjänst och riksfärdtjänst in fördelat efter kön (se fråga 3 och 5 i frågeformuläret, Bilaga 3), samt att uppgiftslämnarna tillfrågades om de lämnat över myndighetsutövandet i form av utfärdandet av färdtjänstillstånd till sin regionala kollektivtrafikmyndighet (fråga 6, Bilaga 3). Detta har inte efterfrågats tidigare, så ingen jämförbarhet bakåt i tiden finns för dessa uppgifter.

Skattningsmetodikerna de senaste åren har varit densamma. Dock kan skattningsmetodikerna möjligen skilja sig åt något mellan 2003 och 2004 års undersökning, beroende på byte av utförande undersökningsföretag. Den skattningsmetodik som användes 2003, och närmaste föregående år, byggde på imputering genom att ge saknade värden tidigare års värden (imputeringsmetod 1). Denna metod är bara en av tre använda imputeringsmetoder i de efterföljande årens undersökningar.

En utveckling mot att allt fler kommuner samarbetar med andra kommuner, eller helt låter den regionala kollektivtrafikmyndigheten (före detta länstrafikhuvudmannen) ansvara för resor med färdtjänst och/eller riksfärdtjänst, har noterats inom ramen för undersökningen. Detta, tillsammans med det faktum att kommunen (eller regionala kollektivtrafikmyndigheten, om kommunen valt att lägga över ansvaret på en sådan) har rätt att ordna färdtjänst för kommuninvånarna *till eller inom andra kommuner* om man så vill, påverkar i högsta grad hur resandet med färdtjänst och riksfärdtjänst redovisas från år till år. I vissa kommuner och län har det ökade samarbetet lett till att vad som är en resa med färdtjänst begränsats till att endast omfatta resor inom kommungränsen (från att tidigare till exempel ha omfattat resor upp till tre mil utanför kommungränsen). Detta samtidigt som utvecklingen i andra regioner gått åt motsatt håll, i och med samarbeten kan till exempel nu alla resor inom ett län definieras som färdtjänst (så kallad länsfärdtjänst) medan allt utanför den egna kommungränsen tidigare var riksfärdtjänst. Denna utveckling gör att skillnader mellan år ska tolkas med försiktighet, stora ökning eller minskningar i en region kan bero på en förändring av definitioner.

I och med 2014 års undersökning ändrades delvis källa för redovisning av ekonomisiffror. Tidigare har kommunernas räkenskapsammandrag (RS) varit den huvudsakliga källan.

Denna har kombinerats med uppgifter från Stockholms läns landsting. I Stockholms län har ansvaret för färdtjänsten under en längre tid legat på landstinget, vilket inneburit att kostnader och intäkter för regionen inte funnits med i kommunernas RS.

Den kollektivtrafiklag, som trädde i kraft den 1 januari 2012, har bland annat inneburit att regionala kollektivtrafikmyndigheter instiftats. I och med detta har ett antal nya regioner valt att lägga över ansvaret för färdtjänst på myndigheten. Detta finansieras oftast med hjälp av skatteväxling², vilket innebär att kompletta kostnader och intäkter i dessa regioner inte längre finns med i kommunernas räkenskapsammandrag. Då den huvudsakliga källan till de ekonomiuppgifter som redovisas i rapporten tidigare har varit Räkenskapsammandraget (RS) för kommuner, innebär det att endast kostnader och intäkter som ligger på kommunen funnits med i sammanställningen. Under våren 2014 genomfördes en separat undersökning av Sveriges kommuner och landsting (SKL) med syftet att kartlägga vilka regioner som helt eller delvis gått över till finansiering via skatteväxling. Från fyra regioner; Blekinge, Kalmar, Stockholms och Östergötlands län, rapporterades då att det fanns kostnader och/eller intäkter för färdtjänst och riksferdtjänst som låg på landstinget. För Stockholms län har detta gällt under ett antal år, dessa kostnader och intäkter har samlats in separat och finns redovisade i rapporten. Redovisade värden för åren 2012 och 2013 är således underskattade värden för riket.

Från och med år 2014 ingår posterna kostnader och intäkter för färdtjänst i landstingens räkenskapsammandrag. Från och med 2014 kan således redovisningen av ekonomiska kostnader antas vara heltäckande. Detta innebär dock för Stockholms län att värden före och efter 2014 inte är jämförbara, då definitionsändringar ägt rum i och med övergången till landstingens räkenskapsammandrag. I rapporten redovisas därför två uppsättningar värden för 2014, dels med den gamla metoden (källa Kommunernas Räkenskapsammandrag samt av SLL inskickade värden) samt med den nya metoden (källa Kommunernas och Landstingens Räkenskapsammandrag).³

5.2 Jämförbarhet mellan grupper

Resultatredovisningen bygger endast på data som samlats in inom ramen för undersökningen, det vill säga det finns inga andra källor eller mätningar för den presenterade statistiken vilka kunde haft annorlunda definitioner. I det avseendet är statistiken enhetlig i sin definition. Vidare är undersökningen den enda i Sverige med syfte att mäta färdtjänstillstånd och resande, vilket gör att det på ett nationellt plan inte finns några andra källor, eller grupper, att jämföra statistiken mot.

Vid jämförelser mellan regioner är det viktigt att ha i åtanke att lagtexterna som reglerar resor med färdtjänst och riksferdtjänst är skrivna så att de ger stort utrymme för kommunerna att välja hur de ska organisera tjänsterna, samt vad som ska definieras som en resa med färdtjänst respektive riksferdtjänst.

² Detta är möjligt om alla kommunerna i länet har överlåtit ansvaret för färdtjänsten på en regional kollektivtrafikmyndighet som är organiserad inom landstinget.

³ För räkenskapsammandragen, se SCB: www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/offentlig-ekonomi/finanser-for-den-kommunala-sektorn/rakenskapsammandrag-for-kommuner-och-landsting/ eller onlinedatabasen Kolada: www.kolada.se (Rådet för främjande av kommunala analyser, RKA).

5.3 Samanvändbarhet i övrigt

Det finns olika aspekter på sammanvändbarhet med annan statistik. En aspekt är huruvida olika indelningsgrunder i resultatredovisningen stämmer överens med indelningsgrunderna i annan statistik. Uppdelningen av tabellerna på kommun och län möjliggör sammanvändning med annan typ av statistik med dessa indelningsgrunder. Uppdelningen på kön och åldersklasser möjliggör även den sammanvändning med till exempel befolkningsstatistik med motsvarande indelningsgrunder.

5.4 Numerisk överensstämmelse

Summan av deltotalerna är lika med totalerna för de olika redovisningsgrupperna.

Allmänna uppgifter

A Klassificeringen Sveriges officiella statistik

Tillhör Sveriges officiella statistik (SOS): Ja



För undersökningar som ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) gäller särskilda regler när det gäller kvalitet och tillgänglighet, se lag (2001:99) om den officiella statistiken och förordning (2001:100) om den officiella statistiken.

B Sekretess och personuppgiftsbehandling

I myndigheternas särskilda verksamhet för framställning av statistik gäller sekretess enligt 24 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) (OSL).

För att skydda enskilda personers eller företags sekretessreglerade uppgifter säkerställs att de inte kan röjas direkt eller indirekt i den statistik som offentliggörs. Vid behandling av personuppgifter, det vill säga information som direkt eller indirekt kan hänföras till en person som är i livet, gäller reglerna i personuppgiftslagen (1998:204) (PuL).

På statistikområdet finns dessutom särskilda regler för personuppgiftsbehandling i 14 § och 15 § lag (2001:99) och 8 § förordning (2001:100) om den officiella statistiken samt i PuL.

C Bevarande och gallring

Trafikanalys är registeransvarig myndighet och ansvarar för gallring och arkivering av materialet.

Bevarandebehov är under utredning.

D Uppgiftsskyldighet

Uppgiftsskyldighet föreligger enligt 7 § lag (2001:99) om den officiella statistiken, 5 c–d §§ förordning (2001:100) om den officiella statistiken.

E EU-reglering och internationell rapportering

Det finns ingen EU-reglering för statistiken om Färdtjänst och riksferdtjänst.

F Historik

Sedan den 1 april 2010 ligger ansvaret för denna undersökning hos myndigheten Trafikanalys. Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) var ansvarig under åren 2004 till 2010. En viktig förändring under perioden är att från och med 2007 års uppgifter ingår undersökningen i Sveriges officiella statistik.

G Kontaktuppgifter

<i>Myndighet/organisation:</i>	Trafikanalys
<i>Postadress:</i>	Torsgatan 30, 113 21 Stockholm
<i>Besöksadress:</i>	Torsgatan 30, Stockholm
<i>Kontaktperson:</i>	Andreas Holmström
<i>Telefon:</i>	010-414 42 13
<i>Telefax:</i>	010-414 42 10
<i>E-post:</i>	andreas.holmstrom@trafa.se
<i>Producent:</i>	Statisticon AB
<i>Postadress:</i>	Östra Ågatan 31
<i>Besöksadress:</i>	Östra Ågatan 31, Uppsala Klara Södra Kyrkogata 1, Stockholm
<i>Kontaktperson:</i>	Anders Sundström
<i>Telefon:</i>	010-130 80 00
<i>Telefax:</i>	
<i>E-post:</i>	fardtjanst@statisticon.se

Bilaga 1. Frågeformulär



Färdtjänststatistik 2016

2017 års insamling av uppgifter om färdtjänst och riksfärdtjänst på uppdrag av Trafikanalys



Kommun som uppgifterna avser _____

Uppgiftslämnare/ handläggare _____

Org./avdelning/nämnd _____

Adress _____

Postnummer _____ Ort _____

E-post _____

Färdtjänst		1. Tillstånd		2. Nyttjande		
		Födelseår	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
1. Tillstånd. Antal personer som den 31 december 2016 var berättigade att använda färdtjänst (innehavare av färdtjänsttillstånd)	- 1936					
	1937 - 1951					
	1952 - 1971					
	1972 - 1996					
	1997 -					
2. Nyttjande. Antal personer som gjort en eller flera resor med färdtjänst under år 2016 Varje person skall endast räknas en gång oavsett antal resor.						
3. Totalt antal resor under år 2016 En tur- och returresa räknas som två resor.					3. Resor	
					Män	Kvinnor
Riksfärdtjänst		4. Nyttjande				
		Födelseår	Män	Kvinnor		
4. Nyttjande. Antal personer som gjort en eller flera resor med riksfärdtjänst under år 2016 Varje person skall endast räknas en gång oavsett antal resor.	- 1936					
	1937 - 1951					
	1952 - 1971					
	1972 - 1996					
	1997 -					
5. Totalt antal resor under år 2016 En tur- och returresa räknas som två resor.					5. Resor	
					Män	Kvinnor

VAR GOD VÄND!



Färdtjänststatistik 2015
 2016 års insamling av uppgifter om färdtjänst
 och riksfärdtjänst på uppdrag av Trafikanalys



 Kommun som uppgifterna avser

 Uppgiftslämnare/ handläggare

 Org./avdelning/nämnd

 Adress

 Postnummer Ort


 E-post

Färdtjänst		1. Tillstånd		2. Nyttjande		
		Födelseår	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
1. Tillstånd. Antal personer som den 31 december 2015 var berättigade att använda färdtjänst (innehavare av färdtjänstillstånd)	- 1935					
	1936 - 1950					
	1951 - 1970					
	1971 - 1995					
2. Nyttjande. Antal personer som gjort en eller flera resor med färdtjänst under år 2015 Varje person skall endast räknas en gång oavsett antal resor.	1936 - 1950					
	1951 - 1970					
	1971 - 1995					
	1996 -					
3. Totalt antal resor under år 2015 En tur- och returresa räknas som två resor.				3. Resor		
				Män	Kvinnor	
Riksfärdtjänst		Födelseår		4. Nyttjande		
				Män	Kvinnor	
4. Nyttjande. Antal personer som gjort en eller flera resor med riksfärdtjänst under år 2015 Varje person skall endast räknas en gång oavsett antal resor.	- 1935					
	1936 - 1950					
	1951 - 1970					
	1971 - 1995					
5. Totalt antal resor under år 2015 En tur- och returresa räknas som två resor.	1996 -					
	5. Resor				Män	Kvinnor

VAR GOD VÄND!

6. Har kommunens myndighetsutövning gällande utfärdande av färdtjänsttillstånd lämnats över till den regionala kollektivtrafikmyndigheten?	Ja	Nej
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kommentar:		
<input type="text"/>		
7. Tidsåtgång. Vad uppskattar du den totala tidsåtgången till för att samla in och fylla i uppgifterna?	Antal minuter	
	<input type="text"/>	

Bilaga 2. Webbenkät



Färdtjänst
Statistik 2016

Välkommen / kontakt
Instruktioner
Definitioner
Vanliga frågor

Enkätidor :
-- Uppgiftslämnare
-- Färdtjänst
-- Riksfärdtjänst
-- Administrativa uppgifter

Utskrifter:
Enkäten i pdf-format
Utskriftsversion av lämnade uppgifter
Instruktioner, definitioner och vanliga frågor (pdf)

Logga ut

Uppgiftslämnare

Org/avdelning/namn
Uppgiftslämnarens namn
Postadress
Postnummer
Ort
Telefonnummer
Epost
Kommentar

Förväglande sida

Denna sida är klar

Nästa sida

Nästa sida

Färdtjänst

Gula fält i änets uppgifter. Grå siffror i föra årets uppgifter

1. Tillstånd	Totalt antal: 0	Födelseår	Män	Kvinnor
		- 1936		
Antal personer som den 31 december 2016 var berättigade att använda färdtjänst (Innehavare av färdtjänstutlåtande).		1937 - 1951		
		1952 - 1971		
		1972 - 1996		
		1997 -		
	Summa		0	0
2. Nyttjande	Totalt antal: 0	Födelseår	Män	Kvinnor
		- 1936		
Antal personer som gjort en eller flera resor med färdtjänst under år 2016.		1937 - 1951		
Varje person skall endast räknas en gång oavsett antal resor.		1952 - 1971		
		1972 - 1996		
		1997 -		
	Summa		0	0
3. Resor	Kön			
		Män		
Totalt antal resor under år 2016.		Kvinnor		
En tur och returresa räknas som två resor.		Summa	0	0



Enkätsidor :

- Uppgiftslämnare
- Färdtjänst
- Riksfärdtjänst
- Administrativa uppgifter

Utskrifter:

Enkäten i pdf-format
Utskriftsversion av lämnade uppgifter

Instruktioner, definitioner och vanliga frågor (pdf)

Logga ut

Riksfärdtjänst

Gula fält : årets uppgifter Grå siffror : förra årets uppgifter

4. Nyttjande	Totalt antal: 0	Födelseår	Män	Kvinnor
		- 1936		
		1937 - 1951		
		1952 - 1971		
		1972 - 1996		
		1997 -		
		Summa	0	0
5. Resor				
Kön				
		Män		
		Kvinnor		
		Summa	0	0
Totalt antal resor under år 2016.				
En tur och returen räknas som två resor.				



Färdtjänst
Statistik 2016

Välkommen / Kontakt
Instruktioner
Definitioner
Vanliga frågor

Enkätstöd :

- Uppgiftslämnare
- Färdtjänst
- Riksferotjänst
- Administrativa
uppgifter

Utskrifter:

Enkäten i pdf-format

Utskriftsversion av lämnade
uppgifter

Instruktioner, definitioner
och vanliga frågor (pdf)

Logga ut

Administrativa uppgifter

6. Utfärdande av färdtjänstillstånd

Har kommunens myndighetsutövning gällande utfärdande av färdtjänstillstånd lämnats över till den regionala kollektivtrafikmyndigheten?

Ja Nej

Kommentar:

7. Tidsåtgång

Vad uppskattar du den totala tidsåtgången till för att samla in och fylla i uppgifterna?

Jag har nu svarat på samtliga frågor på de 4 enkätsidorna och genom att klicka på knappen till höger sänder jag härmed ett meddelande om att jag är klar.

Sänd mina uppgifter

Om du vill ändra någon uppgift efter att du skickat ett meddelande går det bra att ändra uppgiften och därefter på nytt klicka på knappen Sänd mina uppgifter.

Denna sida är klar

5 min

Föregående sida

Bilaga 3. Instruktioner



Färdtjänststatistik 2016
2017 års insamling av uppgifter om färdtjänst
och riksfärdtjänst på uppdrag av Trafikanalys



Instruktioner

- Fyll alltid i 0 om uppgiften är noll.
- Om du saknar uppgifter lämnar du fältet tomt.
- I menyn till vänster på Internetenkäten finns länkar till undersökningens 4 enkätsidor. Genom att klicka på länken kommer du till inmatningssidan för ämnesområdet. Vi ber dig att besvara samtliga frågor inom varje ämnesområde. När du är klar med frågorna inom ett ämnesområde bockar du av sidan genom att markera rutan efter texten "Denna sida är klar" På detta sätt vet du vilka ämnesområden du besvarat. När du bockat av samtliga ämnesområden är enkäten färdigfylld.
- Du kan när du vill avbryta inmatningen och logga ut för att sedan återkomma och fortsätta besvara enkäten där du slutade. De uppgifter du skrivit in sparas när du går till någon annan sida, klickar på Spara-knappen på enkätsidorna eller när du loggar ut.
- När du är klar med samtliga uppgifter klickar du på knappen "Sänd mina uppgifter". Den knappen ligger sist i enkäten under enkätsidan Tidsåtgång. Då skickas ett meddelande till Statisticon med datum och klockslag att du är färdig. Om du vill ändra någon uppgift efter att du skickat ett meddelande går det bra att ändra uppgiften och därefter skicka ett nytt meddelande.

--OBS!! När du vill avsluta arbetspasset på Internet, avsluta alltid med **Logga ut**-knappen

Definitioner

Färdtjänst

Färdtjänst är en kompletterande kollektiv transportform, som efter behovsprövning är tillgänglig för personer som på grund av funktionshinder, inte endast kortvarigt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Färdtjänst beslutas enligt Lag om färdtjänst (1997:736). Statistiken avser de resor som är beslutade inom ramen för denna lag. I huvudsak sker resorna inom kommunen, men kan även ske mellan kommunen och annan kommun eller helt i annan kommun. Resor som av någon annan anledning bekostas av det allmänna, t.ex. skolskjuts, sjukresa, räknas inte som färdtjänstresa. Om flera personer samåker skall detta räknas som flera resor. Ledsgare skall inte medräknas. En tur- och returresa ska räknas som två resor.

Riksfärdtjänst

Med riksfärdtjänst avses resor mellan kommuner, där kommunen gett tillstånd och lämnar ersättning för kostnader utöver normala resekostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. Riksfärdtjänst beslutas enligt Lag om riksfärdtjänst (1997:735). Statistiken avser de resor som är beslutade inom ramen för denna lag. Resan ska göras inom Sverige från en kommun till en annan kommun. Resa som bekostas på annat sätt än inom ramen för riksfärdtjänst räknas inte som riksfärdtjänstresa. Om flera personer samåker skall detta räknas som flera resor. Ledsgare skall inte medräknas. En tur- och returresa ska räknas som två resor.

Tidsåtgång

På frågan om tidsåtgång (fråga 7) avses den totala tidsåtgången för att samla in och fylla i uppgifterna. Det vill säga det merarbete som du och eventuella kollegor måste lägga ned för att besvara undersökningen jämfört med om ni inte hade behövt besvara undersökningen. Om ni tar fram färdtjänst- och riksfärdtjänststatistik för andra ändamål ska det arbetet inte räknas som merarbete. I beräkning av merarbete innefattas tidsåtgången för att samla in underlag, eventuella sammanställningar eller beräkningar samt ifyllandet av frågeblanketten.



Vanliga frågor – FAQ

Vilka typer av resor betraktas som färdtjänstresor? Är äldreomsorgsresor att betrakta som en färdtjänstresa? Arbetsresor? Fritidsresor? Omsorgsresor? Resor till daglig verksamhet? Dagårdsresor?

Om tillståndet och finansieringen för resan sker inom ramen för lagen om färdtjänst räknas den som en färdtjänstresa. Om resan t.ex. bekostas av äldreården eller någon annan instans än färdtjänsten räknas den inte som en färdtjänstresa, även om den resande har ett färdtjänstillstånd.

Ska sjukresor betraktas som färdtjänstresor?

Nej. En person som gör en sjukresa kan få ersättning för resan av sjukvårdshuvudmannen. Om resan bekostas av sjukvårdshuvudmannen, räknas den inte som en färdtjänstresa, även om personen har ett färdtjänstillstånd.

Hur vet jag om en resa ska räknas som färdtjänst eller riks-färdtjänst?

Kommunen väljer hur en resa ska kategoriseras. Om resan sker via ett färdtjänstillstånd i enlighet med lagen för färdtjänst ska den betraktas som en färdtjänstresa. Om resan sker via ett riks-färdtjänstillstånd i enlighet med lagen om riks-färdtjänst ska den betraktas som en riks-färdtjänstresa. En och samma resa kan därför av kommun A betraktas som färdtjänstresa men av kommun B som riks-färdtjänstresa.

Hur räknas en riks-färdtjänstresa som omfattar flera transportslag, t.ex. taxi -flyg (eller tåg) - taxi?

Det beror på tillståndsgivningen för resan. Om hela resan genomförs via ett riks-färdtjänstillstånd betraktas resan som en (1) resa. Om resan, däremot, genomförs via två tillståndslag - färdtjänstillstånd och riks-färdtjänstillstånd ska statistiken föras på respektive tillståndslag. Exempel: taxi till flygplats via färdtjänst och därefter flyg via riks-färdtjänst och därefter taxi till slutdestination via färdtjänst ger två (1+1) färdtjänstresor och en (1) riks-färdtjänstresa.

Ska en tur- och returresa räknas som en eller två resor?

Som två resor.

Vad avses med fråga 2: "Antal personer som gjort en eller flera resor med färdtjänst under år 2015?"

Frågan avser det antal personer som någon gång under år 2015 haft färdtjänstillstånd och också utnyttjat färdtjänsten. OBS, notera skillnaden mot fråga 1 som avser personer med färdtjänstillstånd 31 december 2015.

Om två personer samåker ska det räknas som en eller två resor?

Varje person räknas separat, d.v.s. som två resor.

Ska en ledsagare resa räknas i statistiken?

Nej, endast resa för färdtjänst- eller riks-färdtjänstberättigad.

Jag har uppgifter om totalt antal färdtjänstillstånd men inte antalet uppdelat på födelseår, hur gör jag då?

Kontakta Statisticon, 010-130 80 99 eller fardtjanst@statisticon.se

V/1 skulle ta fram statistik för färdtjänst och riks-färdtjänst även om färdtjänstundersökningen inte fanns. Ska tidsåtgången för detta räknas in när vi svarar på fråga 7 om tidsåtgång för att ta fram statistiken?

Tidsåtgången på fråga 7 avser det merarbete du och dina kollegor måste lägga ned för att besvara undersökningen. Om ni tar fram statistiken för andra ändamål ska den tidsåtgången inte räknas in i fråga 7.

Bilaga 4. Missiv



Undersökning om färdtjänst och riks- färdtjänst 2016



KOMMUN

Nu är det dags för undersökningen om färdtjänst och riksfärdtjänst avseende verksamhetsår 2016. Undersökningen genomförs av Statisticon på uppdrag av Trafikanalys.

Statistiken ingår i den officiella statistiken och utgör ett viktigt beslutsunderlag. Det är därför angeläget att vi erhåller svar från din kommun. Undersökningen resulterar även i en årlig publikation där du bland annat kan jämföra din kommun med andra kommuner.

Gör så här

För att svara på undersökningen besöker du nedan angivna Internetsida, loggar in och fyller i uppgifterna. Vi är tacksamma för ert svar så snart som möjligt, dock senast 10 mars.

Internetadress: svara.statisticon.se/fardtjanst
Välj din kommun
Ditt lösenord är: **PASSWORD**

På Internetsidan finns information om definitioner och svar på vanliga frågor. Vill du besvara frågorna via en pappersenkät kan du skriva ut enkäten och instruktionerna från Internetsidan. Du är också välkommen att kontakta Statisticon AB.

Har du frågor?

Har ni frågor angående inloggning, lösenord eller allmänt om datainsamlingen, kontakta Statisticon AB (e-post fardtjanst@statisticon.se, tfn 010-130 80 99).

Har ni sakfrågor om färdtjänst är ni välkomna att kontakta Andreas Holmström på Trafikanalys (e-post andreas.holmstrom@trafa.se, tfn 010-414 42 13).

Uppgiftslämnarskyldighet

Uppgiftslämnarskyldighet föreligger enligt lagen om den officiella statistiken (SFS 2001:99), förordningen om den officiella statistiken (SFS 2001:100).

Tack på förhand för er medverkan!

Per-Åke Vikman

Avdelningschef
Utvärdering, nulägesanalys och statistik
Trafikanalys

Andreas Holmström

Statistiker
Utvärdering, nulägesanalys och statistik
Trafikanalys

Bilaga 5. Påminnelser



Undersökning om färdtjänst och riks- färdtjänst 2016



2017-02-29

KOMMUN

Påminnelse om undersökning av Färdtjänst och Riksfärdtjänst 2016

För ungefär två veckor sedan blev du ombedd att svara på undersökningen Färdtjänst och Riksfärdtjänst 2016. Om du redan svarat vill vi som arbetar med undersökningen tacka dig för ditt snabba svar.

Om du inte har svarat vill vi be dig svara så snart du kan. Är du inte längre ansvarig för statistiken, ber vi dig se till att rätt person får del av detta brev. Varje svar är viktigt för att statistiken ska få så bra kvalitet som möjligt. De insamlade uppgifterna ingår i Sveriges officiella statistik och utgör viktigt beslutsunderlag.

Om ni anser er klara men fått påminnelsen ändå beror detta troligtvis på att enkäten inte är inskickad. Logga in i enkäten och kontrollera att samtliga sidor är klarmarkerade samt klicka på knappen "Skicka mina uppgifter" under rubriken "Tidsåtgång."

För att svara på undersökningen besöker du nedan angivna Internetsida, loggar in och fyller i uppgifterna.

Internetadress: svara.statisticon.se/fardtjanst
Välj din kommun
Ditt lösenord är: PASSWORD

På Internetsidan finns information om definitioner och svar på vanliga frågor. Vill du besvara frågorna via en pappersenkät kan du skriva ut enkäten och instruktionerna från Internetsidan. Du är också välkommen att kontakta Statisticon AB.

Har du frågor?

Har ni frågor angående inloggning, lösenord eller allmänt om datainsamlingen, kontakta Statisticon AB (e-post fardtjanst@statisticon.se, tfn 010-130 80 99).

Har ni sakfrågor om färdtjänst är ni välkomna att kontakta Andreas Holmström på Trafikanalys (e-post andreas.holmstrom@trafa.se, tfn 010-414 42 13).

Tack på förhand för er medverkan!

Per-Åke Vikman

Avdelningschef
Utvärdering, nulägesanalys och statistik
Trafikanalys

Andreas Holmström

Statistiker
Utvärdering, nulägesanalys och statistik
Trafikanalys

Bilaga 6. Statistikuttag

2016-12-14



Till kommuner som är kund hos Riksfärdtjänsten Sverige AB

Godkännande av statistikuttag

Trafikanalys ansvarar för den officiella statistiken om transporter och kommunikationer. Inom ramen för detta ansvar genomför Trafikanalys årligen en undersökning om resandet med färdtjänst och riksfärdtjänst i syfte att beskriva denna verksamhet i Sveriges samtliga kommuner.

Uppgifter om riksfärdtjänst för er kommun kan Trafikanalys hämta direkt från Riksfärdtjänsten Sverige. För att detta ska vara möjligt ber vi om ert godkännande av statistikuttag från Riksfärdtjänsten Sverige AB. I den bifogade svarstalongen kan godkännande av statistikuttag skrivas under och skickas till Trafikanalys i svarskuvertet.

Om din kommun accepterar Trafikanalys förslag fungerar processen på följande sätt: Riksfärdtjänsten skickar data avseende resandet med riksfärdtjänst direkt till det undersökningsföretag Trafikanalys anlitar för att genomföra undersökningen. Därefter läggs data in i databasen. Då undersökningen startar finns därmed uppgifterna från Riksfärdtjänsten färdigifyllda i enkäten. Det innebär att ni inte behöver fylla i dessa uppgifter själv, utan endast de uppgifter som rör resande med färdtjänst. Skulle någon uppgift rörande resande med riksfärdtjänst behöva korrigeras är detta dock fullt möjligt.

Detta kommer inte att påverka det underlag ni får från Riksfärdtjänsten idag. Er kommun kommer även fortsättningsvis att få samma underlag från Riksfärdtjänsten.

Godkännandet gäller statistikuttag från Riksfärdtjänsten Sverige AB för åren 2016-2018. Godkännandet av statistikuttaget är frivilligt. För att hinna få med era siffror behöver vi ditt svar senast den 27 januari.

Kontaktperson är:

Andreas Holmström, Projektledare
Utvärdering, nulägesanalys och statistik, Trafikanalys
010-414 42 13

Trafikanalys

Trafikanalys, Torsgatan 30, 113 21 Stockholm, Tfn 010-414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se www.trafa.se

Svarstalong

Jag godkänner härmed att Trafikanalys, via det undersökningsföretag Trafikanalys anlitar, gör statistikuttag direkt från Riksfärdtjänsten Sverige AB för åren 2016-2018.

Kommun.....

Adress.....

.....

Tel.....

Ort och datum.....

Underskrift.....



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.