



Färdtjänst och riksfärdtjänst **Beskrivning**
2015 **av statistiken**

Färdtjänst och riksfärdtjänst Beskrivning av
2015 statistiken

Trafikanalys

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2016-06-22

I denna beskrivning redovisas först administrativa och legala uppgifter om undersökningen samt dess syfte och historik. Därefter redovisas undersökningens innehåll och tillförlitlighet samt hur den genomförs och hur man kan ta del av resultaten.

Innehåll

A	Allmänna uppgifter	7
A.1	Ämnesområde	7
A.2	Statistikområde	7
A.3	SOS-klassificering	7
A.4	Statistikansvarig	7
A.5	Statistikproducent	8
A.6	Uppgiftsskyldighet	8
A.7	Sekretess och regler för behandling av personuppgifter	8
A.8	Gallringsföreskrifter	8
A.9	EU-reglering	8
A.10	Syfte och historik	9
A.11	Statistikanvändning	9
A.12	Uppläggning och genomförande	9
A.13	Internationell rapportering	9
A.14	Planerade förändringar i kommande undersökningar	10
B	Kvalitetsdeklaration	11
B.0	Inledning	11
B.1	Statistikens innehåll	11
B.2	Relevans	14
B.3	Noggrannhet	15
B.4	Aktualitet	23
B.5	Punktlighet	23
B.6	Tillgänglighet och tydlighet	23
B.7	Jämförbarhet	25
B.8	Samstämmighet	26
C	Bilaga	27
C.1	Bilaga 1. Frågeformulär	27
C.2	Bilaga 2. Webbenkät	29

C.3	Bilaga 3. Instruktioner	37
C.4	Bilaga 4. Missiv	39
C.5	Bilaga 5. Påminnelser	40
C.6	Bilaga 6. Statistikuttag.....	41

A Allmänna uppgifter

A.1 Ämnesområde

Ämnesområde: Transporter och kommunikationer

A.2 Statistikområde

Statistikområde: Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor

A.3 SOS-klassificering

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.

A.4 Statistikansvarig

<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

A.5 Statistikproducent

<i>Myndighet/organisation:</i>	Statisticon AB (nedan Statisticon)
<i>Postadress:</i>	Östra Ågatan 31, 753 22 Uppsala
<i>Besöksadress:</i>	Östra Ågatan 31, Uppsala/Klara Södra Kyrkogata 1, Stockholm
<i>Kontaktperson:</i>	Charlotta Danielsson
<i>Telefon:</i>	010-130 80 00
<i>Telefax:</i>	
<i>E-post:</i>	fornamn.efternamn@statisticon.se

A.6 Uppgiftsskyldighet

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

A.7 Sekretess och regler för behandling av personuppgifter

I myndigheternas särskilda verksamhet för framställning av statistik gäller sekretess enligt 24 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslag (2009:400). Vid automatiserad behandling av personuppgifter gäller reglerna i personuppgiftslag (1998:204). På statistikområdet finns dessutom särskilda regler för personuppgiftsbehandling i 14 § och 15 § lag (2001:99) och 8 § förordning (2001:100) om den officiella statistiken.

A.8 Gallringsföreskrifter

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

A.9 EU-reglering

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

A.10 Syfte och historik

Syftet med undersökningen är att på årlig basis beskriva och följa utvecklingen av färdtjänsten och riksferdtjänsten i Sverige, sett genom parametrar som antal som utnyttjat tjänsterna och hur många resor de genomfört, samt antal personer med färdtjänststillstånd.

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. Åren dessförinnan genomförde Transek undersökningen. Undersökningen har, på uppdrag av ansvarig myndighet sedan 2004 utförts av Statisticon. En viktig förändring under perioden är att från och med 2007 års uppgifter ingår undersökningen i Sveriges officiella statistik.

A.11 Statistikanvändning

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), enskilda kommuner samt högskolor och universitet. Även massmedia och allmänhet är användare.

A.12 Uppläggning och genomförande

Undersökningen är en totalundersökning. Populationen består av Sveriges samtliga 290 kommuner.

Innan undersökningen startade gjordes en uppdatering av kontaktuppgifter till uppgiftslämnarna. Uppgifter om resor med riksferdtjänsten hämtades dessutom in för kommuner som är anslutna till Riksferdtjänsten Sverige AB och som undertecknat ett godkännande om uttag från Riksferdtjänsten Sverige AB. Dessa uppgifter infogades i enkäten innan den skickades till uppgiftslämnarna under vecka 7. Insamlingsperioden avslutades vecka 14.

Efter det har data kontrollerats. Återkontakter har skett där tveksamheter funnits gällande lämnade uppgifter och uppdatering har skett vid behov.

A.13 Internationell rapportering

Ingen internationell rapportering sker.

A.14 Planerade förändringar i kommande undersökningar

Inga förändringar av undersökningen är planerade.

B Kvalitetsdeklaration

B.0 Inledning

Detta avsnitt utgör en kvalitetsdeklaration av undersökningen. En kvalitetsdeklaration har som ambition att beskriva olika moment i undersökningen på ett sådant sätt att en användare av statistiken har möjlighet att bilda sig en uppfattning om kvaliteten.

Från och med 2014 ingår sju kvalitetskriterier i lagen om den officiella statistiken, delvis som en anpassning till kvalitetskriterierna i den europeiska statistiklagen. Ett arbete pågår inom det svenska statistiska systemet för att anpassa kommande upplagor av *Beskrivning av statistiken* till de nya kvalitetskriterierna. Detta arbete pågår fortfarande, men i denna beskrivning av statistiken har rubrikerna uppdaterats till att omfatta de sju kvalitetskriterierna, istället för de fem som tidigare använts. Detta för att så långt som möjligt anpassas till den förändrade lagen.

B.1 Statistikens innehåll

Statistiska målstorheter

Enkäten, se Bilaga 1, i färdtjänstundersökningen har under många år i stort varit densamma. Inför 2014 års undersökning gjordes dock ett antal förändringar (se vidare under rubriken Variabler samt avsnitt B.7 i kvalitetsdeklarationen). Dock är målstorheterna fortsatt desamma. Definitionen av målstorheter i undersökningen utgår från frågorna i enkäten och den statistiska sammanställning som frågorna möjliggör. Målstorheterna rörande färdtjänst i undersökningen är:

- Antal personer med färdtjänstillstånd den 31 december 2015
- Antal enkelresor med färdtjänst
- Antal enkelresor med färdtjänst per person med färdtjänstillstånd
- Andel av dem med färdtjänstillstånd som använt färdtjänsten

Motsvarande målstorheter för riksfärdtjänst är:

- Antal personer som använt riksfärdtjänst
- Antal enkelresor med riksfärdtjänst
- Antal enkelresor med riksfärdtjänst per person som använt riksfärdtjänsten

I de fall målstorheterna uttrycks per invånare har medelbefolkning under året använts. För år t definieras medelbefolkningen med ålder i år enligt

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

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

Samtliga referensperioder avser helåret 2015 om inget annat anges. I tabellverket uttrycks målstorheter dels för olika redovisningsgrupper (se stycke Redovisningsgrupper i detta avsnitt) men även för läns- och rikstotaler.

Objekt och population

I tidigare års undersökningar har undersökningsenheterna, och även definitionen av populationen skiljt sig något mellan färdtjänst- och riksfärdtjänststatistik. För färdtjänststatistiken har hela tiden varje kommun utgjort en undersökningsenhet och Sveriges samtliga 290 kommuner utgjort populationen.

För riksfärdtjänststatistiken utgjorde tidigare stadsdelsnämnderna i Stockholm separata undersökningsenheter och var även de en del av populationen. Detta ändrades från och med 2007 års undersökning. Stadsdelsnämnderna ingår inte längre i populationen, utan Stockholms stad utgör nu en enhet i detta avseende. Detta påverkar även redovisningen av statistiken. Sedan 2007 är således definitionen av populationen samma för färdtjänst- och riksfärdtjänststatistiken, det vill säga Sveriges samtliga 290 kommuner.

Variabler

I 2015 års enkät finns det 22 svarsfält avseende färdtjänststatistik, tolv svarsfält avseende riksfärdtjänststatistik, ett svarsfält för uppgift om myndighetsutövandet (utfärdande av färdtjänstillstånd) lämnats över till den regionala kollektivtrafikmyndigheten och ett fält för tidsåtgång att ta fram uppgifterna. Detta ger upphov till 35 (22+12+1+1) variabler i databasen där resultaten lagras. Samtliga dessa variabler förutom myndighetsutövandet och tidsåtgången är av karaktären antalsuppgifter. Variabeln för tidsåtgången är uttryckt i minuter. Tabell 1, Tabell 2 och Tabell 3 redovisar de olika variablerna som uppgiftslämnandet ger upphov till.

Tabell 1: Variabler för färdtjänststatistik.

Variabel	Förklaring
KOMT _{suffix}	Antal personer som den 31/12 2015 hade färdtjänstillstånd. Suffixet indikerar vilket kön och åldersgrupp som avses. Exempelvis är variabeln KOMTM6579 antal män mellan 65–79 år med färdtjänstillstånd. Det finns totalt 10 kön-ålders-kombinationer.
KOMN _{suffix}	Antal personer som har använt färdtjänst under 2015. På samma sätt som för tillstånden anger suffixet vilket kön och åldersgrupp som avses. Exempelvis är variabeln KOMNK2044 antalet kvinnor mellan 20–44 år som använt färdtjänst. Det finns totalt 10 kön-ålders-kombinationer.
KOMENKELRESOR _{suffix}	Antal enkelresor med färdtjänst under år 2015. Från och med insamlingen av 2014 års statistik samlas uppgiften in per kön, suffixet anger således vilket kön som avses.

Tabell 2: Variabler för riksärdtjänststatistik.

Variabel	Förklaring
RIKSNsuffix	Antal personer som gjort minst en resa med riksärdtjänst under 2015. Suffixet indikerar vilket kön och åldersgrupp som avses. Exempelvis är variabeln RIKSNK0019 antal kvinnor yngre än 19 år som genomfört minst en resa med riksärdtjänsten. Det finns totalt 10 kön-ålderskombinationer.
RIKSENKELRESORsuffix	Antal enkelresor med riksärdtjänst under år 2015. Från och med insamlingen av 2014 års statistik samlas uppgiften in per kön, suffixet anger således vilket kön som avses.

Tabell 3: Variabler för administrativa uppgifter.

Variabel	Förklaring
ANNAN_UTFARDARE	Om kommunen lämnat över myndighetsutövandet i termer av utfärdande av färdtjänstillstånd till sin regionala kollektivtrafikmyndighet anges ja (värdet 1) annars nej (värdet 2).
TID	Den uppskattade tidsåtgången (i minuter) för att samla in och fylla i uppgifterna.

Statistiska mått

De flesta av målstorheterna är av typen total, t.ex. totalt antal genomförda färdtjänstresor. Vissa av målstorheterna är kvoter mellan två totaler. Exempelvis är målstorheten andel personer med färdtjänstillstånd som använt färdtjänsten kvoten mellan totalt antal personer med färdtjänstillstånd och totalt antal personer som använt färdtjänsten. Det finns en viss aspekt rörande tolkningen av denna målstorhet, se vidare under rubriken Måttfel i avsnitt B.3. Vissa av totalerna uttrycks även per 1 000 av befolkningen. Även detta är en kvot mellan två totaler. Till exempel är antal personer per 1 000 av befolkningen som använt riksärdtjänst kvoten mellan totalt antal personer som använt riksärdtjänst och totalt antal personer (uttryckt i 1 000-tal).

I tabellverket representerar data på kommunnivå de enskilda uppgifter som respektive kommun (eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten) har angett via datainsamlingen. Om ett värde för en kommun saknas innebär detta att inget svar lämnats på denna fråga. 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. En anledning är att det kan finnas mätfel i de enskilda kommunernas svar. Denna aspekt belyses mer i detalj i avsnitt B.3. En annan anledning till osäkerhet i läns- och riksvärdena är att för kommuner med partiellt bortfall (det vill säga enskilda svar som saknas) har imputerade värden använts i beräkningarna. Att imputera ett värde innebär att ett saknat värde ges ett giltigt värde, enligt någon på förhand fastställd princip. Detta görs för att resultaten på totalnivå ska bli så korrekta som möjligt. Om ingen imputering görs skulle summan av värdena bli för lågt i relation till det sanna värdet. Metoden för imputering beskrivs under rubriken Urval i avsnitt B.3 och skattningsförfarande. I rapporten förekommer dock inga statistiska mått vilka uttrycker graden av osäkerhet i skattningarna.

Redovisningsgrupper

De variabler som används för att identifiera redovisningsgrupper är kön, ålder samt geografiska indelningar. Statistik redovisas för åldersgrupperna 0–19 år, 20–44 år, 45–64 år, 65–79 år samt 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.

Referenstider

För de flesta variabler i undersökningen är referensperioden helåret 2015. För variablerna rörande färdtjänstillstånd, se Tabell 1, är referenstidpunkten dock den 31 december år 2015.

B.2 Relevans

Användare

Användarna är bland annat Trafikanalys, Sveriges kommuner och landsting (SKL), kommuner samt högskolor och universitet. Även massmedia och allmänhet är användare.

Användarbehov och användarsamverkan

Ett övergripande användarråd för persontransporter bildades hösten 2015. Rådet ska mötas två gånger per år, där det diskuteras olika teman varje gång.

Fullständighet

Från och med den 1 april 2010 är Trafikanalys statistikansvarig myndighet för officiell statistik inom transport- och kommunikationsområdet. Inom ramen för detta ansvar kommer Trafikanalys att publicera ett flertal rapporter vilka belyser, ur olika perspektiv, transport- och kommunikationssektorn. Samtliga Trafikanalys rapporter publiceras på myndighetens hemsida www.trafa.se. Färdtjänstundersökningen är en del i detta statistiksystem. Uppgifter rörande kostnad för färdtjänst samlas idag in av Statistiska centralbyrån (SCB). I rapporten, se avsnitt 4, finns ett avsnitt om kostnaderna för färdtjänst i riket vilka baseras på data från SCB.

Ett annat område som är intressant att mäta är färdtjänstresandet inom kollektivtrafiken. Detta låter sig dock inte göras i dagsläget eftersom mätsystemen inom de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte är tillräckligt utbyggda.

B.3 Noggrannhet

Tillförlitlighet totalt

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 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.

Osäkerhetskällor

En vanlig indelning av osäkerhetskällor¹ är urval, ramtäckning, svarsbortfall och bearbetning och ibland även modellantaganden. Vi redogör nedan för respektive källa.

Urval

Undersökningen är en totalundersökning. Detta betyder att det inte existerar någon osäkerhet vilken kan hänföras till urvalet. Dock har både objektsbortfall och partiellt bortfall inträffat. Objektsbortfall innebär att inget svar alls inkommer för en kommun. Partiellt bortfall innebär att svar inkommer för kommunen, men inte på samtliga frågor. Under rubriken Svartsbortfall nedan redogör vi för bortfallet och presenterar svarsandelsmått. Problemet med bortfall är att det kan introducera en potentiell skevhet i resultaten. Detta inträffar om de kommuner som inte svarar avviker från de svarande. I årets undersökning är det två kommuner som inte svarat över huvud taget. Även det partiella bortfallet är relativt begränsat vilket är positivt. Dock påverkar bortfallet skattningsförfarandet av målstorheter.

Målstorheterna i färdtjänstundersökningen är i mångt och mycket av typen totaler. Om bortfall inträffar är det felaktigt att summera de svarande kommunernas värden till en total för till exempel riket. Detta inses eftersom summan av de ingående värdena blir för låg i relation till det resultat som skulle ha erhållits om inget bortfall hade inträffat. Den metod som använts för att kompensera för bortfallet (både objektsbortfall och partiellt bortfall) är imputering. Med imputering menas att ett saknat värde ges ett giltigt värde. När detta giltiga värde är tilldelat finns data för samtliga kommuner i hela populationen varvid värdena kan summeras för att till exempel skatta rikstotalen. Hur imputeringen görs beskrivs under avsnittet Modellantaganden.

Ramtäckning

Med osäkerhetskällan ramtäckning avses att den undersökningsram som används antingen saknar individer som ingår i populationen (så kallad undertäckning) eller innehåller individer 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.

¹ Ibland används termen felkällor som synonym till osäkerhetskällor

Mätning

Uppgiftslämnare

Det finns några aspekter kring uppgiftslämnandet som är värda att nämnas. Till att börja med organiserar Stockholms län uppgiftslämnandet lite annorlunda än övriga landet. Rörande färdtjänstuppgifterna är Stockholms läns landsting ansvarigt för samtliga kommuner i Stockholms län. För riksfärdtjänststatistiken är däremot respektive kommun i Stockholms län ansvarig. Detta medför att det för varje kommun inhämtas information från två källor. De övriga 264 kommunerna i Sverige är inte uppdelade på samma sätt.

Vidare har vissa kommuner inom ett och samma län lagt ansvaret för utförande såväl som uppgiftslämnandet av färdtjänst på en trafikmyndighet, oftast den regionala kollektivtrafikmyndigheten (f.d. länstrafiken) i länet. På myndigheten är det sedan en och samma person som är uppgiftslämnare för samtliga kommuner i länet. På detta sätt är uppgiftslämnandet (helt eller delvis) organiserat i Blekinge, Hallands, Värmlands, Örebro, Stockholms, Kalmar, Skåne, Kronoberg, Jämtland, Dalarna, Jönköpings och Norrbottens och Gävleborgs län. Sammanlagt var det i 2015 års undersökning 173 namngivna personer som ansvarade för att lämna statistik för de 290 kommunerna.

Uppdatering av kontaktuppgifter

I undersökningsramen har vi sedan föregående år för varje kommun uppgifter om vilken eller vilka personer som är uppgiftslämnare samt kontaktuppgifter till denna/dessa. För att undersökningsramen ska vara så aktuell som möjligt när datainsamlingen startar genomförs en uppdatering av kontaktuppgifterna. Denna uppdatering går till på följande sätt: Samtliga namngivna uppgiftslämnare erhåller en e-post med information att färdtjänstundersökningen snart ska starta. Denna e-post skickades ut under januari 2016. I e-posten uppmanas uppgiftslämnaren att besöka en Internetsida och där bekräfta eller uppdatera kontaktuppgifterna. Till de uppgiftslämnare som vid undersökningens start var kända som ansvariga för fler än en kommun togs kontakt via särskild e-post och/eller telefon för att bekräfta kontaktuppgifterna. Vid undersökningens start hade bekräftade kontaktuppgifter inkommit för 151 av de 173 uppgiftslämnarna. Vår uppfattning är att denna förebyggande insats besparade oss en hel del problem under datainsamlingen.

Statistikuttag från Riksfärdtjänsten Sverige AB

I ett steg att minska uppgiftslämnarbördan inleddes i och med 2006 års datainsamling ett samarbete med Riksfärdtjänsten i Sverige AB. Detta samarbete innebär att det är möjligt att göra ett uttag från deras register över riksfärdtjänstresandet för kommuner som är anslutna till Riksfärdtjänsten Sverige AB. Undantag gäller för de kommuner som har gemensamt konto med övriga kommuner i sin region (dvs. där den regionala kollektivtrafikmyndigheten administrerar kontot). Här kan ingen särskiljning av resorna göras mellan de olika kommunerna, varvid uttag inte kan göras för dessa. Det gäller kommuner i Blekinge, Dalarna, Jönköping och Skåne.

Kommunerna måste dock godkänna uttaget innan det får göras genom att underteckna ett godkännande av uppgiftsuttag. Principen är att om kommunen accepterat uttaget skickar Riksfärdtjänsten Sverige AB uppgifterna för riksfärdtjänstresandet innan datainsamlingen startade. Statisticon laddade därefter uppgifterna i databasen och när den egentliga datainsamlingen startade fanns uppgifterna rörande riksfärdtjänstresande redan i webbenkäten som uppgiftslämnarna använder för att besvara undersökningen. För de kommuner som accepterade förfrågan har alltså uppgiftslämnandet för riksfärdtjänststatistiken

minskat till att möjligen kontrollera de i förväg inlagda värdena. Totalt gjordes uttag av uppgifter avseende år 2015 från Riksärdtjänsten Sverige AB för 82 av deras kunder.

Datainsamling

Datainsamlingen startade vecka 7 och avslutades vecka 14. Viktiga tidpunkter under datainsamlingen är sammanfattade i Tabell 4. Även om datainsamlingen avslutades vecka 14 har vi så långt som möjligt beaktat svar från de kommuner som svarat efter detta datum. Dessutom har återkontakter med kommuner lett till korrigeringar av lämnade uppgifter.

Tabell 4: Moment och tidpunkter under datainsamlingen.

Aktivitet	Tidpunkt
Huvudutskick	Vecka 7
Påminnelse 1	Vecka 9
Påminnelse 2	Vecka 11
Telefonpåminnelse	Vecka 12-14
Datainsamlingen avslutas	Vecka 14

Uppgiftslämnarna kan besvara enkäten antingen via Internet eller via en postal blankett. Den postala blanketten återfinns i Bilaga 1. Internetformuläret återfinns i Bilaga 2. Samtliga uppgiftslämnare får följebrevet och blanketten postalt. Följebrevet återfinns i Bilaga 4. I detta uppmanas uppgiftslämnaren att besvara undersökningen via Internet men informeras samtidigt om att möjligheten att lämna uppgifterna via en postal blankett finns. Denna finns dels för nedladdning från Internetsidan men kan också skickas av Statisticon efter begäran.

Stockholms läns landstings uppgiftslämnare från (som svarar för färdtjänststatistik för samtliga 26 kommuner i Stockholms län) lämnar uppgifterna via en fil, inte via webbformulär eller postal blankett. Av de resterande 172 kontaktpersonerna valde 3, ansvariga för var sin kommun, att svara postalt eller per inskannad enkät som skickats via mail. Övriga skickade sina svar via webbenkäten (i vissa fall med komplettering eller korrigering per mail).

För att öka svarsandelen användes påminnelser under datainsamlingen. Påminnelse 1 skedde i vecka 9 och påminnelse 2 vecka 11. Dessa skedde via e-post. Följebreven finns i Bilaga 5. Därefter genomfördes också telefonpåminnelser.

För tolfte året i rad samlades även uppgifter om tidsåtgång för uppgiftslämning in. Nytt för 2015 års insamling var att efterfrågad tidsenhet ändrades från timmar till minuter. Uppgift inkom för 230 kommuner. Medianvärdet för tidsåtgången för att lämna uppgifterna uppgick till 30 minuter, vilket innebär att hälften av uppgiftslämnarna använde 30 minuter eller mindre för det, den andra hälften 30 minuter eller mer. Första och tredje kvartilen uppgick till 15 respektive 60 minuter.

Tabell 5: Redovisad tidsåtgång i timmar (2004-2014).

År	Tidsåtgång i timmar			
	Q1	Median	Q3	Medelvärde
2004	1	2	3	5,3
2005	1	1	2,5	3,1
2006	1	1	2	2,9
2007	1	1	2	2,8
2008	1	1	3	2,7
2009	1	1	2	2,0
2010	1	1	2	2,1
2011	1	1	2	2,5
2012	1	1	2	2,5
2013	1	1	2	1,8
2014	1	1	2	2,5

Tabell 6: Redovisad tidsåtgång i minuter (2015-).

År	Tidsåtgång i minuter			
	Q1	Median	Q3	Medelvärde
2015	15	30	60	76

Mätfel

Med osäkerhetskällan mätfel avses att det registrerade värdet på en undersökningsvariabel, dvs. svaren på en fråga i enkäten, inte överensstämmer med det "sanna" värdet. Det finns ett flertal anledningar till att detta kan inträffa. Frågornas utformning är av stor betydelse för eventuella mätfel. Frågorna i undersökningen har varit likartade i många år vilket innebär att uppgiftslämnarna "känner igen" frågorna (givet att det är samma uppgiftslämnare). Detta är dock ingen garanti för att mätfel inte existerar. Uppgiftslämnarna kan uppfatta frågorna eller definitioner olika, vissa tvetydigheter kan kvarstå, vissa definitioner kan vara oklara m.m. Mätfel kan antingen verka på ett systematiskt sätt (vilket medför skevhet i resultaten) eller på ett slumpmässigt sätt (vilket inte medför skeva resultat men osäkerheten ökar). Att utvärdera konsekvenserna av mätfel skulle kräva omfattande utvärderingsstudier. Någon sådan har inte gjorts och ligger heller inte inom ramen för denna undersökning.

En annan aspekt på mätfel är att det kan råda olika uppfattning om vilka typer av resor som ska inkluderas i färdtjänststatistiken. Tanken är att arbets- och fritidsresor ska inkluderas i statistiken medan behandlingsresor (resor till läkare, tandläkare och sjukgymnast) liksom resor till grundskolan (skolskjuts) inte ska inkluderas. I definitionerna, se Bilaga 3, står det: Resor som av någon annan anledning bekostas av det allmänna räknas inte som färdtjänstresa.

Ett annat exempel på att mätfel kan introduceras är att en kommun byter leverantör av färdtjänst under året. Det kan då inträffa att den nya och den gamla leverantören inte kan lämna likartade uppgifter vilket kan leda till ofullständiga uppgifter.

En tredje typ av mätfel är om en uppgiftslämnare på de frågor (nr 2 och 4) som avser antalet (unika) *personer istället* anger antalet *resor* med färdtjänst respektive riksärdtjänst. I sådana fall blir antalsuppgifterna för dessa variabler ofta orimligt stora jämfört t.ex. med antalet färdtjänstillstånd. Dessa orimligheter kan identifieras i olika databearbetningskontroller. När detta har upptäckts har återkontakt tagits med uppgiftslämnare för att reda ut oklarheterna. I de fall där uppgiftslämnaren inte har gått att nå har dessa uppgifter ersatts med imputerade värden.

Antalet förfrågningar under datainsamlingen (rörande t.ex. definitioner) har varit få under de senaste åren. Detta är en indikation på att mätfelen är få och att fler och fler uppgiftslämnare använder de definitioner som finns i undersökningen.

Variabeln tidsåtgång, vilken mätts för tolfte året, är troligtvis fortfarande behäftad med ett visst mått av mätfel. Det är fortfarande den fråga som har det största partiella bortfallet, 70 kommuner.

Ytterligare en indikation på att en fråga kan vara behäftad med mätfel är att det partiella bortfallet är stort, se avsnittet Svartsbortfall nedan. Den fråga som är behäftad med det största partiella bortfallet, förutom frågan om tidsåtgång, är fråga 2 om användandet av färdtjänst. Att den frågan har det största partiella bortfallet beror dock troligtvis på att underlaget för att dela upp användandet på åldersklasser och kön saknas i vissa kommuner, snarare än att de angivna svaren skulle vara behäftade med mätfel i någon större omfattning än övriga frågor.

Det är också viktigt att vara medveten om att de mått som redovisas i rapporten är avser olika tidsintervall/-punkter. I vissa fall redovisas antal under året, det vill säga mellan den 1 januari och den 31 december år 2015, och i andra fall antal per den 31 december år 2015. Detta innebär att det finns en aspekt att notera kring jämförelsemåttet "antal resor per person med färdtjänstillstånd". Denna kvot beräknas som antalet resor gjorda under året av dem som någon gång under året innehaft färdtjänstillstånd, dividerat med antalet personer med färdtjänstillstånd den 31 december. Om någon rest med färdtjänst under året men avlidit innan den 31 december räknas alltså de resor han eller hon gjort, men personen finns inte med bland dem med tillstånd. Då det främst är trender, riktningar och förändringar som är i fokus i rapporten innebär inte detta något egentligt problem, men det bör ändå uppmärksammas.

För variabeln användande (av färdtjänst) finns det således resultat som skulle kunna tolkas som mätfel men som kan ha en naturlig förklaring. För några kommuner har användandet i vissa fall överstigit antalet tillstånd i motsvarande köns- och åldersklass. Detta har inneburit att i Tabell 4 i tabellbilagan, som presenterar andel personer med färdtjänstillstånd som använt färdtjänst under 2015, i vissa kommuner har värden som överstiger 100 procent. Om det är många personer som haft färdtjänstillstånd under 2015 men som har avlidit kan antalet som använt färdtjänst överstiga det antal som har tillstånd den 31 december. Dock bör kvoten inte kraftigt överstiga 100 procent.

Svartsbortfall

Vi redogör i detta avsnitt för olika aspekter på svartsbortfall och redovisar värden på svarsandelen för undersökningen. Svartsbortfall kan delas upp i två komponenter: objektsbortfall och partiellt bortfall. Med objektsbortfall menas att svar saknas helt och hållet

från en undersökt kommun. Med partiellt bortfall menas att en svarande kommun har avstått från att besvara en eller flera frågor (men inte alla). Objektsbortfallet är mycket begränsat i färdtjänstundersökningen. Tidigare år har bortfallet varierat mellan noll till sex kommuner, i år var det två kommuner som inte svarade.

För att belysa svarsbortfallet och erhålla olika mått på bortfallet använder vi de rekommendationer som Surveysektionen i Statistikersamfundet har tagit fram². För detta ändamål tilldelas samtliga kommuner en resultatkod. I tidigare års undersökningar har vi skilt på den grupp som svarar på färdtjänstfrågor och den som svarar på riksfärdtjänstfrågor, beroende på att de bestod av olika antal undersökningenheter. Från och med 2009 års insamling av 2008 års uppgifter så är undersökningens enheter desamma i båda undersökningarna vilket gör att vi även kan presentera en sammanlagd bortfallsanalys.

Tabell 7 redovisar uppdelningen på resultatkoderna för färdtjänstfrågor. Frågorna 1-3 i blanketten behandlar färdtjänststatistik och det är 22 fält som ska fyllas i (tidigare 21 fält, men i och med insamlingen avseende år 2014 delades antal resor upp på kön vilket ger ytterligare ett fält). Om det för en kommun har besvarats 20 fält eller fler kategoriserar svaret som fullständigt. Om 19 eller färre fält är besvarade kategoriserar svaret som partiellt. Vi ser i Tabell 7 att svaret för 265 av kommunerna är kategoriserade som fullständiga och 13 som partiella. 12 kommuner räknas som objektsbortfall i årets undersökning.

Tabell 8 redovisar motsvarande resultatkoderna för riksfärdtjänstfrågorna. Definitionen av fullständigt svar i denna situation är om det för en kommun besvarats 10 eller fler av de 12 fälten för frågorna 4-5 i blanketten om riksfärdtjänst. Om 9 eller färre fält besvarats kategoriserar svaret som partiellt.

I Tabell 9 redovisas frekvensfördelningen för 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 vi ser av tabellen att det för 227 kommuner fyllts i samtliga fält. Vi betraktar enkäten som fullständig, avseende både färdtjänst- och riksfärdtjänstfrågor, om över 30 fält är ifyllda. Baserat på detta ser vi i Tabell 10 att svaren från 258 kommuner kategoriserar som fullständiga, för 30 stycken som partiella och för två som bortfall.

Tabell 7: Resultatkoder för färdtjänstfrågor år 2011-2015.

Resultatkod	2015		2014		2013		2012		2011	
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent
Fullst. svar	265	91,4	260	89,7	263	90,7	271	93,5	270	93,1
Part. svar	13	4,5	11	3,8	15	5,2	15	5,2	20	6,9
Bortfall	12	4,1	19	6,6	12	4,1	4	1,4	0	0,0
Summa	290	100	290	100	290	100	290	100	290	100

² Surveyföreningen (2005). Standard för bortfallsberäkning. <http://statistikframjandet.se/survey/wp-content/uploads/2011/05/bortfallsrapport.pdf>

Tabell 8: Resultatkoder för riksärdtjänstfrågor år 2011-2015.

Resultatкод	2015		2014		2013		2012		2011	
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent
Fullst. svar	277	95,5	280	96,6	275	94,8	281	96,9	282	97,2
Part. Svar	4	1,4	1	0,3	1	0,3	2	0,7	1	0,3
Bortfall	9	3,1	9	3,1	14	4,8	7	2,4	7	2,4
Summa	290	100	290	100	290	100	290	100	290	100

Tabell 9: Frekvensfördelning för besvarade fält för både färdtjänst- och riksärdtjänstfrågor år 2015.

Antal fält	Antal svar	Procent
0	2	0,7
10	3	1,0
12	8	2,8
14	1	0,3
22	12	4,5
24	6	2,1
30	15	5,2
32	16	5,5
34	227	78,3
Summa	290	100,0

Tabell 10: Resultatkoder avseende både färdtjänst och riksärdtjänstfrågor år 2015.

Resultatкод	Antal	Procent
Fullständigt svar	258	89,0
Partiellt svar	30	10,3
Bortfall	2	0,7
Summa	290	100

Bearbetning

Data från de uppgiftslämnare som besvarade undersökningen via Internet lagrades under datainsamlingen direkt i en databas. Därefter har data bearbetats i flera steg till en slutlig analysdatabas vilken har använts som datakälla för att presentera statistiken. Under bearbetningarna har årets uppgifter jämförts med föregående års. I processen kontrolleras samtliga vidtagna steg innan de godkänns. Vi arbetar utifrån de riktlinjer som återfinns i

European Statistics Code of Practice³ samt lagen (2001:99) om den officiella statistiken⁴ och förordning (2001:100) om den officiella statistiken⁵. Arbetet regleras via interna styrdokument.

Modellantaganden

Eftersom färdtjänstundersökningen är en totalundersökning skulle resultaten, bortsett från eventuella mätfel, vara de sanna resultaten om samtliga kommuner lämnat samtliga uppgifter. Emellertid har bortfall uppstått vilket har kompenserats för via imputering. Syftet med imputeringen är inte att exakt återskapa respektive kommuns saknade uppgifter. Syftet är att inferensen ska bli korrekt, dvs. att de totaler som redovisas på läns- och riksnivå ska vara förväntningsriktiga skattningar⁶ av motsvarande målstorheter. Det går inte att verifiera om den använda metoden producerar förväntningsriktiga skattningar.

Vi har använt tre olika metoder för att imputera. Dessa tre metoder har använts kronologiskt efter varandra. Först användes imputeringsmetod 1 för att imputera så många saknade värden som möjligt. Därefter användes imputeringsmetod 2 för att imputera så mycket som möjligt av de resterande saknade värdena. Slutligen användes imputeringsmetod 3 för att imputera det återstående saknade värdena. Efter imputeringsmetod 3 har samtliga kommuner erhållit giltiga värden för samtliga variabler. Nedan beskrivs i korthet respektive imputeringsmetod.

Imputeringsmetod 1: För samtliga variabler i Tabell 1 och Tabell 2 (förutom för variabel ANNAN_UTFORARE och TID) användes föregående års värde, i de fall ett värde existerade, för respektive kommun.

Imputeringsmetod 2: Det förekommer med jämna mellanrum att antalet färdtjänstillstånd, användandet av färdtjänst/riksfärdtjänst eller antalet gjorda resor inte kan redovisas uppdelat på kön och/eller åldersklasser. Dock är det totala antalet tillstånd, användande eller resor känt. I dessa fall har vi fördelat det totala antalet tillstånd, användande eller resor i en kommun över de olika köns- och/eller åldersklasserna enligt samma procentuella fördelning som finns i riket.

Imputeringsmetod 3: Imputeringsmetod 3 är imputering via en Poissonregressionsmodell. Samtliga variabler i undersökningen är av karaktären antal. Ofta är det, teoretiskt grundat, rimligt att anta att antalsdata följer Poissonfördelningen. En tänkbar ansats i denna situation är att modellera antalsdata via Poissonregression. En fördel med Poissonregression är att de prognostiserade värdena blir strikt positiva. Principen är att låta den variabel som har saknade värden utgöra den beroende variabeln i en Poissonregressionsmodell och övriga variabler utgöra förklaringsvariabler. Baserat på den skattade modellen kan de saknade värdena för den beroende variabeln prognostiseras. Dessa prognostiserade värden utgör det imputerade värdet. För en teknisk beskrivning av den metodik som använts för imputering se Raghunathan m.fl. (2001). De data som färdtjänstdata utgör torde vara väl lämpade för denna typ av imputering eftersom det finns starka samband mellan till exempel antal färdtjänstillstånd och antal färdtjänstresor.

Samtliga imputerade värden har sedan rimlighetskontrollerats och den genomförda imputeringen har bedömts fungera väl. Med fungerat väl menas att, om ingen annan

³ <http://ec.europa.eu/eurostat/web/quality/european-statistics-code-of-practice>

⁴ http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-200199-om-den-officiella-statistiken_sfs-2001-99

⁵ http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2001100-om-den-officiella_sfs-2001-100

⁶ Egentligen är det inte skattningen i sig som är förväntningsriktig utan den metod som används.

osäkerhetskälla fanns, har vi justerat för bortfallet via imputering på ett sådant sätt att de skattningar av totaler och kvoter som presenteras i tabellerna är goda skattningar av motsvarande målstorheter. Samtliga redovisade resultat i tabellverket på läns- och riksnivå bygger på att imputerade värden används i beräkningarna. Dock redovisas aldrig imputerade värden på kommunnivå.

Eftersom variablerna är av typen antalsuppgifter, vilka ofta följer en Poissonfördelning, är vår uppfattning att detta antagande är rimligt. Hur bra de prognostiserade (imputerade) värdena blir beror bland annat på hur starkt samband det finns mellan den beroende och de förklarande variablerna. För färdtjänst och riksferdtjänstdata är korrelationerna mellan variablerna starka.

Redovisning av osäkerhetsmått

Statistiken är totalräknad och inga osäkerhetsmått redovisas.

B.4 Aktualitet

Frekvens

Färdtjänstundersökningen genomförs årligen.

Framställningstid

Framställningstiden från det att datainsamlingen påbörjades var 17 veckor.

B.5 Punktlighet

Planen för publicering av färdtjänstundersökningen är att en digital version publiceras i juni månad på Trafikanalys hemsida, www.trafa.se, tillsammans med ett pressmeddelande. En ny version, då med uppdaterade ekonomiska uppgifter, publiceras sedan på Trafikanalys hemsida under september.

B.6 Tillgänglighet och tydlighet

Spridningsformer

Statistiken publiceras på Trafikanalys webbplats: www.trafa.se. Som officiell statistik är den också i enlighet med kraven på den officiella statistiken direkt nåbar via Statistiska centralbyråns webbplats, <http://www.scb.se/TK1201/>.

Presentation

Statistiken redovisas i huvudsak i text, tabeller och diagram.

Dokumentation

Dokumentationen av resultaten och genomförande av färdtjänstundersökningen framgår av denna rapport.

Tillgång till primärmaterial

Ansökan om tillgång till primärmaterial görs hos och prövas av Trafikanalys.

Upplysningstjänster

Frågor rörande färdtjänst och riksfärdtjänst i allmänhet samt rapporten kan ställas till Trafikanalys. För kontaktuppgifter se avsnitt A.4.

Frågor rörande resultaten och kvalitetsdeklarationen kan ställas till Statisticon AB, för kontaktuppgifter se avsnitt A.5.

B.7 Jämförbarhet

Jämförbarhet över tiden

Jämförbarheten i årets färdtjänstundersökning med tidigare års färdtjänstundersökningar är stor. Undersökningsvariablerna, målstorheterna och redovisningsgrupperna har varit desamma i många år. Nytt i och med undersökningen avseende år 2014 var att även antalet resor med färdtjänst och riksfärdtjänst samlades in fördelat efter kön (se fråga 3 och 5 i frågeformuläret, Bilaga 3), samt att uppgiftslämnarna tillfrågades om de lämnat över myndighetsutövändet 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 skattningsmetodiken 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 (det vi kallat 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 t.ex. ha omfattat resor upp till tre mil utanför kommungränsen). Detta samtidigt som utvecklingen i andra regioner gått åt motsatt håll, i och med samarbeten som uppstår kan t.ex. nu alla resor inom ett län definieras som färdtjänst 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 behöver inte betyda något annat än en förändring av definitioner.

I och med 2014 års rapport ändrades delvis källa för redovisning av ekonomisiffor. 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 nya kollektivtrafiklagen, 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 skatteväxling, vilket innebär att kompletta kostnader och intäkter i dessa regioner inte längre finns med i kommunernas räkenskapsammandrag. 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 ej är jämförbara, detta då definitionsändringar ägt rum i och med övergången till landstingens räkenskapsammandrag. I 2015 års rapport 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).

Jämförbarhet mellan grupper

Resultatredovisningen bygger endast på data som samlats in i undersökningen, dvs. det finns inga andra källor eller mätningar för den presenterade statistiken vilka kunde haft annorlunda definitioner. I det avseende 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 lagtexten som reglerar resor med färdtjänst är skriven så att det ges stort utrymme för kommunerna att välja hur de ska organisera tjänsten samt vad som definieras som en resa med färdtjänst respektive riksferdtjänst.

B.8 Samstämmighet

Samanvändbarhet med annan statistik

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 t.ex. befolkningsstatistik med motsvarande indelningsgrunder.

En annan aspekt på sammanvändbarhet är huruvida färdtjänstundersökningen kan sammanvändas med annan statistik t.ex. inom transportområdet för att ge en helhetsbild av området. Trafikanalys är statistikansvarig myndighet för statistik inom transport- och kommunikationsområdet och inom ramen för detta uppdrag kommer Trafikanalys att publicera resultat från flera olika undersökningar.

C Bilaga

C.1 Bilaga 1. Frågeformulär



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				
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.	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		4. Nyttjande			
	Födelseår	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				
	1996 -				
5. Totalt antal resor under år 2015 En tur- och returresa räknas som två resor.				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"/>	

C.2 Bilaga 2. Webbenkät

**Trafik
analys**
**Färdtjänst
Statistik 2015**
201503

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](#)

Välkommen

Välkommen till Trafikanalys insamling av statistik rörande färdtjänst och riksfärdtjänst.

Syftet med undersökningen är att samla in uppgifter avseende år 2015. Resultatet av uppgiftsinsamlingen kommer att publiceras under juni månad 2016 i Trafikanalys årligt återkommande rapport Färdtjänst och riksfärdtjänst.

För undersökningen ansvarar myndigheten Trafikanalys. Som tidigare genomförs den av Statisticon AB.

Har du frågor är du välkommen att kontakta
Statisticon AB 010-130 80 99 fardtjanst@statisticon.se

[Nästa : Till instruktioner](#)



Färdtjänst Statistik 2015

zzent3

Välkommen / Kontakt
Instruktioner
Definitioner
Vanliga frågor

Enkätidor :

- Uppgiftslämnare
- Färdtjänst
- Riksärdtjänst
- Administrativa uppgifter

Utskrifter:

Enkäten i pdf-format
Utskriftsversion av lämnade
uppgifter

Instruktioner, definitioner
och vanliga frågor (pdf)

Logga ut

Instruktioner

I menyn till vänster finns länkar till olika delar av undersökningen. Genom att klicka på länken kommer du till respektive del.

På sidan

- Definitioner, hittar du vissa begrepp och definitioner rörande färdtjänst och riksärdtjänst.
- Vanliga frågor, finns de vanligaste frågorna som uppgiftslämnare brukar ställa rörande undersökningen.
- Enkätidor, hittar du frågor rörande statistik för färdtjänst och riksärdtjänst.
- Uppgiftslämnare, står namn och kontaktuppgifter till den som är uppgiftslämnare för en kommun. Vanligen kontrollera att det är rätt person som står som uppgiftslämnare för din kommun.

Viktigt att veta:

- Fyll alltid i 0 om uppgiften är noll.
- Om du saknar uppgifter lämnar du fältet tomt.
- I menyn till vänster finns länkar till undersökningens 4 enkätidor. 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 bokar du av sidan genom att markera rutan efter texten "Denna sida är klar" . På detta sätt vet du vilka ämnesområden du besvarat. När du bokar 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 enkätidorna 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 enkätidan 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, avsluta alltid med

Logga ut
knappen.

[Nästa: Till definitioner](#)



Trafik
analys

Färdtjänst
Statistik 2015
2015-3

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

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. Ledsagare skall inte medräknas. En tur- och returresa ska räknas som två resor.

Riksfärdtjänst

Med riksfärdtjänst avses resor mellan kommuner, där kommunen omt tillstånd och lämnar ersättning för kostnader utöver normala reskostnader 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. Ledsagare 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.

Nästa : [Vanliga frågor](#)



Färdtjänst
Statistik 2015
201603

Välkommen / Kontakt
Instruktioner
Definitioner
Vanliga frågor

Enkätidor :

- Uppgiftslämnare
- Färdtjänst
- Riksferdtjänst
- Administrativa uppgifter

Utskrifter:

Enkäten i pdf-format

Utskriftsversion av lämnade uppgifter

Instruktioner, definitioner och vanliga frågor (pdf)

Logga ut

Vanliga frågor – FAQ

Vilka typer av resor betraktas som färdtjänstresor? Är äldreomsorgsresor att betrakta som en färdtjänstresa? Arbetsresor? Fritidsresor? Omsorgsresor? Resor till daglig verksamhet? Dagvårdresor? Om tillståndet och finansieringen för resan sker inom ramen för lagen om färdtjänst räknas den som en färdtjänstresa. Om resan t.ex. bekostas av äldrevärdn eller någon annan instans än färdtjänsten räknas den inte som en färdtjänstresa, även om den resande har ett färdtjänsttillstånd.

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 färdtjänsttillstånd.

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

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

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

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

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 färdtjänsttillstånd och också utnyttjat färdtjänsten. OBS, notera skillnaden mot fråga 1 som avser personer med färdtjänsttillstånd 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 resor räknas i statistiken?

Nej, endast resor för färdtjänst- eller riksferdtjänstberättigad.

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

Kontakta Statisticon AB 010-130 80 99

Vi skulle ta fram statistik för färdtjänst och riksferdtjänst 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.

[Nästa : Till första inmatningssidan](#)



Färdtjänst
Statistik 2015
201503

Välkommen / Kontakt

Instruktioner

Definitioner

Vanliga frågor

Enkätidor :

-- Uppgiftslämnare

-- Färdtjänst

-- Riksfrärdtjänst

-- Administrativa
uppgifter

Utskrifter:

Enkäten i pdf-format

Utskriftsversion av lämnade
uppgifter

Instruktioner, definitioner
och vanliga frågor (pdf)

Logga ut

Uppgiftslämnare

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

Föregående sida Denna sida är klar Nästa sida



Färdtjänst
 Statistik 2015

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

Färdtjänst

Gula fält : Ärets uppgifter Grå siffror : förra årets uppgifter

1. Tillstånd	Totalt antal: 0	Födelseår	Män	Kvinnor
		- 1935		
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 -		
	Summa		0	0
2. Nyttjande	Totalt antal: 0	Födelseår	Män	Kvinnor
		- 1935		
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 -		
	Summa		0	0
3. Resor	Kön	Män	Kvinnor	Summa
Totalt antal resor under år 2015. En tur och returreisa räknas som två resor.				0
	Män			
	Kvinnor			
	Summa			0



Välkommen / Kontakt
Instruktioner
Definitioner
Vanliga frågor

Enkätödar :
-- 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
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		
		1996 -		
	Summa		0	0
5. Resor		Kön		
	Totalt antal resor under år 2015.	Män		
	En tur och returresa räknas som två resor.	Kvinnor		
		Summa	0	

Föregående sida

Denna sida är klar

printa

Nästa sida

Administrativa uppgifter

6. Utfärdande av färdtjänststämmande

Har kommunens myndighetsutövning gällande utfärdande av färdtjänststämmande jämförts 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? Antal minuter

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 sända uppgiften och därefter på nytt klicka på knappen Sänd
mina uppgifter.

C.3 Bilaga 3. Instruktioner



Färdtjänststatistik 2015

2016 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 färdigiförd.
- 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? Dagvårdsresor?

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 riksferdtjänst?

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 riksferdtjänstillstånd i enlighet med lagen om riksferdtjänst ska den betraktas som en riksferdtjänstresa. En och samma resa kan därför av kommun A betraktas som färdtjänstresa men av kommun B som riksferdtjänstresa.

Hur räknas en riksferdtjänstresa som omfattar flera transportslag, t.ex. taxi - flyg (eller någ) - taxi?

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

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 riksferdtjänstberättigad.

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

Vi skulle ta fram statistik för färdtjänst och riksferdtjänst 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.

C.4 Bilaga 4. Missiv



Undersökning om färdtjänst och riks- färdtjänst 2015



2016-02-15

KOMMUN

Nu är det dags för undersökningen om färdtjänst och riks-
färdtjänst avseende verksamhetsår 2015.
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 upp-
gifterna. Vi är tacksamma för ert svar så snart som möjligt, dock senast 11 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 väl-
kommen 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

C.5 Bilaga 5. Påminnelser



Undersökning om färdtjänst och riks- färdtjänst 2015



2016-02-29

KOMMUN

Påminnelse om undersökning av Färdtjänst och Riksfärdtjänst 2015

För ungefär två veckor sedan blev du ombedd att svara på undersökningen Färdtjänst och Riksfärdtjänst 2015. 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 Trafik-
analys (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

C.6 Bilaga 6. Statistikuttag

2015-12-07



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 2015-2018. Godkännandet av statistikuttaget är frivilligt. För att hinna få med era siffror behöver vi ditt svar senast den 29 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 Riksferdtjänsten Sverige AB för åren 2015-2018.

Kommun.....

Adress.....

.....

Tel.....

Ort och datum.....

Underskift.....



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.