

**Färdtjänst och
riksfärdtjänst 2018** **Kvalitets-
deklaration**

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Eva Pettersson

Publiceringsdatum: 2019-09-27

KVALITETSDEKLARATION

Färdtjänst och riksfärdtjänst 2018

Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

Statistikområde

Kollektivtrafik

Produktkod

TK1201

Referenstid

2018

Innehåll

Statistikens kvalitet	7
1 Relevans	7
1.1 Ändamål och informationsbehov	7
1.1.1 Statistikens ändamål	7
1.1.2 Statistik användares informationsbehov	7
1.2 Statistikens innehåll	8
1.2.1 Objekt och population	8
1.2.2 Variabler	8
1.2.3 Statistiska mått	8
1.2.4 Redovisningsgrupper	3
1.2.5 Referenstider	3
2 Tillförlitlighet	5
2.1 Tillförlitlighet totalt	5
2.2 Osäkerhetskällor	5
2.2.1 Urval	5
2.2.2 Ramtäckning	5
2.2.3 Mätning	5
2.2.4 Bortfall	6
2.2.5 Bearbetning	8
2.2.6 Modellantaganden	8
2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig	9
3 Aktualitet och punktlighet	11
3.1 Framställningstid	11
3.2 Frekvens	11
3.3 Punktlighet	11
4 Tillgänglighet och tydlighet	13
4.1 Tillgång till statistiken	13
4.2 Möjlighet till ytterligare statistik	13
4.3 Presentation	13
4.4 Dokumentation	13
5 Jämförbarhet och sammanvändbarhet	15
5.1 Jämförbarhet över tid	15

5.2	Jämförbarhet mellan grupper	17
5.3	Sam användbarhet i övrigt	17
5.4	Numerisk överensstämmelse	18
Allmänna uppgifter.....		19
A	SOS-klassificering.....	19
B	Sekretess och personuppgiftsbehandling	19
C	Bevarande och gallring	19
D	Uppgiftsskyldighet.....	19
E	EU-reglering och internationell rapportering	20
F	Historik	20
G	Kontaktuppgifter	20
Bilaga 1 Frågeformulär		21
Bilaga 2 Webbenkät		23
Bilaga 3 Instruktioner.....		31
Bilaga 4 Missiv.....		35
Bilaga 5 Påminnelser		37
Bilaga 6 Statistikuttag.....		39

Trafikanalys
Kvalitetsdeklaration
Färdtjänst och riksfärdtjänst
2019-09-27

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 riksferdtjänstresor samt kostnader för och intäkter från färdtjänst och riksferdtjänst. Syftet med undersökningen är att beskriva och följa utvecklingen av färdtjänsten och riksferdtjänsten 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 riksferdtjänst under hela det föregående året. Vid det andra tillfället, under hösten, kompletteras dessa uppgifter med det offentliga kostnader och intäkter för att tillhandahålla färdtjänst och riksferdtjänst 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.

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 kostnader och intäkter för att tillhandahålla dessa tjänster.

Statistiken redovisas köns- och åldersuppdelad samt geografiskt nedbruten 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 från kommuner i länet. 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

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

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

Samtliga referensperioder avser helåret 2018 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 riksferdtjänst sammantaget. Dessa uppgifter är tagna från SCB:s undersökning Räkenskapssammandrag för kommuner och landsting¹, och omräknade till det senaste årets priser med hjälp av SCB:s KPI skuggindex.²

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 2018. För variablerna rörande färdtjänstillstånd är referenstidpunkten dock den 31 december år 2018.

¹ www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/offentlig-ekonomi/finanser-for-den-kommunala-sektorn/rakenskapssammandrag-for-kommuner-och-landsting/

² www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/priser-och-konsumtion/konsumentprisindex/konsumentprisindex-kpi/pong/tabell-och-diagram/konsumentprisindex-kpi/kpi-huvudgrupper-ar/

Trafikanalys
Kvalitetsdeklaration
Färdtjänst och riksfärdtjänst
2019-09-27

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 denna kvalitetsdeklaration). 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 varför såväl enskilda uppgifter för specifika variabler kan saknas som 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. Om alla värden för ett undersökningsobjekt (en kommun) saknas är det ett så kallat objektsbortfall. Om vissa enskilda uppgifter från ett objekt saknas är det så kallade partiella bortfall. Delar av det partiella bortfallet kan sannolikt antas svara mot värdet 0, men omfattningen är okänd.

Om hänsyn inte tas till bortfallet blir statistiken missvisande, varför man använder statistiska metoder för att kompensera för bortfallet (imputering). Se vidare avsnittet Modellantaganden (avsnitt 2.2.6).

Ett problem som kan uppstå med objektsbortfall är att det kan introducera en skevhet i resultaten. Detta kan speciellt uppstå då saknade värden imputeras med imputeringsmetoder som bygger på hur andra svarat (se imputeringsmetod 2). Då imputeringar bygger på uppgifter från tidigare år uppstår skevhet om det skett stora förändringar sedan föregående år. I årets undersökning har fyra kommuner inte svarat över huvud taget. Tidigare år har objektsbortfallet varierat mellan noll och sex kommuner. Även det partiella bortfallet är relativt begränsat. Dock påverkar bortfallet skattningsförfarandet av målstorheter.

För att belysa svarsbortfallet och erhålla olika mått på bortfallet tilldelas samtliga kommuner en resultatkod. Tabell 1 redovisar uppdelningen på resultat-koder 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 259 av kommunerna är kategoriserade som fullständiga och 25 som partiella. Sex kommuner räknas som objektsbortfall i färdtjänstdelen av årets undersökning.

Tabell 1. Resultatkoder för färdtjänstfrågor år 2014–2018.

Resultatkod	2018		2017		2016		2015		2014	
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent
Fullst. svar	259	89,3	268	92,4	271	93,4	265	91,4	260	89,7
Part. svar	25	8,6	17	5,9	15	5,2	13	4,5	11	3,8
Bortfall	6 ^{a)}	2,1	5	1,7	4	1,4	12	4,1	19	6,6
Summa	290	100	290	100	290	100	290	100	290	100

a) Burlöv, Essunga, Svedala, Vännäs, Ödeshög och Östersund

Tabell 2 redovisar motsvarande resultatposter 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. Resultatposter för riksfärdtjänstfrågor år 2014–2018.

Resultatpost	2018		2017		2016		2015		2014	
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent
Fullst. Svar	266	91,7	283	97,6	284	97,9	277	95,5	280	96,6
Part. Svar	15	5,2	4	1,4	2	0,7	4	1,4	1	0,3
Bortfall	9 ^{b)}	3,1	3	1,0	4	1,4	9	3,1	9	3,1
Summa	290	100	290	100	290	100	290	100	290	100

b) Bjurholm, Burlöv, Essunga, Haninge, Nacka, Täby, Upplands Väsby, Vännäs och Ödeshög

I Tabell 3 redovisas antal ifyllda fält avseende både färdtjänst- och riksfärdtjänstfrågor. Observera att de administrativa frågorna inte räknas in här (se bilaga 1, fråga 6 och 7). Sammanlagt är det 22+12=34 fält som ska fyllas i och tabellen visar att 255 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 2018.

Antal fält	Antal svar	Procent
0	4	1,4
10	1	0,3
12	2	0,7
14	15	5,2
22	9	3,1
24	4	1,4
34	255	87,9
Summa	290	100,0

Baserat på detta visar Tabell 4 att svaren från 255 kommuner kategoriseras som fullständiga, 31 som partiella och fyra som objektsbortfall.

Tabell 4. Resultatkoder avseende både färdtjänst- och riksfärdtjänstfrågor år 2018.

<i>Resultatкод</i>	<i>Antal</i>	<i>Procent</i>
Fullständigt svar	255	87,9
Partiellt svar	31	10,7
Bortfall	4 ^{c)}	1,4
Summa	290	100

c) Burlöv, Essunga, Vännäs och Ödeshög

2.2.5 Bearbetning

Data från de uppgiftslämnare som besvarade undersökningen via webbformuläret har under datainsamlingen lagrats direkt i en primärdatasas. Därefter har data bearbetats i flera steg till en analysdatasas 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. Emellertid har bortfall uppstått vilket har kompenseras 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 nedan enligt sekventiell ordning:

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 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-regressionsmodell³.

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.

³ 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.

2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

De resultat som redovisas i juni månad avseende färdtjänstillstånd och användandet av samt resandet med färdtjänst och riksfärdtjänst 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 riksfärdtjänst samt resandet ha erhållits, varför statistiken då också kan korrigeras. Det senare görs endast om det innebär väsentliga förändringar.

Trafikanalys
Kvalitetsdeklaration
Färdtjänst och riksfärdtjänst
2019-09-27

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.

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

3.2 Frekvens

Färdtjänstundersökningen genomförs årligen.

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

3.3 Punktlighet

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

Trafikanalys
Kvalitetsdeklaration
Färdtjänst och riksfärdtjänst
2019-09-27

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.

På sättet som statistiken presenteras 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 även en produktionsdokumentation för internt bruk, som inte publiceras.

Trafikanalys
Kvalitetsdeklaration
Färdtjänst och riksfärdtjänst
2019-09-27

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 riksferdtjänst 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 riksferdtjänst, 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 riksferdtjänst 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 länsferdtjänst) medan allt utanför den egna kommungränsen tidigare var riksferdtjänst. Denna utveckling gör att skillnader mellan år ska tolkas med försiktighet, stora öknings- eller minskningar i en region kan bero på en förändring av definitioner.

I och med 2014 års undersökning kompletterades källorna 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 färdtjänst inte funnits med i kommunernas RS.

Den kollektivtrafiklag som trädde i kraft den 1 januari 2012, har bland annat inneburit att regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) instiftats i landsting, eller i kommunalförbund bestående av landstinget tillsammans med alla kommunerna i länet. Kommunerna har sedan 1998 haft möjligheten att lägga över ansvaret för färdtjänst på trafik huvudmannen (sedan 2012 på RKM).

Om RKM ligger i ett landsting, och samtliga kommuner i länet överlåter ansvaret, kan detta finansieras med hjälp av skatteväxling från kommunerna till landstinget. Det innebär i så fall

att kostnader och intäkter för färdtjänst i dessa län inte längre finns med i primärkommunernas räkenskapssammandrag (kostnaderna för riksfärdtjänst kvarstår för kommunen om den inte är överflyttad). Då den enda källan till de ekonomiuppgifter som redovisas i rapporten tidigare har varit Räkenskapssammandraget (RS) för kommuner, innebär det att kostnader och intäkter som flyttats över till landstinget inte längre fanns med i sammanställningen. För Kalmar län liksom för riket är därför redovisade värden för åren 2012 och 2013 underskattade, liksom för Jönköpings län 2014 enligt den gamla metoden (se nedan).

Från och med år 2014 (ny metod) ingår posterna bruttokostnader, bruttointäkter och nettokostnader för färdtjänst i landstingens räkenskapssammandrag, vilka sedan dess har tagits med i ekonomiredovisningen för alla län. Detta innebär att redovisningen i Kalmar och Jönköpings län nu är kompletta, men det innebär också att bruttokostnader och bruttointäkter för landstingen i län där inte alla kommuner har överlätit färdtjänsten, och som därför fakturerar kommunerna de kostnaderna, blir räknade dubbelt⁴. Felet är 18–477 miljoner kronor per år i riket. Nettokostnaderna bör dock vara korrekta även i dessa län.

I och med övergången till landstingens räkenskapssammandrag 2014 ägde också definitionsändringar rum för Stockholms läns landsting (SLL), så att värden före och efter 2014 inte är jämförbara. I rapporten redovisas därför två uppsättningar värden för 2014, dels med den gamla metoden (källa Kommunernas Räkenskapssammandrag samt av SLL inskickade värden) samt med den nya metoden (källa Kommunernas och Landstingens Räkenskapssammandrag).⁵

Utöver kommunernas och landstingens bruttokostnader för färdtjänst finns det även kommunalförbund som bedriver färdtjänst åt de kommuner som är medlemmar i kommunalförbundet. Det gäller till exempel då den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) är eller har varit organiserad som kommunalförbund och samtidigt haft ansvaret för färdtjänsten åt kommunerna i länet, som i Dalarna (fram till och med 2017), Södermanland, Blekinge och Värmland (till och med 2018), samt Västernorrland och Norrbotten. I Västmanland har färdtjänsten i fyra av länets tio kommuner varit organiserade i ett kommunalförbund. I Skåne har vissa kommuner handlat upp specialfordonstjänster från ett gemensamt kommunalförbund, Räddningstjänst Syd, och i Stockholms län har kostnader för färdtjänst registrerats på ett vårdförbund mellan landstinget och Norrtälje kommun. Detta skulle, enligt uppgifter från Trafikanalys, kunna innebära en möjlig underskattning av bruttokostnaderna i dessa län under 2010–2017, samt därmed också i riket, uppgående till sammanlagt 109–317 miljoner kronor per år under dessa år. Mest troligt är dock att dessa kostnader är inkluderade i kommunernas färdtjänstkostnader, eftersom RKM fakturerar kommunerna för dessa (skatteväxling till kommunalförbund är inte möjligt).

Under 2015 förändrade Region Skåne sin interna redovisning, vilket fick effekt på hur de redovisade till landstingens räkenskapssammandrag. Detta innebar en stor förändring av framförallt bruttointäkter och bruttokostnader för regionen. För vidare frågor om detta hänvisas till SCB.

I och med publiceringen av 2017 års ekonomisiffror har en förändring gjorts vad gäller redovisad nettoinkomst för landstingen. Tidigare år har de här publicerade siffrorna tagits direkt från Landstingens räkenskapssammandrag. Från och med 2017 kommer dessa istället

⁴ De län vars landsting redovisar bruttokostnader och bruttointäkter i RS på detta sätt är Kronoberg, Skåne, Halland och Västmanland. Det finns betydligt fler län vars RKM fakturerar kommunerna för färdtjänst, men som av okänd anledning inte redovisar det i RS för landsting.

⁵ För räkenskapssammandragen, se SCB: www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/offentlig-ekonomi/finanser-for-den-kommunala-sektorn/rakenskapssammandrag-for-kommuner-och-landsting/ eller onlinedatabasen Kolada: www.kolada.se (Rådet för främjande av kommunala analyser, RKA).

att räknas fram som här redovisad bruttokostnad minus bruttointäkt. För åren 2014 (ny metod) till 2016 har här redovisade värden räknats om. I följande fall har detta gett andra värden på variabeln nettokostnad än tidigare: Jönköpings läns landsting och därmed Jönköpings län 2014; Jönköpings, Kronobergs, Skåne och Hallands läns landsting med tillhörande län 2015 och Stockholms och Jönköpings läns landsting och län 2016. För år 2014–2016 innebär detta också en differens på riksnivå.

I och med publiceringen av 2018 års ekonomisiffror korrigerades även tidigare publicerade värden avseende bruttokostnader för Stockholmsläns landsting åren 2014–2016. I dessa ingick tidigare felaktigt kostnaderna för sjukresor i räkenskapssammandragen. Trafikanalys har därför hämtat in siffror direkt från landstinget för dessa år. Detta påverkar bruttokostnader och nettokostnader på landstings-, läns- och riksnivå.

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 riksärdtjänst 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 riksärdtjänst.

Den ekonomiska redovisningen enligt RS beror som nämnt ovan på färdtjänstens och även kollektivtrafikmyndighetens organisation i länet, vilket försvårar jämförelser. Det förekommer kostnader från såväl kommuner och landsting som från kommunalförbund i vissa län. Vidare redovisas intäkter på olika sätt: intäkterna i vissa landsting avser troligen intäkter från kommunerna, snarare än intäkter från egenavgifter från resenärerna (gäller landstingen i Kronobergs, Hallands och Västmanlands län, där nettokostnaden är nära noll).

Värt att notera är också att kommunernas och landstingens bruttokostnader inte utgör hela kostnaden för trafiken, eftersom en okänd andel av egenavgifterna betalas direkt till taxibolagen och inte bokförs inom myndigheterna. Detta syns bland annat på att mer än en fjärdedel av kommunerna inte redovisar några intäkter, trots att de har kostnader för färdtjänst. Hur egenavgifterna hanteras beror på lokala upphandlingar och varierar mellan kommunerna och länen.

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 an-

nan typ av statistik med dessa indelningsgrunder. Uppdelningen på kön och åldersklasser möjliggör även den samavvändning 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 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.

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 lagen (2001:99) och förordningen (2001:100) om den officiella statistiken. Vidare gäller även Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (GDPR) samt Lag (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning.

C Bevarande och gallring

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

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 riksfärdtjänst.

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>	Charlotta Danielsson
<i>Telefon:</i>	010-130 80 00
<i>Telefax:</i>	
<i>E-post:</i>	fardtjanst@statisticon.se

Bilaga 1 Frågeformulär

Kommun som uppgifterna avser

Uppgiftslämnare/ handläggare

Org./avdelning/nämnd

Adress

Postnummer Ort

E-post

Färdtjänst

1. Tillstånd. Antal personer som den 31 december 2018 var berättigade att använda färdtjänst (innehavare av färdtjänstillstånd)

2. Nyttjande. Antal personer som gjort en eller flera resor med färdtjänst under år 2018
Varje person skall endast räknas en gång oavsett antal resor.

3. Totalt antal resor under år 2018
En tur- och returresa räknas som två resor.

Födelseår	1. Tillstånd		2. Nyttjande	
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
– 1938				
1939 – 1953				
1954 – 1973				
1974 – 1998				
1999 –				

3. Resor	
Män	Kvinnor

Riksfärdtjänst

4. Nyttjande. Antal personer som gjort en eller flera resor med riksfärdtjänst under år 2018
Varje person skall endast räknas en gång oavsett antal resor.

5. Totalt antal resor under år 2018
En tur- och returresa räknas som två resor.

Födelseår	4. Nyttjande	
	Män	Kvinnor
– 1938		
1939 – 1953		
1954 – 1973		
1974 – 1998		
1999 –		

5. Resor	
Män	Kvinnor

VAR GOD VÄND!

6. 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?

Antal minuter

Bilaga 2 Webbenkät

Din kommun: Test 1

Hjälp

Enkät

Här kan du ladda ner en enkät i PDF-format: [Ladda ner enkät](#)

Instruktioner

Här hittar du instruktioner, definitioner och svar på vanliga frågor: [Instruktioner](#)



© 2019 - Statisticon

\bar{x} n $\%$ σ λ μ \bar{x} n $\%$ σ λ μ \bar{x} n $\%$ σ λ μ \bar{x} n $\%$ σ λ μ \bar{x} n $\%$ σ λ μ \bar{x} n $\%$
 n $\%$ σ λ μ \bar{x} n $\%$ σ λ μ \bar{x} n $\%$ σ λ μ \bar{x} n $\%$ σ λ μ \bar{x} n $\%$ σ λ μ \bar{x} n $\%$

Din kommun: Test 1

Färdtjänst

1. Tillstånd

Antal personer som den 31 december 2018 var berättigade till att använda färdtjänst (innehavare av färdtjänstillstånd).

Observera att noll är ett värde som måste fyllas i. Föregående års värde visas i det gula området till höger i varje fält.

Födelseår	Antal män 2018	2017	Antal kvinnor 2018	2017
- 1938	<input type="text"/>	220	<input type="text"/>	330
1939 - 1953	<input type="text"/>	160	<input type="text"/>	222
1954 - 1973	<input type="text"/>	86	<input type="text"/>	104
1974 - 1998	<input type="text"/>	67	<input type="text"/>	46
1999 -	<input type="text"/>	22	<input type="text"/>	31
Summa	<input type="text" value="0"/>		<input type="text" value="0"/>	

Bilaga 3 Instruktioner

Instruktioner

På enkätens första sida hittar du kontaktuppgifterna. Kontrollera gärna att de är korrekta och ändra vid behov. På enkätens andra sida finns frågor som rör färdtjänst, på sida tre frågor om riksfärdtjänst och på den fjärde och sista sidan administrativa frågor.

- Föregående års värden finns inlagda för referens och kontroll. Om årets värde avviker kraftigt från föregående års värde kommer du att få en varning om detta när du lämnar aktuell sida, detta för att undvika att något blivit fel vid inmatningen. Kontrollera berörda värden och korrigerar om så behövs. Om allt är som det ska vara är det bara att gå vidare från sidan utan att korrigerar. Om det finns förklaringar till en större avvikelse, skriv gärna denna på enkätens första sida i rutan för kommentarer. Observera att du vid ett senare tillfälle kan komma att bli kontaktad angående kvarvarande större avvikelser och andra typer av inkonsistenser.
- Fyll alltid i värdet 0 om uppgiften är noll. *Endast* om du saknar uppgifter lämnar du fältet tomt. Om du lämnat något eller några fält tomma kommer du att få en varning om detta efter sida tre. Gå tillbaka och komplettera med nollor om så behövs. Om du inte kan lämna samtliga uppgifter är det bara att klicka på knappen "Nästa" på varnings-sidan.
- När du är klar med samtliga uppgifter klickar du på knappen "Slutför". Den knappen ligger sist efter frågan om tidsåtgång. Då skickas ett meddelande till Statisticon med datum och klockslag att du är färdig och du slipper eventuella påminnelser om undersökningen. Om du vill ändra någon uppgift efter att du slutfört enkäten går det bra, men du måste kontakta Statisticon för att få enkäten upplåst, så att du kan ändra uppgiften och slutföra enkäten på nytt.

Definitioner

Färdtjänst

Fråga 1-3. 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 ska detta räknas som flera resor. Ledsagare ska inte medräknas. En tur- och returresa ska räknas som två resor.

Riksfärdtjänst

Fråga 4-5. 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 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 ska detta räknas som flera resor. Ledsagare ska inte medräknas. En tur- och returresa ska räknas som två resor.

Tidsåtgång

Med fråga 7 om tidsåtgång 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 riksfärdtjänst?*

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 riksfärdtjänstillstånd i enlighet med lagen om riksfärdtjänst ska den betraktas som en riksfärdtjänstresa. En och samma resa kan därför av kommun A betraktas som färdtjänstresa men av kommun B som riksfärdtjänstresa.
- *Hur räknas en riksfärdtjänstresa som omfattar flera transportslag, t.ex. taxi -flyg (eller tåg) - taxi?*

Det beror på tillståndsgivningen för resan. Om hela resan genomförs via ett riksfärdtjänstillstånd betraktas resan som en (1) resa. Om resan, däremot, genomförs via två tillståndsslag - färdtjänstillstånd och riksfärdtjänstillstånd - ska statistiken föras på respektive tillståndsslag. Exempel: taxi till flygplats via färdtjänst och därefter flyg via riksfärdtjänst och därefter taxi till slutdestination via färdtjänst ger två (1+1) färdtjänstresor och en (1) riksfärdtjänstresa.
- *Ska en tur- och returresa räknas som en eller två resor?*

Den ska räknas som två resor.
- *Vad avses med fråga 2: "Antal personer som gjort en eller flera resor med färdtjänst under år 2018?"*

Frågan avser det antal personer som någon gång under år 2018 haft färdtjänstillstånd och också utnyttjat färdtjänsten. OBS, notera skillnaden mot fråga 1 som avser personer med färdtjänstillstånd 31 december 2018.
- *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 riksfärdtjänstberättigad ska räknas.

- *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 riksfärdtjänst 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

KOMMUN

Nu är det dags för undersökningen om färdtjänst och riksfärdtjänst avseende verksamhetsår 2018. 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 9 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

KOMMUN

För ungefär två veckor sedan blev du ombedd att svara på undersökningen Färdtjänst och Riksfärdtjänst 2018. Om du redan svarat vill vi som arbetar med undersökningen tacka dig för ditt snabba svar! Om du inte svarat vill vi påminna om att sista svarsdag är **den 8 mars**.

Är du inte längre ansvarig för statistiken, ber vi dig se till att rätt person får del av detta brev.

Om du anser dig klar men fått påminnelsen ändå beror detta troligtvis på att enkäten inte är avslutad. Logga in i enkäten och kontrollera att samtliga frågor är besvarade samt klicka på knappen "Slutför" längst ner på enkätsida 3 under rubriken "7. Tidsåtgång".

Gör så här

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

Gå till <https://svara.statisticon.se/fardtjanst>

Ange ditt användarnamn:

Skriv in ditt lösenord:

Vill du slippa logga in själv kan du klicka på <https://svara.statisticon.se/fardtjanst/Account/PID?username=Ft-1440&pid=mtwwHmdNxCVAoyA> för att komma in direkt

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

Andreas Holmström
Statistiker

Utvärdering, nulägesanalys och statistik



Bilaga 6 Statistikuttag

2019-01-21



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 AB. För att detta ska vara möjligt ber vi om Ert godkännande av statistikuttag. På den bifogade svarstalongen kan godkännande av statistikuttag skrivas under och skickas tillbaka 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 undersökningsåret 2018. Godkännandet av statistikuttaget är frivilligt. **För att hinna få med era siffror behöver vi ditt svar senast den 25 januari 2019.**

Kontaktperson är:

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

Trafikanalys

Trafikanalys, Torsgatan 30, I 13 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 år 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 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.