



**Färdtjänst och riksfärdtjänst 2014** Beskrivning av statistiken



**Färdtjänst och riksfärdtjänst 2014** Beskrivning av  
statistiken

**Trafikanalys**

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2015-06-23

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

<b>A</b>	<b>Allmänna uppgifter</b> .....	<b>5</b>
A.1	Ämnesområde .....	5
A.2	Statistikområde .....	5
A.3	SOS-klassificering .....	5
A.4	Statistikansvarig .....	5
A.5	Statistikproducent .....	6
A.6	Uppgiftsskyldighet .....	6
A.7	Sekretess och regler för behandling av personuppgifter .....	6
A.8	Gallringsföreskrifter .....	6
A.9	EU-reglering .....	6
A.10	Syfte och historik .....	7
A.11	Statistikanvändning .....	7
A.12	Uppläggning och genomförande .....	7
A.13	Internationell rapportering .....	7
A.14	Planerade förändringar i kommande undersökningar .....	7
<b>B</b>	<b>Kvalitetsdeklaration</b> .....	<b>8</b>
B.0	Inledning .....	8
B.1	Statistikens innehåll .....	8
	Statistiska målstorheter .....	8
	<i>Objekt och population</i> .....	9
	<i>Variabler</i> .....	9
	<i>Statistiska mått</i> .....	10
	<i>Redovisningsgrupper</i> .....	11
	<i>Referenstider</i> .....	11
B.2	Relevans .....	11
	Användare .....	11
	Användarbehov och användarsamverkan .....	11
	Fullständighet .....	11
B.3	Noggrannhet .....	12

	Tillförlitlighet totalt .....	12
	Osäkerhetskällor .....	12
	<i>Urval</i> .....	12
	<i>Ramtäckning</i> .....	13
	<i>Mätning</i> .....	13
	<i>Svarsbortfall</i> .....	17
	<i>Bearbetning</i> .....	19
	<i>Modellantaganden</i> .....	20
	Redovisning av osäkerhetsmått .....	20
B.4	Aktualitet .....	20
	Frekvens .....	20
	Framställningstid .....	20
B.5	Punktlighet .....	20
B.6	Tillgänglighet och tydlighet.....	21
	Spridningsformer .....	21
	Presentation .....	21
	Dokumentation .....	21
	Tillgång till primärmaterial .....	21
	Upplysningstjänster.....	21
B.7	Jämförbarhet .....	21
	Jämförbarhet över tiden .....	21
	Jämförbarhet mellan grupper .....	22
B.8	Samstämmighet .....	22
	Samanvändbarhet med annan statistik.....	22
<b>C</b>	<b>Bilaga</b> .....	<b>23</b>
C.1	Bilaga 1. Frågeformulär.....	23
C.2	Bilaga 2. Statswebb .....	25
C.3	Bilaga 3. Instruktioner .....	33
C.4	Bilaga 4. Missiv .....	35
C.5	Bilaga 5. Påminnelser .....	37
C.6	Bilaga 6. Statistikuttag.....	38

# A Allmänna uppgifter

## A.1 Ämnesområde

*Ämnesområde:* Transporter och kommunikationer

## A.2 Statistikområde

*Statistikområde:* Vägtrafik Bantrafik Sjöfart Luftfart Postverksamhet Televerksamhet  
Kommunikationsvanor

## 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 lagen om den officiella statistiken (2001:99) och förordningen om den officiella statistiken (2001:100).

## 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>	<a href="mailto:fornamn.efternamn@trafa.se">fornamn.efternamn@trafa.se</a>

## A.5 Statistikproducent

<i>Myndighet/organisation:</i>	Statisticon AB
<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 lagen om den officiella statistiken (2001:99), förordningen om den officiella statistiken (2001:100).

## 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 sekretesslagen (2009:400). Vid automatiserad behandling av personuppgifter gäller reglerna i personuppgiftslagen (1998:204). På statistikområdet finns dessutom särskilda regler för personuppgiftsbehandling i lagen (2001:99) och förordningen (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 personer med tillstånd, ålder och kön på de med tillstånd, antal genomförda resor samt antal nyttjade tillstånd.

Sedan den 1 april 2010 ligger ansvaret för föreliggande rapport under myndigheten Trafikanalys. Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) var ansvarigt under åren 2004 till 2010. Åren dessförinnan genomförde Transek undersökningen. Undersökningen har sedan 2004 utförts av Statisticon, på uppdrag av ansvarig myndighet. Viktiga förändringar under perioden är att undersökning från och med 2007 års uppgifter ingår 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 annat Sveriges kommuner och landsting (SKL), 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 undersökningens start 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 skrivit på ett godkännande om uttag från Riksferdtjänsten Sverige AB. Dessa uppgifter lades sedan in i formuläret innan utskicket av enkäten till uppgiftslämnarna gick ut vecka 9. Insamlingsperioden avslutades vecka 15.

Efter det har data kontrollerats och återkontakter har skett där tveksamheter funnits gällande lämnad statistik och uppdaterats vid behov.

## A.13 Internationell rapportering

Ingen internationell rapportering sker.

## A.14 Planerade förändringar i kommande undersökningar

## 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 föreliggande text har rubrikerna uppdaterats till att omfatta de sju kvalitetskriterierna, istället för de fem som tidigare använts, för att så långt som möjligt anpassas till den förändrade lagen.

### B.1 Statistikens innehåll

#### Statistiska målstorheter

Frågeblanketten, se bilaga 1, i färdtjänstundersökningen har haft ett likartat utseende de senaste åren. Inför årets undersökning gjordes ett antal förändringar (se vidare under rubriken Variabler samt avsnitt B.7 i kvalitetsdeklarationen). Dock är målstorheterna fortsatt de samma. Definitionen av målstorheter i undersökningen utgår från frågorna i blanketten och den statistiska sammanställning som frågorna möjliggör. Målstorheterna rörande färdtjänst i undersökningen är:

- Antal personer med färdtjänstillstånd den 31 december 2014
- Antal enkelresor med färdtjänst
- Antal enkelresor med färdtjänst per person med färdtjänstillstånd
- Andel av de med färdtjänstillstånd som nyttjat färdtjänsten

Motsvarande målstorheter för riksfärdtjänst är:

- Antal personer som nyttjat riksfärdtjänst
- Antal enkelresor med riksfärdtjänst
- Antal enkelresor med riksfärdtjänst per person som nyttjat 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 2014 om inget annat anges. I tabellerna 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 följaktligen även definitionen av populationen, skiljt sig något mellan färdtjänst- och riksfärdtjänststatistik. För färdtjänststatistiken har hela tiden varje kommun utgjort en undersökningsenhet, vilket medfört att Sveriges samtliga 290 kommuner utgjort populationen. För riksfärdtjänststatistiken utgjorde tidigare stadsdelsnämnderna i Stockholm separata undersökningsenheter. Detta ändrades från och med 2007 års undersökning. Stadsdelsnämnderna ingår inte längre i populationen, utan Stockholms stad utgör istället en egen undersökningsenhet. 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 2014 års frågeblankett finns det 22 svarsfält för färdtjänststatistik, tolv svarsfält för riksfärdtjänststatistik, ett svarsfält för uppgift om myndighetsutövandet (utfärdande av färdtjänstillstånd) lämnats över till den regionala kollektivtrafikmyndigheten och ett fält för tidsåtgång att ta fram statistiken. 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 timmar. 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 2014 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 nyttjat färdtjänst under 2014. 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 nyttjat färdtjänst. Det finns totalt 10 kön-ålders-kombinationer.
KOMENKELRESOR $suffix$	Antal enkelresor med färdtjänst under år 2014. Från och med insamlingen av 2014 års statistik samlas uppgiften in per kön, suffixet anger således vilket kön som avses.

**Tabell 2: Variabler för riksfärdtjänststatistik.**

Variabel	Förklaring
RIKSNsuffix	Antal personer som gjort minst en resa med riksfärdtjänst under 2014. Suffixet indikerar vilket kön och åldersgrupp som avses. Exempelvis är variabeln RIKSNK0019 antal kvinnor yngre än 19 år som genomfört minst en resa med riksfärdtjänsten. Det finns totalt 10 kön-ålderskombinationer.
RIKSENKELRESORsuffix	Antal enkelresor med riksfärdtjänst under år 2014. 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
RIKSNsuffix	Antal personer som gjort minst en resa med riksfärdtjänst under 2014. Suffixet indikerar vilket kön och åldersgrupp som avses. Exempelvis är variabeln RIKSNK0019 antal kvinnor yngre än 19 år som genomfört minst en resa med riksfärdtjänsten. Det finns totalt 10 kön-ålderskombinationer.
RIKSENKELRESORsuffix	Antal enkelresor med riksfärdtjänst under år 2014. Från och med insamlingen av 2014 års statistik samlas uppgiften in per kön, suffixet anger således vilket kön som avses.
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 timmar) 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 nyttjat färdtjänsten kvoten mellan totalt antal personer med färdtjänstillstånd och totalt antal personer som nyttjat färdtjänsten. Det finns en viss aspekt rörande tolkningen av denna målstorhet, se vidare avsnitt Mätfel, 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 riksfärdtjänst kvoten mellan totalt antal personer som använt riksfärdtjänst och totalt antal personer (uttryckt i 1 000-tal).

I tabellverket representerar data på kommunnivå de enskilda svar som kommunerna (eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten) har angett via datainsamlingen. Om ett värde för en kommun saknas innebär detta att inget svar inkommit på denna fråga för kommunen. 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 vi åsätter ett saknat värde ett giltigt värde, enligt någon 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 i avsnitt Urval, kapitel B.3 och skattningsförfarande. I rapporten förekommer dock inga statistiska mått vilka uttrycker graden av osäkerhet i skattningarna.

### *Redovisningsgrupper*

De variabler vilka 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 2014. För variablerna rörande färdtjänstillstånd, se Tabell 1, är referenstidpunkten 31/12 år 2014.

## **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 håller på att bildas. Ett första möte beräknas till hösten 2015.

### **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](http://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 kommunerna 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. Det är Statisticons uppfattning att påverkan av denna osäkerhetskälla är av liten betydelse.

### Osäkerhetskällor

En vanlig indelning av osäkerhetskällor<sup>1</sup> är urval, ramtäckning, svarsbortfall och bearbetning och ibland även modellantaganden. Vi redogör nedan för respektive källa.

#### *Urval*

Färdtjänstundersökningen 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 en uppgiftslämnare helt avstår från att svara. Partiellt bortfall innebär att en uppgiftslämnare svarar men inte på samtliga frågor. I avsnitt Svarsbortfall 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 färdtjänstundersökning är det en kommun 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 svarade kommunernas värden till en total för t.ex. 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 åsätts ett giltigt värde. När detta giltiga värde är åsatt har vi data för samtliga undersökningsenheter i hela populationen varvid vi kan summera värdena för att t.ex. skatta rikstotalen.

---

<sup>1</sup> Ibland används termen felkällor som synonym till osäkerhetskällor

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. Därefter användes imputeringsmetod 3 för att imputera det återstående saknade värdena. Efter imputeringsmetod 3 har samtliga kommuner åsatts 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 TID) nyttjades föregående års värde, i de fall ett värde existerade, för respektive kommun.

**Imputeringsmetod 2:** Det förekommer med jämna mellanrum att antalet färdtjänstillstånd, nyttjandet av färdtjänst/riksfärdtjänst eller antalet gjorda resor inte kan redovisas uppdelat på kön och/eller åldersklasser. Dock är det totalt antalet tillstånd, nyttjandet eller resor känt och förmedlat till Statisticon. I dessa fall har vi fördelat det totala antalet tillstånd, nyttjande 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 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 korrelationer mellan t.ex. antal färdtjänstillstånd och antal färdtjänstresor.

Samtliga imputerade värden har rimlighetskontrollerats och imputeringen har fungerat väl. Med fungerat väl menas att, om ingen annan 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.

### *Ramtäckning*

Med osäkerhetskällan ramtäckning avses att den urvalsram 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 undersöknings enheterna entydigt definierade och inga oklarheter finns rörande vilka individer som ingår i populationen.

### *Mätning*

#### *Uppgiftslämnare*

Det finns några aspekter kring uppgiftslämnarna som är värda att nämnas. Till att börja med organiserar Stockholms län uppgiftslämnandet lite annorlunda än övriga landet. Rörande färdtjänststatistiken är Stockholms länstrafik uppgiftslämnare för samtliga kommuner i

Stockholms län. För riksfärdtjänststatistiken är respektive kommun uppgiftslämnare. Antalet uppgiftslämnare är alltså fler än populationsstorleken. Tabell 3 sammanfattar antalet uppgiftslämnare. För de 26 kommunerna i Stockholms län är uppgiftslämnandet uppdelat på färdtjänst och riksfärdtjänst vilket ger (26+26) 52 uppgiftslämnare. De övriga 264 kommunerna i Sverige utanför Stockholms län är uppgiftslämnare för både färdtjänst och riksfärdtjänststatistik. Detta ger sammanlagt 316 uppgiftslämnare.

Om undersökningen inte drabbas av bortfall får vi således in data från 316 olika uppgiftslämnarenheter. Dock är det inte 316 olika personer som är uppgiftslämnare. Den vanligaste situationen är att en person per kommun är uppgiftslämnare. Dock finns det undantag. I Stockholms län är en (1) person på Stockholms länstrafik uppgiftslämnare för samtliga kommuner i Stockholms län (för färdtjänststatistiken). Vidare har vissa kommuner inom ett och samma län lagt ansvaret för utförande såväl som uppgiftslämnandet av färdtjänst på en trafik huvudman, ofta den regionala kollektivtrafikmyndigheten (f.d. länstrafiken) i länen. 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 och Jönköpings län.

**Tabell 4: Uppgiftslämnare i Färdtjänstundersökningen.**

Enhet	Antal uppgiftslämnare
Kommuner i Stockholms län	52
Övriga kommuner i Sverige	264
Summa	316

#### *Uppdatering av kontaktuppgifter*

I urvalsramen har vi för varje kommun uppgifter om vilken person som är uppgiftslämnare samt kontaktuppgifter till uppgiftslämnaren. För att urvalsramen 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 ett mail med information att färdtjänstundersökningen snart ska starta. Detta mail skickades ut under januari 2015. I mailet uppmanas uppgiftslämnaren att besöka en hemsida på Internet och där bekräfta eller uppdatera kontaktuppgifterna. 158 av de 316 uppgiftslämnarna besökte Internetsidan och bekräftade sina kontaktuppgifter. Till de uppgiftslämnare som ska svara för fler än en undersökningsenhet (se ovan) togs kontakt via telefon för att bekräfta kontaktuppgifterna. Dessa uppgiftslämnare svarar sammantaget för 137 kommuner. Detta betyder att vi bekräftat kontaktuppgifterna till (158+137) 295 av de 316 uppgiftslämnarna. Vår uppfattning är att denna förebyggande insats besparade oss en del problem under datainsamlingen.

#### *Datainsamling*

Regeringen har gett myndigheterna i uppdrag att minska uppgiftslämnarbördan vad gäller statistikinsamling från företag och kommuner. Dessutom vill minska de administrativa kostnaderna för statliga regelverk med 25 procent under en period av fyra år (Prop. 2006/07:1). I och med 2006 års datainsamling inleddes ett samarbete med Riksfärdtjänsten i Sverige AB för att minska uppgiftslämnarbördan för ett flertal uppgiftslämnare. Företaget Riksfärdtjänsten Sverige AB samarbetar med cirka 175 av Sveriges kommuner med att tillgodose deras behov avseende riksfärdtjänstresor. Riksfärdtjänsten Sverige AB tar emot och



förmedlar beställningar avseende riksfärdtjänstresor från kommunerna. Detta betyder att Riksfärdtjänsten Sverige AB har en heltäckande databas över samtliga riksfärdtjänstresor som deras kunder (dvs. kommunerna) beställer. Till saken hör att Riksfärdtjänsten Sverige AB varje år skickar ut ett statistikunderlag till respektive kommun över antalet riksfärdtjänstresor som används som underlag när de rapporterar riksfärdtjänstresandet i föreliggande undersökning. Principen är att om kommunen accepterat uttaget skickar Riksfärdtjänsten Sverige AB statistiken för riksfärdtjänstresandet direkt till Statisticon. De kommuner som accepterade skickade en underskriven accept till Trafikanalys (som är ansvarig myndighet) där statistikuttaget godkändes. Totalt gjordes statistikuttag avseende år 2014 från Riksfärdtjänsten Sverige AB för 95 av deras kunder.

Undantag gäller för de kommuner som har gemensamt konto med övriga kommuner i sin region (dvs. där den regionala kollektivtrafikmyndigheten administrerar kontot). Här kan inget uttag göras på kommunnivå varvid statistikuttag inte kan göras för dessa kommuner. Det gäller kommuner i Dalarna, Jönköping och Skåne.

För de kommuner som accepterat uttag skickade Riksfärdtjänsten Sverige statistik om riksfärdtjänstresandet direkt till Statisticon innan datainsamlingen startade. Statisticon la därefter in uppgifterna i databasen och när 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.

Datainsamlingen startade vecka 9 och avslutades vecka 15. Viktiga tidpunkter under datainsamlingen är sammanfattade i Tabell 5. Även om datainsamlingen avslutades vecka 15 har vi beaktat svar från de kommuner som svarat efter detta datum. Dessutom har återkontakter med kommuner lett till korrigeringar av lämnade uppgifter.

**Tabell 5: Moment och tidpunkter under datainsamlingen.**

Aktivitet	Tidpunkt
Huvudutskick	Vecka 9
Påminnelse 1	Vecka 11
Påminnelse 2	Vecka 12
Telefonpåminnelse	Vecka 13-15
Datainsamlingen avslutas	Vecka 15

Uppgiftslämnarna kan besvara frågeblanketten antingen via Internet eller via en postal blankett. Den postala frågeblanketten återfinns i bilaga 3. Internetblanketten återfinns i bilaga 4. Samtliga uppgiftslämnare erhåller följebrevet och frågeblanketten e postalt. Följebrevet återfinns i bilaga 6. I följebrevet uppmanas uppgiftslämnaren att besvara undersökningen via Internet men informeras samtidigt om att möjligheten att lämna uppgifterna via en postal enkät finns. Enkäten finns dels för nedladdning på hemsidan samt kan skickas efter från Statisticon.

Uppgiftslämnaren från Stockholms läns landsting (som svarar för färdtjänst-statistik för samtliga 26 kommuner i Stockholms län) lämnar data via en datafil, d.v.s. inte via Internetenkät eller postal enkät. Av de resterande (316-26) 290 uppgiftslämnarna svarade tre per postal enkät.

För att öka svarsandelen användes påminnelser under datainsamlingsperioden. Påminnelse 1 skedde i vecka 11 och påminnelse 2 vecka 12. Dess utskick skedde via e-post. Följebreven finns i bilaga 7. Därefter genomfördes telefonpåminnelser.

För elfte året i rad samlades även uppgifter om tidsåtgång för uppgiftslämning in. Medianvärdet för tidsåtgången för kommunernas uppgiftslämning uppgick till en timme, vilket innebär att hälften av kommunerna använde en timme eller mindre för uppgiftslämnandet, den andra hälften en timme eller mer. Första och tredje kvartilen uppgick till 1 respektive 2 timmar.

**Tabell 6: 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

### *Mätfel*

Med osäkerhetskällan mätfel avses att det registrerade värdet på en undersökningsvariabel, d.v.s. en fråga i frågeformuläret, 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. 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 vilka inte ligger 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) ej ska inkluderas. I definitionerna, se bilaga 5, 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 annan typ av mätfel är om en uppgiftslämnare anger antalet resor med färdtjänst respektive riksfärdtjänst på de frågor (nr 2 och 4) som avser antalet (unika) personer. 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 till Statisticon under datainsamlingen (rörande t.ex. definitioner) har varit få under de senaste åren. Detta är en indikation på att mätfelen är små och att fler och fler uppgiftslämnare använder de definitioner som finns i undersökningen.

Variabeln tidsåtgång, vilken mätts för elfte året, är troligtvis fortfarande behäftad med ett visst mått av mätfel. Det är det fortfarande den fråga som har det största partiella bortfallet, 49 kommuner.

Ytterligare en indikation på att en fråga kan vara behäftad med mätfel är att det partiella bortfallet är stort. Den fråga som är behäftad med det största partiella bortfallet, förutom frågan om tidsåtgång, är fråga 2 om nyttjandet av färdtjänst. Att den frågan har det största partiella bortfallet beror dock troligtvis på att underlaget för att dela upp nyttjande 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 uppmätta med olika tidsaspekter. I vissa fall redovisas antal under året, det vill säga mellan den 1/1 och den 31/12 år 2014, och i andra fall antal per den 31/12 år 2014. Detta innebär att det finns en aspekt att notera kring till exempel jämförelsemåttet "antal resor per person med färdtjänstillstånd", detta då 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 31/12. Om någon rest med färdtjänst under året men avlidit innan den 31/12 medräknas alltså de resor han eller hon gjort, men personen finns inte med som en del av populationen. 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 nyttjande (för färdtjänst) finns det således resultat som skulle kunna tolkas som mätfel men som kan ha en naturlig förklaring. För några kommuner har nyttjandet i vissa fall överstigit antalet tillstånd i motsvarande köns- och ålderklass. Detta har inneburit att i Tabell 4 i tabellverket som presenterar andel personer med färdtjänstillstånd som nyttjade färdtjänst under 2014 har vissa kommuner värden som överstiger 100 procent. Ett värde över 100 procent är i och för sig möjligt eftersom täljaren, antalet personer som nyttjat färdtjänst, avser hela år 2014 och nämnaren, antalet tillstånd, avser den 31/12 2014. Om det är många personer som haft färdtjänstillstånd under 2014 som har avlidit kan antalet som nyttjat färdtjänst överstiga det antal som har tillstånd den 31/12. Dock bör kvoten inte kraftigt överstiga 100 procent.

### *Svarsbortfall*

Vi redogör i detta avsnitt för olika aspekter på svarsbortfall och redovisar värden på svarsandelen för undersökningen. Svarsbortfall kan delas upp i två komponenter:

objektsbortfall och partiellt bortfall. Med objektsbortfall menas att svar saknas helt och hållet från en utvald kommun. Med partiellt bortfall menas att en svarande kommun har avstått från att besvara en eller flera frågor. Objektsbortfallet är mycket begränsat i färdtjänstundersökningen. Tidigare år har bortfallet varit noll till sex respondenter, i år var det fyra kommuner som inte inkom med svar.

För att belysa svarsbortfallet och erhålla olika mått på bortfallet använder vi de rekommendationer som Surveysektionen i Statistikersamfundet har tagit fram. För detta ändamål åsätts samtliga undersökningsenheter (kommuner) en resultatkod. I tidigare års undersökningar har vi skiljt på den population som svarar på färdtjänstfrågor och den som svarar på riksfärdtjänstfrågor, beroende på att de bestod av olika antal undersökningsenheter. Av den anledningen har vi särskilt bortfallet i respektive population. Från och med i 2009 års insamling av 2008 års statistik så är undersökningsenheterna samma, Sveriges 290 kommuner, i båda undersökningarna vilket gör att vi kan presentera en sammanlagt bortfallsanalys.

Tabell 7 redovisar uppdelningen på resultat-koder för färdtjänstfrågor. Uppställningen i tabellen härstammar från de tidigare åren när populationerna var uppdelade. Vi använder dock samma uppställning för att få jämförelsen med tidigare år. 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 en uppgiftslämnare har besvarat 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 det är 260 av svaren är kategoriserade som fullständiga och 11 som partiella. 19 kommuner räknas som objektsbortfall i årets undersökning.

Tabell 8 redovisar motsvarande resultat-koder för riksfärdtjänstfrågorna. Definitionen av fullständigt svar i denna situation är om en uppgiftslämnare besvarat 10 eller fler 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 211 kommuner har fyllt 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 256 inkomna svar kategoriserar som fullständiga, 30 stycken som partiella och fyra som bortfall.

**Tabell 7: Resultat-koder för färdtjänstfrågor år 2009-2014.**

Resultat-kod	2014		2013		2012		2011		2010	
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent
Fullst. svar	260	89,7	263	90,7	271	93,5	270	93,1	264	93,1
Part. svar	11	3,8	15	5,2	15	5,2	20	6,9	24	6,6
Bortfall	19	6,6	12	4,1	4	1,4	0	0,0	2	0,3
<b>Summa</b>	<b>290</b>	<b>100</b>	<b>290</b>	<b>100</b>	<b>290</b>	<b>100</b>	290	100	290	100

**Tabell 8: Resultatkoder för riksfärdtjänstfrågor år 2009-2014.**

Resultatкод	2014		2013		2012		2011		2010	
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent
Fullst. svar	280	96,6	275	94,8	281	96,9	282	97,2	286	98,6
Part. svar	1	0,3	1	0,3	2	0,7	1	0,3	1	0,3
Bortfall	9	3,1	14	4,8	7	2,4	7	2,4	3	1,0
<b>Summa</b>	<b>290</b>	<b>100</b>	<b>290</b>	<b>100</b>	<b>290</b>	<b>100</b>	<b>290</b>	<b>100</b>	<b>290</b>	<b>100</b>

**Tabell 9: Frekvensfördelning för besvarade fält för både färdtjänst- och riksfärdtjänstfrågor år 2014.**

Antal fält	Antal svar	Procent
0	4	1,4
10	2	0,7
12	15	5,2
20	2	0,7
22	8	2,8
24	3	1,0
30	27	9,3
32	18	6,2
34	211	72,8
Summa	290	100,0

**Tabell 10: Resultatkoder avseende både färdtjänst och riksfärdtjänstfrågor år 2014.**

Resultatкод	Antal	Procent
Fullständigt svar	256	88,3
Partiellt svar	20	10,3
Bortfall	4	1,4
Summa	290	100

### *Bearbetning*

Data från de uppgiftslämnare som besvarade undersökningen via Internet lagrades under datainsamlingen direkt i en databas. Därefter har data preparerats i flera steg på Statisticon till en slutlig analysdatabas vilken har använts som datakälla för att skapa tabellverket. Under dessa prepareringar har årets värden jämförts med föregående års värden. I processen med att preparera data kontrolleras samtliga vidtagna steg innan de godkänns. Detta arbete utgår

från Statisticons normer för arbete med statistik – Good Statistical Practice (GSP) – vilka regleras via interna styrdokument, så kallad Standard Operating Procedures (SOP).

### *Modellantaganden*

Eftersom färdtjänstundersökningen är en totalundersökning skulle resultaten, bortsett från eventuella mätfel, vara de sanna resultaten om svar inkom för samtliga kommuner. Emellertid har bortfall uppstått vilket har kompenseras för via imputering. Syftet med imputeringen är inte att exakt återskapa respektive kommuns saknade värden. Syftet är snarare att inferensen ska bli korrekt, d.v.s. att de totaler som redovisas på läns- och riksnivå ska vara förväntningsriktiga skattningar<sup>2</sup> av motsvarande målstorheter. Det går inte att verifiera om den använda metoden producerar förväntningsriktiga skattningar. Vi använder tre olika imputeringsmetoder och den metod som har den minsta teoretiska förankringen är metod 1, d.v.s. att använda föregående års värde. Eftersom trenden de senaste åren är att antalet färdtjänstillstånd och resandet med färdtjänst går ned kan användandet av föregående års värde möjligen leda till en viss överskattning. Metod 2 bygger på att fördela det angivna totala antalet tillstånd, nyttjande eller resor för en kommun över olika köns- och/eller åldersklasser, se vidare avsnitt **Fel! Hittar inte referensälla.** i kvalitetsdeklarationen. Metod 3 bygger på antagandet att de olika saknade värdena är lämpliga att modellera med en Poissonregressionsmodell. 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 riksfärdtjänstdata är korrelationerna mellan variablerna starka.

### **Redovisning av osäkerhetsmått**

Statistiken är totalräknad och inga osäkerhetsmått redovisas i tabellrapporten.

## **B.4 Aktualitet**

### **Frekvens**

Färdtjänstundersökningen genomförs årligen.

### **Framställningstid**

Datansamlingen påbörjades vecka 9 och avslutades vecka 15. Därefter pågår återkontakter, datapreparering, tabellframställning och rapportskrivning fram till och med vecka 28.

## **B.5 Punktlighet**

Publiceringsplanen för färdtjänstundersökningen är att en digital version publiceras i juni månad på Trafikanalys hemsida, [www.trafa.se](http://www.trafa.se), tillsammans med ett pressmeddelande. En ny

---

<sup>2</sup> Egentligen är det inte skattningen i sig som är förväntningsriktig utan den metod som används

version, då med uppdaterade ekonomisiffror, publiceras sedan på Trafikanalys hemsida under september.

## B.6 Tillgänglighet och tydlighet

### Spridningsformer

Statistiken publiceras på Trafikanalys webbplats: [www.trafa.se](http://www.trafa.se).

### 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 prövas av Trafikanalys.

### Upplysningstjänster

Frågor rörande färdtjänst och riksfärdtjänst i allmänhet samt rapporten kan ställas till Trafikanalys för kontaktuppgifter se avsnitt A4.

Frågor rörande tabellverket och kvalitetsdeklarationen kan ställas till Statisticon AB, för kontaktuppgifter se avsnitt A5.

## B.7 Jämförbarhet

### Jämförbarhet över tiden

Jämförbarheten i årets färdtjänstundersökning med tidigare års färdtjänstundersökningar är stor. Undersökningsvariablerna, målstorheterna och redovisningsgrupperna har varit samma i många år. Nytt i och med undersökningen avseende år 2014 var att även antalet resor med färdtjänst och riksfärdtjänst samlades in uppdelat på kön (se fråga 3 och 5 i frågeformuläret, Bilaga 3), samt att uppgiftslämnarna tillfrågades om de lämnat över myndighetsutövandet i form av utfärdandet av färdtjänsttillstånd till sin regionala kollektivtrafikmyndighet (fråga 6, Bilaga 3). Detta har inte gjorts tidigare, så ingen jämförbarhet bakåt i tiden finns för dessa frågor. Frågan om överlämnande av utfärdande av färdtjänsttillstånd redovisas inte i rapporten.

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 undersökningsföretag. Den skattningsmetodik som användes 2003, och närmaste föregående

år, byggde på imputering genom att åsätta saknade värden tidigare års värden (det vi kallat imputeringsmetod 1). Denna metod är en av tre använda imputeringsmetoder i de senaste årens undersökningar.

## Jämförbarhet mellan grupper

Tabellverket bygger endast på data som samlats in i färdtjänstundersökningen, d.v.s. 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 färdtjänstundersökningen den enda undersökningen 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.

## B.8 Samstämmighet

### Samanvändbarhet med annan statistik

Det finns olika aspekter på sammanvändbarhet med annan statistik. En aspekt är huruvida olika indelningsgrunder i tabellverket 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. Just nu pågår arbetet med att skapa ett statistiksystem som omfattar all kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Inom ramen för detta kommer hela statistiksystemet inom kollektivtrafik och samhällsbetalda resor att granskas bland annat utifrån sådana aspekter som sammanvändbarhet mellan statistik, jämförbara variabler skall skapas och så vidare.



# C Bilaga

## C.1 Bilaga 1. Frågeformulär



**Färdtjänststatistik 2014**  
 2015 års insamling av uppgifter om färdtjänst  
 och riksfärdtjänst på uppdrag av Trafikanalys



\_\_\_\_\_

Kommun som uppgifterna avser

\_\_\_\_\_

Uppgiftsinnehavare / 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 2014 var berättigade att använda färdtjänst (innehavare av färdtjänsttillstånd)	- 1934				
	1935 - 1949				
2. Nyttjande. Antal personer som gjort en eller flera resor med färdtjänst under år 2014 Varje person skall endast räknas en gång oavsett antal resor.	1950 - 1969				
	1970 - 1994				
	1995 -				
3. Totalt antal resor under år 2014 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 2014 Varje person skall endast räknas en gång oavsett antal resor.	- 1934		
	1935 - 1949		
	1950 - 1969		
	1970 - 1994		
	1995 -		
5. Totalt antal resor under år 2014 En tur- och returresa räknas som två resor.			5. Resor
			Män Kvinnor

**VAR GOD VÄND!**

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

## C.2 Bilaga 2. Statswebb

**Trafik  
analys**  
**Färdtjänst  
Statistik 2014**  
meny

- Välkommen / Kontakt
- Instruktioner
- Definitioner
- Vardliga frågor

Enkeltidor :  
-- Uppgiftslämnare  
-- Färdtjänst  
-- Riksferdtjänst  
-- Administrativa  
-- utgifter

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

**Välkommen**

Välkommen till Trafikanalys insamling av statistik rörande färdtjänst och riksferdtjänst.


Syftet med undersökningen är att samla in uppgifter avseende år 2014. Resultatet av uppgiftsinsamlingen kommer att publiceras under juni månad 2015 i Trafikanalys årligt Merkommande rapport Färdtjänst och riksferdtjänst.

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](mailto:fardtjanst@statisticon.se)

[Nästa i Till instruktioner](#)

Logga ut



Välkommen / Kontakt  
Instruktioner  
Definitioner  
Vanliga frågor

Enkätidor /  
- Uppgiftslämnare  
- Färdtjänst  
- Resvärdtjänst  
- Administrativa  
- uppgifter

Uppgifter:  
Enkäten i pdf-format  
Uppgiftsversion 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 resvärdtjänst.
- Vanliga frågor, finns de vanligaste frågorna som uppgiftslämnare brukar ställa rörande undersökningen.
- Enkätidor, hittar du frågor rörande statistik för färdtjänst och resvärdtjänst.
- 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 null.
- 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 inmatningsidan för ansökningsområdet. Vi ber dig att besvara samtliga frågor inom varje ansökningsområde. När du är klar med frågorna inom ett ansökningsområde bokar du av sidan genom att markera rutan efter texten "Denna sida är klar" (K) på detta sätt vet du vilka ansökningsområden du besvarat. När du bokat av samtliga ansökningsområden är enkäten färdigfylld. Du kan när du vill använda 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 loggar sist i enkäten under enkätiden Tidsläggning. Då skickas ett meddelande till Statistikcentralen 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 2014  
med3

Välkommen / Kontakt  
Instruktioner  
Definitioner  
Vanliga frågor

Enkätider :

- Uppgiftslamare
- Färdtjänst
- Riksfärdtjänst
- Administrativa uppgifter

Utskifter:

Enkäten i pdf-format  
Utskriftsversion av lamnare  
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. akolsjukvård, sjukresor, räknas inte som färdtjänstresor. Om flera personer samåker skall detta räknas som flera resor. Ledare ska inte medräknas. En tur- och returrese ska räknas som två resor.

### Riksfärdtjänst

Med riksfärdtjänst avses resor mellan kommuner, där kommunen gett tillsäänd 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. Resor som bekostas på annat sätt än inom ramen för riksfärdtjänst räknas inte som riksfärdtjänstresor. Om flera personer samåker skall detta räknas som flera resor. Ledare ska inte medräknas. En tur- och returrese 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 iverfattas tidsåtgången för att samla in underlag, eventuella sammanställningar eller beräkningar samt ifyllandet av frågebalketten.

[Nästa i Vanliga frågor](#)



## Färdtjänst Statistik 2014

2014-03

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

## 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 äldrevärden 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 riksfärdtjänst?*

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 riksfärdtjänsttillstånd 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 åg) - taxi?*

Det beror på tillståndsgivningen för resan. Om hela resan genomförs via ett riksfärdtjänsttillstånd betraktas resan som en (1) resa. Om resan, däremot, genomförs via två tillståndslag - färdtjänsttillstånd och riksfärdtjänsttillstånd - ska statistiken föras på respektive tillståndslag. 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?*

Som två resor.

*Vad avses med fråga 2: "Antal personer som gjort en eller flera resor med färdtjänst under år 2014?"*

Frågan avser det antal personer som någon gång under år 2014 haft färdtjänsttillstånd och också utnyttjat färdtjänsten. OBS, notera skillnaden mot fråga 1 som avser personer med färdtjänsttillstånd 31 december 2014.

*Om två personer samöker 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.

*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 riksfärdtjänst även om färdtjänstundersökningen inte finns. 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 i Till första inmatningssidan](#)











**Trafik  
analys**  
Färdtjänst  
Statistik 2014  
med

Välkommen / Kontakt  
Instruktioner  
Definitioner  
Vanliga frågor

Enkäter i:  
- Uppgiftsömnare  
- Färdtjänst  
- Riksfärdtjänst  
- Administrativa  
uppgifter

Utskrifter:  
Enkäten i pdf-format  
Utskriftsversion av lämnade  
uppgifter

Instruktioner, definitioner  
och vanliga frågor (pdf)

Logga ut

### Administrativa uppgifter

**6. Utfärdande av färdtjänstutlåtand**  
Har kommunens myndighetsutövning gällande utfärdande av färdtjänstutlåtand 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  Avrundat till hela timmar  
uppgifterna?

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

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

Sänd mina uppgifter

Förnyarlös sida

Den här sidan är klar

Avsluta

## C.3 Bilaga 3. Instruktioner



**Färdtjänststatistik 2014**  
2015 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 färdigifylld.
- 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. Ledsagare 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. 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.



## Vanliga frågor – FAQ

*Vilka typer av resor betraktas som färdtjänstresor? Är äldreomsorgsresor att betrakta som en färdtjänstresa? Arbetsresor? Frinidsresor? 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 äldreavdelningen eller någon annan instans än färdtjänsten räknas den inte som en färdtjänstresa, även om den resande har ett färdtjänstillstånd.

*Ska sjukresor betraktas som färdtjänstresor?*

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

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

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

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

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

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

Som två resor.

*Vad avses med fråga 2: "Antal personer som gjort en eller flera resor med färdtjänst under år 2014?"*

Frågan avser det antal personer som någon gång under år 2014 haft färdtjänstillstånd och också utnyttjat färdtjänsten. OBS, notera skillnaden mot fråga 1 som avser personer med färdtjänstillstånd 31 december 2014.

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

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

*Ska en ledsagare resa räknas i statistiken?*

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

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

Kontakta Statisticon, 010-130 80 99 eller [fardtjanst@statisticon.se](mailto:fardtjanst@statisticon.se)

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

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



## C.4 Bilaga 4. Missiv



### Undersökning om färdtjänst och riksfärdtjänst 2014



2015-02-26

AVD\_NAMND  
KONTAKTPERSON  
POSTADRESS  
POSTNUMMER ORT

#### KOMMUN

Nu är det dags för undersökningen om färdtjänst och riksfärdtjänst avseende verksamhetsår 2014. 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.

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 13 mars.

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.

#### Nytt för i år!

Vi ber dig i år att dela upp antalet gjorda resor med färdtjänst respektive riksfärdtjänst på män och kvinnor, tidigare har endast en total efterfrågats.

Vi ber dig också att svara på en fråga som rör hur färdtjänsten organiseras i just din kommun. Det kan se väldigt olika ut i olika delar av landet och för att vi skall ha en så bra och uppdaterad bild som möjligt undrar vi därför:

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

Dessa förändringar har skett efter samråd med Sveriges kommuner och landsting (SKL) enligt förordningen om statliga myndigheters inhämtande av uppgifter från näringsidkare och kommuner (SFS 1982:668).

I januari informerades du, i samband med adressuppdateringen, om att vi även kommer att fråga om hur färdtjänsten och riksfärdtjänsten finansieras i kommunen. Det har sedan dess framkommit att dessa uppgifter finns att få på annat sätt. För att underlätta ditt uppgiftslämnande har denna fråga därför tagits bort.

#### Har du frågor?

Har ni frågor angående inloggning, lösenord eller allmänt om datainsamlingen, kontakta Statisticon AB (e-post [fardtjanst@statisticon.se](mailto: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](mailto: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*

*Andreas Holmström*

Avdelningschef  
Utvärdering, nulägesanalys och statistik  
Trafikanalys

Statistiker  
Utvärdering, nulägesanalys och statistik  
Trafikanalys

Internetadress: [svara.statisticon.se/fardtjanst](https://svara.statisticon.se/fardtjanst)  
Välj din kommun  
Ditt lösenord är: **PASSWORD**

## C.5 Bilaga 5. Påminnelser



### Undersökning om färdtjänst och riksfärdtjänst 2014



AVD NAMND  
KONTAKTPERSON  
POSTADRESS  
POSTNUMMER ORT

#### KOMMUN

#### Påminnelse om undersökning av Färdtjänst och Riksfärdtjänst 2014

För ungefär en vecka sedan blev du ombedd att svara på undersökningen Färdtjänst och Riksfärdtjänst 2014. 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. Den insamlade statistiken 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 klarmarkeringar 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](http://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](mailto: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](mailto: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



2015-02-02

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.

Avsikten med undersökningen är att åstadkomma en beskrivning av färdtjänstverksamheten i Sveriges samtliga kommuner.

I syfte att minska uppgiftslämnarbördan för dem som rapporterar in statistik till Trafikanalys kan Trafikanalys direkt från Riksfärdtjänsten Sverige få in samma uppgifter.

Om din kommun accepterar Trafikanalys förslag är processen tänkt att fungera på följande sätt: Riksfärdtjänsten skickar data avseende resandet med riksfärdtjänst direkt till det undersökningsföretag Trafikanalys anlitar för att genomföra undersökningen om resande med färdtjänst och riksfärdtjänst. Därefter läggs data in i databasen. Då färdtjänstundersökningen startar finns uppgifterna från Riksfärdtjänsten i databasen, vilket innebär att kommunen inte behöver fylla i uppgifterna själv. Skulle någon uppgift behöva korrigeras är detta fullt möjligt.

Kommunerna kommer även fortsättningsvis att få samma underlag från Riksfärdtjänsten som de får idag.

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. Vi behöver ditt svar senast den 12 februari för att hinna få med era siffror.

Godkännandet gäller statistikuttag från Riksfärdtjänsten Sverige AB för år 2014. Godkännandet av statistikuttaget är frivilligt.

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](mailto:trafikanalys@trafa.se) [www.trafa.se](http://www.trafa.se)



## Svarstalong

Jag godkänner härmed att Trafikanalys, via det undersökningsföretag Trafikanalys anlitar, gör statistikuttag direkt från Riksfärdtjänsten Sverige AB för år 2014.

Kommun.....

Adress.....

.....

Tel.....

Ort och datum.....

Underskift.....

## C.6 Bilaga 6. Statistikuttag



2015-02-02

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.

Avsikten med undersökningen är att åstadkomma en beskrivning av färdtjänstverksamheten i Sveriges samtliga kommuner.

I syfte att minska uppgiftslämnarbördan för dem som rapporterar in statistik till Trafikanalys kan Trafikanalys direkt från Riksfärdtjänsten Sverige få in samma uppgifter.

Om din kommun accepterar Trafikanalys förslag är processen tänkt att fungera på följande sätt: Riksfärdtjänsten skickar data avseende resandet med riksfärdtjänst direkt till det undersökningsföretag Trafikanalys anlitar för att genomföra undersökningen om resande med färdtjänst och riksfärdtjänst. Därefter läggs data in i databasen. Då färdtjänstundersökningen startar finns uppgifterna från Riksfärdtjänsten i databasen, vilket innebär att kommunen inte behöver fylla i uppgifterna själv. Skulle någon uppgift behöva korrigeras är detta fullt möjligt.

Kommunerna kommer även fortsättningsvis att få samma underlag från Riksfärdtjänsten som de får idag.

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. Vi behöver ditt svar senast den 12 februari för att hinna få med era siffor.

Godkännandet gäller statistikuttag från Riksfärdtjänsten Sverige AB för år 2014. Godkännandet av statistikuttaget är frivilligt.

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](mailto:trafikanalys@trafa.se) [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

## Svarstalong

Jag godkänner härmed att Trafikanalys, via det undersökningsföretag Trafikanalys anlitar, gör statistikuttag direkt från Riksfärdtjänsten Sverige AB för år 2014.

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.