

**Färdtjänst och  
riksfärdtjänst 2020**    **Kvalitets-  
deklaration**

**Trafikanalys**

Adress: Rosenlundsgatan 54  
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

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

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

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2021-06-17

# KVALITETSDEKLARATION

## Färdtjänst och riksfärdtjänst

### Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

### Statistikområde

Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor

### Produktkod

TK1201

### Referenstid

2020

# Innehåll

<b>Statistikens kvalitet</b> .....	<b>7</b>
1 Relevans .....	7
1.1 Ändamål och informationsbehov .....	7
1.1.1 Statistikens ändamål .....	7
1.1.2 Statistikansvändares informationsbehov .....	7
1.2 Statistikens innehåll .....	8
1.2.1 Objekt och population .....	8
1.2.2 Variabler .....	8
1.2.3 Statistiska mått .....	9
1.2.4 Redovisningsgrupper .....	9
1.2.5 Referenstider .....	9
2 Tillförlitlighet .....	11
2.1 Tillförlitlighet totalt .....	11
2.2 Osäkerhetskällor .....	11
2.2.1 Urval .....	11
2.2.2 Ramtäckning .....	11
2.2.3 Mätning .....	11
2.2.4 Bortfall .....	12
2.2.5 Bearbetning .....	14
2.2.6 Modellantaganden .....	14
2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig .....	15
3 Aktualitet och punktlighet .....	17
3.1 Framställningstid .....	17
3.2 Frekvens .....	17
3.3 Punktlighet .....	17
4 Tillgänglighet och tydlighet .....	19
4.1 Tillgång till statistiken .....	19
4.2 Möjlighet till ytterligare statistik .....	19
4.3 Presentation .....	19
4.4 Dokumentation .....	19
5 Jämförbarhet och sam användbarhet .....	21
5.1 Jämförbarhet över tid .....	21
5.2 Jämförbarhet mellan grupper .....	21

5.3	Sam användbarhet i övrigt .....	22
5.4	Numerisk överensstämmelse .....	22
	<b>Allmänna uppgifter.....</b>	<b>23</b>
A	SOS-klassificering.....	23
B	Sekretess och personuppgiftsbehandling .....	23
C	Bevarande och gallring .....	23
D	Uppgiftsskyldighet.....	23
E	EU-reglering och internationell rapportering .....	24
F	Historik .....	24
G	Kontaktuppgifter .....	24
	<b>Bilaga 1 Frågeformulär .....</b>	<b>25</b>
	<b>Bilaga 2 Webbenkät .....</b>	<b>27</b>
	<b>Bilaga 3 Instruktioner.....</b>	<b>30</b>
	<b>Bilaga 4 Missiv.....</b>	<b>33</b>
	<b>Bilaga 5 Påminnelse.....</b>	<b>35</b>
	<b>Bilaga 6 Statistikuttag.....</b>	<b>37</b>



# Statistikens kvalitet

## 1 Relevans

### 1.1 Ändamål och informationsbehov

#### 1.1.1 Statistikens ändamål

Ändamålet med statistiken är att beskriva och följa utvecklingen av färdtjänsten och riksfärdtjänsten i Sverige.<sup>1</sup> För att göra det framställs statistik årligen om antalet färdtjänsttillstånd samt färdtjänst- och riksfärdtjänstresor.

#### 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 regioner (SKR), samt enskilda kommuner. Även massmedia och allmänhet är användare.

Statistiken behövs även inom forskning och utredning för att följa utvecklingen av färdtjänst och riksfärdtjänst samt vid analyser av 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 brukar kontakta Trafikanalys med frågor om statistiken och ibland också med önskemål på förändringar.

Ett sätt för myndigheten att formalisera användarkontakterna är genom användarråd. Trafikanalys bedriver ett användarråd med inriktning på statistik om persontransporter som berör denna statistik. Till användarrådet kommer viktiga externa användare av statistiken. Användarrådet träffas minst en gång per år.

Syftet med användarrådet är att diskutera användarnas behov av relevant officiell statistik. Behov kan vara både nuvarande och sådana som kan förutses för framtiden. Diskussionen i rådet förs med hänsyn till de kvalitetskriterier som reglerar den officiella statistiken. Användarrådet är rådgivande för Trafikanalys.

---

<sup>1</sup> Färdtjänst och riksfärdtjänst är till för personer som har väsentliga svårigheter att resa med allmänna kommunikationer. För att nyttja färdtjänst och riksfärdtjänst krävs tillstånd som ges av kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten där man bor. Färdtjänst regleras i lagen om färdtjänst (1997:736) och riksfärdtjänst regleras i lagen om riksfärdtjänst (1997:735).

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

## 1.2 Statistikkens innehåll

Statistiken ska primärt beskriva tillstånd för, och användandet av, färdtjänst och riksferdtjänst. Detta görs genom att redovisa statistik om antalet färdtjänstillstånd samt antalet enkelresor med färdtjänst och riksferdtjänst.

Statistiken redovisas köns- och åldersuppdelad samt med geografisk upplösning 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.

### 1.2.2 Variabler

Undersökningens målvariabler<sup>2</sup> (tillika intresse- och observationsvariabler) kan delas in i två huvudgrupper. Undersökningen utgår från frågorna i enkäten (se Bilaga 2).

Tillstånd:

- Personer med färdtjänstillstånd.

Användning:

- Enkelresor med färdtjänst.
- Personer som nyttjat riksferdtjänst.
- Enkelresor med riksferdtjänst.

Från de insamlade variablerna härleds dessutom:

- Enkelresor med färdtjänst per person med färdtjänstillstånd.
- Andel av dem med färdtjänstillstånd som nyttjat färdtjänsten.
- Enkelresor med riksferdtjänst per person som nyttjat riksferdtjänsten.

För respektive kommun ska uppgifter lämnas om tillstånd och resande för kvinnor respektive män i fem åldersklasser: 0–19, 20–44, 45–64, 65–79 samt 80 år eller äldre (registreras som födelseår).

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

---

<sup>2</sup> Se Bilaga 3 för definitioner.



### 1.2.3 Statistiska mått

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

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  $t$ .

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 avsnitt 2.2 Osäkerhetskällor nedan).

### 1.2.4 Redovisningsgrupper

De variabler som används för att skapa redovisningsgrupper är kön, födelseår 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. Statistik på kommunnivå aggregeras till 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 kalenderår. Det enda undantaget är variablerna rörande färdtjänstillstånd där referens tidpunkten är den 31 december.

Trafikanalys  
Kvalitetsdeklaration  
Färdtjänst och riksfärdtjänst  
2021-06-17

## 2 Tillförlitlighet

### 2.1 Tillförlitlighet totalt

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

### 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 (ingen sådan studie har genomförts). Dock har undersökningsvariablerna varit samma eller likartade i många år, vilket innebär att det går att göra jämförelser mellan åren. 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 målpopulationen (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 2) där kommunen eller regionala kollektivtrafikmyndigheten anger uppgifter. Till stöd för uppgiftslämnandet finns i anslutning till besvärandet föregående års uppgifter. Uppgiftslämnaren tillika ofta också undersökningsobjektet (kommunen) hämtar i sin tur uppgifterna från de 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. Enskilda uppgifter för specifika variabler kan därför saknas och viss dubbelrapportering kan förekomma vad gäller användande och resande.

En kontroll finns inbyggd i enkäten som markerar om det inmatade värdet skiljer sig avsevärt från föregående års värde. Då visas ett meddelande och uppgiftslämnaren måste bekräfta att värdet stämmer. Om det registrerade värdet överstiger 100 visas varningen om skillnaden är

10 procent eller högre. Om det är lägre värden är toleransen för relativa skillnader högre. Ju lägre värde desto större relativ skillnad krävs för att varningen ska visas.

Efter insamlingen kontrolleras även data manuellt och i tveksamma fall återkontakts uppgiftslämnaren för rättelse eller bekräftande av data.

Härledda uppgifter som avser antal enkelresor per person som nyttjat riksfärdtjänsten kan i vissa fåtal fall ha värden under 1. Det beror på att respondenten angivit färre antal enkelresor än antalet personer som nyttjat färdtjänsten. I nästa års undersökning kommer det att finnas extra granskning av detta vid insamlingen av uppgifterna på kommunnivå.

I statistiken presenteras andelen personer med färdtjänstillstånd som använt färdtjänst under året. Om det är många personer som använt sitt färdtjänstillstånd under året och som har avlidit innan årets slut, kan antalet som använt färdtjänst överstiga antal tillstånd den 31 december. I dessa fall överstiger kvoten 100 procent.

## 2.2.4 Bortfall

Bortfall uppstår när värdet på en eller flera variabler i en undersökning inte kan hämtas in. Saknas alla värden för ett undersökningsobjekt (en kommun) är det ett så kallat objektsbortfall. Saknas vissa enskilda uppgifter från ett objekt är det så kallade partiella bortfall. Delar av det partiella bortfallet kan sannolikt antas svara mot värdet 0 i rapporterade uppgifter, men omfattningen är okänd.<sup>3</sup>

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

Problemet med imputering vid bortfall är att det kan introducera en skevhet i resultaten. Beroende på imputeringsmetod kan det finnas olika orsaker till det. Då imputeringar bygger på hur andra svarat kan detta inträffa om de som inte svarar på olika sätt avviker från de svarande. Då imputeringar bygger på uppgifter från tidigare år uppstår skevhet om det skett stora förändringar sedan föregående år.

I årets undersökning (2020) har coronapandemin påverkat statistiken, i synnerhet nyttjandet som minskade kraftigt. Av det skälet har inte föregående års värden använts vid imputering (imputeringsmetod 1, läs mer under avsnittet Modellantaganden). I de fall föregående års värden skulle ha använts enligt den ordinarie ordningen, har imputeringsmetod 3 använts (skattade värden från en Poisson-regressionsmodell). I fem kommuner har imputeringsmetod 3 använts istället för imputeringsmetod 1.

I årets undersökning saknas svar helt och hållet för en kommun. Tidigare år har objektsbortfallet varierat mellan noll och sex kommuner. Även det partiella bortfallet är relativt begränsat vilket är positivt. Dock påverkar bortfallet skattningsförfarandet av målstorheter.

---

<sup>3</sup> Blanka svar ska inte lämnas i enkäten. Om inget finns att redovisa ska värdet 0 anges.

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

Av Tabell 1 framgår att svaren för 281 av kommunerna är kategoriserade som fullständiga och 6 som partiella. Tre kommuner räknas som objektsbortfall i färdtjänstdelen av årets undersökning.

**Tabell 1. Resultatkoder för färdtjänstfrågor år 2016–2020.**

Resultatkod	2020		2019		2018		2017		2016	
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent
Fullständigt svar	281	96,9	281	96,9	259	89,3	268	92,4	271	93,4
Partiellt svar	6	2,1	7	2,4	25	8,6	17	5,9	15	5,2
Bortfall	3 <sup>a)</sup>	1,0	2	0,7	6	2,1	5	1,7	4	1,4
<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>

a) Knivsta, Vellinge och Vännäs

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

**Tabell 2. Resultatkoder för riksfärdtjänstfrågor år 2016–2020.**

Resultatkod	2020		2019		2018		2017		2016	
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent
Fullständigt svar	287	99	287	99	266	91,7	283	97,6	284	97,9
Partiellt svar	0	0	0	0	15	5,2	4	1,4	2	0,7
Bortfall	3 <sup>b)</sup>	1	3	1	9	3,1	3	1,0	4	1,4
<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>

b) Lidingö, Strängnäs och Vännäs

I Tabell 3 redovisas antal ifyllda fält avseende både färdtjänst- och riksfärdtjänstfrågor (observera att de administrativa frågorna inte räknas in här). Sammanlagt är det 34 (22+12) fält som ska fyllas i och tabellen visar att 278 kommuner fyllt i samtliga fält. Enkäten betraktas som fullständig, avseende både färdtjänst- och riksfärdtjänstfrågor, om minst 30 fält är ifyllda.

<sup>4</sup> Av kommunen eller av den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Denna gräns för vad som är att betrakta som en fullständigt besvarad enkät är i linje med Statistikfrämjandets standard för beräkning av bortfall, som säger att en fullständigt besvarad enkät inte nödvändigtvis behöver innebära att 100 procent av frågorna är besvarade.<sup>5</sup>

**Tabell 3. Frekvensfördelning för besvarade fält för både färdtjänst- och riksfärdtjänstfrågor 2020.**

<i>Antal fält</i>	<i>Antal svar</i>	<i>Procent</i>
<b>0</b>	1	0,3
<b>12</b>	2	0,7
<b>22</b>	5	1,7
<b>24</b>	3	1,0
<b>32</b>	1	0,3
<b>34</b>	278	95,9
<b>Summa</b>	<b>290</b>	<b>100,0</b>

## 2.2.5 Bearbetning

Data från de uppgiftslämnare som besvarade undersökningen via webbformuläret har under datainsamlingen lagrats direkt i en primärdatabas. Därefter har data bearbetats i flera steg till en analysdatabas 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 nästan alla variabler i undersökningen användes föregående års värde, i de fall ett värde existerade, för respektive kommun. Undantag är frågan om kommunens myndighetsutövning gällande utfärdande av färdtjänstillstånd lämnats över till regional kollektivtrafikmyndighet, samt frågan om tidsåtgång för ifyllande av enkäten (fråga 6 och 7 i enkäten, se Bilaga 1).

**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.

<sup>5</sup> <https://statistikframjandet.se/survey/wp-content/uploads/2011/05/bortfallsrapport.pdf>

**Imputeringsmetod 3:** Skattade värden från en Poisson-regressionsmodell<sup>6</sup> används i samtliga fall där ingen av de ovanstående metoderna kan användas.

Samtliga imputerade värden rimlighetskontrolleras och den genomförda imputeringen har bedömts fungera 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 inkluderar imputerade värden i beräkningarna i de fall det förekommer bortfall på kommunnivå. Imputerade värden redovisas aldrig för resultat på kommunnivå.

## 2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

De resultat som redovisas i juni månad avseende färdtjänstillstånd och användandet av samt resandet med färdtjänst och riksfärdtjänst ska betraktas som slutlig.

---

<sup>6</sup> 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.

Trafikanalys  
Kvalitetsdeklaration  
Färdtjänst och riksfärdtjänst  
2021-06-17



## **3 Aktualitet och punktlighet**

### **3.1 Framställningstid**

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

### **3.2 Frekvens**

Färdtjänstundersökningen genomförs årligen.

### **3.3 Punktlighet**

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

Trafikanalys  
Kvalitetsdeklaration  
Färdtjänst och riksfärdtjänst  
2021-06-17

## 4 Tillgänglighet och tydlighet

### 4.1 Tillgång till statistiken

Statistiken publiceras i tabeller (Excelformat) tillsammans med denna Kvalitetsdeklaration på Trafikanalys webbplats [www.trafa.se/fardtjanst](http://www.trafa.se/fardtjanst). Publicering sker enligt en publiceringskalender som fastställs i november året innan statistiken ska publiceras.

I Exceltabellerna finns det längre tidsserier än vad som först är synligt. Dessa tidsserier återges i grupperade rader eller kolumner som kan visas eller döljas av användaren själv, men när tabellerna publiceras är dessa rader och kolumner dolda. Raderna och kolumnerna som grupperats indikeras i Excel med ett plus- eller minustecken vid de berörda raderna eller kolumnerna. Man trycker på plustecknet (minustecknet) för att visa mer (mindre) statistik.

Statistiken finns också tillgänglig i Trafikanalys statistikportal. I den kan användare själva plocka ut statistiken av intresse och ladda ner den i olika format, samt visa den i diagram. Statistiken finns även som öppna data som kan nås via ett API. Läs mer om det på Trafikanalys webbplats, [www.trafa.se/sidor/oppen-data-api](http://www.trafa.se/sidor/oppen-data-api).

### 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.

### 4.3 Presentation

Statistiken redovisas i text, tabeller och diagram. I samband med att statistiken publiceras sammanfattas de viktigaste resultaten i ett separat statistikblad. På Trafikanalys hemsida presenteras utvalda delar av statistiken i form av nyckeltal som uppdateras när ny statistik blir tillgänglig.

### 4.4 Dokumentation

Utöver denna kvalitetsdeklaration görs ingen ytterligare dokumentationen.

Trafikanalys  
Kvalitetsdeklaration  
Färdtjänst och riksfärdtjänst  
2021-06-17

## 5 Jämförbarhet och sam användbarhet

### 5.1 Jämförbarhet över tid

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

Sedan år 2014 samlas antalet resor med färdtjänst och riksfärdtjänst in fördelat efter kön (se fråga 3 och 5 i frågeformuläret, Bilaga 1), samt att uppgiftslämnarna tillfrågades om de lämnat över myndighetsutövändet i form av utfärdandet av färdtjänsttillstånd till sin regionala kollektivtrafikmyndighet (fråga 6, Bilaga 1). 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. I årets undersökning användes imputeringsmetod 3.

En utveckling mot att allt fler kommuner samarbetar med andra kommuner, eller helt låter den regionala kollektivtrafikmyndigheten (före detta länstrafikhuvudmannen) ansvara för resor med färdtjänst och/eller riksfärdtjänst, har noterats inom ramen för undersökningen. Detta, tillsammans med det faktum att kommunen (eller regionala kollektivtrafikmyndigheten, om kommunen valt att lägga över ansvaret på en sådan) har rätt att ordna färdtjänst för kommuninvånarna *till eller inom andra kommuner* om man så vill, påverkar i högsta grad hur resandet med färdtjänst och riksfärdtjänst redovisas från år till år.

I vissa kommuner och län har det ökade samarbetet lett till att vad som är en resa med färdtjänst begränsats till att endast omfatta resor inom kommungränsen (från att tidigare till exempel ha omfattat resor upp till tre mil utanför kommungränsen). Detta samtidigt som utvecklingen i andra regioner gått åt motsatt håll, i och med samarbeten kan till exempel nu alla resor inom ett län definieras som färdtjänst (så kallad länsfärdtjänst) medan allt utanför den egna kommungränsen tidigare var riksfärdtjänst. Denna utveckling gör att skillnader mellan år ska tolkas med försiktighet, stora öknings- eller minskningar i en region kan bero på en förändring av definitioner.

### 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 färdtjänsttillstånd 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 riksfärdtjänst 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 riksfärdtjänst.

## 5.3 Samanvändbarhet i övrigt

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

## 5.4 Numerisk överensstämmelse

I tabellerna är totalerna lika med summan av de ingående värdena om inget objekts- eller partiellt bortfall finns. I de fall objekts- eller partiellt bortfall förekommer redovisas dessa värden inte på kommunnivå. Kompensation för bortfallet sker med imputering. I totalerna ingår de imputerade värdena för att få bättre skattningar. Detta medför dock att summan av de redovisade kommunernas värden inte alltid överensstämmer med totalen.

# 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.

Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) under ämnesområdet Transporter och kommunikationer och statistikområdet Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor.

## 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

Ingen uppgiftsskyldighet finns.

## 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.

För åren 1994–1997 finns statistik nåbar via Statistiska centralbyråns webbplats, [www.scb.se/TK1201/](http://www.scb.se/TK1201/).

Från och med 2020 har tabeller avseende kostnader och intäkter utgått ur publiceringen. Användarna hänvisas istället till SCB:s hemsida avseende ekonomiuppgifter inom färdtjänst och riksfärdtjänst<sup>7</sup> för kommuner och regioner.

## G Kontaktuppgifter

<i>Statistikansvarig myndighet</i>	Trafikanalys
<i>Kontaktinformation</i>	<i>Postadress:</i> Rosenlundsgatan 54, 118 63 Stockholm <i>Kontaktperson:</i> Fredrik Söderbaum / Fredrik Lindberg
<i>E-post</i>	<a href="mailto:fredrik.lindberg@trafa.se">fredrik.lindberg@trafa.se</a> / <a href="mailto:fredrik.soderbaum@trafa.se">fredrik.soderbaum@trafa.se</a>
<i>Telefon</i>	010–414 42 36 / 010–414 42 23

<i>Producent</i>	Statisticon AB
<i>Kontaktinformation</i>	<i>Postadress:</i> Östra Ågatan 31, Uppsala - Klara Södra Kyrkogata 1, Stockholm <i>Kontaktperson:</i> Pernilla Tollin
<i>E-post</i>	<a href="mailto:fardtjanst@statisticon.se">fardtjanst@statisticon.se</a>
<i>Telefon</i>	010-130 80 00

<sup>7</sup> [www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/offentlig-ekonomi/finanser-for-den-kommunalsektorn/rakenskapssammandrag-for-kommuner-och-regioner/](http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/offentlig-ekonomi/finanser-for-den-kommunalsektorn/rakenskapssammandrag-for-kommuner-och-regioner/)



# Bilaga 1 Frågeformulär



## Färdtjänststatistik 2020

2021 års insamling av uppgifter om färdtjänst och riksfärdtjänst på uppdrag av Trafikanalys



\_\_\_\_\_  
Komma som uppgifterna avser

\_\_\_\_\_  
Uppgiftslämnare/ hushållsgäst

\_\_\_\_\_  
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 2020 var berättigade att använda färdtjänst (innehavare av färdtjänstillstånd)	- 1939				
	1940 – 1954				
2. Nyttjande. Antal personer som gjort en eller flera resor med färdtjänst under år 2020 Varje person skall endast räknas en gång oavsett antal resor.	1955 – 1974				
	1975 – 1999				
	2000 –				
3. Totalt antal resor under år 2020 En tur- och returesa 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 2020 Varje person skall endast räknas en gång oavsett antal resor.	- 1939			
	1940 – 1954			
	1955 – 1974			
	1975 – 1999			
	2000 –			
5. Totalt antal resor under år 2020 En tur- och returesa räknas som två resor.			5. Resor	
			Män	Kvinnor

**VAR GOD VÄND!**

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

# Bilaga 2 Webbenkät

2021-06-01

Skriv ut - Färdtjänst

Din kommun: Test 1

## Välkommen till Trafikanalys insamling av statistik rörande färdtjänst och riksärdtjänst 2020

Enkäten är ej slutförd

### Färdtjänst

#### 1. Tillstånd

Antal personer som den 31 december 2020 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 2020	2019	Antal kvinnor 2020	2019
- 1940	<input type="text"/>	298	<input type="text"/>	366
1941 - 1955	<input type="text"/>	230	<input type="text"/>	246
1956 - 1975	<input type="text"/>	81	<input type="text"/>	123
1976 - 2000	<input type="text"/>	60	<input type="text"/>	56
2001 -	<input type="text"/>	26	<input type="text"/>	19
Summa	<input type="text" value="0"/>		<input type="text" value="0"/>	

#### 2. Nyttjande

Antal personer som gjort en eller flera resor med färdtjänst under år 2020. Varje person skall endast räknas en gång oavsett antal resor.

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 2020	2019	Antal kvinnor 2020	2019
- 1940	<input type="text"/>	260	<input type="text"/>	336
1941 - 1955	<input type="text"/>	180	<input type="text"/>	170
1956 - 1975	<input type="text"/>	78	<input type="text"/>	116
1976 - 2000	<input type="text"/>	58	<input type="text"/>	56
2001 -	<input type="text"/>	27	<input type="text"/>	17

2021-06-01

Skriv ut - Färdtjänst

Födelseår	Antal män 2020	2019	Antal kvinnor 2020	2019
Summa	<input type="text" value="0"/>		<input type="text" value="0"/>	

### 3. Resor

Totalt antal resor under år 2020. En tur- och returresa räknas som två resor.

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

	Antal resor män 2020	2019	Antal resor kvinnor 2020	2019
Resor	<input type="text"/>	25702	<input type="text"/>	34182

## Riksfärdtjänst

### 4. Nyttjande (riksfärdtjänst)

Antal personer som gjort en eller flera resor med riksfärdtjänst under år 2020. Varje person skall endast räknas en gång oavsett antal resor.

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 2020	2019	Antal kvinnor 2020	2019
- 1940	<input type="text"/>	4	<input type="text"/>	2
1941 - 1955	<input type="text"/>	4	<input type="text"/>	5
1956 - 1975	<input type="text"/>	2	<input type="text"/>	4
1976 - 2000	<input type="text"/>	3	<input type="text"/>	2
2001 -	<input type="text"/>	0	<input type="text"/>	0
Summa	<input type="text" value="0"/>		<input type="text" value="0"/>	

### 5. Resor (riksfärdtjänst)

Totalt antal resor under år 2020. En tur- och returresa räknas som två resor.

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

	Antal resor män 2020	2019	Antal resor kvinnor 2020	2019
Resor	<input type="text"/>	33	<input type="text"/>	66

2021-06-01

Skiv ut - Färdtjänst

## Administrativa uppgifter

### 6. Utfärdande av färdtjänstillstånd

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

Ja  Nej

Kommentar

### 7. Tidsåtgång

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

Antal minuter

## Bilaga 3 Instruktioner

### Instruktioner

Årets enkät består av fyra sidor. På första sidan hittar du kontaktuppgifterna. Kontrollera gärna att de är korrekta och ändra vid behov. På enkätens andra sida finns frågor som rör färdtjänst. Sidan tre innehåller frågor om riksfärdtjänst och 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 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 trafikslag, t.ex. taxi-flyg (eller tåg) - 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 tillståndsslag - färdtjänsttillstånd och riksfärdtjänsttillstånd - 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 2020?"*  
Frågan avser det antal personer som någon gång under år 2020 haft färdtjänsttillstånd och också utnyttjat färdtjänsten. OBS, notera skillnaden mot fråga 1 som avser personer med färdtjänst-tillstånd 31 december 2020.
- *Om två personer samåker ska det räknas som en eller två resor?*  
Varje person räknas separat, d.v.s. som två resor.
- *Ska en ledsagares resa räknas i statistiken?*  
Nej, endast resa för färdtjänst- eller riksfärdtjänstberättigad ska räknas.
- *Jag har uppgifter om totalt antal färdtjänsttillstånd men inte antalet uppdelat på födelseår, 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 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

### Undersökning om färdtjänst och riksfärdtjänst 2020

\$\$name\$\$

Nu är det dags för undersökningen om färdtjänst och riksfärdtjänst avseende verksamhetsår 2020. 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

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

Ange ditt användarnamn: \$\$username\$\$

Skriv in ditt lösenord: \$\$password1\$\$

Vill du slippa logga in själv kan du klicka på \$\$login-pid\$\$ för att komma in direkt

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

Vi är tacksamma för ditt **svar så snart som möjligt, dock senast 10 mars.**

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 Fredrik Söderbaum på Trafikanalys (e-post [fredrik.soderbaum@trafa.se](mailto:fredrik.soderbaum@trafa.se), tfn 010-414 42 23).

Trafikanalys  
Kvalitetsdeklaration  
Färdtjänst och riksfärdtjänst  
2021-06-17

Tack på förhand för er medverkan!

*Sofie Orrling*  
Avdelningschef

*Fredrik Söderbaum*  
Statistiker

Utvärdering, nulägesanalys och statistik

## Bilaga 5 Påminnelse

### Påminnelse om undersökning av Färdtjänst och Riksfärdtjänst 2020

**\$\$name\$\$**

För ungefär två veckor sedan blev du ombedd att svara på undersökningen Färdtjänst och Riksfärdtjänst 2020. 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 10 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: **\$\$username\$\$**

Skriv in ditt lösenord: **\$\$password1\$\$**

Vill du slippa logga in själv kan du klicka på **\$\$login-pid\$\$** 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](mailto:fardtjanst@statisticon.se), tfn 010-130 80 99).

Har ni sakfrågor om färdtjänst är ni välkomna att kontakta Fredrik Söderbaum på Trafikanalys (e-post [fredrik.soderbaum@trafa.se](mailto:fredrik.soderbaum@trafa.se), tfn 010-414 42 23).

Tack på förhand för er medverkan!

*Sofie Orrling*  
Avdelningschef

*Fredrik Söderbaum*  
Statistiker

Utvärdering, nulägesanalys och statistik

## Bilaga 6 Statistikuttag



1(2)

Till kommuner som är kund hos  
Riksfärdtjänsten Sverige AB

Darienummer  
Sta 2020/15  
Datum  
2020-12-07

### 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. Det är givetvis frivilligt. På den bifogade svarstalongen kan godkännande av statistikuttag för undersökningsåren 2020–2022 skrivas under och skickas tillbaka i svarskuvertet.

För att hinna få med era uppgifter behöver vi svar senast den 22 januari 2021.

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. Då undersökningen startar finns uppgifterna från Riksfärdtjänsten färdigifyllda i enkäten ni får. 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.

Med vänliga hälsningar, kontaktperson:

Fredrik Söderbaum, Statistiker  
Avdelningen för statistik, Trafikanalys  
010-414 42 23

Trafikanalys    Tel 010 414 42 00  
Rosenlundsgatan 54    Fax 010 414 42 20  
118 63 Stockholm    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 2020–2022.

Kommun.....

Adress.....

.....

Tel.....

Ort och datum.....

Underskrift.....



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