

# Hur är särskilda persontransporter organiserade?

En sammanställning av intervjuer i  
Jönköping, Uppsala och Dalarna



April 2014

 **GOVERNO**

# Innehållsförteckning

<b>1 Inledning.....</b>	<b>2</b>
Bakgrund 2	
Syfte och mål .....	2
Metod och urval.....	3
Vad är särskilda persontransporter och regional kollektivtrafikmyndighet? .....	3
<b>2 Särskilda persontransporter i Jönköpings län .....</b>	<b>5</b>
Inledning 5	
Färdtjänst och sjukresor i Jönköpings län .....	5
Skolskjuts och särskoleskjuts i Jönköpings län .....	7
Skolskjuts och särskoleskjuts Jönköpings kommun .....	8
<b>3 Särskilda persontransporter i Uppsala län .....</b>	<b>10</b>
Inledning 10	
Färdtjänst i Enköpings kommun .....	10
Färdtjänst i Heby kommun .....	11
Sjukresor Uppsala län .....	12
Skolskjuts och särskoleskjuts i Uppsala län.....	13
<b>4 Särskilda persontransporter i Dalarnas län .....</b>	<b>15</b>
Inledning 15	
Färdtjänst i Dalarnas län .....	15
Sjukresor i Dalarnas län.....	16
Skolskjuts och särskoleskjuts i Falu kommun .....	18
Skolskjuts och särskoleskjuts i Sätters kommun .....	19
<b>5 Avslutande reflektioner .....</b>	<b>21</b>
<b>Bilaga 1 – Intervjupersoner.....</b>	<b>22</b>
<b>Bilaga 2 – Intervjuguide RKM.....</b>	<b>23</b>
<b>Bilaga 3 – Intervjuguide färdtjänst.....</b>	<b>26</b>
<b>Bilaga 4 – Intervjuguide skolskjuts/särskoleskjuts .....</b>	<b>28</b>
<b>Bilaga 5 – Intervjuguide sjukresor.....</b>	<b>30</b>

# 1 Inledning

## Bakgrund

Trafikanalys har fått i uppdrag av Näringsdepartementet att genomföra en förstudie om den lagstiftning som reglerar *särskild kollektivtrafik/persontransporter*. Det övergripande syftet med studien är att analysera om det finns sätt att förändra regleringen för särskild kollektivtrafik/persontransporter för att dels tillgodose en god tillgänglighet för berörda persongrupper, dels ge bättre förutsättningar för kommuner och landsting att mer effektivt organisera särskilda persontransporter. Den allmänna kollektivtrafiken definieras som linjelagd och anropsstyrd kollektivtrafik som är tillgänglig för allmänheten. Till särskilda persontransporter/kollektivtrafik räknas skolskjuts/särskoleskjuts, sjuktransport och färdtjänst.

Huvudmannaskapet för de olika transportformerna är fördelat på olika huvudmän. De olika transportformerna regleras också av ett flertal olika lagstiftningar. Erfarenheter visar att den splittrade organisationen och den uppdelade lagstiftningen försvårar en samordning mellan de olika trafikformerna. Det är dessutom svårt för resenärerna att förstå systemet med skilda regelverk och prissättning. Den nya lagstiftningen och bildandet av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, RKM, har stärkt förutsättningarna för att organisatoriskt samla ansvaret för all kollektivtrafik.

Detta har aktualiserat frågan om en samordning av lagstiftningen för allmän och särskilda persontransporter och om en samlad organisation skulle kunna medverka till en integrering av de olika trafikformerna.

SKL har nyligen genomfört en studie, "Allmän och särskild kollektivtrafik – analys av för- och nackdelar med en samlad lagstiftning" där man bland annat visar på att ett samlat ansvar och en mer sammanhållen reglering av allmän och särskilda persontransporter kan stärka förutsättningarna för tillgänglighet och effektivitet i kollektivtrafiken. En central fråga i rapporten är varför många kommuner väljer att ställa sig utanför den pågående regionala samordningen. Studien ger vissa svar på denna fråga men SKL menar att kunskaperna inom detta område behöver fördjupas ytterligare.

Den förstudie som Trafikanalys genomför kan ses som ett fördjupat steg. Förstudien är uppdelad i tre delprojekt där ett delprojekt handlar om att genom dialog med brukare, kommuner, landsting och regionala trafikmyndigheter, RKM, se hur olika län valt att organisera särskilda persontransporter och hur de ställer sig till regional samordning. Governo AB har bistått Trafikanalys i datainsamlingen. Följande rapport utgör redovisningen av detta uppdrag.

## Syfte och mål

Syftet med uppdraget är att bidra till en förståelse för hur tre län: Jönköping, Dalarna och Uppsala, har organiserat sitt arbete med särskilda persontransporter och hur de ställer sig till samordning, både regional samordning kring särskilda persontransporter och samordning med annan trafik.

Målet med Governos uppdrag är att Trafikanalys ska ges

- En god bild av hur Jönköping, Uppsala och Dalarna valt att arbeta med särskilda persontransporter utifrån perspektivet regional samordning samt hur de ställer sig till regional samordning.
- En sammanställning av intervjuerna utifrån de frågeställningar som Trafikanalys projektplan identifierat som relevanta för studien.

## Metod och urval

Trafikanalys har valt ut länen Jönköping, Uppsala och Dalarna. I dessa län har därefter två kommuner i varje län valts ut av Trafikanalys. Intervjupersoner har identifierats i kommuner och RKM.

Governo har genomfört sex telefonintervjuer i Jönköping och Uppsala län samt fyra i Dalarna. Sammantaget har en företrädare för varje särskild persontransport i länet/kommunen intervjuats. En förteckning över intervjupersoner återfinns i bilaga 1.

Den övergripande frågeställningen är hur organisationerna har organiserat särskilda persontransporter, varför och hur man ser på regional samordning. Intervjuguide återfinns i bilaga 2.

Urvalet är mycket begränsat och det är inte möjligt att dra långtgående slutsatser från materialet. Det ger emellertid en bild av valda modeller för organisering, synen på samordning samt hur närmast ansvariga i länen ser för styrkor och utmaningar.

## Vad är särskilda persontransporter och regional kollektivtrafikmyndighet?

### *Skolskjuts och särskoleskjuts*

Rätten till skolskjuts för elever i grundskolan finns reglerad i skollagen. Enligt denna är kommunen skyldig att anordna kostnadsfri skolskjuts om sådan behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, funktionshinder hos en elev eller någon annan särskild omständighet. I kommunens skolskjutsreglementen finns ytterligare bestämmelser om hur frågor som rör skolskjutsar ska hanteras.<sup>1</sup>

### *Färdtjänst*

Färdtjänst är en transportservice som man kan få tillgång till om man har en långvarig funktionsnedsättning som gör att man har svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Det är kommunen som ansvarar för att det finns färdtjänst. Kommunen kan dock överlåta ansvaret för färdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet, det vill säga den förvaltning som ansvarar för den linjelagda kollektivtrafiken. Det är kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten som beslutar om man ska få färdtjänst med utgångspunkt i hur svårt man har att förflytta sig på egen hand eller att använda kollektiva färdmedel.<sup>2</sup>

### *Sjukresor*

Man kan få ersättning för de kostnader man har haft för resor till och från exempelvis en vårdcentral eller ett sjukhus på grund av sjukdom eller förlossning. Det är varje landsting som bestämmer vilka resor som ska ersättas, och hur stor ersättningen är.<sup>3</sup>

### *Regional kollektivtrafikmyndighet*

Den 1 januari 2012 trädde lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) i kraft. Enligt denna lag skall det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet. Landstinget och kommunerna har tidigare haft ett gemensamt ansvar inom länet för den regionala kollektivtrafiken. För att få en bättre och mer tydlig politisk styrning samt en bättre samordning med annan samhällsplanering, ska strategiska beslut om kollektivtrafiken, som tidigare fattats av länstrafikbolag, fattas av en myndighet i förvaltningsform. Det innebär att det inte längre är möjligt att låta ett aktiebolag handha de länstrafikansvarigas samtliga uppgifter. RKM ska upprätta och fastställa ett

---

<sup>1</sup> Skolskjutsreglementen Dalarna och Uppsala

<sup>2</sup> [www.1177.se](http://www.1177.se)

<sup>3</sup> [www.1177.se](http://www.1177.se)

trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafiken. Programmet ska upprättas efter samråd med berörda intressenter och uttrycka målen för kollektivtrafikförsörjningen och ligga till grund för beslut om den allmänna trafikplikten.<sup>4</sup>

### *Disposition*

I kapitel 2-4 beskrivs organiseringen i Jönköping, Uppsala samt Dalarnas län. Avslutande reflektioner i kapitel 5 avslutar rapporten.

---

<sup>4</sup> Ny kollektivtrafikmyndighet – ett stöd inför bildandet av de kollektiva trafikmyndigheterna, SKL

## 2 Särskilda persontransporter i Jönköpings län

### Inledning

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) i Jönköpings län utgörs av Jönköpings Länstrafik som sedan 1 januari 2012 är en förvaltning i Landstinget. Jönköpings Länstrafik var tidigare ett bolag där kommuner och landsting var delägare.

Förvaltningen har sedan 1 januari 2014 myndighetsansvaret för färdtjänsten och ansvarar också för beställningscentralen som drivs i egen regi, där också beställning av sjukresor sker. Administrationen av sjukresor sker på sjukreseenheten i Landstinget.

Ansvar för skolskjutsar och särskoleskjutsar ligger på varje kommun, men just nu pågår ett projekt, med landstinget som uppdragsgivare, för att undersöka möjliga samordningsvinster där huvudfrågan är om det går att samordna kommunernas regelverk på samma sätt som för färdtjänsten.

### Färdtjänst och sjukresor i Jönköpings län

#### *Organisation*

Inom Jönköpings Länstrafik finns sedan 2012 Serviceresor. Avdelningen har sedan 2012 ansvaret för färdtjänsten och sedan 2013 också ansvaret för sjukresor i länet. Avdelningen ansvarar bland annat för kostnader, trafik, upphandling och avtalsuppföljningar för färdtjänst och sjukresor.

Upphandling och avtalsuppföljning har landstinget haft ansvar för sedan 2002 för färdtjänsten, men myndighetsansvaret för färdtjänsten flyttades från kommunerna till landstinget den 1 januari 2014 genom att landstinget då också tog över tillståndsgivningen för färdtjänst. Detta skedde genom en skatteväxling som innebär att landstinget nu har det fulla finansiella ansvaret. Länets 13 kommuner slussas nu stegvis in i förvaltningen och i dagsläget är det fyra kommuner som är med. Övriga kommuner har under en övergångsperiod ansvaret för tillstånd på uppdrag av landstinget.

Innan 2013 låg ansvaret för sjukresor på landstingets hälso- och sjukvårdsavdelning och sjukhusen hade då egna specialister som administrerade sjukresor.

Jönköpings Länstrafik ansvarar också för en beställningscentral. Beställningscentralen grundades 2002 då det beslutades att det skulle finnas en gemensam beställningscentral för alla kommuner för färdtjänstresor. Inledningsvis drevs beställningscentralen på entreprenad men sedan 2003 bedrivs beställningscentralen i landstingets egen regi. Idag omfattar beställningscentralen även sjukresor sedan 2013.

De styrkor som lyfts fram med dagens organisation handlar främst om färdtjänsten. Följande framhålls av intervjupersonerna:

- Administrationen har blivit mer effektiv jämfört med tidigare. Ett krav vid övertagandet var också att personalstyrkan skulle minska.
- All personal som administrerar färdtjänst finns på samma plats. På så sätt blir det enklare att arbeta enhetligt och det leder till att alla resenärer i länet behandlas utifrån samma regelverk, vilket bidrar till rättvisa.
- En fördel för brukaren är att tillgängligheten har ökat i och med att det finns fler personer tillgängliga för service när all personal är samlad på ett ställe. Dessutom är öppettiderna mer generösa än tidigare.

Den utmaning som nämns med dagens organisation handlar också främst om färdtjänsten och då utifrån ett brukarperspektiv då det för vissa resenärer kan det gemensamma regelverket innebära en försämring jämfört med tidigare då kommunen hade sitt egna, i vissa fall mer generösa, regelverk.

## Samordning färdtjänst och sjukresor

Regional samordning mellan kommuner gällande färdtjänst är på plats och det innebär att sjukresoregelverket och färdtjänstregelverket nu ligger under samma förvaltning. Det innebär att Jönköpings län har samordnat organisationen för färdtjänst och sjukresor under avdelningen Serviceresor. De handläggare som arbetar med färdtjänst och sjukresor arbetar under samma chef. Färdtjänst och sjukresor är därmed nu samordnat i länet fullt ut, sedan tidigare fanns samordning kring gemensam upphandling och en gemensam beställningscentral. Här nämns funderingar på varför färdtjänst och sjukresor är olika saker och varför det är olika regelverk.

Det finns en ambition att öka också samordningen av resenärers resor. Både att samordna resorna för färdtjänstresenärer och sjukresenärer, men också att sådana resor i större utsträckning ska kunna ske med den allmänna kollektivtrafiken och på sikt kanske också med skolskjutsar. I detta ligger också att kunna använda samma fordon för flera resenärsgupper. Intentionen är att kunna samordna alla offentliga persontransporter under samma huvudman.

I länets landsbygd finns Närtrafiken. Det är fordon för färdtjänst och sjukresa som finns tillgängliga för allmänheten under vissa tider på vardagar och helger. För att komma igång med Närtrafiken gjordes först ett upplägg med en kommun som var lyckat och tack vare skatteväxling har nu alla kommuner anslutit sig till Närtrafiken. Närtrafiken innebär att fordon nyttjas mer och för boende på landsbygden finns det trafik till viktig samhällsservice. Ibland sker samåkning och ibland inte, beroende på om fler har bokat en resa vid samma tillfälle eller inte.

De utmaningar som nämns med samordningen handlar främst om organisation och rädsla att förlora den lokala förankringen, men också nackdelar med att integrera färdtjänst och sjukresor i den allmänna kollektivtrafiken:

- För färdtjänst finns det en risk att tappa den lokala förankringen och det är därför viktigt att upprätthålla en dialog med kommunerna och olika brukarorganisationer. Färdtjänstresenärer är en känslig grupp och det är viktigt att känna dem och deras behov.
- Färdtjänstresenärer kan uppleva det som negativt att deras personliga kontakt inte finns i deras närhet, å andra sidan brukar inte resenärerna göra besök.
- Det är viktigt att inte tappa förankringen med sjukvården. Även här är det viktigt att upprätthålla en dialog med sjukhus och vårdcentraler, men också brukarorganisationer för att ha kunskap om sjukresenärers behov.
- Utmaningar med dagens närtrafik kan ses utifrån resenärens perspektiv och dennes upplevelse. Ibland blir deras resa raka vägen utan stopp, men ibland blir det flera stopp och i sällskap med andra. Här stämmer inte alltid deras förväntningar överens med vad de sedan får uppleva. Deras förväntningar avgörs mycket av hur en tidigare genomförd resa planerades.

Förutom nämnda utmaningar nämns två utmaningar vad gäller ökad integrering med den allmänna kollektivtrafiken. Det anses ställa höga krav på kvalificerad tillståndsgivning, det vill säga att ha bra kunskap om vad som är möjligt för respektive kund. Dit har man inte alltid nått idag. Dessutom beskrivs att det behövs ökad acceptans från den allmänna kollektivtrafiken då det idag uppfattas finnas en bild av att en person med funktionsnedsättning behöver lång tid för exempelvis på och avstigning.

Många av de styrkor med samordning som nämns handlar om effektivitet i beslut och organisation. Intervjupersoner beskriver att förändringen mot mer och mer samordning av framförallt färdtjänsten har kommit som ett naturligt steg. Man betonar också att det har varit en lång process att enas kring regelverk och att det var en process som startade tidigt då Länstrafiken var ett bolag. I det läget gick det inte att ta över myndighetsbeslut<sup>5</sup>, något som nu

---

<sup>5</sup> Kommentar: I lagen om viss kollektivtrafik finns det beskrivet att huvudmän kan ta hand om myndighetsbeslut för färdtjänst. Med andra ord hade det varit möjligt att överlåta myndighetsbeslut.

möjliggjorts efter att bolaget har gått över till landstinget och har blivit en regional kollektivtrafikmyndighet. Styrkorna kan sammanfattas så här:

- Samma beslutande politiska församling.
- Samma tjänstemannaorganisation.
- En gemensam röst mot angränsande län eller regioner.
- Landstinget ansvarar för helheten, innan var det olika plånböcker som skulle komma överens.

För att nå samordning beskrivs vikten av att skapa nätverk med kommunerna och att skapa förtroende. Politiken nämns också som viktig och att samarbeta över blockgränserna. I Jönköpings län menar de att de har haft en tradition av att samarbeta och av att kunna se vinster med samordning.

### *Lagstiftning*

Intervjupersonerna ser inte några hinder i lagstiftningen sedan den nya kollektivtrafiklagen kom. De betonar att kundens upplevelse bör vara utgångspunkten. Också här diskuteras frågan varför färdtjänstresor och sjukresor ska vara olika resor. Ansvarig för Serviceresor kommer att lägga fram ett förslag om att färdtjänstresor inte ska vara begränsade på det sätt som de är idag, utan att också en färdtjänstresa ska kunna ske till vården.

En utmaning i utvecklingen mot samordning har varit att enas kring ett gemensamt regelverk. Politiska ställningstaganden och lokala bestämmelser har varit delar att hantera på vägen. Här framhåller någon intervjuperson att lagen skulle kunna peka ut hur det ska se ut.

## Skolskjuts och särskoleskjuts i Jönköpings län

### *Inledning*

När kommunerna tillsammans med landstinget tidigare ägde Jönköpings Länstrafik skulle Jönköpings Länstrafik vara behjälplig i upphandlingar av skolskjuts och särskoleskjuts. Tjänsten finns fortfarande, men ingen kommun nyttjar den.

För närvarande pågår ett projekt, med landstinget som uppdragsgivare, för att titta på möjliga samordningsvinster och där huvudfrågan är om det går att samordna kommunernas regelverk på samma sätt som för färdtjänst. Intervjupersonerna anser att det skulle kunna vara effektivare och enklare för resenärerna om det var en organisation och om det fanns ett gemensamt regelverk. En frågeställning i utredningen är om upphandlingar kan samordnas även om RKM inte tar över ansvaret, i syfte att kunna dra nytta av den expertis, storlek och kunskap som finns inom landstinget. En annan del handlar om samordning mellan linjelagd trafik och skolbussar. Ytterligare en frågeställning handlar om finansiering och huvudmannaskap. Att föra över huvudmannaskapet finns det nog hinder för i lagstiftningen, framhåller någon intervjuperson eftersom uppdraget anses vara strikt kommunalt.

Idag får RKM ibland svara på frågor om skolskjutsar och särskoleskjutsar trots att det inte är deras ansvar. Bland annat gäller det skolkort som de säljer till kommunerna och vad som gäller vid delad vårdnad.

Det finns för närvarande inga tankar kring samordning vad gäller särskoleskjutsar. Det anses vara känsliga frågor där eleverna kan ha mycket specifika behov.

### *Skolskjuts och särskoleskjuts Habo kommun*

#### *Organisation*

I Habo kommun ligger myndighetsutövningen för skolskjuts och särskoleskjuts på Barn- och utbildningsförvaltningen, som fattar beslut om vem som har rätt till skolskjuts. Barn- och utbildningsförvaltningen ansvarar också för utförandet och för upphandling av utförande.



Intervjupersonen anser att deras styrka är att de är effektiva och menar att i en liten kommun måste man vara det. Habo anser sig ha en bra kostnad för den skolskjutsverksamhet som köps in. De ser att de ligger bra till när de jämför med andra kommuners kostnader. Även kunderna uppfattas vara nöjda med verksamheten, vilket framgår av genomförda brukarundersökningar.

Intervjupersonen ser inga utmaningar med den valda organiseringen.

### **Samordning**

Cirka 40 % av kommunens skolskjutsresor går med länstrafik (allmän kollektivtrafik) och 60 % av skolskjutsresor går med upphandlad trafik. Där det går länstrafik och för de elever som kan åka med allmän kollektivtrafik sker resor med länstrafiken. I övriga fall går resorna med upphandlad trafik.

I kommunen finns det ingen samordning idag. Habo kommun hänvisar till den utredning som beskrevs ovan i inledningen.

De möjliga samordningsvinster man ser handlar framförallt om vinster för den allmänna kollektivtrafiken och den enskilde medborgaren om skolskjuts och länstrafik samordnades. Det skulle kunna bidra till utökad allmän kollektivtrafik. Eftersom Habo är litet ser intervjupersonen dock inte att det finns så mycket av effektivitetsvinster att nå.

Intervjupersonen ser att det med samordning av organisation finns en risk att kommunen tappar en närhetsservice för skolskjuts som man anser vara viktig. Det system som finns idag innebär att det är ett litet företag som kör transporter och som känner barnen. Den närheten och kunskapen skulle kunna försvinna om hanteringen av skolskjutsar flyttas längre bort från resenären. Närhet och kunskap anses utgöra en viktig trygghet för barn och föräldrar. Detta skapas idag genom den nära relation som finns mellan det huvudsakliga trafikbolaget och kommunen.

Intervjupersonen nämner ett antal utmaningar på vägen för att nå samordning:

- Idag finns inget gemensamt regelsystem, alla kommuner har egna regler. Ett första steg måste vara att samordna regelsystemet.
- Kommunerna har avtal med olika upphandlingstider och det är avtal som löper mellan 5 och 7 år framåt. Därmed ligger en samordning långt borta i tiden.
- Det är en stor och byråkratisk organisation. Diskussionerna sker på Regionförbundets initiativ och är ett politiskt initiativ. I Habo har det ännu inte varit några politiska diskussioner i frågan.

### **Lagstiftning**

Upphandling av skolskjuts är komplext och intervjupersonen menar att det är ett område där det har blivit fler och fler överklaganden.

Habo ser inte några hinder i lagstiftningen för att åstadkomma en effektiv organisation av skolskjuts och särskoleskjuts. De nämner att lagen har förändrats för barn i skilda hushåll och att det har skapat ökade kostnader genom att man nu inte bara får skolskjuts från den adress man är skriven på.

## **Skolskjuts och särskoleskjuts Jönköpings kommun**

### **Organisation**

I Jönköpings kommun ligger ansvaret för skolskjutsar och särskoleskjutsar på utbildningsförvaltningen. Handläggningen omfattar en heltidstjänst och är en central tjänst, vilket innebär att handläggaren sköter skolskjutsar och särskoleskjutsar åt alla skolor i kommunen.

För skolskjutsarna finns ett system där alla elever läggs in och de som inte är berättigade till skolskjuts sorteras bort. Särskoleskjutsbesluten fattas av en specialpedagog och handläggaren ansvarar för att särskoleskjutsen anordnas.

För att säkra en god kvalitet genomförs kontinuerliga uppföljningar av entreprenörerna. Bland annat genomförs fordonskontroll varje år. Allt kontrolleras som exempelvis alkoholås, utrustning i

bilarna (förbandslåda, brandsläckare, skolskjutsskylten). Polisen gör också en riktig besiktning av bromsar, däck mm. Handläggaren besöker också skolor regelbundet

Intervjupersonen uppger att styrkorna i dagens organisation är mycket kopplade till att de under de senaste tre åren har anlitat företaget Optiplan som hjälper till med att optimera skolskjutsarna så det blir en effektiv planering. Detta har gett effekt och bussarna fylls numera bättre än tidigare. Innan samarbetet med Optiplan låg planeringen av turerna på entreprenören.

Intervjupersonen uppger att de är nöjda och poängterar att de har prioriterat och arbetat med trafiksäkerheten i många år. Där har det skett förändringar de senaste åren och man samarbetar med NTF. Tidigare fanns inte busshållplatser för skolskjutsar utan då hämtades barnet på exempelvis gårdsplanen. Nu har istället skolskjutsen blivit en busslinje med busshållplatser som har säkerhetsklassats. Denna förändring har också inneburit att det har blivit färre stopp. Kommunen betalar per kilometer och därför har det också blivit billigare för kommunen.

Intervjupersonen kan inte identifiera några tydliga utmaningar med den valda organiseringen.

### ***Samordning***

Vad gäller samordning av organisation hänvisar kommunen till den utredning som beskrevs ovan i inledningen. Från Jönköpings kommun deltar intervjupersonen i den arbetsgrupp som är kopplad till utredningen. Intervjupersonen anser främst att samordning kring upphandlingar är aktuellt och att det borde ligga på Jönköpings Länstrafik.

Kommunen ser att samåkning skulle kunna ske i större utsträckning i kommunen, men framförallt att fordonen skulle kunna användas till fler resor.

Styrkorna som intervjupersonen ser med samordning är först och främst att allmänheten ska kunna ta del av skolskjutsar, speciellt på de ställen där det inte finns kollektivtrafik. Då skulle exempelvis möjligheter att bosätta sig på landet förbättras. Jönköpings kommun nämner Visingsö som ett exempel där man hade möjligheten att slå samman skolskjuts och färdtjänst till ett fordon, en buss. Den bussen är nu anpassad för de olika resenärerna och allmänheten kan också använda den, även turister.

Utmaningar som intervjupersonen ser med samordning är att blanda barn med särskilda behov med andra resenärer som kan vara en utmaning då det är känsliga personer. Därför bör samordning begränsas sig till vanliga skolbussar. En annan utmaning är planeringen av skolskjutsar som intervjupersonen tror skulle kunna ske i en och samma organisation för länet, men det är fortfarande viktigt att ha en person i kommunen som beslutar om vilka som är berättigade till exempelvis specialresor, för här är lokalkännedom viktigt.

### ***Lagstiftning***

Intervjupersonen ser inte några hinder i lagstiftningen för att åstadkomma en effektiv organisation av skolskjuts och särskoleskjuts. Resor beviljas och planeras utifrån lokala regelverk i kommunen. Intervjupersonen framhåller att det borde finnas liknande riktlinjer för hela landet.

## 3 Särskilda persontransporter i Uppsala län

### Inledning

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Uppsala län är landstinget. Den verksamhet som Upplands Lokaltrafik AB bedrivit sedan 1978 överfördes till landstinget och blev en förvaltning 2012. Landstinget som regional kollektivtrafikmyndighet har idag det övergripande ansvaret för utveckling av länets regionala kollektivtrafik. Upplands Lokaltrafik handlägger landstingets myndighetsuppgifter och svarar för den operativa administrationen av kollektivtrafiken i Uppsala län.

Landstinget ansvarar för sjukresor i Uppsala län och respektive kommun ansvarar för färdtjänst samt skolskjuts och särskolekskjuts. Vad gäller skolskjutsar har sex av åtta kommuner gett Upplands Lokaltrafik i uppdrag att utföra transporter. Det sker genom linjelagd trafik som är öppen också för andra resenärer än skolelever.

### Färdtjänst i Enköpings kommun

#### *Organisation*

I Enköpings kommun ligger ansvaret för färdtjänsten hos tekniska nämnden och arbetet utförs på delegation av en handläggare på gatukontoret och samhällsbyggnadsförvaltningen.

Taxibolaget Taxi Exakt AB är det bolag som hanterar alla taxiresor inom kommunen, inklusive färdtjänstresor. Taxi Exakt driver också beställningscentralen som är placerad i en mindre förort till Enköping.

Styrkorna som intervjupersonen nämner med deras organisation är att en liten organisation för färdtjänsten upplevs som fördelaktigt eftersom det ökar möjligheten till en bra kontakt med kunderna. Att taxibolaget finns i kommunen skapar en bra dialog mellan kommunen och taxibolaget. Närheten anses utgöra en god kvalitetssäkring. Det ger möjligheter till bra helhetbedömningar av ansökningar exempelvis genom en god kontakt med kommunens omsorgsboenden. Det är också lättare att ställa krav på geografisk kännedom till de som utför resorna.

En utmaning som finns i kommunen är att hela tiden bli bättre på upphandling genom att lära av föregående upphandling. Förbättrad upphandling bidrar till ökad kvalitet.

Intervjupersonen upplever att kunderna är nöjda med kvaliteten på färdtjänsten och det kommer få klagomål. Klagomål kan handla om kommunikationsbrist där resenären kanske inte har varit tydlig med sina behov i beställningen. Därför arbetar Enköpings kommun numera med att redan i det beviljande som taxibolaget erhåller, tydligt beskriva varje resenärs behov så att taxibolagets chaufförer är välinformerade.

I Enköpings kommun har man satsat på förbättrad tillgänglighet för resenären i samband med ändrade riktlinjer i mars 2012. Kostnaden för en färdtjänstresa för resenären har blivit lägre för framförallt längre resor och färdtjänstresenärer har numera möjlighet att ta med en medresenär kostnadsfritt. En effekt av det är att färdtjänstresenärer nu reser mer i genomsnitt eftersom en medresenär får åka med kostnadsfritt. Medresenären är ofta ett viktigt stöd när en resenär ska utföra ärenden.

#### *Samordning*

Enköpings kommun deltar i nätverksträffar som anordnas av Svenska Färdtjänstföreningen. På träffarna får deltagarna ta del av nyheter och får kunskap om hur andra organisationer har löst olika utmaningar i sin kommun eller i sitt län. I övrigt ser kommunen ingen samordning vad gäller organisation, men kommunen har fått en förfrågan av regionförbundet om att ansluta sig till en gemensam beställningscentral. De ställer sig försiktigt positiva till det. En del funderingar finns kring exempelvis:

- *Hur ska beställningscentralen placeras geografiskt?* – Här anser kommunen att det är mycket viktigt med bra lokalkännedom. Idag har Taxi Exakts beställningscentral en god lokalkännedom. Tidigare hade Taxi Exakt en beställningscentral i Motala och då fanns brister i deras geografikunskaper.
- *Hur ska man upphandla transporterna?* – Kommunen ser en fördel med lokala företag då de vanligtvis har bra lokalkännedom. Kommunen anser att ett krav ska vara att transportbolagen måste ha lokalkännedom eller tillräckligt bra hjälpmedel i form av kartstöd, GPS med mera för att uppnå god kvalitet.
- *Hur ska beställningscentralen kommunicera?* – Här anser kommunen att det är viktigt att beställningscentralen kommunicerar med transportören (taxibolaget), och inte föraren, och att beställning av resan sedan går direkt till bilarna.
- *Hur ska fordonen anpassas efter kundens behov?* – Här menar kommunen att om det finns tillgång till få anpassade fordon blir det längre väntetider för resenären. Det bör exempelvis finnas bilar med bland annat både lågt och högt insteg.

Kommunen anser att styrkan med en gemensam beställningscentral är att de kan samordna resorna bättre och ha ett större incitament till samåkning än vad enskilda taxibolag har. En svaghet som kommunen ser är risken för att inte upprätthålla en god kvalitet och uppföljning av denna.

Samordning inom kommunen kan ske mellan färdtjänst och skolskjutsar när det är möjligt. Många gånger är det dock inte lämpligt att ett skolbarn och en färdtjänstresenär samåker och det sker därför i mycket liten utsträckning.

## Lagstiftning

Kommunen anser att hinder i lagstiftningen för färdtjänsten kan vara att definiera ”väsentliga svårigheter”. Kommunen utgår från en samlad bedömning om det är väsentligt svårt att på grund av funktionsnedsättningen eller sjukdomen förflytta sig eller att åka kollektivt jämfört med en normalfrisk person. I övrigt är förvaltningsrätten vägledande genom sina domar.

## Färdtjänst i Heby kommun

### Organisation

Ansvaret i kommunen för färdtjänsten ligger på vård- och omsorgsförvaltningen, men det förs diskussioner om att flytta handläggningen till samhällsbyggnadsförvaltningen i och med att det ska ses som en trafikfråga. Tillståndsgivning utförs av biståndshandläggarna. Det finns ingen särskild beställningscentral, utan beställningar sker genom det upphandlade taxibolagets växel. Biståndshandläggarna faxar beviljande till taxibolaget och beskriver vilka hjälpmedel personen behöver. Idag är det ett lokalt taxibolag som är utförare, Västupplands Taxi AB. De kör även skolskjutsar och sjukresor.

Styrkorna med dagens organisation anses vara att biståndshandläggarna på vård- och omsorgsförvaltningen har god kännedom om de personer som har behov av färdtjänst då de även möter många av dem i andra ärenden. Fördelen med att flytta handläggningen så att det blir en ren trafikfråga så som andra kommuner har gjort, är utifrån kommunens perspektiv, en effektivitet i hanteringen. När man ser det som en trafikfråga kommer hembesöken att utgå i handlägningsprocessen.

En utmaning som nämns av intervjupersonen är att egenavgiften kan upplevas som dyr för den som åker en längre resa.

Intervjupersonen bedömer att kommunens taxibolag lyckas väl som utförare. De är omtyckta av resenärerna utifrån den feedback som kommer till kommunen.

## *Samordning*

Det finns ingen samordning vad gäller organisation av färdtjänst, inte heller någon samverkan med särskild eller allmän kollektivtrafik.

Att samarbeta vad gäller sjukresor och färdtjänst ses som något positivt såväl som ökad integrering med den allmänna kollektivtrafiken. Intervjupersonen nämner exempelvis linjer som är anpassade så att även särskilda persontransporter kan ske via dessa rutter. Organisatoriskt borde möjligheter finnas, men det har inte varit uppe för diskussion.

## *Lagstiftning*

Lagstiftningen uppfattas inte utgöra något hinder för att åstadkomma en effektiv organisation av färdtjänst.

## Sjukresor Uppsala län

### *Organisation*

Sjukresorna i Uppsala län hanteras av landstingets resurscentrum som är en administrativ stödfunktion till kärnverksamheten och som har sju enheter. Ansvar för sjukresor ligger inom enheten patientadministration. De administrerar sjukresor, ansvarar för upphandling av transportörer samt ansvarar för regelverket och att det följs. För närvarande pågår en översyn av regelverket från 2008.

Ansvar för beställningscentralen ligger på Upplands Lokaltrafik och sedan årsskiftet har man en beställningscentral i egen regi. Upplands Lokaltrafik har ansvar för upphandling av de olika taxibolagen. Bussarna finns inom Upplands lokaltrafik.

En styrka med organisationen uppges vara att man kommit långt vad gäller samåkning. Planering sker med hjälp av ett verktyg där man har en god översikt av resorna. En annan styrka som intervjupersonerna ser är att beställningscentralen drivs i egen regi. De upplever att de tar ett gemensamt koncernansvar som inte går att få med en upphandlad aktör.

Kostnaderna är den stora utmaningen där intervjupersonen menar att det är viktigt att hitta bra modeller för att få ner sjukresekostnaderna. Det pågår ständigt olika projekt för att se över hur dessa kostnader kan minska där mycket handlar om att få patienter att åka mer kollektivt. I detta finns också en miljöaspekt som anses vara viktig. Många sjukresor sker kollektivt, men för att få till fler krävs att dessa resor vad gäller linjer och hållplatser är nära vårdinrättningarna för att resenären inte ska få för långt att gå.

### *Samordning*

Något samarbete med andra landsting sker inte. Det finns en sjukreselinje från Dalarna till akademiska sjukhuset där Uppsala läns patienter kan boka plats om de bor efter linjen. Uppsala har det stora antalet resor inom Uppland. Det har varit diskussioner om mer samarbete över gränserna, men det krävs gemensamma beställningscentraler där länen kan se varandras resor.

Det finns inget samarbete med färdtjänsten som ligger under kommunernas ansvar. Det pågår inte heller några diskussioner om samverkan med färdtjänsten.

Utifrån skattebetalarnas perspektiv anser intervjupersonerna att samordning med färdtjänsten bör ske. Det har diskuterats under årens lopp, men det är inte aktuellt nu.

Intervjupersonerna ser att en gemensam beställningscentral vore bra för resenärerna och billigare för landstinget.

Intervjupersonen lyfter inte fram några direkta utmaningar, men betonar att en förutsättning för samverkan är en politisk vilja och politiska beslut. Från den operativa nivån ser man inga hinder för en samordning med färdtjänsten.

## *Lagstiftning*

Intervjupersonen ser inte några direkta hinder i lagstiftningen för att åstadkomma en effektiv organisation av sjukresor. De ser inte heller att lagstiftningen är ett hinder för att samordna med färdtjänsten.

## Skolskjuts och särskoleskjuts i Uppsala län

### *Inledning*

Idag använder många kommuner Upplands Lokaltrafik för skolskjutsar. Det upplevs vara en bra modell genom att den inte ger parallellfinansierad busstrafik. Hade kommunerna själva tagit hand om sin skolskjuts trafik hade två parallella linjer antagligen funnits på många ställen. En svaghet i modellen kan vara att skolschemat för starkt styr bussturerna, vilket gör att den då inte är upplagd utifrån exempelvis jobbresenärers behov.

### *Skolskjuts och särskoleskjuts i Enköpings kommun*

#### **Organisation**

Skolskjuts och särskoleskjuts i Enköpings kommun ligger på teknikförvaltningen på delegation från skolnämnden. Trafiksamordnaren har det operativa ansvaret för skolskjutsarna. I Enköpings kommun utförs skolskjuts med allmän kollektivtrafik, skolbuss och taxi. Tidtabeller för skolskjutslinjer, kollektivtrafik och taxi planeras av trafiksamordnaren i samråd med skolförvaltningen och aktuella skolor. Det finns upphandlad skolskjuts med 26 bussar.

Skolskjutsplaneraren handlägger allt som har med skolskjuts att göra. Vad gäller annan särskild omständighet så beslutar hon utifrån trafikförhållande och växelvis boende. Andra särskilda skäl, som exempelvis psykisk sjukdom tar rektorn beslut om. Beställning går genom handläggaren för alla skolskjutsar. Särskoleskjutsar beviljas för i stort sett alla elever i särskolan.

I Enköping kommun anser man att man lyckas bra med skolskjuts och särskoleskjuts, men det finns vissa utmaningar:

- Att rektor tar beslut om skolskjuts i taxi vid särskilda skäl utan att det belastar skolans budget ses som en svaghet, samt att det i dessa fall inte finns tydliga riktlinjer. Här förefaller det saknas ett generellt regelverk.
- Det finns för många taxibilar. Det upplevs finnas en rädsla för att göra resenären missnöjd genom att besluta om att gå över från taxi till buss där det faktiskt är möjligt.
- Barn som har assistans i skolan och hemma får klara sig utan assistans i taxin. Där finns frågeställningar från föräldrar och skola och riktlinjer saknas i den frågan.

#### **Samordning**

Idag sker ingen samordning med färdtjänsten uppger intervjupersonen. Intervjupersonen beskriver att en handläggare beviljar färdtjänst och en annan handläggare beviljar skolskjuts och att det inte sker någon samåkning med färdtjänsten och taxibolaget har inget uttalat uppdrag att samplanera, vilket kan leda till att det kan gå två bilar samtidigt till samma ställe. Intervjupersonen för färdtjänst beskriver dock att det kan ske samåkning, men att det inte sker i någon stor utsträckning.

Det finns ingen regional samordning vad gäller skolskjuts och särskoleskjuts med andra kommuner. Tanken med skolskjutsen är att man ska kunna ha ett samarbete med Upplands Lokaltrafik.

Samordningsvinster finns i att ha samarbete mellan skolskjuts och allmän kollektivtrafik och visst samarbete existerar men det finns ingen etablerad samordning. Det finns exempelvis några elever som har linjekort och man försöker anpassa så att man inte lägger en skolbuss där det går en linjebuss. Politikerna har velat ha skolskjuts i egen regi och då har trygghetsaspekten varit central.

Upplands Lokaltrafik har ställt frågan om det finns intresse för ökad samordning och om det är aktuellt att låta dem ta över skolskjutsen så som de har gjort för många andra kommuner. Det finns en vilja för det bland tjänstemännen men politiker från Enköping säger nej. Vid det tillfället var man bunden i ett avtal, men nu finns det planer på lyfta frågan igen, men det har ännu inte skett.

Kommunen ser att en nackdel om Upplands Lokaltrafik tar över är trygghetsfaktorn, exempelvis att det inte längre blir samma skolskjutschaufför varje dag.

### **Lagstiftning**

Lagstiftningen upplevs som otydlig, framför allt när det gäller skolskjuts för friskoleelever.

## **Skolskjuts och särskoleskjuts i Östhammars kommun**

### **Organisation**

Barn- och utbildningskontoret i Östhammars kommun har delegation från nämnden att ta beslut när det gäller skolskjutsar för grundskola samt särskoleskjutsar. Två handläggare arbetar där idag och det är deras administrativa chef som tar besluten.

Skolskjuts upphandlas av Upplands Lokaltrafik och skoltaxi och särskoletaxi upphandlas separat och då tillsammans med färdtjänst. Skolskjuts sker mer och mer i den linjelagda trafiken, som då får anpassas efter skolans tider, men skolorna får också anpassa sig efter skolskjutsarna.

Beviljande av skolskjuts sker i ett geografiskt informationssystem (GIS). I det programmet lägger de in alla elever och deras förutsättningar och utifrån de regler som gäller för skolskjutsar kommer de fram vilka elever som har rätt till skolskjuts. Särskoleskjuts ansöker föräldrarna om på särskild blankett.

Intervjupersonen är nöjd och anser att det verktyg som används har effektiviserat handläggningen. Framförallt anser de att verktyget skapar rättvisare beslut kring vilka som ska vara berättigade till skolskjuts eller inte. Det är geografin som är central i dessa beslut.

En utmaning som intervjupersonen nämner är den ökade kostnad som kommunen har för växelvis boende. Där ser de att lagen vill underlätta för föräldrarna, men att det skapar ökade kostnader för kommunen. De har nu ett sådant fall där det kan sluta med att de måste ordna skolskjuts där avståndet till skolan är väldigt långt.

### **Samordning**

Idag samarbetar skolskjutsen och färdtjänsten i upphandlingen av taxi och dessa resor samordnas också genom att samma fordon används och det kan också vara så att skolskjutsresenärer och färdtjänstresenärer kan resa tillsammans. Det är taxibolaget som koordinerar dessa resor. Det sker samresor med Upplands Lokaltrafik genom att skolskjutsar ingår i många linjelagda turer. Kommunen ser inte något direkt behov av att samordna mer än de gör, men utesluter inte att det kan bli så.

En styrka som kommunen ser vad gäller samordningen med färdtjänst är minskade kostnader. En utmaning med samordning kan enligt intervjupersonen vara att samverka med färdtjänsten ger kunden längre resväg och restid.

### **Lagstiftning**

Lagstiftningen anses inte utgöra något hinder för samordning.

## 4 Särskilda persontransporter i Dalarnas län

### Inledning

I Dalarna är det Region Dalarna som är den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Region Dalarna är ett kommunalförbund med Dalarnas 15 kommuner och Landstinget Dalarna som medlemmar. Region Dalarna tog över ägandet av Dalatrafik AB från landstinget och länets kommuner när den nya kollektivtrafiklagen började gälla 1 januari 2012. Dalatrafik utgör länstrafiken i Dalarna.

Dalatrafik ansvarar, på uppdrag av Landstinget Dalarna, för sjukresor. Färdtjänsten Dalarna är en del av Region Dalarna och ansvarar för färdtjänst. Kommunerna i länet har ett gemensamt skolskjutsreglemente. I en bilaga till reglementet anges avvikelser från delar av reglementet för vissa kommuner.

Region Dalarna har arbetat för att åstadkomma samordnad särskild kollektivtrafik sedan 2006. Detta är kopplat till det nya trafiksystemet som startar i höst – Servicetrafik. Där ska alla personkategorier kunna åka med vilka fordon som helst och där trafikplaneringen görs av Dalatrafik och BC Dalarna, ett upphandlat bolag SAMRES, som är en gemensam beställningscentral för hela Dalarna. Något som starkt betonas av intervjupersonerna är att ett samordnat system inte får ske på bekostnad av det personliga hänsynstagandet. Kvalitet för resenärerna måste stå i fokus.

### Färdtjänst i Dalarnas län

#### *Organisation*

Kommunerna i länet har sedan 2012 rekommenderats att lämna över färdtjänsten till Färdtjänsten Dalarna som ligger inom Region Dalarna. Den 1 februari 2013 gick ansvaret för all tillståndslegitimering av färdtjänst i länet över till Färdtjänsten Dalarna och färdtjänsten är nu samordnad för samtliga 15 kommuner. Beställning av färdtjänstresor sker hos BC Dalarna som samplanerar färdtjänstresor med andra serviceresor.

Intervjupersonen anser att de har en effektiv och ändamålsenlig hantering av färdtjänst. De får få klagomål och utförandet anses vara bra.

Styrkorna i organisationen uppges främst vara att politikerna är väl insatta i kollektivtrafikfrågor och att organisationen skapar bra förutsättningar för likabehandling när det kommer till beviljande av färdtjänst. Intervjupersonen menar att politikerna är kunniga och det uppfattas vara lätt att diskutera samordningslösningar samt att förutsägbarhet och likabehandling för resenärer är centrala ord. Målet har varit en samordnad lösning för länet för att nå likabehandling. Att det också har inneburit en besparing ses som en bonus.

Den utmaning som intervjupersonen ser är att kommuner ibland vill behålla beslutsfattandet lokalt. Man vill kunna möta lokala behov.

#### *Samordning*

År 1999 kom ett första förslag kring samordnad länsfärdtjänst och bakgrunden till det var att resorna såg väldigt olika ut i kommunerna. Det första steget var att få till ett gemensamt färdtjänstreglemente, sedan kunde legitimering samordnas. Nu är färdtjänsten samordnad för länet. Det betonas att det har varit en process som har fått ta tid och styrkorna som intervjupersonen beskriver är:

- Kvalitet har varit viktigt i samordningen och för Region Dalarna är det förutsägbarhet och likabehandling som är centralt och det anser intervjupersonen att de har lyckats med i och med samordningen.
- Effektivitet är en fördel, men det har aldrig varit huvudsyftet.



- Transportkvaliteten har blivit högre och kontrollen har skärpts i och med samordningen.
- För 10 år sedan, när kommunerna skötte färdtjänsten själva fanns det stora brister i den ekonomiska uppföljningen. De flesta kommuner visste inte om resorna hade utförts. Idag går allt genom BC Dalarna och det finns en detaljerad ekonomisk uppföljning och redovisning.

Intervjupersonen ser inga nackdelar med samordning. Han ser att det skulle vara svårt att gå tillbaka till ett lokalt ansvar, men han ser inte något sådant behov.

Ytterligare samordningsvinster för Region Dalarna är att gå ett steg till i att samordna själva resandet. Om samordning av resandet sker ökar möjligheten att få ut fler resor för samma pengar. Intervjupersonen betonar att syftet inte är att spara pengar men att få ut fler resor. Hindret för att åstadkomma samordningsvinster kan vara den infrastruktur som finns i Dalarnas län. Den är inte anpassad för personer som har funktionsnedsättning och det är en nödvändighet då överlämning från ett trafikslag till ett annat är mycket känsligt. Att transportera personer till en busshållplats är en dröm men det kräver mycket av infrastrukturen. En sådan infrastruktur finns inte idag, och då är det svårt att samordna mellan trafikslag som taxi, buss och tåg.

Intervjupersonen beskriver Servicetrafik som beskrivs ovan i inledningen av kapitlet, den helt integrerade trafikformen där personer som har en funktionsnedsättning kan beställa sin resa, och få den utförd, och om möjligt åka i samma fordon.

### *Lagstiftning*

De har inte uppehållit sig kring lagstiftningen utan intervjupersonen berättar att de har anpassat sig till lagstiftningen. Därmed se de inga hinder i lagstiftningen för att åstadkomma en effektiv hantering av färdtjänsten i Dalarnas län och intervjupersonen ser inte heller något behov av förändringar i lagstiftningen. Intervjupersonen menar att man får anpassa processen och be kommuner att lämna över ansvaret. Intervjupersonen uppfattar att det finns önskemål om att lagen ska ställa krav på ökad samordning men han ser inte det behovet.

## Sjukresor i Dalarnas län

### *Organisation*

Landstinget Dalarna har ansvaret för sjukresor i länet. Landstingsdirektören ansvarar för att en fungerande struktur finns gällande sjukresorna genom den trafikhandläggare som är underställd ekonomidirektören.

Dalatrafik har en sjukreseenhet som på uppdrag av Landstinget Dalarna ansvarar för frågor om regler för sjukresor, handlägger ansökningar, beslutar om utbetalningar av ersättningar och fakturerar för sjukresor.

Landstinget har genom Region Dalarna avtal med Dalatrafik som innebär att Dalatrafik också ska tillhandahålla busstrafik och sjukresor med taxi och taxibolagen är därmed upphandlade av Dalatrafik. Det finns även tågtrafik som landstinget är med och finansierar. Tåg i Bergslagen ägs av fyra landsting och använder Tågkompaniet som entreprenör och där sker också sjukresor. Ambulanssjukvården har hand om liggande transporter. Det finns också en sjukreselinje med buss som sträcker sig utanför länet.

BC Dalarna utgör beställningscentralen för sjukresor och den är upphandlad och kontrollerad av Dalatrafik.

Intervjupersonen anser att sjuktransporterna är effektiva och väl fungerande. Det är vården som använder sin medicinska kompetens för beslut kring vilken resa som är lämplig för resenären. Vården kan ringa Dalatrafiks sjukreseenhet för stöd i dessa frågor. Dalatrafik gör regelbundet informationsinsatser på de olika klinikerna för att personalen ska ha kunskap om regler och riktlinjer.

Styrkorna som intervjupersonen ser idag i Dalarna är att det finns många olika alternativ för sjukresa och att BC Dalarna har god uppföljning som leder till kvalitetssäkring.

Den största utmaningen är de ökade kostnaderna anser intervjupersonen. Landstinget har haft satsningar för att kapa vårdköerna och köpt vårdplatser i andra landsting och då har sjukresekostnaderna ökat. Taxiresor är en stor kostnad som bör undvikas där det är möjligt. Idag kan man som resenär ta taxi en kort bit för att sedan ta buss eller tåg, men det senare gäller inte hela länet.

## *Samordning*

Sjukresor ska i första hand ske med allmän lokaltrafik och en kallelse till vården berättigar till en resa i allmän kollektivtrafik, det vill säga tåg eller buss. De med färdtjänstlegitimering får åka sjukresa med taxi eller specialfordon utan ytterligare intyg om medicinska behov. Många sjukresor sker med taxi eller specialfordon och det är medicinska, fysiska och psykiska hälsotillstånd som avgör om personen ska åka i den allmänna kollektivtrafiken eller i taxi eller specialfordon. När det gäller samåkning finns det sjukdomsbilder som gör samåkning olämpligt. Här krävs särskild hänsyn till vilka som kan åka tillsammans.

En förändring kommer att ske då sjukresor ska bli så kallad servicetrafik, som beskrevs ovan i inledningen av kapitlet, och där kommer som sagt bland annat färdtjänst och särskoleresor att vara inkluderade. Denna trafik kommer att innebära att även andra resenärer kan åka med denna anropstyrda trafik, så kallad Flextrafik. Begränsningar kommer att finnas då det i vissa fall inte kommer att gå att samåka på grund av exempelvis infektionskänslighet. Det blir BC Dalarnas roll att se vilka som kan resa tillsammans, med stöd av den information som finns för respektive sjukresenär med särskilda behov i deras informationssystem och också ansvara för samordningen.

Färdtjänstpersonalen sitter hos Dalatrafik tillsammans med personalen som hanterar sjukresorna och det är ett första steg till samordning.

Styrkorna med dagens samordning som intervjupersonen nämner är att arbetet har kommit långt vad gäller sjukresor. Den ersättning som betalas ut till personer som har åkt med egen bil är liten. Om du har en kallelse eller remiss så åker du gratis på bussar och tåg. Det finns en stark samordning med den allmänna kollektivtrafiken. När det gäller Flextrafiken ser man stora fördelar för boende i glesbygd, då förändringen borde betyda att de som bor långt från kollektivtrafiken får bättre service.

Utmaningar med samordning som intervjupersonen ser är att samordning kan innebära att transporter blir längre och samordningen mellan olika reseformer kan framöver komma att betyda byten för resenären som inte skett tidigare. Bekvämlighetsnackdelar finns därmed för sjukresenären.

Över länsgränserna och landstingsgränserna ser intervjupersonen möjligheter till ytterligare samordningsvinster. Redan idag köper man exempelvis vård av varandra. Man tittar också på samordning för sjukresor via flyg.

Vad gäller liggande transporter ser intervjupersonen också samordningsmöjligheter där intervjupersonen menar att det borde vara möjligt att samordna dessa transporter med övriga sjukresor i länet.

Hinder som intervjupersonen ser för att åstadkomma samordningsvinster är hälsohinder.

## *Lagstiftning*

Intervjupersonen kan inte se några särskilda hinder i lagstiftningen för den framtida samordning som kommer i Dalarna.

## Skolskjuts och särskoleskjuts i Falu kommun

### *Organisation*

I Falu kommun är det en skolskjutsplanerare som arbetar med alla skolskjutsar och tjänsten är placerad på skolkontoret under skolförvaltningen. Rollen sitter centralt i kommunen och har ansvar för grundskola, särskola och gymnasiesärskolan. När det gäller gymnasieskolan arbetar skolskjutsplaneraren ute på skolan med stöd i olika frågor.

Det är Dalatrafik som är utförare på uppdrag av Trafik- och fritidsförvaltningen i Falu kommun. Taxibeställningar och särskoleskjutsar sker via BC Dalarna. Skolskjutsplaneraren gör allt utredningsarbete och beviljar skolskjuts. Det finns ett gemensamt reglemente för Dalarnas län. Det mesta är gemensamt, men det finns vissa kommunala anpassningar, gällande exempelvis avstånd till skolan för att bli beviljad skolskjuts, ålder för skolskjuts, avgift för förlorade busskort.

Skolskjutsplaneraren tycker att både tillgänglighet och kvalitet för skolskjuts i Falu kommun är god, vilket beror mycket på att de arbetar mot bra personer hos BC Dalarna och Dalatrafik.

De styrkor intervjupersonen nämner med dagens organisation är att det är en fördel att det inte är så många som håller på med allting. Skolskjutsplaneraren blir en samordnare som lyssnar in och håller i de olika kontakterna med rektorerna och sedan har en dialog med BC Dalarna. Skolskjutsplaneraren ser helheten och känner väl till de olika aktörerna och har kännedom om vem eller vilka som kan lösa olika problem och menar att det finns en vilja att samarbeta mellan BC Dalarna, Dalatrafik och de olika utförarna.

Intervjupersonen ser inga utmaningar idag med dagens organisation.

### *Samordning*

När det gäller regional samordning för skolskjuts blir det av mer marginell betydelse då man främst rör sig inom den egna kommunen anser intervjupersonen. Där samarbete sker idag handlar det främst om de fall en elev bor i en kommun och går i skola i annan kommun.

Dalatrafik och BC Dalarna är upphandlat för alla kommuner. För planering har intervjupersonen en person på Dalatrafik som är kontaktpersonen.

Intervjupersonen är nöjd med samordningen som sker med Dalatrafik. Inför upphandling av trafik fick kommunen möjlighet att berätta vad som var viktigt för deras kommun.

De styrkor som intervjupersonen tar upp vad gäller samordning är att handläggare kan stötta varandra samt att Dalatrafik kan utnyttja fordon på ett bättre sätt. Om var och en sköter sitt så kan det vara bilar som kör oplanerat. Dvs Dalatrafik kan samordna planering. När det gäller exempelvis taxi så kan de ju samplanera med färdtjänst, men det är inget som intervjupersonen gör.

Kommunen är inne i en förändring. Från 1 juli kommer ett nytt avtal där Dalatrafik har handlat upp trafik på ett annat sätt än tidigare. Förbättringar och effektivisering är vad som är aktuellt, men de vet i dagsläget ännu inte riktigt vad förändringen kommer att innebära. Det är fler som reser med kollektivtrafiken och därför finns ett behov av att snabba upp trafiken och det är också många som åker med skolskjutslinjetrafik. Detta är delar som är aktuella i upphandlingen.

Intervjupersonen ser inga hinder för att åstadkomma de samordningsvinster som beskrivs. Det finns ett bra samarbete idag och samordningen ligger på en lagom nivå.

### *Lagstiftning*

Intervjupersonen ser inte några hinder i lagstiftningen för att åstadkomma en effektiv organisation av skolskjuts och särskoleskjuts. Det finns dock ett önskemål kring tydligare formuleringar i lagstiftningen. Intervjupersonen känner sig osäker på vad som är rätt eller fel, i dagsläget sker det mycket egna tolkningar av lagarna och med egna slutsatser. Det kan ibland leda till onödiga överklaganden och osäkerhet.

# Skolskjuts och särskoleskjuts i Sätters kommun

## Organisation

Ansvar för skolskjuts och särskoleskjuts ligger hos trafiksamordnaren på samhällsbyggnadsförvaltningen.

Elevers vårdnadshavare måste ansöka om skolskjuts och särskoleskjuts om de anser att deras barn har behov av det. För särskoleskjuts sker individuella bedömningar från fall till fall. De flesta särskoleelever åker taxi och inte skolskjuts med skolbuss. Skolskjutsen sker i linjetrafiken via Dalatrafik och linjetrafiken är planerad utifrån skoltiderna och den planeringen sköter Dalatrafik. Taxiresor beställer trafiksamordnaren genom BC Dalarna. Skolskjutsar som inte sker i linjetrafik går också via Dalatrafik som ansvarar för upphandlingen av skolbussarna.

Intervjupersonen anser att skolskjutsar och särskoleskjutsar möter deras behov, dvs det finns i exakt den mängd de behöver genom god planering. Trafiksamordnaren har ett bra samarbete med skola, vårdnadshavare och även med Dalatrafik och BC Dalarna och allt sammantaget skapar en god planering och kvalitet.

För särskoleskjuts sker de flesta resorna med taxi och en och samma chaufför sköter resorna och det ser de som viktigt för att lyckas möta elevernas olika behov på bästa sätt. Resorna är väl planerade och barnen får åka när de ska och behöver inte vänta, vilket skulle kunna leda till oro hos denna grupp.

Kvaliteten på skolskjutsar med skolbussar och linjetrafik är bra utifrån perspektivet att det finns bussar utifrån planeringen. En stor andel av bussarna är dock slitna och håller inte kvaliteten utifrån det perspektivet anser intervjupersonen.

Styrkorna med dagens organisation som intervjupersonen beskriver är att i och med att de är en liten kommun kan de sitt område. De känner till de olika adresserna och kunderna får tag i trafiksamordnaren. En och samma person har hand om ärendena och kan svara på frågorna och har därmed en god helhetsbild. Utmaningen är enligt intervjupersonen alltid att få ihop alla skjutsar. De står också just nu inför en ny upphandling och det är alltid en utmaning för då väntar förändringar. En viktig utmaning är sårbarheten med endast en trafiksamordnare.

## Samordning

Även denna intervjuperson beskriver att Region Dalarna har byggt upp ett regelverk för skolskjuts som gäller över hela länet och som är utformad utifrån lagstiftningen, men som blivit ett eget reglemente för länet. Varje kommun har en egen bilaga för avvikelser för den egna kommunen, exempelvis hur många kilometer det ska vara för att vara berättigad till skolskjuts. Det finns därmed utrymme för kommunerna att anpassa reglementet utifrån kommunens behov.

Trafiksamordnaren deltar i handläggartreffen några gånger per år där mer komplicerade fall diskuteras och även lagstiftningen.

Skolskjuts- och färdtjänstresenärer samåker i den utsträckning det är möjligt och det samordningsansvaret ligger på BC-Dalarna. Detta gäller inte särskoleelever, då de eleverna ska ha få chaufförer, och helst en och samma person.

Intervjupersonen nämner främst de ekonomiska styrkorna som kommer som en effekt av att färre fordon kan användas när samordning sker. En utmaning vid samåkning är enligt intervjupersonen att det inte alltid är bra att äldre människor och barn delar taxi. Exempelvis små snoriga barn, eller barn som inte förstår demens. Det kan bli jobbigt för den äldre resenären.

Intervjupersonen är nöjd med den samordning som sker och anser att det fyller deras behov.

## Lagstiftning

Intervjupersonen upplever lagstiftningen som otydlig, men inte som något hinder för samordning.

Ett exempel på otydlighet är att de kan dela ut skolkort såvida det inte finns "väsentliga ekonomiska och organisatoriska svårigheter" och där är det enligt intervjupersonen inte någon som vet hur "organisatoriska svårigheter" ska tolkas.

## 5 Avslutande reflektioner

Följande avslutande reflektioner sammanfattar några iakttagelser vi gör med utgångspunkt i de genomförda intervjuerna.

- Intervjupersonerna upplevs vara stolta och nöjda med hur de arbetar med särskilda persontransporter idag och det oavsett graden av samordning. Det framkommer också ett tydligt engagemang bland intervjupersonerna för frågorna som intervjuerna har tagit upp.
- Av de kommuner där samordning sker i liten utsträckning, lyfts närheten till invånarna och den lokala förankringen många gånger fram som en styrka, men även där samordning sker betonar man ofta vikten av en fortsatt lokal förankring.
- Särskoleskjutsar är ett område där lite samordning sker med annan trafik och intervjupersonerna lyfter fram att det är en känslig grupp som kräver olika behandling från fall till fall.
- Där samordning sker i större utsträckning, framkommer att viljan att samarbeta har varit viktig då många organisationer ska vara överens. Det går inte att tvinga på ett samarbete, utan istället visa vinsterna med samordning.
- Lagstiftning ses ej som ett hinder av de intervjuade personerna.
- Intervjuerna visar att det finns exempel på samordning som kan vara till nytta för andra som vill påbörja ett arbete där samordning är i fokus. Dessa förändringsresor visar tydligt att det är något som sker över en längre period och kräver långsiktighet.

# Bilaga 1 – Intervjupersoner

## Jönköpings län

Roger Johansson, förvaltningschef Barn- och utbildningsförvaltningen, Habo kommun

Gunnel Onselius, planeringsekreterare Utbildningsförvaltningen, Jönköpings kommun

Anna-Karin Malm, serviceresearcher Serviceresor Jönköpings länstrafik, Landstinget i Jönköpings län

Carl-Johan Sjöberg, trafikdirektör Jönköpings länstrafik, Landstinget i Jönköpings län

Lars Wallström, projektledare och utredare Jönköpings länstrafik, Landstinget i Jönköping län

## Uppsala län

Annelie Welén, skolskjutsplanerare Teknikförvaltningen, Enköpings kommun

Elisabeth Lindkvist, administrativ chef/verksamhetscontroller Barn- och utbildningskontoret, Östhammars kommun

Elisabeth Hallström, handläggare Gatukontoret, Enköping kommun

Jessica Eriksson, biståndshandläggare Vård- och omsorgsförvaltningen, Heby kommun

Anita Lakström, chef patientadministration (Resurscentrum), Landstinget i Uppsala län

Torbjörn Sjungare, handläggare patientadministration (Resurscentrum), Landstinget i Uppsala län

Johan Wadman, trafikdirektör kollektivtrafikförvaltningen, Landstinget i Uppsala län

## Dalarnas län

Harriet Sjögren, skolskjutsplanerare Skolförvaltningen, Falu kommun

Camilla Areteg, trafiksamordnare Samhällsbyggnadsförvaltningen, Sätters kommun

Therese Sundell, trafikhandläggare Ekonomienheten, Landstinget Dalarna

Håkan Jansson, ansvarig regionala kollektivtrafikfrågor Region Dalarna

## Bilaga 2 – Intervjuguide RKM

*Regionala kollektivtrafikmyndigheten - Intervjuguide Trafikanalys*

### **Hur samordnas särskilda persontransporter i länet?**

**Namn, roll och organisation:**

**Beskrivning hur skolskjutsar och särskoleskjutsar är organiserade**

- Kan du kort beskriva hur skolskjutsar och särskoleskjutsar är organiserade i [Dalarna, Jönköping, Uppsala] och varför?
- Ser du att ni har en effektiv/ändamålsenlig hantering av skolskjutsar och särskoleskjutsar? Med det undrar vi om ni har en god tillgänglighet och kvalitet på transporterna till en rimlig kostnad?
  - Styrkor?
  - Utmaningar?
- Ser du några hinder i lagstiftningen för att åstadkomma en effektiv hantering av skolskjutsar och särskoleskjutsar i [Dalarna, Jönköping, Uppsala]?

**Regional samordning skolskjutsar och särskoleskjutsar**

- Finns det regional samordning med annan särskild eller allmän kollektivtrafik [Dalarna, Jönköping, Uppsala] vad gäller skolskjutsar och särskoleskjutsar?
- Om det finns regional samordning:
  - Vad för slags samordnings finns?
  - Vilka fördelar ser du med den samordning som finns? Utveckla.
  - Ser du några nackdelar med den samordning som finns? Utveckla.
  - Ser du att det finns ytterligare samordningsvinster att göra? Utveckla.
  - Ser du att det finns några hinder för att åstadkomma de samordningsvinster du beskriver?
- Om det inte finns regional samordning:
  - Ser du att det finns samordningsvinster att göra? Utveckla.
  - Är det något som diskuteras? Finns det planer på samverkan/ökad samverkan inom området? Utveckla.
  - Ser du att det finns några hinder för att åstadkomma samordningsvinster?



### ***Avslutning skolskjutsar och särskoleskjutsar***

- Finns det något ytterligare du vill tillägga?
- (Ömsesidigt att vi återkommer för kompletteringar?)

### ***Beskrivning hur färdtjänst är organiserat***

- Kan du kort beskriva hur färdtjänst är organiserat i [Dalarna, Jönköping, Uppsala] och varför?
- Ser du att ni har en effektiv/ändamålsenlig hantering av färdtjänsten? Med det undrar vi om ni har en god tillgänglighet och kvalitet på transporter till en rimlig kostnad?
  - Styrkor?
  - Utmaningar?
- Ser du några hinder i lagstiftningen för att åstadkomma en effektiv hantering av färdtjänsten i [Dalarna, Jönköping, Uppsala]?

### ***Regional samordning färdtjänst***

- Finns det regional samordning i [Dalarna, Jönköping, Uppsala] vad gäller färdtjänst? Med annan särskild eller allmän kollektivtrafik?
- Om det finns regional samordning:
  - Vad för slags samordnings finns?
  - Vilka fördelar ser du med den samordning som finns? Utveckla.
  - Ser du några nackdelar med den samordning som finns? Utveckla.
  - Ser du att det finns ytterligare samordningsvinster att göra? Utveckla.
  - Ser du att det finns några hinder för att åstadkomma de samordningsvinster du beskriver?
- Om det inte finns regional samordning:
  - Ser du att det finns samordningsvinster att göra? Utveckla.
  - Är det något som diskuteras? Finns det planer på samverkan/ökad samverkan inom området? Utveckla.
  - Ser du att det finns några hinder för att åstadkomma samordningsvinster?

### ***Avslutning färdtjänst***

- Finns det något ytterligare du vill tillägga?
- (Ömsesidigt att vi återkommer för kompletteringar?)

### ***Beskrivning hur sjukresor är organiserat***

- Kan du kort beskriva hur sjukresor är organiserat i [Dalarna, Jönköping, Uppsala] och varför?
- Ser du att ni har en effektiv/ändamålsenlig hantering av sjukresor? Med det undrar vi om ni har en god tillgänglighet och kvalitet på transporter till en rimlig kostnad?

- Styrkor?
  - Utmaningar?
- Ser du några hinder i lagstiftningen för att åstadkomma en effektiv hantering av sjukresor i [Dalarna, Jönköping, Uppsala]?

#### ***Regional samordning sjukresor***

- Finns det regional samordning i [Dalarna, Jönköping, Uppsala] vad gäller sjukresor? M annan särskild eller allmän kollektivtrafik?
- Om det finns regional samordning:
  - Vad för slags samordnings finns?
  - Vilka fördelar ser du med den samordning som finns? Utveckla.
  - Ser du några nackdelar med den samordning som finns? Utveckla.
  - Ser du att det finns ytterligare samordningsvinster att göra? Utveckla.
  - Ser du att det finns några hinder för att åstadkomma de samordningsvinster du beskriver?
- Om det inte finns regional samordning:
  - Ser du att det finns samordningsvinster att göra? Utveckla.
  - Är det något som diskuteras? Finns det planer på samverkan/ökad samverkan inom området? Utveckla.
  - Ser du att det finns några hinder för att åstadkomma samordningsvinster?

#### ***Avslutning sjukresor***

- Finns det något ytterligare du vill tillägga?
- (Ömsesidigt att vi återkommer för kompletteringar?)

# Bilaga 3 – Intervjuguide färdtjänst

## *Färdtjänst - Intervjuguide Trafikanalys*

### **Hur organiseras färdtjänsten?**

#### **Namn, roll och organisation:**

#### **Beskrivning av organisationen**

- Kan du beskriva hur färdtjänsten är organiserad hos er?
  - Var ligger ansvaret?
  - Tillståndsgivning? (Hur ser organisation och ansvar ut vad gäller tillståndsgivning?)
  - Beställningscentral? (Hur ser organisation och ansvar ut vad gäller beställningscentral?)
  - Trafikens utförande? (Hur ser organisation och ansvar ut vad gäller trafikens utförande?)
- Hur ser du att ni lyckas vad gäller:
  - Tillgänglighet
  - Kvalitet
- Ser du att ni har en effektiv/ändamålsenlig organisation för hanteringen av färdtjänst? Med effektiv/ändamålsenlig menar vi god tillgänglighet och kvalitet på transporterna till en rimlig kostnad.
  - Styrkor?
  - Utmaningar?
- Ser du några hinder i lagstiftningen för att åstadkomma en effektiv organisation av färdtjänsten? Utveckla gärna.

#### **Regional samordning (Beskrivning av befintlig samordning samt synen på samordning)**

- Finns det regional samordning vad gäller färdtjänst? (styrkor och svagheter) med annan särskild eller allmän kollektivtrafik?
- Om det finns regional samordning:
- Inom vilka delar?
  - Tillståndsgivning?
  - Beställningscentral?
  - Trafikens utförande?
- Vilka fördelar ser du med den samordning som finns? Utveckla.
- Ser du några nackdelar med den samordning som finns? Utveckla.
- Ser du att det finns ytterligare samordningsvinster att göra? Utveckla.
- Ser du att det finns några hinder för att åstadkomma de samordningsvinster du beskriver?

- Om det inte finns regional samordning:
- Ser du att det finns samordningsvinster att göra? Utveckla.
- Är det något som diskuteras? Finns det planer på samverkan/ökad samverkan inom området? Utveckla.
- Ser du att det finns några hinder för att åstadkomma samordningsvinster?

#### ***Avslutning***

- Finns det något ytterligare du vill tillägga?
- Ömsesidigt att vi återkommer för kompletteringar?

# Bilaga 4 – Intervjuguide skolskjuts/särskoleskjuts

## *Skolskjuts/särskoleskjuts- Intervjuguide Trafikanalys*

### **Hur organiseras skolskjutsarna och särskoleskjutsarna i er kommun?**

#### **Namn, roll och organisation:**

#### **Bakgrund**

- Kort om oss och Uppdraget - Genom denna intervju vill vi få en fördjupad förståelse för hur kommuner, landsting och RKM i de tre länen Jönköping, Uppsala och Dalarna har organiserat färdtjänst, sjuktransport, skolskjuts och särskoleskjuts och hur de ställer sig till och arbetar med regional samordning av särskilda persontransporter.
- Kort om intervjupersonen och dess roll i organisationen.

#### **Beskrivning av organisationen**

- Kan du beskriva hur skolskjuts och särskoleskjuts är organiserat hos er och varför det ser ut så (bakgrund och motiv)?
- Hur ser du att ni lyckas vad gäller:
  - Tillgänglighet
  - Kvalitet
- Ser du att ni har en effektiv/ändamålsenlig organisation för hanteringen av skolskjuts och särskoleskjuts? Med effektiv/ändamålsenlig menar vi god tillgänglighet och kvalitet på transporter till en rimlig kostnad.
  - Styrkor?
  - Utmaningar?
- Ser du några hinder i lagstiftningen för att åstadkomma en effektiv organisation av skolskjuts och särskoleskjuts? Utveckla gärna.

#### **Regional samordning (Beskrivning av befintlig samordning samt synen på samordning)**

- Finns det regional samordning vad gäller skolskjuts och särskoleskjuts? Har förstått att trafiken många gånger överläts på RKM/länstrafiken, främst genom linjetrafik, medan ansvar för barnens säkerhet mm. ligger kvar på kommunen.
- Om det finns regional samordning:
- Inom vilka delar?
- Vilka fördelar ser du med den samordning som finns? Utveckla.
- Ser du några nackdelar med den samordning som finns? Utveckla.
- Ser du att det finns ytterligare samordningsvinster att göra? Utveckla.
- Ser du att det finns några hinder för att åstadkomma de samordningsvinster du beskriver?

- Om det inte finns regional samordning:
- Ser du att det finns samordningsvinster att göra? Utveckla.
- Är det något som diskuteras? Finns det planer på samverkan/ökad samverkan inom området? Utveckla.
- Ser du att det finns några hinder för att åstadkomma samordningsvinster?

#### ***Avslutning***

- Finns det något ytterligare du vill tillägga?
- Ömsesidigt att vi återkommer för kompletteringar

# Bilaga 5 – Intervjuguide sjukresor

## *Sjukresor - Intervjuguide Trafikanalys*

### **Hur organiseras sjukresor?**

#### **Namn, roll och organisation:**

#### **Bakgrund**

- Kort om oss och Uppdraget - Genom denna intervju vill vi få en fördjupad förståelse för hur kommuner, landsting och RKM i de tre länen Jönköping, Uppsala och Dalarna har organiserat färdtjänst, sjuktransport, skolskjuts och särskoleskjuts och hur de ställer sig till och arbetar med regional samordning av särskilda persontransporter.
- Kort om intervjupersonen och dess roll i organisationen.

#### **Beskrivning av organisationen**

- Kan du beskriva hur sjukresor är organiserade hos er?
  - Var ligger ansvaret?
  - Tillståndsgivning ligger på landstinget? (Hur ser organisationen ut vad gäller tillståndsgivning?)
  - Beställningscentral? (Hur ser organisation och ansvar ut vad gäller beställningscentral? Samarbete färdtjänst?)
  - Trafikens utförande? (Hur ser organisation och ansvar ut vad gäller trafikens utförande?)
- Hur ser du att ni lyckas vad gäller:
  - Tillgänglighet
  - Kvalitet
- Ser du att ni har en effektiv/ändamålsenlig organisation för hanteringen av sjukresor? Med effektiv/ändamålsenlig menar vi god tillgänglighet och kvalitet på resorna till en rimlig kostnad.
  - Styrkor?
  - Utmaningar?
- Ser du några hinder i lagstiftningen för att åstadkomma en effektiv organisation av sjukresor? Utveckla gärna.

#### **Regional samordning (Beskrivning av befintlig samordning samt synen på samordning)**

- Hur ser du på regional samordning vad gäller sjukresor (styrkor och svagheter)? Finns det med annan särskild eller allmän kollektivtrafik?
- Om det finns regional samordning:
- Inom vilka delar?
  - Tillståndsgivning?

- Beställningscentral?
- Trafikens utförande?
- Vilka fördelar ser du med den samordning som finns? Utveckla.
- Ser du några nackdelar med den samordning som finns? Utveckla.
- Ser du att det finns ytterligare samordningsvinster att göra? Utveckla.
- Ser du att det finns några hinder för att åstadkomma de samordningsvinster du beskriver?
  
- Om det inte finns regional samordning:
- Ser du att det finns samordningsvinster att göra? Utveckla.
- Är det något som diskuteras? Finns det planer på samverkan/ökad samverkan inom området? Utveckla.
- Ser du att det finns några hinder för att åstadkomma samordningsvinster?

### ***Avslutning***

- Finns det något ytterligare du vill tillägga?
- Ömsesidigt att vi återkommer för kompletteringar?