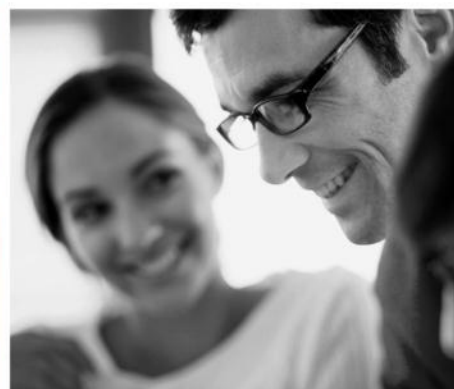
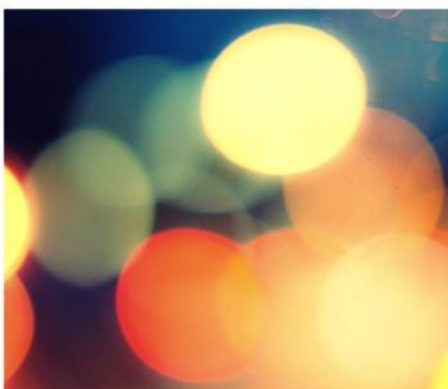
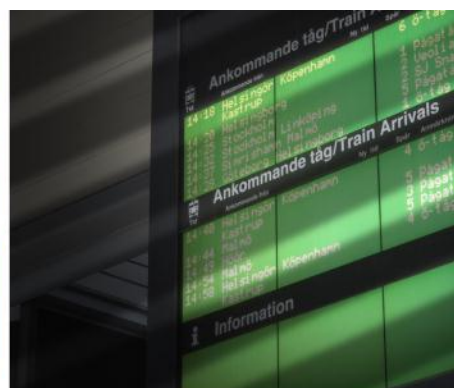
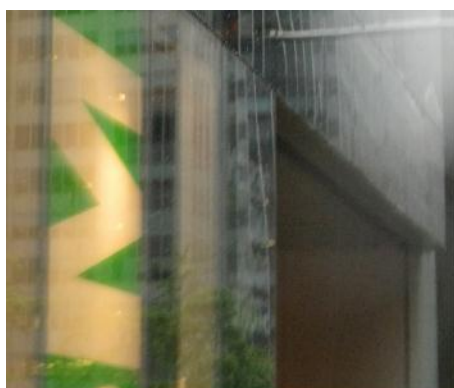


Intervjuer med brukare och internationell studie

- Avseende regelverk kring färdtjänst och andra särskilda persontransporter



Dokumentinformation

Titel:	Intervjuer med brukare och internationell studie avseende regelverk kring färdtjänst och andra särskilda persontransporter
Serie nr:	2014:35
Projektnr:	14045
Författare:	Lovisa Indebetou Kristoffer Levin
Medverkande:	
Kvalitetsgranskning:	Christer Ljungberg
Beställare:	Trafikanalys Kontaktperson: Tom Petersen, tom.petersen@trafa.se, tel 010 414 42 11

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2014-04-07	Preliminär version	Beställare
0.91	2014-04-22	Justering regler Nederländerna	Beställare
0.92	2014-04-24	Justering efter synpunkter Beställare	Beställare
1.0	2014-04-28	Slutrapport	Beställare

Förord

I denna utredning har Trivector på uppdrag av Trafikanalys under våren 2014 genomfört ett antal intervjuer med representanter för brukarorganisationer vars medlemmar använder färdtjänst och andra särskilda persontransporter som skolresor, (inkl särskole-resor) och sjukresor. Intervjuerna med representanter från brukarorganisationerna syftar till att kartlägga hur de upplever att de svenska reglerna fungerar och på vilket sätt de annars borde förändras.

Inom ramen för uppdraget har Trivector även gått igenom internationella regelverk kring färdtjänst och andra särskilda persontransporter som skolresor, (inkl särskoleresor) och sjukresor med syfte är att se om regelverket i dessa länder skiljer sig från de svenska och i så fall på vilket sätt.

Lund april 2014

Sammanfattning

Brukarorganisationernas upplevelse av det svenska regelverket

Nedanstående avsnitt är en beskrivning av hur representanter för några olika brukarorganisationer upplever att färdtjänst, riksfärdtjänst, skolresor (inkl särskoleresor) och sjukresor fungerar.

Färdtjänst

Eftersom många är beroende av färdtjänsten dagligen har bristande kvalitet och brister i regelverket också stor påverkan på möjligheten att kunna röra sig obehindrat som funktionshindrad.

Det är stora regionala skillnader avseende hur färdtjänsten fungerar. Representanterna för brukarorganisationerna menar att det behövs större nationell samordning och det borde finnas ett statligt system för färdtjänsten så att det blir en likhet över landet. De regionala skillnaderna består i själva myndighetsutövningen (på vilka grunder som huvudmännen beviljar tillstånd), prissättning, upphandling, beställning, utförande m m:

- ▶ Att prissättningen ser så olika ut gör det också svårt för representanterna för de olika organisationerna att skaffa sig en ordentlig överblick över hur det ser ut i olika delar av landet.
- ▶ Många brister lyfts fram när det gäller beställning. Det kan handla om att lokalkännedomen är mycket bristfällig bland de som svarar, detta skapar en stor otrygghet. I vissa län tar det mycket lång tid att genomföra en beställning och i en del län och kommuner kan man exempelvis inte boka färdtjänst dygnet runt.
- ▶ På vissa håll i landet är det svårt att resa mellan kommungränserna eftersom de olika kommunernas färdtjänster inte är samordnade.

Brukarorganisationerna menar att kvaliteten måste få en större roll i upphandlingarna som inte bara får handla om effektivitet samt att kvaliteten på tjänsterna måste följas upp bättre. Upphandlingarna har en stor roll i vilken kvalitet som man får ut av tjänsterna.

De intervjuade anser att man vid uppföljning inte mäter kvaliteten och hur många som är nöjda, om resorna kommer i tid etc. Det blir alltså mycket fokus på ekonomi, men lite fokus på nytta. En annan viktig aspekt är att man handlar upp rätt antal fordon eftersom det blir en hämmade faktor för resenären om det saknas fordon. Det finns ingen uppföljning som visar på att det skulle vara några större skillnader beroende på vem som är huvudman. Det är därför nu mycket viktigt att titta på dessa

frågor i samband med ny kollektivtrafiklag. Färdtjänstlagen bör förse med mått på vad som är god kvalitet. Lagstiftningen avseende antal resor är bara riktlinjer till kommunerna, den säger inget om resenärernas rätt och säger inget om att kunna ställa krav, vilket ger mycket stor frihet till kommunerna och möjligheten att kunna överklaga är mycket liten.

En nationell samordning är också viktigt vid upphandling menar de intervjuade. Dock kan stora upphandlingar ytterligare försämra möjligheten att säkerställa den så viktiga lokalkännedomen och det är viktigt att ställa krav på lokalkännedom vid upphandlingarna

När det gäller bemötande är taxichaufförerna ofta stressade, kör vårdslöst och upplevs helt enkelt i vissa fall ha ett mycket dåligt bemötande mot resenären.

Samåkning är ofta väldigt svårt att styra och detta innebär i många fall också ett problem att planera sin resa.

När man pratar om tillgänglig kollektivtrafik är hela resan, även till och från hållplats, liksom byten av yttersta vikt anser brukarorganisationerna. Hela kedjan måste fungera. Ett problem är att personer som har rätt till ledsagare inte har rätt att ta med sig den till och från resan. Man har rätt till hjälp under resan men inte i samband med resan och detta borde kompletteras i lagen.

Brukarna efterlyser möjligheten att kunna få ut en större frihet och spontanitet i användningen av färdtjänsten och det borde vara fri tillgänglighet på resor. När det gäller avgiften borde det aldrig bli dyrare att resa med färdtjänst än att utnyttja vanlig kollektivtrafik. Det behöver finnas en enhetlig taxa och att man följer kollektivtrafikens zonsystem.

Riksfärdtjänst

Brukarna anser att det är en stor begränsning att riksfärdtjänsten främst kan användas till fritidsresor eller resor med socialt syfte. Bland annat tillåts inte förtroendeuppdrag i föreningar, fast det är en fritidssysselsättning. Inte heller konferenser eller kurser tillåts. Det skulle också kunna få mycket stor betydelse för de som är förvärvsarbetande om riksfärdtjänst skulle kunna beviljas även för möten.

Liksom för färdtjänsten framhålls problemen med ledsagartjänst och att flera troligtvis hade kunnat resa själva om man fått hjälp i samband med byten. Ett problem med riksfärdtjänsten är också att man måste man ansöka för varje tillfälle då man vill åka riksfärdtjänst, varje gång man ska åka till annan ort ska det handläggas och tillstånden är tidsbegränsade, så flexibiliteten vid ansökningar är rätt så liten. Det har också blivit restriktivt avseende vilket sätt man kan resa på

Sjukresor

Flera av de problem som brukarorganisationerna tidigare redogjort för gäller även sjukresorna, t ex olika regler i olika delar av landet, problem i kommunikation med

beställningscentralen, dåligt bemötande från chaufförer etc. För de som är färdtjänstberättigade är systemet relativt komplext och det är mycket svårt att få struktur över sjukresorna när det finns så många olika sätt att hantera regelverken.

Skolresor

Brukarorganisationerna menar att de barn som är beroende av skolskjuts inte alltid kan utnyttja det fria skolvalet på samma sätt som andra barn. Regelverket för skolskjuts säger att kommunen har ganska fritt mandat och kan hänvisa en elev som är i behov av skolskjuts till den närmsta skolan i den egna kommunen. I flera kommuner innebär det då att man är låst till skolskjuts till den skolan där man är hänvisad. För den som bor närmare en skola i annan kommun kan det också innebära att man inte kan få skjuts till den skolan. Liknande problem kan uppstå då barnet växelvís bor hos separerade föräldrar. Sammanfattningsvis blir konsekvensen att det fria skolvalet hämmas. Ytterligare ett problem i detta sammanhang menar brukarna att det är att man inte har rätt till skolskjuts hem från fritids även om t ex fritids ligger intill skolan. Här efterfrågas större flexibilitet.

Brukarna anger att det för funktionshindrade barn är ganska mycket samma problematik som lyfts upp inom de andra områdena som också gäller för skolresorna/särskoleresor, t ex tidspassning, lång väntan, okunskap hos förarna och brister i deras uppträdande samt bristande lokalkännedom och ovilja att hjälpa till med lyft in och ur taxin. Men här finns också speciella problem genom att det bland vissa elever, t ex barn med autism, finns behov av att åka med samma bil och samma chaufför varje dag, annars kan hela skoldagen vara förstörd. Alla chaufförerna borde ha kunskap om hur man ska bemöta barn med funktionshinder och det bör finnas utbildningar för detta. Kommuner borde enligt brukarorganisationerna vara mer medvetna om hur de ska styra i upphandlingen av tjänsterna.

Regelverk i andra länder

Nedanstående avsnitt bygger på en inventering av internationella regelverk kring färdtjänst och andra särskilda persontransporter som skolresor, (inkl särskoleresor) och sjukresor med syfte är att se om regelverket i dessa länder skiljer sig från de svenska och i så fall på vilket sätt. De länder vars regelverk studerats är Norge, Finland, Danmark, England, Nederländerna och Belgien.

Lagstiftningen i Norge och Finland är på de flesta punkter relativt lik den svenska lagstiftningen. Det finns i de båda länderna liksom i Sverige ett separat regelverk för sjuktransporter och skolskjuts. I Norge liknar regelverket för färdtjänst det svenska och finska men baseras inte på en verklig lag utan den s k administrativa förordningen och systemet administreras av varje län och baseras på deras prioriteringar och intäkter. I Norge kan man också söka särskilt stöd för resor till arbete/utbildning som inte subventioneras på annat sätt.

Danmark har till skillnad från Sverige ingen specifik lag för färdtjänst eller särskilda persontransporter. Istället är lagen inbäddad i den så kallade sektors-lagstiftningen,

till exempel folkskolelagen, lagen om hälsa, socialtjänstlagen, lagen om sysselsättningsåtgärder, etc. Sektorsansvarsskyldighet innebär att den offentliga sektorn som tillhandahåller en tjänst eller en produkt också är ansvarig för att se till att tjänsten är tillgänglig för personer med funktionshinder.

Det engelska systemet skiljer sig mycket från de svenska då det i England inte finns lagstiftning för färdtjänst, skolresor eller sjukresor på nationell nivå utan det är upp till varje kommun att bestämma hur det går till. Tjänsterna utförs av icke vinstdrivande organ, vanligen välgörenhetsorganisationer.

I Nederländerna är systemet relativt likt det svenska. Landet har en administration som är relativt lik den svenska och har precis som i Sverige lokal färdtjänst och riksfärdtjänst. Speciellt för Nederländerna är dock att man har en speciell färdtjänst avsedd främst för arbetsresor och som upphandlas på nationell nivå. Systemet för sjukresor är komplext eftersom det både finns privata sjukförsäkringar och lokala vårdföretag som är huvudmän för de resorna.

I Belgien präglas systemet av den federala administrationen där den federala nivån, gemenskaperna och regionerna delar på det legala ansvaret för särskilda persontransporter. Som en följd av den federativa förvaltningen i Belgien är regelverket kring särskilda persontransporter i Belgien komplext. Belgien har 3 regioner och 3 språkgemenskaper. Vid sidan om detta finns också 5 län och ett antal kommuner. Det finns ansvar för särskilda persontransporter på samtliga nivåer, till stor del beroende på att både regioner och kommuner kan stifta egna lagar och därmed komplettera eller ett ta över ett mandat från en högre administrativ nivå. Detta sker inte alltid med nationell samordning, vilket innebär att olika regioner har olika befogenheter. De Belgiska regionerna har ett starkt självstyre, är organiserade på olika sätt och har olika sätt att organisera transporttjänster.

Innehållsförteckning

1.	Inledning, bakgrund och syfte	2
2.	Det svenska regelverket för särskilda persontransporter idag	3
3.	Brukarnas (samarbetsorganisationernas) upplevelse av det svenska regelverket	5
3.1	Intervjuer med personer från brukarorganisationer - metod	5
3.2	De intervjuades upplevelse av det svenska regelverket	5
4.	Regelverk i andra länder	16
4.1	Danmark	16
4.2	Norge	16
4.3	Finland	18
4.4	England	20
4.5	Nederländerna	21
4.6	Belgien	23
5.	Referenser	25

1. Inledning, bakgrund och syfte

Trafikanalys har fått i uppdrag av regeringen att genomföra en förstudie om den lagstiftning som reglerar särskilda persontransporter. Eventuella förändringsförslag ska ligga inom ramen för det nuvarande offentliga åtagandet. Förstudien kan komma att ligga till grund för beslut om ytterligare studier och regelutveckling.

I samband med detta arbete har Trivector anlitas för att som underlag till förstudien genomföra ett antal intervjuer med representanter för brukarorganisationer samt gå igenom internationella regelverk kring färdtjänst och andra särskilda persontransporter som skolresor, (inkl särskoleresor) och sjukresor. Syftet är att se om regelverket i dessa länder skiljer sig från de svenska och i så fall på vilket sätt. Intervjuerna med representanter från brukarorganisationerna ska kartlägga hur de upplever att de svenska reglerna fungerar och på vilket sätt de annars borde ändras.

2. Det svenska regelverket för särskilda persontransporter idag

Nedan visas en sammanställning av de lagar som reglerar särskilda kollektivtrafikresor i Sverige. Dessa utgör underlag för diskussionerna och vilka frågor till brukarna avseende hur de upplever reglerna samt underlag för jämförelse med reglerna i några andra länder. Uppgifterna är hämtade från en rapport från Sveriges kommuner och Landsting.¹

Färdtjänst

I lagen om färdtjänst (SFS 1997:736) anges att kommunen ansvarar för att ordna resor för den som inte kan resa med den allmänna kollektivtrafiken på egen hand. Det är kommunens ansvar att ordna färdtjänst av god kvalitet inom kommunen för sina innevånare. I särskilda fall kan färdtjänst ordnas mellan hemkommunen och en annan kommun. Frågor om tillstånd prövas av den kommun där den sökande är folkbokförd. Kommunen kan överlåta sina uppgifter till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Även tillståndsprövningen kan överlåtas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Färdtjänst får enbart utnyttjas till resor som inte bekostas på annat sätt.

Riksfärdtjänst

I lagen om riksfärdtjänst (SFS 1997:735) regleras kommunens skyldigheter att lämna ersättning för reskostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. Kommunen får liksom för färdtjänsten överlåta sina uppgifter till den regionala kollektivtrafikmyndigheten som även får hantera tillståndsfrågor om tillstånd. Ansökan om riksfärdtjänst ska ske i den kommun den sökande är folkbokförd i eller till den regionala kollektivtrafikmyndigheten om kommunen överlåtit sina uppgifter.

Om sökanden beviljas riksfärdtjänst så betalar resenären en egenavgift och kommunen betalar den överskjutande reskostnaden. Egenavgiften fastställs av staten och motsvarar ungefär 2:a klass resa med tåg med dåvarande affärsverket SJ, enligt regeringens förordning (SFS 1993:1148).

Sjukresor

I lagen om reskostnadsersättning vid sjukresor (SFS 1991:419) regleras möjligheterna att ersättas för reskostnader till och från sjukvårdsbesök. Det är varje sjukvårdshuvudman som bestämmer vilka resor som ska ersättas och hur stor egenavgiften ska vara. Sjukvårdshuvudmannen inom vars område sökanden är

¹ Sveriges kommuner och landsting, Allmän och särskild kollektivtrafik, analys av för- och nackdelar med en samlad lagstiftning, Stockholm, mars 2014

bosatt prövar ansökan och betalar ersättningen. Den som har rätt till färdtjänst har i många län automatiskt rätt till sjukresa.

Skolskjuts

Skollagen (SFS 2010:800, kap 10, §§ 32-33, 40, kap 11, §§ 30-31, 39 och kap 18, §§ 30-31, 35) reglerar när en elev i grundskolan, grundsärskolan och gymnasiesärskolan har rätt till skolskjuts. Rätten till skolskjuts är kopplad till att eleven väljer den skola som kommunen anvisat. Gymnasieelever och andra elever som är berättigade till studiehjälp enligt studiestödslagen kan få skolskjuts om färdvägen är längre än sex kilometer (SFS 1991:1110).

Kommunen är skyldig att ordna kostnadsfri skolskjuts för elever i grundskolor, grundsärskolor och gymnasiesärskolor med offentlig huvudman om eleven går i den skola kommunen anvisat om sådan behövs på grund av färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller någon annan särskild omständighet. Kommunen kan dock ibland vara skyldig att anordna skolskjuts även för elever i fristående skolor eller i annan kommunal skola än den som kommunen anvisat. Villkoret är att det inte innebär "ekonomiska eller organisatoriska svårigheter" för kommunen.

Kommunen får fritt organisera skolskjutsverksamheten på lämpligt sätt utifrån de trafikförhållanden som råder. Skolskjuts behöver inte anordnas från bostadsadressen eller anpassas till varje elevs skoltider. Ibland har en elev, med hänsyn till sina personliga förhållanden, särskilda skäl att få gå i en skola i en annan kommun än hemkommunen. Om eleven måste övernatta i skolkommunen har hon eller han rätt till skolskjuts mellan den tillfälliga bostaden och den plats där utbildningen bedrivs under samma förutsättningar som gäller för elever som bor i kommunen. Detta gäller även för elever i grundskolan, grundsärskolan och gymnasiesärskolan. Elever i specialskola och sameskola har rätt till resor som krävs för utbildningen. Staten ska stå för kostnaderna för resorna.

Förordning om skolskjutsning (SFS 1970:340) anger formerna för skolskjuts utifrån säkerhetsperspektivet.

3. Brukarnas (samarbetsorganisationernas) upplevelse av det svenska regelverket

3.1 Intervjuer med personer från brukarorganisationer - metod

För att få en uppfattning om hur brukarna upplever lagstiftningen inom särskild kollektivtrafik har intervjuer genomförts med representanter för flera brukarorganisationer:

- ▶ Handisam, Erik Lindqvist
- ▶ Unga rörelsehindrade, Daniel Pollak (som också representerar NUFT - Nätverket Unga För Tillgänglighet)
- ▶ Neuroförbundet, Lise Lindbäck (förbundsordförande)
- ▶ Synskadades Riksförbund, Jimmy Pettersson
- ▶ DHR – Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder, Karolina Celinska
- ▶ RTAF-rådet (där Synskadades riksförbund och DHR ingår), Jan-Åke Bengtsson
- ▶ RBU (Riksförbundet för rörelsehindrade Barn och Ungdomar), Annica Nilsson

För att underlätta vid sammanställningen av resultaten från intervjuerna och analyser av resultaten har en frågeguide (se bilaga 1) legat till grund som säkerställer att intervjuerna genomförs på samma sätt och samma frågeställningar tas upp.

De intervjuade har för färdtjänst, skolresor (inkl. särskoleresor) samt sjukresor fått svara på frågor om hur lagstiftningen (avseende vem som får åka, ledsagare, resans syfte, vart man får resa, hur man får resa, avgift, övriga villkor, huvudman, prissättning) ur deras perspektiv fungerar och vad som är bra respektive dåligt. De intervjuade har också fått svara på frågor om hur kvaliteten är på tjänsterna och om det finns regionala skillnader, förbättringsåtgärder inom nuvarande kostnadsram och på vilket sätt upphandlingar (avseende lagstiftning och praktik) kan spela roll.

3.2 De intervjuades upplevelse av det svenska regelverket

Färdtjänst

Färdtjänst är den av de särskilda persontransporterna som de intervjuade har mest erfarenheter av och mest åsikter om. Till skillnad från riksfärdtjänst och skolresor är färdtjänsten en transporttjänst som används relativt regelbundet, kanske varje dag. Eftersom många är beroende av färdtjänsten dagligen har bristande kvalitet

och brister i regelverket också stor påverkan på möjligheten att kunna röra sig obehindrat som funktionshindrad.

Regionala skillnader

En sak som samtliga av de intervjuade vittnar om är stora skillnader runt om i landet mellan olika regioner och kommuner. Skillnaderna består i själva myndighetsutövningen (på vilka grunder som huvudmännen beviljar tillstånd), prissättningen, upphandling, beställning, utförande m m.

När det gäller prissättningen så skiljer den sig väldigt mycket i olika delar av landet. Ibland har man zonsystem, ibland skiljer det sig åt mellan varje resa. Ibland har det varit så att man har betalat en avgift om man vill åka själv men fick en annan avgift om man valt att samplanera mer. Ibland har man ett kort för arbetsresor och ett annat kort för färdtjänst. Ett sådant kort kan kosta mycket mer än ett kollektivtrafikkort.² I vissa kommuner kan man få betala per resa och att då kan det bli dyrt.³ Att prissättningen ser så olika ut gör det också svårt för representanterna för de olika organisationerna att skaffa sig en ordentlig överblick över hur det ser ut i olika delar av landet.

Många brister lyfts fram när det gäller beställning. Det kan ha en stor betydelse vilken växel som huvudmannen har upphandlat. I många fall är taxiväxlarna placerade i utlandet och då är lokalkännedomen mycket bristfällig bland de som svarar, detta skapar en stor otrygghet. Det händer bland annat att växeln slår in fel adress till taxichauffören som då har mycket svårt att hitta.⁴ Tidsaspekten är ett problem vid beställning. Medan man kan beställa en transport snabbt i vissa län (det upplevs som att det fungerar förhållandevis väl bl a i Stockholm⁵) tar det mycket lång tid i andra län. I en del län och kommuner kan man exempelvis inte boka färdtjänst dygnet runt. Om man ska ha en transport från ett tåg och tåget blir försenat är det då inte möjligt att boka om färdtjänsten.⁶ På en del håll i landet kan man bara beställa inom vissa tidsintervall, i ibland krävs lång förbeställningstid och i vissa fall är det en viss kvot som kan fyllas om man inte är ute i tillräckligt god tid.⁷ Det kan också ta lång tid om man vill boka specialfordon (t ex rullstolshiss) och det finns exempel på att detta kan behöva beställas 1-2 dygn i förväg.

På vissa håll i landet är det svårt att resa mellan kommungränserna eftersom de olika kommunernas färdtjänster inte är samordnade. Det kan då hända att man behöver byta vid kommungränsen och det är ett problem bland annat i Göteborg där kommunerna är små och storstadsområdet består av många kommuner.⁸

² Telefonintervju Jan-Åke Bengtsson, Jimmy Pettersson och Karolina Celinska, 2014-03-27

³ Telefonintervju Lise Lindbäck, 2014-03-21

⁴ Telefonintervju Lise Lindbäck, 2014-03-21 och Daniel Pollak, 2014-03-25

⁵ Telefonintervju Lise Lindbäck, 2014-03-21 och Daniel Pollak, 2014-03-25

⁶ Telefonintervju Erik Lindqvist, 2014-03-25

⁷ Telefonintervju Karolina Celinska, 2014-03-27

⁸ Telefonintervju Lise Lindbäck, 2014-03-21 samt Jan-Åke Bengtsson, Jimmy Pettersson och Karolina Celinska, 2014-03-27

Upphandlingar och kvalitet

En synpunkt som lyfts fram är att kvaliteten måste få en större roll i upphandlingarna som inte bara får handla om effektivitet samt att kvaliteten på tjänsterna måste följas upp bättre. Många av de intervjuade har påpekat att det enbart handlar om pris och effektivitet i upphandlingarna. Det är också viktigt att man kan leverera en bra kvalitet på tjänsterna. Taxi Stockholm förlorade exempelvis upphandling i Stockholm för att de var för dyra fast de erbjuder en mycket bra kvalitet.⁹

Jan-Åke Bengtsson, Jimmy Pettersson och Karolina Celinska menar att upphandlingarna har en stor roll i vilken kvalitet som man får ut av tjänsterna. Effektivitetskraven och prispressen innebär hårda krav på taxichaufförerna som måste köra länge. I en del län har kunderna möjlighet att byta bolag i, bland annat i Stockholm där det finns ett kundvalssystem, men detta är ganska ovanligt. Och även om detta ökar flexibiliteten så kanske det också har negativa konsekvenser genom att det ökar konkurrensen ännu mer.¹⁰ Då prissättning ofta baseras på hur många körningar ett bolag tar bidrar det i vissa fall till att de kör vårdslöst.¹¹

Lise Lindbäck menar att det borde vara krav på kollektivavtal för chaufförerna, det är viktigt att de har bra anställningsvillkor. Hon menar även att det är viktigt att det finns en bredd i upphandlingen. I Stockholm finns det exempelvis bara två aktörer, eftersom de köper upp varandra.¹²

Kvaliteten på upphandlingarna hänger till stor del också samman med hur man mäter kvalitet och kundnöjdhet. Erik Lindqvist på Handisam menar att man måste börja följa upp användningen av färdtjänst bättre. Idag mäter man hur långa resorna är och hur många tillstånd som beviljas, men man Erik Lindqvist menar att man inte mäter kvaliteten och hur många som är nöjda, om resorna kommer i tid etc. Det blir alltså mycket fokus på ekonomi, men lite fokus på nytta. Här finns förbättringsåtgärder som inte bara gynnar resenären utan också hela systemet.¹³ Erik menar också att det inte har gjorts så mycket undersökningar av regionala skillnader.¹⁴ Någon har lyft fram att det borde finnas sanktionsmöjligheter, både när det gäller tidspassning och bemötandefrågor.¹⁵

Man bör också se till att man upphandlar rätt antal fordon. Det blir en hämmade faktor som resenär att det saknas fordon. I dagens system finns det ingen beredskap för att ta hand om toppar. Detta har också med kvaliteten att göra, det är ju ett stort problem och en otrygghet att man kan behöva vänta flera timmar på ett fordon och detta är en upphandlingsfråga. Det kan också vara en vanlig glesbygdsfråga.

⁹ Telefonintervju Daniel Pollak, 2014-03-25

¹⁰ Telefonintervju Karolina Celinska, 2014-03-27

¹¹ Telefonintervju Jan-Åke Bengtsson

¹² Telefonintervju Lise Lindbäck, 2014-03-21

¹³ Telefonintervju Erik Lindqvist, 2013-03-25

¹⁴ Telefonintervju Erik Lindqvist, 2013-03-25

¹⁵ Telefonintervju Jan-Åke Bengtsson, Jimmy Pettersson och Karolina Celinska, 2014-03-27

När det gäller större upphandlingar tror Erik Lindqvist att en nationell samordning är viktig. Det borde tas fram utarbetade underlag inom särskilda persontransporter, på samma sätt som Trafikverket har tagit fram när det gäller kollektivtrafiken. Detta är nog en viktigare aspekt än att flera aktörer går samman och gör upphandlingar tillsammans.¹⁶ Ett annat perspektiv kan vara att stora upphandlingar ytterligare kan försämra möjligheten att säkerställa den så viktiga lokalkännedom (se nedan). Här finns det exempel från Västra Götaland där man har gjort upphandlingar på hela regionen där bilarna kommer väldigt långt ifrån.¹⁷

Bemötande och lokalkännedom

Entreprenörernas bemötande är ett problem som rapporteras från olika håll i landet, i t ex Skåne, Skaraborg och Stockholm. Taxichaufförerna är stressade, kör vårdslöst och upplevs helt enkelt i vissa fall ha ett mycket dåligt bemötande mot resenären. Det förekommer också vissa synpunkter på att bolagen plockar in taxichaufförer som inte har lokalkännedom, har svårt att kommunicera (språk) och synpunkter på att vissa bolag rekryterar chaufförer som är dömda för olika brott.

En fråga som har varit uppe till diskussion den senaste tiden är att man ska kunna ställa krav på lokalkännedom vid upphandlingar. Det måste finnas en gräns för hur många gånger du kan anmäla en chaufför, t ex ett vite. Det är mycket svårt att få en chaufför avstängd idag, det finns människor som har varit med om rätt så hemska saker, där chauffören kan vara det otrygga momentet under resan. Att chauffören har bristande lokalkännedom är ofta en aspekt som minskar tryggheten (som tidigare nämnts så beror detta delvis på taxiväxlarna).

Samåkning är ofta väldigt svårt att styra och detta innebär i många fall också ett problem att planera sin resa. Ibland kan man få frivillig samordning, men för det mesta är det ofrivillig.

Om färdtjänst som ersättning för kollektivtrafik

Erik Lindqvist menar att det är en spridd uppfattning att färdtjänst kommer att minska om kollektivtrafiken blir mer tillgänglig. Men det går mycket långsamt i denna utveckling och man gör mycket lite uppföljningar på nationell nivå om hur snabbt arbetet går. Färdtjänsten är något som kommer att fortsätta behövas för många och då är det riskfyllt att dra dessa slutsatser. Efter att den nya kollektivtrafiklagen har trätt i kraft är det 12 län där den regionala kollektivtrafikmyndigheten har tagit över ansvaret för färdtjänst. Framförallt med tanke på att fler RKTMs tar över färdtjänsten är det viktigt att börja bygga upp ett nytt system för uppföljning redan nu. Har man ingen uppföljning så finns det inget underlag till att göra förbättringar.¹⁸

När man pratar om tillgänglig kollektivtrafik har man ofta glömt bort att det är mycket svårt att ta sig till rätt hållplats, att kollektivtrafiken brister i hela kedjan. Nedsatt rörlighet handlar också om möjligheten att kunna ta sig till och från tåg

¹⁶ Telefonintervju Erik Lindqvist, 2013-03-25

¹⁷ Telefonintervju Jan-Åke Bengtsson, Jimmy Pettersson och Karolina Celinska, 2014-03-27

¹⁸ Telefonintervju Erik Lindqvist, 2013-03-25

och bussar. Det kan också finnas kvalitetsproblem på annat sätt: hissar går sönder, man får inte information, eller vad som helst som är väsentligt för att kunna göra resan. Man måste säkerställa att kollektivtrafiken fungerar för att kunna hävda att den ska kunna ersätta färdtjänst.¹⁹ Ett annat problem är att avregleringen av kollektivtrafiken gör att det är många olika operatörer som har olika kvalitet på sina fordon.²⁰

En annan aspekt är möjligheten att beställa andra tjänster, t ex ledsagare, som ofta inte beviljas till och från resan. Ett annat problem är att man tenderar att höja gränsen för när man beviljar färdtjänst på grund av synsvårigheter, också här med hänvisning till att kollektivtrafiken anges tillgänglig.²¹ Kopplar till resonemanget innan om att det är mycket svagt att säga att kollektivtrafiken generellt är tillgänglig, det beror på vilken funktionsnedsättning man har.

Lagstiftning - Syftet med färdtjänsten

Daniel Pollak menar att det är tänkt att färdtjänsten ska användas som allmänna kollektivtrafik, men i den allmänna kollektivtrafiken finns det ingen begränsning på antalet resor som det finns inom färdtjänsten. Detta begränsar också den spontana aktiviteten, man måste planera resor. Det borde vara fri tillgänglighet på resor. Ungdomar har rätt så lätt att få detta idag, men äldre har kanske svårt för detta. Bara för att man fyller 25 eller 30 så minskar ju inte antalet vänner.²²

Många uppgifter visar att färdtjänsten upplevs som ganska bra. Men en viktig skillnad är att det fungerar bra för de som reser sällan men för de 2-5 % som är beroende av färdtjänsten för arbete och socialt liv så är problemen mycket stora.²³ Har man funktionshinder har man rätt att röra sig fritt i samhället. Den ska kunna användas både för sociala resor och för resor till och från arbetet. Det handlar till stora delar om ett perspektivskifte, där det inte bara handlar om att kunna förflytta sig från punkt a till punkt b utan att faktiskt kunna ta sig till mötet som börjar kl. 9. Det kan finnas fall där färdtjänststimmarna inte räcker för att ta sig till och från jobbet och det kan då vara svårt att ta sig in på arbetsmarknaden.²⁴

Lagen om färdtjänst säger att resor som ses som väsentliga för tillståndsinnehavaren inte får begränsas mer än i särskilda fall²⁵, men att dessa fall kan tolkas olika. Ofta möts man av argumentet att man inte kan åka när man vill med kollektivtrafiken samt likaså att syftet med resan ifrågasätts, exempelvis behovet av resor till och från vänner, sociala aktiviteter etc. Karolina Celinska menar dock att man bör se på färdtjänsten som en kompensation. Man ska ha rätt till något annat för att ens behov är annorlunda. Undanröjandet av hinder handlar inte om att man ska få en gräddfil utan att man ska ha möjlighet att röra sig. De handlar inte om att man ska få en privatchaufför och även om det skulle vara så är det för

¹⁹ Telefonintervju Jan-Åke Bengtsson, Jimmy Pettersson och Karolina Celinska, 2014-03-27

²⁰ *Kommentar från Trivector: Detta har dock inte något med den senaste av- eller omregleringen av kollektivtrafiken att göra, och upphandlaren är fri att ställa krav på de fordon som ska användas (vilket också görs och har gjorts i mer än ett decennium).*

²¹ Telefonintervju Jan-Åke Bengtsson, Jimmy Pettersson och Karolina Celinska, 2014-03-27

²² Telefonintervju Daniel Pollak, 2014-03-25

²³ Telefonintervju Jan-Åke Bengtsson, Jimmy Pettersson och Karolina Celinska, 2014-03-27

²⁴ Telefonintervju Erik Lindqvist, 2013-03-25

²⁵ Ordalydelsen i lagen är: "Sådana resor som kan anses vara väsentliga för tillståndshavaren får begränsas till antalet endast om det finns synnerliga skäl." (§ 9)

att det behovet finns. Daniel Pollak efterlyser möjligheten att kunna få ut en större frihet och spontanitet i användningen av färdtjänsten. Om man liknar det vid kollektivtrafiken så är den mycket flexibel. Färdtjänsten som ska vara ett komplement bör kunna fungera på liknande sätt, men kollektivtrafiken är mycket mer spontan, framförallt eftersom det går att lita på när den går.^{26, 27}

Färdtjänstlagen bör förses med mått på vad som är god kvalitet. Man bör ha möjlighet att titta på omfattning, rätt tider på dygnet etc. Men framförallt måste man titta på god kvalitet. Färdtjänst ska ange ett visst antal resor inom ett visst område, men lagstiftningen är bara riktlinjer till kommunerna, den säger inget om resenärernas rätt och säger inget om att kunna ställa krav, vilket ger mycket frihet till kommunerna. Möjligheten att kunna överklaga är mycket liten, det är mycket svårt att hävda något.²⁸

Ledsagare och medföljare

Ett problem är att personer som har rätt till ledsagare inte har rätt att ta med sig den till och från resan. Man har rätt till hjälp under resan men inte i samband med resan och detta borde kompletteras i lagen. Det finns fortfarande tillståndsgivare som tolkar lagen lite friare så därför uppstår skillnader. Här är det också ett problem att man i vissa län har olika färdtjänstoperatörer i olika kommuner, t ex i Västra Götalandsregionen, vilket kan innebära att resenären behöver byta fordon vid kommungräns.

Det blir en viss problematik om man ska ta med en kompis. Om kompiserna också är beviljad färdtjänst så kan inte den kompiserna åka med eftersom man måste beställa separat färdtjänst.

Finns också lokala egenheter, bland annat att man tar en avgift för en person som åker med, så tar man av avgift per mil oavsett om den personen har ett månadskort i kollektivtrafiken. Det finns en mängd sidovarianter här och det finns många begränsningar som skapar ett utanförskap.²⁹

Huvudmannaskap och nationell samordning

Det finns ingen uppföljning som visar på att det skulle vara några större skillnader beroende på vem som är huvudman. Det är därför nu mycket viktigt att titta på dessa frågor när vi har en ny kollektivtrafiklag. Man kan tänka sig att större huvudmän har större möjligheter att göra en uppföljning av arbetet.³⁰

Det man kan konstatera är att det finns väldigt många olika varianter; I Stockholm så tar kommunerna hand om ansökningarna, men besluten tas av landstinget. Kommunerna kan komma med rekommendation, men färdtjänstnämnden (RKTm) tar besluten.³¹ RKTm upphandlar färdtjänsten för nästan hela Västra

²⁶ Telefonintervju Daniel Pollak, 2014-03-25

²⁷ *Kommentar från Trivector: Detta är antagligen främst ur ett storstadsperspektiv. Kanske är denna fråga lite annorlunda i ett glesbygdsperspektiv, där kollektivtrafiken kanske inte alltid utnyttjas lika spontant för snabbare påkomna resor.*

²⁸ Telefonintervju Jan-Åke Bengtsson, Jimmy Pettersson och Karolina Celinska, 2014-03-27

²⁹ Telefonintervju Jan-Åke Bengtsson, Jimmy Pettersson och Karolina Celinska, 2014-03-27

³⁰ Telefonintervju Erik Lindqvist, 2013-03-25

³¹ Telefonintervju Lise Lindbäck, 2014-03-21

Götaland och bilarna kan komma långt ifrån. Det kan också skilja sig inom varje län som i Skåne där en del kommuner har överlåtit till regionen.

Framförallt anser de intervjuade att färdtjänsten bör bli mer flexibel än vad den är idag. Idag är det ganska oflexibelt och man kan inte resa när man vill. Detta skiljer sig rätt så mycket från den livsstil som ungdomar har idag. Färdtjänstens system skapar en problematik här, man måste vara ute i god tid.³²

Många har lyft behovet av en större nationell samordning, med tanke på den mycket splittrade bilden som finns idag avseende prissättning, upphandlingar, huvudmannaskap etc. Lise Lindbäck menar att det borde finnas ett statligt system för färdtjänsten. Konkret så tycker hon att det måste bli en likhet över landet. Hon har dock inte förankrat detta i styrelsen, vilket hon vill vara tydlig med.³³

Det är inget som hindrar att kommunerna gör utredningar, men det borde aldrig bli dyrare att resa med färdtjänst än att utnyttja vanlig kollektivtrafik, vilket det kan bli om man reser mycket. Om man köper ett SL-kort kan man åka så mycket man vill inom ett geografiskt område och det hade varit bra med samma grundprincip för färdtjänsten. Det behöver finnas en enhetlig taxa och att man följer kollektivtrafikens zonsystem. Enbart ekonomiska orsaker bör inte ligga till grund för upphandlingen.³⁴

Riksfärdtjänst

En synpunkt som har framkommit när det gäller riksfärdtjänst är att det är en stor begränsning att denna främst kan användas till fritidsresor eller resor med socialt syfte. Bland annat tillåts inte förtroendeuppdrag i föreningar, fast det är en fritidssysselsättning. Inte heller konferenser eller kurser tillåts. Detta innebär bland annat att medlemmarna i brukarorganisationerna har svårt att få riksfärdtjänst beviljad för att åka till föreningarnas möten.³⁵ Lise Lindbäck lyfter fram att det skulle kunna få mycket stor betydelse för de som är förvärvsarbetande om riksfärdtjänst skulle kunna beviljas även för möten. Detta är framförallt viktigt eftersom vi inte har full tillgänglighet i kollektivtrafiken i landet. Om man inte kan åka tåg så kommer man ju inte fram och då borde det inte spela någon roll vilket syfte man har med resan.³⁶

När man blir beviljad riksfärdtjänst kan tillståndet också omfatta att man får ta med sig en ledsagare hela resan, vid synskada. Har man inte möjlighet att ta med sig en ledsagare själv kan man ansöka hos kommunen om tillstånd. Men ibland så säger kommunen nej, även om dessa är huvudmän för och handlägger både riksfärdtjänst ledsagartillstånd. Om man som synskadad är berättigad till ledsagare från kommunen eller socialtjänsten är man vanligtvis beviljad ett visst antal timmar, men det är inte säkert att dessa räcker till för en längre resa.

³² Telefonintervju Daniel Pollak, 2014-03-25

³³ Telefonintervju Lise Lindbäck, 2014-03-21

³⁴ Telefonintervju Lise Lindbäck, 2014-03-21

³⁵ Telefonintervju Jan-Åke Bengtsson, Jimmy Pettersson och Karolina Celinska, 2014-03-27

³⁶ Telefonintervju Lise Lindbäck, 2014-03-21

Det framhålls i intervjuerna att det finns ett samband mellan hänvisning till en mer tillgänglig kollektivtrafik och mindre generösa beviljanden och att detta är helt ogrundat. Behovet av att ta med sig ledsagare eller ansöka hos kommunen hade kanske varit mindre om transportföretaget hade erbjudit ledsagning vid byten. Men det är inte alla operatörer som erbjuder den tjänsten och ibland kanske inte samma regler gäller under hela resan på grund av administrativ gräns och olika huvudmän. Hade alla företag haft denna service som också är en typ av ledsagning så hade man vunnit på det. I dagsläget finns det dock en problematik eftersom man kanske inte kan få ledsagning varken från kommunen eller från transportföretaget och då faller hela syftet med även om man har blivit beviljat tillstånd att resa.³⁷

I dagsläget måste man ansöka för varje tillfälle då man vill åka riksfärdtjänst, t ex om man har en sommarstuga så ska man ansöka varje gång man vill åka dit och det är en lång ansökningstid. Varje gång man ska åka till annan ort ska det handläggas och tillstånden är tidsbegränsade, så flexibiliteten vid ansökningar är rätt så liten. Det har också blivit restriktivt avseende vilket sätt man kan resa på. Det är nuförtiden på grund av miljömål nästan omöjligt att få riksfärdtjänst med flyg men också med bil. Men det finns problem med tågen på grund av skrymmande hjälpmedel, det kan finnas fysiska hinder att besöka toalett medan tåget rör sig och många kollektivtrafikföretag kör med fordon som saknar full tillgänglighet.³⁸

Sjukresor

Sjukresor skiljer sig lite i jämförelse med färdtjänsten på det sättet att de är kopplade till en vistelse eller remiss/kallelse till vårdinrättning. På så sätt så är det inget som den som är berättigad till sjukresor sköter själv på samma sätt som med färdtjänst och riksfärdtjänst.³⁹ Sjukvårdsersättningen räknar in sjukresorna, men man måste beställa resa varje gång man åker och sedan finns det ett högkostnadsbelopp för sjukresor utöver det som finns för sjukhusbesök i övrigt.⁴⁰ Här kan tilläggas att detta högkostnadsskydd skiljer sig från det för färdtjänst, om det finns ett sådant.

Det finns människor som har sjukresetillstånd men inte färdtjänstillstånd men för de som är färdtjänstberättigade är systemet relativt komplext. I många fall är man dock automatiskt berättigad till sjukresor om man också har ett färdtjänstillstånd, sjukresan blir då en färdtjänstresa. Det skiljer mycket åt mellan olika delar av landet och intervjuerna ger ingen riktigt entydig bild av för- och nackdelar. Många föredrar att använda färdtjänst istället för sjukresor. Men man kan inte beställa sjukresor i färdtjänstens regi.^{41, 42} När det gäller dessa resor är det till sist sjukvårdsinrättningen som avgör behovet. Om man utnyttjar en färdtjänst-

³⁷ Telefonintervju Jimmy Pettersson, 2014-03-27 och 2014-04-03

³⁸ Telefonintervju Karolina Celinska, 2014-03-27

³⁹ Telefonintervju Jan-Åke Bengtsson, Jimmy Pettersson och Karolina Celinska, 2014-03-27

⁴⁰ Telefonintervju Lise Lindbäck, 2014-03-21

⁴¹ Telefonintervju Jan-Åke Bengtsson, Jimmy Pettersson och Karolina Celinska, 2014-03-27

⁴² *Kommentar från Trivector: En anledning att många föredrar att använda färdtjänst istället för sjukresor kan vara att sjukresor ibland har en högre egenavgift. Men man får inte använda färdtjänst om man är berättigad till en sjukresa, så det är ett lagbrott. Vilket i sig är "krångligt" med nuvarande lagstiftning. Det finns också län med samordnad färdtjänst- och sjukreseväxel – t ex Uppsala och Stockholm.*

resa för sjukresebehov kan man bli sittande i flera timmar efter besök på vårdinrättning eftersom man kanske inte kan beställa resan tillbaka. Detta är inget problem som har specifikt att göra med sjukresor utan är mer ett generellt problem med färdtjänsten som också får betydelse vid sjukhusbesök, besök på apotek eller liknande aktiviteter. Det finns då också en risk att den som är färdtjänstberättigad förbrukar sina färdtjänstresor som kanske främst är avsett att användas för arbete och fritid.⁴³

En del av de intervjuade har framhållit att det är mycket svårt att få struktur över sjukresorna när det finns så många olika sätt att hantera regelverken. På vissa ställen i landet kan det vara beställningscentralen som bestämmer vilken typ av resa det blir, man kan alltså inte på förhand veta om det blir en sjukresa eller färdtjänstresa. Det är olika penningpåsar som betalar för färdtjänst och sjukresor och i vissa län är det också olika huvudmän där kommunen har hand om färdtjänst och landstinget har hand om sjukresorna. Detta innebär att det blir olika taxsystem. Slutligen så finns det andra typer av sjukresor där man har annat tillstånd i botten där läkaren beviljar resetillstånd.⁴⁴

Någon av de tillfrågade har framhållit att själva resan vid sjukresor inte skiljer sig från färdtjänsten. Det är samma bilar och samma problem med kommunikation med beställningscentralen, samt även i dessa fall dåligt bedömande från chaufförer.⁴⁵

Skolresor

Erik Lindqvist från Handisam framhåller att det fria skolvalet kan ha inneburit ett problem för barn som är beroende av skolskjuts för att ta sig till och från skolan. Regelverket för skolskjuts säger att kommunen har ganska fritt mandat och kan hänvisa en elev som är i behov av skolskjuts till den närmsta skolan i den egna kommunen. I en uppföljning som har skickats till utbildningsförvaltningar har 81 % svarat att de beviljar skolskjuts även till andra kommuner. Dessa har alltså tagit ett extra steg utöver vad lagstiftningen kräver. Men i 1/5 av kommunerna är man då alltså låst till skolskjuts till den skolan där man är hänvisad. Konsekvensen blir att det fria skolvalet hämmas och inte är lika fritt för vissa grupper i dessa kommuner.

Jimmy Pettersson, Synskadades Riksförbund, anger det är ganska mycket samma problematik som lyfts upp inom de andra områdena som också gäller för skolresorna och tror att man i många fall beviljar specialtransport, alltså skoltaxi eller specialfordon, istället för reguljär skolskjuts. I äldre ålder kanske man snarare försöker hitta ett system med ledsagare. Han framhåller att skillnaderna troligtvis är stora mellan storstadsområden och landsbygd. I storstadsregionerna där kollektivtrafiken är bättre är det antagligen vanliga att man försöker lösa den synskadades behov i samband med ordinarie skolskjuts eller kollektivtrafik. I andra delar av landet är det troligtvis vanligare med anordnade transporter. Ett praktiskt

⁴³ Telefonintervju Jan-Åke Bengtsson, Jimmy Pettersson och Karolina Celinska, 2014-03-27

⁴⁴ Telefonintervju Jan-Åke Bengtsson, Jimmy Pettersson och Karolina Celinska, 2014-03-27

⁴⁵ Telefonintervju Daniel Pollak, 2014-03-25

problem är att om man har böcker med punktskrift som är anpassade för synskadade så blir böcker och väskor som man ska bära på ganska stora och då kan det vara svårt att åka med den vanliga kollektivtrafiken.⁴⁶

Avseende skolresor är det i övrigt framför allt RBU som lämnat synpunkter. Samtliga av synpunkterna nedan kommer från dem. I förbundet ingår främst barn med rörelsehinder, olika typer av diagnoser⁴⁷ och muskelsjukdomar. Den personliga assistansen är enormt viktigt för medlemmarna och färdtjänst är också viktigt.

De viktigaste problemen som RBU ser är att skolskjutsen är extremt viktigt för elever med funktionsnedsättning. Man har idag rätt till skolskjuts om man går i gymnasiesärskolan, men inte om man går i gymnasieskolan. Detta är ett problem då det finns många elever med funktionsnedsättning som går i den vanliga gymnasieskolan, men som då alltså inte är berättigade till skolskjuts. Generellt får gymnasieelever ersättning för busskort, men kan man inte åka med kollektivtrafiken måste man åka färdtjänst. Detta kan innebära helt andra kostnader för den enskilde och samma problem vid beställning och tidspassning som tidigare lyfts angående färdtjänsten. RBU menar att gymnasieskolan är en förutsättning för att kunna komma in på arbetsmarknaden och med detta som bakgrund har helt enkelt inte lagstiftningen hängt med när det gäller rätt till skolskjuts för funktionshindrade.

När det gäller skolskjuts till grundskola har kommunen endast skyldighet att ordna skolskjuts till den skola som kommunen anvisar. Detta innebär att det fria skolvalet inte riktigt gäller för funktionshindrade barn vilket skapar ett mycket tidigt utanförskap. Om man har en funktionsnedsättning kanske man vill välja en skola utanför en den egna kommunen som man vet fungerar bra och där barnet kan få det särskilda stöd som det behöver. Men då kan begränsningar i skolskjuts ändå innebära att man inte har möjlighet att göra de valen.

I och med den nya skollagen gjorde man det möjligt för kommunen att bevilja skolskjuts till en annan skola om det inte innebär organisatoriska eller ekonomiska svårigheter. Nu har det kommit en dom i förvaltningsdomstolen som har fastställt att kommunen är skyldig att ordna skolskjuts till annan kommun om det inte innebär merkostnader för kommunen. Det innebär att alltså att om det finns merkostnader för skolskjuts till annan kommun eller skola än den som är närmast ger det ett stort utrymme för kommunen att ge avslag på en ansökan i ett sådant fall. En annan problematik är att de barn som bor hos två föräldrar inte kan få skolskjuts från två kommuner. Detta är lika för alla barn, men kan innebära extra förhinder för barn med funktionshinder som kan ha svårt att ordna transport på annat sätt, eller måste resa med färdtjänsten vilket kan innebära en stor merkostnad.

RBU lyfter också att det är ett problem att man inte har rätt till skolskjuts hem från fritids och LSS-insatser eftersom dessa verksamheter är mycket viktiga speciellt för dessa barn och för deras föräldrars möjlighet att förvärvsarbeta. Om

⁴⁶ Telefonintervju Jimmy Pettersson, 2014-04-03

⁴⁷ Kommentar från Trivector: På RBUs webb-plats anges följande diagnoser: ADHD, Cerebral pares, Flerfunktionshinder, Hydrocefalus, Kortväxthet, Muskelsjukdom, Osteogenesis imperfecta, Plexusskada, Prader-Willis syndrom och Ryggmärgsbräck.

man är beviljad korttidshem är det inte heller säkert att barnet kan få skjuts hem utan till fritidsverksamhet. Samtliga dessa problem lyfter RBU som exempel på att det finns mycket stelbenthet hos kommunerna vad gäller regler för skolskjuts.

Precis som vad gäller färdtjänsten finns det mycket synpunkter på bemötande och kvalitet från de förare som kör skoltaxi för skolskjuts eller särskolskjuts. Det kan röra sig om bristande lokalkännedom och att det inte hur vägen till skolan går, eller att de inte hittar till rätt adresser. Om man sedan har rullstol och denna ska lyftas in en taxi så följs inte alltid dessa regler och detta skapar otrygghet. Det är inte alltid som barnen kan kommunicera med talat språk. Det är inte alltid som chaufförerna har kunskap om hur man ska bemöta barn med funktionshinder och det bör finnas utbildningar för detta. Det finns ibland behov hos elever av att åka med samma bil och samma chaufför varje dag, annars kan hela skoldagen vara förstörd, t ex barn med autism. RBU menar att kommunerna borde lära sig mer och vara mer medvetna om hur de ska styra i upphandlingen. Det är viktigt att bolagen kan garantera säkerheten och har en utbildning till chaufförerna.

Ett annat problem är att vissa kommuner har satt begränsningar för när skolskjutsen ska gå. Ibland kan man behöva vänta länge. Många med rörelsehinder blir lätt trötta och det kan vara en stor påfrestning att behöva vänta. Man måste också ha god framförhållning om man vill ändra tid.⁴⁸

⁴⁸ Intervju med Annica Nilsson, RBU, 2014-04-07

4. Regelverk i andra länder

Exempel på intressanta lösningar för särskilda persontransporter som Trafikanalys pekat ut i tidigare studier finns i bl a England, Nederländerna, Danmark, Norge, Finland och Belgien. I detta kapitel visas vilket regelverk som gäller i dessa länder för särskilda resor och jämförs med de svenska reglerna. Detta för att se på vilka regelförändringar som skulle krävas i Sverige (om några) för att kunna införa motsvarande system här.

4.1 Danmark

Danmark har till skillnad från Sverige ingen specifik lag för färdtjänst eller särskilda persontransporter. Istället är lagen inbäddad i den så kallade sektorslagstiftningen, till exempel folkskolelagen, lagen om hälsa, socialtjänstlagen, lagen om sysselsättningsåtgärder, etc. Sektorsansvarsskyldighet innebär att den offentliga sektorn som tillhandahåller en tjänst eller en produkt också är ansvarig för att se till att tjänsten är tillgänglig för personer med funktionshinder. Det operativa ansvaret för en transportuppgift följer ansvaret för ”kärnverksamheten”, t ex en kommunal funktion som särskild utbildning eller allmän skola.⁴⁹

4.2 Norge

Lagstiftningen i Norge är på vissa punkter relativt lik den svenska. Det finns även i Norge ett separat regelverk för sjuktransporter och skolskjuts. Ansvaret för sjuktransporter ligger på den regionaliserade statliga sjukvården medan kommunerna ansvarar för skolskjuts. Dessutom ansvarar den nationella myndigheten NAV för resor till/från arbetet och högre utbildning för personer med funktionsnedsättning.

Färdtjänst

I Norge finns också liksom i Sverige ett system som liknar den svenska färdtjänsten. Det norska systemet baseras dock inte på en verklig lag utan av den så kallade administrativa förordningen. Systemet administreras av varje län och baseras på lokala prioriteringar och finansieras av länets fria intäkter (skatteintäkter och bidrag). Bruket av detta system varierar från län till län, baserad på lokala bestämmelser. Liksom för den svenska färdtjänsten krävs en varaktig funktionsnedsättning som gör att brukaren inte kan använda vanlig kollektivtrafik. Normalt sett kan brukarna boka turer bland åkerier som är anslutna till systemet och beställning sker så som för vanlig användning av taxi. I vissa län får brukarna en kupong som de är fria att använda, i andra ett elektroniskt betalkort som är laddat med en viss summa.

⁴⁹ Deloitte, 2013, Trafikselskabernes varetagelse af offentlig befording, Endelig rapport april 2013

De norska länen bestämmer självständigt servicenivåer och grundavgift. Nivån på avgiften varierar kraftigt mellan länen. Landstingen fastställer servicenivån som ett totalt antal stödberättigande turer och de fördelas sedan i ett kvotsystem till kommunerna som kan erbjuda brukarna att använda systemet upp till den kvot som tilldelats kommunen.

De som är skrivna i Oslo kommun kan t ex få färdtjänst om de är funktionshindrade och inte kan använda vanlig kollektivtrafik. De har då rätt till en viss mängd fritidsresor med taxi eller specialbil. Det är också möjligt att få tillgång till detta för fritidsresor i Akershus om det finns starka hälsomässiga eller sociala skäl till det. De som berättigas till färdtjänst kan använda detta för resor till särförskolor, aktivitetsskolor, gymnasium, dagcenter eller varaktigt anpassat arbete. Aktiviteterna måste dokumenteras. Fram till 1.9.2014 kan man också ansöka om att få använda färdtjänsten till/från avlönat arbete och utbildning men därefter är det staten som övertar ansvaret för dessa resor.

Resor till arbete och utbildning

För resor till arbete och utbildning som inte täcks via andra bidrag, eller resor till grundskola/gymnasium som kommunen/länet ansvarar för, kan man ansöka om stöd för dessa resor om man har varaktig funktionsnedsättning (mer än ett år) och p.g.a. funktionsnedsättningen inte kan resa med allmänna kommunikationsmedel. F o m 1 september 2014 gäller detta för boende i hela Norge. Det innebär att man kan få transport med taxi till och från arbete eller skola. Brukaren betalar en egenavgift som motsvarar den rimligaste billigaste transporten med kollektivtrafik och transporten kan samordnas med andra om det inte medför alltför stor nackdel för brukaren.

Skolskjuts

Elever i grundskolan och gymnasium har rätt till gratis skolskjuts om skolvägen är mer än 2 km för elever i årskurs 1, 4 km för elever i årskurs 2-10 och mer än 6 km i gymnasiet. I grundskolan har eleverna också rätt till skolskjuts oavsett hur lång skolvägen är om den är särskilt farlig eller riskfylld.

Sjukresor

Om man reser till/från offentligt godkänd behandling för sjukvård kan man ha rätt till nödvändiga utgifter för resan. Avståndet måste vara minst tre kilometer och resan måste kosta mer än minsta taxa med lokal kollektivtrafik. Patienter har också rätt till ersättning för andra kostnader som är förenade med resan som parkering, vägtullar etc.

Normalt sett sker utbetalning av det belopp som motsvarar billigaste sättet att resa, men om man p.g.a. funktionshinder/sjukdom inte kan utnyttja allmänna färdmedel ersätts dyrare transportsätt. Nödvändig ledsagare har rätt till ersättning för sina reskostnader och täcks på samma sätt som patienters resekostnader. Barn under 18 år har rätt till att ha med sig en ledsagare som får sina reskostnader täckta när de ska på behandling.

Utgifter för resor till rehabilitering täcks till den institution som den regionala hälsovården har avtal med. Väljer man att resa till rehabilitering i annan region

kan man få ersättning för den del av kostnaden som man skulle haft för att resa till den regionala kliniken. Till de rehabiliteringskliniker som har landstäckande funktioner täcks kostnaden oavsett var i landet man bor.

I regel ska brukaren själv betala resan och söker sedan ersättning i efterhand och beloppen måste vara på minst 100 kr sett på en 6-månadersperiod. Det lokala patientrese-kontoret kan hjälpa till att planera resan och fylla i ansökningsblanketter.

Vid alla sjukresor måste man betala en egenavgift som fastställs av Stortinget. Egenavgiften läggs till grund för frikort som erhålles när kostnaderna kommit upp i ett visst belopp. Vissa grupper ska dock inte betala egenavgift, t ex personer med frikort, ledsagare samt barn under 16 år.

4.3 Finland

Färdtjänst

I Finland styrs av reglerna för färdtjänst av Handikappservicelagen och handikappserviceförordningen, som kompletterar varandra.

I Finland är det kommunerna som är huvudmän för färdtjänsten. Kommunerna kan dock välja att samordna sin färdtjänstverksamhet tillsammans med en annan kommun, eller att köpa tjänsten av en annan kommun eller någon annan som tillhandahåller tjänsterna. Kommunen kan också ge en servicesedel till den som använder sig av tjänsten.

Även om utförandet av färdtjänst skiljer sig åt något gentemot i Sverige är lagstiftningen liknande. Kommunerna är skyldiga att för en gravt funktionshindrad person ordna med skälig färdtjänst och därtill hörande ledsagartjänster, om personen på grund av sitt funktionshinder eller sin sjukdom verkligen behöver tjänsterna för att klara av regelbundna aktiviteter i sitt liv. Vid ordnandet av färdtjänst och därtill hörande ledsagartjänst anses en person är funktionshindrad om:

- han eller hon har särskilda svårigheter att röra sig
- han eller hon på grund av sitt funktionshinder eller sin sjukdom inte kan använda kollektivtrafiken utan oskäligt stora svårigheter⁵⁰

Färdtjänstresorna ska ordnas i den omfattning det behövs utan månatliga begränsningar och gäller för resor till såväl arbete och skola som till övriga resor har betydelse för det vardagliga livet.⁵¹ Färdtjänst ska ordnas för en funktionshindrad person så att han eller hon har möjlighet att göra nödvändiga arbetsresor. Arbetsresor ordnas inom den egna kommunen och till grannkommunerna och när man bedömer huruvida arbetsresorna görs till en närkommun, bör man fästa uppmärksamhet vid kommuninvånarnas normala pendlingsområde och till vilka närkommuner man vanligen gör arbetsresor från orten i fråga. För att få ersättning för studieresor förutsätts att studierna leder till att

⁵⁰ Handikappservicelagen, 5 §

⁵¹ Handikappservicelagen, 8 §

en examen eller ett yrke uppnås eller förbättrar möjligheterna att arbeta. Förutom arbets- och studieresor har den som är gravt funktionshindrad också möjlighet att göra 18 enkelresor per månad.⁵² Kommunen kan enligt förordningen dock vara skyldig att bevilja personen fler än de 18 resor som avses i förordningen.

I Finland finns det en självriskandel (fastställd klientavgift för färdtjänsten) för den som använder färdtjänst. Kommunen är sedan skyldig att ersätta personen för alla skäliga kostnader för den del som överstiger självriskandelen. Detta görs i samband med färdtjänsten, i efterhand eller genom att ordna resan till exempel med hjälp av taxikort eller taxisedlar. När man uppskattar huruvida en funktionshindrad persons kostnader för färdtjänsten är skäliga, kan man som stöd använda lämpliga delar av Kommunikationsministeriets beslut om transportavgifter för taxibilar. Kommunen kan ordna transporterna:

- med taxi
- med anropstaxi
- som samtransporter
- genom att utnyttja servicelinjer
- med hjälp av resesamordningscentraler
- genom en kombination av alla dessa sätt

Kommunen ska vid behov för en gravt funktionshindrad person ordna ledsagartjänster (följeslagarservice) i anslutning till färdtjänsten. Innehållet i ledsagartjänsten är inte noggrannare definierat i lagstiftningen. Ledsagartjänsten kan anses innebära assistans omedelbart före resan, under resan och omedelbart efter resan. För ledsagartjänsten kan ingen avgift tas ut.⁵³

Sjukresor

Sjukresor regleras i Finland enligt Sjukförsäkringslagen. En försäkrad person har rätt till ersättning för resekostnader i anslutning till behandlingen av en sjukdom, om resan gäller besök hos en statlig, en kommunal eller en samkommuns verksamhetsenhet inom hälso- och sjukvården. Ersättning betalas dessutom för kostnaderna för en försäkrads egna resor till platser där hjälpmedel tillverkas, underhålls och förmedlas, om resorna gäller anskaffning och underhåll av hjälpmedel som ingår i behandlingen av en sjukdom.⁵⁴ Ersättning ges också för den försäkrades resekostnader för hembesök, som läkare, tandläkare eller andra yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården, eller till närmsta undersöknings- och vårdenhet där den försäkrade kan få nödvändig undersökning och vård.⁵⁵

En försäkrads resekostnader ersätts enligt det belopp som resan skulle ha kostat med anlitan av det förmånligaste till buds stående färdstättet. Om man har ett

⁵² Handikappserviceförordningen

⁵³ Handikappservicelagen, 8 §

⁵⁴ Sjukförsäkringslagen, 1 §

⁵⁵ Sjukförsäkringslagen, 3 och 4 §

gravt handikapp eller trafikförhållandena förutsätter att specialfordon används kan kostnaderna för ett sådant också ersättas.⁵⁶

Resekostnaderna för en försäkrad ersätts till fullt belopp till den del kostnaderna för en enkelresa överstiger 14,25 euro. Om det sammanlagda beloppet av de resekostnader för ersättningsgilla resor under ett och samma kalenderår överstiger 242,25 euro (årlig självriskandel), ersätts den överskjutande delen till fullt belopp, dock högst till ett belopp som motsvarar den fastställda ersättningstaxan.⁵⁷

Skolskjuts

En elev i grundläggande utbildning eller påbyggnadsundervisning som har längre än fem kilometer till skolan har rätt till fri transport. En elev i grundläggande utbildning, påbyggnadsundervisning eller förskoleundervisning har rätt till fri transport också när den väg som avses ovan med beaktande av hans eller hennes ålder eller andra omständigheter är alltför svår, ansträngande eller farlig.⁵⁸

4.4 England

Reglerna för färdtjänst, sjukresor och skolresor skiljer sig mycket från de svenska då det i England inte finns lagstiftning för färdtjänst (Community transport) på nationell nivå utan det är upp till varje kommun att bestämma hur det går till. Skolresor och sjukresor ingår också i Community Transport.

Community transport handlar om att ge flexibla och lyhörda lösningar till otillfredsställda lokala transportbehov och ofta utgör det enda sättet vilka särskilda användargrupper kan få tillgång till en rad viktiga tjänster. Community transport drivs av icke vinstdrivande organ (vanligen välgörenhetsorganisationer) som kan samla in pengar från en rad olika källor, bland annat intäkter från avgifter till självkostnadspris. Operatörer kan vara allt från små lokala organisationer som betjänar en viss gemenskap till större sociala företag som tillhandahåller busslinjer, utbildning, hälsovård och sociala tjänster. Användare av Community transport innefattar människor i alla åldrar, funktionshindrade människor, arbetslösa, människor i samhällen som inte har tillgång till kollektivtrafik, barn och unga samt äldre.⁵⁹

Egentligen kan vem som helst driva ett företag/organisation utan vinst för Community transport men för dem som driver sådan tjänst finns det ett antal regler som gäller. Det finns många områden i lagstiftningen, särskilt kring transporter och hälsa samt säkerhetsföreskrifter som måste beaktas av en operatör som genomför Community transport.

⁵⁶ Sjukförsäkringslagen, 5 §

⁵⁷ Sjukförsäkringslagen, 7 §

⁵⁸ Lagen om grundläggande utbildning, 32 §

⁵⁹ Community Transport Association, 2010, Valuing Community Transport – A Guide for Commissioners of Transport Services

De lagstiftningskrav som gäller för Community transport handlar bl a om att:⁶⁰

- ▶ Företag eller personer som utför Community transport får tillgång till BSOG (Bus service operators grant) vilket innebär att de får reducerad skatt på bensin/diesel.
- ▶ Den som utför transporten behöver en operatörs-licens samt körkort och rekommenderas starkt att genomgå en körutbildning.
- ▶ Regler finns för hur minibussen ska vara konstruerad.
- ▶ Avseende hälsa och säkerhet för passagerare, samt anställda och frivilliga, krävs att riskbedömningar genomförs och registreras. Det finns också en uppförandekod för säkerheten för passagerare sittande i rullstol.
- ▶ För fordonen som utför trafiken finns krav avseende underhåll, licenser och försäkring.

4.5 Nederländerna

I Nederländerna är de särskilda persontransporterna uppdelade på olika typer av transporttjänster och huvudmän. Det har skett en tydlig uppdelning mellan resor avsedda för arbete- och studier å ena sidan och social syfte å andra sidan. Det finns en del ändringar inom regelverken på gång i Nederländerna, bland annat med syfte att minska kostnader och öka användning av den reguljära kollektivtrafiken.⁶¹ Regelverken nedan är dock de som gäller för tillfället.

Färdtjänst

Det som i Nederländerna kallas **lokal färdtjänst** (WMO) regleras av Socialtjänstlagen och påminner om den svenska färdtjänsten. Precis som i Sverige är det kommunerna som beviljar tillstånd för den lokala färdtjänsten, men kommunerna kan välja att samarbeta med varandra och även överlåta utförandeansvaret till regionala aktörer.⁶² Den lokala färdtjänsten är avsedd för att främja social delaktighet för människor med funktionsnedsättning, men används främst för sociala och fritidsändamål. Användare av WMO kan inte använda kollektivtrafiken, eftersom detta är ett av bedömningskriterierna under bedömningen av om man är berättigad till färdtjänst eller ej.⁶³ Den som är berättigad lokal färdtjänst betalar vanligtvis en egenavgift som varierar mellan 0,12–0,14€/km. 600 000 personer är beviljade att använda WMO, men alla utnyttjar inte sina tillstånd.⁶⁴

Vardagliga resor ingår således inte i den lokala (kommunala) färdtjänsten (se nedan). För dessa resor finns det som kallas **Resor till daglig sysselsättning**, som regleras av Ministeriet för Sociala frågor och Arbetsmarknad (SZW), genom myndigheter för anställning av funktionshindrade personer (WSW-resor), samt

⁶⁰ SEEDA and Kent County Council, Setting up a Community Transport Scheme in Kent & Medway, 2010

⁶¹ Telefonsamtal Guy Hermans, KPVV Nederländerna, 2014-04-16

⁶² Mobistik Utveckling, 2014, Integrering av allmän och särskild kollektivtrafik samt av linjetrafik och flextrafik - Omvärldsbevakning och kunskapsbyggande för utveckling och rationalisering av integrerad kollektivtrafik, Koncept/arbetsmaterial 2014-03-14

⁶³ MuConsult, 2013, Krachten bundelen voor toekomstvast doelgroepenvervoer en OV - Onderzoek in opdracht van Ministerie VWS (Kraftsamling för en hållbar särskild och allmän kollektivtrafik), Slutrapport, 28 juni 2013

⁶⁴ Telefonsamtal Guy Hermans, KPVV Nederländerna, 2014-04-16

myndigheter för Arbetslöshetsfrågor, som ansvarar för transporter vid rehabilitering och integration av funktionshindrade personer (WIA-resor).⁶⁵

Riksfärdtjänst

Riksfärdtjänsten (VALYS) är precis som den lokala färdtjänsten främst avsedd för fritidsresor och resor med socialt syfte, men är till för regionala resor, vilket definieras som resor över 20 km. VALYS var ursprungligen tänkt som en felande länk mellan bostäder och tillgänglig kollektivtrafik och det är först när kollektivtrafiken inte är ett alternativ som man kan bli beviljad riksfärdtjänst från dörr till dörr. Hälften av resorna sker inom den egna provinsen och kan väl jämföras med regional färdtjänst i Sverige.⁶⁶ De som är beviljade lokal färdtjänst får också riksfärdtjänst.⁶⁷

Riksfärdtjänsten organiseras och upphandlas på nationell nivå genom Ministeriet för Hälsa. Upphandlingen görs centralt och transportföretag som förfogar över handikapp-anpassade fordon kan delta i konkurrensen. Berättigade användare får en resebudget på 450 km/år för en egenavgift på 0,20€/km. Utöver denna finns en större resebudget på 2250 km/år till en betydligt högre egenavgift – 1,22€/km.⁶⁸ Ca 171 000 har tillstånd att resa med VALYS.

Sjukresor

Sjukresor är relativt komplext i Nederländerna eftersom det finns två sjukvårdssystem. **Primärvård** och kurativ vård organiseras och finansieras genom en obligatorisk privat sjukvårdsförsäkring som även täcker in reskostnader vid sjukresor. **Långvård** för äldre ingår i äldreomsorgen liksom relaterade sjukresor och organiseras och finansieras av en socialförsäkring med öronmärkt skattefinansiering.

Försäkringsbolagen är ansvariga för resor till och från sjukhus (Zittend ziekenvervoer). De flesta försäkringsbolag låter patienten, inom ramen för primärvården, själva välja var man vill bli undersökt och behandlad. Enligt lagstiftningen täcker försäkringen även nödvändiga sjuktransporter, vilket omfattar en rad olika behandlingar som exempelvis strålning och dialys.⁶⁹ Försäkringsbolagen har egna organisationer för att upphandla sjukresorna och behöver inte följa EU-regler för upphandling.⁷⁰

⁶⁵ Mobistik Utveckling, 2014, Integrering av allmän och särskild kollektivtrafik samt av linjetrafik och flextrafik - Omvärldsbevakning och kunskapsbyggande för utveckling och rationalisering av integrerad kollektivtrafik, Koncept/arbetsmaterial 2014-03-14

⁶⁶ MuConsult, 2013, Krachten bundelen voor toekomstvast doelgroepenvervoer en OV - Onderzoek in opdracht van Ministerie VWS (Kraftsamling för en hållbar särskild och allmän kollektivtrafik), Slutrapport, 28 juni 2013

⁶⁷ Mobistik Utveckling, 2014, Integrering av allmän och särskild kollektivtrafik samt av linjetrafik och flextrafik - Omvärldsbevakning och kunskapsbyggande för utveckling och rationalisering av integrerad kollektivtrafik, Koncept/arbetsmaterial 2014-03-14

⁶⁸ Ibid

⁶⁹ Telefonsamtal Guy Hermans, KPVV Nederländerna, 2014-04-16

⁷⁰ Mobistik Utveckling, 2014, Integrering av allmän och särskild kollektivtrafik samt av linjetrafik och flextrafik - Omvärldsbevakning och kunskapsbyggande för utveckling och rationalisering av integrerad kollektivtrafik, Koncept/arbetsmaterial 2014-03-14

Den andra formen av sjukresor (för sjukvård inom äldreomsorgen) kallas EMEA-resor och lyder under en annan lag om ”särskilda sjukresor” (AWBZ). Hälsoministeriet ansvarar för politiken men organisationen av dagvård och transport är decentraliserad och organiseras av privata vårdinrättningar som har kontrakt för äldreomsorg.⁷¹ Särskilda sjukresor är för till för dagliga resor för specifika grupper, t ex personer med allvarliga hjärnskador, svårt handikappade och personer med psykiska sjukdomar.⁷²

Än så länge är sjukresorna inte integrerade med annan särskild kollektivtrafik, men det finns diskussioner om att öka integreringen för att minska. Från 2015 kommer kommunerna att ta över delar av ansvaret för de särskilda sjukresorna (AWBZ).⁷³

Skolskjuts

Särskoleresor och skolresor för funktionshindrade regleras av Ministeriet för Utbildning, Kultur och Vetenskap (OG&W). Lokala myndigheter har en lagstadgad skyldighet att erbjuda elever i skolor för primär och (sekundär) särskild utbildning transport och betala för utbildning när det inte erbjuds. Syftet med detta system är att säkerställa tillgängligheten till utbildning oberoende av religion, trosuppfattning eller funktionshinder med detta system.⁷⁴ 80 000 elever är berättigade till särskild skolskjuts.⁷⁵

Kommunerna har ansvar för upphandling av dessa tjänster – och man har oftast valt att inte samordna dessa resor med färdtjänstresor utan de utförs av mindre kommunala taxiföretag efter upphandling enligt EU-regler. Ofta väljer flera kommuner att samarbeta för att få ett ökat underlag och för att hålla nere de administrativa kostnaderna. Upphandling sker normalt med separata upphandlingar men en integrering med färdtjänst och öppen flextrafik förekommer i vissa regioner.⁷⁶

4.6 Belgien

Regelverket kring särskilda persontransporter i Belgien är komplext, som en följd av den federativa förvaltningen i landet. Belgien har 3 regioner (Flandern, Vallonien, Bryssel) och 3 språkgemenskaper (den nederländsktalande, den fransktalande, den tysktalande). Vid sidan om detta finns också 5 län och ett antal kommuner. Det finns ansvar för särskilda persontransporter på samtliga nivåer,

⁷¹ Mobistik Utveckling, 2014, Integrering av allmän och särskild kollektivtrafik samt av linjetrafik och flextrafik - Omvärldsbevakning och kunskapsbyggande för utveckling och rationalisering av integrerad kollektivtrafik, Koncept/arbetsmaterial 2014-03-14 och MuConsult, 2013, Krachten bundelen voor toekomstvast doelgroepenvervoer en OV - Onderzoek in opdracht van Ministerie VWS (Kraftsamling för en hållbar särskild och allmän kollektivtrafik), Slutrapport, 28 juni 2013

⁷² Telefonsamtal Guy Hermans, KPVV Nederländerna, 2014-04-16

⁷³ Ibid

⁷⁴ MuConsult, 2013, Krachten bundelen voor toekomstvast doelgroepenvervoer en OV - Onderzoek in opdracht van Ministerie VWS (Kraftsamling för en hållbar särskild och allmän kollektivtrafik), Slutrapport, 28 juni 2013

⁷⁵ Telefonsamtal Guy Hermans, KPVV Nederländerna, 2014-04-16

⁷⁶ Mobistik Utveckling, 2014, Integrering av allmän och särskild kollektivtrafik samt av linjetrafik och flextrafik - Omvärldsbevakning och kunskapsbyggande för utveckling och rationalisering av integrerad kollektivtrafik, Koncept/arbetsmaterial 2014-03-14

till stor del beroende på att både regioner och kommuner kan stifta egna lagar och därmed komplettera eller ett ta över ett mandat från en högre administrativ nivå. Detta sker inte alltid med nationell samordning, vilket innebär att olika regioner har olika befogenheter.⁷⁷ De Belgiska regionerna har ett starkt självstyre, är organiserade på olika sätt och har olika sätt att organisera transporttjänster.

I Region Flandern finns 13 olika domäner med ansvar för bland annat utbildning, skatter, hälsovård och arbetsmarknad. Transporttjänster för funktionshindrade är kopplade till varje domäns ansvarsområde vilket innebär att skolresor ligger under ansvaret för utbildning, sjukresor under ansvaret för hälsovård och resor till och arbete ligger under ansvaret för arbetsmarknad. Avdelningen för mobilitet ansvarar för den typ av färdtjänst som påminner om den holländska lokala färdtjänsten och som främst är avsedd för sociala resor och fritidsresor. Vad som gör det hela ganska komplicerat är dock att varje domän har sitt eget sätt att organisera transporterna. I vissa fall sker transporten genom subventionerad taxi, i annat fall är det bussbolag som kör på kontrakt.

I Bryssel och Vallonien fungerar systemen annorlunda. I Vallonien är regionen indelad i fem mindre regioner som var och en äger ett eget kollektivtrafikbolag. Varje bolag har sedan i sin tur en överenskommelse med en transportör som organiserar minibussar för funktionshindrade. I Bryssel är det ett offentligt ägt kollektivtrafikbolag som kör minibussar enligt kollektivtrafiktaxa från dörr- till dörr.

En faktor som är speciell för Belgien är att det är sällsynt att trafiken körs på entreprenad genom offentlig upphandling. Istället är det vanligt att offentligt ägda bolag, så kallade non-profit-bolag, kör på koncession (som i Vallonien och Bryssel). I andra fall är det privata transportbolag, exempelvis taxi som erbjuder transporter, men som kör till ett subventionerat pris. Så är det exempelvis i Flandern där funktionshindrade betalar ett fastställt belopp vid resan och bolaget skickar sedan en räkning till regionen som betalar den överskjutande delen av resans faktiska kostnad. På den federala nivån finns ett annat system där man kan köpa subventionerade checkar. Bakgrunden till dessa olika system är att man inte kan upphandla taxitjänster i Belgien. Ett taxibolag i Belgien kör i stort sett enbart på taxameter, vilket innebär att resan för kostnaden inte kan uppskattas på förhand. Istället har det uppstått ett system med ”rental cars”, som körs helt och hållet på kontrakt av det offentliga.

⁷⁷ Intervju med Eric Semples, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Region Flandern, Belgien 2014-03-27

5. Referenser

Community Transport Association, 2010, *Valuing Community Transport – A Guide for Commissioners of Transport Services*

Deloitte, 2013, *Trafikselskabernes varetagelse af offentlig befordring*, Endelig rapport april 2013

Mobistik Utveckling, 2014, *Integrering av allmän och särskild kollektivtrafik samt av linjetrafik och flextrafik - Omvärldsbevakning och kunskapsbyggande för utveckling och rationalisering av integrerad kollektivtrafik*, Koncept/arbetsmaterial 2014-03-14

MuConsult, 2013, *Krachten bundelen voor toekomstvast doelgroepenvervoer en OV - Onderzoek in op-dracht van Ministerie VWS (Kraftsamling för en hållbar särskild och allmän kollektivtrafik)*, Slutrapport, 28 juni 2013

SEEDA and Kent County Council, *Setting up a Community Transport Scheme in Kent & Medway*, 2010

Sveriges kommuner och landsting, *Allmän och särskild kollektivtrafik, analys av för- och nackdelar med en samlad lagstiftning*, Stockholm, mars 2014