



# **Förändringar i färdtjänsttillstånd och resande med färdtjänst**

- Intervjuer med några tjänstpersoner

21 januari 2019

## Inledning

Trafikanalys ser i sin statistik att antalet färdtjänstberättigade i Sverige har minskat markant mellan 1998 och 2017 samtidigt som antalet personer totalt och antalet äldre personer i Sverige har ökat. En majoritet av de färdberättigade är äldre personer.

Anledningen till att antalet färdtjänstberättigade har gått ner kan bero på flera saker, t ex att färre personer behöver färdtjänst när den allmänna kollektivtrafiken har blivit mer tillgänglig, att alltfler äldre kan och fortsätter köra bil jämfört med tidigare eller att det har blivit striktare regelverk som gör att färre personer är berättigade till färdtjänst. När den nya färdtjänstlagstiftningen kom 1998 (Lag (1997:736) om färdtjänst) blev regelverket kring vem som är berättigad till färdtjänst striktare och bedömningen av ansökningarna skulle baseras på individens förmågor, främst rörelseförmåga.

Hur färdtjänsten är organiserad skiljer en del mellan landstingen. I vissa landsting har ansvaret för både själva trafikeringen av färdtjänst och myndighetsutövningen att bevilja tillstånd lämnats över från kommunerna till landstingen, medan andra landsting bara utför trafiken. Det varierar också huruvida alla kommuner i ett län eller bara ett antal av kommunerna har lämnat över hela eller delar av färdtjänsten. I färdtjänstlagen från 1998 gavs kommunerna möjlighet att överlåta sina uppgifter kring färdtjänst till dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet.

Enligt statistik från Trafikanalys har det totalt i landet skett en minskning av antalet tillstånd med 25% mellan åren 1998 och 2017. I tjugo av de tjugoen länen har antalet färdtjänstillstånd gått ner mellan dessa år och i ett är det oförändrat. Minskningen varierar mellan länen och i några län har antalet gått ner med 40-50%, medan det i andra har varit en betydligt mindre minskning med några procent. Medianvärdet ligger på 27% minskning. Detta innebär att antalet tillstånd per 1000 invånare har minskat mycket eftersom befolkningen ökar. Nationellt är antalet resor per tillstånd ganska stabilt under samma tid, men det varierar mycket i olika län. I det län där störst ökning har skett är ökningen 127%, medan det i ett annat län minskat 48%. Detta är de båda extremerna. Medianvärdet ligger på en minskning med 7%.

I denna begränsade intervjustudie har ett antal län som utmärker sig på olika sätt vad gäller antal färdtjänstillstånd och antal resor per tillstånd valts ut. Länen fördelar sig på tre grupper: län med liten minskning eller ingen förändring alls av antal tillstånd och förhållandevis liten förändring i antal resor per tillstånd (Stockholm, Östergötland och Skåne), län med en stor minskning av både antal tillstånd och antal resor per tillstånd (Blekinge, Dalarna och Gävleborg) samt län med en stor minskning av antal tillstånd och en stor ökning av antal resor per tillstånd (Jönköping och Kalmar). Se nedan. De utvalda länen är de som är mest framträdande inom respektive grupp.

## Förändring mellan 1998 och 2017

	<i>antal tillstånd</i>	<i>resor per tillstånd</i>
Stockholm	-17%	1%
Östergötland	0%	-8%
Skåne	-12%	-1%
Blekinge	-37%	-48%
Dalarna	-48%	-38%
Gävleborg	-41%	-24%
Jönköping	-25%	44%
Kalmar	-54%	127%
<b>Riket totalt</b>	<b>-25%</b>	<b>2%</b>

Syftet med denna PM är att genom samtal med tjänstemän från ett antal regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner öka förståelsen för varför antal färdtjänsttillstånd har minskat över åren, hur resandet har utvecklats för färdtjänstberättigade, samt vilken betydelse den allmänna kollektivtrafiken har för utvecklingen inom färdtjänsten. Dessa teman har varit utgångspunkten för utformandet av intervjufrågor.

## Genomförande

Kontakter togs med tio personer i åtta län som hade insikt i hur färdtjänsten har utvecklats i dessa län där antingen stora förändringar har skett eller förhållandevis små förändringar har skett i förhållande till det nationella genomsnittet. De som lämnade svar hade roller som t ex enhetschef för serviceresor, gruppchef för särskild kollektivtrafik och chef för affärsuppföljning av beställningstrafik. Personerna hade varit verksamma inom färdtjänstområdet olika länge och hade olika typer av ansvar i sina tjänster, vilket påverkade hur insatta de var i de olika områdena och hur väl de kunde svara på frågorna som ställdes.

I de flesta fall genomfördes samtal per telefon som också spelades in och i två fall lämnades skriftliga svar på frågorna. Samtalen varade mellan cirka femton och trettio minuter. För att identifiera lämplig person att prata med ringdes växeln på kollektivtrafikmyndigheten eller utförarorganisationen (i tre fall hamnade man då först i kön för de som skulle ansöka om färdtjänst) och i några fall användes redan existerande kontakter. Frågorna skickades ut på förhand för att underlätta för de som skulle svara.

Följande frågor ställdes:

- Varför sjunker antalet färdtjänsttillstånd?

(Är det en jämn trend eller har det skett vid särskilda tillfällen?)

- Hur ser trenden ut för antalet ansökningar om färdtjänst?  
(Är det färre ansökningar än innan? Söker man mindre för att man inte behöver eller finns det ett rykte om att det är svårt att få?)
- Har kriterierna för att bli färdtjänstberättigad förändrats över tid?
- Resande per tillstånd har också förändrats i många län, vad beror det på?
- Varför ökar färdtjänstkostnaderna? Vad är mest kostnadsdrivande?
- Har samordningen mellan kollektivtrafik och färdtjänst förändrats över tid? Hur i så fall? Blir man hänvisad till kollektivtrafik?
- Bedöms kollektivtrafikens tillgänglighet ha ökat och motivera färre tillstånd?

I resultatdelen redovisas svaren från länen i följande ordning; de tre län som varken har haft stora förändringar i antal tillstånd eller i resor per tillstånd dvs Stockholm, Östergötland (inklusive Linköpings kommun som själv sköter legitimeringen) och Skåne, de två regioner som har haft stora minskningar i antalet tillstånd och stora minskningar i antal resor per tillstånd dvs Blekinge, Dalarna och Gävleborg och sist de två regioner som haft stora minskningar i antalet tillstånd men ett stort ökat resande per tillstånd dvs Jönköping och Kalmar.

Under rubriken ”Resultat” är det insamlade materialet sammanställt i kortfattad form. Inga direkta citat är återgivna, men texten är skriven utifrån de ord som de intervjuade personerna använde och det sätt som de uttryckte sig på. Det kan innebära att vissa påståenden inte stämmer helt med hur det verkligen förhåller sig eller att det i vissa fall blivit otydliga svar. Kommentarer kring detta återfinns i sista delen ”Uppsummering, kommentarer och slutsatser”. I resultatdelen görs i vissa fall förtydligande av de svar som har getts. Dessa är i så fall skrivna inom parants. För övrigt återges det som har sagts och uttryckts av de intervjuade.

## Resultat

### Antalet färdtjänstillstånd och ansökningar

I Stockholm har det varit en viss nergång av antalet tillstånd och det har varit så för varje år, men det är svårt att säga precis vad det beror på. (Det är inte helt klart vilken tidsperiod som avses, men svaret visar att minskningen av tillstånd inte har skett helt plötsligt, utan är en process som fortfarande pågår). I Stockholm har mycket satsningar gjorts på att göra kollektivtrafiken tillgänglig (den faktiska effekten av detta är dock svårt att bedöma). De som får tillstånd nu är i genomsnitt äldre jämfört med hur det var

tidigare. (De yngre äldre har i mindre utsträckning tillstånd nu, vilket gör att det blir färre totalt sett som har tillstånd. Med en mer rätt tillämpning av lagen så är det troligt att färre bland de yngre äldre har tillräckliga funktionsnedsättningar för att få tillstånd). Antal ansökningar per år har varierat lite under de senaste tio åren, men det är ingen speciell uppåtgående eller nedåtgående trend. Det är inte färre som söker, utan avslagen har ökat. De formella kriterierna för bedömning har varit de samma under lång tid (men genom praxis så blir bedömningarna alltmer rätt utifrån lagstiftningen).

I Östergötland har antalet tillstånd inte förändrats över de tjugo åren, men det kan variera något mellan kommunerna. Det är fortfarande kommunerna som beviljar färdtjänsttillstånden och hur man beviljar visar sig skilja mellan kommunerna, t ex kan andelen som beviljas ensamåkning variera mellan 12% och 50%. Regionen tror att Linköpings kommun är ganska generös med att bevilja jämfört med andra kommuner i Sverige. Från Linköpings kommun uttrycks att man blivit duktigare och duktigare på att följa lagen och därför har antalet tillstånd inte ökat, även om det har varit en befolkningsökning. Antalet ansökningar har varit ungefär det samma åtminstone de senare åren. Invånarna har kanske på sistone börjat förstå att det är svårare att få färdtjänst. Kriterierna för bedömning har inte förändrats, men däremot har bedömningen blivit striktare.

I Skåne, där antalet tillstånd inte förändrats så mycket över de tjugo åren, har antalet ansökningar varit ganska stabilt, men avslagen har ökat något. I Lunds kommun är det så att om man ansöker eller behöver förnya sitt tillstånd och det visar sig att man åkt väldigt mycket med allmän kollektivtrafik så kan det innebära att man inte blir beviljad. Det leder till fler avslag. Kriterierna har inte förändrats, utan det bedöms utifrån rörelseförmåga och man tittar på möjligheten att gå en viss sträcka (200 meter).

I Blekinge har antalet tillstånd minskat över de tjugo åren, men minskningen har skett vid några olika tillfällen. Dels skedde det en minskning som egentligen inte var en minskning när landstinget tog över år 2000, vilket berodde på att registerna från kommunerna var bristfälliga och även innehöll en förhållandevis stor grupp avlidna personer. Sedan minskade också tillstånden under ett antal år för att bedömningarna gjordes alltmer utifrån lagstiftningen och inte utifrån sociala skäl, vilket gjorts tidigare. När domarna om den nya färdtjänstlagen började komma så följdes dem och då blev det svårare att få färdtjänst eftersom lagen är väldigt restriktiv. Kring år 2009 ville politiken i Blekinge att bedömningarna skulle göras mindre strikta och man såg annorlunda på hur kollektivtrafiken faktiskt kunde användas av personer med funktionsnedsättningar, dvs på vad som är väsentliga svårigheter. Även om kollektivtrafiken är tillgänglig på många sätt så är det t ex svårt för en förare att lämna sin plats och hjälpa en person och detta skulle också tas med i bedömningen. Regelverket har inte förändrats under dessa år. De senaste

åren ser man ingen trend varken upp eller ner. Visserligen görs bedömningarna mindre strikt nu igen, men samtidigt påminner man inte om utgångna tillstånd, vilket kanske motverkar en uppgång av tillstånden. Många av tillstånden är tillsvidare tillstånd. Ansökningarna är ungefär lika många per år, så under åren 2000-2009 gjordes fler avslag.

I Dalarna har antalet tillstånd minskat mycket pga att man blivit mindre generös jämfört med handläggarna som var på kommunerna. När regionen tog över ansvaret från kommunerna anställdes nya handläggare som är utbildade socionomer eller samhällsvetare och som följer förvaltningsrättens domar noga, så att de vet att de gör rätt bedömningar. Det blir fler avslag nu, eftersom handläggarna blivit bättre på att följa lagen. Antalet ansökningar har varit det samma under de senaste åren så avslagen har ökat, men regionen vet inte hur många som får avslag. Det är tveksamt om allmänheten ännu vet att det är svårare att bli beviljad färdtjänst nu jämfört med tidigare (dvs att handläggarna nu bedömer alltmer rätt utifrån lagens intention).

I Gävleborgs län har antalet tillstånd också minskat mycket beroende på att man var mer generös i sin bedömning tidigare. De tillstånd som gällde 1998 förnyades inte om de inte uppfyllde kraven i den nya lagstiftningen om färdtjänst. I de flesta kommuner i Gävleborg har organisationen förändrats och handläggarna finns inte längre inom omvårdnadssektorn. X-trafik handlägger tillstånd för 5 av 10 kommuner och inom dessa är det inte så många avslag, vilket troligen beror på bättre information ut till kunderna och dialog med funktionshinderrörelsen. När det gäller ansökningar tror man att det är ungefär lika många nu de senaste åren. Sedan den nya lagstiftningen 1998 har kriterierna inte ändrats, men det tog några år innan de tillämpades fullt ut.

Även i Jönköping har antalet tillstånd gått ner mycket och där utreds behovet ordentligt och korrekt nu sedan regionen tagit över, vilket skedde 2014. I kommunerna var man mer frikostig med färdtjänst. I vissa kommuner bedömdes färdtjänst och hemtjänst mm av samma person, men nu är man specialiserad på färdtjänst. I regionen påminns man inte när ens tillstånd har gått ut eftersom man inte vill bevilja tillstånd om de inte kommer att användas. Man följer inte andelen avslag och vet inte riktigt hur antalet ansökningar förändrats. Avslagen är nog inte så många, utan det kan i så fall vara avslag på delar av ansökan.

I Kalmar har antalet färdtjänstillstånd minskat allra mest och man har ett uttalat mål om att ha ett lågt antal tillstånd. Minskningen har skett under en lång tid och det har pågått ett hårt arbete för att skärpa upp bedömningen. De som sökte innan lärde sig till viss del att det inte var lönt att söka, men den nya generationen äldre kommer inte att finna sig i att få ett avslag, utan kommer nog att överklaga mer. Regionens ansvar för bedömningen i alla kommuner och när regionen tog över så anställdes nya handläggare samtidigt som några från kommunerna följde med. Nu är jurister och socionomer anställda, vilket var en

kompetenshöjning jämfört med hur det var innan. Med jurister blir bedömningarna annorlunda. Det har inte varit någon förändring i kriterierna under den här tiden, men bedömningen görs mer noggrant nu. Eventuellt är det ett trendbrott på gång nu med fler ansökningar och fler beviljade tillstånd igen.

### Antalet resor per tillstånd

I Stockholm har inte antalet resor per tillstånd förändrats. Där ser man i stället att resandet i olika typer av fordon har förändrats över åren. Resandet i vanlig personbil har minskat något, medan resandet med fordon som tar rullstolar har ökat fram till nu. Fram till och med 2019 fanns det ingen begränsning i hur många resor som fick göras med dessa fordon för de som hade tillstånd att resa med dessa fordon, till skillnad från vad som gällde för de som hade tillstånd att resa med personbil. I Östergötland har det bara varit en mindre nedgång i antalet resor per tillstånd. Antalet resor per tillstånd har knappt förändrats i Skåne under tjugofemårsperioden. Däremot kan det variera över tid. T ex om det blir en störning i färdtjänsten eller mycket kritik så går resandet ner och det tar tid innan det har återhämtat sig. Vid förändringar i taxan påverkas också antalet resor som görs, men i Skåne ha taxan varit ungefär den samma.

I Blekinge där antalet resor per tillstånd har gått ner vet man inte riktigt varför, men påpekar att de som har tillstånd är personer som är gamla och svaga. Det handlar inte om att fler resor görs i allmänna kollektivtrafiken även om färdtjänstberättigade får resa billigare där. Några av de som ansöker om färdtjänst vill inte resa mycket, utan vill resa enklare till sjukvården bara. När Blekingetrafiken tog över så var det en del klagomål, men kvalitén i färdtjänsten borde inte vara någon större orsak till att antal resor gått ner.

I Dalarna har man inget riktigt svar på varför det blivit så. I Gävleborg är anledningen till att det är färre resor per tillstånd att de som blir beviljade färdtjänst inte är lika rörliga som gruppen var före 1998. Dagverksamhetsresor ingår inte heller i färdtjänsten längre.

I Jönköping har det skett regeländringar som inneburit att det blivit fler resor per tillstånd. T ex får man numera åka till vård med färdtjänst, tidigare sk omsorgsresor har blivit färdtjänstresor och resor i hela länet och över kommungräns tillåts nu. En del gruppbostadens tillgång till egna bilar har försvunnit, vilket innebär fler resor i färdtjänst. Alla tycks resa mer nu, t ex reser de som är 75-80 år mer nu är tidigare.

I Kalmar som har en kraftig ökning av antalet resor per tillstånd, är ett lågt antal tillstånd ett mål (eftersom visionen är att man inte ska behöva ha särskilda lösningar), liksom att de som har tillstånd ska resa mycket, för att det ska vara lönt att de har färdtjänst. Ett tredje mål är att användarandel ska vara hög. Det innebär att det inte finns en massa tillstånd som inte används.

## Kostnader för färdtjänsten

I Stockholm har priset per resa blivit dyrare med nya avtal. Framöver kommer justa villkor för förarna också att innebära att priset per resa kommer att bli dyrare. I Östergötland har kostnaden per resa inte ökat, eftersom samplaneringen har blivit mycket bättre, men trafikavtalen har blivit lite dyrare. Det uppfattas dock inte som att kostnadsökningar har varit så stora i regionen. Kostnaderna för färdtjänst har ökat i Skåne och där menar man att varje resa kostar mer nu i och med de krav som ställs bl a på förarna och förarnas villkor vid upphandling. I första omgången påverkade kraven inte kostnaderna eftersom bolagen pressade priserna pga konkurrenssituationen, men i nästa omgång gjorde det när taxibolagen insåg att de inte kunde köra till de kostnader de angivit. Taxibolagen verkar dock ändå inte mogna för att kunna leva upp till de krav som har ställts, men de tar mer betalt nu.

I Blekinge anses kostnadsökningen inte vara något större problem. Anledning till ökade kostnader är främst att entreprenörsavtalen har blivit dyrare och att det inte finns någon större konkurrens i Blekinge. Operatörerna har behövt lägga högre anbud allteftersom de insett att de inte klarade av sitt åtagande. I Dalarna pekar man på den generella kostnadsutvecklingen som det blir med en årlig löneutveckling och stigande drivmedelspriser för leverantörerna och som regleras genom indexerade trafikavtal. Mest kostnadsdrivande i Dalarna är den bristande konkurrensen i samband med upphandling, något som leverantörerna är mycket medvetna om. I Gävleborg gör nya entreprenörsavtal och en miljöbonus på 10 procent, om resorna körs helt fossilfritt, samt indexuppräknningar att färdtjänsten ökar i kostnad.

I Jönköping ökar kostnaderna framför allt därför att det görs fler resor. Med en kostnadstäckning på 16% så innebär det ökade kostnader, men inte heller i Jönköping förs det diskussioner om att kostnaderna ska minska. I regionen är det brist på fordon och förare. I Kalmar menar man att det som driver kostnaderna nu är att det blir fler tillstånd för ensamåkning och då förloras möjligheten att samplanera. Ökningarna beror således mer på hur tillståndsprövning görs och samordningen av resor än leverantörernas priser. Dock kommer kostnaderna att öka nu när allt ska köras på biogas samt genom den årliga indexuppräknningen. I regionen är det ingen större diskussion om kostnaderna för färdtjänst.

## Samordning med allmän kollektivtrafik

Det finns ingen samordning mellan särskild och allmän kollektivtrafik i Stockholm. Färdtjänsten kom in i Trafikförvaltningen 2009, men det har gått långsamt med samordningen, även om ambitionen finns. Det som är på gång är att utveckla närtrafiken som ett medel för att kunna senarelägga inträdandet i färdtjänsten. Som färdtjänstresenär



blir man inte hänvisad till kollektivtrafik, utan är man legitimerad till färdtjänst så får man åka färdtjänst. Färdtjänstberättigade åker kostnadsfritt i den allmänna kollektivtrafiken, men dessa resor har minskat något på senare tid.

I Östergötland är den allmänna och den särskilda kollektivtrafik fortfarande parallella spår och det är inte så mycket som händer när det gäller samordning. Som färdtjänstberättigad kan man bli hänvisad till servicelinjetrafik och även till närtrafik. I närtrafiken åker både färdtjänstberättigade och andra. I Linköpings kommun får inga tillstånd gälla i mer än fem år, eftersom man från politiskt håll hoppas och tror att den allmänna kollektivtrafiken ska utvecklas så att allt fler kan åka med den.

I Skåne har en del försök gjorts med att få igång samarbete mellan den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken, men de ses fortfarande som två olika verksamheter. För många år sedan gjordes försök i Helsingborg att hänvisa till den allmänna kollektivtrafiken om det var en resrelation där det fanns tillgänglig kollektivtrafik, men detta görs inte i Skåne nu. Den allmänna kollektivtrafiken har blivit mer tillgänglig genom åren och både äldre i många skånska kommuner och färdtjänstberättigade åker kostnadsfritt i den allmänna kollektivtrafiken. Det kan innebära att det blir färre som ansöker om färdtjänst.

I Blekinge är det ingen samordning mellan färdtjänst och den allmänna kollektivtrafiken, men diskussion har förts. Den allmänna kollektivtrafiken är inte så intresserad av att samordna resor med färdtjänsten. Som färdtjänstresenär blir man inte hänvisad till allmän kollektivtrafik. Målet för arbetet med att tillgänglighetsanpassa den allmänna kollektivtrafiken var inte att färdtjänstberättigade skulle åka i den trafiken.

I Dalarna ser man inte att samordningen mellan allmän kollektivtrafik och färdtjänst har förändrats, men nu pågår ett arbete med att samordna fler resor mellan färdtjänst med allmän kollektivtrafik främst på landsbygden. Färdtjänstlegitimerade blir till viss del, där det är möjligt, hänvisad till kollektivtrafik. Om kollektivtrafiktrafiken är bra där man bor, så borde det påverka att färre ansöker om färdtjänst och tillgänglighet i kollektivtrafiken ha ökat, t ex genom konceptet Flexbuss som finns på de större orterna.

I Gävleborg informerar färdtjänsthandläggarna om den allmänna kollektivtrafiken och fordon och hållplatser har tillgänglighetsanpassats så mycket att det kan innebära att färre personer ansöker om färdtjänst. De som har tillstånd till färdtjänst får ett ledsagarkort som innebär att de avgiftsfritt får ta med en ledsagare om de åker med den allmänna kollektivtrafiken.

I Jönköping tenderar frågorna om samordning med den allmänna kollektivtrafiken att hamna hos den särskilda kollektivtrafiken. Den allmänna kollektivtrafiken borde visa mer intresse med tanke på alla tillgänglighetsåtgärder som gjorts i den trafiken. Den alltmer

tillgängliga allmänna kollektivtrafiken med låggolvsfordon mm gör att fler åker med den och kanske väntar med att ansöka om färdtjänst, men det finns ett behov av en trafikform mellan färdtjänst och stomlinjetrafik. I regionen hänvisas man inte till den allmänna kollektivtrafiken, men man får ta med sig en ledsagare gratis om man reser med den. Det kommer att bli fria resor i hela regionen för de som är 75 år, vilket kan påverka antalet som kommer att söka tillstånd för färdtjänst.

I Kalmar använder man mycket differentierade tillstånd, t ex gällande ledsagare, var man får åka färdtjänst och när. Detta gör att man försöker få en del av resorna eller vissa delar av resan att ske med allmän kollektivtrafik. I Kalmar arbetar den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken tätt med varandra. Ska förändringar i den allmänna kollektivtrafiken genomföras så kontrollerar man först hur mycket det påverkar för den särskilda kollektivtrafiken. Man strävar efter att komma bort ifrån för mycket särlösningar. I Kalmar infördes fria resor i den allmän kollektivtrafik för att få de med tillsvidare tillstånd att resa mindre med färdtjänst.

## Uppsummering, kommentarer och slutsatser

Sedan lagen om färdtjänst kom 1998 (Lag (1997:736) om färdtjänst) har antalet färdtjänstillstånd minskat, trots att befolkningen och gruppen äldre personer har ökat. Med lagen tydliggjordes vem som skulle vara berättigad till färdtjänst och i 7 § står att ”Tillstånd till färdtjänst skall meddelas för dem som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel”.

Bedömningarna av ansökningar om färdtjänstillstånd görs alltmer i enlighet med lagen och flera representanter från länen uttrycker att bedömningarna har blivit ”mindre generösa” över åren eller att handläggarna har blivit allt duktigare på att göra rätt bedömningar utifrån lagens intention. Regelverket i kommunerna har inte förändrats över de här åren när det gäller vem som kan bli beviljad färdtjänst, utan regelverket utgår ifrån lagen och det handlar i stället om att bedömningar görs mer i enlighet med lagen och utgår från den praxis som utvecklats. Vad som egentligen är ”väsentliga svårigheter” blir alltmer utkristalliserat och bedöms därmed mer strikt nu än i början när lagen kom, förutom i Blekinge där man på senare år haft en något annan tolkning av vad väsentliga svårigheter att resa är. De domar som kommer kring beviljande av färdtjänst vägleder i vad ”väsentliga svårigheter” egentligen är. Tillstånd ges inte längre pga sociala skäl, vilket kunde göras före färdtjänstlagen.

De intervjuade tror att bedömningarna har blivit striktare eller egentligen mer korrekta när de har tagit över bedömningen från kommunerna, eftersom utbildningsnivån bland handläggare har höjts åtminstone i vissa län samt att handläggarna nu är specialiserade på

färdtjänst och inte gör andra typer av bedömningar samtidigt. Dessutom följs domar för att kontrollera att man ligger rätt i de bedömningar man gör. Även om det har gått många år sedan lagen tillkom menar flera att det har tagit tid att få den här förändringen på plats. I Blekinge har det vänt igen och där bedöms väsentliga svårigheter mindre strikt igen. Vad studien inte tog upp var huruvida man nu tror att rätt nivå nu har nåtts och om det kommer att innebära att antalet tillstånd inte kommer att fortsätta att minska.

I vissa län ser man att det är en minskning i antalet ansökningar också, medan man i andra säger att antalet ansökningar är det samma över de senaste åren och att det i stället har blivit fler avslag. Det är därför svårt att uttala sig om det totalt sett är färre som tycker sig behöva färdtjänst och därmed färre som ansöker. I några regioner menar man att invånarna har förstått när man kan få färdtjänst och det därför kommer färre ansökningar. En alltmer tillgänglig allmän kollektivtrafik tror några också har betydelse för att det blir färre ansökningar, även om man inte säkert kan uttala sig om det. Det är alltså svårt att säga om färre antal tillstånd innebär att det finns fler personer som inte kan resa eller om de personer som nu inte ansöker eller inte blir beviljade färdtjänst i stället klarar av att åka med den allmänna kollektivtrafiken eller i större utsträckning kör egen bil.

Antal resor per tillstånd har både ökat och minskat under åren sedan lagen kom. Antal resor som görs förändras beroende på taxa och regelverk, men också till viss del på kvaliteten i systemet. Där antalet resor per tillstånd gått upp mycket samtidigt som antalet tillstånd gått ner har man fått bort tillstånd som knappt som knappt användes och i stället är det nu bara de som verkligen behöver resa med färdtjänst som har tillstånd. I ett län är det uppsatt ett mål om att man vill att många resor ska göras och att användargraden ska vara hög. Att resor per tillstånd har gått ner kan bero på att många färdtjänstberättigade är svaga och har stora funktionsnedsättningar.

Kostnaderna för färdtjänst har ökat trots att det på många ställen blivit färre tillstånd och färre resor som görs per tillstånd. Det som driver kostnaderna är hårdare krav på bränsle, service och förarnas villkor. Dålig konkurrens är ett problem i något län och ett ökat resande är kostnadsdrivande i enligt ett län. Det finns också exempel på län som genom mycket samplanering av resorna inte fått ökade kostnader per resa.

I flera län anser man att samordningen inte är tillräcklig mellan den särskilda och den allmänna kollektivtrafiken. Endast i ett län samordnar man så att alla förändringar i den allmänna kollektivtrafiken stäms av utifrån vilka effekter de kommer att få för den särskilda kollektivtrafiken. I ett annat län är man inte så intresserad av att få in för många färdtjänstresor i den allmänna kollektivtrafiken. I några län hänvisar man färdtjänstberättigade till den allmänna kollektivtrafiken när den är lämplig, i några län har man fria resor för färdtjänstberättigade i den allmänna kollektivtrafiken och i några har man ledsagarkort i allmänna kollektivtrafiken där den som reser som ledsagare får åka

gratis. I ett län arbetar man med tidsbegränsade tillstånd med förhoppningen att de inte ska behöva förnyas för att alltfler ska kunna åka i den allmänna kollektivtrafiken.

Hur mycket och hur noga man följer upp olika parametrar som har med färdtjänst att göra tycks variera. I några län följer man också antalet ansökningar som kommer in och avslagen, men i andra län skulle man kunna följa detta bättre för att få en fördjupad bild av hur färdtjänsten utvecklas. Genom mer uppföljning och olika typer av indikatorer kanske man kan få en bild av hur personer som inte blir berättigade till färdtjänst klarar sina resor. Det skulle också kunna ge en bild av hur denna grupp ser ut, som själva bedömer att de borde ha färdtjänst, men som inte blir beviljade, t ex vad gäller funktionsnedsättningar däribland rörelsenedsättning samt tillgång till allmän kollektivtrafik.

I de flesta av länen har personen som intervjuats inte haft hela historien med sig från 1998, eftersom de kommit in i verksamheten senare. Vissa av de intervjuade hade en tydligare bild av utvecklingen tillbaka i tiden än andra. Överflyttningen av färdtjänsten från kommuner till kollektivtrafikansvariga/den regionala kollektivtrafikmyndigheten har skett vid olika tillfällen och i olika omfattning och det är snarare förändringen från att kollektivtrafikansvariga tagit över färdtjänsten, än från 1998, som de intervjuade refererar till när frågorna diskuteras. De intervjuade hade ingen statistik framför sig, utan samtalet byggde på de siffror som finns i denna rapport och som visar förändringen från 1998 till 2017. I vissa fall kan det ha skett förändringar under de senare åren som inte är i linje med den förändring som har skett på det stora hela mellan 1998 och 2017.

Det är förhållandevis stora skillnader mellan de olika länen angående hur man arbetar med att följa upp utvecklingen av färdtjänsten, men också i hur färdtjänsten fungerar och hur väl samordnad den är med den allmänna kollektivtrafiken. Överhuvudtaget är det svårt att få grepp om den allmänna kollektivtrafikens bidrag till att det idag är färre personer som har tillstånd att åka färdtjänst samt hur den nya lagen har påverkar mobiliteten bland personer med funktionsnedsättningar och så kallade väsentliga svårigheter.

Slutsatserna är:

- Antalet tillstånd sjunker främst för att man bedömer mer i enlighet med lagen nu och för att praxis för vad väsentliga svårigheter är utvecklas och därmed blir färre beviljade tillstånd för färdtjänst.
- Arbetet med en striktare bedömning påbörjades när lagen trädde i kraft, men arbetet med att utveckla praxis har pågått sedan dess så minskningen av antalet tillstånd har skett över åren och inte bara vid ett utpekade tillfälle.
- I en del län har antalet ansökningar minskat, det är dock oklart varför. I något län tror



- man att kunskapen om vem som kan bli berättigad till färdtjänst har ökat att det gör att vissa avstår från att söka. I något län tror man att fler klarar att resa i den allmänna kollektivtrafiken och att det leder till att man skjuter upp att ansöka om färdtjänst.
- Där ansökningarna inte har minskat har avslagen blivit fler.
  - Resandeförändring per tillstånd beror på ändrade regelverk eller servicenivå eller att de som har färdtjänst är äldre och svagare nu (nedgång av antalet resor) eller på att bara de som faktiskt reser med färdtjänst har tillstånd (ökning gav antalet resor).
  - Kostnaderna ökar pga nya villkor i upphandlingen, indexregleringar eller sämre konkurrens och att operatörer insett att de inte klarar uppgiften till de låga kostnaderna.
  - Samordningen mellan den särskilda och den allmänna kollektivtrafiken har inte kommit långt och det är svårt att bedöma den allmänna trafikens inverkan på färdtjänstresandet.
  - Det finns ett fortsatt behov av att följa utvecklingen av antalet tillstånd, resor och kostnader samt också gärna hur personer som får avslag på sina ansökningar klarar sina resbehov utan färdtjänst.
  - Likaså hade det varit intressant att hitta ett sätt att följa vilken faktisk betydelse tillgänglighetsåtgärder i den allmänna kollektivtrafiken har för att minska resandet med färdtjänst.