



Förändringar i antal färdtjänstillstånd och resande med färdtjänst

- Intervjuer med tjänstpersoner från några
regioner i Sverige

21 januari 2019

Inledning

Trafikanalys ser i sin statistik att antalet färdtjänstberättigade i Sverige har minskat markant mellan åren 1998 och 2017 samtidigt som antalet personer totalt och antalet äldre personer har ökat i Sverige, vilket snarare kunde ha lett till en ökning av antalet färdtjänstberättigade personer. En majoritet (ca 80 procent) av de färdberättigade är äldre personer (65 år och äldre).

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 allt fler äldre kan och vill fortsätta 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 regelverk kring vem som är berättigad till färdtjänst striktare och bedömningen av ansökningarna skulle därmed bara baseras på individens förmågor, främst rörelseförmåga, och ingenting annat.

Hur färdtjänsten är organiserad varierar mellan de olika regionerna. I vissa regioner har ansvaret för både själva trafikeringen av färdtjänst och myndighetsutövningen att bevilja tillstånd lämnats över från kommunerna till regionen, medan andra regioner bara utför trafiken. Det varierar också huruvida alla kommuner i en region 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 regionen.

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 tjugo regionerna har antalet färdtjänstillstånd gått ner mellan dessa år och i ett är det oförändrat. Minskningen varierar mellan regioner och i några regioner har antalet gått ner med 40-50%, medan det i andra har varit en betydligt mindre minskning med några procent. Medianvärdet är en minskning med 27%. Detta innebär att antalet tillstånd per 1000 invånare har minskat betydligt eftersom befolkningen har ökat mellan åren. Nationellt är antalet resor per tillstånd ganska stabilt under samma tid, men det varierar mycket mellan regionerna. I den region där störst ökning har skett är ökningen 127%, medan det i en annan region minskat med 48%. Dessa regioner utgör de båda extremerna. Medianvärdet ligger på en minskning med 7%.

I denna begränsade intervjustudie har ett antal regioner som utmärker sig på olika sätt vad gäller förändringar i antal färdtjänstillstånd och antal resor per tillstånd valts ut. Regionerna fördelar sig på tre grupper: regioner med liten minskning eller ingen förändring alls av antal tillstånd och förhållandevis liten förändring i antal resor per tillstånd (Stockholm, Östergötland och Skåne), regioner med en stor minskning av både

antal tillstånd och antal resor per tillstånd (Blekinge, Dalarna och Gävleborg) samt regioner med en stor minskning av antal tillstånd och en stor ökning av antal resor per tillstånd (Jönköping och Kalmar). Se förändringarna i de olika regionerna nedan. De utvalda regionerna är de som är mest framträdande inom respektive grupp.

Förändring mellan år 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%
Riket totalt	-25%	2%

Syftet med denna PM är att genom samtal med tjänstepersoner från utvalda regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner öka förståelsen för varför antal färdtjänstillstånd har minskat över åren, hur resandet har utvecklats för de som har färdtjänstillstånd, samt vilken betydelse tillgänglighetsanpassningen i den allmänna kollektivtrafiken har haft för utvecklingen inom färdtjänsten. Dessa områden har varit utgångspunkt för utformandet av intervjufrågor.

Genomförande

Kontakter togs med tio personer i åtta regioner som har insikt i hur färdtjänsten har utvecklats i dessa regioner, där antingen stora förändringar eller förhållandevis små förändringar har skett i förhållande till det nationella genomsnittet. De som lämnade svar hade yrkesroller 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 inom 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 lämpliga personer att prata med ringdes växeln på kollektivtrafikmyndigheten eller utförarorganisationen (i tre fall hamnade man då först i

den allmänna 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 färdtjänstillstånd?
(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 regioner, 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 i följande ordning; de tre regioner som varken har haft stora förändringar i antal tillstånd eller i resor per tillstånd dvs Stockholm, Östergötland (inklusive Linköpings kommun som själv sköter beviljning av tillstånd) och Skåne, de tre 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 och uttryck som de intervjuade personerna använde. Det kan vara så att vissa påståenden inte stämmer helt med hur det verkligen förhåller sig eller att det i vissa fall har blivit otydliga svar. Kommentarer kring kvalitén i det insamlade materialet återfinns i sista delen ”Uppsummering, kommentarer och slutsatser”. I resultatdelen görs i vissa fall förtydligande av de svar som lämnades. Dessa är i så fall skrivna inom parentes.

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 i svaret, men det visar att minskningen av tillstånd inte har skett helt plötsligt, utan är en process som fortfarande tycks pågå). I Stockholm har mycket satsningar gjorts på att göra den allmänna 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 får 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 något under de senaste tio åren, men det är ingen speciell uppåtgående eller nedåtgående trend. Det tycks inte som att färre söker, utan avslagen har ökat. De formella kriterierna för bedömning har varit de samma under lång tid nu (men genom praxis så blir bedömningarna alltmer rätt utifrån lagstiftningen).

I Östergötland har antalet tillstånd inte förändrats över de tjugo åren, men det varierar något mellan kommunerna. Det är fortfarande kommunerna som beviljar färdtjänstillstånd och hur man beviljar visar sig skilja mellan kommunerna, t ex kan andelen som beviljas ensamåkning variera mellan 12% och 50%. På den regionala kollektivtrafikmyndigheten tror man att Linköpings kommun är ganska generös med att bevilja färdtjänst 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 (och mer enligt uppsatta kriterier).

I Skåne, där antalet tillstånd inte minskat så mycket över de tjugo åren, har antalet ansökningar varit ganska stabilt, men avslagen har ökat något. I Lunds kommun, som sköter sin egen färdtjänst, 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 färdtjänst. Det leder till fler avslag. Kriterierna har inte förändrats i Skåne, utan bedömningar görs utifrån individens 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 regionen 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 kring 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 bedömningen skulle göras mindre strikt eftersom man började se annorlunda på hur kollektivtrafiken faktiskt kunde användas av personer med funktionsnedsättningar. Dvs man började tolka vad som egentligen är "väsentliga svårigheter" annorlunda. Även om kollektivtrafiken är tillgänglig på många sätt, så är det t ex svårt för en förare att lämna sin förarplats och hjälpa en person och detta blev också något som skulle tas med i bedömningen. Regelverket i regionen har dock inte förändrats under dessa år. De senaste åren ser man ingen trend varken upp eller ner när det gäller antalet tillstånd. Visserligen görs bedömningarna mindre strikt nu igen, men samtidigt påminner man inte om utgångna tillstånd, vilket kanske motverkar en ökning av antalet tillstånd. Många av tillstånden är också 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 nu på den regionala kollektivtrafikmyndigheten jämfört med handläggarna på kommunerna. När man 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 man 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 Gävleborg har antalet tillstånd också minskat mycket beroende på att man var mer generös i sin bedömning tidigare. De tillstånd som fanns 1998 förnyades inte, om inte kraven i den nya lagstiftningen om färdtjänst uppfylldes. I de flesta kommuner i Gävleborg har organisationen förändrats och färdtjänsthandläggarna finns inte längre inom omvårdnadssektorn. X-trafik (som sköter kollektivtrafiken i Gävleborg) 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 den regionala kollektivtrafikmyndigheten 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. (Om en aktiv ansökan behöver göras så görs det troligen bara av personer som har för avsikt att resa med färdtjänst.) 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 (dvs på olika villkor som kan följa med tillståndet så som ensamåkning).

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 ansökte tidigare har till viss del lärt sig att det inte är lönt att ansöka längre, men den nya generationen äldre kommer troligen inte att finna sig i att inte ansöka eller att få ett avslag, utan kommer nog att ansöka och överklaga mer. Regionala kollektivtrafikmyndigheten har ansvar för tillståndsbedömningen i alla kommuner och när denne tog över så anställdes nya handläggare samtidigt som några från kommunerna följde med. Nu är det jurister och socionomer anställda, vilket blev 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 antal resor 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 fordon för rullstol för de som hade tillstånd att resa med dem, 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 och antalet resor per tillstånd har knappt förändrats i Skåne heller under den här tjugoårsperioden. Däremot har det varierat över tid. T ex om det blivit en störning i färdtjänsten eller mycket kritik av någon anledning så har resandet gått ner och det kan sedan ta 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 under många år.

I Blekinge där antalet resor per tillstånd har gått ner vet man inte riktigt varför, men påpekar att de som har tillstånd framför allt är personer som är gamla och svaga som

kanske inte orkar resa så mycket. 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 mest ha möjlighet att enklare kunna ta sig till sjukvården. När Blekingetrafiken tog över färdtjänsten 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 en nergång i antal resor per tillstånd, medan i Gävleborg är anledningen till att det är färre resor 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 haft 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 för att genomföra sina resor), liksom att de som har tillstånd ska resa mycket, för att det ska vara lönt att de har färdtjänst. Ett tredje mål är att användarandelen ska vara hög, dvs det ska inte finns en massa tillstånd som inte används.

Kostnader för färdtjänsten

I Stockholm har kostnaden per resa blivit dyrare för regionen med nya avtal. Framöver kommer bra villkor för förarna troligen också att innebära att kostnaden per resa kommer att bli dyrare för regionen. 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 kostnadsökningarna 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 vid upphandlingen bl a på förarna och förarnas villkor. 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 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. Anledningar 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, vilket 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, 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. Kostnadsökningarna beror således mer på hur tillståndsprövningen görs och samordningen av resor än leverantörernas priser. Kostnaderna kommer dock att öka när all färdtjänst 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 (i detta fall mellan färdtjänst och annan kollektivtrafik). 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 inträdet i färdtjänsten. Som färdtjänstresenär blir man inte hänvisad till annan 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 färdtjänstresa mellan målpunkter 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. Att äldre åker kostnadsfritt 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 och allmän kollektivtrafik främst på landsbygden. Färdtjänstlegitimerade blir till viss del, där det är möjligt, hänvisad till den allmänna kollektivtrafiken. Om kollektivtrafiken är bra där man bor, så borde det påverka att färre ansöker om färdtjänst. Tillgängligheten i kollektivtrafiken har 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 kostnadsfritt 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 kostnadsfritt 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 ansöka om 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 allmänna kollektivtrafik för den som är färdtjänstberättigade 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 färdtjänsttillstånd 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 färdtjänsttillstånd görs alltmer i enlighet med lagen och flera av de intervjuade 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 allt mer i enlighet med lagen och utgår från den praxis som utvecklats. Vad som egentligen är ”väsentliga svårigheter” blir alltmer utkristalliserat och bedöms därför mer strikt nu än när lagen kom, förutom i Blekinge där man på senare år haft en något mildare 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 regionerna har tagit över bedömningen från kommunerna, eftersom utbildningsnivån bland handläggare har höjts åtminstone i vissa regioner 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. Vad studien inte tog upp var huruvida man tror att rätt nivå nu har nåtts och om det kommer att innebära att antalet tillstånd inte kommer att fortsätta att minska.

I vissa regioner 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 att 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

klaras 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 användes och i stället är det nu bara de som verkligen behöver resa med färdtjänst som har tillstånd. I en region är det uppsatt ett mål om att man vill att många resor ska göras och att användargraden ska vara hög bland de som har fått färdtjänsttillstånd. Att resor per tillstånd har gått ner kan bero på att många färdtjänstberättigade är äldre, svagare och har fler funktionsnedsättningar nu jämfört med tidigare.

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 några regioner och ett ökat resande är kostnadsdrivande i någon region. Det finns också exempel på regioner som genom mycket samplanering av resorna inte fått ökade kostnader per resa.

I flera regioner anser man att samordningen inte är tillräcklig mellan den särskilda och den allmänna kollektivtrafiken. Endast i en region samordnar man så att alla förändringar i den allmänna kollektivtrafiken stäms av utifrån vilka effekter det kan få för färdtjänsten. I en annan region är man inte intresserad av att få in för många färdtjänstresenärer i den allmänna kollektivtrafiken, eftersom det innebär en risk att trafiken blir långsammare. I några regioner hänvisar man färdtjänstberättigade till den allmänna kollektivtrafiken när den är lämplig, i några regioner har färdtjänstberättigade fria resor i den allmänna kollektivtrafiken och i några erbjuds ledsagarkort i allmänna kollektivtrafiken där den som reser som ledsagare med en färdtjänstberättigad får åka gratis. I en region 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 regioner följer man antalet ansökningar som kommer in och avslagen, men i andra 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 samt tillgång till allmän kollektivtrafik. Genom en noggrannare kostnadsuppföljning skulle man också kunna få en bättre bild av vad som kostar och sätta detta i relation till andra kostnader i samhället.

I de flesta regioner har personen som intervjuats inte haft hela historien med sig från 1998, eftersom de kommit in i verksamheten senare. Några av de intervjuade hade en tydligare bild av utvecklingen tillbaka i tiden än andra. Överflyttningen av färdtjänsten från kommuner till kollektivtrafikförvaltning eller regional kollektivtrafikmyndighet har skett vid olika tillfällen och i olika omfattning och det är snarare från förändringen att kollektivtrafiken tagit över färdtjänsten (än från 1998 när lagen kom) som de intervjuade refererar till när frågorna diskuteras. De intervjuade hade ingen statistik framme, utan samtalet byggde på siffrorna från Trafikanalys som finns i denna rapport och som visar förändringen mellan 1998 och 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 regionerna 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 för att åka färdtjänst samt hur lagen om färdtjänst påverkar mobiliteten bland personer med funktionsnedsättningar som inte bedöms ha så kallade väsentliga svårigheter att resa i den allmänna kollektivtrafiken.

Slutsatserna från denna begränsade studie är:

- Antalet tillstånd har minskat främst för att man bedömer mer i enlighet med lagen nu och för att praxis för vad väsentliga svårigheter är utvecklats, vilket leder till att färre blir 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 regioner har antalet ansökningar minskat, det är dock oklart varför. I någon region tror man att kunskapen om vem som kan bli berättigad till färdtjänst har ökat i befolkningen och att det gör att vissa avstår från att söka. I någon region 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 ett tillstånd eller att fler typer av resor får göras med färdtjänst (ökning gav antalet resor).
- Kostnaderna ökar pga nya villkor i upphandlingen, indexregleringar eller sämre konkurrens och i vissa fall att operatörer insett att de inte klarar uppgiften till de låga



kostnader som de tidigare lämnat i anbud.

- Samordningen mellan den särskilda och den allmänna kollektivtrafiken har inte kommit långt och det är svårt att bedöma den allmänna kollektivtrafikens påverkan på färdtjänstresandet och antalet färdtjänstillstånd.
- 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 för olika grupper av funktionsnedsatta.