

Administrativa avdelningen
Kansliet
Ann-Cathrine Medwik

TJÄNSTEUTLÅTANDE NR 33/2003

2003-09-05 FtjN 0304-069

Färdtjänstnämnden

Nämndsammanträde Ärende nr
2003-09-23 3

Yttrande över motion av Birgitta Rydberg m.fl. (fp) om förbättringar för funktionshindrade inom Stockholms läns landsting

ÄRENDET

Färdtjänstnämnden har av landstingsstyrelsen fått tillfälle att yttra sig över rubricerade motion om förbättringar för funktionshindrade.

Motionären påpekar att år 2003 är europeiska handikappåret. Det ställer särskilda krav på landstinget som huvudman för olika verksamheter som sjukvård, kultur, regionplanering, kollektivtrafik och färdtjänst. Detta är områden där medvetenheten om funktionshindrades problem rörande delaktighet och gemenskap är viktig kunskap för en väl fungerande verksamhet. Motionären anser också att FN:s regler för full delaktighet och jämlikhet för personer med funktionsnedsättning och landstingets handikappprogram måste styra mot god tillgänglighet i alla bemärkelser och att den politiska styrningen inriktas mot uppföljningen av de fastställda målen.

I motionen lämnas fjorton olika förslag till förbättringar, varav en del av förslagen berör färdtjänstens verksamhet, som har sammanfattats nedan under motionärens synpunkter.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Färdtjänstnämnden föreslås besluta

att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som yttrande över bilagda motion samt,

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Bilaga: Motion 2003:31

MOTIONÄRENS SYNPUNKTER

- Kollektivtrafiken står för hälften av alla resor i vårt län. Fortfarande finns svårigheter för funktionshindrade att klara förflyttningar med allmänna färdmedel. Ibland är hindret själva fordonet och ibland är det den omgivande miljön. Motionären ger exempel på åtgärder som ökar tillgängligheten och som är till nytta för andra resenärer och nämnder fler bussar med låga insteg, ökat samarbete med kommunerna för att åstadkomma tillgänglighet till bl.a. hållplatser och göra hela busslinjer anpassade.
- ”Färdtjänstresenären är trafikant i den allmänna kollektivtrafiken, men med rätt till särskilda resvillkor för att hela reskedjan skall fungera.” Motionären, som ser SL och färdtjänsten som ett gemensamt trafikutbud vill påskynda handikappanpassningen inom SL:s trafiksystem. Man föreslår ökad samverkan mellan SL och kommunerna för att hitta nya lösningar som t.ex. flexlinjer som underlättar resandet med den allmänna kollektivtrafiken och minskar behovet av särlösningar .
- Färdtjänstresenärer vars enda resmöjlighet är färdtjänst bör få ett obegränsat antal taxiresor medan färdtjänstresenärer som har förmåga att resa kollektivt ges ett begränsat antal resor.
- Motionären ser behovet av flera olika varianter av tillstånd för färdtjänst vid olika typer av behov.
- Motionären anser att ”Taxi för alla” projektet måste få fortsätta eftersom det visar att det finns lösningar som ger större frihet än vad den traditionella färdtjänsten kan erbjuda.
- Motionären anser att de nya bestämmelserna om sjukresor är svåra att avgränsa mot färdtjänst och att de nuvarande reglerna bör ses över.
- Motionären anser också att de funktionshindrades organisationer måste komma med i ett tidigt sked i handläggning av ett ärende.
- Fortlöpande utbildning måste ske för personal verksam inom landstingets serviceverksamheter så att frågor om attityd till och kunskap om funktionshindrades situation säkras.

FÖRVALTNINGENS SYNPUNKTER

För det första så delar förvaltningen de allmänna värderingar som redovisas i motionen om att landstinget både som vårdgivare, arbetsgivare och som huvudman för trafiken skall motverka utanförskap och vanmakt genom att göra det möjligt för alla människor att leva ett självständigt och oberoende liv och kunna delta i samhällslivet på samma villkor.

Färdtjänstens måldokument

Färdtjänstnämnden har lagt fast riktlinjer i en verksamhetsplan för färdtjänsten de kommande fyra åren ”**Mål- och verksamhetsplan för Färdtjänsten, den särskilda kollektivtrafiken**”. Verksamhetsplanen är ett stöd i nämndens och förvaltningens arbete och baseras på färdtjänstnämndens budget 2003 och planering för åren 2004-2006.

I verksamhetsplanen slås fast att kollektivtrafiken är en del av den grundläggande samhällsservicen. En rätt utformad kollektivtrafik ger ökad välfärd, bättre ekonomi för samhället, den enskilde och näringslivet. Ökad tillgänglighet ger bättre miljö, ökad trafiksäkerhet och bidrar till regional utveckling. I verksamhetsplanen bl.a. finns många av intentionerna i motionen, vissa redan uppfyllda andra på gång.

Här nedan belyses färdtjänstens uppdrag, inriktning mot kollektivt resande, gemensam verksamhetsplan med SL, lagar, ökad tillgänglighet i den yttre miljön och vidtagna och planerade åtgärder m.m.

Färdtjänstens uppdrag och samarbete med SL

Färdtjänstens uppdrag är att tillgodose resbehovet för personer med olika bestående funktionsnedsättningar som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med den allmänna kollektivtrafiken. Förutom uppdraget skall Färdtjänsten också ta hänsyn till landstingets gemensamma trafikstrategi som går ut på att den allmänna kollektivtrafiken inom SL skall utvecklas till att bli tillgänglig för i stort sett alla. Även landstingets handikapprogram är här ett viktigt styrinstrument för att uppnå målet om tillgänglighet.

Färdtjänstnämnden har fullmäktiges uppdrag att bedriva färdtjänst inom de ekonomiska ramar som fullmäktige beslutar om. Färdtjänstnämndens uppdrag är att (1) rikta resurserna främst till de som har störst behov av färdtjänst, vilket innebär att resenärer som saknar möjlighet att nyttja kollektivtrafikens utbud skall särskilt prioriteras.

Färdtjänsten skall också (2) öka samverkan med SL och kommunerna för att öka tillgängligheten inom ordinarie kollektivtrafik. Det är viktigt att påpeka att ett sådant samarbete pågår med vissa kommuner/stadsdelsförvaltningar och SL. Färdtjänstens skall också (3) utveckla mer kostnadseffektiva resformer.

Lagstiftningen och trafikpolitiken

Lagar som styr färdtjänsten är framförallt *lag om färdtjänst* och *lag om viss kollektiv persontrafik*. Syftet med lagstiftningen är att trafikhuvudmannen skall samordna och utveckla all kollektiv persontrafik, vilket innefattar färdtjänstresandet. Färdtjänstlagens tillkomst 1 jan 1998 innebär att färdtjänst betraktas som en transportform och därmed är den en *trafikpolitisk fråga*, till skillnad mot tidigare, då den var en del av socialtjänsten och sågs som en biståndsfråga för att uppnå en skälig levnadsnivå. Färdtjänsten, den särskilda kollektivtrafiken, är således enligt färdtjänstlagen en *kompletterande resform* till den allmänna kollektivtrafiken. Därför är inriktningen för färdtjänstresandet i första hand en fråga om integrering i den allmänna kollektivtrafiken.

Ett av de viktigaste målen för landstingets trafikpolitik är att en grundläggande transportförsörjning skall finnas tillgänglig för alla i samhället.

Gemensamma mål för Färdtjänsten och SL

Färdtjänsten och SL samverkar sedan fem år tillbaka för att öka tillgängligheten inom kollektivtrafiken. Ett resultat av det mer utvecklade samarbetet mellan Färdtjänsten och SL utarbetades 2002 i en gemensam verksamhetsplan för SL och Färdtjänsten kallad "Förbättrad tillgänglighet i den allmänna kollektivtrafiken". De tre gemensamma målen för samarbetet innebär att förbättra tillgängligheten i och till den allmänna kollektivtrafiken, vilket på sikt minskar behovet av färdtjänst och ökar färdtjänstresenärernas möjlighet att resa efter behov. Just att kunna "resa efter behov" finns med som ett mycket viktigt argument och lyfts ständigt fram i landstingets handkapprogram.

Landstingsrevisorerna har i sin rapport nr 15/03 om samverkan mellan Färdtjänsten och SL, konstaterat att samverkan bör ske på flera plan. Det nuvarande arbetet har präglats av samverkan på tjänstemannanivå. Därför anser revisorerna att samarbetet bör utvecklas även på politisk nivå vad gäller styrning och prioriteringar mellan olika projektförslag samt för att ta tillvara effektiviseringsvinster för hela landstinget.

Färdtjänstförvaltningen ställer sig mycket positiv till att samarbetet utvecklas även på politisk nivå. Den politiska majoriteten i färdtjänstnämnden och SL:s styrelse har redan tagit fasta på vad som framförts av revisorerna. Man slår fast att ”En mer tillgänglig kollektivtrafik ökar friheten för färdtjänstresenärerna och kommer samtidigt att avlasta färdtjänsten på sikt. En viktig del av arbetet för att öka tillgängligheten för funktionshindrade till den allmänna kollektivtrafiken är därför att fördjupa och öka samverkan mellan SL och Färdtjänsten.”

Utifrån detta har revisorerna i en skrivelse till SL:s styrelse och färdtjänstnämnden föreslagit att dessa gemensamt utreder och lämnar förslag till hur samarbetet ska stärkas och utvecklas för att öka tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken. Man föreslår också att det genomförs regelbundna träffar mellan SL:s styrelse och färdtjänstnämndens presidier. Vidare föreslår man att Färdtjänsten och SL gemensamt utreder hur samordningen mellan de två verksamheterna på sikt kan öka så att resurserna för färdtjänst utökas till den grupp funktionshindrade som inte kan använda den allmänna kollektivtrafiken.

Inriktning mot allmän kollektivtrafik

Färdtjänsten, den särskilda kollektivtrafiken, skall som ovan nämnts således successivt integreras med den allmänna kollektivtrafiken för att möjliggöra ett mer normaliserat resande och minska behovet av särlösningar. Detta ökar på sikt valfriheten för resenärerna att välja det trafikmedel som är lämpligast trafikmässigt eller handikappmässigt. Rätt till färdtjänst innebär rätt till en anpassad trafikform utifrån den enskilda färdtjänstresenärens behov och förutsättningar. Det gör att resandet framöver kan se väldigt olika ut för olika resenärer.

I dag löses bristande tillgänglighet i allt för hög grad genom särlösningar i resandet bl.a. i form av färdtjänsttaxi. Förutom att det är ett mycket dyrt alternativ, i jämförelse med resor inom kollektivtrafiken, så begränsar det i många fall den enskildes resmöjligheter. Cirka 40 procent av de som är berättigade till färdtjänst reser även frekvent i den allmänna kollektivtrafiken. Senaste års undersökningar visar att det finns en vilja bland färdtjänstresenärerna att resa med kollektivtrafiken i större utsträckning än i dag om vissa förbättringar genomförs. En tillgänglig allmän kollektivtrafik ska vara det första alternativet vid val av färdtjänst, även för den som är berättigad till färdtjänst. Att kombinera resor i SL:s trafik med färdtjänstresor, är också ett effektivt sätt att föra över de mest frekventa färdtjänstresenärerna till den allmänna kollektivtrafiken. En mer tillgänglig

allmän kollektivtrafik kan på sikt avlasta färdtjänsten, samtidigt som friheten för färdtjänstresenärerna kan öka ytterligare. En förbättrad tillgänglighet i den allmänna kollektivtrafiken innebär också en högre kvalitet för alla resenärer och innebär på sikt ett ökat resande totalt och en förbättrad samhällsekonomi.

Riktade resurser till de som har störst behov

Det finns en grupp färdtjänstresenärer som, även med mycket långtgående anpassningar av den allmänna kollektivtrafiken, kommer att vara beroende av färdtjänst som enda resalternativ. Denna grupp resenärer är redan idag en särskilt prioriterad grupp inom Färdtjänsten och får idag resor efter behov om lämpligt fordon finns. Det handlar om färdtjänstresenärer med tillstånd för resor med färdtjänstbuss eller liggande transport. En annan prioriterad grupp är unga funktionshindrade under 25 år som också kan resa efter behov för att kunna delta i samhällslivets normala aktiviteter. Särskild hänsyn tas också till färdtjänstresenärer med barn under 17 år som tilldelas två extra resor per vecka för att kunna delta i barnens aktiviteter samt familjemedlemmars möjlighet att besöka varandra vid vård eller boende utanför hemmet. I det sistnämnda fallet kan extra resor ända upp till sju dagar i veckan bli aktuellt.

Anpassade färdtjänstillstånd utifrån funktionsförmåga och servicebehov

För att ta tillvara de tillgänglighetssatsningar som görs av SL och kommunerna har Färdtjänsten arbetat fram en modell för tillståndsgivning med anpassade färdtjänstillstånd som innebär ett helt nytt sätt att bedöma färdtjänstbehovet på. Den bygger på en kundprofil och fyra tillståndsnivåer. Kundprofilen beskriver funktionsförmåga och servicebehov medan tillståndsnivån beskriver till hur stor del hur sökanden klarar att använda allmän kollektivtrafik. Modellen för anpassade tillstånd ligger i linje med motionärens förslag om att funktionshindrade som har förmåga att resa kollektivt ges ett begränsat antal resor. Ett successivt införande sker under 2003-2005.

Anpassade fordon som underlättar resandet för alla

Exempel på anpassade fordon i linjetrafik är flexlinjen i Vällingby, linje 66 på Södermalm, de 20-talet servicelinjer som trafikerar olika områden i länet samt förbättringar i busstrafiken i innerstan med bussar med lågt insteg. Ramper skall införas successivt på bussarna för att underlätta för rullstolsburna att komma ombord. 60 procent av alla bussar planeras ha lågt insteg 2005. Alla tunnelbanestationer ska ha hiss och entréer byggas om. Andra åtgärder som har stor betydelse för att underlätta för funktionshindrades resande är utbildningsinsatser för

bussförare, ledsagarservice på vissa t-banestationer samt införandet av tillgänglighetsgarantier (SL:s tillgänglighetsprogram 2002). Konzepten kan se lite olika ut för de olika linjerna men det gemensamma är att de är anpassade för funktionshindrade och således tillgängliga för merparten av alla trafikanter.

Arlanda Express är ett annat exempel på anpassad trafik. Det utgör också enda resalternativet för färdtjänstresenärer som bor i länets södra eller mellersta delar som ska till Arlanda.

Södermalmsprojektet är ett pågående projekt inom Färdtjänsten som syftar till att anpassa kollektivtrafiken på Södermalm så att det blir lättare för äldre och funktionshindrade att åka kollektivt. I projektet deltar, förutom Färdtjänsten och SL, även Gatu- och fastighetskontoret samt de lokala stadsdelsnämnderna.

I Södertälje har en förstudie genomförts för att omvandla dagens två servicelinjer till en ny, delvis anropsstyrd trafikform.

På Lidingö kartläggs behovet av förbättringsåtgärder beträffande den allmänna- och den särskilda kollektivtrafiken.

Dessa resealternativ är/blir anpassade för att underlätta för funktionshindrade och är normgivande för en god tillgänglighet eftersom de underlättar för alla kategorier av resenärer. Ett nära samarbete med SL är förutsättningen för genomförandet av olika anpassningar.

Nya trafikformer

Inom Färdtjänsten pågår flera projekt vars syfte är att förbättra och effektivisera trafiken genom utveckling av befintliga och nya trafikkoncept. Projekten genomförs i samarbete med SL inom den gemensamma verksamhetsplanen och har nämnts tidigare i detta dokument som *Vällingbyflexen* och *Södermalmsprojektet*. Linjeläggning av färdtjänstresandet är exempel på andra tänkbara åtgärder. Fler resenärer som åker i stort sett samma sträcka kan åka kollektivt i anpassade busslika fordon. Inom projektet *Långa resor* är syftet att införa ett kombinationsresande med SL och Färdtjänsten som kan ske med tillgängligt trafikutbud och kombineras med anslutningsresor med färdtjänst. Exempel på sträckor är Norrtälje-Stockholm, Nynäshamn-Stockholm, Haninge/Jordbro-Stockholm och Märsta-Stockholm. Inom projektet *Landsbygdsresor* är syftet att öka resutbudet för alla resande i ett geografiskt område genom att samordna all kollektivtrafik i området och göra den tillgänglig för alla. Båda dessa projekt ingår i den gemensamma verksamhetsplanen med SL.

Övertagande av servicelinjer från SL och Närtrafik som nytt begrepp

Som ett led i samarbetet mellan Färdtjänsten och SL finns för närvarande ett förslag, som färdtjänstnämnden och SL:s styrelse var för sig har beslutat om, som går ut på att färdtjänstnämnden övertar ansvaret för servicelinjerna från SL från och med årsskiftet 2003/2004. Det slutgiltiga beslutet tas av landstingsfullmäktige i samband med budgeten i november.

Det finns idag 24 servicelinjer som SL driver som trafikerar olika delar av länet. Trafiken, som är öppen för alla, är en variant av allmän kollektivtrafik men karaktäriseras av närhet till trafikanternas bostäder, service, vårdcentraler m.m. Servicelinjerna trafikeras av små, anpassade och tillgängliga bussar med mycket serviceinriktade och omtänksamma förare som har tillräckligt med tid för att ta hand om resenärerna. Servicelinjerna är en form av kollektivtrafik som står för närhet, vänlighet och lugnt tempo.

I samarbete med SL planerar Färdtjänsten en vidareutveckling av servicelinjekonceptet. Färdtjänsten bedöms ha bättre förutsättningar än SL att utveckla en sådan service för sin målgrupp. Det nya namnet för denna typ av resor i Färdtjänsten regi blir *Närtrafik*. I Färdtjänstens strategi ingår att utveckla nya resformer som väl tillgodoser färdtjänstresenärernas behov, men som inte är individuella resor och som har en lägre kostnad.

Tillgänglighetsprojektet - Ökad tillgänglighet i den yttre miljön

För att en resa skall fungera från dörr till dörr måste den yttre miljön anpassas. Gatu- och fastighetskontoret i Stockholm har tagit fram ett tillgänglighetsprogram och tillsatt en projektgrupp, *Tillgänglighetsprojektet*, som har att ansvara för tillgängligheten i den yttre miljön som omfattar gator, torg och parker. Även lokaler som förvaltas av staden ingår i ansvaret. Under en period avsätts 100 miljoner kronor per år för att öka tillgängligheten. Målet är att bli världens mest tillgängliga huvudstad 2010. Färdtjänsten har etablerat ett nära samarbete med Tillgänglighetsprojektet i syfte att medverka till en bättre tillgänglighet till den allmänna kollektivtrafiken.

I ett antal kommuner i länet pågår ett intensivt arbete med att genomföra anpassningar i utemiljön. Svenska kommunförbundet har tagit fram en handbok som kommunerna kan använda som stöd i sitt arbete. För färdtjänstresenären är det synnerligen viktigt att tillgänglighetsprojekten genomförs så att hela reskedjan, från dörr-till-dörr,

skall fungera. Tillgängligheten i gatumiljön är en förutsättning för att öka funktionshindrades möjligheter att resa med allmänna kommunikationer.

Medresenär

För att underlätta för färdtjänstresenärer som inte har tillstånd till ledsagare har Färdtjänsten infört generell rätt att ta med medresenär från 1 augusti 2003. Syftet är att alla färdtjänstresenärer ska få möjlighet att ta med sig en person vid färdtjänstresa. Färdtjänstresenären betalar 20 kr per resa för medresenären upp till högkostnads-skyddet på 300 kr resp. 500 kr. Beslutet innebär att färdtjänsten närmar sig den allmänna kollektivtrafiken i sin funktion där en färdtjänstresenär faktiskt kan åka tillsammans med någon för att uträtta ett ärende eller gå på en gemensam aktivitet.

Samråd och dialog

Färdtjänsten har en väl fungerande dialog med företrädare för de funktionshindrades organisationer (HSO, DHR, SRF) och brukarorganisationer (pensionärsorganisationerna) i form av samrådsmöten som sker regelbundet. Färdtjänsten skall också utveckla arbetet med att förbättra samråd och dialog med de enskilda resenärerna/brukarna i andra typer av frågor i mer organiserad form. Färdtjänsten har påbörjat arbetet och de förslag som utreds är bl.a. att systematiskt dokumentera och följa upp synpunkter/förslag som inkommer från brukarna och att bilda fokusgrupper kring planerade förändringar och andra aktuella frågeställningar.

Mot bakgrund av Färdtjänstens besvärliga budgetläge pågår för fullt rådslag med olika brukarorganisationerna om hur Färdtjänstens ekonomi på kort och lång sikt kan säkras.

Taxi för alla/Rullstolstaxi

Motionären anser att *Taxi-för-alla* projektet måste få fortsätta eftersom det visar på lösningar som ger större personlig frihet än den traditionella färdtjänsten. Färdtjänstnämnden har fullmäktiges uppdrag att bedriva färdtjänst inom de ekonomiska ramar som fullmäktige beslutar om. För närvarande dras Färdtjänstens med underskott i budgeten. Färdtjänstnämnden beslutade därför den 17 juni om att vidta en mängd åtgärder för att minska kostnaderna och öka intäkterna till ett förväntat nollresultat. En av de åtgärder man beslutade om var att avgiftsbelägga rullstolstaxi. Avgiften för resa med rullstolstaxi är samma som avgiften för "bil för eget bruk" – d v s 50 % av taxameterbeloppet. Beslutet skall tas av fullmäktige i september och börjar gälla från den 1 oktober. Motionären yrkar i sin motion om att

landstingsfullmäktige föreslås besluta att uppdra till landstingsstyrelsen att fördjupa projektet ”Taxi för alla” inom färdtjänsten. I nu rådande budgetläge saknar Färdtjänsten ekonomiska resurser för att fortsätta erbjuda ett fritt resande med rullstolstaxi inom projektet.

Regler för sjukresor

Motionären skriver att de nuvarande reglerna för sjukresor bör ses över eftersom de anses onödigt byråkratiska och är svåra att avgränsa mot färdtjänstresor. Förvisso har reglerna inneburit en överströmning av sjukresor till färdtjänstens system och efter avgiftshöjningen den 1 juli befarar förvaltningen att resvolymen kan komma att öka om färdtjänst används som alternativ. En sådan ökning förutsätts komma att regleras ekonomiskt.

Färdtjänstförvaltningen anser ändå att de nuvarande reglerna bör bibehållas d.v.s. att sjukresor sker inom sjukvårdens system. Resorna har olika syften och olika lagstiftningar. Sjukresorna är kopplade till huvuduppgiften sjukvård medan färdtjänstens huvuduppgift är att vara ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken. Resorna sker m.a.o. utifrån skilda kriterier. För färdtjänstresenärernas del innebär det att dessa får sjukresor efter behov i sjukresesystemet, oavsett vilken åkomma som är orsaken till sjukresan. Det finns ett lagligt stöd för detta. Däremot ska man ta tillvara koncernnyttan när det gäller själva resproduktionen.

Att styra mot bättre kvalitet

I färdtjänstnämndens budgetbeslutet för 2003-2005 betonas att resenärernas behov skall sättas främst. Ett gott bemötande från all personal i färdtjänstfordon, kundtjänst och beställningscentraler är oerhört viktigt liksom god tidpassning och korrekta besked när fordonet anländer. Färdtjänsten har avslutat ett projekt och arbetat fram en modell som används för att styra mot bättre kvalitet vid upphandling av färdtjänstresor. Projektet har genomförts tillsammans med brukarorganisationerna och representanter för branschen. Färdtjänsten har också infört etiska regler som finns inskrivna i de upphandlingsunderlag som skickas ut till olika entreprenörer inför taxi- och färdtjänstbussupphandlingar.

Utbildning

Färdtjänsten svarar för utbildning av alla nya färdtjänstbussförare vars bolag Färdtjänsten slutit avtal med. Där tas attitydfrågor och kunskap om funktionshinder upp som en del i utbildningen. Personal inom Färdtjänstens kundtjänst och beställningscentral har genomgått

serviceutbildning i bemötande och attityd och fortlöpande utbildning ges också kundtjänstpersonal och tillståndsprövningshandläggare i sjukdomsrelaterade handikapp för öka förståelsen för denna grupp färdtjänstresenärer.

Övrig lagstiftning

Andra lagar och förordningar som har stor betydelse för en mer tillgänglig kollektivtrafik är den som riksdagen beslutade om 1979 om en obligatorisk handikappanpassning av de kollektiva färdmedlen. 1989 fastslog handikapputredningen att kollektivtrafiken skulle vara basen i trafikförsörjningen och anpassad så att den enskilde skulle kunna resa på egen hand. Samreseutredningen konstaterade i sitt betänkande 1995 att linjetrafiken måste göras betydligt mer handikappanpassad och att specialtransporter borde integreras i den allmänna kollektivtrafiken. 1997 beslutade riksdagen om en ny inriktning och ett nytt synsätt när det gäller funktionshindrades resor i prop. 96/97:115 *Mer tillgänglig kollektivtrafik*. Till dessa kommer den av riksdagen antagna nationella handlingsplanen för handikappanpassning 1999 där målsättningen är att hela samhället skall vara tillgängligt för funktionshindrade 2010.

Avslutning

Färdtjänstförvaltningen kan avslutningsvis konstatera att det inom förvaltningen ständigt pågår arbete med att förbättra ressituationen för färdtjänstens resenärer på olika plan och att man utifrån dessa insatser både i fordon och i den yttre miljön får effekter som är till nytta för alla resenärer och i enlighet med intentionerna i motionen. Flera exempel har redovisats ovan. Till bilden hör dock det besvärliga budgetläge som Färdtjänsten befinner sig i med krav på besparingar och effektiviseringar för att finansiera ett hotande stort budgetunderskott om inga åtgärder vidtas. Nämnden har med anledning därav antagit en åtgärdsplan med begränsningar i restilldelningen, förslag till avgiftshöjningar, ökad samplanering och besparingar inom administration. Vissa delar av åtgärdsprogrammet kräver fullmäktigebeslut och ger effekt sent under året.

Under sådana ekonomiska betingelser är arbetet med att utveckla nya trafikformer viktigare än någonsin. Det handlar t.ex. om linjelagd färdtjänst, flexlinjer, punktinsatser med större fordon där många resenärer skall till samma plats m.m. Det handlar i slutändan om att få ut fler resor för pengarna. För att möjliggöra detta, att styra över resandet till den billigaste av likvärdiga resformer, krävs förutom information och marknadsföring också andra åtgärder. Det kan vara ekonomiska incitament för resenären att välja det billigaste färd sättet, det kan vara styrning genom regelverk. Hur man än väljer måste

förutsättningarna för att resa med färdtjänst vara begripliga och överskådliga. Färdtjänsten ska anpassa resformerna efter olika resbehov, det skall t.ex. vara rimligt att ställa olika krav på en arbetsresa och en fritidsresa. För vissa resor kan hämttiden vara viktigare än restiden och tvärt om. Färdtjänstresandet ska som mål vara enkelt, ändamålsenligt och tillförlitligt.

Stellan Hellqvist
Förvaltningschef

Owe Johnsson
Avdelningschef