

Uppdrag om kriterier för färdtjänst

SFF Vårseminarium

Tom Petersen

2022-04-27

Uppdraget

- Belysa tillståndsgivningen för färdtjänst
- *Analysera och bedöma* behov att *förtydliga* vilka kriterier som ska beaktas
- Utgångspunkt i de intentioner som anges i förarbetena
- I så fall: Föreslå nödvändiga författningsändringar
 - Konsekvensbeskrivning
 - Offentligfinansiella effekter
- Inhämta synpunkter från
 - Myndigheten för Delaktighet
 - Berörda funktionshinderorganisationer

Förarbeten

- Prop 1996/97:115 Mer tillgänglig kollektivtrafik
- Enbart denna som nämns i uppdraget

Senare "förarbeten"

- Prop 2005/06:160 Moderna transporter
- Prop 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag

Utredningar

- Vägverkets utvärdering 1999–2001
 - Bl.a. rättsfall i Vv publ 2001:86
- SOU 2003:87 Färdtjänsten och riksfärdtjänsten
- SOU 2009:39 En ny kollektivtrafiklag
- SOU 2018:58 Särskilda persontransporter

Intentioner?

- Inte i något förarbete nämns några intentioner med tillståndsgivningen!
- Utredningar och propositioner fokuserar på trafiken, samordning, anpassning av den allmänna kollektivtrafiken, sekretess, m.m.

Frågeställningar

- Reskedjan – svagaste länken
 - Vad krävs för att ta sig dör till dör?
- Avstånd till hållplats? (närmaste trafikerade)
 - Även topografi, trafik m.m.
- Möjlighet att utföra sitt ärende med transporten?
 - Hjälpmedel
 - Ledsagning/medföljande
 - Avstånd från närmaste hållplats
 - Arbete
- Vad är rimligt?

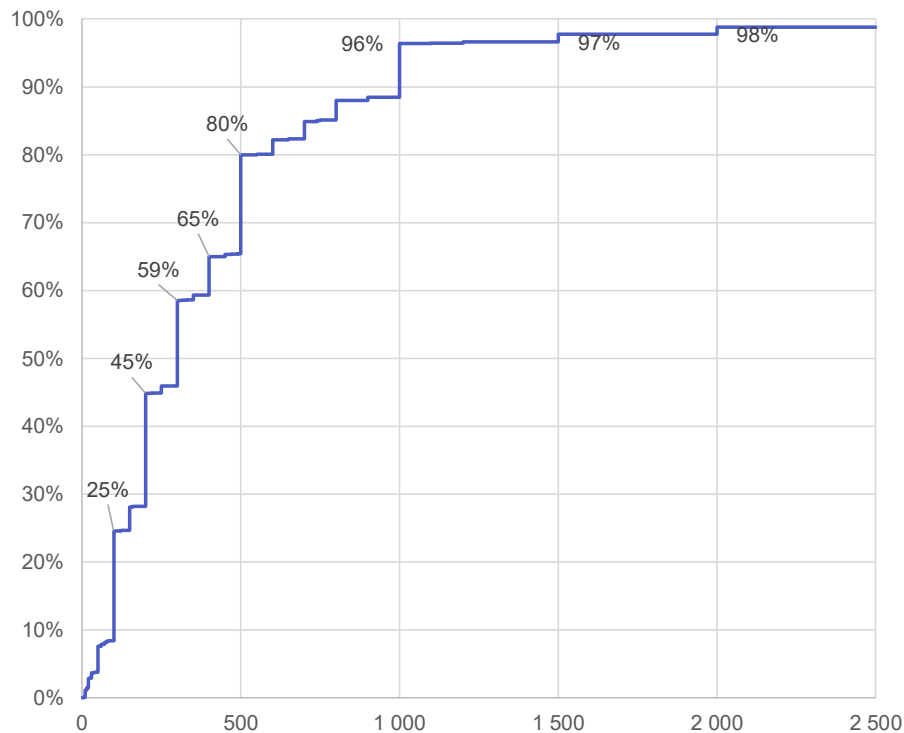
Tillgång till kollektivtrafik – flera dimensioner

- Avståndet till närmast trafikerade hållplats
 - Möjlighet till anslutningsresor
- Tillgång till anropsstyrd *allmän* kollektivtrafik
 - Servicetrafik m.m.
- Turtäthet och servicetider
 - Resenärer med arbete
 - Obekväma arbetstider
 - Tillgång till kvälls- och helgaktiviteter
- Stad och landsbygd

Tillgång till kollektivtrafik – utredningar

- [Trafikanalys regeringsuppdrag om ny skattelättnad för arbetsresor \(2020\)](#)
- Flera underlags-PM, bl.a.:
 - [Förvärvsarbetandes tillgång till kollektivtrafik, bilinnehav och reskostnader \(PM 2020:4\)](#)
 - [Arbetsresor bland personer med funktionsnedsättning \(PM 2020:5\)](#)

Avstånd till hållplats – befintliga kollektivtrafikresenärer (RVU 2011–16)



- Medianvärdet för gångavstånd till hållplats är 300 meter
- övre kvartilen 500 meter
- 95:e percentilen är 1 000 meter
- 97 procent har gått kortare än 1 500 meter.
- Dessa resultat gäller oavsett om hållplatsen ligger i tätort eller på landsbygd

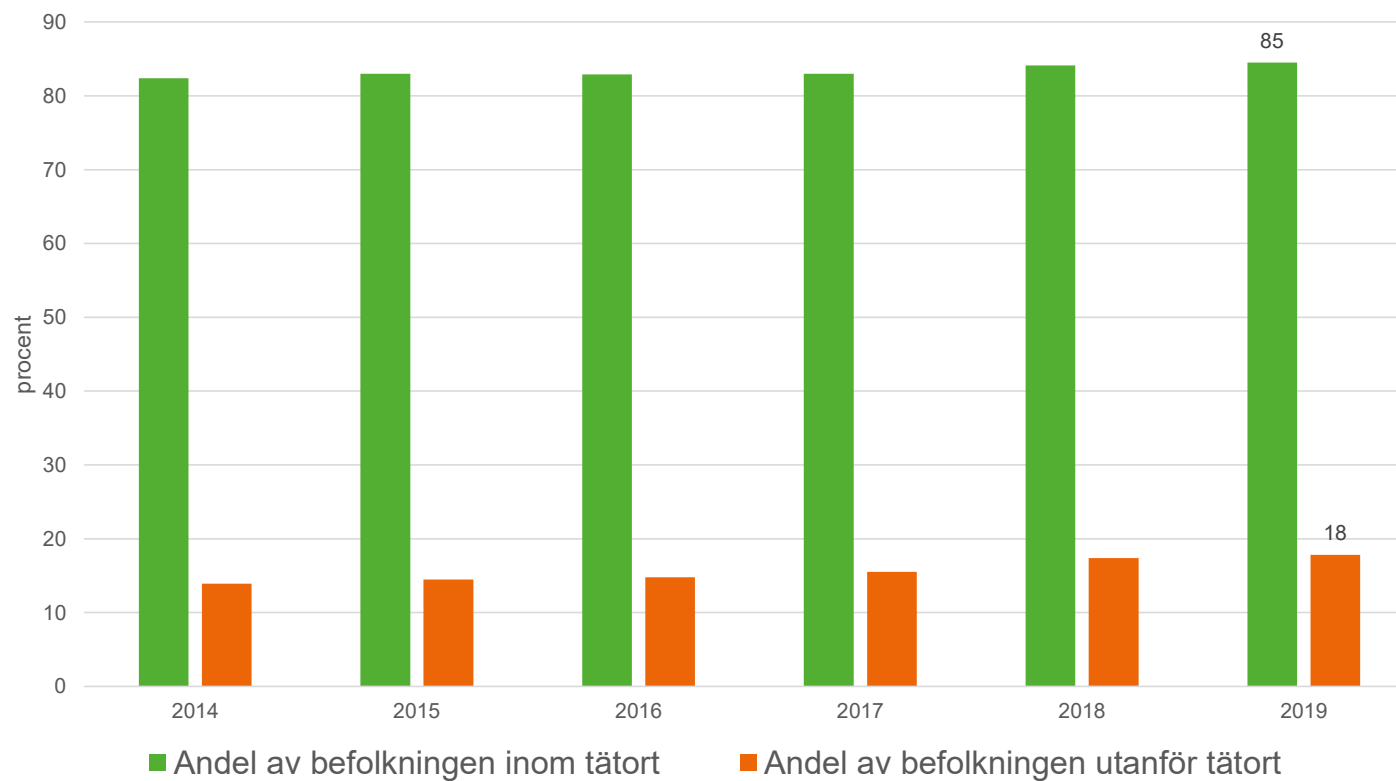
Planeringshandboken Kol-TRAST (2012)

- Mindre än 400 m ger god standard, bör eftersträvas vid nyplanering
- 400–600 m är en standard som kan tillämpas vid besvärliga planeringsförutsättningar, t.ex. vid förändringar i befintliga områden
- Mer än 600 m ger en kvalitet som endast kan godtas om särskilda skäl föreligger. Med mer än 600 meters gångavstånd är det få som väljer att ta sig till fots till hållplatsen. På detta avstånd ökar cykelns betydelse för anslutning till hållplats upp till ca 1–1,5 km.

(SKR och Trafikverket 2012, s. 75)

Tillgång till kollektivtrafik – Sveriges miljömål (SCB och Naturvårdsverket)

Andel som bor inom 400 m från hållplats



<https://sverigesmiljomal.se/miljomalen/god-bebyggd-miljo/bostader-i-kollektivtrafiknara-lagen/>

Tillgång till kollektivtrafik – RKM:s utredningar

- Svensk kollektivtrafik: ”En rimlig gräns kan vara sex turer i riktning mot arbetet på morgon och sex turer i riktning mot bostaden under eftermiddag från hållplatser som ligger upp till 1,5 km från hemmet och arbetsplatsen.” (remissvar på SOU 2019:36)
- Västra Götalandsregionen gör samma antagande i sin landsbygdsutredning 2014

Avstånd till hållplats – vetenskaplig artikel

- "The conventionally assumed 400 or 800 m thresholds for walking for bus and rail transport respectively tend to be inaccurate in many cases. How far people walk to and from PT is dependent very much on the particular location and circumstances, ranging from an average distance of 170 m to buses in Calgary, Canada, to an average of 1 392 m to terminal BRT stations in Jinan, China."

(van Soest, Tight & Rogers (2019), *Exploring the distances people walk to access public transport*, Transport Reviews)

Fråga 1

- Det verkar inte vara någon norm inom kollektivtrafiken att planera för endast 200 m till närmaste hållplats
- Hur ska de personer, som kan gå 200 m men inte till närmaste hållplats, kunna ta del av kollektivtrafiken?
- Är då färdtjänst ett "komplement" till kollektivtrafiken, som intentionen var?

Fråga 2

- Färdtjänst ska inte beviljas enbart för att det ”inte finns kollektivtrafik”, för att förutsättningarna ska vara jämlika – men vad innebär detta?
- Exempel: en person *utan* funktionsnedsättning måste ha minst 1–2 km till hållplats innan den kvalificerar sig för anropsstyrd trafik i vissa län
 - Vid längre avstånd finns dock ofta möjlighet till anslutningsresor med annat färdmedel
- Hur långt måste en rörelsehindrad eller blind person gå för att den inte ska anses ha tillgång till kollektivtrafik?

Interpellationsdebatter om färdtjänst 2021–2022

21 feb 2021, Angelika Bengtsson (SD)

- De som har rätt till färdtjänst får endast ha med sig *en* rullstol. Om de ägnar sig åt en sport som kräver en specialutrustad rullstol, får den inte följa med i bilen.
- Ingen rätt att åka direkt från skolan till en fritidsaktivitet. I dag får en färdtjänstresa endast ske mellan bostaden och skolan.

6 april 2021, Jessica Thunander (V)

- blinda personer nekas färdtjänst
- transportpolitisk fråga -> funktionspolitisk fråga?

Interpellationsdebatter om färdtjänst 2021–2022

18 jan 2022, Bengt Eliasson (L)

- synnedsatta och blinda får allt sämre tillgång till färdtjänst

Ministerns svar har hänvisat till det kommunala självstyret

- ”Färdtjänstlagen ställer inte upp något hinder för en mer generös tillämpning av tillståndsgivningen. Kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten svarar gentemot invånarna för att färdtjänst av god kvalitet anordnas.”
- utesluter inte ytterligare åtgärder

Prop 2005/06:160 Moderna transporter (16 mars 2006)

- Kap 19 Färdtjänst och riksfärdtjänst
- Regeringen skulle återkomma i frågor om
 - Ledsagning
 - Medresenär
 - Individuella villkor
 - Begränsning av resor
 - Tillsyn
- Det har ingen regering efter det gjort

Statistik om tillståndsansökningar (ej tillstånd)

- antal tillstånd som omfattar även ledsagare
- antal tillstånd med individuella föreskrifter och villkor
- antal tillstånd tills vidare
- antal tidsbegränsade tillstånd
- antal nya tillstånd under året
- antal återkallade tillstånd under året
- antal avslag på ansökan om tillstånd under året
- antal överklaganden av beslut om avslag på tillstånd under året
- antal överklaganden gällande ledsagare, föreskrifter och villkor, tillämpning av avgiftsbeslut och återkallelse av tillstånd eller ändring av föreskrifter och villkor under året

(Färdtjänsthandboken s. 162)

- statistik över *vilka funktionsnedsättningar* de sökande har (Region Stockholm, ANBARO)

Bedömning av ”väsentliga svårigheter” – Parkeringstillstånd för funktionshindrade

Transportstyrelsens TSFS 2009:73

Allmänna råd till 13 kap. 8 § första stycket trafikförordningen
(1998:1276)

- *Bedömningen av om en rörelsehindrad, som inte själv kör motordrivet fordon, regelbundet behöver hjälp av föraren utanför fordonet bör grundas på sökandens förmåga att ensam invänta föraren vid målpunkten.*
- *Bedömningen av väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand bör grundas på samtliga funktionshinders påverkan på förmågan att förflytta sig med eventuella hjälpmedel.*
- *Föreligger svårigheter att bedöma förutsättningarna för utfärdande av parkeringstillstånd bör sökande ges tillfälle att komplettera utredningen. Om behovet av förarens hjälp utanför fordonet eller svårigheterna att förflytta sig beror på psykiatriskt tillstånd bör bedömningen grundas på läkarintyg utfärdat av läkare med specialistkompetens i psykiatri. (TSFS 2016:19)*

Transportstyrelsens kommentar till remissvaren 2016

- Det är flera förhållanden som bör tas hänsyn till vid bedömningen av vad som ska utgöra väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand.
- Gångsträckan är förvisso en viktig omständighet men den är inte självständigt avgörande.
- Det måste vara en bedömning av samtliga funktionshinders påverkan på förmågan att förflytta sig. Utöver gångsträckan bör också förhållanden såsom hur mödosamt det är för den sökande att förflytta sig, tiden det tar att förflytta sig, smärtproblematiken, behovet av pauser, användningen och hjälpen av hjälpmedel med mera också beaktas och ingå i bedömningen.
- Syftet med bestämmelsen är och bör förbli att underlätta för de rörelsehindrade personer som har allra svårast att ta sig från fordonet och till sin målpunkt.