



**Regeringsuppdrag Tom Petersen**  
**Förstudie om lagstiftningen för**  
**särskilda persontransporter – 2014-05-15**  
**SFF vårseminarium**

## Regeringsuppdraget – syfte och förutsättningar

- analysera ifall det finns sätt att förändra regleringen för att
  - tillgodose en god tillgänglighet för berörda persongrupper
  - ge bättre förutsättningar för kommuner och landsting att mer effektivt organisera särskilda persontransporter
- förändringsförslag ska ligga inom ramen för det nuvarande offentliga åtagandet
- kan bli grund för beslut om ytterligare studier och regelutveckling

## Bakgrund

- Ökade kostnader – åtminstone per resa
- Åldrande befolkning, speciellt på landsbygden
- Urbanisering av yngre
- Tekniska och juridiska förändringar
- Ökade möjligheter till effektivisering genom samordning
- Önskemål om en samlad lagstiftning för allmän och särskild kollektivtrafik

## Regeringsuppdraget – detaljer

- kartlägga fakta - nuläge och historik - för särskilda persontransporter
- analysera den nuvarande lagstiftningen ur ett brukar- och myndighetsperspektiv mot bakgrund av de förändringar som har skett sedan de olika lagarna trädde i kraft
- göra jämförelse med goda lösningar i och erfarenheter ifrån vissa andra länder
- utifrån genomförd kartläggning, analys och internationella jämförelser ange möjliga förbättrings- och effektiviseringsområden genom att beskriva hur olika alternativ till nuvarande reglering skulle kunna utformas
- redovisning senast den 1 augusti

## Förslag till fördjupningar från SKL/Sweco-rapport

- Vilka begränsningar och hinder finns det i upphandlingslagstiftningen – och i praxis – utifrån ambitionen om ökad regional samordning?
- Hur påverkas marknaden för små och medelstora företag med lokal förankring av större regionala trafikupphandlingar?
- Varför väljer vissa kommuner – och vilka typer av kommuner – att ställa sig utanför regional samordning?
- Vilka blir effekterna av att ansvaret för transportfrågorna separeras från sakområdena (skola och sjukvård)?

## Delprojekt

A. analys av befintlig, och insamling av ny statistik (i 3 län)

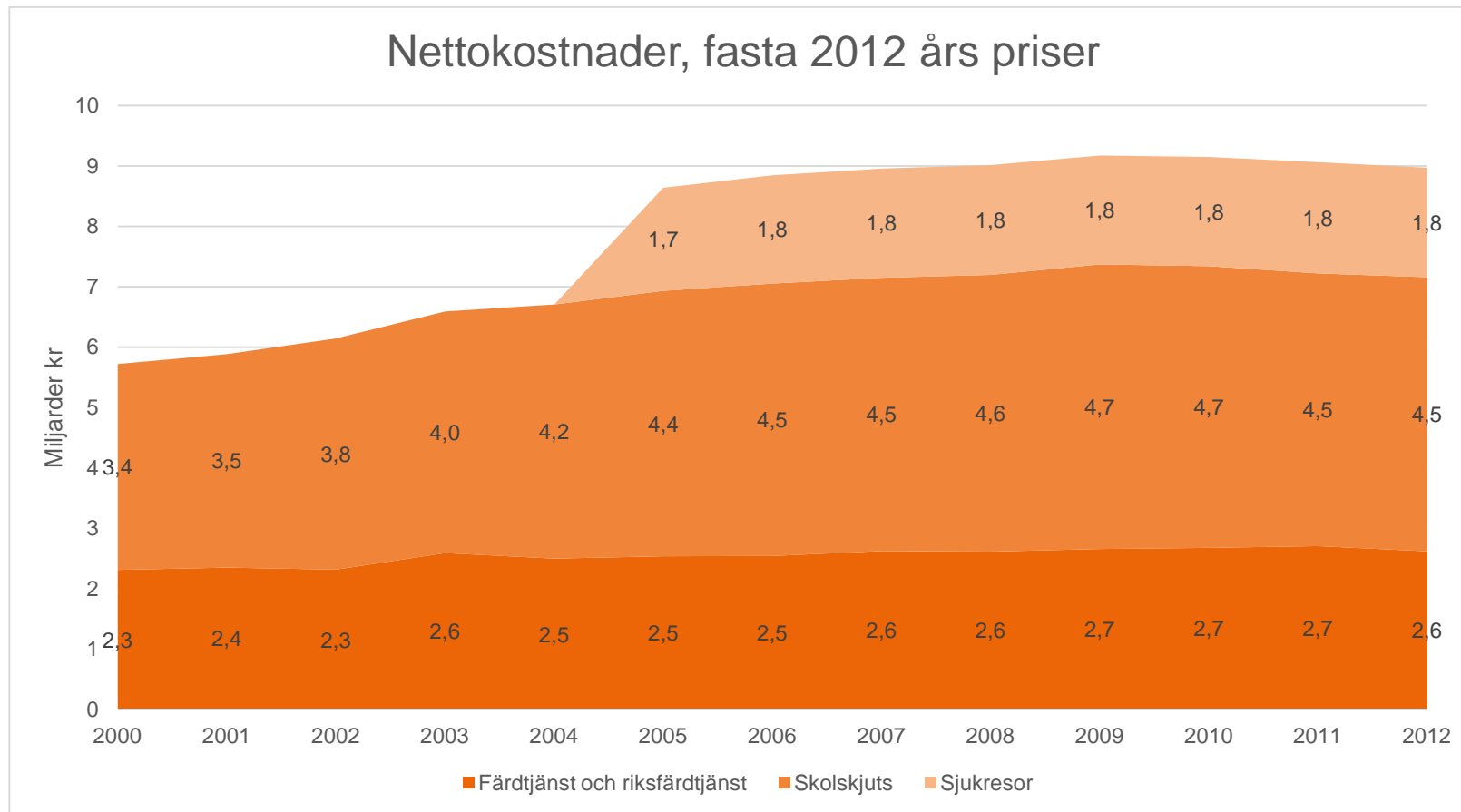
B. intervjuer med

1. brukare
2. Kommuner och landsting (3 län), RKM (3+ län)
3. utförare

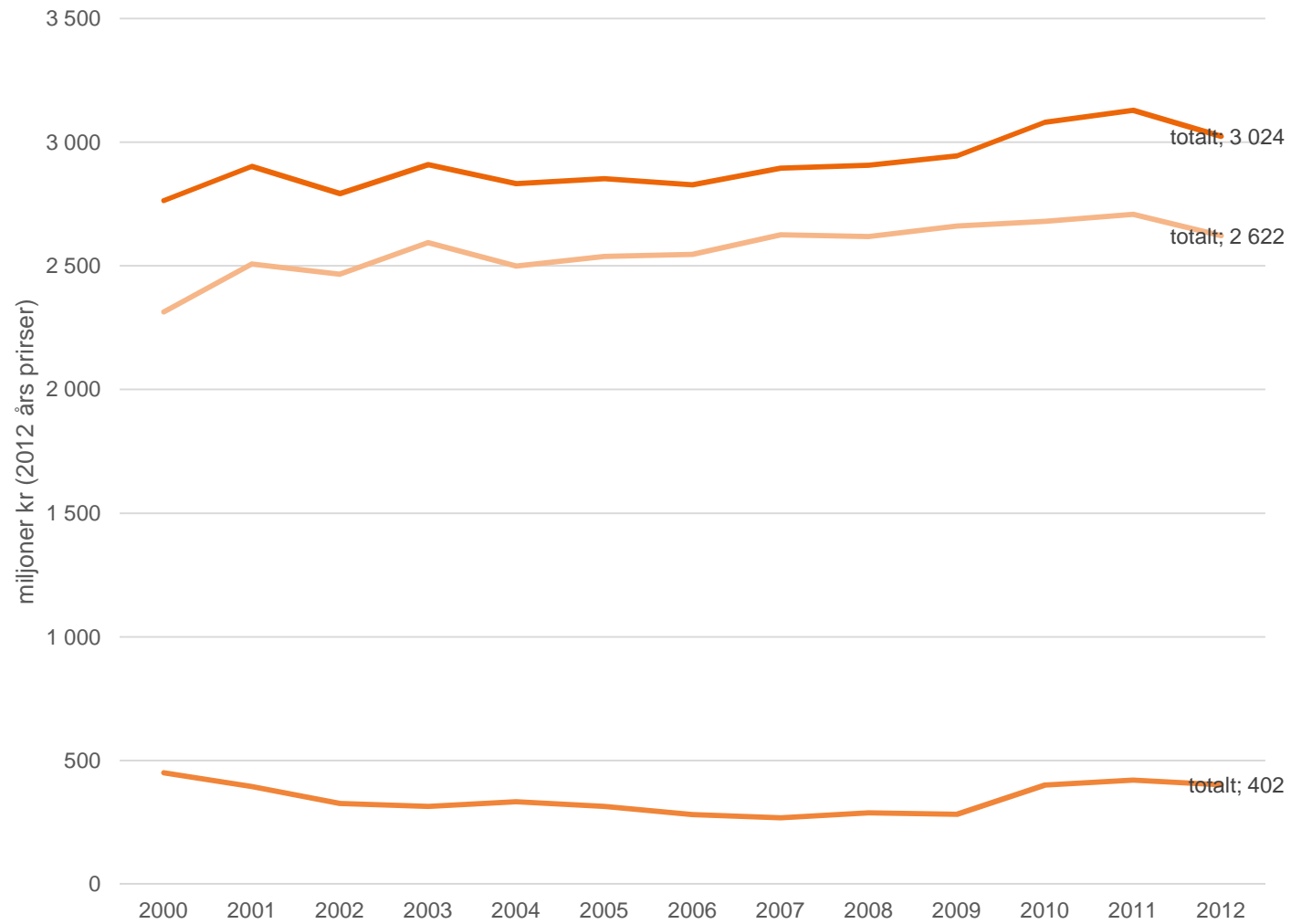
C. analyser

1. juridiskt perspektiv
2. internationella erfarenheter, teknik och organisation

# Färdtjänst, skolskjuts och sjukresor

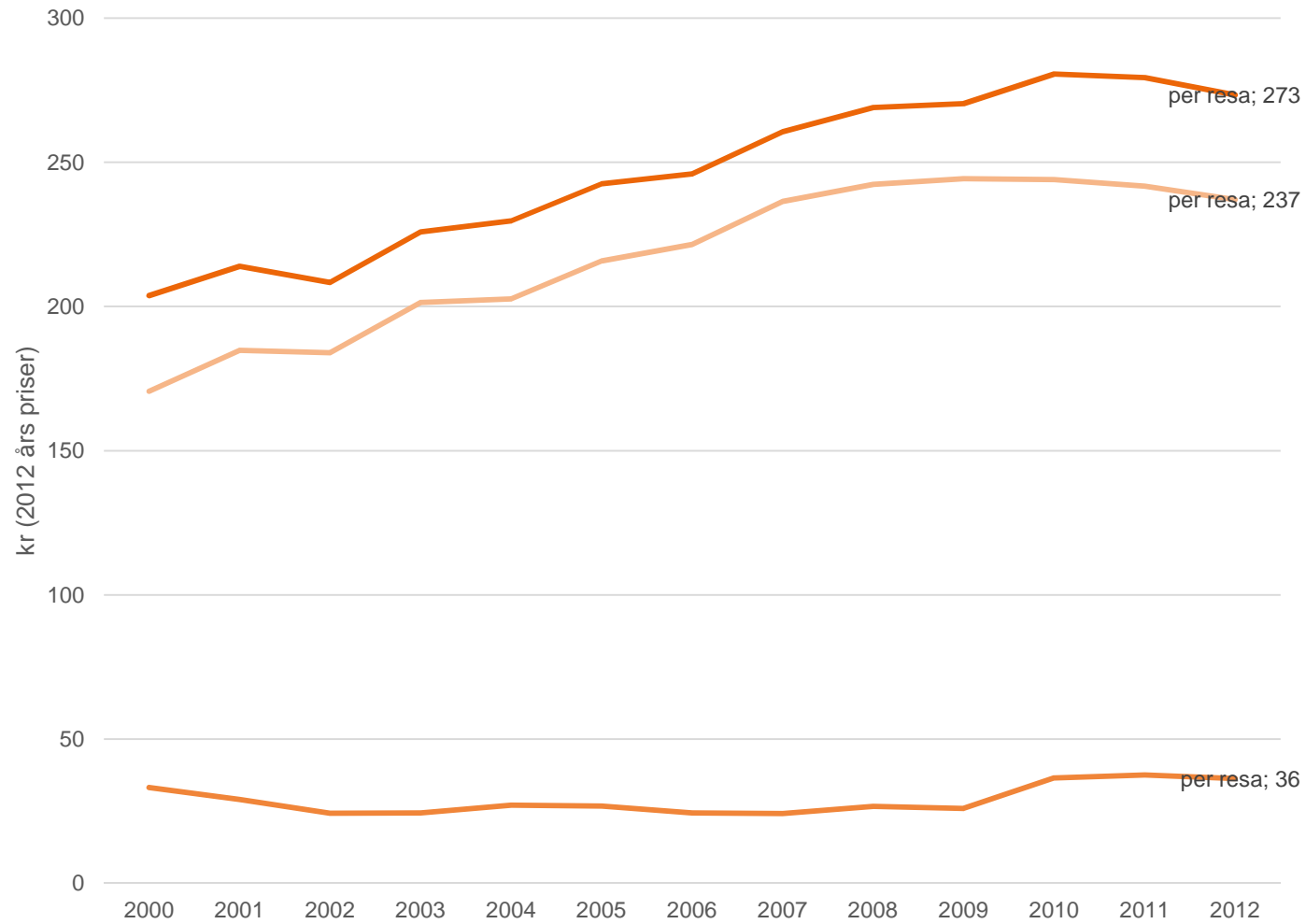


### Kostnader färdtjänst och riksfärdtjänst, totalt (exkl riksftj Sthlm)

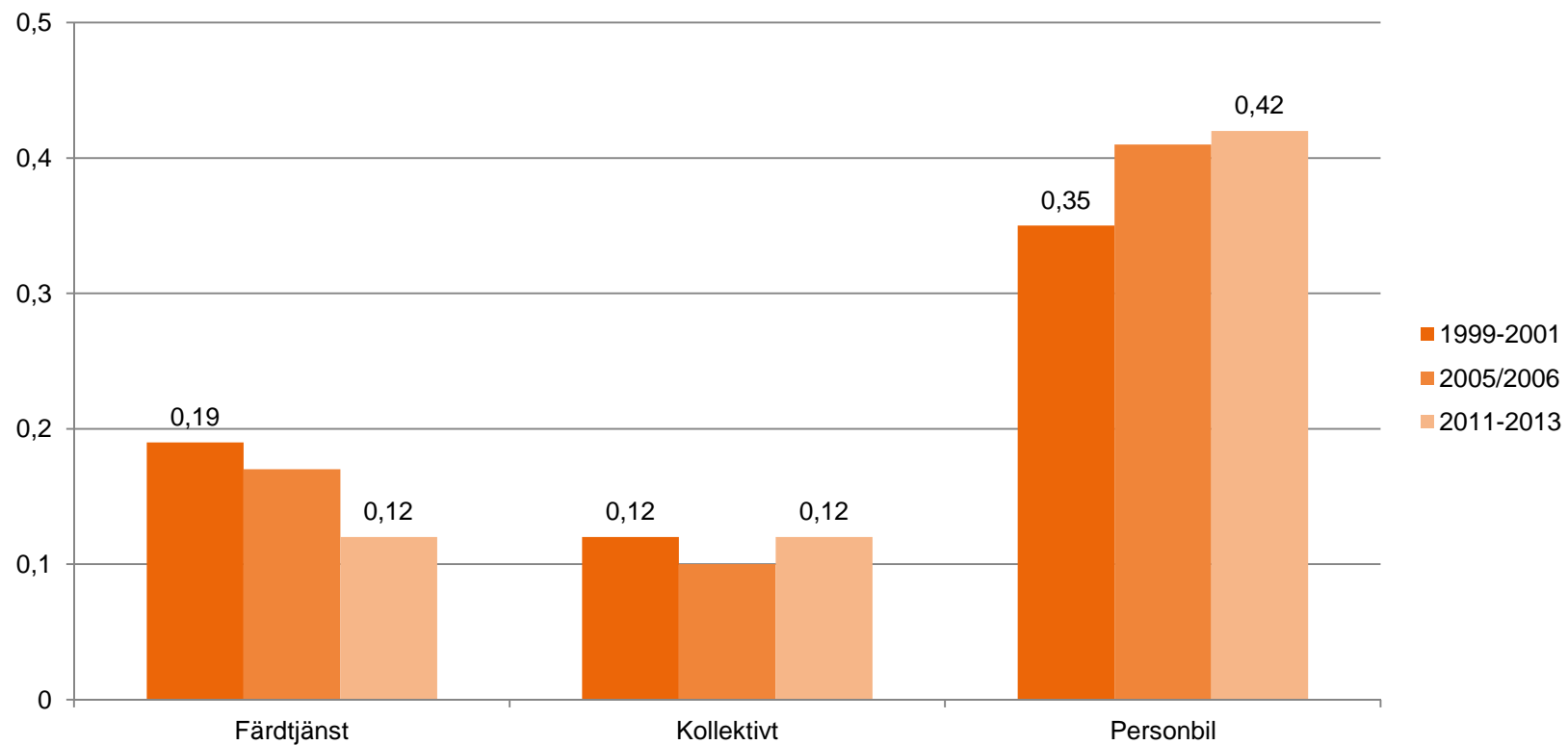




## Kostnader färdtjänst och riksfärdtjänst, per resa (exkl riksf tj Sthlm)



# Resor per person och dag av personer med färdtjänsttillstånd efter färdstätt



Källa: RVU/RES för respektive år. Baserat på 500-600 observationer, förändringar ej signifikanta.

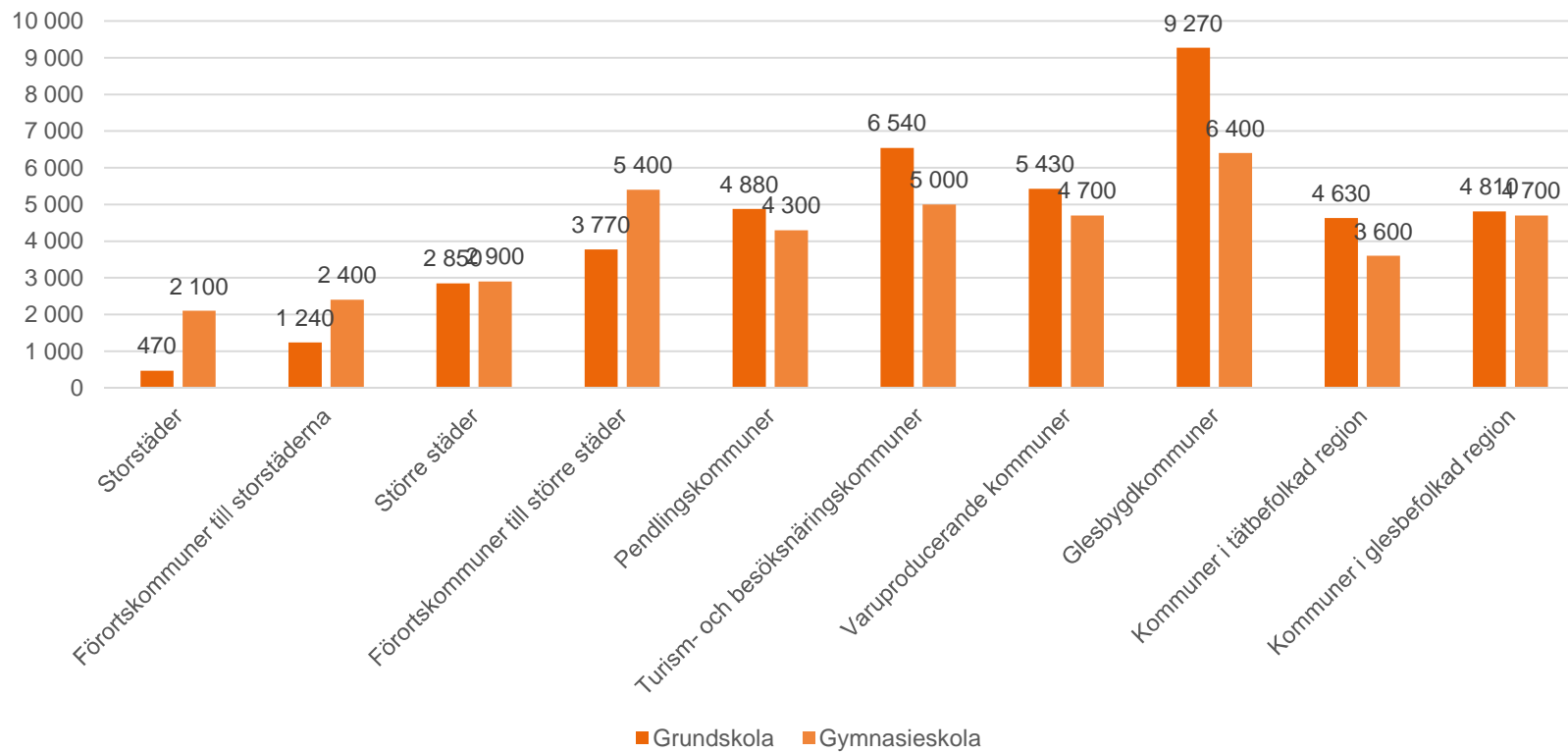
## Kostnader skolskjuts 2012

<b>Skolskjutsar och reseersättning</b>			
<b>2012</b>	<b>Totalt, Mkr</b>	<b>antal tusen elever</b>	<b>Kostnad per elev, kr</b>
<b>Grundskola</b>	2 697	899	3 000
<b>Specialskola</b>	36	0,5	74 800
<b>Grundsärskola</b>	415	8,8	46 900
<b>Gymnasiesärskola</b>	233	8,7	26 800
<b>Gymnasieskola</b>	1 196	363	3 300
<i>Summa/vägt medel</i>	<i>4 577</i>	<i>1 280</i>	<i>3 576</i>

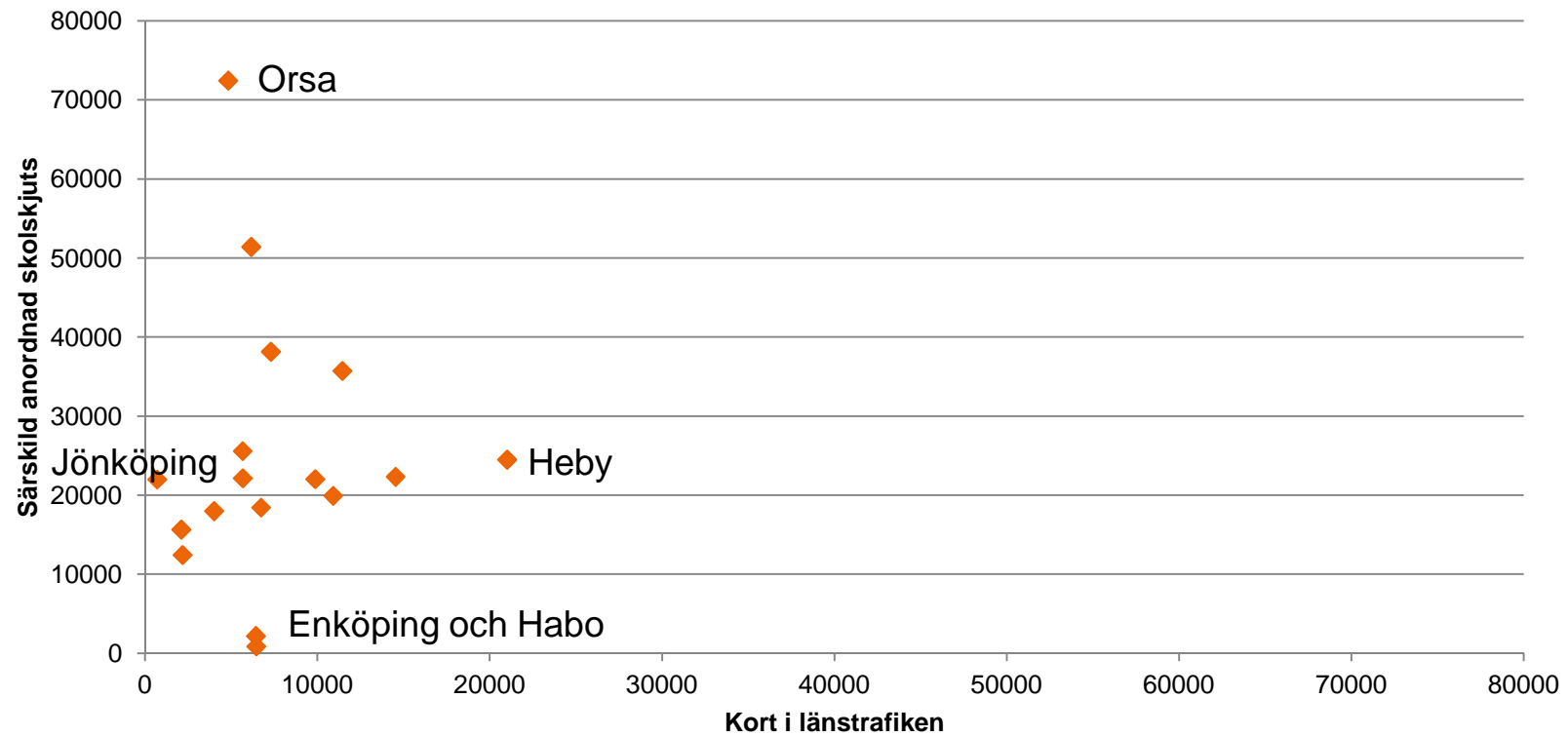
Källa: Skolverket

**Anmärkning: "per elev" avser alla elever i kategorin, ej enbart dem med skolskjuts**

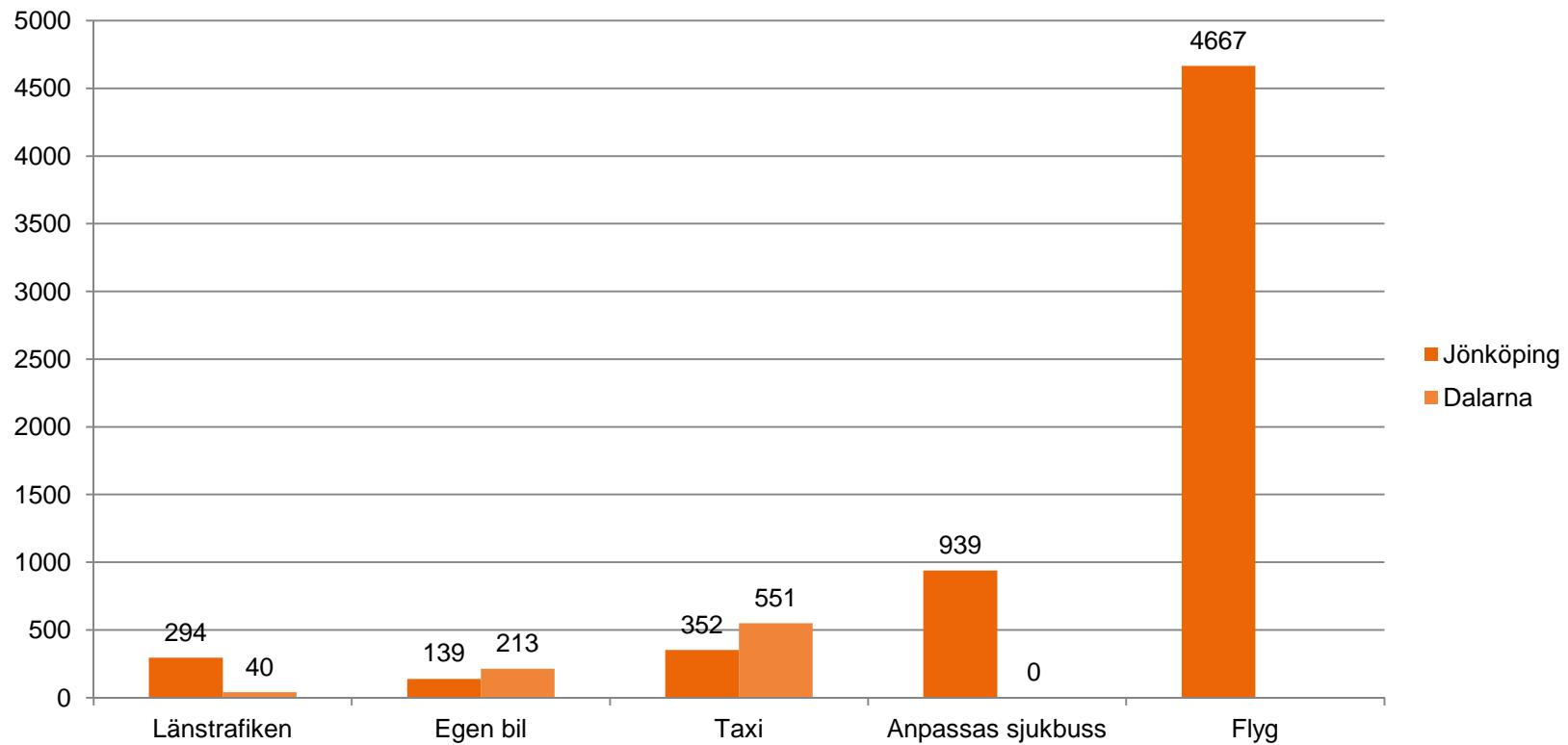
# Kostnader för skolskjuts efter kommungrupp



# Kostnad per tillstånd



# Kostnad per sjukresa i olika färdssätt (kr)



## B1. Intervjuer med brukare (samarbetsorganisationer, funktionshinder)

- Stora regionala och kommunala skillnader
  - myndighetsutövningen, prissättningen, upphandling, beställning, utförande, ledsagning
- Oflexibelt, långa väntetider
- Problem vid kommungränser
- Kvalitetshänsyn i upphandling
  - Sociala hänsyn
  - Vårdslösa förare, prisfråga?
  - Rätt antal fordon
- Bemötande och lokalkännedom från förare

## B1. Intervjuer med brukare (forts)

- Anpassningen av allmän kollektivtrafik
  - Används som argument mot färdtjänstillstånd (t.ex. vid synnedsättning)
  - Fysisk infrastruktur: hpl, stationer etc släpar efter
  - Många huvudmän: TrV, kommuner, Jernhusen etc
  - Vägen till och från hpl
  - Tillgång till information längs resvägen, t.ex. om status på hissar
- Gränssnitt mot socialtjänstlagen
  - Ledsagning: endast under resan, ej till dörren
  - ”Särskild hjälp” från chauffören enligt Ftj-tillståndet – måste föränmälas varje gång



## B2. Intervjuer med kommuner, landsting och RKM

- Stolta och nöjda!
  - Oavsett graden av samordning
  - Stort engagemang
- Län med liten samordning:
  - närheten till invånarna
  - lokal förankring
- Län med stor samordning:
  - viljan till samarbete
  - ej ekonomiska vinster i första hand – kunden (?)

## B2. Intervjuer med kommuner, landsting och RKM (forts)

- Goda exempel på samordning i länen finns
  - Tar lång tid – 10-15 år?!
  - Långsiktighet och konsensus viktigast
- Lagstiftningen ej ett hinder
  - Vissa transporter kräver särbehandling, t.ex. särskoleskjuts
- Särskoleskjuts och vissa färdtjänst- och sjukresor inte aktuella för samordning
- Vissa länsöverskridande samarbeten motiverar t.o.m. trafik över länsgränser – exempelvis inom vården

## C. Analysdel

1. juridiskt perspektiv
2. Internationellt, tekniskt och organisatoriskt perspektiv

## C1. Juridiskt perspektiv

- Analys av lagstiftningen ur ett brukar- och myndighetsperspektiv
  - förändringar sedan olika lagar trädde i kraft: 90-talet och framåt
  - Avreglering av taxi, ny kollektivtrafiklag, skollag, vårdval, skolval, ökat resande överlag, åldrande befolkning – särskilt på landsbygden
  - Brukarperspektivet: skilda huvudmän, upphandlingsfrågor (kvalitet), väntetider (BC, systemet)
  - Myndighetsperspektivet: myndighetsuppgifter, LOU, KL
- Förutsättningar för samordning
  - i RKM: landsting/region resp. kommunal-/ regionförbund;

## C2. Internationellt perspektiv, teknik och organisation

- Goda lösningar och erfarenheter från andra länder
  - Slutsatser ur regleringsperspektiv?
- Organisation och teknik hänger ihop
  - Lärdomar från Skånes sammanslagning av BC
  - ”Trafikplaneringssystemen härstammar från 70-talet”
- Kan myndigheterna underlätta tekniska innovationer?
  - Standarder för gränssnitt; FUD-program
  - Ex. Integrering av allmän och särskild koll ej möjlig med nuvarande teknik; svenska programvarorna uppköpta av kanadensisk bolag
  - Många tekniska-organisatoriska problem kvar att lösa!

**SLUT**



## Avstämning med regeringskansliet

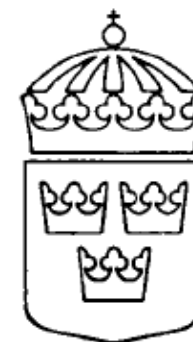
- Representanter från utbildnings- och socialdepartementen
- Regional tillväxt (inte med)
- MR-perspektivet
- CRPD
- Kopplingen mot fysisk planering
- Nytt upphandlingsdirektiv, utredning

# Sveriges internationella överenskommelser

ISSN 1102-3716

---

*Utgiven av Utrikesdepartementet*



**SÖ 2008: 26**

**Nr 26**

## **Konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och fakultativt protokoll till konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning New York den 13 december 2006**

Regeringen beslutade den 15 mars 2007 att underteckna konventionen och det fakultativa protokollet. Undertecknandet skedde den 30 mars 2007. Den 4 december 2008 beslutade regeringen att ratificera konventionen och det fakultativa protokollet och ratifikationsinstrumentet deponerades hos FN:s generalsekreterare den 15 december 2008. Konventionen och protokollet trädde i kraft den 3 maj 2008 och för Sverige trädde de i kraft den 14 januari 2009.

Riksdagsbehandling: Prop 2008/09:28, bet. 2008/09SoU3, rskr. 2008/09:38.



## Article 9

### *Accessibility*

1. To enable persons with disabilities to live independently and participate fully in all aspects of life, States Parties shall take appropriate measures to ensure to persons with disabilities access, on an equal basis with others, to the physical environment, to transportation, to information and communications, including information and communications technologies and systems, and to other facilities and services open or provided to the public, both in urban and in rural areas. These measures, which shall include the identification and elimination of obstacles and barriers to accessibility, shall apply to, inter alia:

(a) Buildings, roads, transportation and other indoor and outdoor facilities, including schools, housing, medical facilities and workplaces;

(b) Information, communications and other services, including electronic services and

## Artikel 9

### *Tillgänglighet*

1. För att göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning att leva oberoende och att fullt ut delta på alla livets områden, ska konventionsstaterna vidta ändamålsenliga åtgärder för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning får tillgång på lika villkor som andra till den fysiska miljön, till transporter, till information och kommunikation, innefattande informations- och kommunikationsteknik (IT) och -system samt till andra anläggningar och tjänster som är tillgängliga för eller erbjuds allmänheten både i städerna och på landsbygden. Dessa åtgärder, som ska innefatta identifiering och undanröjande av hinder och barriärer mot tillgänglighet, ska bl.a. gälla

a) byggnader, vägar, transportmedel och andra inom- och utomhusanläggningar, däribland skolor, bostäder, vårdinrättningar och arbetsplatser, samt

b) information, kommunikation och annan service, däribland elektronisk service och ser-

# Tidplan

Referensgruppsmöten



Aktivitet	Utförare	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul
Nuläge och historik, litteraturstudier	Trafikanalys							
A1. Analys av RVU samt insamling av statistik om skolskjuts (KN)	Trafikanalys/ konsult							
A2. Insamling av statistik om sjukresor och flextrafik (LT/RKM)	Trafikanalys/ konsult							
B. Intervjuer med brukare, KN/LT. RKM och utförare	Trafikanalys/ konsult							
C1. Analysera nuvarande lagstiftning utifrån eventuella konflikter, tillståndsgivning, och samverkan med andra lagar	Trafikanalys/ konsult (SKL, KKV)							
C2. Internationellt, tekniskt och organisatoriskt perspektiv – slutsatser för regelgivning	Trafikanalys/ konsult							
C3. Analys av lokal- och regionalpolitiskt perspektiv	Trafikanalys/ konsult							
Sammanfattning av konsultrapporter	Trafikanalys							
Definitioner av förbättrings- och effektiviseringsområden, rapportskrivning	Trafikanalys							

## Färdtjänst och riksfärdtjänst (exkl riksftj Sthlm)

		2000	2012	förändring 2000-2012
<b>totalt</b>	Kostnader	2 764	3 024	9%
Mkr (2012)	Intäkter	451	402	-11%
	Nettokostnad	2 313	2 622	13%
<b>per resa</b>	Kostnader	204	273	34%
Kr (2012)	Intäkter	33	36	9%
	Nettokostnad	171	237	39%

## Enkät för insamling av volymuppgifter för särskilda persontransporter

- Dalarna, Jönköping och Uppsala
- Samtliga RKM
- Jönköpings och Dalarnas landsting
- 28 av 36 kommuner varav:
  - 12 av 13 i Jönköping (Eksjö)
  - 6 av 8 i Uppsala (Uppsala och Östhammar)
  - 10 av 15 i Dalarna (Leksand, Älvdalen, Falun, Säter och Hedemora)

## Anordnad skolskjuts

- Samtliga delar ut skolkort inom länstrafiken
- Tre kommuner saknar särskild anordnad skolskjuts
- RKM anordnar i inget av länen anropsstyrd trafik för skolskjuts
- RKM anordnar linjelagd trafik där skolelever är huvudsakligt underlag i Jönköping och Uppsala med undantag för:
  - Aneby, Jönköping, Mullsjö och Vaggeryd i Jönköping
  - Heby i Uppsala

## Tillgängliga uppgifter om skolskjuts

- Kommunerna har bra koll på:
  - Antal tillstånd
  - Kostnader
- Kommunerna har svårare att skatta:
  - Antal resor

# Sjukresor



- RKM i Jönköping och Dalarna anordnar anropsstyrd trafik för sjukresor
- RKM i Uppsala och Dalarna anordnar linjelagd trafik för sjukresor

# ANALYS AV NULÄGET

- Effekter av taxis avreglering
  - I storstad och på landsbygd
  - Olika affärsmodeller
- Lagstiftningen
- Effekter av upphandlingspraxis
  - Kommun, landsting eller RKM
  - Utförare: BC och transportörer
  - Brukare: elever, äldre, personer med funktionsnedsättning
- Förändringar som skett

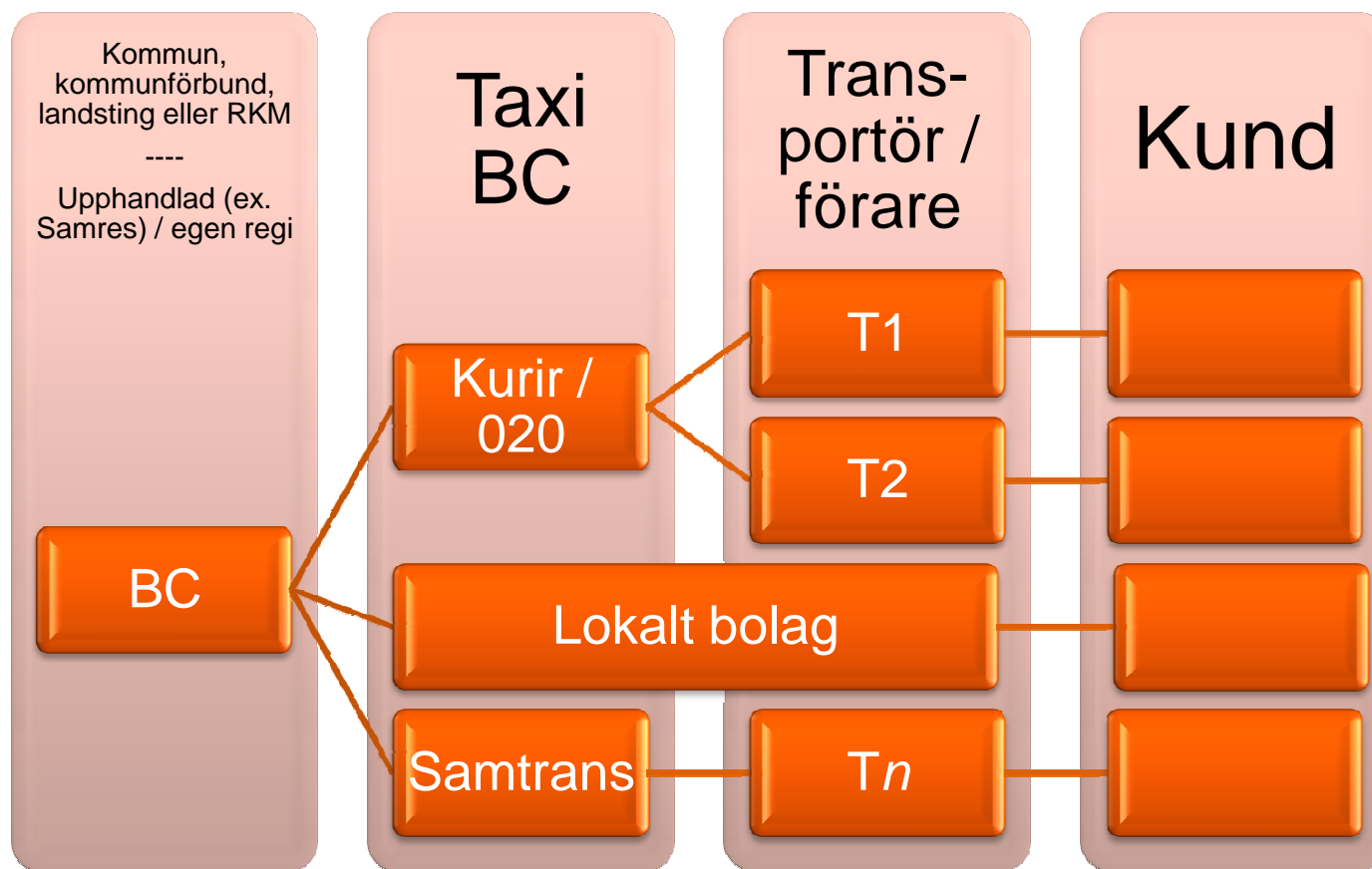


## Taxis avreglering

- Effekter i storstad och på landsbygd
- Effekter av olika affärsmodeller på tjänsternas kvalitet

Lännr	Län	ökning av antal taxibilar 1999-2013 (31 dec)	antal 31 dec 2013	ökning av körsträckor (inkl tomkörning) 1999-2013	körsträckor 2013, milj km	körsträcka per fordon 2013, km
18	Örebro	50%	397	25%	2,4	6 020
19	Västmanland	35%	335	14%	2,3	6 819
03	Uppsala	35%	548	27%	4,1	7 454
12	Skåne	32%	1 942	24%	13,4	6 899
01	Stockholm	30%	6 227	19%	44,1	7 085
14	Västra Götaland	27%	2 422	18%	16,8	6 945
	Riket	19%	16 282	9%	112,2	6 890
05	Östergötland	18%	528	-13%	3,0	5 773
23	Västernorrland	12%	367	-24%	1,5	4 037
09	Gotland	1%	75	-5%	0,5	7 166
13	Halland	1%	325	-8%	2,4	7 279
21	Gävleborg	1%	309	4%	2,3	7 575
17	Värmland	-2%	313	-13%	2,1	6 557
06	Jönköping	-3%	308	-21%	1,8	5 966
24	Västerbotten	-5%	416	-5%	2,9	7 081
10	Blekinge	-5%	143	-25%	1,0	6 912
20	Dalarna	-7%	285	-19%	1,8	6 238
08	Kalmar	-9%	248	-16%	1,7	6 894
04	Södermanland	-9%	259	-24%	1,7	6 465
25	Norrbottn	-11%	422	-9%	2,9	6 915
22	Jämtland	-21%	246	3%	2,4	9 683
07	Kronoberg	-21%	167	-24%	1,0	6 139

# Taxi – organisation och affärsmodeller



## Nuvarande lagstiftning

- Kollektivtrafiklagen, färdtjänstlagen m.fl. utgör inga större hinder för samordning, enligt samstämmiga uppgifter
- Frivillighet – det går inte fort
  - Vissa kommuner och landsting helt ointresserade – vilket spiller över på andra
  - Vissa län har kommit långt men efter många år av förhandlingar
  - Mycket ”trial and error”
  - Politiskt ”getingbo”, ”minerad mark”??
  - Lokala politiska vinster att göra

## Effekter av upphandlingspraxis - Kommun, landsting eller RKM

- Upphandlingskompetens och -resurser
- Uppföljningsresurser – farligt ställa krav utan uppföljning
- Juridisk osäkerhet
- Olika upphandlingsregler för kommuner och RKM?
  - Möjlighet ställa krav på taxiförsörjning?
  - På samordnade upphandlingar följer "taxidöden" i glesbygd
- Olika lagar för allmän (LUF) och särskild (LOU) kollektivtrafik försvårar samordning av trafiken
- Gemensam behovsanalys i regionala trafikförsörjningsprogrammen?

## Effekter av upphandlingspraxis - Utförare: BC och transportörer

- Effekter beror på affärsmodell – transportör-ägd eller självständigt BC med självständiga transportörer
- Otydligheter i lagstiftningen och bristande upphandlingskompetens leder till lägsta pris-upphandlingar
  - inga krav på t.ex. arbetsgivaravgift eller försäkring
- Uppdelning av marknaden i upphandlad och privatfinansierad
  - I storstäder: färdtjänst-”rabatter” på 40-50% av ordinarie pris – svårt med försörjningen – affärsrisken tas av transportören
  - Utanför storstäderna dominerar den upphandlade – jf ”taxidöd”
- Även om krav ställs finns det brister i uppföljningen av avtal
- Situationen förvärras av arbetsmarknadsåtgärder (storstäder)

## Effekter av upphandlingspraxis - Brukare: elever, äldre, personer med funktionsnedsättning

- Självständig BC med självständiga transportörer: Ekonomiskt stressade förare hjälper ogärna till om de ej får betalt för tiden
- Lokalkännedom och personkännedom: lokala bolag vs. stora (samordnade) upphandlingar
- Skillnad mellan korta stadsresor med hög andel i- och avlastning, och långa landsbygdsresor – kräver olika ersättningsmodeller
- T.ex. bonus för i- och avlastning, bärhjälp, extra utrustning m.m. – ska regleras i upphandlingsunderlag
- Inget motsvarande avtalsarbete för särskilda pt som för allmän koll

## Förändringar som skett

- Tillgänglighetsanpassning av bussar m.m.
- Fritt skolval
- Växelvis boende
- Viss regional samordning av vissa resor



## Effektivare trafikformer

- Lite uppmärksamhet på effektiva trafikformer som flexlinjer, servicelinjer, närtrafik m.m. med handikappanpassade fordon
  - Speciellt intressant i glesbygd
- Mycket fokus på handikappanpassning av allmän kollektivtrafik, men dålig ”träffprocent”, konflikter med andra resenärers krav på kort restid och fördyring av kollektivtrafiken
  - När sågs en rullstol på bussen senast?
- I prop. 1996/97:115 förutsattes att samordningsfördelarna skulle vara ”uppenbara”, så frivillighet ansågs tillräckligt
- Det behövs ett större omvandlingstryck

## Förslag 1 – SKL:s förslag

- Tre nivåer:
  1. Reformera nuvarande lagstiftning
    - Bestämmelser om skolskjuts och sjukresor kan överföras från Skollagen och Ersättningslagen till ny(a) lag(ar), med möjlighet att överlåta ansvaret till RKM
  2. En lag för kollektivtrafik + en för särskilda Pt
    - Hur?
  3. En samlad lagstiftning för koll + SärPt
    - Hur?

## Förslag 2 – regional samordning av trafik

- Tvingande?
  - Frivilligheten har testats i 16 år
    - Det finns fortfarande kommuner med färdtjänsten i vård- och omsorgsförvaltningen
  - Peka ut testlän, alt. Utvärdera län som redan "är där" (eller nästan; t.ex. Dalarna, Jämtland, Jönköping)
  - Övergångsperiod på åtta-tio år? Den tid det tagit för t.ex. Dalarna, Jönköping
- Vissa aspekter tvingande, andra frivilliga?
  - Ex. trafiken vs tillstånd, utredning
- Utreda konsekvenser av alternativen för olika myndigheter/brukargrupper

## Förslag 3 – tillsynsmyndighet

- Förslag i Vägverkets utvärdering angående färdtjänst
- Transportstyrelsen?
- Skolinspektionen, Skolverket?
- Folkhälsomyndigheten, Socialstyrelsen?

## Förslag 4 – forskning, utbildning, utveckling och demonstration

- Utbildning och kompetensutveckling
- SKL: "Öppna jämförelser" inom särskilda persontransporter
- Nationell portal för att sprida goda exempel
- Klarare upphandlingsregler
  - Förklara möjligheter att ställa sociala krav
  - Förklara möjligheter att samordna allmän och särskild koll
  - Ställ funktionskrav, inte detaljstyrning
  - Använd prisinstrumentet
- Utöka användningen av kostnadseffektiva fordon
- Använd befintliga fordon mer intensivt över dagen
- Utveckla anropsstyrda mellanformer: flextrafik

## Förslag 5 – inför analyser av skol- och sjukresor i trafikförsörjningsprogrammen

- Om ansvaret hos RKM
- Befolkningsutveckling, prognoser av SCB
- Analys av behov av skolplatser görs av kommunerna
- Analys av sjukresebehov utgående från ålder?
- Uppföljning, budget tillsammans med övrig kollektivtrafik

## Ökande behov i framtiden?

- Åldrande befolkning, särskilt på landsbygden
- Ca 80% av färdtjänsttillstånden innehas av personer över 65 år, konsumerar även sjuktransporter
- Särskilda persontransporter kan komma att bli än viktigare i framtiden
- Allmän kostnadsökning inom kollektivtrafiken, konkurrens om landstingsresurserna
- Alternativet till effektivisering av trafikens organisation och utförande blir en hårdare tillämpning av regelverk för att inte kostnaderna ska skena

## Fortsatt arbete

- Sammanställning av konsultrapporter
- Analys av lagstiftningen mer ingående
  - Genomgång av lagrum
  - Kollektivtrafiklagen, färdtjänstlagarna, sjukersättningslagen, skollagen
  - OSL? LOU/LUF?
- Utveckla konstruktiva förslag med konsekvensanalyser
- Särskilt möte med brukarorganisationer: Handikappförbunden och Lika Unika
- Referensgruppsmöte i början av juni



**SLUT**



## Analysera förslagen i matris av konsekvenser/förslag/(trafikslag)

- För berörda huvudmän – kommun/landsting/RKM
- För kopplingar till verksamheter i kommun/landsting
- För brukare och myndigheter
- Uppgifter för tillsynsmyndighet(er)
- För taxibranschens konkurrenskraft
- För glesbygd, städer och storstäder

## Konsekvenser för olika grupper

	Fortsatt frivillig samordning	RKM ansvarar för vissa särskilda Pt	RKM ansvarar för alla särskilda Pt
Brukare (olika behov)			
Kommuner			
Landsting			
RKM			

## Regional samordning har förespråkats tidigare

- Samreseutredningen (SOU 1995:70)
- TFB FUD-program 1998-2000
  - Ett stort antal rapporter
  - Även hur det ska ske, med t.ex. flextrafik
- Vägverket: Koll framåt 2006-7
  - Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling
  - Resulterade bl.a. i Partnerskapet för fördubbling 2008
- En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39)

## Samreseutredningen (SOU 1995:70)

- Föreslog att trafikhuvudmannen skulle få samlat ansvar för lokal och regional kollektivtrafik samt för färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor
- För skolskjuts föreslogs att trafikhuvudmannen upphandlar och samordnar skolskjutsen, men att kommunerna behåller ansvaret för utredningen

## Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken (Ds 1996:69)

- *Bestämmelse* att överföra ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till THM ersätts med *möjlighet*, om parterna är överens
- Sjukresor undantagna
- Nya lagar om färdtjänst och riksfärdtjänst ersätter socialtjänstlagens bestämmelser
  - en transportform, ej bistånd
- Den tvetydiga termen "huvudman" blir "trafikhuvudman", termen "länstrafikansvarig" tillkommer

## Mer tillgänglig kollektivtrafik (Prop. 1996/97:115)

- Utvärdering av färdtjänstlagarna av Vägverket 2000-2001, fem rapporter
  - Resenärsperspektiv
  - Producentperspektiv
  - Genomgång av rättsfall
  - Preliminär slutrapport
    - Frivillig överlåtelse av ansvar för färdtjänst, m.m.
  - Utvärdering av handikappolitiken inom transportsektorn (regeringsuppdrag K98/2302/4)

## Kollektivtrafikkommittén (SOU 2003:67)

- Föreslog att kommunerna ska ges möjlighet att överlåta ansvaret för skolskjuts till THM
- Samt att LOU förändras för att tillåta att kommuner och landsting överlåter beställningscentraler på THM utan upphandling
- Konstaterar att *inga lagliga hinder finns* för THM att upphandla och samordna särskilda persontransporter
- Men *möjlighet* inte tillräcklig för en effektiv samordnad planering



## Färdtjänstutredningen (SOU 2003:87)

- Slutsats att överlåtelse av BC från kommuner till THM inte möjlig utan upphandling
- Anser att krav på upphandling försvårar samordning
- Svårigheterna kan dock kringgås genom gemensam upphandling, eller att THM driver BC i egen regi
  - Förutsätter att alla kommuner i länet är överens

## Koll framåt

- Regeringsuppdrag till Vägverket 2006-2007
- Ta fram nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling
- Underlagsrapporter
  - Kollektivtrafik på landsbygd
  - Ansvar, roller och avtal
- Fullständig samordning motverkas av reglering i flera lagar
- Bör ersättas med *en* lag om allmän *och* särskild kollektivtrafik
- Effektivare användning av samhällets resurser och större möjligheter till ett *hela-resan*-perspektiv, även i periferin

## Åtgärder Kollektivtrafik på landsbygd

Huvudåtgärd	Delåtgärd	Start-datum	Slut-datum	Syfte	Beräk-nad kostnad	Huvud-ansvarig aktör	Övriga aktörer	Geo-grafi omri
Ändra kollektivtrafiklagstiftningen	Ersätta nuvarande lag om kollektivtrafik med en ny lag om kollektivtrafik som omfattar alla samhällsfinansierade resor, och där inga hinder finns för en utvecklad och mera samordnad trafik.			Möjlighet till effektiv resurs-användning  Hela-resanperspektiv utifrån resenärens perspektiv.		Regering och riksdag	Kommuner och lands-ting/region er	Hela
Planerings- och uppföljningsmetod	Utveckla mätmetoder för att kartlagga och följa tillgängligheten för			Ge underlag för effektiv plane-ring och uppfölj-		SIKA VV/BV	THM, övri-ga trafik-verk, Riks-	Hela

## En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39)

- Kap 11 "Samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik"
- Bilaga 8 "Ansvarsnivåer för kollektivtrafik" (Lina Jonsson, VTI)
- Särskild koll får endast få omnämnanden i propositionen
- Inga remissyttranden!

maste på andra nall samordnas och utökas vid tarre tillfällen eftersom de kräver avsevärt längre resor. I många landsbygdsområden finns ett relativt litet utbud av allmän kollektivtrafik men en betydande andel särskild kollektivtrafik. Att det sker en samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik är i dessa områden extra viktigt, speciellt för att tillgodose äldres och ungdomars behov av att resa. I storstadsregionerna fyller kollektivtrafiken en bärande roll i trafiksystemet och kapacitetsbrist

(Prop. 2010:200, *Skälen för regeringens förslag och bedömning*, sid 46)

## En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39)

### Samordning av allmän och särskild kollektivtrafik

Nuvarande lagstiftning hindrar, enligt min mening, inte en utvecklad samordning av allmän och så kallad särskild kollektivtrafik men underlättar inte heller en sådan. Dagens frivilliga samordning har inte fungerat fullt ut. För att underlätta en mer utvecklad samordning anser jag därför att det i lag måste framgå att tillhandahållandet av allmän och särskild kollektivtrafik ska samlas hos en och samma myndighet. Det innebär följande:

- Ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst överförs från kommunen till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.
- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ansvara för tillhandahållandet av skolskjuts. Kommunerna ska fortsatt bedöma behovet av skolskjuts.
- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ansvara för att anordna sjukresor som måste utföras med anpassade fordon.

(ur Sammanfattningen av betänkandet, sid 133 i prop. 2010:200)