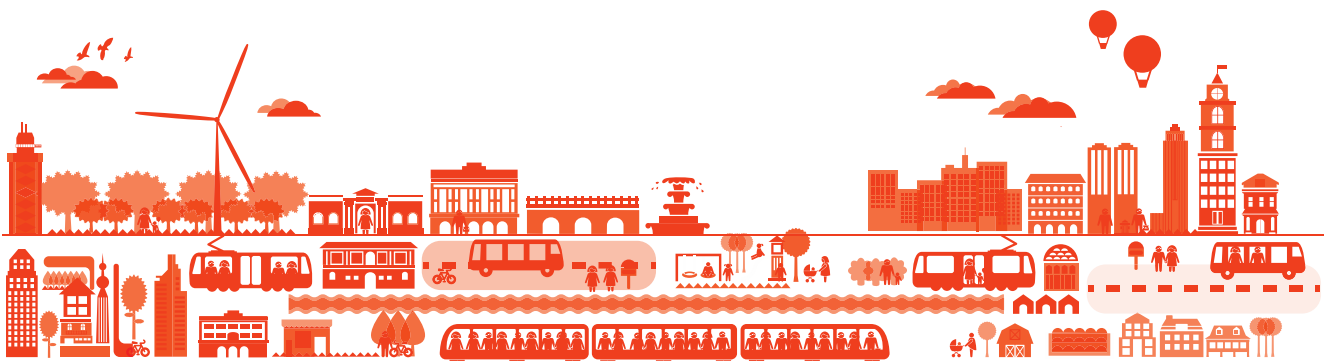




K2 WORKING PAPER 2024:7

Särskilda persontransporter och smart mobilitet – framtidens resor för personer med funktionsnedsättning?

Jonna Nyberg och Per Henriksson



Datum: augusti 2024
ISBN: 978-91-89407-45-9
Tryck: Media-Tryck, Lund

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

K2 WORKING PAPER 2024:7

Särskilda persontransporter och smart mobilitet – framtidens resor för personer med funktionsnedsättning?

Jonna Nyberg och Per Henriksson

Innehållsförteckning

Förord	4
Summary	5
Sammanfattning	7
1. Introduktion	9
1.1. Syfte och frågeställning.....	10
1.2. Avgränsningar	10
1.3. Disposition	10
2. Bakgrund	11
2.1. Transporters betydelse för delaktighet.....	11
2.2. Särskilda persontransporter	11
2.3. Från särskilda persontransporter till allmän kollektivtrafik.....	14
2.4. Smart mobilitet och den framtida kollektiva mobiliteten	15
3. Metod	18
3.1. Referensgrupp	18
3.2. Intervjustudie.....	18
3.2.1. Urval	18
3.2.2. Utformande av intervjuguide	20
3.2.3. Genomförande	20
3.3. Enkätstudie	21
3.3.1. Urval	21
3.3.2. Utformande av enkät.....	21
3.3.3. Genomförande	22
4. Resultat – intervjustudie	23
4.1. Målgruppens förmågor, behov och acceptans.....	23
4.2. Samverkan och ansvar	26
4.3. Politikens roll.....	27
4.4. Resurser	28
4.5. Regelverk och avtal	28
4.6. Från särskilda persontransporter till allmän kollektivtrafik.....	29
4.7. Framtidsvision	30
5. Resultat – enkätstudie	32
5.1. Översikt av ansvarsfördelning.....	32
5.2. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna	35
5.2.1. Beskrivning av respondenterna.....	35
5.2.2. Målgruppens förmågor och acceptans.....	35
5.2.3. Lämplighet för olika typer av särskilda persontransporter.....	36
5.2.4. Vad man arbetar med/har planer på	37
5.2.5. Samsyn inom den regionala kollektivtrafikmyndigheten	38

5.2.6.	Behov av resurser och åtgärder	39
5.2.7.	Föreställningar om kommande 10-årsperiod	40
5.3.	Kommunerna	40
5.3.1.	Beskrivning av respondenterna.....	40
5.3.2.	Målgruppens förmågor och acceptans.....	40
5.3.3.	Lämplighet för olika typer av särskilda persontransporter.....	42
5.3.4.	Vad man arbetar med/har planer på	43
5.3.5.	Samsyn inom kommunen.....	43
5.3.6.	Behov av resurser och åtgärder	44
5.3.7.	Föreställningar om kommande 10-årsperiod	45
5.4.	Skillnader mellan RKM och kommuner	46
6.	Sammanfattande diskussion och slutsatser	48
6.1.	Resultat.....	48
6.2.	Metodreflektion	52
6.3.	Slutsatser	53
7.	Förslag på fortsatt forskning	55
Bilaga 1.	Kommuner som enligt enkäten lämnat över allt till RKM.....	56
	Referenser	57

Förord

Denna rapport är resultatet av ett mindre K2-projekt, som pågick mellan januari 2023 och juni 2024. Huvudansvarig har varit Jonna Nyberg, VTI. Ansvarig för enkätstudie har varit Per Henriksson, VTI.

Vi vill rikta ett varmt tack till alla de respondenter från regioner och kommuner som medverkat i intervjuer och svarat på enkäten. Vi vill även tacka Pia Borg Lindblom, färdtjänsthandläggare vid Region Blekinge och sekreterare i Svenska Färdtjänstföreningen, som svarat på våra frågor om organisationsformer och ansvarsfördelning vad gäller särskilda persontransporter. Slutligen vill vi tacka Jessica Berg, VTI, som har granskat rapporten och kommit med kloka synpunkter.

Linköping, augusti 2024

Jonna Nyberg

Projektledare

Summary

Mobility and access to transport are central to people's participation in society. However, people with disabilities make fewer journeys than people without disabilities, for example due to less access to private car transport, or difficulties in travelling by public transport. This leads to a higher risk of transport-related social exclusion.

In Sweden, about one third of the population has one or more disabilities, and compared to the rest of the population, it is mainly older people who have disabilities. Furthermore, the elderly population is expected to increase worldwide, which in turn means an expected increase in demand for transport services adapted for people with disabilities. To enable people with disabilities to travel, there is currently so-called Special transport services, which includes special transport service for disabled people, transport to/from hospitals/health units, and also school transport. For these transports, authorizations are required. Also, there is a general development in the transport sector related to digitalization, automation, electrification and new forms of shared, combined or integrated mobility services based on digital platforms – phenomena that fall under the umbrella term “smart” mobility. Still, the development pathways for smart mobility may differ, as it is a multifaceted phenomenon. People need to have confidence in new transport services in order to use them, but also the ability to use them. Currently, there is a lack of research on how the ongoing development of smart mobility affects current and future Special transport services for people with disabilities. It is also important for municipalities and regions to discuss the conditions and goals for smart mobility, to be able to constructively meet developments shaping the future of transportation.

The aim of this study has been to investigate Special transport services (school transport not included) related to a transport society characterized by smart mobility, regarding perceptions, conditions and needs within regions and municipalities. The results are intended to be used as a knowledge base for further studies on the subject. The project consisted of two sub-studies: an interview study and a survey study. The interview study involved four regions, with a total of eight interviews: two in each region, with one representative responsible for Special transport services, and one representative responsible for public transport services generally. The online survey was directed at stakeholders in Special transport services within regions and municipalities. Responses were gathered from 13 regional transport authorities and 79 municipalities.

The results highlight a perception that analogue and traditional approaches must remain in place alongside any smart mobility developments. This is because people with disabilities are a heterogeneous group, with different needs and abilities, and who may not always be able to assimilate the different changes smart mobility entails. Digital platforms, travel support and apps were seen as the most realistic phenomena for Special transport services, which could already exist in various forms within some organizations. However, automatic vehicles were not seen as relevant at present or in the near future. It was also stated that the public organizations lacked the resources in terms of time, competence and finances to be able to work with and develop smart mobility in Special

transport services, and that the focus was instead on regular operations. Complex regulations for Special transport services were described as a further barrier to development in smart mobility. Regarding consensus within their own organization, concerning the development of smart mobility in special transport services, the survey responses showed that more respondents from regional transport authorities felt that there was consensus within the organization, compared to responses from municipalities. However, for both groups, there were several who could not answer or were neutral on the question. There also appears to be a lack of strategic documents describing how smart mobility can be developed and used in Special transport services, and in the survey a majority stated that they were not aware of the existence of such documents. If there is no documentation on goals and intentions on how the organization should work with and relate to the development of smart mobility, it is probably difficult to have an overall idea of consensus on the subject. Furthermore, the results of both interviews and the survey showed that there was a desire for greater collaboration between Special transport services and public transport services, regarding smart mobility issues. Today, these often run as two parallel tracks within the region in question. The importance of consensus and collaboration between different actors has also been emphasized in previous research on the development of smart mobility. In summary, there is a wait-and-see attitude towards smart mobility in Special transport service provision, related to, among other things, perceptions of the target group's abilities and acceptance, and resource shortages within public organizations. At the same time, the respondents are following developments with interest, also seeing it as possible that smart mobility may become more realistic for Special transport services in the future, something which was expressed in both interviews and the survey. However, in the survey, it was mainly respondents from regional transport authorities who were confident that the development of smart mobility will also be beneficial for special transport service, compared to respondents from municipalities.

Based on the results, three proposals for further research are given: 1) an organizational perspective where in-depth analyses are made of the already existing empirical material from the survey study; 2) a political perspective regarding visions of smart mobility related to special transport service, and how politicians view the allocation of resources and responsibilities, in order to work with such a development; 3) a user perspective with the aim of investigating how people representing a diverse range of disabilities perceive different dimensions of smart mobility, and whether there are overall variances between different groups of disabilities.

Sammanfattning

Mobilitet och möjlighet till transporter är centralt för människors delaktighet i samhället. Personer med funktionsnedsättning gör dock färre resor än personer utan funktionsnedsättning, till exempel på grund av sämre tillgång till egen biltransport, eller svårigheter med att resa med kollektivtrafiken. Detta innebär en högre risk för transportrelaterad social exkludering.

I Sverige har ungefär en tredjedel av befolkningen en eller flera funktionsnedsättningar, och i jämförelse med övriga befolkningen är det framför allt äldre personer som har funktionsnedsättning. Den äldre befolkningen förväntas också att öka i världen, vilket i sin tur innebär en förväntad ökad efterfrågan på transporttjänster, anpassade för personer med funktionsnedsättning. För att möjliggöra för personer med särskilda behov att resa finns idag särskilda persontransporter, där färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och även skolskjuts ingår, och som kräver särskilda tillstånd. Samtidigt pågår inom transportområdet en generell utveckling med digitalisering, automatisering, elektrifiering och nya former för delad, kombinerad eller integrerad mobilitet via digitala plattformar – företeelser som samlas under begreppet smart mobilitet. Utvecklingsvägarna för smart mobilitet kan dock komma att se olika ut, eftersom det är ett mångfacetterat fenomen. Människor måste även ha tillit till de nya transporttjänsterna för att de ska användas, men också ha förmåga att använda dem. Det saknas idag forskning om hur den pågående utvecklingen med smart mobilitet påverkar dagens och framtidens särskilda persontransporter. Det är även viktigt att man inom kommuner och regioner diskuterar förutsättningar och mål för smart mobilitet, för att konstruktivt kunna möta framtiden.

Syftet med denna studie har varit att undersöka utvecklingen för särskilda persontransporter (dock ej skolskjuts), relaterat till ett transportsamhälle präglad av smart mobilitet, om vilka föreställningar, förutsättningar och behov som finns inom regioner och kommuner. Resultaten avses kunna användas som kunskapsunderlag för fortsatta studier inom ämnet. Projektet har bestått av två delstudier: en intervjustudie och en enkätstudie. I intervjustudien ingick fyra regioner, med sammanlagt åtta intervjuer: två i vardera regionen, med en representant för särskilda persontransporter och en representant för den allmänna kollektivtrafiken. I enkätstudien skickades en webbenkät till aktörer inom särskilda persontransporter i regioner och kommuner, med svar från 13 regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) och 79 kommuner.

Resultaten belyser en uppfattning om att analoga och traditionella tillvägagångssätt måste finnas kvar parallellt med en eventuell utveckling med smart mobilitet. Detta eftersom personer med funktionsnedsättning är en heterogen grupp, med olika behov och förmågor och som inte alltid kan tillgodogöra sig de olika företeelserna inom smart mobilitet. Digitala plattformar och resestöd sågs som mest realistiska företeelser för särskilda persontransporter, och som i olika former redan kunde finnas inom en del organisationer. Förarlösa fordon sågs dock inte som aktuellt i dagsläge och närmaste framtid. Det uppgavs även att det inom organisationerna saknades resurser i form av tid, kompetens och ekonomi för att kunna arbeta med och utveckla smart mobilitet inom särskilda

persontransporter, och att fokus istället var på den ordinarie verksamheten. Komplexa regelverk för särskilda persontransporter beskrevs vara ytterligare en barriär för utveckling inom smart mobilitet. Vad gäller samsyn inom den egna organisationen, rörande utveckling med smart mobilitet inom särskilda persontransporter, visade enkätsvaren att det var fler inom RKM:er som ansåg att det fanns en samsyn inom organisationen, jämfört med svar från kommunerna. För båda grupperna gällde dock att en stor del inte kunde svara eller förhöll sig neutrala till frågan. Det förefaller även saknas strategiska dokument som beskriver hur smart mobilitet kan utvecklas och användas inom särskilda persontransporter, och i enkäten uppgav en majoritet att man inte har kunskap om huruvida sådana dokument finns. Om det inte finns dokumentation om mål och intentioner om hur verksamheten ska arbeta med och förhålla sig till utvecklingen med smart mobilitet är det sannolikt svårt att ha en övergripande uppfattning om eventuell samsyn i ämnet. Vidare visade resultat från såväl intervjuer som enkät att det fanns en önskan om större samverkan mellan särskilda persontransporter och den allmänna kollektivtrafiken inom aktuell region, i arbete med frågor om smart mobilitet. Idag löper de två verksamheterna ofta som två parallella spår. Vikten av samsyn och samverkan mellan olika aktörer har också påpekats i tidigare forskning om utvecklingen av smart mobilitet. Sammanfattningsvis ses en avvaktande inställning till smart mobilitet inom särskilda persontransporter, kopplat till bland annat uppfattningar om målgruppens förmågor och acceptans samt resursbrister inom organisationen. Samtidigt följer man utvecklingen med intresse och ser det som möjligt att smart mobilitet kan bli mer realistiskt för särskilda persontransporter i framtiden, vilket uttrycks i både intervjuer och enkät. I enkäten var det framförallt respondenter från RKM:er som hade en tilltro till att smart mobilitet kan vara till godo för särskilda persontransporter i framtiden, jämfört med svarande inom kommuner.

Utifrån resultaten ges tre förslag till fortsatt forskning: 1) Organisationsperspektiv där fördjupade analyser görs av det redan befintliga empiriska materialet från enkätstudien; 2) Politikerperspektiv om visioner om smart mobilitet relaterat till särskilda persontransporter, och hur man inom politiken ser på resurs- och ansvarsfördelning rörande arbete med en sådan utveckling; 3) Användarperspektiv med syfte att undersöka hur personer med olika funktionsnedsättningar uppfattar olika företeelser av smart mobilitet, och huruvida det finns övergripande skillnader mellan olika grupper av funktionsnedsättning.

1. Introduktion

I Sverige har ungefär en tredjedel av befolkningen en eller flera funktionsnedsättningar. I jämförelse med övriga befolkningen är det framför allt äldre personer som har funktionsnedsättning (Trafikanalys, 2019). Då antalet äldre förväntas att öka i världen (United Nations, 2020), kan man även förvänta sig en ökad efterfrågan på transporttjänster, anpassade för personer med särskilda behov. I Sverige finns särskilda persontransporter, som syftar till att möjliggöra för personer med särskilda behov att resa. Här ingår färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts, och som kräver särskilda tillstånd.

Med **funktionsnedsättning** avses nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga, och Socialstyrelsen preciserar begreppet enligt följande: "En funktionsnedsättning kan uppstå till följd av sjukdom eller annat tillstånd eller till följd av en medfödd eller förvärvad skada. Sådana sjukdomar, tillstånd eller skador kan vara av bestående eller av övergående natur." (Socialstyrelsen, 2007).

Med **funktionshinder** avses den begränsning som en funktionsnedsättning innebär för en person i relation till omgivningen, där Socialstyrelsen beskriver begränsningar som "svårigheter att klara sig själv i det dagliga livet och bristande delaktighet i arbetslivet, i sociala relationer, i fritids- och kulturaktiviteter, i utbildning och i demokratiska processer", med tillägget att det framförallt handlar om bristande tillgänglighet i omgivningen (Socialstyrelsen, 2007).

Inom transportområdet pågår en generell utveckling med digitalisering, automatisering och elektrifiering samt delad, kombinerad eller integrerad mobilitet via digitala plattformar – företeelser som samlas under begreppet smart mobilitet¹ (Hedegaard Sørensen m.fl., 2020). Utvecklingsvägarna för smart mobilitet kan dock komma att se olika ut, eftersom det är ett mångfacetterat fenomen (Hedegaard Sørensen & Isaksson, 2021). Det krävs också att människor har tillit till de nya transporttjänsterna för att de ska användas. Det är därför viktigt att man inom kommuner och regioner diskuterar förutsättningar och mål för smart mobilitet, för att konstruktivt kunna möta framtiden (SKR, 2020). Hultén m.fl. (2021) menar exempelvis att smart mobilitet är något som kommer att påverka alla kommuner, regioner och statliga myndigheter, men att dessa även kan påverka utvecklingen. Författarna skriver: "För att kunna göra det [påverka] behöver de dels reflektera över sin roll och vilka resurser de har eller inte har till förfogande; dels utarbeta ett medvetet förhållningssätt till smart mobilitet, oavsett om strategin präglas av ett proaktivt eller reaktivt fokus." (s. 7). Det saknas forskning om hur den tekniska utvecklingen med hållbara lösningar påverkar samhällsgrupper som äldre och personer med funktionsnedsättning (Hansson & Holmgren, 2017; Nilsson, Stjernborg & Fredriksson, 2017), och hur den pågående utvecklingen med smart mobilitet påverkar dagens och framtidens särskilda persontransporter.

¹ För enkelhetens skull används fortsättningsvis begreppet smart mobilitet i de fall samtliga företeelser inom detta begrepp avses.

1.1. Syfte och frågeställning

Det övergripande syftet med denna studie är att undersöka utvecklingen för särskilda persontransporter (färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor), relaterat till ett transportsamhälle präglad av smart mobilitet. Utifrån studiens tjänstemannaperspektiv avses resultaten kunna användas som kunskapsunderlag för fortsatta och fördjupade studier inom ämnet.

Vägledande frågeställning är: Vilka föreställningar, förutsättningar och behov finns inom regioner och kommuner rörande särskilda persontransporter, relaterat till smart mobilitet?

1.2. Avgränsningar

I studien ingår inte skolskjuts (som också är en form av särskilda persontransporter), eftersom studien har fokus på funktionsnedsättning och funktionshinder. Vidare tar studien utgångspunkt i ett tjänstemannaperspektiv – politikerns föreställningar och uppfattningar om det aktuella forskningsämnet har inte ingått.

1.3. Disposition

I kapitel 2 ges en fördjupad bakgrundsbeskrivning, där även begreppsdefinitioner redogörs. I kapitel 3 beskrivs metod, följt av kap 4 och 5 där studiens resultat presenteras (intervjustudie respektive enkätstudie). Kapitel 6 utgörs av sammanfattande diskussion och slutsatser. Slutligen ges i kapitel 7 förslag på fortsatt forskning.

2. Bakgrund

2.1. Transporters betydelse för delaktighet

Mobilitet och möjlighet till transporter är centralt för människors oberoende och delaktighet i samhället. För den som saknar tillgång till transporter, med anledning av till exempel bristande kollektivtrafik där man bor, att man saknar körkort och bil, eller att man har en funktionsnedsättning som försvårar möjligheten att resa med kollektivtrafik eller att cykla i befintlig fysisk miljö, kan detta leda till försämrade möjligheter att delta i nödvändiga och önskvärda samhällsaktiviteter. Detta kan i sin tur innebära social exkludering (jfr. Lucas, 2012). Studier har visat att personer med funktionsnedsättning gör färre resor än personer utan funktionsnedsättning, och de har därmed även en högre risk för transportrelaterad social exkludering (se t.ex. Blais, 2013). Bakomliggande orsaker kan vara sämre tillgång till egen biltransport (Bascom & Christensen, 2017; Currie & Delbosc, 2010), eller att personer med funktionsnedsättning upplever svårigheter med att resa med kollektivtrafiken (Trafikanalys, 2018). Som resenär i kollektivtrafiken krävs överlag en rad olika förmågor, så som att planera sin resa, förstå och göra sig förstådd, orientera sig och att vistas i olika miljöer. I samspelet mellan dessa förmågor och de olika miljöer som resenären möter (fysiska och sociala miljöer, liksom även informationsmiljöer) kan hinder uppstå som kan bli särskilt svåra för resenärer med funktionsnedsättning (Trafikanalys, 2019). Samtidigt statueras det i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning att denna målgrupp ska ges möjlighet till delaktighet i samhället på samma villkor som personer utan funktionsnedsättning (United Nations, 2006). Detta är också inskrivet i regeringens strategi för funktionshinderspolitiken (Prop. 2016/17:188), som i sin tur präglar transportpolitiska mål om att transportsystemet ska vara utformat så att personer med funktionsnedsättning kan använda det (Prop. 2008/09:93).

I Sverige liksom i övriga världen förväntas den äldre befolkningen öka, och beräkningar visar att den år 2050 kommer att ha fördubblats (United Nations, 2020). Denna ökning kommer att få konsekvenser för samhället, bland annat genom ett ökat behov av mobilitet och transporter (Dukic Willstrand m.fl., 2018), och en förväntad ökad efterfrågan på transporttjänster anpassade för personer med särskilda behov.

2.2. Särskilda persontransporter

För att möjliggöra resande för personer med särskilda behov finns särskilda persontransporter. För dessa transporter, som innefattar färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts, krävs särskilt beslut eller tillstånd, eller att de genomförs under särskilda förutsättningar. Särskilda persontransporter styrs av egna lagar (SKR, 2022):

- Lag om färdtjänst (SFS 1997:736)

- Lag om riksfärdtjänst (SFS 1997:735)
- Lag om resekostnadsersättning vid sjukresor (SFS 1991:419)
- Skollag (SFS 2010:800)
- Lag om kollektivtrafik (SFS 2010:1065)

Regionala kollektivtrafikmyndigheter

I varje län ska det sedan 2012 finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM), som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken (SFS 2010:1065). I de fall som kommunerna och regionen i länet har ett gemensamt ansvar för den regionala kollektivtrafiken ska myndigheten organiseras som ett kommunalförbund, i enlighet med kommunallagen (SFS 2017:725). Detta gäller även för län där kommunerna ensamma har ansvaret för den regionala kollektivtrafiken. De som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken kan även komma överens om att RKM ska vara organiserat som en gemensam nämnd, istället för ett kommunalförbund. Om regionen har ensamt ansvar för den regionala kollektivtrafiken är det också den som är RKM. Vad gäller Gotland är det kommunen som är RKM.

När lagarna om färdtjänst och riksfärdtjänst trädde i kraft år 1998 gavs kommunerna möjlighet att överlåta sina uppgifter för färdtjänst respektive riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen (SFS 1997:736 resp. SFS 1997:735), det vill säga det som idag utgörs av regional kollektivtrafikmyndighet (RKM). År 2022 hade 166 (57%) av Sveriges 290 kommuner lämnat över ansvaret för myndighetsutövning för färdtjänst till aktuell RKM, medan 246 kommuner (85%) hade lämnat över ansvaret gällande trafik och beställningscentral. Av de 124 kommuner som fortfarande hade kvar myndighetsutövningen inom sin kommun var det 44 kommuner som själva upphandlade trafiken, eller i samarbete med grannkommuner. Vad gäller det ekonomiska ansvaret hade 72 kommuner (25%) fört över det till RKM (hos Stockholms läns kommuner samt Gotland hade RKM redan det ekonomiska ansvaret) (Trafikanalys, 2023).

En vanlig organisationsstruktur för särskilda persontransporter är att den utgörs av tre led: huvudman, anordnare och utförare. Med huvudman avses den som har ansvar för att erbjuda särskilda persontransporter avseende såväl tillståndsgivning som anordnande av trafiken: om till exempel RKM har fått formellt ansvar är det också den myndigheten som är huvudman. Anordnare är den som på uppdrag av en huvudman planerar och organiserar särskilda persontransporter, till exempel genom att tillhandahålla en beställningscentral, som i sin tur ägs eller upphandlas av aktuell RKM eller länstrafikbolag. Anordnarens uppdrag kan bedrivas i egen regi eller genom kommersiell aktör, men kan också ha överlåtit till aktuell RKM. Utföraren, ett trafikföretag, sköter sedan själva trafiken på uppdrag från kommun eller RKM, i extern eller egen regi (SOU 2018:58).

I det följande beskrivs färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor ytterligare, liksom även anropstyrd kollektivtrafik och servicelinjer. Eftersom skolskjuts inte ingår i studien ges ingen beskrivning av denna transportform.

Färdtjänst

Färdtjänstillstånd grundas på individuell behovsprövning och utfärdas av kommunen eller RKM, beroende på ansvarsfördelning (Trafikanalys, 2022). Tidigare låg färdtjänsten under socialtjänstlagen, då tillstånd även kunde ges av sociala skäl eller med anledning

av bristande kollektivtrafikförsörjning (Trafikanalys, 2023). Därefter blev färdtjänsten i första hand en trafikpolitisk fråga (Prop. 1996/97:115), och idag ska behoven endast utgå från den enskilda individens förmågor, bland annat avseende rörelseförmåga: ”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” (1997:736 7§). Färdtjänstlagen saknar detaljregler för hur färdtjänsten ska utformas (Svenska Färdtjänstföreningen, 2012), vilket innebär olikheter i kommunerna med anledning av lokalt beslutade riktlinjer och aktuella upphandlingar (Trafikanalys, 2023). Det finns även stora skillnader mellan regionerna avseende antal personer med färdtjänstillstånd, hur många som nyttjar färdtjänst (Myndigheten för delaktighet, 2016) och hur man arbetar med och följer upp utvecklingen av färdtjänst (Svensson, 2019). Utöver de tjänster som regleras av färdtjänstlagen kan tillståndsgivare på frivillig basis erbjuda tilläggstjänster, till exempel trappklättrare eller att kunden får bärhjälp (Svenska Färdtjänstföreningen, 2012). Andra exempel på variationer är att färdtjänsten i vissa län kan nyttjas i hela länet, eller i områden utanför länet, medan färdtjänsten i andra fall endast får nyttjas inom den aktuella kommunen. Variationer kan även handla om antal berättigade resor, tider på dygnet för resande, storleken på egenavgifter samt huruvida resorna sker med till exempel linjelagd färdtjänst eller taxi (ibid).

I slutet av år 2022 var det 286 700 personer som hade färdtjänstillstånd, varav 77 procent var 65 år eller äldre (Trafikanalys, 2022). Det är således framförallt äldre personer som har färdtjänstillstånd, samtidigt som nyttjandet av färdtjänstillståndet i högre grad görs av personer under 80 år, jämfört med de över 80 år (Trafikanalys, 2023).

Riksfärdtjänst

Med riksfärdtjänst avses längre transporter över kommungräns, för resor som inte kan göras med allmänna kommunikationer eller utan ledsagare, och som inte bekostas av det allmänna (dvs. stat, kommun eller landsting, och som kan handla om t.ex. sjukresa eller resa bekostad av Försäkringskassan). Ändamål för dessa resor är rekreation, fritidsaktivitet eller annan enskild angelägenhet. Resan kan göras med taxi eller med särskilt anpassat fordon, eller med allmänna kommunikationer om den sökande reser med ledsagare (i så fall ska tillståndet även gälla ledsagaren) (SFS 1997:735). För dessa resor krävs tillstånd för varje enskild resa, istället för ett generellt tillstånd som är fallet med färdtjänst. Liksom för färdtjänst prövas tillstånd för riksfärdtjänst av kommunen eller RKM, beroende på ansvarsfördelning (Trafikanalys, 2022). Den som fått tillstånd betalar en egenavgift motsvarande normalt biljettpris för allmänna kommunikationer, men om resande inte kan ske utan merkostnader ska ersättning ges (SFS 1997:735). Lagen om riksfärdtjänst innefattar inga detaljer för hur riksfärdtjänsten ska utformas (Svenska Färdtjänstföreningen, 2015), vilket kan jämföras med lagen om färdtjänst (se ovan). Vidare används riksfärdtjänsten i mindre omfattning i jämförelse med färdtjänst, och nyttjandet har även minskat sedan 2004. År 2021 var det 5 700 personer som reste med riksfärdtjänst, och sammantaget genomfördes under detta år 23 000 riksfärdtjänstresor (Trafikanalys, 2022).

Sjukresor

Enligt lag gäller inte färdtjänst för resor till och från vård och behandling (vårdgivare). För dessa resor finns i stället så kallade sjukresor. Det är regionerna, i egenskap av att vara huvudmän för sjukvården, som prövar frågor och betalar ut ersättning. Det är även regionerna som beräknar grunderna för resekostnadsersättning (SFS 1991:419). En del av resekostnaden måste resenären själv stå för (egenavgift), och som bestäms av aktuell region och beroende av färd sätt. Regionerna har dock endast ansvar för resekostnadsersättningen, och inte för organiseringen av resorna. Likväl har vissa regioner egna beställningscentraler för sjukresor, och överlag kan sjukresor ske på olika sätt i olika län och med olika färdmedel, eftersom det inte finns några bestämmelser för hur de ska utföras (SKR, 2022).

Anropstyrd kollektivtrafik och servicelinjer

Allmän anropstyrd kollektivtrafik – som även kan benämnas som flextrafik eller närtrafik – är ett komplement till den linjelagda kollektivtrafiken, och avser persontransporter som kan påverkas av efterfrågan. Det kan till exempel handla om att en tidtabellslagd busstur endast genomförs om någon har förbeställt den, och om resor till närmaste hållplats om avståndet från boendet är långt. Den anropstyrda kollektivtrafiken kan även samordnas med de särskilda persontransporterna (Smith, 2022). Ytterligare en transportform, speciellt anpassad för äldre och personer med funktionsnedsättning, är så kallade servicelinjer, och som kan vara både linjelagda och anropstyrda (Trafikanalys, 2023). Servicelinjerna går mellan bostäder, servicecentraler och vårdenheter, och ska fungera som ett alternativ eller komplement till färdtjänsten. Dessa fordon kan till exempel vara anpassade med lågt insteg och vara försedda med ramp eller lift för rullstol (Svenska Färdtjänstföreningen, 2012). Av ekonomiska skäl har dock servicelinjer och flexlinjer blivit alltmer sällsynta (Dukic Willstrand m.fl., 2018).

2.3. Från särskilda persontransporter till allmän kollektivtrafik

Sedan slutet av 1990-talet sker ett arbete mot en tillgänglighetsanpassad allmän kollektivtrafik, samtidigt som det finns en strävan att få ned kostnaderna med särskilda persontransporter genom att flytta över den aktuella målgruppen från särskilda persontransporter till den allmänna kollektivtrafiken (Prop. 1996/97:115). Av Lag (2010:1065) om kollektivtrafik framgår det dessutom att ”den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärgrupper.” (2 kap, 13§). Antalet personer med färdtjänsttillstånd har också minskat; mellan åren 1999 och 2021 ses en minskning med 35 procent (Trafikanalys, 2022). Orsakerna till denna minskning kan vara flera, och det kan även handla om en kombination av orsaker (Trafikanalys, 2023). Det kan exempelvis bero på striktare regeltillämpning än tidigare i och med lagen från 1997 (Svensson, 2019; Trafikanalys, 2023), att äldre i högre grad än tidigare fortsätter att köra bil (Svensson, 2019), eller att vi har fått en friskare befolkning (Trafikanalys, 2023). Men minskningen kan även bero på att tillgänglighetsarbetet för den allmänna kollektivtrafiken har gett frukt, så att personer som tidigare har haft färdtjänsttillstånd i stället nyttjar den (Svensson, 2019).

Det finns dock inte underlag som kan påvisa att så är fallet (Hansson & Holmgren, 2017; Trafikanalys, 2023). Studier visar också att det alltså finns hinder för personer med funktionsnedsättning att använda den allmänna kollektivtrafiken. Åtgärder har visserligen gjorts avseende fysisk och teknisk tillgänglighet (Hansson m.fl., 2023; Stjernborg, 2018; Trafikanalys, 2023), men fortfarande ses flera sociala och organisatoriska hinder, så som till exempel chaufförens roll och bemötande, kostnad för att resa med kollektivtrafiken, att de tillgänglighetsanpassningar som finns inte fungerar för alla (Stjernborg, 2018), och att det finns brister utifrån ett hela-resan-perspektiv (Stjernborg, 2018; Trafikanalys, 2023). Ytterligare hinder kan vara den pågående och snabba utvecklingen med digitalisering och nya mobilitetsformer, som för vissa grupper i samhället och av olika skäl kan försvåra resande med kollektivtrafiken (Johansson, Gulliksen & Gustavsson, 2021; Hansson m.fl., 2023).

2.4. Smart mobilitet och den framtida kollektiva mobiliteten

Begreppet smart mobilitet är, som tidigare nämnts, ett samlingsbegrepp för en rad pågående trender och företeelser inom transportsektorn, och som anses bidra till ett mer hållbart transportsystem (Hedegaard Sørensen m.fl., 2020). Fenomenet är mångfacetterat, och det saknas en konsensus kring begreppets definition (Hedegaard Sørensen & Isaksson, 2021). Det gemensamma för många av dessa trender och företeelser inom smart mobilitet är dock att de utgår ifrån digitaliseringen (Hultén m.fl., 2021). Generellt har digitaliseringen ökat inom alla områden i vårt samhälle (Durand m.fl., 2022), och vad gäller stadsplanering har den framförallt ökat för just transportsektorn (Townsend, 2013). Övergripande kan två parallella processer ses: dels en automatiseringsprocess med mer av självkörande och uppkopplade fordon, dels en tjänstefieringsprocess med nya former av delad mobilitet och kombinerat resande (Hultén m.fl., 2021). Exempel på det senare är mobilitetstjänster med olika integrerade system, där flera olika mobilitetstjänster (t.ex. kollektivtrafik, hyrbil, taxi, cykelpool) kombineras med hjälp av en digital plattform till en komplett mobilitetstjänst (Pernestål & Almlöf, 2019). Detta förväntas innebära såväl ”hela resan”-lösningar som minskad biltrafik (Hedegaard Sørensen & Isaksson, 2021).

Exempel på företeelser inom smart mobilitet

Digital plattform: för t.ex. bokning och betalning för resa via en app.

Kombinerade mobilitetstjänster: resenären kan boka mobilitetstjänster för olika delresor i en och samma digitala plattform, så som allmän kollektivtrafik, färdtjänst och bildelningstjänst.

Resestöd: olika hjälpmedel för att planera och förbereda en resa, t.ex. genom mer tillgänglig information.

Inom K2 har ett nytt initiativ tagits som handlar om en ny vision för kollektivtrafiken – den framtida kollektiva mobiliteten (Rådslaget, 2022). I visionen betonas att kollektivtrafiken inte bör ses som ett eget, avgränsat system. Istället föreslås rådande kollektivtrafik få en förändrad roll genom att kopplas samman med olika former av mobilitetstjänster, både etablerade och nya sådana, och med funktioner som kan vara både samhällsfinansierade, kommersiella eller ideella, alternativt bestå av en mix av dessa.

Med mål om ett mer integrerat och effektivt nyttjande av rådande kollektivtrafik avses individanpassade och efterfrågestyrda lösningar erbjudas, utan att dessa konkurrerar med varandra.

Digitaliseringen av kollektivtrafiken har beskrivits som positivt för både resenärer och transportutförare (Berg m.fl., 2022). Resenärer i kollektivtrafiken förväntas också att i mycket hög grad kunna nyttja digitala kanaler, till exempel för att köpa biljetter och få reseinformation (Durand m.fl., 2022). Vad gäller personer med funktionsnedsättning ses också flera initiativ med digitala lösningar i kollektivtrafiken, där ett exempel är digitalt resestöd, det vill säga olika hjälpmedel för att planera och förbereda en resa, till exempel genom mer tillgänglig information (Stjernborg & Svensson, 2022). Vidare lyfts det i en statlig utredning om självkörande fordon på väg (SOU 2018:16) att digitaliseringen av transportsystemet kan vara särskilda persontransporterna till godo, och att automatiserade och uppkopplade fordon kan komplettera eller ersätta de former av färdtjänst- och sjukresor som finns i dagsläget. Som exempel ges förarfria skyttelfordon där resenären kan beställa resor mellan exempelvis hemmet och olika serviceområden.

Det finns dock farhågor om att utvecklingen med digitalisering inom transportområdet kan öka den digitala klyftan och förvärra ett socialt utanförskap (de Carvalho m.fl, 2019; Hansson m.fl., 2023; Johansson, Gulliksen & Gustavsson, 2021). Var femte person med funktionsnedsättning använder till exempel inte internet (Internetstiftelsen, 2021). När det gäller att planera resa online eller köpa e-biljett för kollektivtrafiken är andelen också betydligt lägre för äldre personer än för personer i övriga åldersgrupper (Internetstiftelsen, 2021), och för år 2022 var det exempelvis mindre än en procent av färdtjänstresenärer som bokade sin resa digitalt (Svensk Kollektivtrafik, 2023b). I en studie av Johansson (2018), där deltagare med ett brett spektrum av diagnoser och funktionsnedsättningar ingick, framkom det också att det fanns en stor motvilja att använda internet för att köpa biljetter, inom alla grupper av funktionsnedsättning. Alla har inte heller råd att investera i en smartphone för användning av appar, eller har inte de kunskaper som krävs för att kunna nyttja de olika digitala lösningarna relaterat till kollektivtrafiken (Egard & Hansson, 2022). Det kan även handla om att digitala plattformars gränssnitt och design inte är anpassade för olika typer av funktionsnedsättningar (ibid.), och att ersätta personlig service med digitala tjänster kan vara ett hinder för personer med funktionsnedsättning för att resa med kollektivtrafiken (Trafikanalys, 2019). I en svensk studie, där 35 olika diagnoser/funktionsnedsättningar representerades, visade resultaten att betydligt fler personer med funktionsnedsättning upplevde att de inte var digitalt inkluderade, jämfört med den övriga befolkningen (Johansson, Gulliksen & Gustavsson, 2021). Studien visade dock på skillnader utifrån diagnos/funktionsnedsättning, och författarna påpekar att detta innebär att digitala klyftor måste undersökas och förstås utifrån olika grupper av diagnoser/funktionsnedsättningar. Den digitala klyftan mellan äldre och yngre kan även ses utifrån ett historiskt perspektiv, i det att dagens äldre inte har växt upp med till exempel internet. Detta skulle kunna innebära att framtidens äldre, som vuxit upp med digitaliseringen, skulle ha lättare att anpassa sig. Design och funktion för hård- och mjukvaror sker dock under ständig utveckling och uppdatering, varför fysiska och kognitiva begränsningar torde innebära svårigheter även för framtida äldre (jfr McDonough, 2016). Samtidigt finns sedan 2018 en lag om tillgänglighet till digital offentlig service, och som berör offentliga myndigheters webbplatser och mobila applikationer (SFS 2018:1937), och år 2022

fattade regeringen beslut om en ny lag om tillgänglighet med krav på att produkter (t.ex. läsplattor, självbetjäningautomater) och tjänster (t.ex. elektroniska kommunikationstjänster, vissa passagerartransporttjänster, banktjänster) ska vara utformade så att det ökar tillgängligheten för fler, framförallt för personer med funktionsnedsättning. Lagen, som genomför EU:s tillgänglighetsdirektiv, träder i kraft år 2025 (Prop. 2022/23:42), varför vi ännu inte vet dess påverkan.

3. Metod

Projektet består av två delstudier: en intervjustudie och en enkätstudie. De båda studierna, med kvalitativ respektive kvantitativ metod, avser komplettera varandra och ge en bredare förståelse för det aktuella ämnet (jfr Johnson & Onwuegbuzie, 2013). Intervjustudien riktar sig till tjänstemän inom fyra regioner avseende både allmän kollektivtrafik och särskilda persontransporter. Enkätstudien riktar sig till tjänstemän inom särskilda persontransporter i regioner och kommuner. I det följande beskrivs metod och tillvägagångssätt närmare.

3.1. Referensgrupp

I projektet har en referensgrupp ingått, med digitala möten om studiens upplägg samt återkoppling på intervjuguide och enkät. Följande personer har ingått i referensgruppen:

- Jonas Johansson, Svensk Kollektivtrafik, projektledare Serviceresor (Kraftsamling MERIT);
- Per Junesjö, ordförande Svenska Färdtjänstföreningen;
- Helena Svensson, utbildningsansvarig på Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik (K2) och lärare på Lunds Tekniska Högskola (LTH).

3.2. Intervjustudie

Syftet med intervjustudien har varit att få fördjupade exempel på föreställningar, förutsättningar och behov för särskilda persontransporters utveckling, relaterat till den pågående utvecklingen med smart mobilitet. Genom intervjuer med representanter från både särskilda persontransporter och den allmänna kollektivtrafiken avses ett bredare perspektiv erhållas, kopplat till studiens frågeställning. Resultaten har även legat till grund för utformande av enkätfrågor i den påföljande enkätstudien.

3.2.1. Urval

I intervjustudien har följande fyra regioner ingått:

- Region Jämtland Härjedalen
- Region Stockholm
- Region Jönköpings län
- Region Skåne

Regionerna är valda, i samråd med referensgruppen, utifrån deras olika förutsättningar (geografiskt, demografiskt och organisatoriskt) med syfte att få en bredd av erfarenheter och behov.

Sammanlagt har åtta intervjuer genomförts: två intervjuer i vardera regionen, med en representant för särskilda persontransporter och en representant för den allmänna kollektivtrafiken. I det följande ges en kortare beskrivning av vardera regions organisation för särskilda persontransporter.

Region Jämtland Härjedalen

Inom Region Jämtland Härjedalen, som är RKM, är det kollektivtrafiknämnden som ansvarar för regionens kollektivtrafikfrågor (Region Jämtland Härjedalen, 2023). Av länets åtta kommuner har sex kommuner överlämnat uppdraget om färdtjänst och riksfärdtjänst avseende verksamhet och myndighetsutövning till RKM (Region Jämtland Härjedalen, 2021; 2023), och där Länstrafiken Jämtland ansvarar och utför detta (Region Jämtland Härjedalen/Länstrafiken Jämtland, 2023). För sjukresor har Region Jämtland Härjedalen ansvar, och tillsammans med färdtjänstresor och anropsstyrd allmän kollektivtrafik samordnas dessa resor via en beställningscentral (Region Jämtland Härjedalen, 2021). Ansvaret för upphandling av sjukresor innehas av Länstrafiken Jämtland (Region Jämtland Härjedalen/Länstrafiken Jämtland, 2023).

Region Stockholm

Region Stockholm är Stockholms läns RKM, med ansvar för särskilda persontransporter, och där färdtjänst och sjukresor är inordnat under Trafikförvaltningen under varumärket Färdtjänsten. Samtliga av regionens 26 kommuner har lämnat över ansvaret för färdtjänst till RKM. De som har tillstånd till färdtjänst reser även utan kostnad obegränsat med den allmänna kollektivtrafiken (Region Stockholm, 2023). Riksfärdtjänst ingår inte RKMs uppdrag, utan tillhandahålls istället av den kommun eller stadsdelsförvaltning där den sökande är folkbokförd (Region Stockholm, 2021). Vidare är den allmänna anropsstyrda kollektivtrafiken i Region Stockholm inte samordnad med länets särskilda persontransporter, men utgör ett alternativ till färdtjänst då den är anpassad för äldre och personer med funktionsnedsättning. Närtrafiken är ytterligare en trafikform, som även den är ett alternativ till traditionell färdtjänst och som trafikeras där många äldre bor (Svenska Taxiförbundet, 2018).

Region Jönköpings län

I Jönköpings län har samtliga kommuner lämnat över ansvaret för färdtjänst och sjukresor till RKM, det vill säga Region Jönköpings län. Länstrafiken, som är en del av Region Jönköpings län, har i uppdrag att bedriva och utveckla kollektivtrafiken i länet, och förutom den allmänna kollektivtrafiken ingår närtrafik (som utgör ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken), färdtjänst och sjukresor, vilka ligger under verksamheten Serviceresor. Inom Serviceresor finns också verksamheten för riksfärdtjänst, men den vanliga färdtjänsten kan även ske till vissa områden (med begränsat avstånd) i

angränsande län. Vidare samordnas den anropsstyrda närtrafiken med färdtjänst och sjukresor (Region Jönköpings län, 2021).

Region Skåne

Region Skåne är RKM i Skåne län, och det är Skånetrafiken – en förvaltning inom Region Skåne – som har i uppdrag att utveckla, planera, upphandla, informera och marknadsföra kollektivtrafiken i Skåne (Skånetrafiken, 2024). Det är även Skånetrafiken som ansvarar för sjukresor och färdtjänst (Region Skåne, 2023). Av länets 33 kommuner har 26 kommuner lämnat över ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till RKM (Skånetrafiken, 2024). I de kommuner som lämnat över kan den som har färdtjänsttillstånd resa gratis även i den allmänna kollektivtrafiken (Region Skåne, 2020). I Region Skånes regi samordnas också sjukresor och färdtjänst med anropsstyrd kollektivtrafik (Svenska Taxiförbundet, 2018).

3.2.2. Utformande av intervjuguide

Som stöd i intervjuerna har en intervjuguide använts, utformad i samråd med referensgruppen. Utöver bakgrundsfrågor om titel/befattning och arbetsuppgifter ställdes frågor om föreställningar/visioner och förutsättningar rörande smart mobilitet relaterat till särskilda persontransporter. Föreställningar/visioner berörde hur respondenten generellt ser på utvecklingen med smart mobilitet, och mer specifikt hur denna utveckling påverkar särskilda persontransporter. Förutsättningar handlade övergripande om möjligheter och barriärer för att särskilda persontransporter ska kunna utvecklas i ett transportsamhälle präglad av smart mobilitet (t.ex. betydelsen av organisationsstruktur, samverkan, resurser, politik, regelverk).

3.2.3. Genomförande

Kontakt med lämpliga intervjupersoner gjordes i första hand utifrån kontaktlistor som erhöles från referensgruppen. Förfrågan och information om studien skedde via mejl. De intervjuade inom särskilda persontransporter hade följande befattningar/titlar:

- Servicerechef
- Gruppchef Färdtjänsttillstånd
- Affärsutvecklare Serviceresor
- Enhetschef

De intervjuade inom den allmänna kollektivtrafiken hade följande befattningar/titlar:

- Enhetschef
- Kollektivtrafikstrateg
- Strateg (Strategisk Utveckling/Affärsutveckling)
- Infrastrukturstrateg

Intervjuerna genomfördes under våren och sensommaren/hösten 2023 i form av enskilda teammöten, och tog mellan 40 och 60 minuter i anspråk. Intervjuerna spelades in med respondenternas samtycke. Det transkriberade intervjumaterialet har i ett första steg lästs igenom, varefter teman har identifierats, relaterat till frågeställningen om föreställningar,

förutsättningar och behov. I resultatdelen är citaten ordagranna, men har i vissa fall justerats något för läsbarheten. Uteslutna delar i citat har markerats med /.../.

3.3. Enkätstudie

Syftet med enkätstudien har varit att ge en övergripande och deskriptiv bild av föreställningar, förutsättningar och behov inom kommuner och regioner som arbetar med särskilda persontransporter, rörande verksamhetens utveckling relaterat till smart mobilitet.

3.3.1. Urval

Kontaktuppgifter i form av e-postadresser till respondenter som antas ha kännedom om situationen i kommunen/regionen har vi fått från två källor. Jonas Johansson, projektledare på Serviceresor (Kraftsamling MERIT²) hos Svensk Kollektivtrafik, har tillhandahållit e-postadresser till kontaktpersoner på RKM som är medlemmar i MERIT. Därutöver har allmänna e-postadresser till samtliga kommuner hämtats från SKR:s hemsida (SKR, 2024). Totalt laddades 312 e-postadresser in i enkätverktyget. Av dessa var 290 till kommuner och 22 till personer på RKM:er.

3.3.2. Utformande av enkät

Resultaten från intervjustudien har legat till grund för utformande av en webbenkät. Webbenkäten konstruerades i det verktyg som Webropol tillhandahåller. Synpunkter på enkätens innehåll och formulering av frågorna inhämtades från referensgruppen och kollegor vid VTI.

I den inledande frågan fick respondenten uppge vilken arbetsgivare personen hade. Om det var en kommun och alla uppgifter/ansvar om särskilda persontransporter hade överlämnats till regionen, avslutades enkäten och kom inte att ingå i studien. I dessa fall förväntades att någon ansvarig på regionen skulle besvara enkäten.

Personer från kommuner som skulle besvara enkäten fick ange vilka åtaganden kommunen hade för färdtjänst och riksfärdtjänst: huruvida de ansvarade för utfärdande av färdtjänstillstånd, anordnande av färdtjänst, hade det ekonomiska ansvaret för färdtjänsten och/eller myndighetsutövningen av riksfärdtjänst. Personer som representerade RKM:er fick på motsvarande sätt uppge om *alla* kommuner inom regionen lämnat över dessa ansvarsområden till regionen.

I enkäten följde sedan några bakgrundsfrågor (befattning och vilka frågor man arbetade med) före frågorna om smart mobilitet. Respondenterna fick därefter ta ställning till om det fanns planer på att införa förarlösa fordon, digitala plattformar, kombinerade mobilitetstjänster eller digitala resestöd för särskilda persontransporter. Vidare fick de uppskatta i vilken grad de som idag reser med särskilda persontransporter skulle ha

² MERIT (Mötesplats för Erfarenhetsutbyte inom Integrerad Trafik) är en mötesplats för medlemmar inom Svensk Kollektivtrafik, och som arbetar med frågor kring tillgänglighet och integration avseende linjetrafik, färdtjänst och sjukresor (Svensk Kollektivtrafik, 2023a).

förmåga och acceptans att nyttja dessa företeelser inom smart mobilitet. För vilken typ av särskild persontransport (färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor) som förarlösa fordon, digitala plattformar, kombinerade mobilitetstjänster respektive digitala resestöd skulle vara lämpliga adresserades också i enkäten. Om det fanns intresse och behov inom kommunen/regionen att utveckla särskilda persontransporter i relation till smart mobilitet, men det saknades resurser, kunde respondenterna specificera vad som saknades genom att ta ställning till ett antal påståenden. Slutligen fick respondenterna blicka tio år framåt och ta ställning till om utvecklingen av smart mobilitet skulle kunna vara till godo för särskilda persontransporter och hur stor potentialen av överflyttning av dessa resor till den allmänna kollektivtrafiken kan vara.

3.3.3. Genomförande

Via enkätverktyget skickades en e-post med en bakgrund till studien och en individuell länk till enkäten.

Enkäten skickades den 11 mars 2024. Den 26 mars skickades en påminnelse till dem som inte hade besvarat enkäten.

Enkätsvaren presenteras deskriptivt. Inga jämförelser har gjorts mellan regioner eller mellan kommuner, men däremot har skillnader mellan gruppen av regioner och gruppen av kommuner lyfts fram.

4. Resultat – intervjustudie

I intervjuerna har följande teman identifierats rörande särskilda persontransporters utveckling, relaterat till smart mobilitet:

- Målgruppens förmågor, behov och acceptans
- Samverkan och ansvar
- Politikens roll
- Resurser
- Regelverk och avtal
- Från särskilda persontransporter till allmän kollektivtrafik
- Framtidsvision

Resultatbeskrivningen är strukturerad utifrån ovanstående teman, varav de fem första framförallt utgår från dagsläge och förutsättningar, medan de två sista berör föreställningar om särskilda persontransporter och smart mobilitet i framtiden.

4.1. Målgruppens förmågor, behov och acceptans

Det gäller också att ta hand om de som inte passar in i mallen, och hur gör vi det? /.../ Hur tar vi hand om det och de som har funktionsvariationer som inte klarar appar eller digitaliseringen och... Det är utmaningar.

Citatet ovan speglar en uppfattning som framför allt framträder i intervjuerna med respondenter som arbetar inom särskilda persontransporter. Det handlar om utvecklingen med smart mobilitet relaterat till målgruppens³ förmågor – men även behov och acceptans – att nyttja olika företeelser inom smart mobilitet. Respondenter som arbetar med särskilda persontransporter lyfter exempelvis att en kund kan ha svårigheter med att hantera en app, och som även kräver att kunden har en smartphone och ett BankID. Men det påpekas också att det redan finns appar som är bra för många inom den aktuella målgruppen, till exempel att man i appar för färdtjänst och sjukresor kan se dels sina resor (oavsett om de bokats via telefon, app eller av sjukvårdspersonal), dels sina tillstånd. Appar ses även som bra för de med hörselnedsättning eftersom de kan boka direkt i appen istället för att ringa. Ytterligare exempel som ges är appar med VoiceOver⁴, lämpliga för

³ I studien används genomgående begreppet ”målgrupp” för de personer som använder särskilda persontransporter, och som är i fokus för studien. Det ska dock tilläggas att i intervjuerna har respondenterna framförallt använt begreppet ”kundgrupp”.

⁴ VoiceOver är en hjälpfunktion på iPhone som innebär att man kan styra telefonen utan att använda synen, genom att istället använda tal, gester och fingrar. För androidtelefoner finns den motsvarande hjälpfunktionen Talkback (Synskadades Riksförbund, 2023).

personer med synnedsättning. Vidare har man i en region haft diskussioner om en gemensam app för särskilda persontransporter och den allmänna kollektivtrafiken, med syfte att skapa större valmöjligheter för kunden, till exempel att man i den kan se resealternativ med den allmänna kollektivtrafiken. På grund av tekniska skäl har dock arbetet bromsats. I en annan region förs inte liknande diskussion om gemensam app, och respondenten inom särskilda persontransporter tror inte att en sådan skulle innebära så stor vinst: kan man använda en app så kan man använda två, varför det inte skulle bli så stor skillnad ur ett förenklingsperspektiv. Det handlar även om säkerhet, menar samme respondent, eftersom man i den egna verksamheten hanterar känsliga personuppgifter.

Vad gäller förarlösa fordon finns ett intresse, men respondenterna inom särskilda persontransporter menar att det inte är något som är aktuellt i dagsläget. Man följer utvecklingen i samband med deltagande i MERIT⁵-möten där sådana bussar visas upp, men det råder inte någon ”officiell” diskussion kring detta, menar exempelvis en respondent. Framför allt relaterar respondenter inom särskilda persontransporter i detta sammanhang till målgruppen och deras förutsättningar och behov. Resenärerna måste känna sig trygga och veta att de kan få hjälp om något skulle hända i samband med resan, och en respondent säger till exempel ”Men är du inte trygg med en app? Ja, men är du då trygg med ett förarlöst fordon?” Speciellt torde detta gälla för de som behöver sjukresor, som ofta är i mycket dåligt hälsotillstånd, menar samma respondent. Man lämnar sjukhuset, men är likväl inte alltid redo för en vardag:

Och man kan vara rädd och orolig och man kan bli illamående och kräkas och jag tror det finns en massa sånt som kommer ta lite tid innan det känns tryggt att åka ensam i ett fordon som ska köra själv. Så det är inte bara att man är rädd att fordonen ska krocka, utan tänk om det händer något, hur ber jag om hjälp?

Liknande resonemang beskrivs av en annan respondent inom särskilda persontransporter, och som ser utmaningar kopplat till målgruppens behov av att förstå var de ska kliva av och på, hur de kan få hjälp med säkerhetsbältet och att komma på och av fordonet och kanske även få hjälp med att ta sig till porten. Det kan även vara svårt att införa förarlösa fordon specifikt för särskilda persontransporter, eftersom det för målgruppen oftast handlar om olika rutter varje gång, menar en respondent. I intervjuerna poängteras det även att olika funktionsnedsättningar innebär olika behov: för vissa grupper skulle förarlösa fordon fungera bra, medan det skulle vara svårt för andra. Förarlösa fordon diskuteras överlag inte heller inom den allmänna kollektivtrafiken. En respondent svarar till exempel på följande sätt på frågan om man inom organisationen diskuterar förarlösa fordon:

⁵ MERIT (Mötesplats för Erfarenhetsutbyte inom Integrerad Trafik) är en mötesplats för medlemmar inom Svensk Kollektivtrafik, och som arbetar med frågor kring tillgänglighet och integration avseende linjetrafik, färdtjänst och sjukresor (Svensk Kollektivtrafik, 2023a).

Nej, nej, nej, det tror jag inte alls. Definitivt inte att det ska liksom rullas ut på bred front. Mig veterligen finns det ingen direkt pilotverksamhet heller.

Vad gäller kombinerade resor handlar diskussionerna inom regionerna om möjligheten att färdtjänstfordonet hämtar personen vid dennes hem, för att sedan lämna av personen vid till exempel en tågstation eller busshållplats. Samtidigt påpekas en problematik som relateras till målgruppen, vilket kan handla om huruvida föraren ska följa med kunden till exempelvis tåget. I följande citat belyses detta av en respondent inom särskilda persontransporter:

Och vi har haft jättemycket diskussioner om det här. Är det en resa så att man ska följa hela vägen, eller måste man klara sig själv mellan de här olika fordonsslagen?

Även problematik utifrån en tidsaspekt lyfts, till exempel att den beställda taxin inte kommer i tid vilket kan innebära att kunden missar avgång för den allmänna kollektivtrafiken. En respondent inom särskilda persontransporter menar också att det troligtvis skulle vara mycket svårt att övertyga de som redan har fått beviljat färdtjänst och sjukresa att nyttja kombinerat resande, och att de flesta av kunderna nog önskar att få sitta i samma fordon, från A till B. Respondenten tillägger att pandemin har gett mersmak för att kunna resa ensam i ett fordon – det har skett en förändring i det att kunderna under pandemin åkte ensamma i fordonen för särskilda persontransporter, vilket har inneburit att en del numer har fått lite andra förväntningar och krav om att få resa ensamma i ett fordon.

Gällande visionen om kollektiv mobilitet (jfr ovan, kap. 2.4) menar en respondent inom särskilda persontransporter att det är en mycket bra vision, men att man samtidigt måste vara medveten om att alla inte kan inkluderas i det; det kommer alltid att finnas behov av att ha kvar ”den vanliga” färdtjänsten, och han lyfter i detta sammanhang att det heter just *särskild* persontransport. Detta kan kopplas till en i intervjumaterialet samstämmig uppfattning om att det bör finnas parallella analoga lösningar för att till exempel söka och boka resa och för att nyttja transportsystemet, oavsett om det handlar om särskilda persontransporter eller den allmänna kollektivtrafiken – en palett, som en respondent uttrycker det. Det handlar om bredd, och en respondent inom särskilda persontransporter lyfter att målgruppen är mycket mångfacetterad med olika behov, men att man inte gör det sämre för någon annan genom att till exempel erbjuda tjänster via en smartphone. Sammanfattningsvis ses fokus på att alla inte kan eller kommer att kunna nyttja olika former av smart mobilitet inom särskilda persontransporter. Relaterat till detta lyfter en respondent inom den allmänna kollektivtrafiken behovet av konsekvensbeskrivningar, och att man tydligt identifierar målkonflikter: ”Vilka grupper gynnas, och vilka är de som på något sätt kan utestängas på grund av de här förändringarna?”

4.2. Samverkan och ansvar

Av intervjuer med respondenter inom både särskilda persontransporter och den allmänna kollektivtrafiken, och oavsett om det är en stor eller liten region, framkommer det att samarbete mellan verksamheterna överlag inte sker i så stor omfattning (dvs inom en och samma region). En respondent inom särskilda persontransporter menar till exempel att ”det är lite två spår där”, och att detta skulle kunna förbättras. Nedanstående två citat är exempel från en respondent inom den allmänna kollektivtrafiken respektive en respondent inom särskilda persontransporter:

Det blir lite mycket stuprör, och framför allt vi som jobbar med den vanliga kollektivtrafiken, vi har ganska dålig koll på särskilda persontransporter och jobbar ju inte alls med dem.

Färdtjänsten och särskilda persontransporter, jämfört med [den allmänna] kollektivtrafiken så är de väldigt små. Jag menar, det är ju jättestora resenärsmängder och pengar i den allmänna kollektivtrafiken jämfört med oss. /.../ Vi blir väldigt isolerade här på vår lilla ö med våra frågor.

Ett exempel som ges av en respondent inom särskilda persontransporter är att det i den egna verksamheten visserligen sker diskussioner om kombinerad mobilitet, men att det inte sker tillsammans med den allmänna kollektivtrafiken. På motsvarande sätt berättar en respondent inom den allmänna kollektivtrafiken att det inte förs gemensamma diskussioner om särskilda persontransporters roll relaterat till smart mobilitet: ”Så att jag kan bara säga att de sammanhang som jag är, så är det inte så att det är med högt upp på agendan.”. I en region sker dock ett pilotarbete med så kallade plusresor, som är ett landsbygdskoncept där tanken är att färdtjänst och sjukresor kombineras med landsbygdsresor. Detta innebär att fordon samnyttjas för ett sömlöst resande mellan olika färd sätt – en kombinerad mobilitet – och där fokus snarare är tillgänglighet än trafikslag. Arbetet har enligt respondenten inom den allmänna kollektivtrafiken inneburit ett större behov av att man arbetar mer tillsammans med verksamheten för särskilda persontransporter, eftersom det finns frågor som berör båda verksamheterna. Respondenten tror att detta påbörjade samarbete delvis kan bero på den pågående utvecklingen med smart mobilitet inom transportsektorn, men tillägger att hon inte vet om samarbetet hade uppstått ändå, oavsett den utvecklingen. Det finns dock en problematik med arbetet: eftersom det ligger i gränslandet mellan den allmänna kollektivtrafiken och särskilda persontransporter är det ingen som riktigt äger frågan, varför det inte heller är någon som tar ansvar för den. I nedanstående citat beskrivs ansvarsfrågan om smart mobilitet även av en annan respondent inom den allmänna kollektivtrafiken, ur ett mer generellt perspektiv:

Vi har nog inte varit först på bollen och lite så känns det som att... ja, men regionen har väl insett att ja, men det här är en fråga som vi måste ta. /.../ Vem ska ta den där frågan? För nu är det lite allas ansvar, ingens ansvar. /.../ Ja, men det är många som är och nosar på den här frågan, men ingen som

riktigt har det samlade uppdraget och det politiska uppdraget. Det är inte tydligt. Nej.

I några intervjuer framkommer det att samverkan och samförstånd mellan den allmänna kollektivtrafiken och särskilda persontransporter i viss mån kan kopplas till enskilda personers engagemang och kunskaper. En respondent inom särskilda persontransporter i en större region berättar exempelvis att man har haft tur i och med att en av de strategiska utvecklingarna inom den allmänna kollektivtrafiken tidigare har arbetat inom färdtjänstverksamheten, vilket innebär att denne vet hur verksamheten fungerar. Vidare berättar en respondent inom den allmänna kollektivtrafiken i en mindre region att ordföranden i Kollektivtrafiknämnden även är ordföranden i pensionärsrådet. Detta innebär att avstämningar görs med pensionärsrådet, och respondenten och trafikplanerarna har till exempel varit på pensionärsråd i olika föreningar och berättat om förbättringsarbeten samt lyssnat på synpunkter.

4.3. Politikens roll

Vad gäller politikens roll beskrivs detta framförallt i ett mer generellt perspektiv, av respondenterna från såväl allmän kollektivtrafik som särskilda persontransporter. En respondent inom särskilda persontransporter säger till exempel följande, och där tjänstemännens roll beskrivs handla om att skapa förståelse för komplexa frågor:

Ja, men politiken vill ju ha allt. Till ingen kostnad. Men det handlar väl mycket om att först få politiken att förstå komplexiteten, det är inte svart och vitt, det är ganska mycket grått och det är inte si eller så utan det är rätt mycket olika case.

I citatet ges en indikation om att politikerviljan är kopplad till kostnad. Detta lyfts även av en annan respondent inom särskilda persontransporter, som menar att det finns en politisk vilja att särskilda persontransporter utvecklas i linje med utvecklingen med smart mobilitet, ”men inte till vilken peng som helst”. Vidare menar en respondent inom den allmänna kollektivtrafiken att som tjänsteman svarar man mot politikens vilja och önskemål. Respondenten tillägger dock att man inom den egna organisationen har en tät dialog med politiken, där tjänstemännen redogör för konsekvenser av till exempel olika transportlösningar eller höjning respektive sänkning av biljettpris, varefter det är politiken som fattar beslut. Samtidigt, menar samma respondent, kan förutsättningar förändras efter mandatperioder och politikerskifte, både vad gäller ekonomi och olika lösningar. För några respondenter var det också svårt att vid tiden för intervjun svara på frågan om politikens roll och visioner för smart mobilitet inom särskilda persontransporter, eftersom det efter valet 2022 skett partiskifte inom regionen, med nya politiker.

4.4. Resurser

Respondenterna inom särskilda persontransporter lyfter att man i sin verksamhet är upptagen med mycket ”här och nu”, vilket gör det svårt att höja blicken och tänka många år framåt för att hitta nya former för sin verksamhet. Det finns ett intresse för den pågående utvecklingen med smart mobilitet inom transportområdet, men det är andra mer närliggande frågor som prioriteras, så som förarbrist, kapacitetsbrist på fordon, lång leveranstid på fordon och avtal som överklagas och som innebär fördröjningar. En respondent inom särskilda persontransporter menar också att det utöver tidsbrist saknas tekniska eller kompetensmässiga resurser för att särskilda persontransporter ska kunna utvecklas mot en riktning mot smart mobilitet: hade det funnits ekonomiska resurser så hade kompetens kunnat köpas in. Resursbrister avseende tid och kostnad beskrivs av respondenter inom särskilda persontransporter från både de mindre och de större regionerna. En respondent inom särskilda persontransporter från en större region uppger till exempel att tidsaspekten är en bromskloss för utveckling av verksamheten i relation till pågående utveckling inom transportområdet, och där man måste prioritera annat:

Vi har ju försökt att utveckla oss, men det får stå tillbaka. För vi är en löpande verksamhet som hela tiden måste hållas igång. Det handlar om trafiken. Det handlar om servicen till kunderna och det handlar om tillståndsgivningen, så att det är ju liksom inte... /.../ Så att det krävs ju en verksamhet som hela tiden snurrar runt...

4.5. Regelverk och avtal

Några respondenter inom särskilda persontransporter påpekar att en utveckling av särskilda persontransporter relaterat till smart mobilitet inte enbart handlar om resurser och till exempel utveckling av appar: det handlar även om att se över regelverken. Ett exempel som ges i detta sammanhang är möjligheter till kombinerad mobilitet och delningstjänster, kopplat till särskilda persontransporter:

Så att det gäller att tänka till i det här med delad mobilitet. Det är inte bara att dela. Utan det är en massa lagar också.

Tjänster av detta slag försvåras med anledning av särskilda persontransporters specifika regelverk, och det uppstår även frågor kring ansvarsförsäkringar, menar respondenten i citatet ovan. Istället bör kombinerad mobilitet och delningstjänster ske parallellt av kommersiella och privata aktörer, menar samma respondent. Överlag spelar lagar och policyn stor roll för att tjänster av detta slag ska kunna fungera, menar en respondent inom den allmänna kollektivtrafiken, till exempel avseende olika avdrag för resor som tidigare bara berört bil. Respondenten lyfter även att långa avtal inom den allmänna kollektivtrafiken generellt är en stor utmaning, då det kan vara svårt att göra förändringar inom den aktuella tiden samtidigt som det är viktigt att snabbt kunna möta teknikutvecklingen. Man tittar därför på en ny typ av avtal, och respondenten tror att detta är aktuellt även inom färdtjänsten.

En respondent inom särskilda persontransporter ser inte förarlösa fordon för färdtjänsten som aktuellt med anledning av att man idag har avtal med sina chaufförer om att de ska vara behjälpliga vid in- och urstigning av ett fordon. En utveckling mot förarlösa fordon skulle därför innebära speciallösningar, till exempel att det måste finnas värdar eller värdinnor ombord på fordonen, varför det är svårt att se vad vinsten skulle bli. En annan respondent inom särskilda persontransporter beskriver också avtalsfrågan, och lyfter vikten av att man verkligen har tänkt till kring allt om förarlösa fordon innan de blir aktuella, så att man inte hamnar i en situation där ”lagt kort ligger” med anledning av långa avtalstider. Respondenten talar i detta sammanhang i termer av resiliens: system ska fungera både för gårdagens, nuvarande och kommande avtal, och för olika arbets sätt. I följande citat beskrivs detta ytterligare:

Så att jag skulle vilja påstå att teknikutvecklingen är enorm inom alla områden. Så man måste ju försöka att inte låsa fast sig i ett hörn, tänker jag, utan du behöver ha en funktionalitet som medger att du har en flexibilitet. /.../ det måste ju funka för förändrade förutsättningar, att man får ta höjd för olika utvecklingsmöjligheter. Det händer ju saker hela tiden.

Vidare har man i en region en vision om en gemensam app för särskilda persontransporter och den allmänna kollektivtrafiken. Respondenten inom den allmänna kollektivtrafiken ser detta som positivt, men lyfter att det likväl finns utmaningar och som bland annat handlar om olika regelverk för särskilda persontransporter respektive den allmänna kollektivtrafiken.

4.6. Från särskilda persontransporter till allmän kollektivtrafik

På frågan huruvida den pågående utvecklingen inom transportsektorn med smart mobilitet kan påverka en övergång från särskilda persontransporter till allmän kollektivtrafik relaterar flera av respondenterna till målgruppens förutsättningar och behov. En respondent inom särskilda persontransporter menar exempelvis att utvecklingen kan vara bra för vissa grupper, men försvåra för andra. Respondenten lyfter också att kollektivtrafiken generellt bygger mycket på att du ska ha en app, vilket innebär att många i målgruppen inte kan nyttja den allmänna kollektivtrafiken. I följande citat, av en respondent inom särskilda persontransporter, framkommer bilden av att en ”avveckling” av särskilda persontransporter fortfarande är avlägset:

Vi brukar skoja lite. Vi har ju kontakter med resursgrupper med olika funktionsnedsättningar och vi brukar säga det att ja, men snart är kollektivtrafiken så pass anpassad så färdtjänsten inte kommer att behövas. Då brukar de alltid skratta. För de tycker det är en sådan utopi.

I intervjuerna framträder uppfattningen att det kanske framför allt är andra aspekter än utvecklingen med smart mobilitet som är avgörande i arbetet med övergång från särskilda persontransporter till allmän kollektivtrafik. Några respondenter inom särskilda

persontransporter beskriver exempelvis behov relaterat till själva fordonet, till exempel tekniska lösningar för ramper i den allmänna kollektivtrafiken. Enligt en respondent upplever också många inom målgruppen att de tar upp tid då de ska få hjälp av chauffören inom den allmänna kollektivtrafiken, och att chauffören kan ha ett dåligt bemötande. Bemötande kan också handla om att man är rädd för att bussen ska börja köra innan man har hunnit sätta sig, och respondenten påpekar att ”det finns en del att göra på det mänskliga planet också”. När det gäller smart mobilitet som möjliggörare för att få över fler från färdtjänst till allmän kollektivtrafik tror dock en respondent inom den allmänna kollektivtrafiken att en sådan utveckling skulle innebära en förbättring i resursutnyttjande, och även ur en tillgänglighetsaspekt. Fordonsutvecklingen går framåt, menar respondenten, och ger som exempel fordon med variabla funktioner. Ett sådant fordon kan exempelvis transportera många människor i ett huvudstråk under morgonens rusningstrafik, för att sedan utföra en sjuktransport. Respondenten lyfter att fordonsförsök av detta slags redan idag görs hos produktutvecklarna, för ett bättre resursutnyttjande, och som kan innebära att gränserna mellan allmän kollektivtrafik och särskilda persontransporter suddas ut. Här finns definitivt en möjlighet, menar respondenten, men tillägger att det kommer att krävas att man hittar affärsmodeller för detta, och att det även krävs beteendeförändringar och som kan ta tid.

4.7. Framtidsvision

Av intervjuerna med respondenter inom särskilda persontransporter framträder en bild av att intresse för utvecklingen med smart mobilitet finns, men att man avvaktar, framförallt när det gäller förarlösa fordon. En respondent inom särskilda persontransporter menar till exempel att det är ”väldigt mycket visioner men väldigt lite verkstad” när det överlag talas om införande av förarlösa fordon. Dessutom finns, som ovan beskrivits, barriärer i form av brist på resurser (tid, kompetens, ekonomi), men även regelverk kan utgöra hinder. En respondent menar också att man ”sitter fast” i mer traditionella lösningar. Den mer avvaktande inställningen kan även kopplas till de svårigheter som respondenterna ser vad gäller målgruppens behov och förmågor, och att många inte kan tillgodogöra sig det som händer inom smart mobilitet. Men trots avvaktande och hinder av olika slag finns en uppfattning om att det måste ske en förändring i framtiden, vilket belyses av följande citat av en respondent inom särskilda persontransporter:

Ja om man säger som så här, man hör väl talas om det i olika utsträckning när man är på seminarier eller när man är på branschträffar och diskuterar de där bitarna. Absolut, och sen är det ju... Det känns väl inte som vi har någon plan för någon automatisering till i morgon precis, utan man är väl inne och nosar på det och så börjar man väl inse att det börjar vara lite hög tid.

En respondent inom särskilda persontransporter påpekar också att det sker en ständig förbättringsutveckling av appar och att det tillkommer tillgänglighetskrav, varför det om tio år kanske är motsatt förhållande jämfört med idag, det vill säga att få ringer för att boka en färdtjänstresa, medan de flesta bokar via en app. Några respondenter inom särskilda persontransporter tror också att förarlösa fordon på sikt skulle kunna vara ett

alternativ, men då framför allt som närtrafik och för vissa linjeturer som går oavsett om någon kliver på eller inte. En respondent menar till exempel att man skulle kunna börja med en shuttle till några av regionens största arbetsplatser och som även skulle kunna vara tillgänglig för färdtjänstresenärer, och med en möjlighet att resenären kan få hjälp om något händer genom att till exempel trycka på en knapp för att få prata med någon. Liknande uppfattning ges av en respondent inom den allmänna kollektivtrafiken, som menar att förarlösa fordon skulle kunna nyttjas för särskilda persontransporter i framtiden, men att det kanske krävs att en assistent följer med. Det handlar även om en framtida generation med en troligtvis större digitaliseringsvana och som kommer att ställa krav utifrån det. Detta uttrycks i följande citat av en respondent inom särskilda persontransporter:

Vi måste hitta nya lösningar för hur vi ska kunna ta hand om våra resenärer i framtiden. /.../ Den digitala utvecklingen behöver ju gå framåt, för att snart är det dags för dig och mig att få färdtjänst och vi kommer ju inte nöja oss med att sitta och fylla i en pappersblankett. Vi vill ju göra några klick på mobilen, eller hur? Ja. Så att vi måste ju jobba åt det hållet. Det måste bli digitalt och enklare.

5. Resultat – enkätstudie

I detta kapitel ges inledningsvis en översikt av de organisationer som ingår i studien, och hur ansvarsfördelningen ser ut rörande särskilda persontransporter. Därefter följer resultatbeskrivningar för regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) respektive kommuner. Kapitlet avslutas med ett kortare avsnitt om de skillnader som kan ses mellan RKM:er och kommuner.

5.1. Översikt av ansvarsfördelning

Totalt har 128 svar inkommit på webbenkäten. Av dessa representerade tretton regionala organisationer: två länsstrafikbolag, ett kommunalförbund och tio regioner (inklusive Gotland). Det betyder att drygt hälften av Sveriges regioner är representerade i studien. Tre av regionerna, förutom Gotland, uppgav att samtliga kommuner inom respektive region hade lämnat över allt ansvar för färdtjänst och riksfärdtjänst till regionen: Dalarna, Blekinge och Jönköping, se närmare Tabell 1.

Tabell 1. Hur färdtjänst och riksfärdtjänst organiserats av RKM, enligt enkätsvaren mars 2024.

Organisation	Alla kommuner har överlämnat huvudmannaskapet för utfärdande av färdtjänst-tillstånd (myndighetsutövning) till RKM	Alla kommuner har överlämnat huvudmannaskapet för ansvaret att anordna färdtjänst (upphandling av trafik och beställningscentral) till RKM	Alla kommuner har överlåtit det ekonomiska ansvaret för färdtjänst till RKM	Alla kommuner har överlämnat huvudmannaskapet (myndighetsutövning) för riksfärdtjänst till RKM
Region Gotland, Region Dalarna, Region Jönköpings län, Region Blekinge	Ja	Ja	Ja	Ja
Region Värmland	Ja	Ja	Nej	Ja
Region Gävleborg	Nej	Ja	Nej	Nej
Skånetrafiken, Länsstrafiken Västerbotten, Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten (kommunalförbund), Region Uppsala, Region Västmanland, Region Jämtland Härjedalen, Region Östergötland	Nej	Nej	Nej	Nej

Enligt kommentarer i enkäten hade 6 av 10 kommuner i Region Gävleborg lämnat över myndighetsutövningen för färdtjänst och riksfärdtjänst, 8 av 15 kommuner i Region Västerbotten hade överlämnat, 13 av 14 kommuner i Norrbotten hade överlämnat allt till kommunalförbundet (Boden har inte lämnat över), två kommuner i Region Västmanland hade överlämnat ansvaret att anordna färdtjänst och utfärdandet av tillstånd för färdtjänst och sex av åtta kommuner hade överlämnat allt till Region Jämtland Härjedalen.

Av de 115 kommunerna som besvarat enkäten, framkom det ur enkätsvaren att 36 hade överlämnat allt ansvar gällande färdtjänst och riksfärdtjänst till RKM (se bilaga 1), det vill säga huvudmannskapet för utfärdande av färdtjänstillstånd och att anordna färdtjänst, det ekonomiska ansvaret för färdtjänst samt huvudmannskapet avseende riksfärdtjänst. Dessa tillhör emellertid inte målgruppen för studien och enkäten avslutades efter att situationen beskrivits i de inledande frågorna enligt ovan. För en beskrivning av ansvarsfördelningen i de resterande kommunerna, se **Tabell 2**.

Tabell 2. I vilken utsträckning kommuner, enligt enkätsvaren i mars 2024, har lämnat över utfärdande av färdjänsstillstånd, anordnande av färdtjänst, det ekonomiska ansvaret för färdtjänsten samt myndighetsutövningen av riksfärdtjänst till RKM.

Kommunen har... ... överlämnat huvudmannaskapet för utfärdande av färdjänsstillstånd (myndighetsutövande)	Kommunen har... ... överlämnat huvudmannaskapet för anordna färdtjänst	Kommunen har... ... överlätit det ekonomiska ansvaret	Kommunen har... ... överlämnat huvudmannaskapet för riksfärdtjänst (myndighetsutövande)
Haninge, Nykvarn, Sollentuna, Sundbybergs stad, Upplands-Bro	Ja	Ja	Nej
Askersund, Eda, Karlstad, Uppvidinge, Västerås stad, Ånge	Ja	Ja	Ja
Danderyd	Ja	Nej	Nej
Halmstad	Ja	Nej	Vet ej
Forshaga	Ja	Vet ej	Vet ej
Tibro, Vilhelmina	Nej	Ja	Nej
Eskestuna, Herrljunga, Hudiksvall, Katrineholm, Lerum, Lidköping, Lilla Edet, Ljusdal, Mariestad Mark, Skara, Sotenäs, Trosa, Vårgårda, Ydre, Årvidaberg, Öckerö, Örnsköldsvik	Nej	Nej	Nej
Norrköping	Nej	Vet ej	Nej
Hjo, Karlsborg	Nej	Ja	Nej
Årboga, Bengtsfors, Bjurholm, Borås, Enköping, Fagersta, Göteborg, Götene, Härryda, Höganäs, Klippan, Kungälv, Köping, Lycksele, Malmö, Markaryd, Mellerud, Norberg, Norsjö, Nyköping, Robertsfors, Skellefteå, Skinnskatteberg, Skövde, Stenungsund, Storuman, Strömsund, Svenljunga, Trelleborg, Trollhättans stad, Ulricehamn, Umeå, Uppsala, Valdemarsvik, Vindeln, Vännäs, Älmhult, Östhammar	Nej	Nej	Nej
Tjörn	Nej	Vet ej	Nej
Berg	Vet ej	Ja	Ja
Huddinge, Vallentuna	Vet ej	Vet ej	Vet ej

I kapitel 5.2 redovisas svaren från de 13 regionala kollektivtrafikmyndigheterna, medan det i kapitel 5.3 redovisas för svaren från 79 kommuner.

5.2. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna

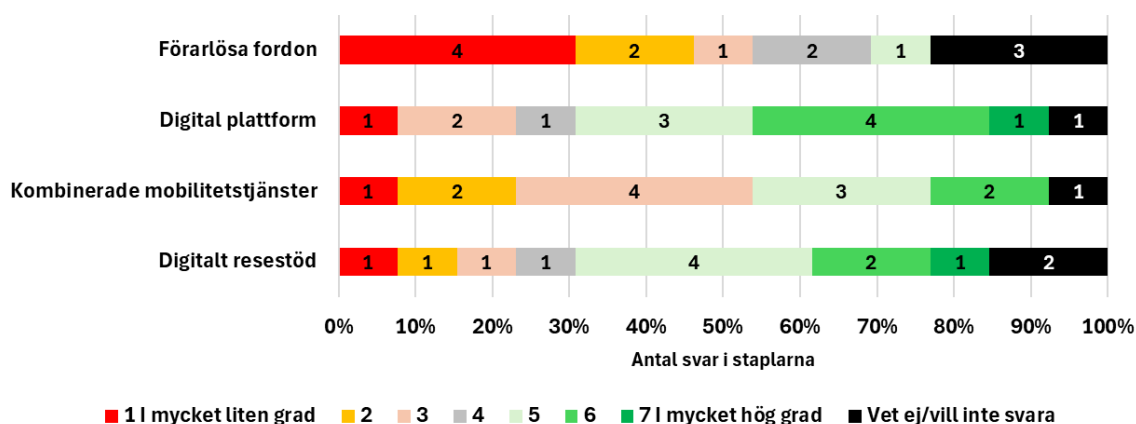
5.2.1. Beskrivning av respondenterna

Av de 13 respondenterna som svarat i egenskap av representanter för den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM), var 9 chefer, 3 handläggare och 1 verksamhetsutvecklare. Samtliga arbetade med färdtjänstfrågor och alla utom en med riksfärdtjänstfrågor. Flertalet, 9 personer, hade även sjukresor på sitt bord.

5.2.2. Målgruppens förmågor och acceptans

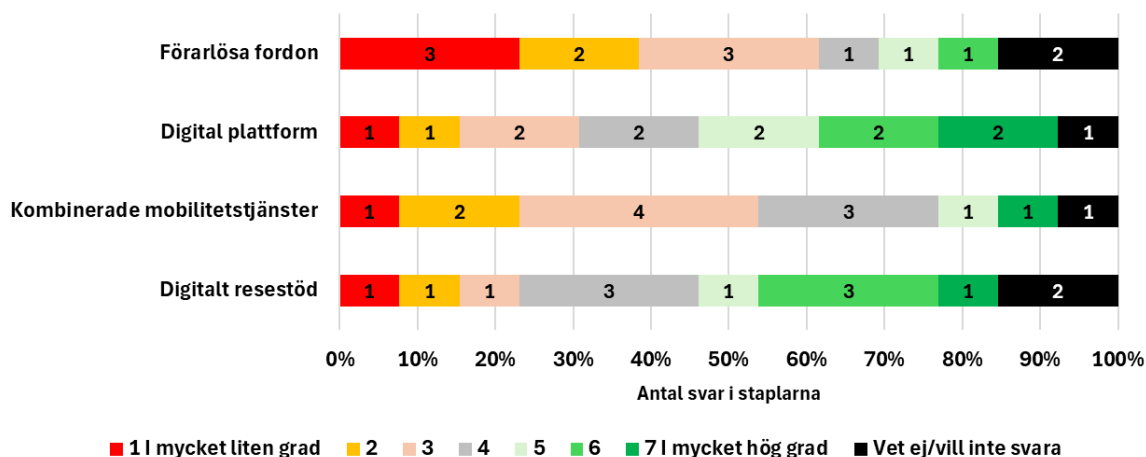
När det gäller målgruppens förmåga att nyttja olika former av smart mobilitet var det få som ansåg att förlösa fordon var något som dagens resande med särskilda persontransporter skulle ha förmågan att utnyttja, se **Figur 1**, men även en viss osäkerhet rådde om detta. En 7-gradig skala användes där 1 = ”I mycket liten grad” och 7 = ”I mycket hög grad”. Det fanns även möjlighet att avstå från att markera sitt svar på skalan. Observera att antal svar anges inuti staplarna och att bredden representerar procentandelen.

Kombinerade mobilitetstjänster beskrevs i enkätfrågan som möjligheten för resenären att boka olika mobilitetstjänster för olika delresor i en och samma digitala plattform, såsom allmän kollektivtrafik, färdtjänst och bildelningstjänst.



Figur 1. RKM:s uppfattning om i vilken grad dagens resenärer med särskilda persontransporter skulle ha förmåga att utnyttja olika företeelser inom smart mobilitet.

Störst förmåga ansåg man att målgruppen skulle kunna ha för att utnyttja en digital plattform eller ett digitalt resestöd. Motsvarande resultat för vilken acceptans som ansågs finnas för dessa företeelser av smart mobilitet visas i **Figur 2**.



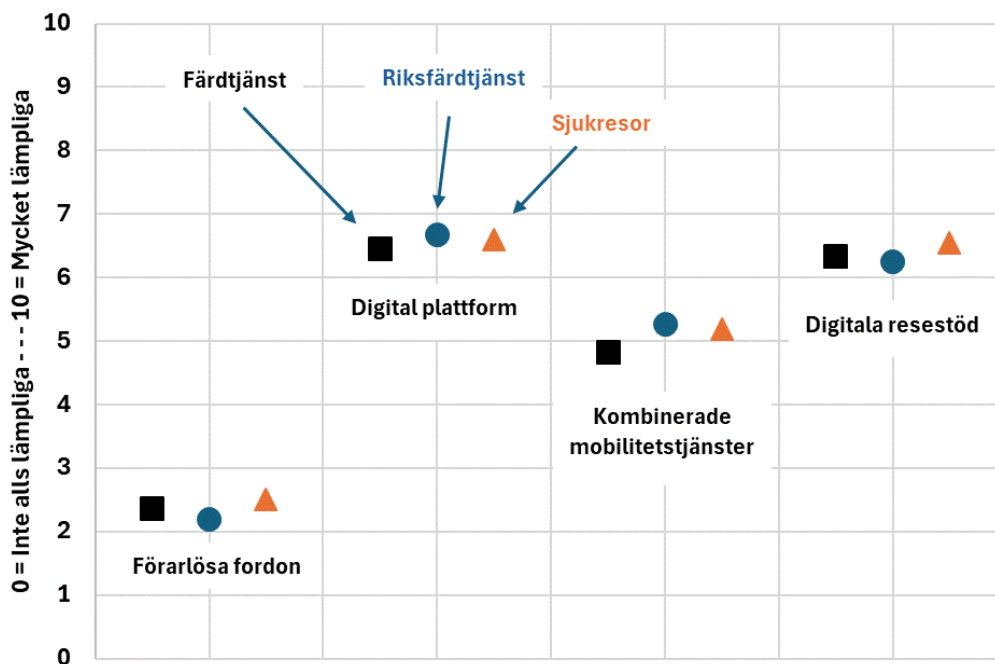
Figur 2. RKM:s uppfattning om i vilken grad dagens resenärer med särskilda persontransporter skulle ha acceptans för att utnyttja olika företeelser inom smart mobilitet.

Ungefär samma mönster uppträder här, det vill säga man antar att acceptansen för förarlösa fordon skulle vara låg medan digitala lösningar skulle vinna en viss acceptans i denna resenärsgrupp. En respondent beskriver i en kommentar inställningen till kombinerade mobilitetstjänster både utifrån regionens och användarnas perspektiv, i detta fall rörande sjukresor:

Har själv jobbat med kombinerade mobilitetstjänster innan anställningen på kommunen, och det här med sjukresor blev ett tydligt "nej" från regionens sida, att de inte ville ha det. Kanske börjar man ändra åsikt nu, jag vet inte. Acceptansen bland användare är nära noll idag, men skulle man börja med en sådan tjänst då kommer nya kunder ha en annan inställning till servicen.

5.2.3. Lämplighet för olika typer av särskilda persontransporter

Respondenternas syn på hur lämpliga förarlösa fordon, kombinerade mobilitetstjänster samt digitala plattformar och resestöd skulle vara för färdtjänst, riksfärdtjänst respektive sjukresor undersöktes. Uppfattningen om detta uttrycktes på en 11-gradig skala som gick från 0 ("Inte alls lämpliga") till 10 ("Mycket lämpliga"). Det fanns möjlighet att avstå från att ange ett värde på skalan, vilket upp till tre personer hade gjort per delfråga. I **Figur 3** presenteras medelvärden per resetyp och mobilitetslösning.



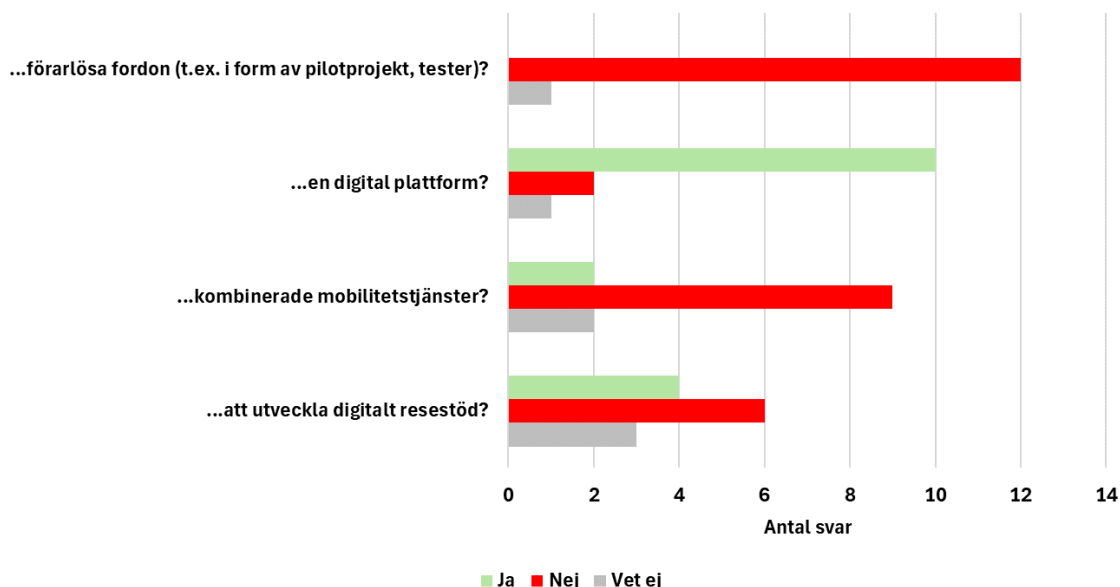
Figur 3. RKM:s uppfattning om hur lämpliga vissa företeelser inom smart mobilitet skulle vara för olika typer av särskilda persontransporter, medelvärden på en 11-gradig skala.

Mest lämpade ansågs de digitala lösningarna med en plattform och resestöd vara, med medelvärden på omkring 6,5 på skalan, detta oavsett typ av särskild persontransport. Minst lämpade menade man att förlösa fordon var, medelvärdet nådde som högst till 2,5. Sammanfattningsvis kan det konstateras att skillnaderna i lämplighet mellan de olika typerna av särskilda persontransporter var marginella inom varje företeelse av smart mobilitet.

5.2.4. Vad man arbetar med/har planer på

Respondenterna fick en fråga om huruvida man inom RKM arbetar med/planerar arbete med olika företeelser inom smart mobilitet, kopplat till särskilda persontransporter. Flertalet uppgav att de arbetade med eller hade närliggande planer på att införa en digital plattform där bokning och betalning kunde ske för särskilda persontransporter, se **Figur 4Fel! Hittar inte referenskölla..** Här framkommer det även att ingen av respondenterna svarat att de arbetar med eller har närliggande planer avseende förlösa fordon.

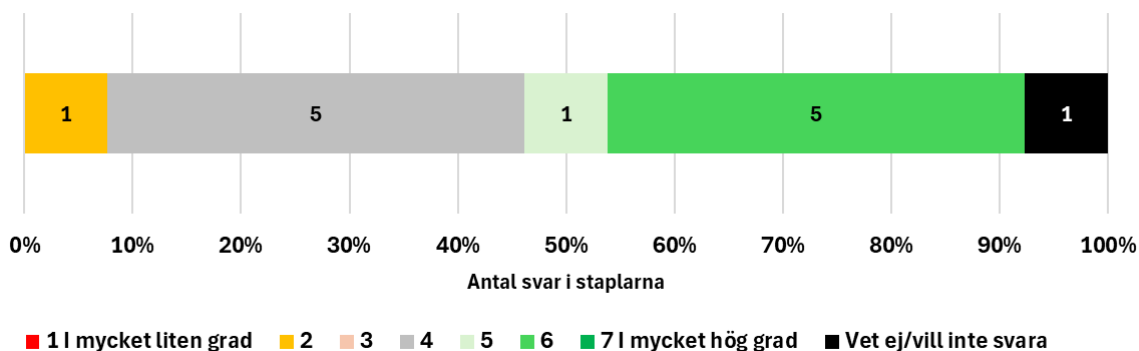
Förekommer det i din organisation, när det gäller särskilda persontransporter, arbete med eller närliggande planer på...



Figur 4. RKM:s arbete och planer med smart mobilitet och särskilda persontransporter.

5.2.5. Samsyn inom den regionala kollektivtrafikmyndigheten

Huruvida respondenten upplevde att det inom RKM:en fanns en samsyn kring utveckling och framtid för särskilda persontransporter, kopplat till utvecklingen med smart mobilitet, framgår ur **Figur 5**.



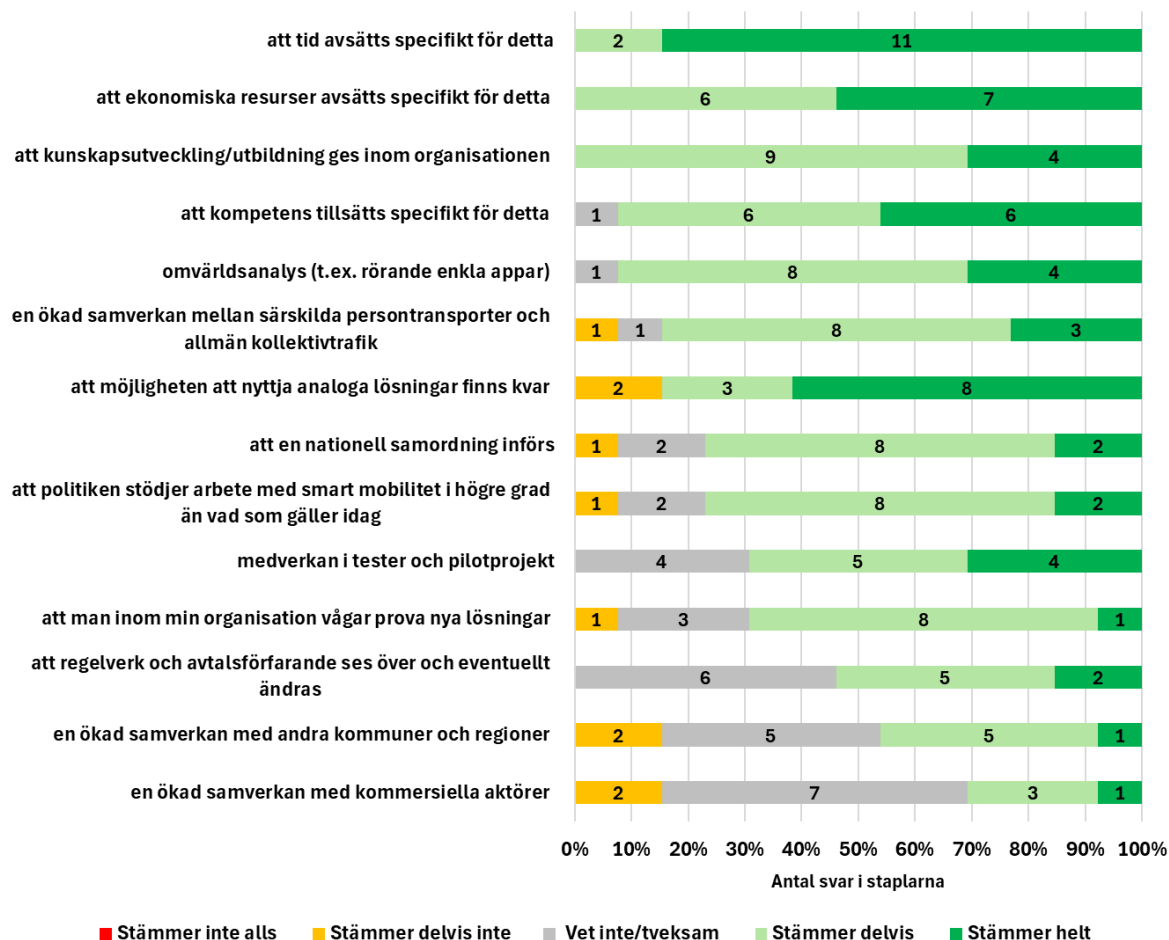
Figur 5. Respondenternas uppfattning om i vilken grad det rådde samsyn inom RKM kring utveckling och framtid för särskilda persontransporter, kopplat till utvecklingen med smart mobilitet.

Samsynen får sägas vara god, då nästan hälften av respondenterna i någon grad instämde i detta, medan lika många inte kunde svara eller gav ett neutralt svar. Samtidigt var det endast en respondent som rapporterade att det finns dokumenterade mål inom organisationen om hur smart mobilitet (generellt eller specifika företeelser) kan användas för särskilda persontransporter. Övriga svarade "Nej" (9 personer) eller "Vet ej/Vill inte svara" (3 personer).

5.2.6. Behov av resurser och åtgärder

Samtliga respondenter menade att det finns ett intresse och behov av att särskilda persontransporter utvecklas i relation till hur smart mobilitet utvecklas, men att det saknas resurser som kan vara personella, ekonomiska och/eller kompetensmässiga. I ett antal följdfrågor gavs möjligheten att ta ställning till olika sätt att åtgärda bristerna. I **Figur 6** har svaren sorterats så att det som respondenterna i högst grad instämde helt eller delvis med har placerats överst och därefter i fallande ordning.

Om särskilda persontransporter ska kunna utvecklas och integreras i linje med pågående utveckling med smart mobilitet (oberoende av vilken form av smart mobilitet) krävs följande för min organisation:

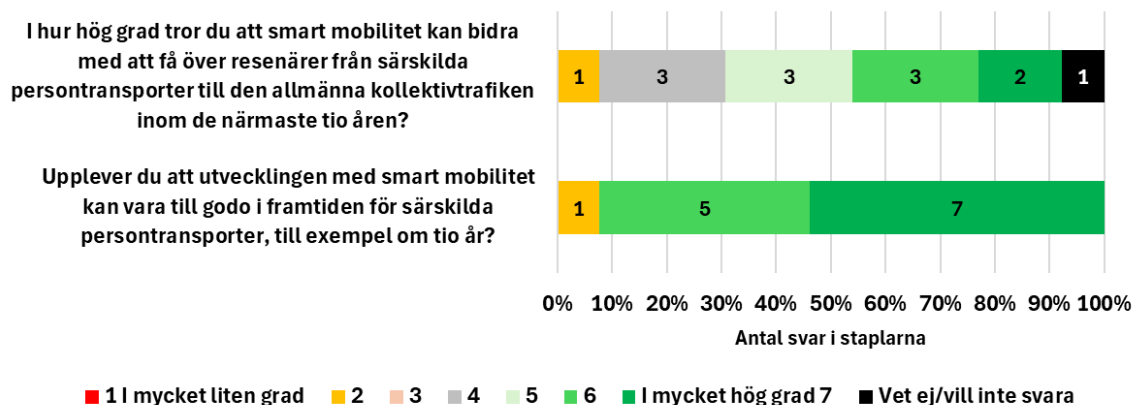


Figur 6. Vilka åtgärder som RKM ansåg krävdes för att utveckla särskilda persontransporter i linje med pågående utveckling av smart mobilitet.

Att avsätta tid och ekonomiska resurser specifikt för detta och öka kompetensen, ligger högt på ”önskelistan” för samtliga. En ökad samverkan med kommersiella aktörer eller andra kommuner och regioner betraktades däremot inte lika angeläget.

5.2.7. Föreställningar om kommande 10-årsperiod

I enkäten ombads slutligen respondenterna att blicka framåt angående utvecklingen inom området de kommande tio åren, se **Figur 7**.



Figur 7. RKM:ers uppfattningar om hur utvecklingen inom smart mobilitet på 10 års sikt skulle kunna påverka särskilda persontransporter.

Nästan alla respondenter såg en potential med att den utveckling som förväntas ske inom smart mobilitet även skulle komma till godo för särskilda persontransporter på 10 års sikt. Huruvida det samtidigt skulle ske en överflyttning av resor från särskilda persontransporter till den allmänna kollektivtrafiken rådde det inte lika stor konsensus om.

5.3. Kommunerna

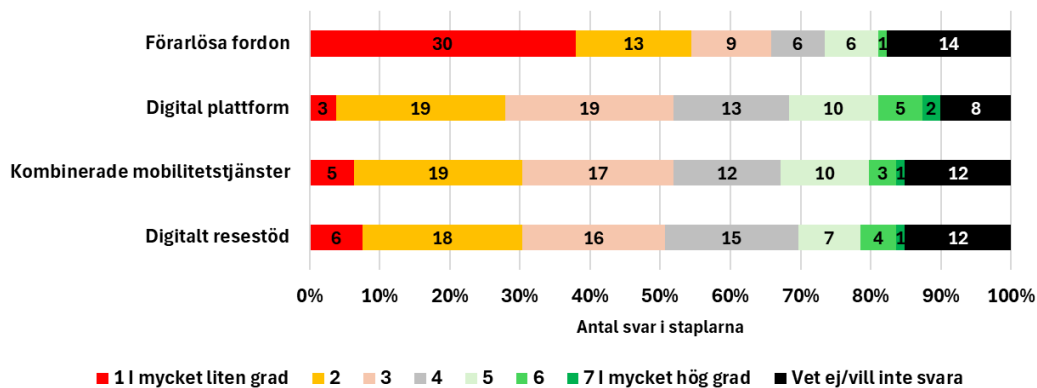
5.3.1. Beskrivning av respondenterna

Av de 79 respondenterna var 17 chefer, 52 handläggare, 3 strateger och vardera en person beskrev sin befattning som administratör, budgetansvarig för färdtjänst, ekonom, teamledare och handläggare, trafikplanerare samt utredare.

Majoriteten, 66 av 79 respondenter (84 procent), arbetade både med frågor om färdtjänst och riksfärdtjänst. Sex personer (närmare 8 procent) hade enbart färdtjänstfrågor på sitt bord. Fyra respondenter (5 procent) ansvarade för alla tre typer av särskilda persontransporter som är i fokus för denna studie. Slutligen handhade två respondenter enbart riksfärdtjänstfrågor och en person både ärenden kring färdtjänst och sjukresor.

5.3.2. Målgruppens förmågor och acceptans

Vad gäller uppfattningar om förmåga att nyttja olika former av smart mobilitet var det få (9 procent) som ansåg att förarlösa fordon var något som dagens resande med särskilda persontransporter skulle ha förmågan att utnyttja, se **Figur 8**, men nästan var femte hade ingen uppfattning om detta. Observera att antal svar anges inuti staplarna och att bredden representerar procentandelen.



Figur 8. Kommunernas uppfattning om i vilken grad dagens resenärer med särskilda persontransporter skulle ha förmåga att utnyttja olika företeelser inom smart mobilitet.

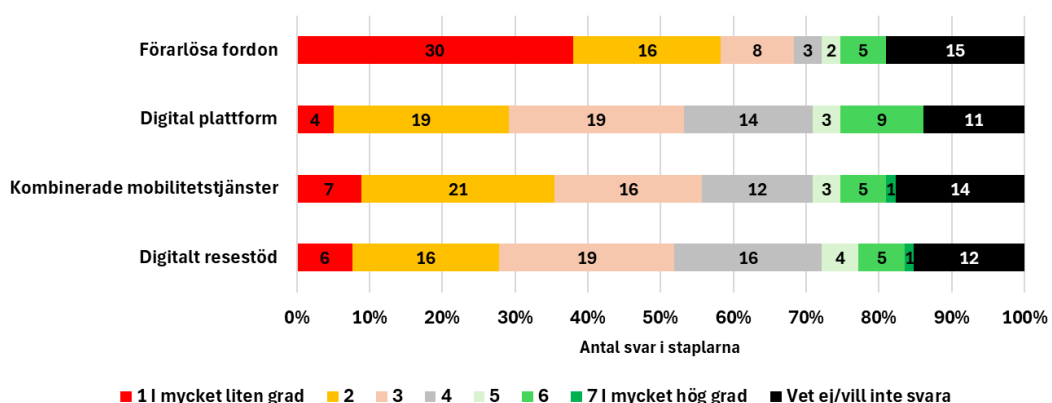
Mellan 15 och 20 procent av de svarande från kommunerna menade att de som idag reser med särskilda persontransporter i någon mån (svarade 5–7 på skalan) skulle ha en förmåga att utnyttja de övriga företeelserna av smart mobilitet. Några kommenterade målgruppens förmåga:

Förarlösa transporter i sig innebär inget problem men vi ser att det kan skapa bekymmer för personer som är i behov att få med sig sina hjälpmedel, ex rollator.

/.../ många av våra tillståndshavare är i behov av stöd från chauffören för att kunna genomföra resan. Om det inte finns chaufför så behöver någon annan hjälpa resenären. Det handlar t.ex. om att leda resenär från dörr till bilen, hjälp med säkerhetsbälte, hjälp att bära in hjälpmedel i bakluckan osv.

Utmaningen med smart mobilitet är hur väl anpassad fordonet kan vara för de olika funktionshinder som finns.

Motsvarande resultat för vilken acceptans som ansågs finnas för dessa företeelser av smart mobilitet visas i **Figur 9**.

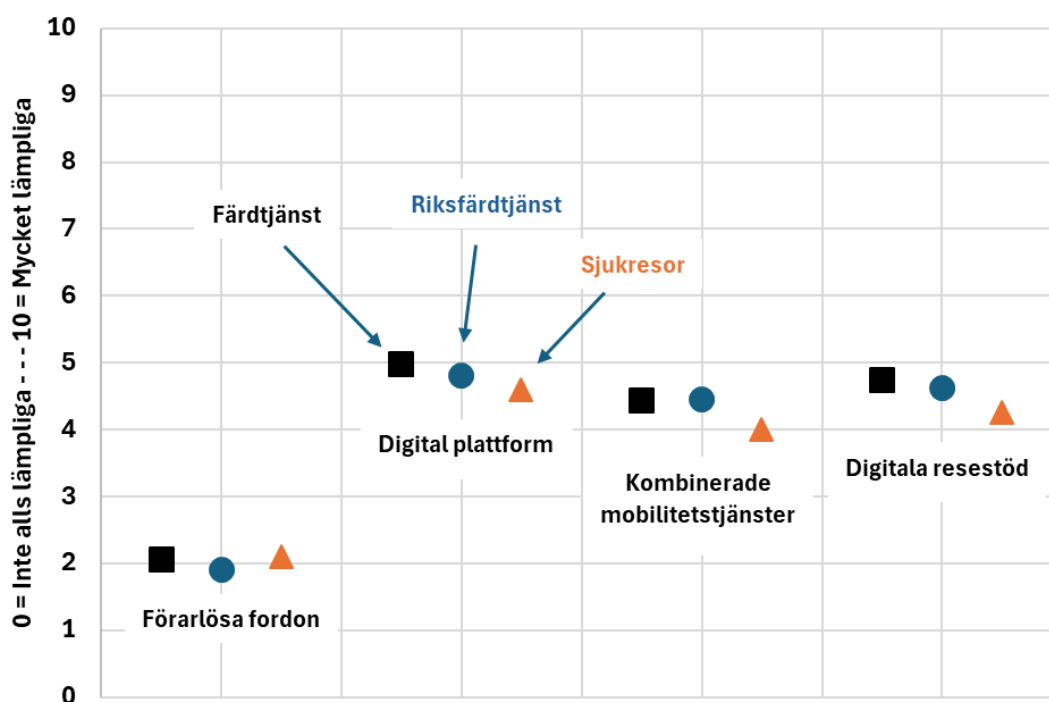


Figur 9. Kommunernas uppfattning om i vilken grad dagens resenärer med särskilda persontransporter skulle ha acceptans för att utnyttja olika företeelser inom smart mobilitet.

En något lägre andel, mellan 10 och 15 procent, menade att det i någon grad skulle finnas en acceptans för dessa företeelser av smart mobilitet.

5.3.3. Lämplighet för olika typer av särskilda persontransporter

Kommunrepresentanternas syn på hur lämpliga förarlösa fordon, kombinerade mobilitetstjänster samt digitala plattformar och resestöd, skulle vara för färdtjänst, riksfärdtjänst respektive sjukresor undersöktes. Uppfattningen om detta uttrycktes på en 11-gradig skala som gick från 0 (inte alls lämpliga) till 10 (mycket lämpliga). Det fanns möjlighet att avstå från att ange ett värde på skalan. I Figur 10 presenteras medelvärden per resetyyp och mobilitetslösning.



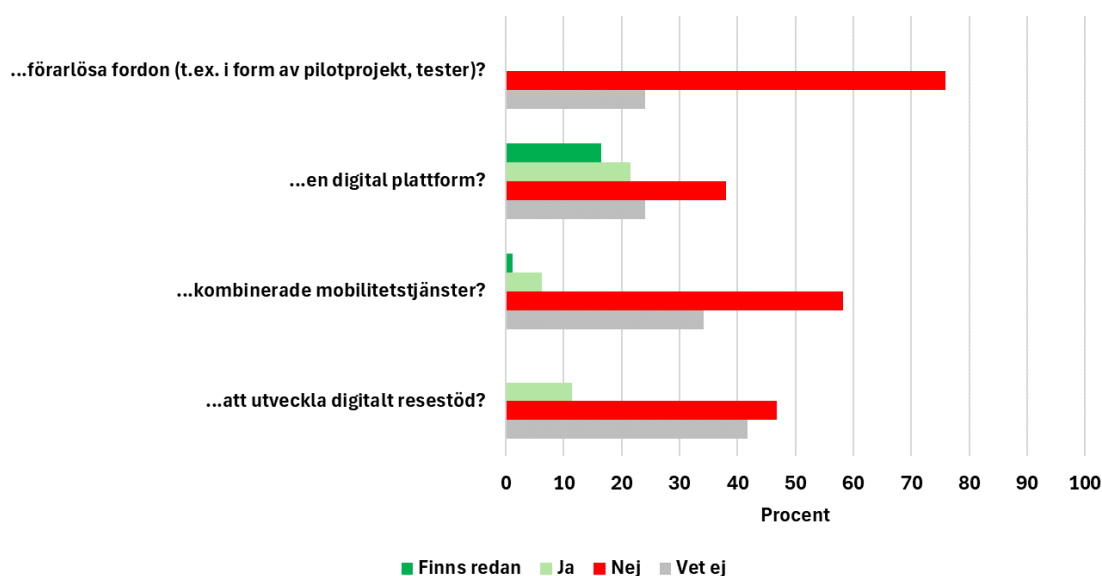
Figur 10. Kommunernas uppfattning om hur lämpliga vissa företeelser inom smart mobilitet skulle vara för särskilda persontransporter, medelvärden på en 11-gradig skala.

Man intog en ganska neutral inställning till hur lämpligt det skulle vara med digitala plattformar och resestöd samt kombinerade mobilitetstjänster för särskilda persontransporter, med medelvärden som låg ungefär mitt på skalan. Lämpligheten ansågs mindre för sjukresor, men här finns det också stort bortfall; mellan 42 och 48 procent av respondenterna avstod från att svara på frågan jämfört med 9–16 procent för färdtjänst och riksfärdtjänst. Minst lämpade menade respondenterna från kommunerna att förarlösa fordon var, medelvärdet låg omkring 2 oavsett typ av särskild persontransport.

5.3.4. Vad man arbetar med/har planer på

I 13 kommuner⁶ fanns det enligt enkätsvaren redan en digital plattform för bokning och betalning som inkluderade särskilda persontransporter, se **Figur 11****Fel! Hittar inte referensskälla.**, medan 17 kommuner, vilket motsvarade 20 procent, arbetade med eller hade närliggande planer på att införa en sådan. I en kommun hade man utvecklat kombinerade mobilitetstjänster som omfattade även särskilda persontransporter och ytterligare 5 kommuner hade planer på detta. Mellan 20 och 40 procent hade emellertid inte kännedom om det förekom arbete eller närliggande planer angående dessa företeelser av smart mobilitet. Ingen kommun svarade att man arbetade med eller hade närliggande planer på arbete med förarlösa fordon.

Förekommer det i din kommun, när det gäller särskilda persontransporter, arbete med eller närliggande planer på...

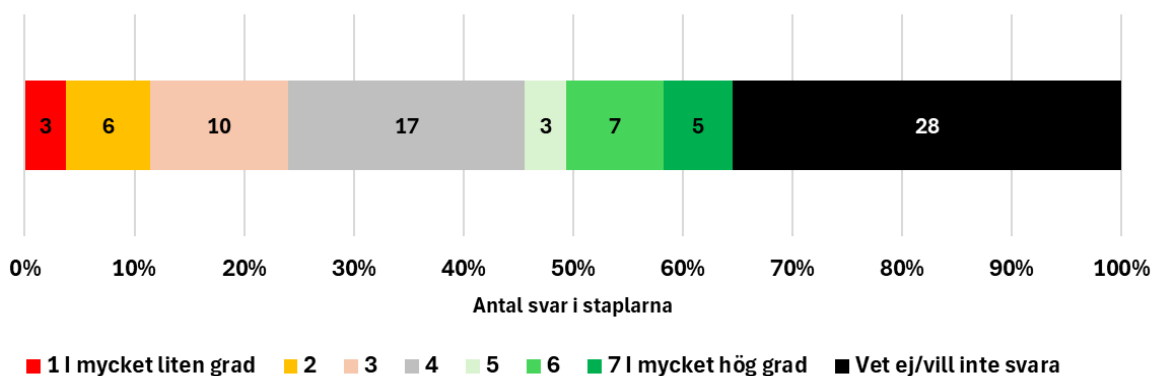


Figur 11. Kommunernas omfattning av arbete och planer med smart mobilitet och särskilda persontransporter.

5.3.5. Samsyn inom kommunen

Ungefär var femte svarande upplevde att det fanns en samsyn inom kommunen kring utveckling och framtid för särskilda persontransporter kopplat till utvecklingen med smart mobilitet, se **Figur 12**. Drygt var tredje kunde dock inte ta ställning eller avstod från att svara på denna fråga.

⁶ Enköping, Eskilstuna, Götene, Herrljunga, Höganäs, Lidköping, Mariestad, Nyköping, Skara, Strömsund, Svenljunga, Trosa och Vindeln.



Figur 12. Organisationernas uppfattning om i vilken grad det rådde samsyn inom organisationen kring utveckling och framtid för särskilda persontransporter, kopplat till utvecklingen med smart mobilitet.

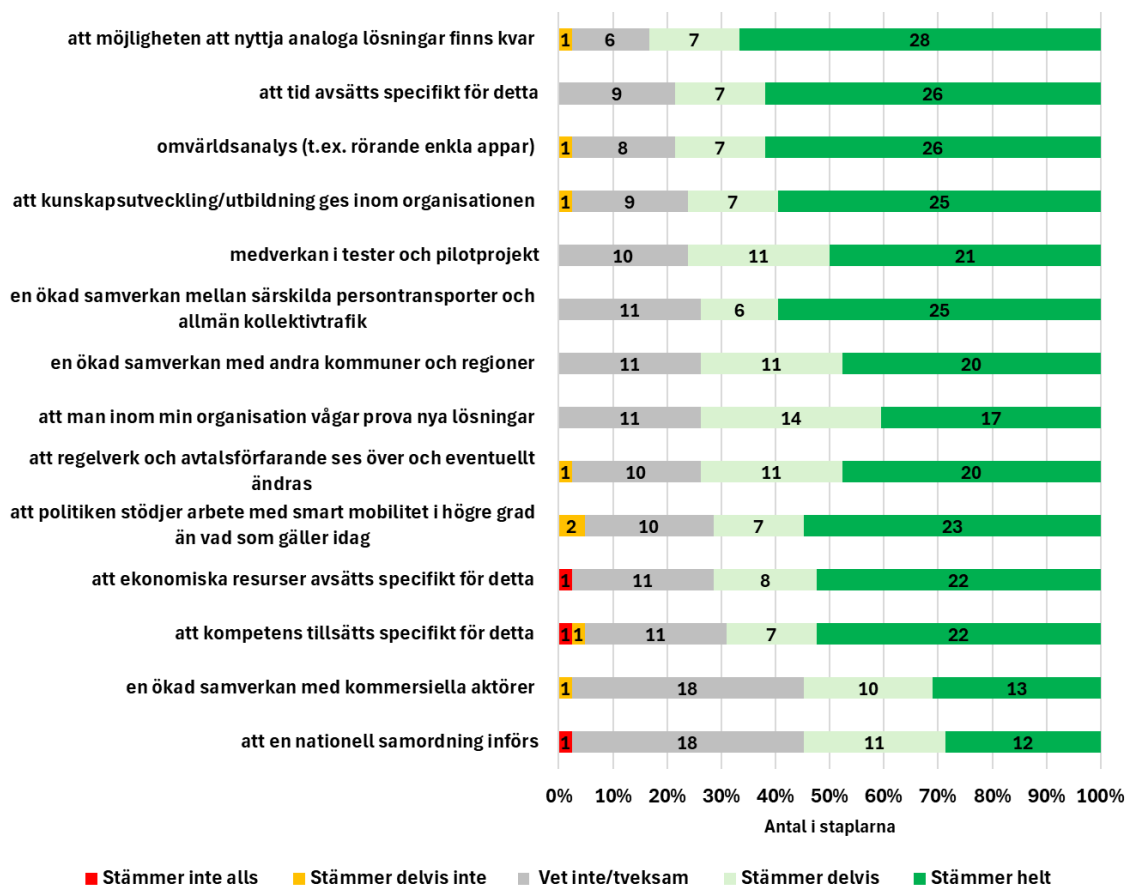
Det var dock ingen av respondenterna som uppgav att det fanns dokumenterade mål i kommunen om hur smart mobilitet (generellt eller specifika företeelser) kan användas för särskilda persontransporter. Sjuttio procent svarade ”Nej” och 30 procent ”Vet ej/Vill inte svara”.

5.3.6. Behov av resurser och åtgärder

Drygt hälften av respondenterna (42 av 79, eller 53 procent) menade att det finns ett intresse och behov av att särskilda persontransporter utvecklas i relation till hur smart mobilitet utvecklas, men att det saknas personella, ekonomiska och/eller kompetensmässiga resurser. Fyrtio procent menade att inga resurser behövdes eftersom intresset saknades inom kommunen medan 6 procent (motsvarande 5 respondenter) svarade att situationen redan var tillfredsställande när det gäller resurser och förutsättningar och att inget mer behövdes.

De som efterfrågade resurser, fick i följdfrågor ta ställning till olika lösningar på hur resursbristerna skulle kunna avhjälpas. I **Figur 13** har svaren sorterats så att det som respondenterna i högst grad instämde helt eller delvis med hamnat överst och därefter är det en fallande ordning.

Om särskilda persontransporter ska kunna utvecklas och integreras i linje med pågående utveckling med smart mobilitet (oberoende av vilken form av smart mobilitet) krävs följande för min kommun:

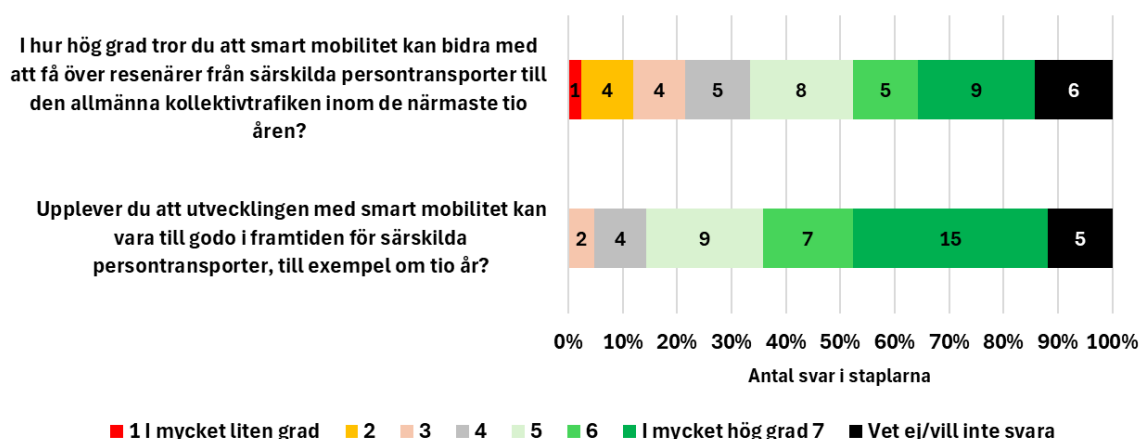


Figur 13. Vilka åtgärder för organisationen som kommunerna ansåg krävdes för att utveckla särskilda persontransporter i linje med pågående utveckling av smart mobilitet.

För samtliga åtgärdsförslag som presenterades i enkäten instämde minst hälften av kommunens representanter delvis eller helt i att det skulle bidra till utvecklingen av särskilda persontransporter i samband med utvecklingen av smart mobilitet. Särskilt lyftes möjligheten att behålla analoga lösningar men också att omvärldsanalyser krävdes, att tid behöver avsättas och att kunskapsnivån inom området behövde ökas inom organisationen.

5.3.7. Föreställningar om kommande 10-årsperiod

Hur de svarande från kommunerna såg på utvecklingen den kommande 10-årsperioden framgår ur **Figur 14**.



Figur 14. Hur utvecklingen inom smart mobilitet på 10 års sikt skulle kunna påverka särskilda persontransporter.

Nästan 3 av 4 såg i någon grad en utveckling med smart mobilitet som skulle komma särskilda persontransporter till godo på 10 års sikt. Drygt hälften av respondenterna från kommunerna förväntade sig en överflyttning av resor från särskilda persontransporter till den allmänna kollektivtrafiken under det kommande decenniet tack vare utvecklingen inom smart mobilitet. Men förutsättningarna ser olika ut i vårt avlånga land, och här följer exempel från mindre kommuner, men från olika delar av Sverige:

Att få resenärer från särskilda persontransporter att gå över till kollektivtrafik blir svårt då det knappt finns kollektivtrafik i kommunen.

Kanske vissa resor men de flesta färdtjänstresenärerna är för dåliga för att klara byten. De behöver service av föraren och åka från dörr till dörr.

Få över resenärer från särskild persontransport till allmän kollektivtrafik beror på tillgänglighet och fordonens utformande.

5.4. Skillnader mellan RKM och kommuner

I detta kapitelavsnitt görs jämförelser mellan svaren från RKM:s och kommunernas respondenter. Antalet som har besvarat enkäten är förhållandevis litet, varför viss försiktighet måste iaktas när resultaten tolkas.

Synen på förmågan hos målgruppen att utnyttja olika företeelser inom smart mobilitet tycks skilja något mellan RKM och kommuner. Respondenterna från RKM uttryckte en större tilltro till målgruppens förmåga när det gäller digitala plattformar, kombinerade mobilitetstjänster och digitala resestöd. Vidare menade RKM:s respondenter att acceptansen hos målgruppen för både digitala plattformar och resestöd var större och att de var lämpligare för särskilda persontransporter än vad respondenterna från kommunerna uttryckte.

För att bättre kunna utveckla särskilda persontransporter i relation till smart mobilitet, efterlyste RKM:s respondenter i högre grad jämfört med kommunernas respondenter, att kompetens, ekonomiska resurser och tid behöver avsättas specifikt för detta, att

kunskapshöjande insatser krävs samt att en nationell samordning sker. Respondenter från kommunerna uttryckte en starkare önskan om att medverka i tester och pilotprojekt än dem från RKM:erna.

Samsynen inom den egna organisationen kring utveckling och framtid för särskilda persontransporter kopplat till utvecklingen inom smart mobilitet uppgavs vara större inom RKM:er. För båda grupperna gällde dock att en stor del inte kunde svara eller förhöll sig neutrala till om det rörde samsyn.

Slutligen sågs hos RKM:s respondenter en större tilltro att utvecklingen med smart mobilitet de kommande tio åren kommer att vara positivt även för särskilda persontransporter.

6. Sammanfattande diskussion och slutsatser

Syftet med denna studie har varit att undersöka utvecklingen för särskilda persontransporter (färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor), relaterat till ett transportsamhälle präglad av smart mobilitet. Fokus har varit på föreställningar, förutsättningar och behov hos tjänstemän verksamma inom särskilda persontransporter. Till viss del har studien även berört tjänstemän inom den allmänna kollektivtrafiken. Resultaten avses kunna användas som kunskapsunderlag för fortsatta studier inom ämnet. I följande kapitel ges en sammanfattande diskussion av resultaten från intervju- och enkätstudie, följt av slutsatser samt metodreflektion.

6.1. Resultat

Målgruppens förmågor, behov och acceptans

Respondenternas föreställningar om smart mobilitets utveckling inom särskilda personresor är starkt kopplat till ett användarperspektiv. I både intervjuer och enkäter ses en samstämmighet kring uppfattningar om målgruppens förmågor och acceptans för olika företeelser av smart mobilitet, så som förarlösa fordon, digitala plattformar, kombinerade mobilitetstjänster och digitalt resestöd. Appar, digitala plattformar och digitalt resestöd var de företeelser som respondenterna ansåg att målgruppen har bäst förmåga att använda, medan förarlösa fordon var den företeelse som målgruppen ansågs ha minst förmåga att nyttja samt ha minst acceptans för. I intervjuerna lyftes det till exempel vad gäller förarlösa fordon att många i målgruppen sannolikt skulle känna sig otrygga med att inte ha en förare som kan vara behjälplig i olika situationer. Förarens roll diskuterades även avseende kombinerade resor, huruvida denne ska följa resenären fram till exempelvis tåget. I intervjuerna framhölls det också att målgruppen inte är homogen – olika individer har olika förmågor och behov – och samtliga respondenter inom särskilda persontransporter menade att det måste finnas alternativ för målgruppen, till exempel att möjligheten att ringa och boka en resa ska finnas kvar, parallellt med en eventuell utveckling med smart mobilitet inom särskilda persontransporter. Detta kan jämföras med Folkhälsomyndighetens (2018) konstaterande om att utvecklingen med digitala samhällstjänster, utan alternativa lösningar, kan innebära svårigheter för till exempel äldre som saknar kunskap och erfarenhet av internet att till exempel nyttja digitala tidtabeller för kollektivtrafiken. Vidare ställdes i enkäten frågan hur lämpliga vissa företeelser inom smart mobilitet skulle vara för respektive form av särskilda persontransporter. Från såväl RKM:er som kommuner ses i svaren marginella skillnader i uppfattningar om vilka företeelser av smart mobilitet som torde vara mest lämpliga för respektive form av särskilda persontransporter.

Uppfattningen om att störst förmåga och acceptans hos målgruppen finns för appar och digitala plattformar, och minst för förarlösa fordon, avspeglar sig i hur organisationerna arbetar med de beskrivna företeelserna av smart mobilitet: framförallt arbetar man med utveckling av digitala plattformar för bokning och betalning (t.ex. mobilapp), medan ingen uppgav att man inom organisationen arbetar med frågor om förarlösa fordon, eller har närliggande planer på det.

Resurser

I intervjuer och enkät ges en entydig bild av att man inom den egna verksamheten rörande särskilda persontransporter saknar resurser avseende tid för att arbeta med frågor om smart mobilitet generellt, och att mer närliggande frågor prioriteras. Men det saknas även resurser i form av kompetens och ekonomi. I intervjuerna betonas dessa resursbrister av respondenter från både mindre och större regioner. Trafikanalys (2019) lyfter dock att det finns stora skillnader mellan regionerna när det gäller hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning, som bland annat relateras till just tillgång till resurser. I större regioner kan exempelvis flera personer arbeta heltid med tillgänglighetsfrågor, medan det i mindre regioner inte finns resurser för en sådan heltidstjänst. Denna skillnad avseende organisationsstorlek avspeglar sig möjligen i de olikheter som kan ses i enkätsvar från kommuner respektive RKM:er. I enkäten svarade samtliga respondenter inom RKM:er att det i organisationen finns ett intresse och behov av att särskilda persontransporter utvecklas i relation till hur smart mobilitet utvecklas. Bland respondenter verksamma inom kommuner var det drygt hälften som ansåg detta, och här var det även 40 procent som ansåg att det inte behövs några resurser eftersom det saknas intresse inom kommunen. En förklaring till denna skillnad kan vara att kommunerna generellt har mindre resurser jämfört med RKM:er, till exempel avseende personella resurser, varför det inte heller finns ett intresse för dessa frågor.

Visioner och samsyn

Hur ett eventuellt arbete med smart mobilitet inom särskilda persontransporter ser ut bör sannolikt vara påverkat av visioner kring denna fråga inom den egna organisationen, och huruvida det finns en samsyn. I enkäten ställdes en fråga kring detta, och där fler inom RKM:er svarade att det finns en samsyn inom organisationen, jämfört med svar från kommunerna. För båda grupperna gällde dock att en stor del inte kunde svara eller förhöll sig neutrala till om det rådde samsyn. Det kan relateras till andra resultat från enkäten, som visar att det inte var någon av kommunerna som uppgav att de fanns dokumenterade mål inom organisationen om hur smart mobilitet (generellt eller specifika företeelser) kan användas för särskilda persontransporter. Från RKM:er var det endast en respondent som svarade att sådant dokument fanns. Om det inte finns dokumentation om mål och intentioner om hur verksamheten ska arbeta med och förhålla sig till utvecklingen med smart mobilitet torde det även vara svårt att ha en övergripande uppfattning om eventuell samsyn i ämnet. Resultaten kan jämföras med en studie av politiska dokument från Region Uppsala och Uppsala stad, där det framkom att diskussioner om nya mobilitetstjänster förekom i låg grad i både regionala dokument (t.ex. Länsplan för regional transportinfrastruktur och Regional utvecklingsstrategi) och lokala dokument (t.ex. Handlingsplan för mobilitet och trafik) (Berg m.fl., 2022). Vidare visade

intervjuerna ingen större diskrepans mellan respondenter från den allmänna kollektivtrafiken respektive särskilda persontransporter avseende visioner för smart mobilitet. Respondenter inom särskilda persontransporter lyfte användarperspektivet i högre grad än de inom den allmänna kollektivtrafiken, men i stort talade respondenterna om samma möjligheter och svårigheter med smart mobilitet i ett generellt perspektiv.

Samverkan och ansvar

Vad gäller samverkan med andra aktörer framträder av intervjuerna en bild av att man inom särskilda persontransporter och den allmänna kollektivtrafiken överlag inte samverkar i den grad som respondenterna faktiskt önskar: verksamheterna löper ofta i parallella spår. Liknande resultat ses i enkätstudien, där majoriteten av svaranden inom både kommuner och RKM:er ansåg att det behövdes en ökad samverkan mellan särskilda persontransporter och den allmänna kollektivtrafiken, om särskilda persontransporter ska kunna utvecklas och integreras i linje med pågående utveckling med smart mobilitet. Behov av ökad samverkan med kommersiella aktörer lyftes dock inte i samma grad, och där flera svarat "Vet inte/tveksamt". Resultatet kan tolkas på olika vis: antingen finns redan en god samverkan, eller så finns inte detta behov eftersom man inte arbetar med frågor inom smart mobilitet där kommersiella aktörer ingår. Behovet av ökad samverkan framhålls av Rådslaget (2022), i diskussionen om förutsättningarna för kollektiv mobilitet: olika tjänster behöver knytas samman med samhällsplanering på lokal, regional och nationell nivå, med en ökad samverkan mellan olika aktörer inom både det offentliga och det privata. Detta kräver dock, menar Rådslaget, tydlighet avseende aktörers ansvar, kunskaper och drivkrafter. Här kan en koppling göras till vår studies resultat, där det i intervjuer ges exempel på problematik med ansvar då frågor korsas i samarbetsprojekt – ingen äger frågan. Hedegaard Sørensen m.fl. (2020) rekommenderar att flera aktörer *tillsammans* utformar policypaket, och att smart mobilitet kopplas samman med den ordinarie verksamheten: idag sker arbete med smart mobilitet separerat från den ordinarie strategiska och operativa kollektivtrafikplaneringen. Detta belyses tydligt i intervjuerna, där respondenterna lyfter att man arbetar "här och nu", med aktuella och akuta frågor. Det finns inte tid för att arbeta med frågor om smart mobilitet, samtidigt som det också saknas ekonomiska och personella resurser. Därtill saknas, som ovan beskrivits, dokument som beskriver visioner och arbete med smart mobilitet relaterat till särskilda persontransporter. Med ett gemensamt policypaket skapas sannolikt bättre förutsättningar för att frågorna om smart mobilitet blir integrerade i verksamheten.

Många och splittrade regelverk

Regelverk är ytterligare en påverkansfaktor för utvecklingen med smart mobilitet inom särskilda persontransporter. Regelverken för färdtjänst varierar i kommunerna (Trafikanalys, 2023), och flera frågor rörande färdtjänst är oreglerade (Svenska Färdtjänstföreningen, 2012). Enligt Trafikanalys (2023) fanns det exempelvis år 2023 närmare 140 olika regelverk, och det påtalas även att man inom kommuner har lyft att det finns behov av tydligare riktlinjer avseende lagtolkning. I enkätsvaren från kommunerna svarade majoriteten att det krävs att regelverk och avtalsförfarande ses över och eventuellt ändras, om särskilda persontransporter ska kunna utvecklas och integreras i linje med pågående utveckling med smart mobilitet. Liknande resultat framkom i intervjuerna.

Problematiken med ett splittrat regelverk är också en av bakgrundsfaktorerna till den statliga utredningen *Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning* (SOU 2018:58). Ännu (2024) har inget beslut fattats kring utredningen, men i utredningen påpekas det att de regionala skillnaderna i såväl regelverk som system för egenavgifter och ersättning kan försvåra en samordning, liksom även det diversifierade huvudmannaskapet.

Politikens roll

Ämnet smart mobilitet är inte neutralt – det är politiskt färgat med frågor om makt och resursfördelningar, och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna är politiskt styrda (Hedegaard Sørensen m.fl., 2020). Likväl, menar Hedegaard Sørensen m.fl. (2020), diskuteras inte smart mobilitet som en politiskt laddad fråga, utan tenderar istället att bli en fråga om teknikutveckling och överlämnande till marknadsaktörer. Författarna ser detta som problematiskt, och önskar en bredare politisk diskussion om just smart mobilitet, till exempel mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner om vilken form av kollektivtrafik som man ska ha. Detta kan sägas bekräftas av resultaten från enkäten: majoriteten av respondenterna ansåg att om särskilda persontransporter ska kunna utvecklas och integreras i linje med utvecklingen med smart mobilitet, så krävs det att politiken stödjer arbetet med smart mobilitet i högre grad än vad som var aktuellt i dagsläget. I intervjuerna beskrevs politikervilja och stöd för utvecklingen i termer av ekonomi, i det att kostnad för smart mobilitet sätter gränser för utvecklingen. Det kan finnas en politisk vilja, ”men inte till vilken peng som helst”, som en respondent inom särskilda persontransporter uttryckte det.

Framtidsvisioner

I en studie rörande kollektivtrafikmyndigheter och smart mobilitet påpekas det att den offentliga sektorns organisationer har en viktig roll i den pågående utvecklingen när det gäller förmedling och integrering av smart mobilitet (Hedegaard Sørensen m.fl., 2020). Det lyfts även att det ser olika ut inom kollektivtrafikmyndigheterna, där en del är mycket aktiva och engagerade, medan andra är mer avvaktande och försiktiga. SKR (2020) beskriver fyra scenarier för förändring med anledning av digitalisering inom transportområdet. I det första scenariot, *Ta låg-risk-steg*, sker förändringen långsamt, vilket innebär låg risk med nya försök inom kommuner och regioner. Det andra scenariot, *Leva i två världar*, innebär stor förändring men där man ändå har ett ben kvar i det traditionella, det vill säga det traditionella systemet finns kvar, samtidigt som delar av befolkningen nyttjar nya mobilitetstjänster. För kommuner och regioner innebär detta en utmaning med att hantera nya system och vilka konsekvenser som kan ses avseende policyn, diversifierade regelverk och strategier. I det tredje scenariot, *Bygg agilitet*, ses framtiden som oviss, varför man är förbered för olika utgångar. Kommuner och regioner måste till exempel skapa policyn, regelverk och strategier som kan klara av att hantera förändringar, samtidigt som omvärldsbevakning är viktigt för att kunna göra justeringar i efterhand. I ett fjärde scenario, *Ta stora kliv*, sker stora och snabba förändringar, vilket innebär att kommuner och regioner behöver göra mycket stora förändringar avseende synen på transportsystemet, och sammantaget krävs stor flexibilitet för att till exempel göra snabba anpassningar. De olika scenarierna kan relateras till en studie av Hedegaard

Sørensen m.fl. (2020), som menar att det finns en osäkerhet om huruvida den bästa strategin för en RKM är att vara aktiv i frågan, eller tvärtom återhållsam. Dessa diskussioner om förhållandesätt och strategier rörande smart mobilitet berör transportområdet generellt. Vad gäller särskilda persontransporter och resultaten från vår studie kan olika scenarier kopplas till olika företeelser av smart mobilitet. I resultat från intervjuer och enkät framkommer det till exempel att man inom flera organisationer redan arbetar med eller har närstående planer på att arbeta med digitala plattformar/appar, samtidigt som analoga lösningar finns kvar. Detta har likheter med den strategi som beskrivs för det andra scenariot (*Leva i två världar*). Den avvaktande inställningen till förarlösa fordon kopplar istället till det första scenariot (*Ta låg-risk-steg*). I både intervjuer och enkät påtalas problematiken med rådande regelverk, vilket berör aspekter inom det tredje scenariot (*Bygg agilitet*). Det fjärde scenariot (*Ta stora kliv*) kan dock beskrivas som avlägset, speciellt utifrån resultaten från intervjuerna där en mer avvaktande inställning är märkbar, särskilt när det gäller förarlösa fordon. Sammantaget ger de beskrivna scenarierna, kopplat till studiens resultat, en bild av att olika scenarier kan ses för olika företeelser av smart mobilitet, inom en och samma organisation.

I såväl intervjuer som enkät ses en uppfattning om att särskilda persontransporter kan ha förändrats inom loppet av tio år, med anledning av utvecklingen med smart mobilitet. Av enkätsvaren framkom det även att ungefär hälften av respondenterna, både från RKM:er och kommuner, trodde att smart mobilitet inom ett tioårsperspektiv kan ha bidragit till en överflyttning av resenärer från särskilda persontransporter till allmän kollektivtrafik. För samma tidsperiod uttryckte respondenter från RKM:er en större tilltro till att utvecklingen med smart mobilitet kommer att vara till godo även för särskilda persontransporter, jämfört med svarande inom kommuner. En förklaring till denna skillnad kan vara att RKM:er sannolikt har mer resurser, till exempel för att delta i sammanhang där smart mobilitet i olika former diskuteras och där kunskapsutbyte mellan olika aktörer sker, varför frågan kanske är mer närvarande och därmed även upplevs som mer realistisk.

I det empiriska materialet påtalar respondenterna svårigheter och barriärer med smart mobilitet relaterat till särskilda persontransporter, samtidigt som de faktiskt uttrycker en vision om att särskilda persontransporter kommer att ha nytta av smart mobilitet i framtiden. Mellan nutid och framtid finns ett glapp, som kan beskrivas som bland annat avsaknad av samverkan mellan olika aktörer, dokumenterade ambitioner och mål kring smart mobilitet kopplat till särskilda persontransporter, och inte minst ett ökat fokus på politisk diskussion kring dessa frågor, bland annat rörande ansvars- och resursfördelning. För tillfället tycks dock frågan i föreliggande rapports titel återstå: ”Särskilda persontransporter och smart mobilitet – framtidens resor för personer med funktionsnedsättning?”.

6.2. Metodreflektion

Intervjuer

I intervjustudien berördes framför allt färdtjänst, medan sjukresor och riksfärdtjänst hamnade i skymundan. Detta beror sannolikt på att flertalet av de personer som har intervjuats inom särskilda persontransporter först och främst arbetar med färdtjänstfrågor.

Detta kan ses som en brist, men som förhoppningsvis vägs upp av den påföljande enkätstudien. Vidare innebär den begränsade studien att det inte har varit möjligt att även genomföra intervjuer med tjänstemän inom kommuner, vilket dels hade gett ett bredare perspektiv på ämnet, dels inneburit en tydligare koppling till enkäten, som riktade sig till både RKM:er och kommuner.

Enkät

Hur främst färdtjänsten är organiserad och hur ansvarsfördelningen ser ut mellan kommuner och RKM:er, varierar mycket. Att utifrån dessa förutsättningar utforma en enkät som tar hänsyn till dessa olikheter har varit en utmaning. Vidare hade vi, när det gäller kommunerna, med enstaka undantag endast tillgång till funktionsbrevlådor (av typen *info@kommunnamn.se*) och inte personliga e-postadresser som vi skulle kunna ha skickat direkt till. Det kan därför finnas en risk för att e-posten med webbenkätlinken inte vidarebefordrats till berörda handläggare inom kommunerna.

Knappt 40 procent av kommunerna besvarade enkäten. Hur många av de som inte svarat men som tillhör målgruppen, det vill säga *inte* hade överlämnat allt till regionen, har vi ingen kunskap om och kan därför inte ange någon svarsfrekvens. Inom projektets ramar har det inte varit möjligt att undersöka hur ansvaret ser ut i de regioner och kommuner som inte har besvarat enkäten, eller om något skiljer mellan dem som deltagit i studien och dem som inte besvarat enkäten.

6.3. Slutsatser

Av de sammantagna resultaten från intervjuer och enkät kan följande slutsatser ses avseende särskilda persontransporters utveckling relaterat till smart mobilitet:

- Analoga och traditionella tillvägagångssätt måste finnas kvar parallellt med en eventuell utveckling med smart mobilitet. Detta eftersom personer med funktionsnedsättning är en heterogen grupp, med olika behov och förmågor.
- Det saknas mål och strategier som beskriver hur smart mobilitet kan utvecklas och användas inom särskilda persontransporter, och flera RKM:er och kommuner med ansvar för särskilda persontransporter uppger sig inte ha kunskap om huruvida sådana dokument finns.
- Det saknas resurser i form av tid, kompetens och ekonomi för att kunna arbeta med och utveckla smart mobilitet inom särskilda persontransporter.
- Komplexa och diversifierade regelverk för särskilda persontransporter komplicerar möjligheterna för användning av vissa företeelser av smart mobilitet inom särskilda persontransporter.
- Det finns en önskan om större samverkan mellan särskilda persontransporter och den allmänna kollektivtrafiken, i arbete med frågor om smart mobilitet.
- Digitala plattformar, resestöd och appar ses som mest realistiska företeelser för särskilda persontransporter (och som i olika former ofta redan finns inom verksamheten), medan förarlösa fordon inte ses som aktuellt i dagsläge och närmaste framtid.

- Övergripande ses en avvaktande inställning till smart mobilitet inom särskilda persontransporter, kopplat till bland annat uppfattningar om målgruppens förmågor och acceptans samt resursbrister. Samtidigt följer man utvecklingen med intresse och ser det som möjligt att smart mobilitet kan bli mer realistiskt för särskilda persontransporter i framtiden.

7. Förslag på fortsatt forskning

Utifrån studiens resultat har nya frågor väckts, och i det följande ges förslag på fortsatt forskning. För samtliga förslag är det övergripande syftet att mer djuplodat undersöka särskilda persontransporters utveckling (möjligheter och barriärer), i ett transportsamhälle präglad av smart mobilitet.

Fördjupad analys av det empiriska materialet – ett organisationsperspektiv

Studien har varit begränsad i sin omfattning, och det har därför inte varit möjligt att genomföra djupare analyser och jämförelser av det empiriska materialet. Ytterligare analyser av befintligt empiriskt material kan ge fördjupad och bredare förståelse för vad som påverkar föreställningar, förutsättningar och behov avseende särskilda persontransporters utveckling relaterat till smart mobilitet, kopplat till organisationsform: Vad kan till exempel skillnader i svar från RKM:er respektive kommuner bero på?

Resurser för smart mobilitet inom särskilda persontransporter – ett politikerperspektiv

Enligt tjänstepersoner saknas resurser i form av tid, kompetens och ekonomi för att arbeta med smart mobilitet inom särskilda persontransporter. Det saknas även politiska visioner och mål om smart mobilitet och särskilda persontransporter. Smart mobilitet handlar till stor del om politik, makt och resursfördelningar (jfr Hedegaard Sørensen m.fl., 2020), varför det är av intresse att även studera politiken i detta sammanhang, till exempel genom intervjuer, vilket skulle komplettera resultaten om tjänstemäns uppfattningar och erfarenheter: Vilka föreställningar och visioner finns inom politiken avseende hur särskilda persontransporter kan dra nytta av den pågående utvecklingen inom smart mobilitet? Hur ser politiken på ansvarstagande och resursfördelning för att utveckla särskilda persontransporter i en tid präglad av smart mobilitet?

Uppfattningar om smart mobilitet – ett användarperspektiv

Denna studie har beaktat tjänstemännens perspektiv. Framtida studier bör anta ett användarperspektiv, och genom exempelvis fokusgrupper med personer med olika funktionsnedsättningar kan målgruppens perspektiv fångas upp: Vilka typer av tjänster skulle kunna vara användbara och attraktiva för resenärer som är i behov av särskilda persontransporter? Hur kan smart mobilitet utformas för olika grupper av funktionsnedsättning?

Bilaga 1. Kommuner som enligt enkäten lämnat över allt till RKM

Arvidsjaur
Burlöv
Degerfors
Ekerö
Eksjö
Falkenberg
Gagnef
Grums
Gällivare
Hammarö
Haparanda
Hedemora
Hultsfred
Härjedalen
Karlskrona
Kiruna
Kristianstad
Kävlinge
Laxå
Ljusnarsberg
Lomma
Nordanstig
Nässjö
Ockelbo
Perstorp
Smedjebacken
Solna
Sunne
Svedala
Säter
Tomelilla
Vaggeryd
Vimmerby
Ystad
Älvsbyn
Ängelholm

Referenser

- Bascom, G. & Christensen, K. (2017). The impacts of limited transportation access on persons with disabilities' social participation. *Journal of Transport & Health*, 7, 227–234.
- Berg, J., Eriksson, L., Göransson Scalzotto, J., Georgson, S., Melin, A. & Nuruzzaman, R. (2022). *Nya mobilitetstjänster för socialt hållbar och rättvis tillgänglighet: möjliga lösningar i stad och landsbygd*. K2 OUTREACH 2022:3.
- Blais, D. (2013). *Better living through mobility: The relationship between access to transportation, well-being and type of disability*. McGill School of Urban Planning.
- Currie, G. & Delbosc, A. (2010). Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation* 37, 953–966.
- de Carvalho, C. V., Cano, P., Roa, J. M., Wanka, A. & Kolland, F. (2019). Overcoming the Silver Generation Digital Gap. *Journal of Universal Computer Science*, 25(12), 1625–1643.
- Dukic Willstrand, T., Henriksson, P., Levin, L. & Svensson, H. (2018). *Utvärdering av fria resor i kollektivtrafiken för äldre medborgare*. Lund: K2.
- Durand, A., Zijlstra, T., van Oort, N., Hoogendoorn-Lanser, S. & Hoogendoorn, S. (2022). Access denied? Digital inequality in transport services. *Transport Reviews* 42(1), 32–57.
- Egard, H. & Hansson, K. (2022). Forskare: Digitala tjänster i kollektivtrafiken exkluderar resenärer. *Altinget*. 26 januari 2022. <https://www.altinget.se/omsorg/artikel/forskare-digitala-tjanster-i-kollektivtrafiken-exkluderar-resenarer> [2023-02-21].
- Folkhälsomyndigheten (2018). *Digital teknik för social delaktighet bland äldre personer. Ett kunskapsstöd om möjliga insatser utifrån forskning, praktik, statistik, juridik och etik*. Folkhälsomyndigheten.
- Hansson, K., Levin, L. Lopez Svensson, G., Månsson Lexell, E. & Stjernborg, V. (2023). *En kollektivtrafik för alla. En nulägesbeskrivning av forskning och utvecklingsprojekt inom funktionshinderområdet*. K2 WORKING PAPER 2023:8.
- Hansson, L. & Holmgren, J. (2017). Reducing dependency on special transport services through public transport. *Transportation research procedia*, 25, 2450–2460.
- Hedegaard Sørensen, C. & Isaksson, K. (2021). *Omställning till hållbar mobilitet: vilka roller kan smart mobilitet, medborgardeltagande och coronakrisen spela?* Statens väg- och transportforskningsinstitut. VTI rapport 1087, Linköping: VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).
- Hedegaard Sørensen, C., Isaksson, K., Oldbury, K., Paulsson, A., Smith, G. & Rignell, M. (2020). *Kollektivtrafikmyndigheter och smart mobilitet – Nordiska erfarenheter och perspektiv på MaaS och autonoma bussar*. K2 OUTREACH 2020:1.
- Hultén, J., Wildt-Persson, A., Alm, J., Almlöf, E., Hedegaard Sørensen, C., Paulsson, A. & Wallsten, A. (2021). *Att styra det nya: Samhällets styrning av och med smart mobilitet*. K2 OUTREACH 2021:1
- Internetstiftelsen (2021). *Svenskarna och internet 2021*. <https://svenskarnaochinternet.se/app/uploads/2021/09/internetstiftelsen-svenskarna-och-internet-2021.pdf>
- Johansson, S. (2018) *Hur personer med olika funktionsnedsättningar använder internet*. Rapport från Begripsam på uppdrag av Myndigheten för delaktighet och PTS.
- Johansson, S., Gulliksen, J. & Gustavsson, C. (2021). Disability digital divide: the use of the internet, smartphones, computers and tablets among people with disabilities in Sweden. *Universal Access in the Information Society*, 20(1), 105–120.
- Johnson, B. & Onwuegbuzie, A.J. (2013). Mixed Methods Research: A Research Paradigm Whose Time Has Come. *Educational Researcher*, 33(7), 14–16.

- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105–113.
- McDonough, C. C. (2016). The effect of ageism on the digital divide among older adults. *Journal of Gerontology & Geriatric Medicine*, 2(1), 1–7.
- Myndigheten för delaktighet (2016). *Utvärdering och analys av funktionshinderspolitiken 2011–2016. Redovisning av regeringsuppdrag om ett samlat uppföljningssystem för funktionshinderspolitiken*. Sundbyberg: Myndigheten för delaktighet.
- Nilsson, D., Stjernborg, V. & Fredriksson, L. (2017). *Effekter av kollektivtrafik-satsningar. En kunskaps- och forskningsöversikt*. K2 WORKING PAPERS 2017:4.
- Pernestål, A. & Almlöf, E. (2019). Scenarier för ny mobilitet och samhällsplanering. K2 WORKING PAPER 2019:7.
- Prop. 1996/97:115. *Mer tillgänglig kollektivtrafik*. Stockholm: Kommunikations-departementet.
- Prop. 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter*. Stockholm: Näringsdepartementet.
- Prop. 2016/17:188. *Nationellt mål och inriktning för funktionshinderspolitiken*. Stockholm: Socialdepartementet.
- Prop. 2022/23:42. *Genomförande av tillgänglighetsdirektivet*. Stockholm: Socialdepartementet.
- Region Jämtland Härjedalen (2021). *Trafikförsörjningsprogram Jämtlands län 2021–2026*. Östersund: Region Jämtland Härjedalen.
- Region Jämtland Härjedalen (2023). *Sjukresor i Jämtland Härjedalen*. <https://www.1177.se/Jamtland-Harjedalen/sa-fungerar-varden/sjukresor-och-fardtjanst/sjukresor-i-jamtland-harjedalen/> [2023-10-10].
- Region Jämtland Härjedalen/Länstrafiken Jämtland (2023). *Färdtjänst och Riksfärdtjänst*. <https://ltr.se/din-resa/fardtjanst/> [2023-05-11].
- Region Jönköpings län (2021). *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021–2035 för Jönköpings län*. <https://www.jlt.se/globalassets/dokument-2022/ftp-2021-2035-for-jonkopings-lan-slutversion.pdf>
- Region Skåne (2020). *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030*. Region Skåne. https://www.skane.se/siteassets/organisation_politik/styrandedokument/trafikforsorjningsprogram-for-skane-2020-2030.pdf
- Region Skåne (2023). *Kollektivtrafiknämnden*. <https://www.skane.se/politik-och-demokrati/Politiska-organ-A-till-O/Kollektivtrafiknamnden/> [2023-05-24].
- Region Skåne (2024). *Organisation*. <https://www.skane.se/sok/?query=kollektivtrafikn%C3%A4mnden+sjukresor&scrollPos=200>
- Region Stockholm (2021). *Riktlinjer för färdtjänst i Stockholms län*. <https://fardtjansten.regionstockholm.se/globalassets/blanketter/riktlinjer-for-fardtjanst-i-stockholms-lan.pdf>
- Region Stockholm (2023). *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035*. Region Stockholm, trafikförvaltningen. Remissversion mars till juni 2023.
- Rådslaget (2022). *Framtidens kollektiva mobilitet: Nästa steg för hållbart resande. K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik*. https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/framtidenskollektivamobilitet_1.pdf
- SFS 1991:419. *Lag om resekostnadsersättning vid sjukresor*. Stockholm: Socialdepartementet.
- SFS 1997:735. *Lag om riksfärdtjänst*. Stockholm: Infrastrukturdepartementet.
- SFS 1997:736. *Lag om färdtjänst*. Stockholm: Infrastrukturdepartementet.
- SFS 2010:800. *Skollag*. Stockholm: Utbildningsdepartementet.
- SFS 2010:1065. *Lag om kollektivtrafik*. Stockholm: Infrastrukturdepartementet.
- SFS 2017:725. *Kommunallag*. Stockholm: Finansdepartementet.
- SFS 2018:1937. *Lag om tillgänglighet till digital offentlig service*. Stockholm: Finansdepartementet.
- SKR (2020). *Smart mobilitet och mobilitetstjänster. Så kan kommuner och regioner arbeta*. Stockholm: Sveriges Kommuner och Regioner.

- SKR (2022). *Särskilda persontransporter*.
<https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/kollektivtrafikpersontransporter/sarskildapersontransporter.7972.html> [2022-10-07].
- SKR (2024). *Dataset. Kontaktuppgifter till kommunerna*.
https://skr.se/skr/tjanster/dataset#esc_entry=38&esc_context=1
- Skånetrafiken (2024). *Färdtjänst. Färdtjänst - Vi finns för alla-Skånetrafiken*
<https://www.skanetrafiken.se/fardtjanst> [2024-05-29]
- Smith, G. (2022). *Omdefinierad roll för kollektivtrafiken: En kunskapsöversikt*. K2: Rådslaget för hållbar omstart.
- Socialstyrelsen (2007). *Socialstyrelsens termbank*.
<https://termbank.socialstyrelsen.se/?TermId=818&SrcLang=sv>
- SOU 2018:16. *Vägen till självkörande fordon – Introduktion Del 1*. Stockholm: Statens offentliga utredningar.
- SOU 2018:58. *Särskilda persontransporter – Moderniserad lagstiftning för ökad samordning. Betänkande av utredningen om särskilda persontransporter*. Stockholm: Statens offentliga utredningar.
- Stjernborg, V. (2018) *Forskningsöversikt om funktionshinder i kollektivtrafik – Fördjupning i sociala och organisatoriska barriärer i kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning*. Sweco.
- Stjernborg, V. & Svensson, G. L. (2022). *Digitalt resestöd i kollektivtrafiken för resenärer med varierande behov*. K2 WORKING PAPER 2022:2.
- Svensk Kollektivtrafik (2023a). *MERIT*. <https://www.svenskkollektivtrafik.se/natverk-och-moten/merit/> [2023-10-25].
- Svensk Kollektivtrafik (2023b). *ANBARO Årsrapport 2022. Barometer för anropsstyrd trafik*.
- Svenska Färdtjänstföreningen (2012). *Färdtjänsthandbok*. Stockholm: SKL Kommentus Media AB.
- Svenska Färdtjänstföreningen (2015). *Handbok i riksfärdtjänst*. Stockholm: Svenska Färdtjänstföreningen och SKL.
- Svenska Taxiförbundet (2018). *Sveriges hemligaste kollektivtrafik. En kartläggning av den anropsstyrda kollektivtrafiken i Sverige*. Solna: Svenska Taxiförbundet.
- Svensson, H. (2019). *Förändringar i antal färdtjänstillstånd och resande med färdtjänst - Intervjuer med tjänstpersoner från några regioner i Sverige*. K2.
- Synskadades Riksförbund (2023). *VoiceOver och Talkback*. <https://www.srf.nu/rad-och-stod/att-ha-en-synnedstning/tips-och-tricks/anvanda-telefonen/> [2023-10-25].
- Townsend, A. (2013). *Smart cities: Big Data, civic hackers, and the quest for a New utopia*. New York: W. W. Norton & Company.
- Trafikanalys (2018). *Resvanor och funktionsnedsättningar – Statistik ur resvaneundersökningen*. Rapport 2018:6. Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikanalys (2019). *Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*. Rapport 2019:3. Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikanalys (2022). *Färdtjänst och riksfärdtjänst 2021*. Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikanalys (2023). *Tydligare kriterier för färdtjänstillstånd – redovisning av regeringsuppdrag*. Rapport: 2023:3. Stockholm: Trafikanalys.
- United Nations (2006). *Convention on the rights of persons with disabilities*.
https://www.un.org/disabilities/documents/convention/convention_accessible_pdf.pdf
- United Nations (2020). *World Population Ageing 2020 Highlights: Living arrangements of older persons*.



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se

