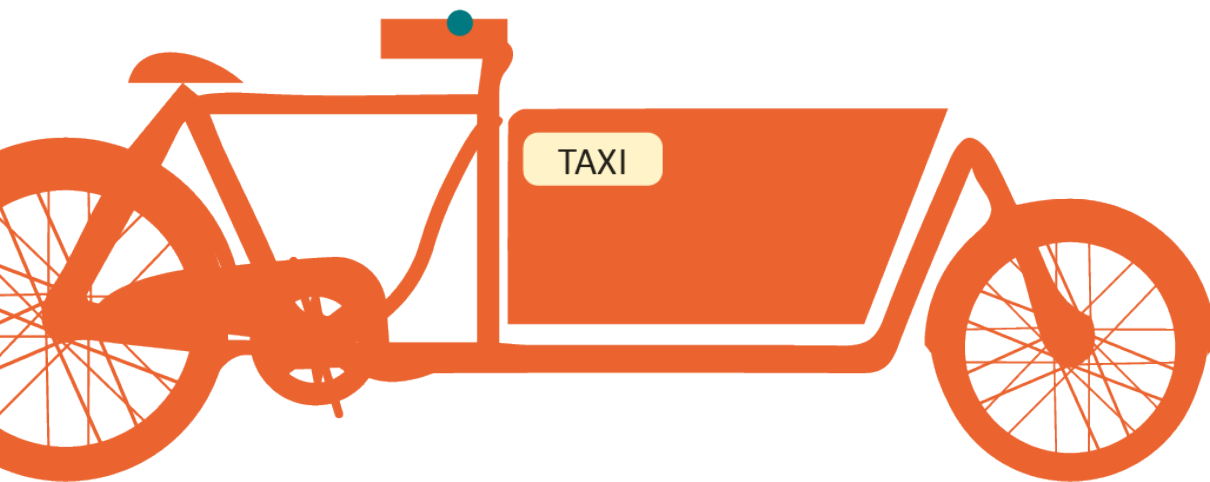


Samhällsbetalda sjuk- och omsorgsresor med cykeltaxi



Dokumentinformation

Titel:	Samhällsbetalda sjuk- och omsorgsresor med cykeltaxi
Författare:	Anna Månsson, Annika Öberg
Redaktör:	Hanna Everling
Kvalitetsgranskat av:	Fredrik Mårdh
Utgivare:	Energikontor Sydost
Med stöd från:	Vinnova
Utgivet år:	2022



Sammanfattning

Idag bedrivs mängder av samhällsbetalda omsorgs- och sjukvårdsresor med bil, resor som likväl skulle kunna arrangeras med cykeltaxi. Kunskapen om cykeltaxilösningar är låg idag i Sverige och det finns ingen, vad vi känner till, cykeltaxilösning som är i bruk för samhällsbetalda sjuk- och omsorgsresor. Det finns däremot goda erfarenheter av cykelresor med äldre personer som målgrupp, då utförda av ideella krafter. Denna förstudie bidrar till att komma närmare en attraktiv dörr-till-dörr-lösning med cykel för både chaufför och resenär. Samhället gynnas av minskad klimatpåverkan samt potentiellt längre kostnader för samhällsbetalda resor. Det ökar samtidigt valfriheten för resenären.

Under projektets gång har vi utrett juridiken med hjälp av Advokatfirman Vinge. Rättsutredningen gav svar på frågeställningen kopplat till försäkringsfrågan och hur en cykeltransport kan försäkras på likvärdigt sätt som för en transport med motordrivet fordon. Juridiskt finns det fler frågeställningar som behöver svar men som inte ryms inom ramen för denna förstudie där fokus var försäkringsfrågan. I nästa steg bör man även titta på upphandling och avtal. Både i form av utrymme för implementering av cykeltaxi inom ramen för befintliga avtal och i form av stöd i förberedelser inom kommande upphandling och avtalsskrivning för att möjliggöra framtida implementering.

Energikontor Sydost har i en utredning sammanställt vilka cykelmodeller som idag finns tillgängliga på marknaden vilket ger intresserade aktörer något konkret att ta ställning till. Det finns ett utbud av specialanpassade cyklar, men det saknas för många modeller tillräckliga väderskydd.

Under projektet har vi stöttat Region Blekinge och Kalmar kommun för att se potentialen i att ersätta samhällsbetalda resor med cykeltaxi. Med detta menar vi om det finns ett behov som är rimligt att tillgodose med en cykeltaxilösning. Finns det en målgrupp som klarar av resan? Finns det resor som passar för en cykeltaxilösning? Om behovet finns inom ett område som passar för cykeltransporter finns det potential. Men för att se om det är en lämplig lösning har vi även tittat på om det finns stora hinder som kan påverka ett införande. Hinder som inte går att påverka inom rimliga gränser och som kan sätta stopp för implementeringen.

I Blekinge såg man möjligheter och ville ansöka om en fördjupad studie samt implementering. I Kalmar kommun är omsorgsresor i fokus och även de vill gärna jobba vidare med frågan så att färdtjänstresor i vissa område blir mer effektiv. Kronobergs län har fått svar på försäkringsfrågan men identifierat hinder i sina befintliga avtal.

Slutresultatet är ett gediget kunskapsunderlag innehållande försäkringsrättsliga lösningar, utbudet av lämpliga fordon, relevanta aktörer och erfarenheter och input från regioner och kommuner. Projektet har inte fått fram en lösning som är redo att testköras omgående. För detta hade krävts visst underlag (likt det vi tagit fram) samt mer tid att fokusera på en motiverad behovsägare.

Innehållsförteckning

1. Inledning och bakgrund	6
1.1. Typer av resor	6
1.2. Omvärldsanalys	7
1.3. Organisationer och aktörer	8
2. Syfte och metod.....	9
2.1. Syfte	9
2.2. Metod	9
2.2.1. Juridisk utredning	9
2.2.2. Tillgängliga fordon	9
2.2.3. Potential och möjliga lösningar	9
3. Konceptet	11
3.1. Organisation och mål.....	11
3.1.1. Mål- och styrdokument	11
3.1.2. Visioner över kollektivtrafiken i länen	12
3.1.3. Serviceresor	13
3.2. Angreppssätt.....	13
3.3. Viktiga aspekter i planeringen	14
4. Tre behovsägare i Sydost.....	15
4.1. Region Kronoberg	15
4.1.1. Bakgrund, organisation och potential	15
4.1.2. Identifierade hinder	16
Osäkerheter kopplat till försäkringsfrågan.....	16
Osäkerheter kopplat till befintliga avtal/upphandlingar	16
4.1.3. Möjliga lösningar	16
4.1.4. Reflektion.....	17
4.2. Region Blekinge	17
4.2.1. Bakgrund, organisation och potential	17
4.2.2. Identifierade möjligheter.....	17
Ekologisk hållbarhet:	17
Ekonomisk hållbarhet:	17
Social hållbarhet:	18

4.2.3.	Identifierade hinder	18
4.2.4.	Reflektion.....	18
4.3.	Kalmar kommun	19
4.3.1.	Bakgrund, organisation, behov och potential	19
4.3.2.	En möjlig lösning.....	20
4.3.3.	Identifierade hinder	22
4.3.4.	Reflektion.....	23
5.	Slutsats och diskussion	24
5.1.	Acceptans.....	24
5.2.	Förutsättningar och fordon	25
5.3.	Målsättningar och styrdokument	25
5.4.	Sociala resor.....	25
5.5.	Upphandling och avtal	26
5.6.	Kostnad	26
5.7.	Avslutning	26
6.	Källförteckning.....	27

1. Inledning och bakgrund

I detta projekt är fokus på sjuk- och omsorgsresor. För att tydliggöra vilka resor detta innefattar vill vi inleda med att gå igenom olika typer av resor samt definitioner av dessa. I omvärldsanalysen beskrivs det arbete som gjorts i projektet för att ta reda på förutsättningar för cykeltaxi. Relevanta organisationer och aktörer som har identifierats beskrivs därefter.

Inledningsvis vill vi lyfta fram cykeltransporten som ett hållbart och hälsosamt alternativ. Förutom minskad klimatpåverkan skulle förändringen också leda till minskat buller, minskad trängsel och därmed mindre slitage på vägarna. Faktorer som i sin tur genererar friskare luft och därmed friskare och hälsosammare medborgare. En cykel kan även bidra till en smidigare dörr-till-dörr-lösning genom att det är ett mindre fordon som tar sig lättare fram, kanske till och med in i byggnader.

Den sociala dimensionen av ett hållbart alternativ är för samhällsbetalda sjuk- och omsorgsresor med cykel en väldigt viktig del. De erfarenheter som finns visar i princip uteslutande positiva reaktioner från den äldre målgruppen. En väl utbyggd infrastruktur för cykeltaxi ökar tillgängligheten samt skapar en möjlighet för resenären att välja ett klimatsmart alternativ. Valfriheten är också en social dimension som även omnämns i vissa regionala styrdokument.

1.1. Typer av resor

Sjukresor regleras i lagen om resekostnadsersättning vid sjukresorⁱ och utförs alltid av Regionen. Det är trots detta, inte helt samstämmiga regler som gäller för sjukresor i olika regioner. "Sjukvårdshuvudmannen bestämmer själv grunderna för resekostnadsersättningen samt nivån på avgiften som den enskilde själv måste betala, den så kallade egenavgiften"ⁱⁱ.

Omsorgsresor har ingen tydlig definition, men inom ramen för projektet ser vi att i denna kategori ingår färdtjänstresor som utförs av region eller kommun samt resor som sker i kommunens regi inom social/omsorgsförvaltning. Tittar man på begreppet samhällsbetalda omsorgsresor kan även de transporter som sker inom ramen för kommunens verksamhet, till exempel utflykter inom daglig verksamhet, falla inom denna kategori.

Färdtjänst är också en typ av resa som vi inkluderar i begreppet sjuk- och omsorgsresor. Dessa resor skiljer sig också åt beroende på var i landet man bor, t.ex. kan det vara olika kostnader för den enskilde resenären i olika delar av landet. Kommunernas skyldigheter för färdtjänst regleras också i särskilda lagar. Kommunerna har med stöd av dessa lagar också möjlighet att överlåta sina uppgifter till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länetⁱⁱⁱ. Det är därför inte självklart vilken organisation som utför färdtjänst och det är inte säkert att det är samma organisation som utför sjukresor eller omsorgsresor. Det tas ut en egenavgift för resa med färdtjänst. Denna avgift bestäms av respektive kommun eller regional kollektivtrafikmyndighet.

Serviceresor är ett begrepp som innefattar komplement till den linjelagda kollektivtrafiken. Detta kan vara färdtjänst, riksferdtjänst, sjukresor, närtrafik och beställningstrafik.

Särskilda persontransporter är samlingsnamnet för färdtjänst, riksferdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Syftet med dessa transporter är att resenärer med särskilda behov ska ha möjlighet att resa.^{iv}

1.2. Omvärldsanalys

Cykeltaxi förekommer på flera platser i världen och i Sverige. Dock har vi under detta projekt inte hittat någon aktör som har ersatt samhällsbetalda sjuk- eller omsorgsresor med cykel. Det finns påbörjade initiativ i t.ex. Göteborg som inte satts i bruk på grund av pandemin. Det finns också exempel på fritidsresor och utflykter med cykel. I Sverige har vi även sett exempel på cykeltaxi som drivits tillfälligt med en affärsmodell som baseras på ett områdes attraktivitet. Handlarna betalar för kundernas upplevelse och erbjuder gratis cykeltaxi. Det kan även handla om cykeltaxitrafik under evenemang. De senare två exemplen är heller ej samhällsbetalda. Kommersiell cykeltaxi eller motsvarande lösningar förekommer i Sverige, t.ex. UmeEcoRide^v och i Finland^{vi}. I samband med evenemang eller i specifika shoppingområden kan cykeltaxi också förekomma^{vii}.

Summering Rättsutredning, utredningen finns att läsa på energikontorsydost.se

Med anledning av att cyklar ej har någon trafikförsäkring har en rättsutredning gjorts med hjälp av advokatfirman Vinge som har utrett de juridiska aspekterna för samhällsbetalda resor med cykeltaxi. Slutsatsen blev att med nuvarande lagstiftning behöver skyddet för resenären främst styras via avtal med leverantören av resan, då trafikförsäkringen inte omfattar cyklar som färdmedel. Leverantör behöver därför ha god kunskap om sitt försäkringsskydd så de har rätt omfattning och upphandlare behöver kompetens att ställa rätt krav i upphandlingen. Något advokatfirman konstaterar är att kommuner och regioner redan idag kan erbjuda cykel för resor som utförs inom ramen för verksamheten på ett boende och som utförs av boendets personal. Detta då försäkringsfrågan i dessa fall inte är lika komplex utan kan kopplas till boendets vård. En annan viktig lärdom är att riskerna för den upphandlande aktören inte är vid själva utförandet av cykeltransporten utan i själva upphandlings- och avtalsfasen. Det är redan i detta skede som grunden till en väl försäkrad transport bör läggas.

Summering Cykelmodeller, utredningen finns att läsa på energikontorsydost.se

Det finns nu ett ökat antal cyklar som används inom olika verksamheter, och användningsområdena är många. Vid persontransporter finns det både cyklar där passageraren eller passagerarna sitter bredvid chauffören och bidrar till att framföra fordonet, och även cyklar där passagerarna sitter framför eller bakom chauffören.

Beroende på vilken typ av funktionshinder passageraren har så finns det även möjligheter till olika instegshöjd på cykeln. Många av dessa cyklar är elcyklar, och kan vid köp utrustas med både extrabatterier, regn- och/eller solskydd för passagerarnas komfort. Det finns även varianter av cyklar där cykeln består av två delar; en rullstol samt en ramdel som kopplas ihop vid framdriften och blir den enhet som utgör cykeln. De cyklar som erbjuder väderskydd för chauffören är endast ett fåtal.

1.3. Organisationer och aktörer

Cykling utan ålder är en ideell verksamhet som med hjälp av volontärer, i samverkan med äldreboenden, ser till att äldre personer får komma ut och känna vinden i håret. Här är det sociala och hälsosamma i fokus och det är ofta utflykter i närområdet och ibland kanske ett stopp för fika. Cykling utan ålder startade 2012 och finns nu i över 40 svenska kommuner och i cirka 50 länder.

Det finns eller har funnits ambitioner att införa cykeltaxi för samhällsbetalda sjuk- och omsorgsresor i Sverige. Region Kronoberg är en region som själva har undersökt möjligheterna och även **Trafikkontoret i Göteborgs kommun** har gjort det. Vi har intervjuat Peter Norling i Göteborgs kommun om deras planer. Vår upplevelse var att man i Göteborg satte fingret på många viktiga bitar som framkommit som behov eller önskemål hos involverade behovsägare. Det handlade bland annat om sociala värden kopplat till införande av cykeltur i botaniska trädgården. Det hade också möjligheter till en unik försäkringslösning i och med att de har ett eget försäkringsbolag.

Kalmar kommun har i sin dagliga verksamhet tillgång till specialanpassade cyklar för t.ex. rullstolsburna och parcyklar (där man cyklar två bredvid varandra). Dessa används endast inom ramen för verksamheten för utflykter med mera och inte till persontransporter. Cyklarna är väldigt uppskattade av brukarna.

Funkibator är en ideell förening som arbetar för att höja livskvalitén för personer med olika former av funktionsnedsättningar. Föreningen har olika sätt att bidra till denna höjning av livskvalité och aktiviteterna utformas mycket av de initiativ och engagemang som finns i föreningen. Bland verksamhetsinriktningar som står beskrivna på hemsidan är, men det finns ytterligare mer:

- En butik
- Mediabolag
- IT-träning och möjlighet till användning av ny teknik.



2. Syfte och metod

2.1. Syfte

Syftet med denna rapport är att:

- sammanfatta det arbete som gjorts i Sydost för att identifiera potentialen i att ersätta befintliga bilresor med taxi med cykeltaxi
- Ge våra reflektioner och presentera slutsatser kring framtida möjliga mobilitetslösningar för sjuk- och omsorgsresor

2.2. Metod

Projektets resultat grundar sig i ett antal utredningar som genomförts under projektiden.

2.2.1. Juridisk utredning

En stor osäkerhet kopplat till försäkringsfrågan var inför projektet identifierad. Denna fråga har under projektet utretts av Advokatfirman Vinge och rättsutredningen presenteras i sin helhet på energikontorsydost.se. Detta är ett steg i ledet för att eliminera hinder för en implementering av ett nytt mobilitetskoncept.

2.2.2. Tillgängliga fordon

En cykel har inte samma förutsättningar som en bil och det finns inte samma utbud bland cyklar som bland bilar. Samtidigt kan i vissa fall en cykel vara att föredra beroende på vad som vill uppnås.

Av den anledningen har en utredning gjorts för att kartlägga vilka cyklar som skulle kunna användas i form av en cykeltaxi, vilken presenteras i sin helhet på energikontorsydost.se. Metoden som använts är kunskapssökning via litteratur, via internet, studiebesök och intervjuer med leverantörer.

2.2.3. Potential och möjliga lösningar

Behovsägaren är den aktör som ansvarar för sjuk- eller omsorgsresan det vill säga Regionen eller kommunen.

Energikontor Sydost besitter själva inte den kunskap om behovsägarnas och de utförande organisationernas förutsättningar för att bedöma potentialen. Därför har direkt kontakt med Regioner/Kommuner i Sydost varit avgörande för hur projektet har genomförts.

Första steget i arbetet var att hitta organisationer i Blekinge-, Kalmar- och Kronobergs län för att inleda ett samarbete med, som på sikt kan leda till en implementerad cykeltaxi. I detta skede poängterade Energikontor Sydost att det inledningsvis handlade om en förstudie.

Dialog inleddes med tre aktörer, en i varje region. Eftersom sjukresor alltid utförs av Regionerna var det en naturlig första kontakt. Då inte Region Kalmar hade möjlighet att delta kontaktades även Kalmar kommun. Dessa tre aktörer presenteras senare var för sig, Region Blekinge, Region Kronoberg och Kalmar Kommun.

För att få förståelse för deras behov och verksamhet arrangerades ett antal individuella webbmöten med en eller två representanter från Energikontoret och respektive organisation. Ett av de senare webbmötena kallades "workshop". Detta möte anpassades efter varje aktör beroende på hur långt man kommit i sina planer, tankar, behovsanalyser m.m. Det gemensamma för alla workshops var att vi försökte hitta möjliga lösningar för att överbrygga identifierade hinder på olika nivåer. Till detta möte bjöds även 1–3 ytterligare personer med relevant kunskap in, till exempel miljö/hållbarhetsstrateg på kommunen, person från länstrafiken, hållbarhetsstrateg på regionen, ytterligare kollega till tidigare kontakt.

Kompletterande studiebesök i Kalmar kommun (Björkenäs) skedde för att se verksamheten där specialanpassade cyklar idag används inom ramen för verksamheten.

Ytterligare intervjuer/informationsinhämtning har gjorts genom kontakt med bland annat Trafikkontoret Göteborgs kommun, organisationen Cykling utan ålder, lastcykelanvändare, cykeltillverkare och cykelhandlare. Under projektet gjorde projektgruppen även ett studiebesök till Växjö för att se och testa på olika cykelmodeller. Det hade varit intressant att ta med fler aktörer.



Specialanpassad cykel som används på Björkenäs. Foto: Energikontor Sydost.

3. Konceptet

Det finns inte *en* lösning för samhällsbetalda resor med cykeltaxi som passar alla behovsägare. Varje lösning måste anpassas efter specifika behov och förutsättningar. Nedan beskrivs en möjlig väg för att rama in sitt specifika koncept. Detta har vi, utifrån erfarenheter under projektet, samlat för att på något sätt försöka lyfta fram de viktigaste aspekterna i förberedelsearbetet.

3.1. Organisation och mål

Det är viktigt att från start tydligt ringa in i stora drag vilka resor som avses och vilken organisation som har ansvaret för resorna. För att förstå de involverades olika förutsättningar och mål är det viktigt att även titta på organisationerna i direkt anslutning till resorna. Det kan t.ex. vara kommunens dagligverksamhet som direkt påverkas av färdtjänsten. Färdtjänsten i sin tur utförs vanligen av ett lokalt taxibolag, men är upphandlad av Regionen. Det kan på liknande vis vara Regionen som handlar upp sjukresor som är i direkt kontakt med patienter och hälso- och sjukvården.

För att senare i processen hålla fokus och göra rätt val är det viktigt att komma överens om vilka mål som cykeltaxin ska bidra till. Det kan till exempel vara:

- Minska antalet fossilbränsle drivna resor/transporter (Fossilfritt Sverige 2030)
- Öka folkhälsan/personalhälsan (resenärer och förare)
- Minska buller, trängsel
- Minska lokala utsläpp
- Vara goda förebilder
- Socialt välbefinnande

När det är tydliggjort vilka resor (i stora drag) som ska ersättas, vilka aktörer som är inblandade och vilken målsättning man vill uppnå med införande av cykeltaxi kan processen, likt andra, börja med att tänka igenom hela processen och börja med det faktiska behovet. Eftersom det är svårt att se det faktiska behovet av cykeltaxi så kan man som ett alternativ utgå ifrån en målbild där cykeltaxi är en del av lösningen. Tanken på att använda cykeltaxi kan uppstå på olika nivåer i organisationen. Det viktiga är att alla inblandande, upphandlare, chefer och framtida användare, kommer till tals tidigt i processen. Det är under behovsanalysen alla aspekter behöver samlas för att ett så riktigt underlag som möjligt kan utformas. I denna förstudie har fokus varit på hinder och möjligheter för cykeltaxi för respektive behovsägare.

3.1.1. Mål- och styrdokument

I de tre länen Blekinge, Kalmar och Kronoberg är trafikförsörjningsprogrammet^{viii, ix, x} det styrdokument som styr även serviceresor, och ställer därmed även upp de mål som skall uppnås inom sjuk- och omsorgsresor i Regionens regi. Samtliga trafikförsörjningsprogram beskriver att kollektivtrafiken skall erbjuda effektiva förbindelser mellan bostäder och målpunkter samt skall bidra till att människor har ett fungerande och rikt vardagsliv, utifrån deras olika behov och förutsättningar. Kollektivtrafiken skall bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet, socialt liv, tillgänglighet samt utveckling av näringsliv, fritidsliv, arbetsliv och omställning till det hållbara samhället.

I Kalmar läns trafikförsörjningsprogram har detaljerad information om arbetet med att tillgängliggöra kollektivtrafiken för personer med nedsatt rörelseförmåga, syn och hörsel, samt beskriver behovet om att personer med kognitiva funktionshinder samt läs- och skrivsvårigheter behöver uppmärksammas. Kalmar har även information i sitt trafikförsörjningsprogram om att från den 1 januari 2020 drivs samtliga vägfordon i Kalmar länstrafik på fossilfria bränslen och till övervägande del på biogas.

3.1.2. Visioner över kollektivtrafiken i länen

De tre länen Blekinge, Kalmar och Kronoberg har lite olika tidshorisonter för sina visioner. Kalmar och Kronoberg har 2030 som målpunkt medan Blekinge har år 2050. Kalmar län har visionen: *”År 2030 är Kalmar län en hållbar region där människor växer och där företag och organisationer etablerar sig och utvecklas.” (Målbild för Kalmar län, RUS 2018)”*.

Både Blekinge och Kronobergs visioner har sitt avstamp i att framtidens kollektivtrafik är en framtid där vi är mindre beroende av bilen, och att en långsiktig och gemensam planering av kollektivtrafiken både har gjort den attraktiv och gett den en naturlig plats i samhället samt i vardagslivet. I Kronobergs trafikförsörjningsprogram beskrivs att *”Våra städer och stationssamhällen växer i och kring en stark stråkstruktur med en god kollektivtrafik. Våra landsbygder och glesa miljöer drar nytta av stråkstrukturen genom bland annat transportnoder och kompletterar städer och samhällen, vilket skapar olika livsmiljöer som är attraktiva, tillgängliga och hållbara.”*

Samtliga län har visionen om att nationell, regional och lokal samverkan tillsammans har bidragit till att gång, cykel och kollektivtrafiken har fått en större marknadsandel. Teknisk utveckling möjliggör även förbättrad information, transporter och kombinerade mobilitetslösningar.

Kronobergs trafikförsörjningsprogram beskriver att *”för att skapa möjligheter för många människor i en region att resa kollektivt behövs ett differentierat sätt att se på utbudet. Det är inte effektivt att erbjuda samma typ av kollektiva resor i alla delar av en region. Genom att våga testa nya lösningar, former och samverkan med ”hela resan perspektivet” som utgångspunkt, kan en kombinerad mobilitet utformas och anpassas efter geografins olika behov. Med ett öppet sinne för att våga utmana bilden av vad kollektivtrafik är skapas förutsättningar för att finna nya attraktiva och hållbara kollektivtrafiklösningar.”*



3.1.3. Serviceresor

Alla tre länen beskriver i sitt trafikförsörjningsprogram serviceresor som en anropsstyrd kollektivtrafik för grupper med särskilda behov eller närtrafik för de som bor i områden med litet resandeunderlag. Upplägget för serviceresor, sjukresor och närtrafiken ser lite olika ut i de olika länen, men grundläggande för serviceresor är att det krävs ett beslut för att resenären skall få tillgång till tjänsten.

I Kalmars trafikförsörjningsprogram beskrivs att *"i landsbygd och glesbygd fyller kollektivtrafiken delvis andra funktioner som att upprätthålla en basservice och göra det möjligt att bo i alla delar av landet."* *"Närtrafiken i Kalmar län består dels av närtrafiklinjer i stadsmiljö, dels av yttäckande närtrafik på landsbygden. Närtrafiken är öppen för alla men behöver förbokas, förutom länslinjer i stadsmiljö. Närtrafiken ger tillgång till samhällsservice som vårdinrättningar och matbutiker i en närbelägen målort. Från målorten finns som regel kopplingar till annan kollektivtrafik. Närtrafiken utgör därmed ett viktigt komplement till övrig tåg- och busstrafik och särskilda persontransporter. Närtrafiken samordnas i möjligaste mån med annan servicetrafik för ökad effektivitet."*

3.2. Angreppssätt

Som nämnts tidigare är det inte ett och samma koncept som passar alla och utifrån organisatoriska förutsättningar och målbilder kan man välja att gå olika vägar framåt. Nedan har vi listat ett antal förslag som identifierats under förstudien. Dessa exempel är inte heltäckande, men kan bidra med inspiration och exempel på angreppssätt.

1. Titta på alla resor under 5 km
 - a. Får den totala teoretiska potentialen
 - b. Tar inte hänsyn till transportsträcka
 - c. Tar inte hänsyn till terräng
2. Titta på alla resor i ett visst geografiskt avgränsat område
 - a. Går att välja område efter passade förutsättningar
 - b. Begränsar användandet av cykeln om för få användare inom området
 - c. Kräver kunskap om området och behoven
3. Titta på en utvald målgrupp
 - a. Viktigt att sätta rätt "krav" på målgruppen
 - b. Kräver även geografisk avgränsning
 - c. Välja utifrån resmönster och hälsotillstånd, andra aspekter
4. Resor med samma mål/startpunkt
 - a. T.ex. ett fordon som utgår ifrån en viss byggnad (sjukhus, daglig verksamhet)
 - b. Chauffören är på plats (personal i verksamhet)
 - c. Alternativt att chauffören har så mycket underlag att det finns körningar hela dagen (sjukhus?/internt på sjukhus?)
5. Fler? Maximera co2?

3.3. Viktiga aspekter i planeringen

Dessa aspekter är viktiga att beakta oavsett vilken organisation, vilka mål och vilket angreppssätt man väljer.

- System för bokning/planering/optimering av resorna
 - För att maximera utnyttjandegrad
 - Måste fungera för resenären
- Chauffören
 - Arbetsmiljö
 - Väderskydd
 - Vilja att köra
 - Utbildning
- Avtal
 - Befintliga avtal och försäkringar
- Andra användningsområden förutom huvudsyftet?
 - Förflytta gods, hjälpmedel, annan persontransport, annat
- Lokalisering
 - Förvaring och laddning
 - Typ av laddplats
 - Cykelinfrastruktur
- Utformning
 - Cykelmodell?
 - Komfort
 - Ska cykeltaxin ha organisationens färger?
 - Ska den stripas med budskap, loggor och annat?



4. Tre behovsägare i Sydost

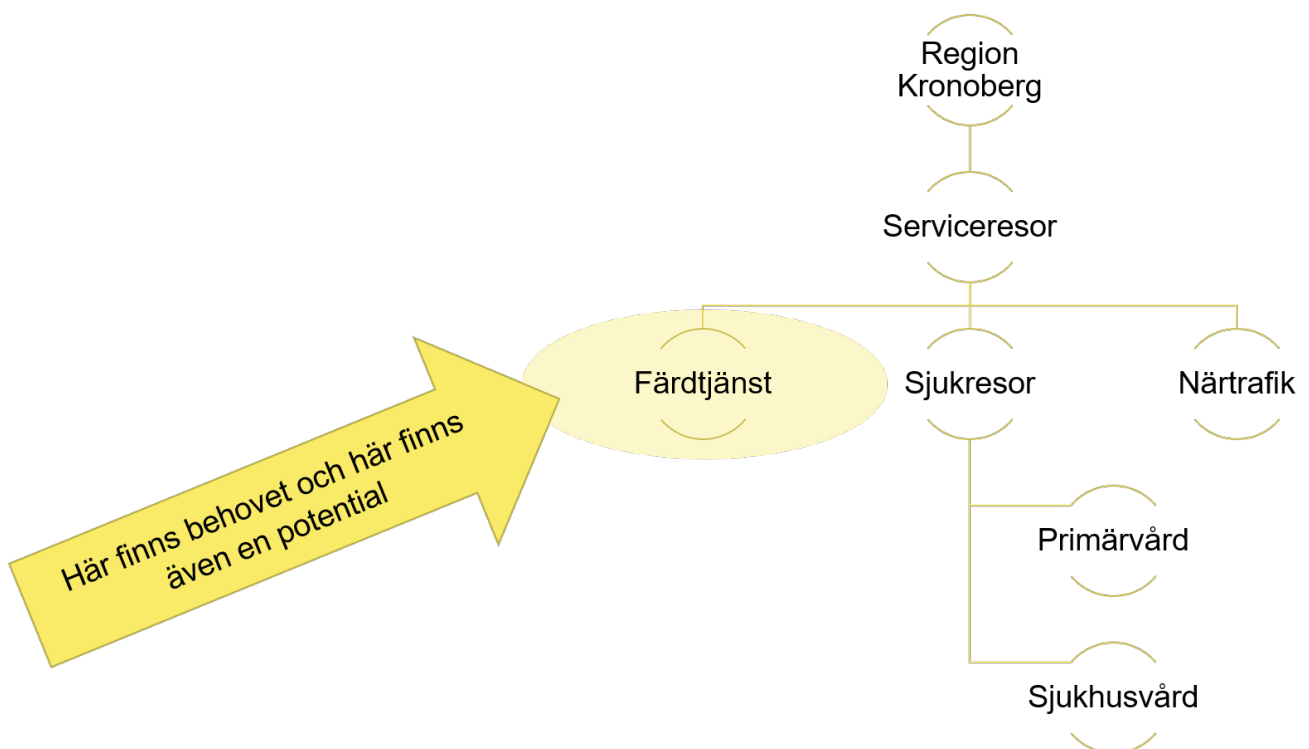
Under projektet har tre exempel studerats och deras tre specifika förutsättningar och behov tas upp under respektive region.

4.1. Region Kronoberg

Intresset för cykeltaxi i Region Kronoberg väcktes redan innan projektet startade upp. Nedan beskrivs bakgrunden samt det arbete som gjorts i förstudien med att identifiera hinder och möjligheter.

4.1.1. Bakgrund, organisation och potential

Region Kronoberg har på tidigare initiativ intresserat sig för att ersätta vissa samhällsbetalda taxiresor med cykeltaxi och har redan innan projektet startade räknat fram att det finns en potential och underlag för att införa en cykeltaxi för färdtjänst i centrala Växjö. Inom färdtjänst är de mest lämpade resorna de som utförs någorlunda regelbundet där samma person reser för samma syfte t.ex. veckovis, se bilden nedan. Personens hälsotillstånd är självklart avgörande, liksom den plats där personen bor. Om man riktar sig till denna målgrupp kan man förvänta sig att det blir ett något mer planerbart flöde, att de personer som åker blir vana vid det ("där kommer cykeln") och att de är personer som uppskattar fördelarna med cykeltransporten. Dock har initiativet stannat av och nu avvaktar Region Kronoberg på grund av ett antal identifierade hinder som vid projektets inledning saknade lösning.



4.1.2. Identifierade hinder

De identifierade hinder som Region Kronoberg uttryckt är:

Osäkerheter kopplat till försäkringsfrågan

Både förare och passagerare som eventuellt skadas vid en olycka med ett motordrivet fordon får ersättning för skador via trafikförsäkringen (som är obligatorisk för alla motordrivna fordon som används i trafik). En cykel är inte klassat som ett motordrivet fordon och har därför inte en trafikförsäkring. När vi nu tittar på möjligheten att ersätta ett motordrivet fordon med en cykel är frågan:

- om förare och passagerare kan försäkras vid en resa med cykeltaxi, motsvarande den trafikförsäkring som gäller med resa i bil
- om det föreligger andra ekonomiska/försäkringsmässiga risker, vid en eventuell olycka, där cykeltaxi som genomför en resa på regionens/kommunens uppdrag är inblandad
 - för den som handlat upp tjänsten
 - för leverantör av tjänst inklusive förare
 - för passagerare/resenär

Osäkerheter kopplat till befintliga avtal/upphandlingar

Alla serviceresor som sker idag är upphandlade och utförs av ett företag. I Region Kronoberg har man tittat på möjligheter att inom befintliga avtal införa en cykeltaxilösning, men har kommit fram till att det är svårt och inte kommit vidare. Denna fråga lyftes inte inför projektet utan under projektets gång och har inte, inom de ekonomiska ramarna, varit möjlig att besvara med hjälp av extern expertis på området.

4.1.3. Möjliga lösningar

Den försäkringsutredning som gjorts i projektet är en del av lösningen på Kronobergs hinder kopplat till försäkringsfrågan. Dock har de frågor som uppkommit kring avtal gjort att det är svårt att gå vidare trots svar på försäkringsfrågan.

Det är lättare att lägga till en ny tjänst än att försöka förändra befintliga färdtjänstresor. För att komma framåt i Region Kronoberg är en möjlighet att fokusera på resandet av den mer sociala karaktären, till exempel en "solcykel", en slags utflyktscykel. Detta kan potentiellt skapa en positiv attityd till cykeltransporter och samtidigt skapa en efterfrågan hos målgruppen på cykeltransporter. Det är dock oklart vem som skulle vara huvudman och finansiera en sådan transport. En möjlighet som inte rymts inom förstudien är att arbeta vidare med trivselresor inom Region Kronoberg, det finns en person som arbetar med detta.

4.1.4. Reflektion

Det är lätt att fastna i teoretiska frågor som inte går att besvara genom praktiska exempel, eftersom det inte finns några implementerade cykeltaxis i Sverige inom sjuk- och omsorgsresor. Det är en osäkerhet som har gjort att Region Kronoberg inte gått vidare i processen.

Viktig information för Region Kronoberg att ta till sig är det att risken för den upphandlande aktören inte är under utförandet av tjänsten utan under upphandlingsfasen och under avtalsskrivningsfasen. Det är under detta tidsfönster som det finns möjlighet att påverka de försäkringsmässiga krav som ställs på en leverantör samt möjligheter att påverka avtalen så de framgent kan formuleras för att inkludera cykeltaxi som färd sätt. Diskussionen på slutwebbinariet framhöll att det är viktigt, om man vill införa cykeltaxi, att undersöka om cykeltaxi i förhållande till avtalet kan tolkas som en ny tjänst och därmed läggas till som en ny upphandling/tjänst/testverksamhet.

4.2. Region Blekinge

Nedan beskrivs Region Blekinges förutsättningar samt det arbete som gjorts i förstudien med att identifiera hinder och möjligheter.

4.2.1. Bakgrund, organisation och potential

I Region Blekinge har projektets idéer huvudsakligen kommunicerats med avdelningen som ansvarar för serviceresor, det vill säga sjukresor och färdtjänst för Blekinges alla 5 kommuner. Det första förslaget, den första instinkten, hos Blekingetrafiken, var att använda cykeltaxi för sjukresor i området kring ett eller båda Blekinges sjukhusområden i Karlskrona och Karlshamn. Regionen har tidigare utrett autonom elbusstrafik runt sjukhusområdet i Karlskrona, men kommit fram till att fordonen är för tunga och elmotorn för svag för att klara den kuperade terrängen i området.

Trossö är också ett område med mycket aktivitet. Det är ön med Karlskronas centrumkärna och med många arbetsplatser, tågstation med mera. Det är mycket trafik som rör sig på en liten yta och fördelarna med cykel kan komma till sin rätt. Dock är det ingen optimal cykelinfrastruktur

Området kring sjukhuset i Karlshamn lyftes också som ett potentiellt område i samband med förstudien.

4.2.2. Identifierade möjligheter

Under dialog med Region Blekinge och under den gemensamma workshopen identifierades flera av de kända och förväntade fördelarna med en cykeltaxi utifrån alla tre hållbarhetsperspektiven.

Ekologisk hållbarhet: Mindre fordon kräver mindre resurser samt att en cykel inte ger några lokala utsläpp

Ekonomisk hållbarhet: En cykeltransport har potential att vara med kostnadseffektiv än en traditionell färdtjänst- eller sjukresetransport. Som tidigare nämnts är det ett utforskat område

och det är osäkert vad en resa skulle kosta och vad det är som kostar för en persontransport med bil respektive cykel.

Social hållbarhet: En cykeltaxitjänst skulle öka valfriheten hos resenären som då kan uppleva en känsla av ökad möjlighet att påverka sina egna resor och göra medvetna och hållbara val. Dock skulle möjligheten till cykeltaxi inte kunna erbjudas alla resenärer eftersom cykel är ett transportmedel som lämpar sig för korta sträckor, företrädesvis på sträckor där det finns cykelinfrastruktur att tillgå.

Cykeltaxin skulle kunna bli en del i besöksnäringen. Detta är ett exempel på en resa med social karaktär som kan ta personer närmre naturen och upplevelser utomhus. För denna typ av resor kan cykeln bli ett attraktivare färdssätt. Fokus på konkurrenskraft, kostnad, effektivitet och så vidare blir inte på samma sätt för denna typ av resor som för färdtjänst.

4.2.3. Identifierade hinder

De hinder som under förstudien varit tydligast för Blekinges del är:

- Kuperad terräng och yttre faktorer
- Cykeltaxifordon

Sjukhusområdet i Karlskrona är kuperat vilket skapar en osäkerhet kring cykeltaxifordonens kapacitet och uthållighet. Detta gör att det blir svårare förutsättningar för en elcykel som antingen inte klarar uppförslutningar eller resulterar i en kort batteritid.

Tittar man på cykelinfrastrukturen är det på flera ställen mycket gat- och kullersten vilket kan göra det svårt för cyklar i centrala Karlskrona (Trossö).

Väderskyddade fordon är viktig aspekt av cykelns utformning. För att fungera som en långsiktigt hållbar lösning för serviceresor är det viktigt att fordonen tål olika väder och kan ge chaufförerna en fullgod arbetsmiljö.

Försäkringar och avtal är en aspekt som inte är utforskad i Blekinge. Detta är mer en osäkerhet som behöver utredas i framtiden och inte ett identifierat hinder i detta skede.

4.2.4. Reflektion

Tittar man på fordon som uppfyller Blekingetrafikens initiala önskemål om väderskydd hittar vi bara en sorts cykel som kan fungera. Denna cykelmodell är endast i prototypstadiet samt att det är en tung lösning som troligtvis inte skulle klara av Karlskronas terräng speciellt bra. Det kan då vara en lösning att välja en sträcka som bättre passar det befintliga fordonet. Kuperad terräng kan innebära stress för chauffören. Det är ett hinder som är svårt att förändra på den plats där det finns, men det kan vara värt att undersöka om det till exempel finns andra vägar som kan fungera för en cykel som kanske inte övervägts på grund av att en bil inte går att köra där. På sikt kan det även finnas möjligheter till utveckling av fordon. Både genom lättare fordonslösningar, förbättrade motorer och eventuellt kraftigare moped-klass-2-lösningar.

Det har väckts en fråga gällande vem det är som ska efterfråga en färdtjänst- eller sjukresa med cykel. Är det beställaren av resan som är sjukvården eller kommunen? Eller är det utföraren av

beställningen, det vill säga Blekingetrafiken som har fått denna uppgift som sitt uppdrag. Är det leverantören av transporttjänsten eller är det resenären själv? Denna fråga är inte besvarad inom förstudien.

4.3. Kalmar kommun

I Kalmar kommun är fokus på omsorgsresor. Omsorgsresor har ingen tydlig definition därför är det viktigt att beskriva vilka resor som avses. Nedan beskrivs Kalmar kommuns förutsättningar samt det arbete som gjorts i förstudien med att identifiera hinder och möjligheter.

4.3.1. Bakgrund, organisation, behov och potential

I Kalmar kommun utförs alla sjukresor och färdtjänstresor av Region Kalmar, Kalmar Länstrafik. Det avtal som finns mellan Region Kalmar och Kalmar kommun tillåter resor i kommunens regi endast för de individer som har ett tydligt dokumenterat behov i sin genomförandeplan. Dessa personer får då transporteras i kommunens fordon som körs av verksamhetens personal, men ingen egenavgift kan tas ut från resenären. Vissa transporter sker idag tillsammans med personal från till exempel ett boende eller daglig verksamhet. De individer som tillåts omsorgsresor i kommunens regi har svårigheter med perception, balans och sinneskänslighet. Denna grupp bedöms ändå, under rätt förutsättningar, klara av att åka med en anpassad cykel.

De resor som sker är huvudsakligen resor till och från daglig verksamhet samt resor inom ramen för daglig verksamhet. Resorna som ingår i daglig verksamhet är också resor som görs i kommunens regi eftersom det räknas som en del av verksamheten.

Den gröna pilen pekar på de resor som idag utförs av KLT men som har beröringspunkter med kommunens dagliga verksamheter. Inom denna kategori resor, för den specifika verksamheten vi har tittat på, skulle 5 av 8 individer ha förutsättningar för att bli skjutsade med cykel av kommunens personal.



Representanter från socialförvaltningen och omsorgsförvaltningen i Kalmar kommun har deltagit och bidragit med erfarenheter och kunskap till projektet. Även Region Kalmar, Kalmar Länstrafik, har fått information om projektet.

Som tidigare nämnts finns flera angreppssätt. Titta på en specifik målgrupp, på ett geografiskt område med en målpunkt eller på ett område utan målpunkt. Efter diskussioner tror vi att i Kalmars fall är det relevant att titta på ett specifikt område där det sker många transporter av det slag som går att påverka inom ramen för kommunens ansvar. Detta område är Björkenäs.

Björkenäs är ett område med flera verksamheter i socialförvaltningens regi samt förskola, MVC och BVC. Socialförvaltningen bedriver 11 verksamheter i området som omfattar ca 80 brukare. För den specifika verksamheten vi har tittat på, skulle 5 av 8 individer ha förutsättningar för att bli skjutsade med cykel av kommunens personal till och från daglig verksamhet. Området i sig är inte större än att man kan gå mellan de olika verksamheterna och det finns allmän kollektivtrafik till området.

För att veta om cykeltransport är ett relevant alternativ är en viktig aspekt att titta på om det finns brukare som oftast åker ensamma med en personal eller om transporterna som sker innefattar fler än två personer eftersom dagens cykellösningar tar 1–2 passagerare.

4.3.2. En möjlig lösning

Nedan kommer presenteras en möjlig cykeltransportlösning med hänsyn tagen till ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Detta är den gemensamma bild som målades upp under workshopen.

En cykellösning ger tydligt lägre lokala klimatutsläpp om den sker utan drivmedel eller drivs med grön el. En cykel är också ett lättare fordon till vilket det går åt mindre material och energi vid framställning och transport/leverans. Den mindre cykeln bidrar också till mindre trängsel i det geografiska rummet samt mindre buller. En annan idé för att öka trivseln i området (Björkenäs) är att förse cyklarna med någon form av "ringsignal" som de kan spela när de kör.

En cykellösning är ett billigare alternativ än en biltransport vilket kan frigöra ekonomiska resurser till verksamheten och om cykeln används kan det ses som att fordon frigörs till andra delar i verksamheten och att det då eventuellt kan bli ett mindre behov av antal bilar totalt sett i verksamheten/organisationen.

En cykeltaxi i en önskad lösning ska även vara flexibel anpassningsbar för att kunna tjäna flera syften. Detta är speciellt viktigt för att öka utnyttjandegraden och för att cyklarna ska kunna användas större delen av dagen och inte bara just när persontransporterna ska ske. Det är ju en fördel om cyklarna är optimerade för de persontransporter som står i fokus, men de behöver inte uteslutande fungera för transport av personer utan det kan vara en fördel om cykeln även kan transportera enklare gods, till exempel paket till och från och mellan verksamheter. Ett annat alternativ för att öka utnyttjandegraden är att upprätta någon form av cykelbibliotek där många har möjlighet att boka och prova på en cykel.

En cykeltaxilösning, utifrån vad som finns tillgängligt på marknaden i dag, tar vanligtvis 1–2 personer vilket kan ses som ett litet antal som ger en ineffektiv transport jämfört med en transport som tar 3 - 4 passagerare. Men, när vi tittar på den specifika målgrupp som finns i kommunen är det individer som endast klarar av transporter med få medresenärer och som inte har något socialt utbyte av att flera passagerare åker med på resan. Därför kan en cykeltaxi vara positivt för dessa individer.

I och med de specifika behov som finns hos målgruppen är det viktigt att cykellösningen uppfattas som trygg för den enskilde. Det är således viktigt att välja rätt cykelmodell och att vara tydlig i kommunikationen med personal och brukare. Det är viktigt att dessa får en positiv upplevelse av att cykla och får möjlighet att under lugna former prova på.

Hälsaspekten är en viktig faktor, både för personal, men även för brukaren om det används cykelmodeller där denne även bidrar till framförandet. Att få vara med och trampa kan också bidra till en positiv känsla av delaktighet och skapar känslan av att transporten är en del av verksamheten/upplevelsen, inte bara en transportsträcka.

En cykel är ett mer öppet fordon än en bil. Passagerare och chaufför är inte lika avskärmade vilket, ur ett positivt perspektiv, kan leda till mer kontakt med naturen och omgivningen, omgivande verksamheter såsom förskola m.m. och skapa en generationsöverskridande miljö. För att passageraren ska känna sig trygg är det ändå viktigt att transporten tillgodoser det behovet genom t.ex. väderskydd eller kontakt med chauffören.

Väntetiden blir kortare för fler när cykellösningen fungerar eftersom de som åker cykel frigör kapacitet till andra individer som behöver utnyttja specialanpassade färdtjänstfordon. Cykeltransporten blir mer individanpassad, planerbar och har tydligare anknytning till verksamheten.

En cykeltransport kan ge nya möjligheter till aktiviteter för vissa individer och cyklingen på Björkenäs är redan igång inom ramen för verksamheten och det är väldigt uppskattat med cykelturer.



Cyklar på Björkenäs. Foto: Energikontor Sydost

4.3.3. Identifierade hinder

Under workshopen diskuterade vi vilka hinder som finns för att ovan beskrivna lösningar ska fungera. Genom att identifiera och överbrygga hinder får vi nycklar för att komma vidare i processen. Efter varje hinder följer ett förslag på lösning.

- **Årstider och väder** - val av cykelmodell. Begränsningar på marknaden. Planering, kommunikation, hur kan transporten lösas på vintern utan att det ändå ska finnas en bil på vänt. Kanske kan lösas på kommunnivå via tex bilpool. Poängen är ju att cykeln ska ersätta bilen. Det är ändå viktigt att cykelverksamheten inte påverkar utfärdade färdtjänsttillstånd.
- **Hinder kopplat till KLTs uppdrag**-dialog med KLT. Inleddes 21 mars. Vi upplevde att KLT förmedlade en svagt positiv inställning till ett försök i mindre skala.
- **Kostnad i det korta perspektivet** - inte säkert att det blir ekonomiskt billigare direkt. Det krävs kanske mer personal? Öka utnyttjandegraden och samutnyttja de 9 parcyklar i omsorgsförvaltningen som redan finns. Kanske även dela mellan förvaltningar. Inventering på gång i förvaltningarna som kan leda till en fordonspoollösning.
- **Personalens inställning**- viktig aspekt som går att påverka. Det finns idag personal i verksamheten som är positivt inställda till cykling.
- **Bokningssystem**- många har behov av fordon samtidigt. Planering.
- **Förvaring/parkering**-Ett bra utrymme är viktigt. Det ska vara enkelt att ta in och ut cykeln. Viktigt att utrymmet är säkert för att minska stöld/sabotagerisk. Dessa möjligheter finns på Björkenäs.
- **Rädsla och oro hos resenären**-att välja rätt fordon till rätt person är viktigt. Våga testa. Att introducera cykeltaxin för individen på rätt sätt så att hen vågar testa. Även kopplat till personalens inställning. Olika saker får vägas mot varandra: Väntetid/väderskydd/planerbarhet/
- **Det finns andra utvecklade transporter i området**- måste ha med oss de som jobbar inom området.
- **Avundsjuka från andra verksamheter**- var ska satsningen börja? Varför? Kommunikation viktigt- hur kommunicerar vi ut detta? Göra en kommunikationsplan tidigt.
- **Service/reparation av cykeln**-viktigt att det finns en rutin. Reparator anställd av kommunen (teknik och fastighet).
- **Nya transportmedel**
Samverkan genom fordonspool inom kommunen

4.3.4. Reflektion

I Kalmar kommun finns idag positiva erfarenheter och inställning till att cykla inom ramen för daglig verksamhet. Det finns även ett behov av att cykla med individer till och från verksamheterna då individens och verksamhetens behov inte till fullo kan tillgodosgöras av Länstrafiken som har uppdraget att samordna transporter.

För att uppnå detta krävs, som vi ser det, två saker:

- Det är avgörande att Region Kalmar, Kalmar Länstrafik, är öppna för införandet av en småskalig testverksamhet. Detta uppfattades som möjligt att åstadkomma under möten som hölls under förstudien.

Det krävs att det finns lämpliga fordon för transporten och att den kan utföras av verksamhetens personal. Fordon med väderskydd finns och fordon för egen rullstol finns, men kombinationen av dessa två finns idag inte någon bra lösning på. När det gäller verksamhetens möjlighet att utföra transporten säger Susanne Starkner på Kalmar kommun *"Det krävs förutsättningar, samarbete och vilja. Men vi är positiva till att det skulle fungera"* (Citat från Susanne Starkner, Samordnare/Stödenhetschef, VO Funktionsstöd Vuxen, Kalmar Kommun)

Det är viktigt att ta vara på "Upplevas" goda erfarenheter för att sprida cykelglädjen vidare till andra och fler aktörer i kommunen och regionen.

Även om vissa transporter till och från daglig verksamhet sker utan färdtjänst är det viktigt att individens färdtjänstillstånd kvarstår oförändrat.



Studiebesök på Freedom Bikes i Växjö. Foto: Energikontor Sydost

5. Slutsats och diskussion

Under detta projekt har vi mötts av både väntade och oväntade reaktioner och frågeställningar. Under slutsats och diskussion kommer vi lyfta de som vi tror har störst betydelse för en framtida implementering. Vi uttrycker även möjliga vägar till vidareutveckling av samhällsbetalda sjuk- och omsorgsresor med cykeltaxi.

5.1. Acceptans

”Sjukresor med cykeltaxi, hur sjukt låter inte det?! Hur ska det gå till? Vet ni inte att det regnar i Sverige då och då? och att cykla med äldre sjuka utomhus på vintern, nej de kommer ju frysa ihjäl. Och chaufförerna, det finns väl ingen som vill cykla? Och hur tänkte ni med långa resor? Det kommer ju ta så mycket längre tid att cykla och chauffören är en stor kostnad. Så får det ju bara plats två passagerare.” (presentation slut-webbinariet)

Det är inte så svårt att komma på nackdelar med cykeltaxi, men vi tror fortfarande, efter denna förstudie, att det finns fördelar som är värda att ta vara på. Fördelar med en klimateffektiv transport, fördelar som är kopplade till chaufförens och resenärens valfrihet, hälsa och välbefinnande och fördelar för samhället. Om dessa fördelar skulle bli ”accepterade” och efterfrågade skulle även cykeltransporter bli mer efterfrågade tror vi.

Det faktum att denna tjänst riktar sig till en ny målgrupp tror vi också påverkar inställningen och gör det svårt för många att se den färdiga lösningen framför sig. Sjuka eller äldre personer är inte den målgrupp som i första hand bedöms lämplig att åka cykel. Det hade på så vis varit lättare att börja med till exempel transport av barn till förskolan.

Aktiviteter för ett ökat hållbart resande görs på många ställen. Det kan till exempel vara fokus på minskat resande i privat bil, testresenärskampanjer i kollektivtrafiken eller införande av cykelpooler. Det är inte lika vanligt att man riktar sig till målgruppen som använder sig av sjukresor, färdtjänst och omsorgsresor. Om vi vänder lite på det fungerar vissa av sjuk- och omsorgsresorna som arbetspendling eller fritidsresor för individerna som använder det. Vi vill framhålla vikten av att arbeta med valfrihet även för denna målgrupp som normalt sett inte nås av åtgärder kopplat till hållbara transporter. Det kommer, oavsett målgrupp, behövas tid för att förbereda och lära målgruppen att acceptera cykeltransporter om man vill åstadkomma en strukturell förändring.

En annan fråga som har lyfts under förstudien är ”Vem ska efterfråga cykeltaxi för sjuk- och omsorgsresor?”. Det är en mycket relevant fråga eftersom det idag är en tjänst om inte finns och därför känner ingen till den. Det är inte heller tillräckligt vanligt i andra sammanhang för att chaufförer eller resenärer ska efterfråga det. En ökad medvetenhet kan leda till en ökad efterfrågan. Det är många olika grupper som kan beröras av detta: resenär, anhörig, chaufför, arbetsgivare, uppdragsgivare med flera.

5.2. Förutsättningar och fordon

Olika förutsättningar ger olika hinder för olika verksamheter. Till exempel är försäkringsfrågan inte så avgörande om det är inom ramen för en befintlig verksamhet eftersom verksamheten troligtvis har det skydd som krävs (men det måste naturligtvis kollas upp). För andra verksamheter kan det vara individanpassningen av cykeln som är viktigare så det passar varje enskilds behov. Verksamheten kan också ha behov utifrån aktiviteter och personal och att dagens cykeltaxis tar max 2 passagerare är i vissa fall ett hinder då det begränsar antalet som kan delta i till exempel en utflykt.

Det kan även handla om chaufförens förutsättningar att framföra fordonet. Det är idag osäkert vilken fysisk ansträngning det innebär. Det är även, ur arbetsgivarens perspektiv, viktigt att chauffören har en bra arbetsplats, skyddad från väder och vind. Här kommer vi mer och mer in på själva fordonets begränsningar kopplat till bland annat väderskydd och batteri. Många av dessa osäkerheter skulle, tror vi, behöva testas i verkligheten för att besvaras och sedan ytterligare förbättras och förändras. Cyklar som är avsedda för persontransporter finns och används, men utbudet är ändå långt ifrån det som finns för de fordon som idag används till sjuk- och omsorgsresor.

5.3. Målsättningar och styrdokument

Vi kan konstatera att det inte finns nedbrutna mål kopplat specifikt till hållbara serviceresor i Blekinge, Kalmar och Kronoberg regions trafikförsörjningsprogram. För att utveckla transporterna, som i de flesta trafikförsörjningsprogram klassas som serviceresor, tror vi det skulle driva på och underlätta om det fanns specifika mål för serviceresor. Det är viktigt, när styrdokumentet översätts i handling eller upphandling att inte låsa sig till en specifik teknik eller fordon utan istället skapa förutsättningar för en flexibilitet i avtalet som kan gynna hållbara alternativ.

5.4. Sociala resor

Gång på gång har den sociala hållbarheten för persontransporter med cykel lyfts. Mer eller mindre alla aktörer har lyft socialt resande som den bästa modellen. Att helt enkelt bygga vidare på cykling utan ålders erbjudande och göra fler utflykter med äldre personer som kan njuta av vind i håret. Dock har vårt huvudsakliga uppdrag varit att titta på samhällsbetalda resor och inte de som sker ideellt. En anledning till att dessa sociala resor återkommer som en möjlig "utväg"/lösning kan vara att man vet att det fungerar idag. Således blir cykeltaxi inget som ska implementeras i den egna verksamheten med allt vad det innebär. Att göra något för första gången är arbetskrävande och osäkert.

Vi tror att de sociala aspekterna är viktiga, kanske avgörande, för att en cykeltaxi ska fungera och bli omtyckt, men vi vill ju också att det ska ske en överflyttning från bil till cykel och inte bara trivselresor utöver de transporter som redan sker. Att tänka som man gjort i Göteborg tror vi kan vara en framgångsrik mellanväg. Där planerade man för att införa cykeltaxi i färdtjänsten och samtidigt erbjuda en "trivselresa" för de som ville i botaniska trädgården. Detta, eller andra sätt att samutnyttja cykelfordonen för olika typer av resor kan göra att cykeltaxin snabbare blir uppskattad och accepterad.

5.5. Upphandling och avtal

I Kronoberg är de befintliga avtalen det som hindrar regionen från att införa cykeltaxi. Detta visar på vikten av upphandlingsfasen. Cykeltaxi är en ny transportform och har hittills inte varit ett alternativ för serviceresor. Medvetenheten måste öka och vi hoppas att denna förstudie kan bidra med öppenhet för nytänkande i avtalsskrivningar och upphandlingar

Upphandling och avtal, när det kommer till serviceresor med cykel, är ett utforskat område som det finns anledning att utforska ytterligare och även testa i praktiken. För att inte vara låst till vissa tidsramar kopplat till befintliga upphandlingar och avtal skulle ett alternativ kunna vara (om avtalen tillåter) att se cykeltaxin som en ny tjänst som ska erbjudas under en testperiod i liten skala.

5.6. Kostnad

Kostnaden för att införa och driva en cykeltaxi för sjuk- och/eller omsorgsresor är osäker. Det är kostnad för bland annat cykelfordon, förvaring/service, försäkring, transporttider med det nya fordonet inklusive laddning, chaufförer och förväntat friskare personal. Göteborgs kommun hade tidigare långt gångna planer på ett införande av cykeltransport i färdtjänsten och deras bedömning var då att kostnaderna skulle halveras med den modell de tänkte sig. Dock kan man förmoda att en cykellösning inte är lika kostnadseffektiv utanför storstaden. Dessutom hade Göteborg en speciallösning genom sitt egenägda försäkringsbolag som kan förmodas vara ekonomiskt fördelaktigt. Kostnadsbilden kommer vara olika i olika miljöer och inom ramen för förstudien har endast kostnader för själva fordonen beaktats.

5.7. Avslutning

Avslutningsvis vill vi skicka med några aspekter som är möjliga att utveckla framöver för att få bredare kunskap om samhällsbetalda sjuk- och omsorgsresor med cykeltaxi.

Sociala resor med cykel är en aspekt som behöver utforskas mer. Funkibator är en intressant aktör (som förstudien inte varit i kontakt med) och Trivselresor är ett koncept inom Region Kronoberg där man skulle kunna börja införa cykel för att nå bredare acceptans.

Risken för den upphandlande aktören ligger inte under själva utförandet utan under upphandlings- och avtalsfasen. För att åstadkomma en strukturell förändring för området kring serviceresor med cykel bör någon nationell aktör till exempel upphandlingsmyndigheten eller Sveriges kommuner och regioner även vara föremål för ökad medvetenhet.

Generellt tror vi att ett mindre test av detta måste till för att minska osäkerheterna. Vår bedömning är att det kommer krävas en eldsjäl i någon kommun/region och/eller alternativt extern finansiering för att få detta genomfört.

6. Källförteckning

ⁱ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1991419-om-resekostnadsersattning-vid_sfs-1991-419

ⁱⁱ

<https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/kollektivtrafikpersontransporter/sarskildapersontransporter/sjukresor.3206.html>

ⁱⁱⁱ

<https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/kollektivtrafikpersontransporter/sarskildapersontransporter/fardtjanst/lagstiftningfardtjanst.3205.html>

^{iv}

<https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/kollektivtrafikpersontransporter/sarskildapersontransporter.7972.html>

^v <https://umecoride.se/>

^{vi} <https://www.biketaxi.fi/>

^{vii} <https://www.hn.se/nyheter/falkenberg/udda-cykeltaxi-gjorde-succ%C3%A9-i-ullared-1.33296410>

^{viii}

https://regionblekinge.se/download/18.1e807037174deea393277/1601470199866/trafik%C3%B6rs%C3%B6rjningsprogram-2020_2023.pdf

^{ix} https://kalmarlanstrafik.se/globalassets/regional-kollektivtrafikmyndighet/trafikforsorjningsprogram_2021-2029.pdf

Ovan information är hämtad maj 2022.