

Taxi för kunder

Från att vara kolli inom färdtjänsten förvandlas jag till Kund. Med stort K.

Så förklarar Adolf Ratzka tanken med ett avslutat projekt, där en grupp rullstolsburna personer i Stockholms län fick chansen att resa betydligt friare. Försöket fortsätter nu i lite förändrad form och vänder sig till alla med legitimation för färdtjänstbuss inom länet.

Pilotprojektet kallat *Taxi för alla* inleddes hösten 2001 på initiativ av Institutet för Independent Living, där Adolf Ratzka är verksamhetsledare. Inspirationen kommer från London och andra städer i Europa och riktmärket är integrering i stället för särlösningar.

Det innebär att rullstolsanpassade bilar kör inom den ordinarie taxitrafiken och kan användas av alla taxikunder, med eller utan funktionshinder.

Inom Stockholms län fick ett femtiotal personer med legitimation att åka färdtjänstbuss möjlighet att ringa direkt till tre olika taxiväxlar och beställa en *Taxi för alla*. Inom 45 minuter skulle bilen vara på plats.

Resenärerna fick åka när de ville, utan begränsningar i antal resor och betalade ordinarie färdtjänstavgift.

Adolf Ratzka beskriver projektet som "min baby". För honom och andra innebar det nya

resesättet "en revolution" med nya möjligheter att leva mer spontant och bli behandlad på ett värdigt sätt.

– I de gamla färdtjänstbussarna körs man ombord där bak, som boskap. Lyftplattorna hissas högt upp i vädret och jag är alltid rädd att ramla baklänges i elrullstolen om chaufförerna är ovana.

– De nya bilarna som jag åker med är mycket behagligare, har mer av personbilskaraktär med läggolv och korta ramper. Går man i från trottoaren är det nästan ingen lutning alls.

Chaufförernas bemötande ändras radikalt när färdtjänstresenärerna blir kunder med möjlighet att välja andra taxibolag om servicen är dålig, påpekar Ratzka.

Det tog några månader innan *Taxi för alla* fungerade som det var tänkt.

– Chaufförerna var inte riktigt upplärda.

Det var strul med växeln och ibland långa väntetider så att folk blev brända. Ett dåligt rykte spreds, vilket var synd för sedan fungerade det bra.

Adolf Ratzka är förvånad över att bara drygt femtio personer utnyttjade *Taxi för alla* fastän 150 personer anmälde intresse för att delta. Kanske beror det på att många är vanemänniskor och lite rädda för nyheter, gissar han.

– Man älskar att hata färdtjänsten och skyl-la allt på den. Ett annat skäl kan vara att de flesta som är beroende av flexibilitet och spontanitet har gett upp färdtjänsten. Antingen skaffar de egen bil eller personliga assistenter som kör bil. Handikapprörelsen har heller inte hjälpt till att sprida informationen om taxiprojektet.

PILOTPROJEKTET AVSLUTADES vid årsskiftet, men verksamheten fortsätter nu i delvis förändrad form under namnet *rullstolstaxi*. Rullstolstaxin bedrivs också som ett försök och ska, enligt utredaren Björn Nilsson på färdtjänstförvaltningen, utvärderas inom det närmaste halvåret.

Målgruppen har nu utökats avsevärt till cirka 15 000 personer med legitimation för färdtjänstbuss i Stockholms län. De slipper



– inte för kollin

nu begränsningar i antal resor och kan ringa direkt till de tre taxiväxlarna och begära rullstolstaxi inom trekvart.

Förra året gjordes omkring 10 000 färdtjänstresor per dag i Stockholms län, 1 500 av dem med färdtjänstbuss. I dagsläget svarar rullstolstaxin för ungefär fem procent eller drygt 70 resor dagligen.

– **VI HAR KALKYLERAT** med att rullstolstaxin kommer att omfatta cirka tio procent av färdtjänstresorna, förklarar Sophie Belander på färdtjänstförvaltningen.

Varför förvaltningen inte räknat med fler resenärer kan hon inte svara på.

– Det kan ju öka och bli en hit, men inledningsvis räknar vi inte med fler. Visar det sig att ökningen blir större får politikerna ta ställning till det.

Åkerier som tillämpar samkörning inom rullstolstaxin får högre ersättning från lands-
tinget. Samkörning förekom däremot inte under pilotprojektet. Bolagen ansvarar själva för beställning, planering och trafikdirigering.

– Det är upp till dem att inte åta sig fler körningar än de klarar av, förklarar Sophie Belander på färdtjänstförvaltningen.

Väntetiderna är längre nu än under pilotprojektet, konstaterar Adolf Ratzka.

– Systemet har blivit så populärt och det går så långsamt att få in fler tillgängliga bilar att vi måste förbeställa resorna allt tidigare, säger han.

Ratzka är inte glad över samkörning, som han kallar "påtvungad sight seeing"

– Den medför att färdtjänsten återigen styrs in mot de stora bilarna och "boskapsförvaringen", som jag inte gillar.

I den nya upphandlingen av rullstolstaxi har flera luckor, där pengar tidigare "läckte ut", täppts till och priserna har pressats.

Betyder det att systemet blir mindre lönsamt för taxibolagen?

– Vi bedömer ersättningen som tillräcklig. Vi preciserar villkoren och leverantörerna begär ett pris, svarar Björn Nilsson, utredare på färdtjänstförvaltningen.

HAN LYFTER HELST fram det positiva med projektet, men berättar att "missbruk" förekommit bland resenärerna.

– Många personer har låtit bilarna vänta utanför, när de skulle göra något. Ibland i timmar. Långa rundturer i länet har också gjorts. Det är en besvikelse att det sker, men vi får samtidigt inte blunda för att den lite friare formen kan inbjuda till missbruk.

Adolf Ratzka blir irriterad över talet om

missbruk och säger att han själv blivit anklagad för det. Det tjänstemännen kallar "missbruk" kan för den enskilde vara ett sätt att komma runt stelbenta regler och få vardagen att löpa mer smärtfritt, menar han.

– När jag åkt för att hämta min dotter på fritis har jag bokat en tur- och returresa, som en enda beställning. På det sättet blir det billigare för samhället som bara behöver betala en framkörningsavgift, i stället för två.

MEN ADOLF RATZKAS metod innebär att han bryter mot färdtjänstens regler som säger att han ska göra två beställningar, en för ditresan och en för hemresan.

– Meningen är att jag ska gå ur bilen, sitta framför trappan på fritis och först vänta på min dotter och sedan på en ny bil, oavsett vad det är för väder. Följer jag färdtjänstens regler betyder det att jag inte kan hämta mitt barn så ofta. Men både jag och min fru arbetar och är tvungna att hjälpas åt med hämtningen på fritis.

Ratzka anser att hans så kallade missbruk består i att han försökt leva som "icke-funktionshindrade" människor. Han summerar:

– Det här visar att det nya systemet inte gör det möjligt för oss som åker färdtjänstbuss att leva vanliga liv.

forts på sid 16



TEXT OCH FOTO. JUSTINA ÖSTER

Frederick Scholander är marknads- och produktchef på taxibolaget Samtrans. Han är positiv till och säger att bolaget varit med och drivit på för att få den friare färdtjänstformen till stånd. Den innebär att företaget kan utnyttja sina fordon mer effektivt, över hela dygnet.

– Med det gamla systemet hyrde färdtjänsten in bussar av oss från exempelvis åtta på morgonen till fem på kvällen. Under den tiden kom vi inte åt fordonen för andra resor även om de stod stilla, utan beställningar. Nu betalar färdtjänsten bara för det de utnyttjar och kunderna kan välja bort taxibolag som inte håller måttet.

Kritiska röster höjs för att taxibolagen hittills inte köpt in fler fordon, av mindre modell, som är tillgängliga för rullstolsburna. Samtrans marknadschef invänder att avtals-tiderna med landstinget behöver förlängas om bolagen ska våga göra större investeringar i bilar och växlar.

FREDERICK SCHOLANDER kritiserar i sin tur färdtjänsten för att man inte upplyser resenärerna om den nya möjligheten att beställa rullstolstaxi. Uppgiften har hittills inte tagits med på landstingets hemsida och inte heller i de informationsbroschyrer om färdtjänsten som går att hämta där.

Varför informerar ni inte om rullstolstaxi. Är ni rädda att allt för många ska använda sin nya rättighet? Färdtjänstnämndens ordförande Johan Sjölander svarar:

– Alla berörda resenärer ska få en folder med telefonnummer. Alla taxiföretag utom ett har också tyckt att vi ska ta det lite försiktigt med informationen i början. Om vi rusar iväg och lovar mer än vi kan hålla kan vi slå huvudet i väggen och göra resenärerna besvikna.

Har kritiken gjort att ni nu går ut med information?

– Delvis, men man måste komma ihåg att det här är ett försöksprojekt och ett komplement till den vanliga färdtjänsten. Från färdtjänstbrukare har vi fått oroliga kommentarer som: "Ska ni sluta med den vanliga färdtjänsten nu?" De flesta är ganska nöjda med att ringa till färdtjänstens växel.

Om rullstolstaxi kommit för att stanna kan Johan Sjölander inte svara på förrän försöket utvärderats. Men något "totalt systemskifte" inom färdtjänsten tror han inte på. Han tycker att *Taxi för alla* blev dyrt och vill hellre hålla fast vid modellen med en komp-

letterande, friare taxiform för en mindre grupp.

– Rullstolstaxin får inte bli så dyr att den tvingar oss till nedskärningar på andra håll. Vi kan heller inte skapa ett A- och ett B-lag inom färdtjänsten med människor som har förmåga att ta för sig och andra som inte har det. Därmed inte sagt att man ska tvinga människor som är framåt att få det sämre.

Rullstolstaxin ingår inom ett nytt färdtjänstbussavtal som löper fram till sista april nästa år, med möjlighet till förlängning i ytterligare max ett år.

☆



Rullstolstaxi och färdtjänst

De tre taxibolag dit man kan ringa och beställa rullstolstaxi är Taxi Kurir, Taxi 020 och Samtrans.

Förra året åkte knappt 83 580 personer färdtjänst i Stockholms län. Antalet resor uppgick till knappt 3,5 miljoner, varav 2,9 miljoner med taxi och 546 000 med färdtjänstbuss. Taxiresenärerna gjorde i genomsnitt 35 resor och bussresenärerna 37 resor under 2002.

Då kostade färdtjänstresorna totalt 722 miljoner kronor i Stockholms län, varav drygt 560 miljoner för taxi och knappt 160 miljoner för färdtjänstbuss. I genomsnitt betalade färdtjänstresenären omkring 13 procent av kostnaden för resorna medan resten hämtades in via landstingsskatten.

I år har hela färdtjänsten en budget på drygt en miljard kronor att röra sig med och svarar för ungefär 20 procent av all kollektivtrafik i Stockholms län.