

SAMMANFATTNING

Bakgrund: Institutionen för klinisk neurovetenskap. Arbetsterapi och äldre vårdsforskning (Neurotec) vid Karolinska Institutet beviljades 2001 av dåvarande Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) medel för projektet "Samhällsekonomiska och individuella konsekvenser av mobilitet – behovet av färdtjänst" (Initialt dnr 1999-0753). Färdtjänsten är en kompletterande kollektiv trafikform som ska vara tillgänglig för personer som på grund av funktionshinder har väsentliga svårigheter att resa med allmänna kommunikationer. Färdtjänsten handlades tidigare enligt Socialtjänstlagen men fr.o.m. 1997 finns en speciell lag. Färdtjänstlagen. Grundprincipen är att det skall vara problem med mobilitet och att använda allmänna kommunikationsmedel som skall ligga till grund för färdtjänstillstånd.

Syftet med projektet var att kartlägga de faktorer som ligger till grund för färdtjänstbehov samt att försöka skapa en ekonomisk modell för utvecklingen av färdtjänsten.

Material och metod: Utöver de som har färdtjänstillstånd och använder detta finns olika grupper av s.k. "non-users" av färdtjänst: de som har färdtjänstillstånd men inte använder detta samt de som har svårigheter allmänna kommunikationsmedel, men som av olika anledningar inte har färdtjänstillstånd. Den förstnämnda gruppen av "non-users" kan återfinnas i färdtjänstregister medan den andra gruppen måste identifieras i populationsstudier. I detta projekt har en databas med personer 60 år och äldre med färdtjänstillstånd kombinerats med en populationsdatabas från Nordanstigs kommun i Hälsingland och Kungsholmen i Stockholm som ett led i det s.k. SNAC-projektet (Swedish National Study on Ageing and Care). Totalt 3215 personer har analyserats varav 774 hade färdtjänstillstånd. Förutom uppgifter om nyttjande av färdtjänst finns en mängd bakgrundsfaktorer som beskriver kön, ålder, funktionsförmåga (t ex personlig och instrumentell ADL, samt kognition), boendesituation, förmåga att använda allmänna kommunikationsmedel, social situation m. m. Analysen avser år 2002. Som grund för analysen finns dessutom den mängdstatistik som årligen presenteras av bl a SIKA.

Resultat: År 2002 hade ca 390 000 personer i Sverige färdtjänstillstånd, varav ca 2/3 var kvinnor. Dessa genomförde ca 13,4 miljoner s.k. enkelresor 2002. Tendensen under 1990 talet har varit att omfattningen av färdtjänsten minskar. Färdtjänsten var av större omfattning på Kungsholmen än i Nordanstig: 24 % resp. 19 % 60 år och äldre hade färdtjänstillstånd. Andelen som nyttjade beviljat färdtjänstillstånd var klart högre på Kungsholmen: 77 % respektive 61 %. Däremot var andelen med något funktionshinder något lägre på Kungsholmen (54 % respektive 59 %). Bristande förmåga att använda allmänna kommunikationsmedel var som väntat den starkaste bakgrundsfaktorn till beviljat tillstånd (Odds ratio 3,63 (95 % konfidensintervall 2,34-5,62)). Boende i särskilt boende, problem med syn, personlig ADL och instrumentell ADL liksom kvinnligt kön, ålder och ensamboende var också signifikanta bakgrundsfaktorer. Detta skulle kunna tyda på att färdtjänstillstånd ges utifrån bredare perspektiv än enbart problem att använda allmänna kommunikationsmedel. Dessutom fanns det ytterligare ca 20 % utöver de som har färdtjänstillstånd som hade funktionshinder som skulle kunna berättiga till färdtjänstillstånd. Den ekonomiska framskrivningen testades utifrån ett antal tänkbara scenarion, som gav en kostnadsutveckling från ca 2,2 miljarder år 2002 till intervallet 1,2 – 3,5 miljarder år 2010.

Konklusion: Nyttjandet av färdtjänst är en heterogen företeelse där det förefaller som om andra faktorer utöver problem med att använda allmänna kommunikationsmedel också kan ligga till grund för

färdtjänstillstånd. Det finns dessutom en ”serviceskugga” såtillvida att det finns personer som skulle kunna få färdtjänstillstånd men som av olika anledningar inte har det.