

## Notat

**Frå:** Fylkesrådmannen

**Til:** Fylkesrådet for funksjonshemma

**Kopi til:**

### Drosje for rullestolbrukarar

Vi viser til e-post av 10.12.2013 frå leiaren i fylkesrådet der ho ber om fylgjande:

*«Eg kan nemne at eg ynskjer informasjon og kontakt med t.d. drosjenæringa til møtet i februar - på det som gjeld drosjer for rullestolbrukarar og kvifor prisane er så høge, høgre enn for andre kundar som bestiller taxi. Kva statlege og fylkeskommunale verkemiddel finst for å motverke isolasjon hos menneske som er avhengige av skjyss, og som er i ei gruppe som tradisjonelt mottek trygd. Døme vart nemnt i innlegg på Fylkestinget i dag, frå Jorunn Eide Kirketeig i Førde.»*

Vi kan gi fylgjande vurdering av den aktuelle problemstillinga:

Pris for drosjetenester i Sogn og Fjordane er regulert av forskrift om takstberegning og maskimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn, maskimalprisforskrifta. Vi viser til §11. (Tillegg for rullestol)

*For drosjetransport av passasjerer som sitter i rullestol under transporten, kan det kreves tillegg på inntill 48,00 kroner per tur. For ekstra tidsbruk i forbindelse med transporten, kan det kreves tidstakst i henhold til § 7 fjerde ledd.*

Det å drive eit drosjeløyve i eit gravgrendt fylke som Sogn og Fjordane set krav til utøveren. Tradisjonelt har løyvehavarane hatt relativt stabile driftsvilkår med førerrett til offentleg transport utført med personbilstørrelse. Dette gjeld t.d. pasientreiser og skuleskjyss. Løyvehavarane har nytta det same bilmateriellet til å køyre privatpersonar. Utanom dei store tettstadane er privatmarknaden svært avgrensa i forhold til dei offentlege kjøpa.

Det er i dag litt over 160 drosjeløyve i fylket vårt med ca 70 stasjoningsstadar. Vel 50 av drosjeløyva har krav om universell utforming med høve til å ta med rullestol. Dagens struktur med 70 stasjoningsstadar er under press. Det går mot færre aktørar plassert på dei større stadane. Prisnivået på drosjekøyring er på veg opp.

Drosjenæringa har vore gjennom store omleggingar siste åra. Det er mellom anna blitt skjerpa krav til taksameter, rekneskapsførsel, universell utforming og køyre- og kviletid for maxitaxi/minibuss. Det vart i 2010 innført ny modell for prisberekning av taksametertakst. Det

er blitt anbudsutsetting av pasientreiser, som er den største kjøparen av drosjetenester. Omleggingane har ført med seg heilt nye rutinar og effektivitetskrav.

Anbodssystem, som baserar seg på fri konkurranse, høver dårleg saman med eit monopolsystem som ligg til grunn for ordninga med drosjeløyve. Dersom ein løyvehavar misser ei av dei store avtalane med det offentlege (skuleskyss eller pasientreiser) vil grunnlaget for løyvet falle vekk dei fleste stadar. Unnateke er dei store sentra som t.d. Førde, Florø, Måløy og Sogndal, som har tilstrekkeleg med privat køyring.

Det er i dag krevjande å få på plass nye drosjeløyvehavarar når løyve vert ledige. Spesielt er det vanskeleg å finne drivarar til litt større bilar med universell utforming.

Det har her i fylket vore arbeidd aktivt for å sikre eit drosjetilbod med rett biltype der folk bur. Fylkeskommunen har ein tett dialog med næringa og med enkeltaktørar. Det blir stilt særkrav om universell utforming på hovudløyve nr 2. Drosjenæringa sjølv har vore aktive med kurs, og har eit godt støtteapparat gjennom TTS (Taxi Transportservice). Helse Førde nyttar mykje dei litt større drosjene og legg i anboda opp til ein desentralisert struktur med mange stasjoneringsstadar. Helse Førde har og vore aktive med informasjon og opplæring i deira pasientreisesystem.

Skjerpa krav til drift av drosjeløyve (taksameter, rekneskapsføring m.a.) aukar driftskostnaden. Kravet til inntening aukar tilsvarande. Næringa har så langt vore konkurransedyktig i anbod. Framleis har vi drosjer der folk bur og vi har ein høg del universelt utforma bilar. Ved å innføre hovudløyve nr 2 med krav om at bilen er tilrettelagd for rullestol, har vi fått ca 50 rullestolbilar plassert i 23 kommunar. Dette er bilar i personbilklassen, dvs 9 sete eller færre. Forskrift om universell utforming gir føringar for oppbygging av rullestolbil. Det er eit fåtal bilar i personbilklassen som stettar krava i forskrifta. Fylkeskommunen har dispensasjonsrett frå enkelte av krava i forskrifta. I all hovudsak gjeld dette høgdekrav inn og ut av bil og ikkje sikkerheitskrav. I dag gir vi dispensasjon til Volkswagen Caravelle og Mercedes Viano. Chassis-nummer til bilen vert påført dispensasjonsvedtaket, det gjer at ved kjøp av ny bil må det søkjast om ny dispensasjon.

Bilar som får dispensasjon frå forskrift om universell utforming vert ikkje fullgode løysingar for alle typar rullestolar. Store elektriske stolar kan ha problem med å komme inn i bilen i forhold til høgde. Desse rullestolane krev større bilar, eller minibuss. For løyvehavar betyr dette fleire utfordringar.

Minibuss kan gi ei fullverdig løysing i høve kravet til universell utforming. Å investere i minibuss er nødvendigvis ikkje dyrare enn å kjøpe personbil. Personbil har høgare avgift, personbilavgift. Innehavar av hovudløyve har rett til refusjon for delar av personbilavgifta. Minibuss er dyrare å drifte enn personbil. Det er krav om skrivar i minibuss. Skrivar registrerar køyre- og kviletid til sjåfør. Dersom det vert nytta minibuss som drosje er det behov for 3 sjåførar for å oppretthalde driveplikta (døgndrift).

I Sogn og Fjordane ynskjer drosjenæringa å bruke personbilar (7-9 sete) som kan nyttast til mange ulike oppdrag. Bilane skal fungere like godt i pasienttransport som i skuleskyss. Det er mange oppdrag som vert utført på smale, bratte og krunglete vegar. Dei fleste ynskjer firehjulstrekk for å komme fram på vinterføre. Det kan vere vanskeleg å kombinere firehjulstrekk med ombygging av bil til universell utforming. I tillegg er bil med firehjulstrekk ei dyrare investering.

Alle biltypar har sine sterke og svake sider. Det er ulikt innteningspotensiale, kostnadsbilete og kompetansekrav knytt til dei ulike biltypane. Vidare har biltypane ulike eigenskapar knytte til passasjergrupper, reisebehov og vegstandard. Ein samansett bilpark med ulike bilar som utfyller kvarandre er å føretrekkje.

**Tilskot til universelt utforma bilar**

Det er ei kjensgjerning at det er kostbart å investere i bilar som skal leggast tilrette for rullestol. I dag har vi ca 50 bilar tilrettelagt for rullestol. Dei fleste av desse er eit hovudløyve og kan difor nytte refusjon ved nybilkjøp. Kostnaden ved kjøp av ny bil med ombygging for å ta rullestol nærmar seg fort ein million. Dersom løyvehavar skiftar bil kvart tredje år er det i snitt meir enn 10 bilar pr. år som har behov for tilskot. Vi ynskjer flest mogleg av desse bilane.

Fylkeskommunen er avhengig av at det vert løyvd midlar i årlege budsjett for å kunne gje tilskot til universelt utforma bilar i drosjenæringa. Restmidlar frå TT-ordninga er brukt som tilskot til universelt utforma bilar. Størrelsen på beløpet har vore ulikt frå år til år. I 2013 er det i budsjettet avsett 200 000 kr til tilrettelegging av bilar i drosjenæringa.

**TT-midlar**

I 2013 vart det løyvd 5,6 mill kr til Tilrettelagt Transport, TT-midlar. I 2014 er løyvinga auka til 6 mill kr.

Transporttenesta er eit tilbod om drosjetransport til personar som er varig forflyttingshemma på grunn av fysisk eller psykisk funksjonshemming. Det er ein intensjon å prioritere personar med livslang forflyttingshemming.

Transporttenesta er i utgangspunktet eit tilbod om fritidsreiser. Brukar betalar inntil kr 30,- i eigenandel for kvar tur.

Det er kommunane som godkjenner brukarar etter søknad på fastsett søknadsskjema.

**Serviceskyss**

Fylkeskommunen løyver 3,5 mill kr til serviceskyss i 14 kommunar. Dette er i hovudsak bestillingsruter som drosjene utfører på dagtid internt i kommunen. Dersom den reisande har ynskje om det kan drosja gje «dør til dør» service. Eigenandel er kr 15,- pr tur.