

Handläggare
Lars Axelsson
53800

TJÄNSTESKRIVELSE

Datum
2018-09-10

Ärendebeteckning
ON 2018/0071

Omsorgsnämnden

Remissvar Särskilda persontransporter - moderniserad lagstiftning för ökad samordning

Förslag till beslut

- Omsorgsnämnden beslutar att överlämna nedanstående kommentarer gällande färdtjänst och riksfärdtjänst, som remissvar på betänkande ”Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning” .

Bakgrund

Regeringen beslutade den 13 oktober 2016 att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera reglerna för särskilda persontransporter. Utredningen har haft i uppdrag att analysera reglerna för särskilda persontransporter i syfte att identifiera hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en effektiv samordning av organiserandet och utförandet av sådana transporter samt att föreslå ändrade eller nya regler för att undanröja sådana hinder. Syftet med uppdraget har varit att möjliggöra en effektiv samordning av särskilda persontransporter och därigenom bidra till att kommuner och landsting kan skapa en hållbarhet när det gäller kostnader och kvalitet. De särskilda persontransporterna utgörs av färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor.

De särskilda persontransporterna regleras genom fyra olika lagstiftningar:

- Lagen (1997:736) om färdtjänst
- Lagen (1997:735) om riksfärdtjänst
- Lagen (1991:419) om resekostnader vid sjukresor
- Skollagen (2010:800)
- Sedan 1 januari 2012 finns även lagen (2010:1065) om kollektivtrafik som är av relevans för särskilda persontransporter.
-

Samordningsbegreppet har varit centralt för utredningens uppdrag. Med samordning menas i denna utredning samordning såväl mellan kollektivtrafiken

Omsorgsförvaltningen Administration
Adress , | Besök

Tel 0480-45 00 00 vx | Fax Klicka här för att ange
text. | Lars.Axelsson@kalmar.se



Kalmar kommun
WWW.KALMAR.SE

och de särskilda persontransporterna som inom de särskilda persontransporterna.

Utredningen kan konstatera att samordningsbegreppet är vidsträckt och att det kan finnas samordningsvinster inom en rad olika områden. Exempel på detta är lagstiftningen inklusive sekretessbestämmelser, lokala och regionala regelverk avseende resevillkor för resenärerna. Exempel på resevillkor som kan variera är antalet resor som resenären är berättigad till, rätten till färdtjänst utanför den egna kommunen, möjligheter att ta med medföljare, olika att hantera behovet av bärhjälp eller att få särskild hjälp från fordonet. Egenavgiften för särskilda persontransporter skiljer också både mellan kommuner och regioner och mellan de olika trafikformerna ex färdtjänst och sjukresor. Utredningen har också konstaterat att det även finns organisatoriska samordningsvinster att göra när det gäller trafikledning, kapacitetsutnyttjande av fordonsparken, upphandling och avtalsfrågor, kompetensuppbyggnad samt enhetlig myndighetsutövning. Regionala skillnader i regelverk och system för egenavgifter och ersättning kan i många fall försvåra samordningen. Olika huvudmannaskap är också en faktor som påverkar möjligheterna till samordning. Färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts är ett primärkommunalt ansvar medan ansvaret för sjukresor är sjukvårdshuvudmannens ansvar. Enligt nuvarande lagstiftning är det möjligt att överlåta uppgifter till den regionala kollektivtrafiken exempelvis myndighetsutövning avseende färdtjänst och riskfärdtjänst. Det gäller dock inte för skolskjutsar. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten får dock upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstinget ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster. Avseende färdtjänst så har 50 procent av landets kommuner lämnat över myndighetsutövningen till regional nivå medan 80 procent har lämnat över anordnande av trafiken.

Förslag förändringar färdtjänst och riksfärdtjänst.

- ”Utredningen har noga övervägt frågan om ett obligatoriskt huvudmannaskap på regional nivå, men med hänsyn till främst att detta skulle innebära en betydande inskränkning i den kommunala självstyrelsen föreslås ingen ändring i huvudmannaskapen utan det ska fortsätta vara frivilligt att överlåta huvudmannaskap till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Vidare öppnas möjligheten upp enligt kommunallagen (2017:725) till avtalssamverkan mellan kommuner för nya möjligheter till samordning.”
Kommentar: Positivt att inte göra förändringar i det kommunala självstyret. Det är dock av vikt att kommunerna blir medvetna om och tar tag i möjligheterna till avtalssamverkan mellan kommunerna för att förbättra samverkan som kan leda till förbättringar för den enskilde resenären.
- ”En ny lag om särskilda persontransporter ska ersätta lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst. Den nya lagen omfattar också sjukresor och skolskjuts, även om dessa verksamheter fortsatt ska regleras i annan lagstiftning. Stora delar av bestämmelserna i nuvarande lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst ska föras över till den nya lagen efter redaktionell och språklig omberarbetning. Därutöver tillkommer vissa ändringar i sak och helt nya bestämmelser. Den nya lagen om särskilda persontransporter bör utformas som en ramlag som anger vad huvudmannen ska uppnå med verksamheten utan att detaljreglera hur den ska utföras.”

Kommentar: Den nya lagen omfattar samtliga särskilda persontransporter och det är olika huvudmän som ska verkställa vilket kan leda till olika tolkningar på vems om har ansvaret samt att man missar samordningsvinster och den enskilde färdtjänstresenären kan bli lidande. Viktigt att det blir tydlighet mellan huvudmännen på vilket ansvar som respektive huvudman har.

- ”Utredningen bedömer att regeringen bör tillsätta en arbetsgrupp med berörda myndigheter för att titta närmare på förutsättningarna för att utveckla ett nationellt beslutsstöd avseende färdtjänst och riksfärdtjänst, i syfte att ytterligare öka likvärdigheten i bedömningsfrågor vid handläggning av tillståndsärenden.”

Kommentar: Mycket positivt att man utreder möjligheterna till ett nationellt beslutsstöd avseende färdtjänst och riksfärdtjänst. Det bör vara en likvärdig bedömning på möjligheterna till att få färdtjänst och riksfärdtjänst för den enskilde sökande i riket.

- ”I den nya lagen om särskilda persontransporter framgår att färdtjänst kan bestå av särskilt anordnad trafik i kombination med kollektivtrafik. Den omständigheten att kollektivtrafik kan utgöra färdtjänst innebär inte att huvudmannen endast kan hänvisa färdtjänstberättigad till kollektivtrafiken och därmed anses uppfylla kraven enligt lagen om särskilda persontransporter. Resenärens individuella förutsättningar och kollektivtrafikens beskaffenhet måste alltid beaktas vid tillståndsprövningen. Vidare föreslår utredningen att i den nya lagen ska det uttryckligen anges när kommunen har skyldighet att anordna färdtjänstresor för sina kommuninnevånare.”

Kommentar: Det är en fördel ekonomiskt och samordningsmässigt att det i samband med en ansökan om färdtjänst/riksfärdtjänst ses över hur man kan tillgodose resandet med kollektivtrafik också. Det kräver att man tillståndsgivaren gör en ordentlig utredning och bedömning av den sökandes individuella behov och möjligheter till att kombinera resan med exempelvis kollektivtrafik. Det är en risk att tillståndsgivaren generellt hänvisar till kollektivtrafik och inte gör en individuell bedömning. Detta behöver följas upp och utvärderas.

- ”I dagsläget nyttjas inte kollektivtrafik och lufttrafik i särskilt stor utsträckning för riksfärdtjänstresor, utan det är fortfarande främst särskilt anordnade transporter som förekommer. Dessa resor kan vara svåra att samordna med kortare resor och efter att resenären blivit avsläppt vid destinationen går bilen ofta tom tillbaka. Detta blir kostsamt och är inte resurseffektivt. För att främja överflyttning från taxi och särskilt anpassade fordontill kollektivtrafik och lufttrafik föreslår utredningen att riksfärdtjänstresor ska beviljas mellan två ansökta adresser och inte endast mellan två olika kommuner. Vidare ska paragrafen som reglerar tillstånd för riksfärdtjänst ändras på så sätt att, i uppräkningslistan av vilka färdmedel som kan beviljas, ska alternativet med ledsagare i kollektivtrafik eller lufttrafik komma först och i andra hand taxi eller ett för ändamålet anpassat fordon.”

Kommentar: Det är ju också en fördel att samordning kan ske tillsammans med andra transportmöjligheter. Men det förutsätter att det finns ledsagare/bärhjälp när den färdtjänstberättigade ska byta transportmedel och att det är tydligt att man har rätt till detta som färdtjänstberättigad. Är detta utbyggt ordentligt vid tåg/buss/flyg platser?

Ska det ingå i den som utför den första färstjänstredans uppgift att hjälpa till med överflyttningen till annat transportmedel? Det bör också tydliggöras hur en eventuell medföljande ledsagare löser sin hemresa.

- ”Utredningen föreslår ett tillägg i bestämmelserna som reglerar under vilka förutsättningar det är tillåtet för huvudmannen att återkalla ett färd- eller riksfärdtillstånd. Den nya bestämmelsen innebär att om inte särskilda skäl föreligger får huvudmannen återkalla ett tillstånd om resenären trots upprepade påminnelser, inte har betalat tidigare egenavgifter.”
Kommentar: Viktigt att utreda särskilda skäl innan tillstånd dras in.
- ”Utredningen bedömer att det ska vara möjligt, under vissa förutsättningar, att ta med sig hjälpmedel under redan så länge detta inte fördyrar transporten väsentligt. En fördyring som indirekt kan uppstå av förslaget är att samåkningspotentialen kan bli mindre då utrymmet i fordonet minskar. Sammataget är utredningen av uppfattningen att när det gäller rätten att medta hjälpmedel är det skäligt att frångå den rådande utgångspunkten att när färdtjänst enbart rymmer en trafikpolitisk dimension. Genom utredningens förslag blir det möjligt att anlägga ett delvis annorlunda synsätt. Genom att i större utsträckning tillåta hjälpmedel under transporten ges fler tillträde till samhället på lika villkor.”
Kommentar: Positivt att utredningen tar upp möjligheterna att ha med hjälpmedel för resenären. Men det bör klargöras vilken typ av hjälpmedel man kan ha med på resan samt utredas i samband med tillståndet om det är möjligt att på plats ordna hjälpmedel under vistelsen på annan ort. Om det är tillåtet att ta med vilka hjälpmedel som helst på resan så kan det bli mycket dyrare för kommunerna. Dels kan det, som utredningen nämnt, inte vara möjligt att använda kollektivtrafiken, dels kan det leda till att det behövs andra större fordon för att möjliggöra resan.
- ”Utredningen förslår att den nya lagen om särskilda persontransporter ska innehålla bestämmelser om att det ska bedrivas ett systematiskt kvalitetsarbete i all de verksamheter som erbjuder särskilda persontransporter. Med systematiskt kvalitetsarbete avses att verksamheterna systematiskt och kontinuerligt ska följa upp och utveckla särskilda persontransporter. Varje huvudman ansvarar för att ett systematiskt kvalitetsarbete upprättas för sin verksamhet. Inriktningen på det systematiska kvalitetsarbetet ska vara att de nationella mål som införts i den nya lagen uppfylls. Om det vid uppföljning, genom klagomål eller på annat sätt kommer fram att det finns brister i verksamheten ska huvudmannen se till att nödvändiga åtgärder vidtas. I kvalitetsarbetet ska särskilt effektivitet, trafiksäkerhet, hållbarhet och god kvalitet för resenären ingå. Utredningen föreslår också att huvudmannen ska ha skriftliga rutiner för att hantera klagomål och andra synpunkter som berör verksamheten. Information om rutiner ska lämnas till resenärerna på lämpligt och lättillgängligt sätt.”
Kommentar: Mycket positivt att det blir en tydlighet och ett krav på kvalitetsuppföljning och klagomålshantering
- ”Utredningen föreslår att tillsyn ska utövas av det systematiska kvalitetsarbetet och att transportstyrelsen blir ansvarig myndighet.”

- Kommentar:** Positivt att det blir en myndighet som har ansvaret för tillsynen.
- Utredningen föreslår att i möjligaste mån ska huvudmannen samordna verksamheten både vad det gäller administrativa och trafikmässiga aspekter, såväl internt som gentemot andra huvudmän. Den samordning som sker i form av samåkning får inte leda till väsentliga olägenheter för resenären. Arbetet med samordning ska regelbundet följas upp och utvärderas inom ramen för det systematiska kvalitetsarbetet.”
Kommentar: Samordning av färdtjänstresor/riksfärdtjänstresor fordrar att det för vissa utsatta målgrupper görs en ordentlig individuell bedömning på möjligheterna till samåkning. Det finns vissa målgrupper av äldre resenärer som inte har möjlighet till samåkning och det bör nog utredas vid ansökan om färdtjänst hur de individuella möjligheterna är. Detta bör ytterligare betonas i lagförslaget.
 - ”Egenavgiften för riks-färdtjänstresa som företas med kollektivtrafik eller lufttrafik med ledsagare ska motsvara det faktiska biljettpriset. Det allmänna ska stå för ledsagarens biljett. Resenären ska erbjudas att resa från adress till adress och behövs därför anslutningsresa till eller ifrån t.ex tågstation ska egenavgiften för den delen av resan som avser anslutning beslutas av huvudmannen. Egenavgift som företas med taxi eller för ändamålet särskilt anpassat fordon får aldrig överskrida 0,025 prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken, avrundas till närmaste tiotal kronor oavsett resans längd. Detta motsvarar i dagens monetära värde cirka 1 140 kronor. Det är upp till huvudmannen att besluta om hur och efter vilka principer resorna ska prissättas. Huvudmännen kan också välja att subventionera vissa gruppers resor. Förordningen(1993:1148) om egenavgifter vid resor med riks-färdtjänst ska upphävas.”
Kommentar: När resenären fått riks-färdtjänst beviljad så blir det olika avgifter för resan, om den ska utföras både lokalt och med kollektivtrafik. Till tågstationen blir det färdtjänst med egenavgift. Från tågstationen till resans mål betalas ordinarie biljettpris. För anslutningsresan från tågstation till målet blir det då egenavgift för färdtjänst, eller räknas den resan in i riks-färdtjänstresan och resenären betalar full avgift till taxi?
 - För att i möjligaste mån skapa förutsättningar för att uppnå en ökad grad av samordning, bedömer utredningen att det bör skapas forum för alla intressenter, som regelbundet ska träffas och möjliggöra en dialog sinsemellan”
Kommentar: Detta är en viktig punkt för att det ska fungera i alla led. Det är nog mera så att det inte ”bör” skapas forum utan ”skall” skapas forum för att ha en dialog på ett bra sätt.

