

Diarienummer N2018/03947/MR

[n.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:n.remissvar@regeringskansliet.se)

kopia: marie.egerup@regeringskansliet.se

2018-11-05

## Remissvar särskilda persontransporter för ökad samordning (SOU 2018:58)

Särskild kollektivtrafik är svaret på många av vårt samhälles gemensamma utmaningar för klimat, hållbar samhällsutveckling, regional tillväxt likaväl som för geografisk, kulturell och social rörlighet. Samtrans ambition är att medverka till att nå de nyttor som särskild kollektivtrafik innebär både för individ och samhälle. Vårt fokus är därför att tillsammans med våra uppdragsgivare utveckla den särskilda kollektivtrafiken och göra den allt mer tillgänglig. Det gör vi genom att tillsammans använda de resurser som finns tillgängliga på ett effektivt sätt i balans med en tydlig resenärsnytta. Remissvaret är framtaget av Samtrans som aktör på denna marknad.

### Sammanfattning

Samtrans är positiva till initiativet kring att göra en översyn kring lagstiftningen som reglerar den Särskilda kollektivtrafiken. Utredningen speglar en bred översyn av alla delar som regleras inom ramarna för den särskilda kollektivtrafiken och ger en bra bild av nuläget och en beskrivning av önskat läge.

Vi ser inte att utredningen i stort ger förslag på förändringar som kraftigt förändrar och förbättrar dagens ganska fragmenterade marknad vad gäller framförallt huvudmannaskap och upphandling. Vi ser positivt på inslagen av större frivillighet, men att man trots det ger rekommendationer i rätt riktning som stödjer förbättrad samordning framförallt mellan allmän och särskild kollektivtrafik.

Funktionaliteten för Särskild kollektivtrafik är samhällskritisk och det är viktigt att personer med särskilda behov ska kunna känna frihet i resor och aktiviteter. Framförallt ser Samtrans att fler lagförslag skulle varit kopplade till kvalitetshöjande åtgärder praktiskt.

I nedan text väljer Samtrans att redovisa betänkanden kring delar av förslaget där vi har synpunkter.

## Samtrans Yttrande

### Lagförslag Särskild Kollektivtrafik

#### 1 kap. Författningsförslag.

- Till motsatts av vad som finns reglerat i förslaget hade det varit ett önskat läge att de skilda lagarna för skolskjuts och sjukresor också skulle haft en tydligare koppling och integration till Färdtjänst och riksfärdtjänst för att förtydliga vikten av samordning och tvärfunktionalitet. En lag som sammanfattar och styr Särskild kollektivtrafik.
- Huvudmannskapet samordnas av de skilda myndigheterna och huvudmannen ansvarar sedan för upphandling och uppföljning av drift. Då Länstrafikbolagen är en del av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i enlighet med (SFS 2010:1065), så finns det ingen anledning att se på det på annat sätt i denna lagstiftning.
- Idag är det inte ovanligt att huvudmannskapet skiljer sig åt inom de enskilda regionerna vilket skapar barriärer för samordning, effektivitet och kvalitet. Många gånger finns till exempel flera beställningscentraler som hanterar samma resenärs resor beroende på behov. Med ett tydligare huvudmannskap finns här stora samordningsfördelar. Här borde förslaget varit skarpare i direktiven för samordning och huvudmannskap

#### 2 kap. Syfte med verksamheten

- Vi vill till denna skrivning lägga till att det inte främst är transporter som ska vara likvärdiga utan människors lika rätt till deltagande i samhället och därefter anpassning utifrån behov.
- Vi tycker inte att det ska göras någon prioritering av rangordning kring färdmedlen utan varje huvudman bör utifrån sina förutsättningar välja vilket färdmedel som ska användas
- Vi är för ytterligare samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik och att fler initiativ till upphandling där särskild och allmän trafik upphandlas gemensamt.

#### 3 kap. Allmänna Skyldigheter för Huvudman

- Vi ser positivt på samordningen mellan kommuner och län. I förslaget finns en begränsning av sjukresor till den egna länsgränsen men vi ser att utredningen skulle ta större hänsyn till hur hälso- och sjukvården organiseras
- Vi kan se att det finns viss rimlighet i att utöka möjligheterna under begreppet Särskilda själ för vilka hjälpmedel som är tillåtna att ta med. Viktigt ur ett transportörs perspektiv är förutsättningarna för hur det påverkar utrymme, möjligheten till samåkning och hur ersättning ges beroende på utrymmesbehovet. Även på denna punkt vill vi påpeka att resenärens behov behöver vara fokus.

#### 4 kap. Tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst

- "Det Allmänna" bör bytas ut för att inte i onödan förväxla vad som är arbetsgivaransvar. Ansvaret ska inte begränsas av att en resande har ett funktionshinder eller särskilt behov
- Begreppet taxi bör förändras till förmån för begreppet "särskilt anordnade transporter". Personbil som ägs och körs av huvudmannen och bussar som särskilt anpassats med liftar och ramper är exempel på sådant som inte är "taxi" men som ändå kan ingå. Här behöver också samordning med andra trafikslag än Taxi tas i beaktning. En del av dagens problematik är ju bland annat särintressen som uppstår hos taxi emellan resenärer i samhällsbetald och kommersiella körningar.
- När färdtjänst och riksfärdtjänst hamnar i samma lagstiftning måste man också reflektera över om resenären ska ha rätten att både provas för färdtjänst och riksfärdtjänst på samma resa. I kommuner som tex tillåter länsfärdtjänst, men ett begränsat antal och under viss del av dygnet. Ska då resenären verkligen kunna söka riksfärdtjänst?
- Den rangordning som utredningen vill sätta i 5 § pkt 5 står ofta i strid med god ekonomisk hushållning och hög samordning. Genom att erbjuda en resenär plats i en transport som särskilt anordnas för resan kan kostnadsökningen för trafiken bli nära noll, behovet av ledsagare försvinner och både samhället och individen slipper betala biljettkostnader.
- Denna paragraf (*Tillstånd till färdtjänst får meddelas för viss tid eller tills vidare. Tillstånd får i skälig omfattning förenas med villkor om*) saknar en viktig aspekt nämligen ett incitament att driva resandet till resor med skäliga kostnader.

#### 5 kap. Ansvarig Huvudman

- Vi vill påpeka ett förtydligande kring vad överlåtande av huvudmanaskapsrollen innefattar. Man kan lätt misstolka texten som att en kommun skulle kunna överlåta driftansvar mm men behålla ansvaret för egenavgiftens storlek. Det är viktigt för samordning och effektivitet att ett överlåtande betyder fullt ansvar. Det blir ett steg bakåt i förhållande till den fullständiga överlåtelse som beskrivs i Färdtjänstlagen
- Vi kan tycka att det kan finnas kvar en frivillighet i överlåtelse i skrivningen men med rekommendation om samordning via redan befintliga Regionala kollektivtrafikmyndigheter.
- Vi stödjer följande beskrivning i förslaget och vill speciellt trycka på just människors likvärdiga möjligheter i samhället som extra viktiga för hur beslut fattas i enskilda fall. *"Ändringar för färdtjänst 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 färdtjänstberättigade till kollektivtrafiken och därmed anse sig uppfylla kraven enligt lagen om särskilda persontransporter. Resenärens individuella förutsättningar och kollektivtrafikens beskaffenhet måste alltid beaktas vid tillståndsprovningen. Vidare föreslår utredningen att i den nya*

*lagen ska det uttryckligen anges när kommunen har skyldighet att anordna färdtjänstresor för sina kommuninvånare.”*

- Förtydliga ansvaret om att skriva trafikförsörjningsprogram för samtliga ansvariga oavsett hur ansvaret fördelats inom länet.

#### 6 kap. Avgifter för färdtjänst och riksfärdtjänst

- Maxbelopp för egenavgiften bör skötas med motsvarande ansvar som taxor för allmän kollektivtrafik, färdtjänst eller sjukresor har idag. Huvudmannen bör få styra taxan utifrån självkostnadsprincipen. Självkostnadsprincipen bör dessutom räknas utifrån hela kollektivtrafiken, inte endast utifrån den särskilda. Maxbelopp är viktigt eftersom den särskilda kollektivtrafiken innebär höga kostnader för en intäktssvag grupp.

#### 7 kap. Kvalitetsarbete, planering och samråd

- Vi samtycker i skrivningen om ett ökat och mer kontrollerat kvalitetsarbete. Det blir extra viktigt i denna skrivning bara att det inte blir ett förstatligande med krav på rapportering utan att det blir i form av verktyg och nationell samordning kring till exempel krav i förfrågningsunderlag, fordonstyper, fast beställning istället för avrop och kvalitetsutvärderingar. Ökat krav på endast rapportering kan skapa omfattande administration som istället tar fokus ifrån verksamhet och leverans. Dessutom blir skrivningen ”Inriktningen på det systematiska kvalitetsarbetet ska vara att de nationella mål som införs i den nya lagen uppfylls.” otydlig eftersom det varken beskriver vilka de nationella målen är, hur de ska kvantifieras och vilken nivå som ska uppnås
- Det beskrivs att man ska ställa högre krav på klagomålshantering vilket vi välkomnar men tycker att förslaget bör förtydligas mot att säkerställa rutiner hos huvudmannen.
- Vi ser skrivningen om samordning som positiv men den bör förtydligas med att det är samordning mellan organisationer och inte inom.
- Vi understryker bara tidigare synpunkt kring samordning av samtliga delar inom särskild kollektivtrafik och med det också inordna Sjukresor och Skolskjuts i lagen om Färdtjänst och riksfärdtjänst.

#### 8 kap. Tillsyn

- Förslaget om att Transportstyrelsen ska utöva tillsyn av systematiskt kvalitetsarbete har risk att bli administrativ tung samt skapa merkostnad. Här bör tillsynen istället fokusera på att skapa bättre plattform för övergripande statistik samt forum för dialog kring gemensamma rutiner. Om Transportstyrelsen är rätt instans har vi ingen synpunkt på
- Hel begreppet kring kvalitetsöversyn behöver genomarbetas bättre för att hitta rätt nationella värden att styra på.

- Rättigheterna i valet av utförare skulle gå att tolka som att öppna för fler ramavtal där resenärerna får större medbestämmande kring kvalitet på utförd resa och det tror vi är bra. Detta skulle leda till större konkurrens mellan operatörerna i levererad kvalitet och blir inte bara en lägsta prisfråga i ett anbud som sannolikt i länder blir sämre kvalitet.

#### 9 kap. Sekretess och tystnadsplikt

- Vi ser positivt på informationsutbyte som ger bättre nationell kunskap och statistik. Möjligtvis bör ett förtydligande göras till att det är Huvudmannen som samordnar denna information i länet. Så klart med stor hänsyn tagen till den enskilda individen GDPR.

#### 10 kap. Bemyndigande

- Det finns i utredningen redan flera delar som beskriver kvalitativa åtgärder och hur de bör följas upp. Denna del blir en upprepning av tidigare direktiv utifrån beskrivningen av en ramlag.

#### 11 kap. Överklagande

- Vi har inget att kommentera till denna punkt

### **Övriga Lagändringar**

Här har vi bara några korta tillägg för nedan två områden och har i övrigt hanterat våra synpunkter i vår sammanfattning.

#### Skollagen

I enlighet med tidigare redogörelse tycker vi att lagen med föreslagna förändringar borde ingå i lagen om Särskilda persontransporter

#### Lagen om Kollektivtrafik

Trafikförsörjningsprogrammet borde skötas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten för att slippa mellanhänder.

Att trafikförsörjningsprogram även upprättas av landstingen så länge de inte flyttar huvudmannansansvaret till den regionala kollektivtrafikmyndigheten

## Sammanfattning

Sammanfattningsvis blir det kanske inte så stora skillnader mot tidigare då detta mer blir förändringar som ger uttryck i rekommendationer. Med tanke på att marknaden för Särskild kollektivtrafik är mycket fragmenterad ser vi som transportör att det skulle behövs fler direkta direktiv kring de delar som driver kvalitet, effektivitet och samordning. Många av dagens problem är kopplat till själva upphandlingstillfället och hur förutsättningarna för deltagande trafikföretag beskrivs i form av skallkrav och kvalitetskrivningar samt tiden för upphandling fram till trafikstart.

Det skulle också varit bra med en sammanslagning av samtliga delar inom den särskilda kollektivtrafiken färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolresor inom ramarna för en lag inte flera som idag. Vi tänker framförallt på sjukresor och skolskjuts som idag regleras i egna lagar. Detta för att också skapa ännu större tydlighet och bättre samordning.

Mer utrymme skulle givits till direktiv och rekommendationer vad gäller hur man idag upphandlar eller driver beställningscentraler, detta då det i många kommuner och län finns flera beställningscentraler beroende på inom vilken kategori färdtjänst eller sjukresa som kunden ska resa i. Detta skapar högre kostnader ger stor ineffektivitet, dålig samordning och det blir rörigt för kunden.

Vi ser att den anropsstyrda trafiken också borde hanterats med alla sina nyanser i detta direktiv. Just en anropsstyrda trafiken kan vara bryggan mellan den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken och skapa positiva synergier i båda.

Samordning, Statistik och sekretess är också områden som i det nya direktivet skulle kunna blivit mer tydliga främst då vilka gemensamma kvalitetsvärden som ska följas upp nationellt.

I liggande förslag blir friheten för bättre samordning egentligen bara riktad till dem som redan samordnar. Samordningen mellan Allmän och Särskild kollektivtrafik omnämns men skulle också behöva styras tydligare. Här finns troligtvis stora ekonomiska fördelar.

I den del som hanterar förslaget om att Trafikanalys ska ta fram statistik saknas direktiv på nationell nivå för vilka styrtal som ska vara gemensamma.

Vi tycker att det är bra att det bildas en arbetsgrupp och tycker det är viktigt att denna arbetsgrupp utreder vilka incitament som kan skapas för att optimera till exempel skolans start- och sluttider. Med skilda starttider på vissa skolor kan transporter samordnas mellan flera skolor och bussar med annars mycket lågt resursutnyttjande frigöras

Vi ser att ytterligare förtydliganden kring en gemensam kravbas” med SKL som övergripande koordinator över landet och Länsstyrelserna som koordinatörer inom länen skulle vara ett sätt att samordna förutsättningarna för hur denna sortens trafik upphandlas.

Vi tycker att även socialtjänstens upphandlingar av liknande transporter borde vara en del av denna utredning och också till del styras i en gemensam lagstiftning för ytterligare synergier och möjliga effektiviseringar mellan transportslagen

Vi tycker att ansvaret för gymnasieskolans ”skolskjuts” utifrån lagen om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor också bör hänvisas till den regionala kollektivtrafikhuvudmannen. Kollektivtrafikmyndigheten skulle ha bättre kunskap om resenärsunderlaget och därmed kunna planera verksamheten effektivare.

I underlaget saknas prognoser för hur personer inom ramarna för den särskilda kollektivtrafiken reser hur många de är och hur detta utvecklas i framtiden. En åldrande befolkning, urbanisering och förändringar inom sjukvården kommer påverka hur den särskilda kollektivtrafiken utvecklas och bör styras.

Vi ser mycket positivt på initiativet till denna utredning och tycker att detta är en bra början på en reformering av möjligheter och förutsättningar för de som reser inom ramarna för den särskilda kollektivtrafiken. Framförallt för att hitta vägar till bättre samordning som skapar tydlighet i upphandling och drift av sjukresor, färdtjänst, riksfärdtjänst och skolresor. De människor som reser inom ramarna för denna trafik har färre valmöjligheter i sin vardag för hur de ska ta sig till, fritid, vård, skola och arbete och ska kunna förvänta sig pålitliga lösningar med hög kvalitet. Detta kräver att samtliga parter Huvudman, Transportör, Kommun, Myndighet mm samtalar och ständigt utvecklar de särskilda persontransporterna. Lägsta pris får inte bli den enskilt viktigaste frågan utan istället den mest effektiva trafiklösningen som skapar god ekonomi och en pålitlig och kvalitativ reseupplevelse på lång sikt.

Vi är tacksamma för att ha fått delta med våra synpunkter i denna remis.

**För Samtrans**

Joakim Agartson