



Farsta 5 november 2018

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Vår referens: karolina.celinska@dhr.se

Remissyttrande avseende Betänkandet Särskilda persontransporter -
moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58)
N2018/03947/MRT

DHR är en idéburen demokratisk organisation för och av personer med nedsatt rörelseförmåga. Genom att skapa opinion och påverka de politiska besluten arbetar vi för ett öppet Sverige, där personer med nedsatt rörelseförmåga inte blir utestängda. Utgångspunkterna i vårt arbete är FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och hållbarhetsmålen i agenda 2030. Det är utifrån dessa perspektiv vi framför våra synpunkter på utredningen.

DHR:s generella synpunkter

Det är lätt att förbise syftet med persontransporternas funktion vid ett försök om att åstadkomma en effektiv samordning, organisering och utförande av persontransporter, för kommunala och regionala myndigheter. Resenärsperspektivet behöver alltid vara centralt när det handlar om persontrafik. DHR ser efter att ha tagit del av utredningens förslag, som till övervägande del är bra, att det ändå finns ett behov av att upprepa vissa farhågor som är direkt avgörande för rätten till personlig rörlighet.

Även med en universellt utformad kollektivtrafik kommer det alltid att finnas behov av ett komplement för personer med nedsatt rörelseförmåga, t ex i form av särskilda persontransporter. Persontransporter är utöver ett komplement till kollektivtrafiken även en ersättning för personer som inte kan välja att köra bil, cykla eller gå. Av just den anledningen är det viktigt att i målformulering för persontransporter få med att dessa ska leda till jämlika och jämställda livsvillkor.

DHR:s synpunkter på specifika förslag

10.4 Utredningens förslag: I den nya lagen om särskilda persontransporter framgår att färdtjänst kan bestå av särskilt anordnade transporter i kombination med kollektivtrafik.

I sig anser inte DHR att detta är ett negativt förslag, utan är en kombination av transportslag som kan ha mervärde. Dock har vi flertalet exempel från våra medlemmar och systerorganisationer där denna möjlighet till viss del blir ett praktiskt absurdum. Exempelvis ledsagas en person från hemmet med taxi till busshållplats för att sedan följa efter bussen och hämta vid annan hållplats för att sedan köra personen till slutdestination. Det innebär att en taxi redan avsatts men ändå inte får användas som persontransport, vilket både är ett dåligt alternativ för individen och för huvudmannen som tillhandahåller tjänsten.

Vi menar att man behöver vara väldigt tydlig från lagstiftarens sida hur man genom detta förslag kan upprätthålla och garantera praktiskt genomförande som är jämlikt och jämställt för resenären.

10.5 Utredningens förslag: I den nya lagen ska det uttryckligen anges när kommunen har skyldighet att anordna färdtjänstresor för sina kommuninvånare.

Att skyldighet att anordna färdtjänstresor uttryckligen anges i lagen anser DHR vara ett bra förslag. Däremot ser vi en överhängande orättvisa i att specificera typen av resor. Orsaken eller syftet med en resa är i alla transportslag ovidkommande, förutom vid persontransporter, då finns en moralisering och hierarki på vilka resor som är av värde. Då systemet med persontransporter ändå är uppbyggt kring en individuell prövning av behovet, så ser inte DHR att begränsning genom definition av resa är motiverat. Vi är också av den uppfattningen att begränsning på grund av definition inte uppfyller rätten till personlig rörlighet eller är jämlikt eller jämställt.

10.6.2 Utredningens förslag: För att främja överflyttning från särskilt anordnade transporter till kollektivtrafiken och lufttrafik ska riksfärdtjänstresor 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 uppräknningen av vilka färd sätt som kan beviljas, ska alternativet med ledsagare i kollektivtrafik eller lufttrafik komma först och i andra hand taxi eller ett för ändamålet särskilt anpassat fordon.

Även gällande denna punkt kan DHR se farhågor. Även för riksfärdtjänst görs individuella prövningar av behovet av resa. Vi ser i förslaget en övertro till

ledsagning och vilka behov som kan tillgodoses. Många gånger är en resa på längre avstånd mer komplex i relation till hjälpmedelsbehov, fysisk ansträngning för att nämna några variabler. Det finns risk för att det görs en ojämlik och ojämsställd värdering av resetyper som inte görs för andra resenärer. Något som var tänkt som signalvärde kan ge negativa effekter som inte gynnar ett jämlikt resande för individen. Vi förordar en skrivning som inte anger färdstätt.

10.6.3 Avgiftssättning för riksfärdtjänst

Med hänvisning till tidigare punkt om hierarki mellan färdstätt har avgiftssättningen en stor inverkan. Både flyg och tåg kan ha en generellt högre avgift än angivna gränsen för egenavgift. Då antalet platser för rullstol också är begränsat inom kollektivtrafiken påverkar detta utbudet och i förlängningen också priset på den enskilda resan. Möjlighet till att boka billigaste biljett finns oftast inte för DHR:s medlemmar. Personer med nedsatt rörelseförmåga lever många gånger med kraftigt begränsade ekonomiska möjligheter och kan bli tvungna att avstå att resa då de systematiskt ska bli hänvisade till ett mer kostsamt färdstätt. Även här saknas ett resonemang om jämlika och jämställda villkor.

11.6 Hjälpmedel ska vara tillåtet i större utsträckning än i dag

Ett mycket bra förslag som är absolut nödvändigt för jämlika och jämställda möjligheter för personer med nedsatt rörelseförmåga att resa.

16.2 Krav på samordning

DHR vill förtydliga och understödja utredningens förslag om att samordning inte får leda till väsentliga olägenheter för resenären. Tidigare erfarenheter visar tydligt på då förändringar i utförande så som samordning försvårat eller omöjliggjort ett fungerande resande för individen. En sådan skrivning i lagtext är absolut nödvändig.

18.2 Behov av kompletterande nationell statistik

DHR anser det vara ett bra förslag att SCB involveras i att ta fram statistik på området.

19.2 Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning

Att mäta kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning är komplext då många variabler i synergi med varandra påverkar möjligheten att använda kollektivtrafiken. Trafikanalys mätning är en del i att följa upp målet om tillgänglig kollektivtrafik inom ramen för de funktionshinderpolitiska målen. De mål

som angavs var inte särskilt konstruktiva eller mätbara. DHR delar utredningens utgångspunkt att den mätning som Trafikanalys genomför, behöver utvärderas. Dock ser vi inte nödvändigtvis att mätning görs för mätandets skull. Funktionshinderpolitiken behöver arbeta med mer framåtsyftande mål som dessutom är mätbara över tid. Uppdrag kring detta har redan getts Styretredningen att utarbeta och det känns logiskt att låta dem ange riktningen för målarbetet inom funktionshinderpolitiken innan förändring av Trafikanalys mätning är aktuellt.

Beslut om detta yttrande har tagits av förbundsordförande Rasmus Isaksson. Yttrandet har beretts av ombudsman Karolina Celinska i samarbete med och i den slutliga beredningen har även förbundssekreterare Ken Gammelgård medverkat.

DHR – Delaktighet Handlingskraft Rörelsefrihet

Vänliga hälsningar



Rasmus Isaksson
förbundsordförande



Karolina Celinska
ombudsman