

Vår referens:

Ilona Holmgren

stk.funktionshinderradet@malmo.se

Mottagare:

Tekniska nämnden

registrera.fastighetsochgatukontoret@malmo.se

Utredning om helhetsansvar för färdtjänsten i Malmö stad, TN-2025-451

Generellt om yttrandet från Malmö stads funktionshinderråd

Malmö stads funktionshinderråd har tagit del av rubricerat förslag. Rådets föreningar är även positiva till den muntliga genomgång av förslaget som föregick remissen. Synpunkterna nedan har lämnats av föreningarna och funktionsstöds- och tillgänglighetssamordnare i rådet. Politikerna i rådet lämnar sina synpunkter i andra sammanhang.

Rådet efterfrågar återkoppling om hur bifogade synpunkter beaktas framöver. Beslut som gäller ärendet kan skickas till rådet via stk.funktionshinderradet@malmo.se.

Synpunkter utifrån FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (CRPD)

FN:s internationella konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (CRPD) har ratificerats av Sverige. Konventionen är bindande och vägledande för statliga, regionala och kommunala beslut som rör personer med funktionsnedsättning.

CRPD utgår från att personer med funktionsnedsättning är rättighetsbärare och att offentliga aktörer är skyldighetsbärare med ansvar att säkerställa att rättigheterna kan utövas i praktiken. Konventionen omfattar bland annat rätten till tillgänglighet, självständighet, delaktighet i samhällslivet samt rätten att involveras i beslut som rör den egna livssituationen.

Mot denna bakgrund ska frågor om färdtjänst inte enbart betraktas som administrativa eller organisatoriska, utan som en del av kommunens ansvar att genomföra mänskliga rättigheter på lokal nivå.

Färdtjänst är för många rättighetsbärare en grundläggande förutsättning för att kunna leva ett liv på lika villkor. Möjligheten att förflytta sig är nära kopplad till delaktighet, självständighet och tillgång till arbete, utbildning, fritid och sociala relationer. Hur färdtjänsten organiseras, styrs och finansieras är därmed inte enbart en administrativ fråga, utan en fråga om hur kommunen uppfyller sina åtaganden enligt CRPD.

Om ansvarsfördelning, rättssäkerhet och ansvarsutkrävande

Enligt utredningen har det nuvarande sättet att organisera färdtjänsten påverkat Malmöbornas möjligheter till ansvarsutkrävande negativt. Utredningen skildrar otydlighet i ansvarsfördelningen mellan nämnderna som kan försvåra ansvarsutkrävande. Ur ett rättighetsperspektiv är detta särskilt problematiskt. När ansvaret är oklart riskerar rättighetsbärare att hamna i ett system där det är svårt att få beslut prövade och rättigheter tillgodosedda. Utredningen indikerar att Malmöbornas möjligheter till ansvarsutkrävande väntas bli bättre med helhetsansvar i en nämnd. Det framgår dock inte vilka möjligheter till ansvarsutkrävande Malmöborna kommer att ha om föreslagen förändring genomförs.

I samband med ett beslut om förändrat ansvar för färdtjänsten behöver det klargöras vilka möjligheter till ansvarsutkrävande Malmöborna kommer att ha framgent.

Det är positivt att Malmö stad tar initiativ till att se över organiseringen av färdtjänsten i syfte att skapa tydligare ansvar, bättre styrning och ökad sammanhållenheter. En organisatorisk förändring med ett helhetsansvar kan vara ändamålsenlig och bidra till förbättring, men endast om den föregås av ett rättighetsbaserat angreppssätt och leder till faktisk förbättring för rättighetsbärare, rättssäkerhet och möjlighet till ansvarsutkrävande. Utan detta riskerar förändringen att stanna vid en administrativ omorganisation.

En ansvarig nämnd med helhetsansvar för färdtjänst förväntas förenkla för Malmöbor och funktionsrättsorganisationer. Rådet bedömer att samlat ansvar för färdtjänstfrågor i en nämnd, servicenämnden, kan bli ändamålsenligt och bidra till tydligare ansvarsförhållanden. I rådets bedömning ingår även att serviceresor har störst kännedom om färdtjänstresenärerna. Rådet poängterar dock att rättighetsperspektivet saknas i utredningen.

Det är bra att skolskjuts, andra resor inom Malmö stad och färdtjänst samordnas förutsatt att det inte sker genom undanträngning och på bekostnad av färdtjänstresenärer. Rådet har intrycket att schemalagda färdtjänstresor morgon och eftermiddag samt skolskjuts/daglig verksamhet nu utförs med samma tillgängliga bilar, med kapacitetsbrister som följd.

Rådet ser positivt på ett helhetsansvar och samordning som leder till ökad kapacitet och som tillgodoser färdtjänstresenärernas behov.

Delaktighet (artikel 4.3 CRPD)

Enligt artikel 4.3 i CRPD ska rättighetsbärare aktivt involveras i beslutsprocesser som rör dem. Delaktighet är inte något som kan begränsas till ett avslutande remissförfarande, utan ska ske tidigt och strukturerat. Utredningen anger att rättighetsbärare och deras organisationer inte har involverats i utredningsarbetet, utan ges möjlighet att lämna synpunkter först i remisskedet. Detta innebär att rättighetsbärares perspektiv inte har varit en del av problemformulering eller analys. Utredningen präglas i huvudsak av ett organisatoriskt och ekonomiskt perspektiv.

Ett genomgående rättighetsbaserat perspektiv saknas i analysen. Beredning av frågor om färdtjänst rör rättighetsbärare som måste involveras i ett tidigare skede för reell delaktighet. CPR bör utgöra ett tydligt analytiskt ramverk i all fortsatt beredning och beslutsfattande.

En organisatorisk förändring måste utformas så att den tydliggör ansvar gentemot rättighetsbärare och stärker rättssäkerheten i hela kedjan – från styrning och riktlinjer till tillämpning och

uppföljning. Utifrån CRPD är det avgörande att en sådan förändring föregås av en tydlig rättighetsbedömning.

Ett samlat helhetsansvar är bara meningsfullt om det leder till ökad rättssäkerhet, stärkt delaktighet och förbättrade möjligheter för rättighetsbärare att leva ett liv på lika villkor.

Tillgänglighet och självständighet (artikel 9 och 19 CRPD)

Artikel 9 (Tillgänglighet) och artikel 19 (Rätten att leva självständigt och delta i samhället) tydliggör att tillgång till transporter är en central förutsättning för delaktighet. För många rättighetsbärare är färdtjänst den enda möjligheten att förflytta sig utanför hemmet. Utredningen beskriver uppföljning i form av ekonomi, volymer, punktlighet och kundnöjdhet. Det saknas dock uppföljning av hur färdtjänsten bidrar till att förverkliga rättigheter enligt CRPD.

Utredningen analyserar organisatoriska lösningar men saknar analys av hur dessa påverkar rättighetsbärarens faktiska möjlighet till självständighet, delaktighet och ett socialt liv. Detta utgör en betydande brist ur ett konventionsperspektiv. För att säkerställa att konventionen efterlevs bör uppföljningen även omfatta rättighetskonsekvenser, såsom hur färdtjänsten möjliggör delaktighet, självständighet och social inkludering.

Ekonomi (artikel 4 CRPD)

Enligt artikel 4 i CRPD är kommunen skyldig att vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa genomförandet av rättigheterna i konventionen. Ekonomiska begränsningar får inte användas på ett sätt som urholkar rättigheternas innehåll.

Utredningen konstaterar att färdtjänsten är underfinansierad. Samtidigt saknas analys om risker med denna underfinansiering kan leda till restriktiv tillämpning och därmed inskränkning av rättigheter. Översyn av finansieringen och full finansiering från start är av yttersta vikt. Rådet förespråkar att bolag som inte levererar planerade färdtjänstresor ska krävas på vite. Utredningen behandlar färdtjänstens ekonomi ur ett kommunalt perspektiv men saknar analys av de ekonomiska konsekvenserna för rättighetsbärare.

Finansieringen av färdtjänsten måste säkerställa att rättigheter enligt CRPD kan förverkligas i praktiken, inklusive ekonomisk tillgänglighet för rättighetsbärare.

Ekonomiska konsekvenser för rättighetsbärare bör därför ingå i den fortsatta beredningen och bedömas som en del av tillgänglighet, likvärdighet och faktisk delaktighet. För rättighetsbärare med begränsat ekonomiskt utrymme kan avgifter, egenkostnader och oförutsägbara kostnader utgöra faktiska hinder för att använda färdtjänsten och därmed för att utöva rättigheter enligt CRPD.

Malmöbornas synpunkter om färdtjänst

Rådet är medvetna om att remissen gäller omorganisering. Det är likväl av största vikt att tekniska nämnden säkerställer att klagomål och förslag på förbättringsåtgärder tas tillvara och överförs vid en organisationsändring. Synpunkterna har tidigare framförts av Malmöbor med funktionsnedsättning, rådet och funktionsrättsorganisationer. Flertalet av de klagomål och synpunkter som rådet fått kännedom om avser sådant som tekniska nämnden är ansvarig för i dagsläget.

Rådet anser att följande synpunkter som framförts från Malmöbor behöver beaktas.

Färdtjänstens nya riktlinjer begränsar möjligheterna för Malmöbor med funktionsnedsättning att vara delaktiga i samhället och ökar risken för isolering och utanförskap. Riktlinjerna drabbar en del Malmöbor extra hårt, med utgångspunkt i var i Malmö de bor, arbetar, studerar eller har sin dagliga verksamhet. För många personer med funktionsnedsättningar är möjligheterna begränsade att påverka var de vill bo eller ha sin dagliga verksamhet.

Kostnaderna för resor har blivit avsevärt dyrare och de krav som ställs på planering och framförhållning är orimligt höga samt kan upplevas som integritetskränkande.

Kriterierna för vad som bedöms vara en återkommande resa är otydliga och orimligt snäva. Det medför bland annat ökade kostnader för personer med funktionsnedsättningar och kräver olika tillvägagångssätt vid bokning. Rådet föreslår att definitionen för återkommande resa är: "Resa som genomförs mellan samma adresser vid fyra eller fler tillfällen per år."

Malmö den 24 februari 2026

Roko Kursar, ordförande, Malmö stads funktionshinderråd