



Datum
2018-10-16
Vår referens
Ingela Kressander
Utredningssekreterare
Ingela.Kressander@malmo.se

Tjänsteskrivelse

Remiss från Näringsdepartementet - Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58) STK-2018-820

Sammanfattning

Utredningen har haft i uppdrag att analysera reglerna för särskilda persontransporter för att identifiera hinder för kommunala och regionala myndigheter att effektivt samordna och organisera 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 såväl kostnader som kvalitet. De särskilda persontransporterna utgörs av färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor.

I utredningen föreslås ingen ändring i huvudmannaskapen utan det ska fortsatt vara frivilligt att överlåta huvudmannaskap till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Utredningen lämnar bland annat förslag för att stärka den nationella likvärdigheten, överflyttning av resor till kollektivtrafik och lufttrafik från taxi och särskilt anpassade fordon, större möjlighet för resenärer att få ledsagare, utökad möjlighet att ta med hjälpmedel samt regler om systematiskt kvalitetsarbete. Förslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2020.

Många av förslagen är bra, men det finns vissa frågor som lyfts fram i förslag till yttrande. Bland annat så kan det vara tveksamt om förslagen totalt sett blir kostnadsneutrala för kommuner som redan har en hög grad av samordning av transporter.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

1. Kommunstyrelsen godkänner förslag till yttrande och skickar det till Näringsdepartementet.

Beslutsunderlag

- Remiss från Näringsdepartementet - Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58)
- SOU 2018:58
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 181022 Svar på Remiss från Näringsdepartementet Särskilda persontransporter - moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018-58)
- Remissvar från hälsa-, vård- och omsorgsnämnden
- Remissvar från grundskolenämnden

- Grundskolenämnden beslut 180919 §126
- Remissvar från gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden
- Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden beslut 180921 §113
- Arbetsmarknads- och socialnämnden beslut 180924 §368
- Remissvar från funktionsstödsnämnden
- Funktionsstödsnämnden beslut 180921 §107
- Remissvar från servicenämnden
- Servicenämnden beslut 180924 §97

Beslutsplanering

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2018-10-22

Kommunstyrelsen 2018-10-29

Beslutet skickas till

Näringsdepartementet

Arbetsmarknads- och socialnämnden

Funktionsstödsnämnden

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden

Grundskolenämnden

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden

Servicenämnden

Ärendet

Malmö stad har av Näringsdepartementet fått möjlighet att lämna synpunkter på betänkandet Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU-2018:58)

Grundskolenämnden, Servicenämnden, Arbetsmarknads- och socialnämnden, Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden, Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden samt Funktionsstödsnämnden har getts möjlighet att yttra sig över remissen.

Bakgrund

Regeringen beslutade den 13 oktober 2016 om direktiv (dir. 2016:85) till en särskild utredare med uppdrag att analysera regelverket för särskilda persontransporter i syfte att identifiera hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en effektiv samordning. Utredaren skulle även föreslå ändrade eller nya regler för att undanröja hinder. Nedan finns utdrag ur direktivet.

Utredaren skulle, så långt som möjligt, säkerställa att eventuella förslag till ändringar av regelverket inte skapar en låsning vid särskilda tekniska lösningar eller tjänsteförmedlingsmodeller som på så vis hindrar innovationsförmåga eller teknisk utveckling på transportområdet.

Förutsättningarna för organiserandet och utförandet av särskilda persontransporter varierar i landet och kan skilja sig mellan exempelvis glesbygd och storstad. Utredaren skulle ha detta i beaktande vid utformningen av förslag.

Det saknas i dag regelbunden uppföljning och statistikunderlag för utvecklingen av utbud, kvalitet, och kostnader för de särskilda persontransporterna. Utredaren skulle därför se över behovet av att en statlig myndighet gör regelbunden statistisk uppföljning av de särskilda persontransporterna på nationell nivå.

Utredaren skulle genomföra sitt uppdrag med utgångspunkt i att förslag till åtgärder inte medför en kvalitetssänkning för användarna. En ökad samordning kan i stället leda till långsiktig höjning av kvaliteten för både organiserande samhällsaktörer och resenärer. Denna utgångspunkt är inte minst viktig mot bakgrund av att Sverige har ratificerat FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.

Syftet med utredningen är inte att göra en översyn av individers rätt eller tillgång till särskilda persontransporter, och inte heller att utreda kvaliteten i utförandet.

Utredningen i korthet

Utredningen har haft i uppdrag att analysera reglerna för särskilda persontransporter för att identifiera hinder för kommunala och regionala myndigheter att effektivt samordna och organisera 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 såväl kostnader som kvalitet. De särskilda persontransporterna utgörs av färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor.

Samordningsbegreppet är centralt som utgångspunkt för utredningens arbete. Begreppet är vidsträckt och att det finns potentiella samordningsvinster inom en rad olika områden. Exempel på resevillkor som kan variera är antalet resor som resenären är berättigad till, rätten till färdtjänstresa utanför den egna kommunen, möjligheter att ta med medföljande på resan och servicenivå i samband med resan såsom bärhjälp eller att få särskild hjälp från fordonet, men också resenärernas egenavgifter, där det finns stora variationer, inte bara mellan kommuner och regioner utan också mellan de olika trafikformerna (t.ex. färdtjänst och sjukresor). Därutöver finns organisatoriska aspekter som rör trafikledning, kapacitetsutnyttjande av fordonsparken, upphandlings- och avtalsfrågor, kompetensuppbyggnad samt enhetlig myndighetsutövning. Det diversifierade huvudmannaskapet är ytterligare en faktor som påverkar samordningspotentialen.

Utredningen anser att ett obligatoriskt huvudmannaskap på regional nivå skulle innebära en betydande inskränkning i den kommunala självstyrelsen. Därför föreslås ingen ändring i huvudmannaskapen utan det ska fortsatt vara frivilligt att överlåta huvudmannaskap till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Utredningens bedömningar och förslag

9 Vägen till en moderniserad lagstiftning för ökad samordning

9.3.8 Utredningens bedömning avseende ändrat huvudmannaskap

Utredningens förslag: Utredningen föreslår ingen ändring i huvudmannaskapen för särskilda persontransporter utan det ska fortsatt vara frivilligt att överlåta huvudmannaskap till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

9.5 Behovet av ny reglering

Utredningens förslag: 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.

Lagen om särskilda persontransporter innehåller ett antal gemensamma aspekter av grundläggande karaktär som rimligen bör regleras inom en gemensam lag som är tillämplig för alla fyra transportformerna, i stället för att motsvarande, likalydande reglering upprepas inom fyra speciallagar. Det handlar om bl.a. systematiskt kvalitetsarbete inklusive krav på samordning, statistik, tillsyn och bestämmelser om sekretess och tystnadsplikt. Merparten av alla bestämmelser i de nuvarande lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst ska föras över till den nya lagen, ibland efter redaktionell och språklig omarbetning. Därutöver tillkommer vissa ändringar i sak och helt nya bestämmelser. //

Genom lagen införs det krav på systematiskt kvalitetsarbete, samordning samt tillsyn för alla särskilda persontransporter. 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 genomföras.

9.5.3 Ytterligare åtgärder för att öka den nationella likvärdigheten avseende bedömningar

Utredningens förslag: Regeringen bör tillsätta en arbetsgrupp med företrädare för Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys samt Myndigheten för delaktighet i syfte att se över förutsättningarna för att utveckla ett nationellt beslutsstöd avseende färdtjänst och riksfärdtjänst.

Kapitel 10 Förändringar i färdtjänsten och riksfärdtjänsten

10.4 Ändrade förutsättningar för färdtjänsttransporter

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

10.5 Färdtjänst i den egna kommunen och närmsta serviceort

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

10.6 Ändringar för riksfärdtjänst

10.6.2 Överflyttning till kollektivtrafik och lufttrafik från taxi och särskilt anpassade fordon

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 färdtjänstresor 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.

10.6.3 Avgiftsättning för riksfärdtjänst

Utredningens förslag: Egenavgiften för resa 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 från t.ex. tågstation ska egenavgiften för den delen av resan som avser anslutning beslutas av huvudmannen.

Egenavgiften för resa som företas med taxi eller för ändamålet särskilt anpassat fordon får aldrig överstiga 0,025 prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken, avrundat 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 grupper resor.

Förordningen (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst ska upphävas.

10.7 Gemensamt förslag för färdtjänst och riksfärdtjänst

10.7.1 Möjlighet att återkalla ett tillstånd om resenären inte betalar egenavgiften

Utredningens förslag: Det är under vissa förutsättningar möjligt för huvudmannen att återkalla ett färd- eller riksfärdtjänstillstånd. En ny bestämmelse ska införas, utöver de redan gällande, att om inte särskilda skäl föreligger får huvudmannen återkalla ett tillstånd om resenären, trots upprepade påminnelser, inte har betalat tidigare egenavgifter.

11 Utvidgad rätt att medföra hjälpmedel

11.6 Hjälpmedel ska vara tillåtet i större utsträckning än i dag

Utredningens förslag: Under vissa förutsättningar får resenärer ta med förskrivna hjälpmedel som är nödvändiga för den dagliga livsföringen och som inte är tillgängliga på resmålet genom t.ex. förhyrning. Hjälpmedlen ska kunna hanteras som sedvanligt bagage eller transporteras på ett ändamålsenligt sätt. Endast om det finns särskilda skäl får rätten att ta med hjälpmedel leda till en väsentligt fördyrad transport.

12 Förändringar för skolskjuts

12.1.2 Beslut om rätt till skolskjuts

Utredningens förslag: 23 kap. skollagen (2010:800) ska kompletteras med bestämmelser som möjliggör för kommuner och landsting att överlåta beslut om rätten till skolskjuts till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

12.1.3 Problematiska områden att lyfta

Utredningens förslag: Regeringen bör tillsätta en arbetsgrupp som ser över hur rätten till skolskjuts påverkas för elever som har växelvis boende, beviljats korttidsboende eller önskar läxhjälp efter skoltid.

13 Mindre förändringar för sjukresor med anledning av dataskyddsförordningen

13.3 Utredningens överväganden och förslag

Utredningens förslag: 3 kap. 2 § lagen om särskilda persontransporter innehåller en bestämmelse som innebär att sjukvårdshuvudmännen, utöver skyldigheten att utbetala ersättning enligt lagen om resekostnadsersättning vid sjukresor, får anordna sjukresor inom det egna länet.

14 Systematiskt kvalitetsarbete – ett verktyg för att uppnå likvärdighet och god kvalitet

14.4 Systematiskt kvalitetsarbete inom särskilda persontransporter

Utredningens förslag: Lagen om särskilda persontransporter ska innehålla bestämmelser om att det ska bedrivas ett systematiskt kvalitetsarbete i varje verksamhet som erbjuder särskilda persontransporter. Med systematiskt kvalitetsarbete avses att verksamheterna systematiskt och kontinuerligt ska planera, följa upp och utveckla särskilda persontransporter. Det är varje huvudman som ansvarar för att ett systematiskt kvalitetsarbete upprättas för sin verksamhet. Inriktningen på det systematiska kvalitetsarbetet ska vara att de nationella mål som finns för transporterna 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. Kvalitetsarbetet ska fokusera på effektivitet, trafiksäkerhet, hållbarhet och god kvalitet för resenärerna.

14.5 Skriftliga rutiner för klagomål

Utredningens förslag: Huvudmannen ska säkerställa att det finns rutiner för att hantera klagomål och andra synpunkter. Information om rutinerna ska lämnas till resenärerna på lämpligt sätt och nödvändiga åtgärder vidtas om det i samband med kvalitetsarbetet, klagomål eller på annat sätt framkommer systematiska brister eller allvarigare brister av enskild karaktär i verksamheten.

15 Behov av tillsyn

15.2 Utredningens överväganden och förslag

Utredningens förslag: Transportstyrelsen blir ansvarig myndighet för att utöva tillsyn av det systematiska kvalitetsarbetet som föreslås i 7 kap. lagen om särskilda persontransporter.

16 Förslag till en utökad och bättre samordning

16.2 Krav på samordning

Utredningens förslag: I möjligaste mån ska huvudmannen samordna verksamheten både vad gäller administrativa och trafikmässiga aspekter, såväl internt som gentemot andra huvudmän. Kravet på samordning avser således samtliga transportformer. Den samordning som främst 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.

16.3 Den regionala kollektivtrafikmyndighetens betydelse för att öka samordningen

Utredningens förslag: För att i möjligaste mån skapa förutsättningar för att uppnå en ökad grad av samordning, bör det skapas ett forum för samråd för alla intressenter, som regelbundet ska träffas och möjliggöra dialog sinsemellan. Den bärande tanken är att samlat kunna föra diskussioner och hitta gemensamma nya vägar som kan leda till en ökad och förbättrad samordning i framtiden. Arbetet med samordning ska redovisas i de regionala trafikförsörjningsprogrammen och gäller samtliga transportformer. Vidare ska kommuner som inte har överlämnat ansvaret för uppgifter enligt lagen om särskilda persontransporter, åläggas att till den regionala kollektivtrafikmyndigheten lämna in det senaste trafikförsörjningsprogrammet som kommunen är skyldig att upprätta enligt lagen om kollektivtrafik. Kommunen ska också ange arbetet med samordning av trafik enligt lagen om särskilda persontransporter. Det ankommer därefter på den regionala kollektivtrafikmyndigheten att samlat offentliggöra dessa program, t.ex. på myndighetens webbsida. Härigenom ges en möjlighet att göra såväl länsvisa och kommunvisa jämförelse av den samordning som myndigheten respektive de olika kommunerna har lyckats åstadkomma.

17 Frågor om sekretess

17.2 Utredningens överväganden och förslag

Utredningens förslag: Sekretesskyddet i 29 kap. 6 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) utökas till att avse samtliga särskilda persontransporter, dvs. även sjukresor och skolskjuts. Det utökade sekretesskyddet medför också att motsvarande ändringar behöver göras i 29 kap. 7 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) i syfte att kunna överlämna uppgifter till en enskild. I lagen om särskilda persontransporter införs det bestämmelser som möjliggör att uppgifter om personliga förhållanden får lämnas över till beställningscentral eller trafikutövare, i syfte att kunna anordna eller samordna särskilda persontransporter samt att tystnadsplikt råder för personer i dessa verksamheter.

18 Behov av kompletterande nationell statistik

18.2 Utredningens överväganden och förslag

Utredningens förslag: Regeringen bör ge Trafikanalys i uppdrag att i samråd med Statistiska Centralbyrån och andra relevanta aktörer utreda förutsättningarna för framtagande av kompletterande nationell statistik för särskilda persontransporter avseende utbud, kvalitet, kostnader och resande.

19 Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning

19.2 Utredningens överväganden och förslag

Utredningens förslag: Trafikanalys bör få ett uppdrag av regeringen att utvärdera och utveckla undersökningen Mätning av kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Härigenom kan erfarenheterna från tidigare mätningar tas tillvara, och mer statistiska och kostnadseffektiva metoder utvecklas och användas. I uppdraget bör även ingå att genomföra en pilotinsamling för att kunna bedöma möjligheten att genomföra undersökningen i större skala.

22.1 Ikraftträdande

Utredningens förslag: Lagen om särskilda persontransporter, förordningen om särskilda persontransporter och övriga författningsändringar bör träda i kraft den 1 januari 2020.

Remissinstansernas yttrande

Nedan finns en sammanfattning av de kommentarer som nämnderna lyft i sina svar, och som inte endast innebär att nämnden instämmer i utredningens förslag.

Grundskolenämnden

12. Förändringar för skolskjuts

Nämnden instämmer i att det finns en rad problematiska frågeställningar som uppstår i frågan om skolskjuts. Utredningens förslag om att tillsätta en arbetsgrupp med uppdrag att titta på dessa frågor välkomnas därför. För de elever som har använt sig av det fria skolvalet är kommunen endast skyldig att anordna skolskjuts i de fall det kan ske utan organisatoriska eller ekonomiska svårigheter. För kommuner som i enlighet med skollagen utgår från vårdnadshavarens önskemål vid skolplacering medför ovanstående att lagstiftningen blir svår att tillämpa vid bedömningen av rätten till skolskjuts.

14. Systematiskt kvalitetsarbete – ett verktyg för att uppnå likvärdighet och god kvalitet

Ett krav på systematiskt kvalitetsarbete och klagomålshantering bidrar till ökad likvärdighet och

rättssäkerhet för medborgarna och ligger i linje med grundskoleförvaltningen befintliga kvalitetsarbete. Samtidigt måste det vägas in att en klagomålshantering är mycket resurskrävande för kommunen.

16. Förslag till en utökad och bättre samordning – krav på samordning

Nämnden framhåller att det måste belysas att anordnandet av skolskjuts är en oerhört komplex uppgift som består av många olika beståndsdelar och aktörer. Samordning, såväl internt som med andra huvudmän, är en stor utmaning och kräver mycket resurser för att kunna åstadkomma.

Servicenämnden

1.1 Författningsförslagets 4 kap 2 § om ledsagare

Enligt författningsförslaget ska tillståndet även omfatta ledsagare om den som beviljas färdtjänst behöver ledsagare. Regleringen bedöms innebära att fler resenärer beviljas ledsagare med ny lagstiftning, då det ska jämföras med att lag om färdtjänst idag endast ger rätt till ledsagare om det behövs under själva resan. Det nya förslaget ger utrymme för en mer generös tillämpning. Fler ledsagare som reser med vid färdtjänstresor kan minska möjligheten till samordning och de samordningsvinster som förslaget har syfte att leda till.

8. Samordning

Att samordna skolskjuts med övriga resor som färdtjänst och sjukresor ställer sig nämnden tveksam till då förutsättningarna och kraven för resetyperna skiljer sig åt som det är idag. Av författningsförslagets 7 kapitel 5§ framgår att samordning av transporter inte får leda till väsentliga olägenheter för resenären. Nämnden anser att det blir komplext att göra dessa bedömningar, hur definieras till exempel väsentlig olägenhet? Görs bedömningen generellt för hela perioden tillståndet gäller, eller är det en bedömning som ska göras vid varje enskilt resetillfälle?

Betänkandets samlade bedömning är att den ökade samordningen ger tillräckliga besparingseffekter. I Malmö samordnas redan 70 % av alla resor, så är det tveksamt vilka ytterligare besparingar som kan göras hos huvudmän med stor samordning. Nämnden undrar om utredningen kommit fram till denna bedömning genom exempelberäkningar som visar hur de kostnadsdrivande delarna av förslaget kompenseras av ökad samordning.

10.5 Färdtjänst i den egna kommunen och närmsta serviceort

Nämnden påpekar att förslaget innebär att särskilda skäl tas bort från lagen vilket kan leda till en inskränkning jämfört med idag i möjligheten att kunna resa utanför den egna kommunen, om inte kommunen anordnar färdtjänst i andra fall än det lagen ställer krav på.

10.7.1 Möjligheten att återkalla ett tillstånd om resenären inte betalar egenavgiften

Tydlighet saknas i förslaget kring om egenavgiften, om inte särskilda skäl föreligger, ska vara betald innan bifall kan ges vid en ny ansökan om färdtjänst. Skäl som ska bedömas utgöra särskilda skäl vid bedömningen av om tillståndet kan återkallas bör omfattas av beslutsstödet för att undvika subjektivitet.

11.6 Hjälpmedel ska vara tillåtet i större utsträckning än idag

Den nya regleringen ger möjlighet att ta med de hjälpmedel som behövs på ankomstadressen, vilket är en väsentlig skillnad gentemot nuvarande lag som ger resenären rätt att ta med det

hjälpmedel som behövs för att kunna genomföra själva transporten. Förslaget innebär att endast om det finns särskilda skäl får rätten att ta med hjälpmedel leda till en väsentligt dyrare transport. Det innebär en stor komplexitet att bedöma om en transport blir väsentligt dyrare. Frågan är också om bedömningen göras vid varje restillfälle, eller göras generellt och gälla under hela perioden som tillståndet gäller.

Samordningsmöjligheterna begränsas i princip alltid då extra hjälpmedel eller större hjälpmedel ska tas med under resan, och därmed fördyras resan för huvudmannen. Även säkerhetsaspekten måste lyftas fram, då det alltid innebär en risk att frakta stora och tunga hjälpmedel i färdtjänstfordonen. Särskilt ska nämnas el-scooter och andra typer av större elrullstolar som inte är nödvändiga för att genomföra en resa, men som resenären kan behöva för att kunna uppnå syftet med resan, t.ex. för att självständigt kunna förflytta sig på ankomstadressen.

15.1.1 Tillsyn

Det behövs förtydligande om tillsynsmyndighetens roll. Om enskilda ska kunna vända sig till tillsynsmyndigheten med synpunkter på kvalitet och utförande av en enskild resa, och om tillsynen endast avser 7 kapitlet i författningsförslaget behöver förtydligas.

Arbetsmarknads- och socialnämnden

Arbetsmarknads- och socialnämnden har beslutat att avstå från att avge yttrande då remissen ej berör nämndens ansvarsområden enligt reglementet.

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden

Författningsförslagets 4 kap 2 § om ledsagare

I utredningen föreslås att färdtjänstillståndet även ska omfatta ledsagare, om den som beviljats färdtjänst behöver en sådan. Idag beviljas rätt till ledsagare endast om det behövs under själva resan. Nämnden ser positivt på denna möjlighet då den med stor sannolikhet kommer att leda till en förbättrad service och en tryggare vardag för många äldre och somatisk sjuka personer. Nämnden önskar tydlighet kring finansiering av medföljande ledsagare då ansvaret för färdtjänst respektive ledsagare är placerade hos olika huvudmän.

10.4 Ändrade förutsättningar för färdtjänsttransporter

Nämnden anser att det är positivt att kollektivtrafik används vid vissa typer av persontransporter (något som redan görs i Malmö stad) men vill ändå särskilt lyfta det fortsatta behovet av individuellt anpassade persontransporter, särskilt bland gruppen äldre personer med funktionsnedsättning. Av fysiska och/eller psykiska skäl måste anpassade persontransporter i vissa fall prioriteras över effektivitet, ekonomi och samordning och huvudfokus ligga på den enskildes förutsättningar.

10.7.1 Möjligheten att återkalla ett tillstånd

Nämnden sympatiserar med förslaget till den skärpta möjligheten att återkalla färdtjänstillstånd om resenären, trots påminnelser, inte betalat sina egenavgifter, men påpekar att ett återkallande måste föregås av en noggrann prövning av skälen till att egenavgifterna dröjt samt vad konsekvenserna av ett återkallat färdtjänstillstånd kan komma att få för den enskilde.

11.6 Hjälpmedel ska vara tillåtet i större utsträckning än idag

Utredningen föreslår en lagändring som gör det möjligt att ta med sig hjälpmedel under resan som behövs på ankomstadressen så länge detta inte fördyrar transporten väsentligt jämfört med nuvarande lag som enbart ger resenären rätt att ta med det hjälpmedel som behövs för att kunna

genomföra resan. Nämnden saknar en bedömning av vad som kan anses som en väsentligt dyrare resa i sammanhanget och ser gärna att en tydlig definition tas fram för att säkra en likvärdig bedömning. I övrigt välkomnar nämnden den mer generösa tillämpningen av lagen då ett sådant förslag skulle underlätta för fler av våra brukare att självständigt kunna förflytta sig på ankomstadressen.

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden

Nämnden ställer sig tveksam till om förslagen gällande skolskjuts, i enlighet med intentionerna, kommer att bidra till en långsiktig hållbarhet gällande kvalitet för de gymnasiesärskoleelever som berörs.

8. Samordning

Nämnden ställer sig tveksam till att samordna skolskjuts med resor såsom sjukresor och färdtjänst då både förutsättningar och krav för dessa restyper ser olika ut. Utredningen framhåller att samordningen inte får leda till väsentliga olägenheter för resenären, dock menar nämnden att det kan bli komplext att bedöma vad som ska definieras som en väsentlig olägenhet och om denna bedömning i sådant fall ska göras vid varje enskilt resetillfälle.

12.1.2 Beslut om rätt till skolskjuts

Nämnden anser att det är tveksamt att förslaget skulle minska den administrativa bördan om kommunen ändå ska bistå med ett underlag till utredningen. Det är diskutabelt att överlåta beslut om rätten till skolskjuts till den regionala kollektivtrafikmyndigheten eftersom det är kommunen som har kompetensen kring berörda elevers behov och situation. Ur ett elevperspektiv skulle detta dessutom innebära ytterligare en aktör för dessa gymnasiesärskoleelever och deras vårdnadshavare att hålla kontakt med.

Funktionsstödsnämnden

I lagförslaget föreslås att färdtjänstillståndet även ska omfatta ledsagare, om den som beviljats färdtjänst behöver en sådan (författningsförslagets 4 kap 2 §). Idag beviljas rätt till ledsagare endast om det behövs under själva resan. Denna möjlighet tror nämnden skulle förbättra servicen och vardagen för många personer med funktionsnedsättning.

Lagförslaget innefattar även förslag kring hjälpmedel (paragraf 11.6) där det förespråkas att resenärer ska ges möjlighet att ta med de hjälpmedel som behövs på ankomstadressen. Nämnden tror att detta förslag inte bara kan komma att förbättra servicen för brukarna utan även kunna vara en effektivisering för Malmö stad. Detta då denna samtransport kan komma att ersätta vissa särskilda hjälpmedelstransporter eller ersätter behovet av dubbla uppsättningar hjälpmedel.

Nämnden anser att det är positivt att kollektivtrafik används vid vissa typer av persontransporter (något som redan görs i Malmö stad) men vill ändå särskilt lyfta det fortsatta behovet av individuellt anpassade persontransporter för vissa personer med funktionsnedsättning. Av fysiska och/eller psykiska skäl måste anpassade persontransporter i vissa fall prioriteras över effektivitet, ekonomi och samordning och huvudfokus måste ligga på den enskildes förutsättningar.

Nämnden sympatiserar med förslaget till den skärpta möjligheten att återkalla färdtjänstillstånd om resenären, trots påminnelser, inte betalat sina egenavgifter, men påpekar att ett återkallande måste föregås av en noggrann prövning av skälen till att egenavgifterna dröjt samt vad konsekvenserna av ett återkallat färdtjänstillstånd kan komma att få för den enskilde.

Stadskontorets bedömning

Med beaktande av inkomna remissvar har stadskontoret gjort följande bedömningar. Betänkandet innehåller en bra redogörelse för de begrepp och den reglering som gäller särskilda persontransporter. Detta kan med fördel användas som kunskapsstöd för den som behöver sätta sig in i de frågor som utredningen berör.

9.5 Behovet av ny reglering

Ny lag om särskilda persontransporter omfattar inte sjukresor och skolskjuts, men dessa ska ändå i vissa delar regleras i lagen om särskilda persontransporter, vilket är en onödigt komplicerad konstruktion. Det blir tydligare att ha likalydande skrivningar om sekretess och systematiskt kvalitetsarbete mm i respektive lag. Se vidare under kapitel 17.

9.5.3 Ytterligare åtgärder för att öka den nationella likvärdigheten avseende bedömningar

Att ta fram ett beslutsstöd är positivt. I utredningen föreslås inte att SKL ska ingå i arbetsgruppen för nationellt beslutsstöd, vilket troligen är ett förbiseende, då det är kommunerna som primärt är ansvariga för att bevilja färdtjänst, och det kan komma att påverka det kommunala självbestämmandet.

Det finns ytterligare frågor utöver de som utredningen föreslår, som med fördel kan hanteras så att det blir en nationell samsyn på och tolkning av. I annat fall kan det bli prejudicerande domar som ska ange rättigheter och skyldigheter, om det inte regleras i lagstiftning eller gemensam vägledning.

Detta gäller till exempel under vilka förutsättningar en färdtjänstberättigad ska kunna få bärhjälp eller trappklättring. Detta är insatser som behövs om det endast finns trappor, och ingen hiss, på någon del av resans start, byte av färdmedel, eller vid resans mål. Gemensamt regelverk med en lägstanivå för tillgänglighet kan till exempel beakta frågor som om det går att sätta gränser, som maxvikt på resenären, för att säkerställa att transporter för överviktiga kan ske säkert. En annan fråga som med fördel kan ingå i en gemensam vägledning är om trappklättring ska beviljas tillsvidare, eller om ska brukaren ska anpassa sitt boende efter en övergångsperiod.

Det vore önskvärt med ett initiativ att utreda möjligheten att samordna sjukresor och färdtjänst, för att uppnå samordning mellan de olika huvudmännen. Samordning är önskvärt ur såväl finansierings- som miljöhänsyn. I samband med detta måste även de ekonomiska konsekvenserna för såväl huvudmännen som resenärerna belysas. I sammanhanget kan det vara en fördel att även se över möjligheten till gränsdragning mellan sjukresor och färdtjänstresor, om båda är möjliga till samma adress. Är resan en sjukresa, för eget behov av sjukvårdsbesök, eller är det en färdtjänstresa, exempelvis för att besöka någon anhörig vid en sjukvårdsinrättning. Resorna har som konstaterats ovan olika huvudmän och finansiering.

En fråga som också kan vinna på en likvärdig bedömning är färdtjänst för personer som beviljas resor till daglig verksamhet, studier eller arbete. Dessa bör också få likvärdiga villkor oavsett bostadsort. Ett förslag kan vara att det finns ett tak för avgiften, en fast kostnad, som motsvarar den som gäller för ordinarie kollektivtrafik.

10.6.3 Avgiftssättning för riksfärdtjänst

Egenavgiften för resa som företas med kollektivtrafik eller lufttrafik med ledsagare ska motsvara

det faktiska biljettpriset. Om förslaget leder till en ökad kostnad för den färdtjänstberättigade, som kanske inte kan välja den ekonomiskt mest fördelaktiga resetidpunkten, utan kan vara begränsad till dyra avgångar med flygbolag som man vet säkert tillhandahåller ledsagning så bör förutsättning vara att det finns möjlighet att ansöka om försörjningsstöd för biljetter och att det tas fram riktlinjer för hur egenavgiften i normalfallet kan vara. Att se över detta i samband med en lagändring, för att möjliggöra för färdtjänstberättigade att till exempel bo kvar i glesbygd, är önskvärt utan att det formuleras så att det begränsar det kommunala självbestämmandet.

10.7.1 Möjlighet att återkalla ett tillstånd om resenären inte betalar egenavgiften

Skäl som ska bedömas utgöra särskilda skäl vid bedömningen av om tillståndet kan återkallas bör omfattas av beslutsstödet för att undvika subjektivitet. Ett återkallande måste föregås av en noggrann prövning av skälen till att egenavgifterna dröjt samt vad konsekvenserna av ett återkallat färdtjänstillstånd kan komma att få för den enskilde.

11.6 Hjälpmedel ska vara tillåtet i större utsträckning än idag

Förslaget är bra för resenärens självständighet, men det kan bli fördyrande och minska möjligheten till samordning. Samtidigt kan det minska behovet av separata hjälpmedelstransporter eller behov av dubbla uppsättningar hjälpmedel.

Det är olyckligt om det inte tas fram gemensamma riktlinjer för vilken typ av hjälpmedel som avses, annars kan det bli stora problem både vad gäller att anordna transporter som säkert kan hantera hjälpmedel och att i förväg kunna garantera att de fordon som ska användas vid transporten har tillräckliga utrymme som kan komma att krävas. Om det avser alla nödvändiga hjälpmedel, och inte enbart hjälpmedel för att kunna förflytta sig, kan kostnader och konsekvenser bli avsevärda.

Likaså måste den lagreglerade skyldigheten för en vistelsekommun att bistå boendekommunen med verkställighet av beslutade insatser vägas in i bedömningen av rätten till att ta med hjälpmedel för den dagliga livsföringen.

12.1.3 Problematiska områden att lyfta

Förslaget att utreda är positivt och ligger i linje med möjligheten för barn med behov av skolskjuts att kunna få samma förutsättningar till växelvis boende mm som barn utan behov av skolskjuts. Den begränsade skyldighet som kommunen har att anordna skolskjuts om vårdnadshavarna använt det fria skolvalet så att eleven går i en annan skola än den som kommunen anvisat, måste dock också vägas in om en arbetsgrupp tillsätts.

Detta är ett uppdrag som skulle kunna samordnas med det föreslagna uppdraget under 9.5.3 att ta fram beslutsstöd. Representationen i arbetsgruppen är också väsentlig, så att alla aspekter kommer att belysas, både barnets rättigheter och kommunernas skyldigheter.

14 Systematiskt kvalitetsarbete – ett verktyg för att uppnå likvärdighet och god kvalitet

När det systematiska kvalitetsarbetet och de skriftliga rutinerna som utredningen föreslår ska gälla för särskilda persontransporter utformas, är det viktigt att de harmoniseras med befintliga lagar och styrdokument, både vad gäller trafikhuvudmännen och vad gäller skolskjuts och sjukresor.

15 Behov av tillsyn

Utredningen lyfter fram att det i första hand handlar om skrivbordstillsyn, men det vore

önskvärt med ett förtydligande om även enskilda färdtjänstberättigade kan vända sig med klagomål till tillsynsmyndigheten.

16 Förslag till en utökad och bättre samordning

En bättre samordning och ett effektivt resursutnyttjande är i grunden positivt. För kommuner som redan har en hög samordningsgrad så blir förslaget troligen inte kostnadsneutralt, vilket är utredningens antagande. Om effektiviseringsvinsterna blir små, så kan vissa av de generösare villkoren som finns i betänkandet leda till en ökad kostnad för vissa huvudmän.

Dock måste det beaktas att det gäller olika villkor och förhållanden för skolskjuts, färdtjänst och sjukresor. Samordningen får enligt betänkandet inte leda till väsentliga olägenheter för resenärerna. Det är önskvärt med ett förtydligande, lämpligen i de eventuella riktlinjer som kommer att tas fram, av frågor som vem som bedömer, på vilka underlag, och om bedömningen ska ske i varje enskilt fall eller generellt när tillstånd beviljas.

För personer med psykiska funktionsnedsättningar kan en samordning som inte tar hänsyn till personens förutsättningar innebära att det inte går att genomföra resor. För skolbarn kan det i vissa fall också finnas ett motstånd mot att genomföra resor med skolskjuts beroende på vilka funktionsnedsättningar medresenärerna har.

I betänkandets författningsförslag 4 kap 2§ lag om särskilda persontransporter, föreslås att färdtjänstillståndet även ska omfatta ledsagare, om den som beviljats färdtjänst behöver en sådan. Idag beviljas rätt till ledsagare endast om det behövs under själva resan. Detta kommer med stor sannolikhet att leda till en förbättrad service och en tryggare vardag för många färdtjänstberättigade. Möjligheten till samordning kan dock bli mindre, om fler ledsagare ska delta i resor. Finansiering av medföljande ledsagare kan också behöva förtydligas då ansvaret för färdtjänst respektive ledsagare kan vara placerade hos olika huvudmän.

18 Behov av kompletterande nationell statistik

Att samla in och sammanställa statistik är viktigt för att säkerställa likvärdighet och samordning. Ett annat syfte kan vara att återkoppla till trafikplanerna, för att möjliggöra verksamhetsförbättring, utveckling och att avhjälpa brister som påtalas av resenärer. Olika syften kan innebära olika utformning av insamling, sammanställning, presentation och uppföljning av insamlad statistik. Därför är det önskvärt att i den föreslagna utredningen tydliggöra och avgränsa syfte innan underlag för statistikinsamling tas fram.

Stadskontorets förslag

Förslaget är att kommunstyrelsen godkänner förslag till yttrande och skickar det till Näringslivsdepartementet.

Ansvariga

Bertil Siöström Avdelningschef
Eva Marie Tancred Utvecklingssekreterare
Andreas Norbrant Stadsdirektör