

Sammanställning av synpunkter från Centrala pensionärsrådet och Malmö stads råd för funktionshinderfrågor på förslag till regelverk för färdtjänst i Malmö stad.

Under respektive redovisad synpunkt lämnas, med inskjuten tex, förvaltningarnas kommentarer och också huruvida synpunkten föranlett ändring av förslaget till regelverk eller ej.

ÖVERGRIPANDE SYNPUNKTER

Centrala pensionärsrådet anser att de föreslagna förändringarna gör regelverket tydligare än nuvarande regelverk. Rådet önskar att regelverket kompletteras med SFS-nummer i inledningen när de respektive lagstiftningarna omnämns första gången.

När lagstiftning benämns som färdtjänstlag eller riksfärdtjänstlag är det i avsikt att åskådliggöra att det är vid vart tillfälle gällande lagstiftning som åberopas. I samtliga dokument har också angetts att vid hänvisning till lagtext är det alltid den senaste tryckta versionen av Svensk Författningssamling som är den gällande. SFS-nummer kan förändras och då måste dokumentet – regelverket – i sig förändras. Men kommunfullmäktige kan föreslås att tekniska nämnden kan förfoga över mindre redaktionella förändringar – givet att inte lagstiftningens innebörd förändras.

Ändringar i regelverket har genomförts efter rådets önskemål.

SPF Seniorerna har anfört att liggande förslag till riktlinjer som utgår från färdtjänstlagstiftningen ger en klar bild över vad som gäller enligt lag och specifikt för Malmö stad. Seniorerna ser också positivt på de framtagna tillämpningsanvisningarna och menar att det därur kan fås hjälp och stöd i specifika frågor om färdtjänst.

SPF Seniorerna har även framfört, i anslutning till **3 Färdtjänst** i förslag till **Riktlinjer för färdtjänst**, att organisationen gärna ser ett tillägg att färdtjänst är en kommunal angelägenhet. I sista meningen önskas även tillagt att sjukresor är en resekostnadsersättning. Organisationen förslår också en tillkommande punkt – Samordning för resor inom Malmö stad.

Tillägg till Riktlinjer för färdtjänst har skett efter organisationens påpekande. Någon särskild punkt har inte fogats till dokumentet utan ändringar är gjorda under punkten 3.

SKPF avdelning 10 menar att det är vissa förbättringar och vissa försämringar, men att försämringarna inte är av det slag att organisationen tycker att det drabbar färdtjänstresenärerna enbart negativt. Organisationen menar också att förändringarna i regelverket är tydligare än vad som tidigare gällde, vilket organisationen tycker är bra. SKPF menar vidare att det är bra och tryggt för färdtjänstresenärerna att, efter samtycke av resenären, det bli inlagt i system där chauffören kan se om det är någon som är syn-, hörsel- eller har verbal nedsättning. Likadant att det är bra och ekonomiskt försvarbart att begränsa till 10 biljetter för RIAK och att man kan få fler vid behov. Om resenären har haft utlägg för Riksfärdtjänst anser SKPF att återbetalning ska ske skyndsamt.

SKPF avdelning 10:s synpunkter om skyndsamt återbetalning har inarbetats i samband med svar på Centrala pensionärsrådets synpunkter.

PRO menar att det stora problemet / klagomålet i fråga om färdtjänst bland PRO:s berörda medlemmar är beställningscentralen och språkförbistring, med allt det medför, som placeringen i Riga innebär - utanför landets gränser och språkområde. PRO beklagar att denna remissrunda inte berör också denna fråga. Man noterar också att taxevillkor inte berörs och välkomnar att antalet resor per enskild med tillstånd inte föreslås förändrat.

Förvaltningarna vill betona att det är viktigt att resenärerna lämnar synpunkter i fråga om språkförbistring. Vad avser beställningscentralens geografiska eller organisatoriska placering berör förslagen till regelverk mycket riktigt inte den frågan. Taxevillkoren är inte heller föremål för förändring i samband med förändring av regelverket.

PRO påpekar att utifrån den jämförelse som gjorts mellan Malmö, Göteborg och Stockholm det tycks tyda på att antalet över 65 år som har färdtjänst är lägst i Malmö. Man menar att detta är en sak att ”ha ögonen på framöver” och ifrågasätter huruvida Malmö är ”snålare på att bevilja färdtjänst”. PRO önskar även ensamåkning efter pandemins slut. PRO har tolkat förslaget till regelverk så att chauffören vid flera situationer ges rätt att vägra köra en äldre med färdtjänstillstånd. PRO menar att det i många fall är helt förståeligt – men i situationen (den äldre och chauffören) krävs kvaliteter och kvalifikationer av chauffören att göra den bedömningen. PRO framför att det finns en risk att chauffören alltför lätt tar sig rätt att besluta över en enskild individ med behov.

Förvaltningarna menar att PRO synes ha fått en felaktig uppfattning av de redovisade siffrorna. Malmö stad har procentuellt sett fler färdtjänstberättigade än de andra jämförda städerna men samtidigt är befolkningen i Malmö relativt ung, där barn och yngre har en större andel färdtjänstberättigade. Andelen personer över 65 år i hela landet är över 20 %, men i Malmö knappa 15 % av befolkningen. Ca 30 % av färdtjänst innehavarna i Malmö 2019 var under 65 år, en större andel än i landet som helhet. Andelen färdtjänst innehavare i Malmö är alltså inte som i resterande delar av landet främst äldre – 65 år och uppåt – och det kan konstateras att yngre åldersgrupper statistiskt sett reser mer än äldre åldersgrupper.

PROs synpunkter avseende ensamåkning har besvarats i samband med svar på Centrala pensionärsrådet synpunkter. Vad gäller PROs synpunkter på möjligheten till att vägra resa har detta till dels besvarats i samband med svar på Centrala pensionärsrådets synpunkter. Det förtjänas ändå att påpekas att det handlar om frågor som gäller ALLA om en resenär är våldsam, hotfull, onykter eller liknande då att detta handlar både om resenärens, andra resenärers – då färdtjänst bygger på samordning – och chaufförens säkerhet.

PRO efterfrågar slutligen vad som avses med att den som utreder ett beviljande av färdtjänst ska i beslutet ”ta hänsyn till att kollektivtrafiken kan komma att utvecklas och bli ännu bättre”. PRO frågar huruvida färdtjänstillstånd ska begränsas t ex om busstätheten på en linje nära bostaden ökar?

Förvaltningarna konstaterar att det inte handlar om busstäthet utan har att göra med tillgängligheten till resan – möjlighet finns till exempel att bevilja färdtjänst med särskild kollektivtrafik och en viss bit – resten av resan – med allmän kollektivtrafik – med hänsyn tagen till hur den resan ser ut. I förarbetena till lagen (1997:736) om färdtjänst anges: [[Inriktningen är tvärtom att, genom att kollektivtrafiken görs mer tillgänglig för funktionshindrade, det antal personer som behöver utnyttja färdtjänsten skall minska. Är de allmänna kommunikationerna så utformade att det är rimligt att kräva att även en funktionshindrad person skall kunna använda dem, föreligger alltså ingen rätt att få färdtjänst.]]

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor ser positivt på att jämförelse har gjorts med hur det ser ut i andra storstäder. Det är också bra med förtydliganden om vilka extratjänster som kan önskas och vilka krav det finns på chaufför respektive resande samt skäl för indragning.

Rådet efterlyser ett inkluderande språk, både vad gäller beskrivning av uppdraget och syftet med uppdraget, då de som inom rådet svarar huvudsakligen har erfarenhet av att vara beroende av och använda sig av kommunala tjänster och insatser, inte remissarbete och regelverk.

Förvaltningarna har förståelse för rådets synpunkter men menar att detta är ett regelverk vari språket måste vara stringent och inte kunna ge upphov till felaktiga tolkningar. Informationsmaterial kan ges en annan mer lättförståelig språkdräkt. Inför besvarande av remissen gavs en muntlig genomgång i avsikt att tydligare informera vad ändringarna bestod i.

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor framför i sitt yttrande att det är önskvärt med tydlighet om syftet med aktuell remiss.

Tekniska nämnden har inget beredningstvång i detta avseende, på så sätt att synpunkter måste inhämtas innan nämnden fattar beslut, men det är i rättssäkerhets- och delaktighets-hänseende viktigt att ta del av brukares synpunkter, därav remissen.

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor framför att skillnaden mellan att beställa sjukresa respektive färdtjänst ofta lyfts fram som otydligt och ett problem. Ett ökat samarbete mellan Region Skåne och Malmö Stad efterfrågas vid sjukresor, med syfte att förenkla beställning för färdtjänstinnehavare som beställer sjukresa. Rådet menar att det behöver utvecklas ett tydligare och enklare system för resenären. Inte avseende sjukresan i sig, utan bedömningen om vad som räknas som sjukresa behöver göras enklare. Vid beställning av sjukresa respektive färdtjänstresa finns givna telefonnummer. I de fall resenären beställer en sjukresa genom att ringa det nummer som angetts, ska givetvis betalning ske för en sjukresa. Vid beställning av en färdtjänstresa inom Malmö, med adress där regionen även har sin verksamhet, finns erfarenheter att handläggaren beslutar att det är en sjukresa på eget initiativ och kunden, som inte är sjuk får betala 72 kronor för varje sådan resa utöver 550 kronor för resa med färdtjänsten. Rådet anser inte att det automatiskt blir en sjukresa om regionen bedriver verksamhet på adressen. Individer som beställer en färdtjänstresa på adress som har angetts för detta, ska noteras som en färdtjänstresa och inte som sjukresa.

Förvaltningen konstaterar att detta inte är en fråga för Malmö stads regelverk för färdtjänst. Sjukresor och färdtjänstresor utförs av olika huvudmän under olika lagstiftningar och dessa bedömningar – distinktionen mellan sjukresa och färdtjänstresa – behöver också göras inom regionen i de tillfällen där regionen tillhandahåller färdtjänst och sjukresor samtidigt.

Det blir inte automatiskt en sjukresa om regionen bedriver verksamhet på den uppgivna adressen men, erfarenhetsmässigt har det noterats av både Serviceresor och regionen att systemet missbrukas. Det är två olika sätt att resa och två olika huvudmän som var och en ska ta sina kostnader.

Malmö stad bokar enbart färdtjänstresor och de 550 kronorna som Malmö stads råd för funktionshinderfrågor uppger ovan är enbart ersättning, abonnemang 2, för fria resor med färdtjänstresor. Resor som inte är färdtjänstresor ingår inte i abonnemanget och regionen tar då 72 kronor för sjukresan.

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor föreslår att färdtjänstresor ska kunna användas vid fritidsresor.

Förvaltningarna konstaterar att detta redan gäller och en ändrad skrivning vore en begränsning av färdtjänstmöjligheten.

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor menar att färdtjänstavgiften ska reduceras alternativt tas bort helt om färdtjänstfordonet är mer än 20 eller 30 minuter sen, på liknande sätt som Region Skåne gör.

Det är viktigt att Serviceresor får återkoppling vid förseningar. Färdtjänst utgör ingen resegaranti men det har tagits höjd för i upphandlingsdokumenten för att förhindra förseningar på så sätt att vite utgår för leverantören.

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor påpekar att vissa typer av fordon som godkänts för färdtjänst (typ Caddy) är höga och svåra att ta sig in i för personer i rullstol. Det saknas bland annat handtag för att den resande skall kunna ta sig upp i sätet. Rådet föreslår involvering av personer med rörelsenedsättningar inför godkännande av biltyper som gäller färdtjänst för rullstolsburna personer.

Det är bland annat med anledning av sådana frågor som forum med kontinuerliga möten för att hantera färdtjänstfrågor har initierats av Serviceresor.

SYNPUNKTER PÅ FÖRSLAG TILL TILLÄMPNINGSANVISNINGAR

4.2 Återkallelse av färdtjänstillstånd

Centrala pensionärsrådet påpekar, att inför en återkallelse bör resenärens kognitiva och fysiska förutsättningar att hantera beställningar utredas, innan beslut fattas. Rådet menar också att färdtjänstresenären även kan ges information om att till exempel ansöka om ledsagare, och att det då gäller ledsagare för färdtjänstresor, inte ansökan enligt socialtjänstlagen.

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor framför att det är svårt att styrka vem som är ansvarig för bomkörning vid återkallelse av färdtjänstillstånd vid upprepade avbokning och bomresor.

Att återkalla tillstånd för färdtjänst föregås alltid av en process. Frågan om ledsagare finns alltid med i den processen. Alla återkallelser sker också med hänsyn tagen till individens kognitiva och fysiska förutsättningar. **4.2 Återkallelse av färdtjänstillstånd** handlar i första hand om de fall där det är fråga om möjligt missbruk eller att det varit fråga om så pass många överträdelser – ex v trafiköverträdelser – att fråga om återkallelse kan bli aktuell. Det bör i sammanhanget påpekas att individen dessutom i princip kan, dagen efter återkallande, ansöka om nytt färdtjänstillstånd.

Förvaltningarna instämmer i att det krävs ett gediget underlag för att fatta ett ingripande beslut vilket också i dagsläget gäller. Det behövs ibland beaktas om andra insatser krävs för individen och det innebär att det oftast är en fråga för annan instans - möjligen hälsa, vård och omsorg.

Synpunkterna har inte föranlett någon ändring.

4.3 Synpunkter

Centrala pensionärsrådet efterfrågar hur synpunkter på genomförda eller uteblivna resor sammanställs och återkopplas. Rådet menar också att det vanligaste problemet är bristande språkkunskaper både hos förare och beställningscentralen, något som kan göra resenären osäker på om resan kommer att kunna genomföras.

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor menar att erfarenheter och problematik som lämnas i samband med färdtjänstresor kan skilja sig mot lämnade synpunkter efter genomförda färdtjänstresor till Malmö stads Serviceresor. Det kan bero på att nuvarande rutiner för hur synpunkter ska lämnas inte har anpassats efter kundens behov, utan att dessa rutiner bör ses över. En översyn bör ske i samarbete med representanter från Malmö stads råd för funktionshinderfrågor.

Det kan konstateras att detta inte är en regelverksfråga. Men med anledning av rådets synpunkt bör det klargöras att synpunkter tas om hand i enlighet med upphandlingsdokument och hanteras i Serviceresors kundärendesystem där leverantörer kan ta del av synpunkterna. Leverantörer ska besvara inkomna synpunkter inom sju (7) kalenderdagar. Enligt upphandlingsdokumenten ska leverantörer dessutom arbeta för kontinuerlig förbättring av sina kvalitetsnivåer liksom med miljömål.

Inrapportering av synpunkter från resenärer är en indikation på upplevd kvalitet och används för att säkerställa om leverantörer utför de efterfrågade tjänsterna enligt efterfrågad kvalitet. Systemet ger både möjlighet till bonus och vite såvida leverantörer inte lever upp till de ställda kraven. Vad avser upplevda språksvårigheter vill Serviceresor också gärna ha in synpunkter i det avseendet också då språkkunskaper och språkförståelse är en kärnfråga för verksamheten.

Serviceresor har instiftat ett särskilt forum med kontinuerliga möten för att hantera färdtjänstfrågor för att hantera dylika frågor. Forumet utgör ett diskussionsmöte om färdtjänst med representanter för bägge råden där synpunkter kan lämnas ”högt och lågt”. Dessa möten är också forum för förbättringsåtgärder. Men för att kunna hantera synpunkterna i enlighet med upphandlingsdokumentet krävs det att resenären anmäler in sina synpunkter eller klagomål.

Synpunkterna/frågan har inte föranlett någon ändring.

6.2 Resa med färdtjänst i annan kommun

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor förstår anledningen till att RIAK biljetterna begränsas till 10 per beställning, men menar att det i så fall måste kunna beställas nya till en annan adress än hemsadressen om man är bortrest en längre period under sommaren.

Förvaltningarna konstaterar att detta gäller i det föreslagna regelverket.

Synpunkten har inte föranlett någon ändring.

8.2 Syn-, hörsel- eller verbal nedsättning

Centrala pensionärsrådet påpekar att det är bra och tryggt för resenärerna att det blir inlagt i systemet om det är någon som har syn-, hörsel- eller verbal nedsättning. Resenärerna kan få bättre service av föraren, när föraren vet hur denne ska kommunicera med resenären.

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor påpekar att individer med exempelvis demens, neuropsykiatriska funktionsnedsättningar som ADHD och/eller autism samt individer med intellektuell funktionsnedsättning ofta har behov av särskilt stöd och/eller ett anpassat bemötande. Det är därför angeläget att tydliggöra att även individer med kognitiva funktionsnedsättningar har möjlighet att lämna uppgifter som underlättar för både brukaren och chauffören. Rådet menar att ett tillägg på nedsatt sammanhangsförståelse ska läggas till som ett kriterium, samt att chauffören får information och verktyg för att kunna ge ett funktionellt bemötande till färdtjänstinnehavare med dessa nedsättningar.

Fråga om funktionellt bemötande vad avser nedsatt sammanhangsförståelse hanteras via förarcertifiering. Detta är också en fråga för det ovan nämnda forumet att diskutera.

Synpunkterna har inte föranlett någon ändring.

10 Bokning av färdtjänstresa

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor framför att krav bör finnas på att beställningscentralen har god kännedom om Malmös gator och allmänna platser så att de snabbt kan uppfatta vart kunden vill åka eller var de är vid upphämtning. Idag upplevs en stor brist. Det är viktigt att kommunikationen mellan chaufför och beställningscentral förbättras så att till exempel förseningar sker på ett snabbt och effektivt sätt. Goda språkkunskaper i svenska för både chaufförer och beställningscentral måste vara ett krav på leverantörer av färdtjänstresor.

Krav på detta finns i upphandlingsdokumenten. Förvaltningarna erfar dock att det inte lämnas in så mycket synpunkter till Serviceresor som kan uppfattas av rådets yttrande. Synpunkter önskas i detta avseende och det är ett förhållande som forumet som nämnts ovan bör diskutera.

Synpunkten har inte föranlett någon ändring.

10.1 Förbokningstid

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor menar att en förbokningstid på minst 60 minuter är en begränsning av den personliga friheten eftersom resenären på förhand måste bestämma när denne vill lämna en tillställning. Rådet menar att förbokningstider fortsatt ska vara 30 minuter och att det inte finns något behov av att sträva efter likhet med Skånetrafikens regelverk i detta. Rådet menar att ändringen kan medföra att resenären får stå ute oskyddad och otrygg och i dåligt väder. Detta gäller om platsen/lokalen stänger eller det inte går att stå inomhus.

Med hänvisning till propositionen till färdtjänstlagstiftningen 1996/97:115 s. 77–78 kan det påpekas att färdtjänst är en särskild form av kollektivtrafik. Precis som för resor i den allmänna kollektivtrafiken måste färdtjänstresan planeras av individen. Färdtjänst kan inte betraktas som en ordinär taxiresa. Resonemanget i propositionen bygger på att individen ska delta på lika villkor och det kräver en viss rimlig planering. Det måste också påtalas att möjlighet finns att effektivisera resorna. Kan resenären samåka finns alltid möjlighet att efterfråga tidigare resa.

Synpunkten har inte föranlett någon ändring.

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor påpekar att resor till Majenfors ej längre görs då anläggningen i tidigare använt avseende är nerlagd.

Förvaltningarna konstaterar att dessa resor oftast utgjort rehabiliteringsresor, inte rekreationsresor, och att sjukresor skulle ha använts i många av fallen då resor företagits till Majenfors – vilket innebär att ska denna typ av resa nyttjas måste distinktionen mellan färdtjänstresa och sjukresa göras i vart fall. Regelverket Riktlinjer för färdtjänst samt Tillämpningsanvisningar har ändrats genom att resmöjligheten till Majenfors utgått.

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor anser att en förbokningstid på 1,5 timme räcker, eftersom samordning av resor från Malmö till övriga Skåne och tillbaka görs cirka 1 timme och femton minuter innan avresa. Detta även om bil som ska hämta för körning till Malmö kommer från Malmö.

Ovanstående gäller de facto enbart resor utanför Malmö stad, inom SSK-område. Staden har inte den fordonskapacitet som skulle behövas för att upprätthålla kortare förbokningstider.

Synpunkten har inte föranlett någon ändring.

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor menar att en förbokning på två arbetsdagar är en inskränkning i resenärens sociala liv och begränsar möjligheter för den enskilde som blir bortbjuden eller måste iväg på ett snabbinkallat sammanträde.

Detta handlar om resor till övriga Skåne. Kommuner har de facto endast skyldighet att anordna resor inom kommunens gränser. Hade Malmö stad inte haft den ordningen som för närvarande gäller, hade dylika resor varit föremål för riksfärdtjänst, med längre bokningstider. Men det kan påpekas att punkten inte innebär förändrade regler – vad som anges i punkten gäller redan i nuvarande regelverk.

Synpunkten har inte föranlett någon ändring.

10.3 Avbokning och ändring av bokad resa.

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor föreslår att texten ”vid upprepade avbokade resor” stryks.

Förvaltningarna menar att avsikten är att förändra ett systembeteende/missbruk som leder till alldeles för många bomkörningar, som blir till förfång för andras resor.

Synpunkten har inte föranlett någon ändring.

11 Riksfärdtjänst

Centrala pensionärsrådet menar att det bör gå att ta fram ett bättre system för riksfärdtjänst än att resenären ska stå för hela kostnaden och sedan få tillbaka summan, med avdrag för egenavgift. Rådet menar att resenärer med svag ekonomi kan ha svårigheter att kunna resa med riksfärdtjänst med den här konstruktionen. Och om resenären har haft utlägg för Riksfärdtjänst enligt den här modellen, ska återbetalning ske skyndsamt.

Malmö stads råd för funktionsbinderfrågor menar att de förändringar i förfarandet som gällande bokning av riksfärdtjänst kan medföra svårigheter för resenären då resenären först betalar hela resans kostnad (inklusive egenavgiften) för att efter resans genomförande få ersättning, i likhet med vad som gäller i Region Skåne, Skånetrafikens regelverk. Rådet menar att det finns en risk att resenärer som inte har möjlighet att lägga ut hela resans kostnad exkluderas.

Malmö stads råd för funktionsbinderfrågor menar också att det borde vara möjligt att resa mellan två platser i Skåne utan att åka via Malmö (exempelvis mellan Kristianstad och Hässleholm), samt att resa till och från Kastrup då många flygresor går till och från denna flygplats

Ambitionen är att, så snart fullständig ansökan är inkommen, skyndsamt återbetala utlägg innefattande allt utom egenavgiften – vilken alltid utgår.

Har resenären svårigheter att boka resa ger förslag till tillämpningsföreskrifter fortsatt möjlighet till att Serviceresor biträder i denna del. Men färdtjänstlagstiftningen är inte en biståndslagstiftning i den meningen att svag ekonomi skulle utgöra ett skäl för annan hantering. Färdtjänst handlar om resan/transporten, inte ekonomiskt bistånd – detta ankommer på annan kommunal nämnd att hantera.

Den valda modellen, som också används av Skånetrafiken, ger motivation till att söka billigare resor och uppmuntrar flexibilitet vad avser tider m.m. för resan. Serviceresor upprätthåller inte bokningsfunktionen. För närvarande är det Riksfärdtjänsten Sverige AB som bokar resorna¹.

Möjligheten finns att resa mellan andra kommuner i både det nuvarande och det föreslagna regelverket men färdtjänst gäller egentligen enbart med kommunen som utgångspunkt. Möjligheten finns att använda RIAK-biljetter i annan kommun (om Malmö är bosättningskommun). Den regionala huvudmannen kan anordna resor på annat sätt eftersom denne de facto har tillgång till fordon i princip i hela regionen. Reser resenären från en kommunen till annan kommun utom Malmö så ska riksfärdtjänst användas. Färdtjänstmöjligheter gäller dessutom endast inom Sverige.

Synpunkterna har inte föranlett någon ändring.

¹ Men kommunen kan i framtida upphandling av bokare för riksfärdtjänst i instruktioner till den upphandlade ange att det blir den billigaste resan som ska sökas/bokas.

SYNPUNKTER PÅ FÖRSLAG TILL RIKTLINJER FÖR FÄRDTJÄNST

5.1 Personbil

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor framför att baksätetsplatserna ska användas av högst två personer som standard.

Förvaltningarna konstaterar att detta redan gäller och därmed inte är föremål för någon ändring i det föreslagna regelverket. Men det kan förekomma att ledsagare behöver medfölja en resenär. Alla fordon som används i färdtjänst är också godkända för tre passagerare bak.

Synpunkten har inte föranlett någon ändring.

5.7 Fällt framsäte och 5.8 Två platser i baksätet

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor menar att det händer att främre passagerarsätet flyttas bak, vilket gör det omöjligt att sitta säkert på platsen direkt bakom. Rådet är medvetet om att ansökan ska ske vid behov av större plats i baksätet eller behov av att flytta främre sätet, men menar att så inte alltid sker och att detta då kan bli en säkerhetsrisk för övriga passagerare.

I upphandlingsdokumenten för färdtjänstfordon anges bland annat att chauffören ska vid utförande av uppdrag alltid ska ansvara för att samtliga passagerare använder säkerhetsbälte och vid behov hjälpa resenärer med detta. Chauffören har ett ansvar enligt Trafikförordningen att resor sker trafiksäkert.

Förvaltningarna menar att detta är av yttersta vikt att resenärerna lämnar synpunkter på sina resor så att Serviceresor kan få feedback på vad som inte stämt för resan i förhållande till regelverk, lagstiftning och upphandlingskrav.

Synpunkten har inte föranlett någon ändring.

5.6 Framsätetsplats

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor framför att det i ”Coronatider” borde finnas skydd mellan chaufför och framsäte i vanlig personbil, så att denna plats kan nyttjas.

Förvaltningarna förstår oron men detta är bland annat en kostnadsfråga, inte bara för kommunen utan också för den enskilde åkaren – taxichauffören. Det förtjänar också att påminnas att fordonen som upphandlas också används i regelrätt taxitrafik. Och att plexiglas som delar kupén på sådant sätt som önskas inte alltid är tillåtet i ett krocksäkerhetsperspektiv – beroende på fordonstyp.

Synpunkten har inte föranlett någon ändring.

5.11 Trappklättring

Centrala pensionärsrådet menar att det gärna kan förtydligas att trappklättring inte är en lagstadgad rättighet.

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor menar att det inte ska förekomma att resenärer ska tvingas söka boende under begränsad tid. Förutom att det kan vara svårt att hitta ett boende som fungerar med hänsyn till funktionshindret, beviljas inte bostadsanpassning om boendet ej skulle fungera då en person flyttar med ett känt funktionshinder.

Då råden erhöll förslag till nytt regelverk med infogade kommentarrutor, i vilka det bland annat anges att trappklättring inte är en lagstadgad rättighet enligt färdtjänstlagstiftningen, får Centrala pensionärsrådets påpekande förstås så att rådet önskar se sådan text i det slutgiltiga förslaget.

Trappklättring är ingen extra tjänst och i de fall trappklättring beviljats utgår ingen extra avgift för densamma.

Kostnader för trappklättring bör belasta rätt kostnadsställe. Trappklättring kan medges i enlighet med annan lagstiftning, såsom exempelvis hälso och sjukvårdslag (2017:30) och regleras ersättningsmässigt genom Lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor. Denna lagstiftning hanteras inte inom ramen för färdtjänst och bör därför inte ytterligare utvecklas i det föreslagna regelverket. Kommunen är i sin egenskap av färdtjänsthuvudman inte behörig att hantera frågor i den ordningen.

För att underlätta övergång till nytt föreslaget regelverk, för de färdtjänstresenärer som hittills nyttjat trappklättring, medger regelverket att befintlig färdtjänstkund, som har ett bestående eller tillfälligt funktionshinder, kan ansöka om trappklättring under en begränsad tid utöver den tid färdtjänstresenären redan haft trappklättring – 6 månader eller i undantagsfall 1 år.

Vad Malmö stads råd för funktionshinderfrågor anför om lag (2018:222) om bostadsanpassningsbidrag är korrekt. I 9 § anges: [[Vid byte av bostad lämnas inte bostadsanpassningsbidrag till sådana åtgärder som beror på att den nya bostaden i fråga om storlek, planlösning, antal våningsplan eller andra nivåskillnader i eller i anslutning till bostaden är uppenbart olämplig med hänsyn till funktionsnedsättningen.]]

Paragrafen är en begränsningsregel som syftar till att förtydliga det ansvar som sökanden har att, utifrån sina begränsningar, välja en lämplig bostad.

Riktlinjer för färdtjänst har förtydligats så att det framgår att trappklättring inte är en lagstadgad rättighet enligt färdtjänstlagstiftningen.

5.5 Ensamåkning

Centrala pensionärsrådet uppger att antalet klagomål från organisationernas medlemmar avseende färdtjänst är ganska få just nu, och speciellt nöjda är medlemmarna med möjligheten att åka ensam. Rådet menar att samsas med flera och åka långa rundor annars är en återkommande negativ upplevelse. Rådet ser gärna att möjligheten att åka ensam, även när pandemin anses vara över, utreds vidare.

Rådet önskar också ett tillägg i förslaget, att undantag ska kunna göras när en person har en viktig tid att passa. Rådet menar också att undantag från kravet på samordning ska kunna göras när det gäller viktiga händelser som till exempel en begravning.

Färdtjänstlagstiftningen bygger på samordning och är ett alternativ – särskild kollektivtrafik – till att åka allmän kollektivtrafik för den som inte kan det. Samordning leder till tidsplanering även för resenären, på samma sätt som om resenären hade använt sig av allmän kollektivtrafik. Det åvilar den som ska använda sig av färdtjänst att boka i tid. Dessutom ställs alltid fråga vid beställning om s.k. ”frammetid”.

Vad gäller just fråga om begravning kan det av naturliga skäl finnas andra belägenheter som är lika viktiga.

I förarbetena till lagen (1997:736) om färdtjänst uttalades bland annat följande; [[Färdtjänst skall inte längre primärt behandlas som en form av bistånd för att uppnå skälig levnadsnivå eller på annat sätt vara en del av socialtjänsten. Även om den alltjämt är ett uttryck för social omsorg skall den i huvudsak behandlas som en trafikpolitisk fråga i syfte att bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning också för funktionshindrade. Avsikten är inte att vidga personkretsen i förhållande till nuvarande reglering i socialtjänstlagen. Inriktningen är tvärtom att, genom att kollektivtrafiken görs mer tillgänglig för funktionshindrade, det antal personer som behöver utnyttja färdtjänsten skall minska. Är de allmänna kommunikationerna så utformade att det är rimligt att kräva att även en funktionshindrad person skall kunna använda dem, föreligger alltså ingen rätt att få färdtjänst. Å andra sidan kommer det alltid att finnas ett antal funktionshindrade som är i behov av att färdas i särskilt anpassade fordon eller i taxibilar (prop. 1996/97:115 s. 77–78).]

Synpunkten har inte föranlett någon ändring.

SYNPUNKTER PÅ FÖRSLAG TILL RIKTLINJER FÖR RIKSFÄRDTJÄNST

Synpunkter gällande förslag till Riktlinjer för riksfärdtjänst har lämnats av råden under kommentarer till tillämpningsanvisningar.