

**Vår referens:**  
Ilona Holmgren  
**Direkttelefon:**  
0704-344018

Tekniska nämnden  
[registrera.tekniskanamnden@malmö.se](mailto:registrera.tekniskanamnden@malmö.se)  
[christoffer.nilsson@malmö.se](mailto:christoffer.nilsson@malmö.se)

## Översyn av färdtjänstregelverket

TN-2024-409

### Yttrande från Malmö stads funktionshinderråd

Malmö stads funktionshinderråd har fokus på tillgänglighet och förhållanden som påverkar människor med funktionsnedsättningar. Rådets remissvar representerar synpunkter från rådets föreningar och tjänstepersoner med ansvar för tillgänglighet. Politikerna i rådet framför sina åsikter i andra sammanhang.

### Generella synpunkter om tillgänglighet i samhället

Rådet utgår från att samhället ska vara tillgängligt för alla, oavsett funktionsförmåga. Målet för den nationella funktionshinderspolitiken, baseras på FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättningar. Målet är att uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhällslivet för alla oavsett funktionsförmåga. All planering och utformning av miljöer, byggnader, produkter och tjänster bör därför utgå från att människor är olika och att funktionsnedsättning är en av flera naturliga variationer i en befolkning.

I FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning kan man bland annat läsa följande (artikel 9).

*För att göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning att leva oberoende och att fullt ut delta på alla livets områden, ska konventionsstaterna vidta ändamålsenliga åtgärder för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning får tillgång på samma villkor som andra till den fysiska miljön, till transporter, till information och kommunikation, innefattande informations- och kommunikationsteknik (IT) och system samt till andra anläggningar och tjänster som är tillgängliga för eller erbjuds allmänheten både i städerna och på landsbygden.*

## Synpunkter om färdtjänst

Rådet välkomnar det nya färdtjänstsvalet som startade 1 april 2024 och hoppas att beställningscentral i Skåne och förarcertifieringar säkerhetsställer större trygghet för resenärerna.

Föreningar i rådet har länge fört dialog kring färdtjänst och inför den nya upphandlingen av personbilstransporter. Möten har möjliggjort att framföra den otillgänglighet och de hinder som funnits för människor med funktionsnedsättningar i deras vardag. Vid dessa möten har det identifierats problem och uppföljningsbrister. Förslag på åtgärder inför upphandlingar, förarcertifieringar och önskemål om resegaranti har förts fram till tjänstepersoner vid dessa tillfällen. Rådet uttrycker fortsatt behov av bemötandebildning i samband med färdtjänstresor, serviceresor, fjärr-resor och resor med specialtransporter.

Rådet lyfter även in att trappklättrare som utgångspunkt borde vara en rättighet där behov föreligger.

## Synpunkter på förslaget

Nedan framgår rådets synpunkter på remissens delar;

- förutsättningarna för en resegaranti inom färdtjänsten
- översyn av avgifter för färdtjänst och riksfärdtjänst och
- en ny avgiftsmodell.

## Förutsättningarna för en resegaranti inom färdtjänsten

### Reglerad modell för förseningsersättning är positivt, men frågor finns.

Rådet välkomnar framtagande av nya riktlinjer för färdtjänsten i Malmö stad, så att en eventuell ersättningsmodell får stadgeenligt stöd. På så vis kan kommunen ha en skyldighet att ge sådan ersättning vid försenade och uteblivna transporter.

Huruvida modellen som används inom den allmänna kollektivtrafiken är lämpligast för färdtjänstresenärer, framgår inte glasklart av remissen.

Rådet uppfattar att det finns många komplexa frågeställningar gällande ansvar. Delar av processen är att pröva den enskildes ansvar, leverantörsansvar och stadens ansvar i varje ärende. Det viktiga är att det tydliggörs vilka bedömningsgrunder som gäller och vilka tidsfaktorer som gäller.

Rådet anser att skälen till färdtjänstresenärers försening eller så kallad bom-resa är viktigt att beakta. Om det är relaterat till sviktande hälsa hos brukaren bör hänsyn tas till detta.

### **Förseningsersättning är ett lämpligt begrepp att använda.**

Begreppet förseningsavgift är positivt och beskriver vad det handlar om. Det är bra att begreppet även används och gäller i allmän kollektivtrafik. Hantering av förseningsersättning på liknande sätt som i den allmänna kollektivtrafiken är till viss del rimligt. Om Skånetrafikens modell ska anammas behöver det emellertid göras i sin helhet, så att det omfattar såväl rätt till nedsatt egenavgift och möjlighet att ansöka om ersättning för utlägg i efterhand.

### **Prövningsprocessen behöver vara noggrann och enkel.**

Process för ansökan om förseningsersättning behöver vara enkel och tillgänglig för alla, oavsett funktionsförmåga, ålder och övriga omständigheter. Det behöver finnas olika alternativ för ansökan om förseningsersättning, för att säkerställa att alla har möjlighet att ansöka. Det behöver finnas möjlighet att ansöka utan tillgång till bank-id. Rådet understryker användarvänlighet som en självklarhet för äldre och personer med funktionsnedsättningar.

När det gäller möjlighet till ersättning för utebliven resa är detta svårbegripligt för många av föreningarnas medlemmar och kräver en förståelse för byråkrati och administration. Kommunen bör bistå färdtjänstresenären med hantering av olika ärenden.

Prövningsprocessen vid ersättningsärenden bör hanteras noggrant och tidseffektivt, vilket medför kostnader Malmö stad måste vara villiga att budgetera för.

### **Maxbeloppet för ersättning behöver göras tydligt för resenären, gruppens ekonomiska förutsättningar behöver beaktas.**

Om resenären behöver lägga ut pengar i avvaktan på utredning och beslut från Malmö stad, bör det framgå hur länge resenären skall vänta på utbetalning av utlägg.

Rådet föreslår en modell som innebär att färdtjänstresenär som får vänta 30 minuter eller mer kan lösa resan med taxi. Utlägg för egen taxi bör ersättas i sådant system av serviceresor mot uppvisande av kvitto. Ersättningsanspråk ska självfallet vara väl dokumenterat vid förseningar. Tyvärr har stora

förseningar, speciellt på kvällstid, varit vanliga och medfört att resenärer stått ute och väntat, vilket inte är en optimal situation.

Processen kring ärendehantering måste tydliggöras med förväntade tider för återbetalning. Vi anser att godkända utlägg skall återbetalas inom 14 dagar. Det finns en risk att en resenär inte har ekonomiska möjligheter att göra utlägg för en taxiresa, varför det skulle vara önskvärt med möjligheter att resan faktureras direkt till Serviceresor.

Av underlag från Statistiska centralbyrån ([www.scb.se](http://www.scb.se)) framgår bland annat att personer med funktionsnedsättning har sämre ekonomi jämfört med övriga befolkningen. Det är vanligare att inte kunna betala oväntade utgifter och att avstå semesterresor och fritidsaktiviteter för att man inte har råd (Sämre ekonomi för personer med funktionsnedsättning). Med denna utgångspunkt är det inte rimligt att resenären ska behöva ha förberedelse för dubbla utlägg och/eller riskera att behöva betala två gånger för en tjänst som inte fungerar som den ska. I Stockholm betalas färdtjänsten via faktura, och innebär att färdtjänstresenärer endast betalar för de resor som genomförts. Avgifter - Färdtjänsten ([regionstockholm.se](http://regionstockholm.se)). Skulle det vara möjligt även i Malmö stad?

## **Översyn av avgifter för färdtjänst och riksfärdtjänst**

### **Farhågor om begränsningar inom färdtjänsten.**

Det är lämpligt att en översyn görs mellan olika resenärsgupper och färdtjänstens abonnemangsmodell och att personer med sämst hälsa och lägst inkomster inte står för resor som andra grupper nyttjar. Det finns dock en farhåga att den andra gruppen kommer att begränsas, då det i PM beskrivs att abonnemang 2 ger upphov till överanvändande, missbruk och ”det finns en del resenärer med psykisk ohälsa inom denna grupp och en del resmönster som väcker misstankar om oegentligheter” (citat från remissen). I detta sammanhang menar rådet att det är viktigt att också beakta grupper av personer med funktionsnedsättningar som är beroende av att åka färdtjänst för kortare resor, för att man inte hittar fram på egen hand.

Identifierade problemområden såsom färdtjänst vid sjukresa, utlåning av tillstånd och husdjursresor är viktiga att se över och reglera för ett hållbart system. Malmöbor som blivit beviljad färdtjänstillstånd har dock bevisligen behov av ett fungerande alternativ till kollektivtrafiken. Kapacitetsstörningar bör inte förebyggas genom att den enskilde användaren begränsas i sin livsföring.

Föreningsabonnemang föreslås gälla även synskadade i alla åldrar som är aktiva i föreningslivet, till exempel medlemmar, funktionärer och för att förbygga socialt utanförskap.

### **Synpunkter om avgifter och prissättning**

Rådet är nöjda med nuvarande avgiftsform och kostnader. De anser att kostnaden för resorna inte bör överstiga 30 dagarsbiljett i kollektivtrafiken.

I underlaget kan rådet inte utläsa om ett maxtak kommer införas på resekostnaderna och detta behöver förtydligande. Att ta ställning till ett nytt ”standardsystem” utan att veta vad tarifferna är för respektive zon anses väldigt komplext och svårt för föreningarnas färdtjänstbrukare att ta ställning till.

Angående kostnader för att ta med ett husdjur i färdtjänstfordon så antar rådet, och vill att det ska förtydligats, att det undantar ledarhundar och service- och assistanshundar.

### **Abonnemangsformer påverkar möjligheter att vara aktiv i samhället.**

Dagens abonnemang uppdelat i två olika former fungerar bra. Rådet förmodar att valet av det billigare abonnemanget, som utredningen visar, är en konsekvens av att många har det svårt ekonomiskt.

För många är färdtjänsten ett sätt att komma ut och vara aktiva i samhälle och föreningslivet. Det nya avgiftssystemet måste beakta detta, för att inte en hel grupp med färdtjänsttillstånd slutar att åka på grund av ekonomiska förutsättningar.

Det bör också beaktas att risker för fallolyckor bland äldre kan öka om färdtjänsten ersätts med bussresor, vilket leder till konsekvenser med ökat tryck på exempelvis vården och andra insatser.

Föreningsabonnemang borde gälla synskadade i alla åldrar som är aktiva i föreningslivet, såsom medlemmar och funktionärer, för att förbygga socialt utanförskap.

Rådet påtalar slutligen att färdtjänsten är en serviceresor och inte en taxiresa med deras rutiner. Det är viktigt med viss flexibilitet vid beställning av resor. Idag ska en resa beställas minst 60 minuter innan planerad restid, vilket begränsar flexibilitet och minskar ett obundet liv för färdtjänstresenärer.

Malmö den 15 maj 2024

Roko Kursar,

Ordförande, Malmö stads funktionshinderråd