



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Diarienummer N2018/03947/MRT

n.remissvar@regeringskansliet.se

kopia: marie.egerup@regeringskansliet.se

Remissvar Särskilda persontransporter för ökad samordning (SOU 2018:58)

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,6 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik. Våra medlemmar ansvarar också för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts helt eller delvis beroende på hur primärkommuner och landsting överlåtit ansvaret enligt färdtjänst eller kollektivtrafiklagen. Remissvaret har behandlats vid Svensk Kollektivtrafiks styrelse 2018-10-22 samt i remissworkshop för ansvariga tjänstemän hos våra medlemmar 2018-09-21.

Sammanfattning

Svensk Kollektivtrafik ställer sig generellt positiv till utredningens förslag på en övergripande nivå. Branschen är i behov av en förnyad lagstiftning för att öka samordningen inom och mellan de olika ingående färdmedlen samt med den allmänna kollektivtrafiken. Dessa resor är kostsamma och bättre samordning är att hushålla med de gemensamma skattemedlen bättre. Handikappanpassningen har kommit långt i kollektivtrafiken och dessa satsningar måste därför få bära frukt. En moderniserad syn på prissättningen för riksfärdtjänst och överbyggande av nya krav kring GDPR är också viktiga anledningar till att nu förändra lagarna som reglerar branschen.

Sammanfattningsvis finner vi dock inte att förslagen på lagar och utredningar inte givet kommer att leda till någon ökad samordning. Inslaget av frivillighet är fortsatt allt för stort för det och för stor fokus läggs på att redovisning av statistik skulle förändra rådande förutsättningar. Däremot presenteras ett antal kostnadsdrivande förslag som stärker resenärens rättigheter och ökar administration och byråkrati hos huvudmännen och andra i verksamheten deltagande organisationer. Eftersom flera av förslagen saknar tydligt stöd i klara definitioner och begrepp riskerar lagen om den antas att leda till osäkerheter och en glidning av praxis både ute i verksamheten och därefter vid juridisk prövning. Det finns därför delar av lagförslaget som vi avstyrker. I texten nedan tydliggörs vilka avsnitt som avses.

Utredningen är omfattande och redovisar både dagens verklighet och framtida scenarier. Långt ifrån allt i utredningen har lett fram till konkreta lagförslag. Svensk Kollektivtrafik har därför delat upp sitt remissvar i en del som konkret kommenterar förslagen på lagändringar och en del som kommenterar övriga förslag samt avsaknad av nödvändiga förslag.

Lagförslagen

Lag om Särskilda persontransporter

1 kap 1 §

Ingen kommentar

1 kap § 2-3

Svensk Kollektivtrafik hade föredragit ett förslag där skolskjuts och sjukresor hade integrerats på samma sätt färdtjänst och riksfärdtjänst i samma lagstiftning. Oavsett om lagsamordningen inte gått



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

längre än i liggande förslag skulle det ändå tydliggöra vikten av en gemensam lag med ett gemensamt synsätt, samordning och samverkan.

Vårt förslag är därför att

Skollagens paragrafer 9 kap §§ 15a,15b,15c samt 21a om skjuts i Förskoleklass samt 10 kap §§ 32, 33, 40., 11 kap §§ 31, 32, 39, 18 kap §§ 30, 31, 35 samt 28 kap § 5 pkt 5 flyttas till ett särskilt kapitel Skolskjuts i lag om Särskilda persontransporter mellan föreslagna kapitel 6 och 7. Vi ser att de olika kapitlens paragrafer med lätthet kan skrivas ihop då ansvar och regler är mycket lika oavsett om det avser förskoleklass, grundsärskola osv.

Lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor flyttas till ett särskilt kapitel Sjukresor i lag om Särskilda persontransporter mellan föreslagna kapitel 6 och 7.

1 kap § 4

Förtydligande för att inte paragrafen och därmed lagen ska bli allt för allmängiltig: "särskilda persontransporter: persontransporter som genomförs efter särskilt beslut eller som det utgår ersättning för" **följs av** "enlig denna lag".

Vad gäller begreppet "anordnare" finner vi inte att definitionen praktiskt stämmer med verkligheten.

– Anordnare: den som planerar och organiserar särskilda persontransporter på uppdrag av huvudmannen.

På sid 16 beskrivs att detta kan ske i egen regi, genom en kommersiell aktör eller att man överlåtit det till den regionala kollektivtrafikmyndigheten...I praktiken innebär anordnandet att tillhandahålla en beställningscentral.

Det är oklart vad lagstiftaren vill komma åt. Funktionen ges två uppgifter i lagstiftningen, att delta i samrådsforum (7 kap 7 §) och rätten att lämna ut uppgifter om enskilda personliga förhållanden till beställningscentral och trafikutövare (9 kap 1 §).

Som vi ser det finns det olika myndigheter (primärkommun, landstingskommun och regional kollektivtrafikmyndighet) som kommer överens om vem som ska ansvara för verksamheten, dvs vara dess huvudman. Därefter upphandlar huvudmannen (eller bedriver i egen regi) beställningscentral och transporter. Länstrafikbolaget är en del av den regionala kollektivtrafikmyndighetens organisation och betraktas så i Kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065), det finns ingen anledning att se på det på annat sätt i denna lagstiftning.

Man måste också förstå att även om man har en beställningscentral i ett län (som fångar in resbehovet) så kan respektive enskild transportör ha sin egen trafikledning som lägger ut uppdrag på de enskilda bilarna.

Vad gäller tex skolskjutsar används sällan en beställningscentral för merparten av skolskjutsarna, antingen planerar skolan, kommunen centralt, RKM/länstrafikbolaget eller trafikentreprenören rutterna.

Sammanfattningsvis kan alltså den roll lagstiftaren inför "anordnaren" innehas av både myndigheten, huvudmannen, den kommersiellt upphandlade beställningscentralen eller trafikentreprenören. Om målet vart att täcka in den part som på delegation upphandlar en beställningscentral bör definitionen riktas mot detta specifikt.



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Vad gäller "ledsagaren" beskrivs det omväxlande i utredningen "i behov av hjälp" och "i behov av assistans".

2 kap § 1

Avgränsningen för lagen kan inte vara "medborgares möjlighet att tillgodogöra sig en tillfredställande trafikförsörjning...". Lagen riktar sig inte allmänt till medborgare utan ska trygga vissa personkretsars möjligheter att resa vid vissa givna tillfällen (till skolan, till vården, till fritidsaktiviteter etc).

Begreppet kommun måste bytas ut mot huvudman, tex är landstingen eller RKM huvudman vid vissa tillfällen.

2 kap § 2

Vi finner det rimligt att kollektivtrafiken kan vara en del av de särskilda persontransporterna, för många funktionsnedsättningar är det inte just fordonets konstruktion eller att fordonet går efter tidtabell som hindrar resenären att resa med kollektivtrafik. Genom att underlätta med tex ledsagning, andra biljett- och informationsrutiner, anpassade anslutningar/linjeavvikelser eller särskilda linjer osv kan linjetrafiken vara en del av de särskilda persontransporternas utbud. Vad gäller skolskjuts och sjukresor sker redan en stor del av resandet i kollektivtrafiken. Däremot avstyrker vi förslaget att lufttrafik kan ingå vad gäller skolskjuts och färdtjänst och att det bör ingå enbart utifrån särskilda omständigheter vad gäller sjukresor och riksfärdtjänst. Det bör dessutom göras tydligt att någon rangordning kring färdmedlen inte bör göras i lagstiftningen utan att det är varje enskild huvudman som avgör färdmedelsval utifrån de fakta som finns på bordet i varje enskilt ärende.

Utredningens förslag (s. 185) är otydligt då det enbart nämns att det är färdtjänst som kan bestå av en delmängd kollektivtrafik. Redan idag sker skolresor, riksfärdtjänst och sjukresor helt eller delvis med "allmän kollektivtrafik". Detta borde precis som i resonemanget i utredningen också stödjas i förslaget.

3 kap § 1

Här har utredningen tappat bort den nuvarande lagstiftningens "särskilda skäl". Direktiven till utredningen var klar på att rättigheterna för de berättigade varken fick utökas eller inskränkas. Detta är en inskränkning som inte täcks upp av utökningen "till serviceort i annan kommun".

Nuvarande motsvarande paragraf innehåller element som bättre täcker en rimlig avgränsning. Begreppet kommun kan med enkelhet bytas ut till huvudmannen.

3 § Varje kommun ansvarar, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. En kommun får för sina kommuninvånare anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner.

3 kap § 2

Sjukresor inskränks i förslaget till att enbart kunna anordnas inom det egna länet och skyldigheten att ersätta nämns inte i skyldighetsparagrafen. Idag bedriver huvudmännen trafik även i vissa fall mellan län, till högspecialiserad vård etc. Paragrafen bör kompletteras med möjligheten att fortsatt göra det. Vi uppfattar inte att utredningen tagit höjd för hur hälso- och sjukvården organiseras och kommer att fortsatts utvecklas i sitt lagförslag.

3 kap § 3



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Paragrafen utökar rättigheterna vilket är utanför utredningsdirektivet och skapar ny rättspraxis genom att tala om "utifrån resenärernas individuella förutsättningar". Detta kommer vara oerhört kostnadsdrivande för huvudmännen och i strid med tex följande domar RÅ 2000:8, RÅ 2010:110, RÅ 2009:74. Praxis idag är att inte generellt erbjuda resenären att välja förare, bolag, fordonstyp etc.

3 kap § 4

Paragrafen utökar rättigheterna vilket är utanför utredningsdirektivet. Skrivningen om hjälpmedel är kostnadsdrivande oavsett vad gäller både fallet då det inte finns särskilda skäl och om det finns särskilda skäl. Samordningsmöjligheterna minskar när resenärerna fyller bilen med olika hjälpmedel oavsett hur behjärtansvärda de är att använda på resmålet. Skrivningen om särskilda skäl som sedan följs upp på andra platser i utredningen handlar om en ökning av "resenärens förmåga att självständigt kunna förflytta sig på resmålet". Det innebär tex att en resenär som har problem att förflytta sig längre sträckor som kan resa sittande i passagerarsätet och möjligen tar med sig en hoppfällbar rullstol skulle kunna motivera utan att i lagen vara emotsagd att en medföljande elrullstol skulle förbättra möjligheterna att självständigt förflytta sig på resmålet. Detta är mycket kostnadsdrivande och omöjliggör i stort sätt för samåkning och för resande i personbilsliknande fordon. Det finns inte heller någon övre gräns för vad huvudmannen då tvingas finansiera. Dessutom har förslaget inte på något sätt beaktat de risker och trafiksäkerhetsproblem som kan uppstå i samband med att gods transporteras tillsammans med personer i fordonen.

De texter i förslaget som kan räknas som förarbeten rörande denna fråga är mycket oklara och saknar helt koppling till och avgränsning till hjälpmedel som har med förflyttningshandikapp att göra. Definitionen på sidan 18 är också allt för vid då den inkluderar allt från glasögon och hörapparater till ståskal, elrullstolar, sängar, taklyftar och läsmaskiner. Utifrån utredningen har ca 10% av medborgarna behov av hjälpmedel. Fokus måste vara på hjälpmedel som underlättar förflyttning i samband med resan eller än mer avgränsat under resan vilket är dagens avgränsning.

Vi föreslår därför att hela resonemanget om särskilda skäl som berättigar till en väsentligt fördyrad transport stryks ur lagförslaget. I de fall inte särskilda skäl är att åberopa måste rätten avgränsas till att gälla för förflyttningshjälpmedel som stödjer själva resan, inte på resmålet.

Det hade dessutom varit rimligt att utredningen knöt ihop säcken från sin omvärldsspaning vad gäller tex ledsagning och hjälpmedel och konstaterat att om flyget (som har ett stort bagageutrymme) har en accepterad begränsning om två rörelsehjälpmedel per resenär (s 89) bör även särskilda persontransporter kunna ha en motsvarande begränsning.

4 kap § 1

Ingen kommentar

4 kap § 2

Förslaget är bättre än motsvarande paragraf i nuvarande lagstiftning då den preciserar att det avser i samband med resan.

4 kap § 3

Rimligen bör "det allmänna" bytas ut mot "annan". Det rör tex resor som bekostas av arbetsgivaren i arbetet eller resor som försäkringsbolag ska betala inom ett försäkringsärende. Arbetsgivarens ansvar för resor i arbetet kan inte försvinna bara för att den redande har en funktionsnedsättning.



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Det rör också så längre inte skolskjuts integrerats i paragrafen även resor som den som är ansvarig för skolskjuts och resor inom skolans verksamhet ska bekosta, de sistnämnda är självklart del av "det allmänna" men de första exemplen är det inte, trots att det är rådande praxis idag.

Dessutom saknas ett "som". Utan denna skrivning riskerar man att utöka personkretsen till en grupp personer där det inte är personer där det inte är funktionsnedsättningen som gör det väsentligt svårt att förflytta sig på egen hand eller med kollektivtrafik.

*3 § Tillstånd till färdtjänst enligt 3 kap. 1 § första stycket 1 och 2 ska beviljas för dem som har en funktionsnedsättning som inte endast är tillfällig och som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller resa med kollektivtrafik. Om sökanden är under 18 år ska prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionsnedsättning. Tillståndet omfattar inte transporter som av någon annan anledning bekostas av det **annan betalare**.*

4 kap § 4

Ingen kommentar

4 kap § 5

Begreppet lufttrafik införs i förslaget. Dok saknas definition på vad som inkluderas. Ingår bara tidtabellslagda turer upplåtna för allmänheten eller även privatcharter? Ingår helikoptertrafik? Det är så klart inte rimligt att annat än "luftburen kollektivtrafik" ingår.

Begreppet taxi bör utmönstras till förmån för begreppet "särskilt anordnade transporter". Personbilsfordon som ägs och körs av huvudmannen och bussar som särskilt anpassats med liftar och ramper är exempel sådant som inte är "taxi" men som ändå kan ingå.

I punkt 6 bör precis som i 4 kap § 3 "det allmänna" bytas ut mot "annan betalare". Det finns samma fall som där hänvisas till som inte är att betrakta som riksfärdtjänst. Tex HFD 2011:71 som tydliggör att en enskild angelägenhet är inom ett ganska smalt fält, tex inte utbildning även om den sker i föreningsverksamhet.

När färdtjänst och riksfärdtjänst hamnar i samma lagstiftning måste man också reflektera över om resenären ska ha rätten att både prövas för färdtjänst och riksfärdtjänst på samma resa. I kommuner som tex tillåter länsfärdtjänst, men ett begränsat antal och under viss del av dygnet. Ska då resenären verkligen kunna söka riksfärdtjänst?

De meningar som rör prövning av "barn" samt "bekostas av de allmänna" är likalydande för både färdtjänst och riksfärdtjänst och bör därför lyftas upp som en ny paragraf efter 4 kap § 2.

Den rangordning som utredningen vill sätta i 5 § pkt 5 står ofta i strid med god ekonomisk hushållning och hög samordning. Genom att erbjuda en resenär plats i en transport som särskilt anordnas för resan kan kostnadsökningen för trafiken bli nära noll, behovet av ledsagare försvinner och både samhället och individen slipper betala biljettkostnader. Ett exempel är tex i jultrafik då samordning av flera personers resor kan bli mycket kostnadseffektiv jämfört med att var och en går och köper sig biljetter på fullsatta tåg till sig och ledsagare.

4 kap § 6

Ingen kommentar



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

4 kap § 7

Denna paragraf saknar en viktig aspekt nämligen ett incitament att driva resandet till resor med skäliga kostnader. Föreliggande skrivning tex i kombination med en vid tolkning på lufttrafik kan innebära mycket höga kostnader för samhället.

Att dessutom stå för återresans kostnader utan att få möjlighet att ställa krav på bokning och resform är också kostnadsdrivande. Det saknas resonemang om detta är en resa som ska ske direkt efter ankomst eller om ledsagaren själv får välja när den vill resa tillbaka. Slutligen är detta en utökning av rättigheterna i lag att stå för återresa vilket ligger utanför utredningens direktiv att föreslå.

Det kan också ifrågasättas om det är denna huvudmans uppgift att finansiera ledsagare som inte är vänner, bekanta etc utan är anställda enligt LSS eller SoL. Här bör det kunna finnas en annan betalare.

4 kap § 8

Vår bedömning är att resenärerna kommer tycka det är svårt att förstå ett så komplicerat prissystem som föreslås. Vi ser också att det är en administrativ börda och därmed kostnadsdrivande för huvudmännen att hålla en taxemodell som täcker hela landet för anslutningsresor.

Paragraferna i 4 kap §§ 7-8 skulle för översynen vinna på att samordnas med övriga taxefrågor i 6 kap.

4 kap § 9

Ingen kommentar

4 kap § 10

Utökningen till att gälla även obetalda egenavgifter är rimlig.

Däremot saknas stycket "Föreskrifter och villkor får ändras, om ändrade förhållanden föranleder det.". Detta är ju en möjlighet som finns idag att ändra om omvärldsförutsättningar påverkat möjligheterna. Tex förbättrade möjligheter att resa med kollektivtrafiken för vissa grupper av funktionsnedsatta. När texten försvinner utökas rättigheterna, vilket ligger utanför utredningens uppdrag.

5 kap

Placeras lämpligen efter 2 kapitlet för att fullfölja integrationen av skolskjuts och sjukresor i lagen. Dessutom beskrivs huvudmannens skyldigheter i kap 3. Det är därför rimligt att huvudmannen definieras i kapitel före detta.

5 kap § 1



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Kapitlet är centralt vad gäller ansvarsfördelning mellan primärkommun och Regional kollektivtrafikmyndighet. Tyvärr ger inte ett överlåtande av uppgifter huvudmannaskapsrollen till regionala kollektivtrafikmyndigheten, det enda är ett överlåtande av anordnandet i 5 kap § 3. Det innebär att man kan tolka att kommunen fortsatt ska ta ut och bestämma egenavgifter, även efter ett överlåtande. Vi antar att detta är en språklig fadäs av utredningen, eftersom man på andra ställen i utredningen just beskriver möjligheten att överlåta huvudmannaskapet till den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ju då måste bli huvudman för verksamheten.

5 kap § 2

Vår upplevelse är att den fullständiga överlåtelse som idag sker enligt färdtjänstlagen gömms bort av lagstiftaren och istället är det den mer rudimentära formen av överlåtelse enligt kollektivtrafiklagen som beskrivs. Dvs inte ett överflyttande av huvudmannaskapet. Detta är ett steg tillbaka och dessutom vad ska hända med alla de kommuner som redan överlåtit sitt ansvar fullt ut? Ska de plötsligt sitta med ansvaret i knät igen trots att de både avtalat och skatteväxlat med regionen/RKM ifrågan?

Skolskjuts är också en primärkommunal fråga varför uppräkningsen bör vara "Kommunen är om inget annat följer av lag eller avtal huvudman för skolskjuts, färdtjänst och riksfärdtjänst". Fullföljer man vårt resonemang om en bättre integration av skolskjuts och sjukresor i lagen för ytterligare en mening tillkomma "Landstinget är om inget annat följer av lag eller avtal huvudman för sjukresor"

Det särskilda förhållande som råder i Stockholms län kring ansvarsförhållande mellan kommuner och SLL rörande färdtjänsten samt delmängden omsorgsresor hanteras inte alls av lagstiftningen.

5 kap § 3

Då både primärkommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter är myndigheter byts ordet "myndigheten" ut mot "den sistnämnda".

Eftersom även sjukresor och skolskjuts kan överlåtas föreslås paragrafen kompletteras med denna skrivning här.

6 kap § 1

Paragrafen bör kortas så att hänvisningen till kommande paragrafer tas bort. I enlighet med resonemanget som följer nedan.

6 kap § 2

Kopplingen till ett maxbelopp för egenavgiften är utredningens sätt att fortsatt styra taxan från statligt håll utan att staten längre ska behöva stå med skammen att inte uppdaterat sin pristabell sedan 1993. Varken kollektivtrafik, färdtjänst eller sjukresor har en sådan styrning av taxemodellen idag. Huvudmannen bör få styra taxan utifrån huvudprincipen i 6 kap § 1 dvs utifrån självkostnadsprincipen. Utredningen hänvisar konsekvent till kommunernas självstyrelseprincip och då bör detta även gälla taxesättningen. Det är inte heller rimligt att sätta krav på maxbelopp på de resor som huvudmannen har möjlighet att genom tex samordning styra kostnaderna men inte på de resor som säljs vinstmaximerande inom den kommersiella kollektivtrafiken.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Utredningen kan inte visa hur maxbeloppet framtagits, en resa mellan landets norra och södra delar med SJ eller flyg kan vid flera tillfällen överskrida detta belopp med många hundralappar.

6 kap § 3 Förslaget innebär en normalisering av resenärskategorin och leder till samma ekonomiska styrmedel som hos andra medborgare när det gäller att boka resor. Eftersom dessa resor sker med ledsagare (behövs ingen ledsagare faller personen utanför personkretsen berättigade enligt 4 kap §5 pkt 5) är det hela starkt kopplat till 4 kap § 7 om huvudmannens ansvar för ledsagarens kostnad. Väljer resenären en dyr resa kommer också samhället att få betala en dyr resa för ledsagaren. Det innebär alltså att samhället kommer att subventioner resandet mer för den som har goda ekonomiska förutsättningar än de resenärer som har knappa omständigheter.

6 kap § 4

Möjligheten att ge rabatt för vissa resenärsgupper kan ju först låta lockande. Genom att utöka personkretsen rabattberättigade från studenter i riksfärdtjänst till "vissa grupper av resenärer" risker man att skapa ett politiskt tryck om sänkta egenavgifter vilket gör dessa ekonomiskt mer fördelaktiga för resenären än att resa allmän kollektivtrafik eller resa med ledsagare i allmän kollektivtrafik. Detta kan förväntas öka söktrycket på särskilt anordnade riksfärdtjänstresor. 66% av landets riksfärdtjänstresenärer är över 65 år och därmed riskerar prislistan att devalveras.¹ Ekonomiskt svaga grupper bör kompenseras via andra delar av det sociala trygghetssystemet inom kommun och stat, inte specifikt inom transportpolitiken.

7 kap 1 §

Kapitlet behandlar helt nya krav på huvudmannen att bedriva ett systematiskt kvalitetsarbete. Utredningen hänvisar ett flertal gånger till det primärkommunala självstyret men anser sig ändå kunna lägga ytterligare krav på huvudmannen utan att göra en avvägning om det är skäligt eller inte. Det är den politiska organisationen som är ansvarig för både verksamhet och kvalitet, och därmed fria att välja hur man vill bedriva sitt kvalitetsarbete. Att här föreslå en särskild form för uppföljning och tillsyn av denna kommer leda till ökade kostnader, vilket ligger utanför utredningens mandat att komma med förslag kring. I princip är det inget fel att ha kontroll över effektivitet, trafiksäkerhet, hållbarhet och god kvalitet för resenärerna, men det som utredningen föreslår är ett förstatligande av vad som ska gälla, men utan den tydlighet som en lagparagraf kan ge. Istället ges statens myndigheter stor frihet att göra tillsyn och sätta riktlinjer som kan vara hur verklighetsfrämmande som helst. Det sistnämnda har branschen bland annat fått erfara vad gäller Konsumentverkets tillsyn över Lag (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Det är dessutom högst oroande när utredningen skriver (s. 24) "Inriktningen på det systematiska kvalitetsarbetet ska vara att de nationella mål som införs i den nya lagen uppfylls." Eftersom det varken tydliggörs vilka de nationella målen är, hur de ska kvantifieras och vilken nivå som ska uppnås blir det ju en ohållbar situation för både resenärer, verksamhet, tillsynsmyndighet och rättsväsende. Frågorna är dessutom allt för centrala för att de ska kunna överlåtas till uttolkning av någon statlig myndighet när inte ens grunderna till mål och måloppfyllelse diskuteras av utredningen.

I avsnittet berörs huvudmannens ansvar och "personalen", i de flesta fall är merparten av den personal som är resenärnära anställd hos privata entreprenörer och därmed inte att betrakta som

¹ Trafikanalys, Färdtjänst och riksfärdtjänst 2017, Tabell 5,



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

huvudmannens personal. En stor del av ansvaret ligger därför på den privata entreprenören och inte hos huvudmannen. I 5 kap i kommunallagen beskrivs att kommunen ska följa upp privata utförare verksamheter, det finns därför ingen anledning att reglera detta ytterligare en gång.

2 kap § 1 innehåller redan ett krav om god kvalitet för alla fyra transportformerna. Vi föreslår därför att 7 kap 1 § stryks.

Om paragrafen ändå behålls bör fokus inriktas på samordning (som ändå är utredningens huvudsyfte) mer än tex hållbarhet och trafiksäkerhet som på så många andra sätt genomsyrar reglering och mål för verksamheten.

7 kap 2 §

Ett krav på klagomålshantering verkar vara en klassiker när nationella och europeiska beslutsfattare vill reglera transportsektorn och andras verksamhet än sin egen. Det måste vara upp till varje enskild organisation att väga inkomna synpunkter mot lagar, uppsatta mål och riktlinjer, gällande avtal samt ekonomiska begränsningar. Det finns också en stor risk i att ett för stor fokus på klagomål hamnar allt för stort tonvikt på tjänsternas utveckling på fel saker. Så längre rutinerna inte detaljregleras ser vi inget problem med paragrafen. Vi föreslår därför följande lydelse på paragrafen för att säkerställa en fortsatt frihet för huvudmannen att utforma sin verksamhet på bästa sätt.

2 § Huvudmannen ska säkerställa att det finns rutiner för att hantera klagomål och andra synpunkter. Information om rutinerna ska lämnas till resenärerna på lämpligt sätt.

7 kap 3 §

Paragrafen är en självklarhet för alla verksamheter, samtidigt kan detta stå i strid med krav på samordning, effektivitet, hållbarhet etc. Ju fler mål som ställs som krav på en verksamhet desto svårare blir det att balansera dem i ljuset av att huvudmännen också har framtagna mål för dessa aspekter.

Vi anser att det behöver tydliggöras att paragrafen avser en planering som rör resenärskollektivets bästa och inte detaljerna för individen och den enstaka resan. Som tidigare beskrivits i remissvaret finns en tydlighet i rättstillämpningen var gäller att individanpassningar ligger utanför huvudmannens uppgift. Om så inte är fallet har utredningen gått över sina befogenheter att föreskriva förslag som förändrar rättigheterna för personkretsen.

7 kap 4 §

Paragrafen bör strykas, men hänvisning till att detta redan regleras för huvudmännen på andra ställen:

- 2 kap § 1 innehåller redan ett krav om god kvalitet för alla fyra transportformerna.
- Kommunallagen (SFS 2017:725) innehåller regleringar om "god ekonomisk hushållning"
- Alla huvudmän är redan högt satta miljömål kopplade till regionala och nationella nivåer.

7 kap 5 §



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Paragrafen är egentligen bara en detaljreglering av tidigare paragrafer. Samordning inom organisationerna är inte ett problem i nuvarande lagstiftningar, det är samordningen mellan olika organisationer som inte nås den frivilliga vägen. Det vore alltså rimligt att även denna ska samverka med andra huvudmän för att minska både administration och samutnyttja resurser.

Eftersom paragrafen är ny finns stor chans att rättstolkningen av "Samordningen får inte innebära eller leda till väsentliga olägenheter för resenären." leder till att samordningen faktiskt minskar i de kostnadseffektiva elementen samplanering och samåkning av resor jämfört med idag. Återigen om målet med lagstiftningen är just ökad samordning får inte hinder läggas i vägen för detta genom snåriga inskränkningar. Utredningen exemplifierar också vad som skulle kunna vara väsentliga olägenheter "den förlängda resvägen eller utsträckta restiden inte får framstå som orimlig". Här möter inte utredningen upp på vad som förväntas om man föreslår en förändring. För vem är det det inte ska framstå som orimligt? Resenären och huvudmannen kommer att ha olika syn kring detta. Om det är resenärens tyckande kommer allt utgå ifrån möjligheten att resa direkt mellan A och B med högsta tillåtna hastighet, vid den tidpunkt man själv önskar. Det är långt ifrån den verklighet icke funktionshindrade resenärer som inte har körkort och bil utan är hänvisade till kollektivtrafik möter, med begränsat antal avgångar per dag och tider anpassade efter andra resenärers behov och resmönster. Utifrån huvudmannens perspektiv är samåkning för att använda samhällets resurser och fordonsflottan så effektivt som möjligt aspekter som vägs in i rimligheten. Samhällsbetalda transporter är inte taxitjänster där resenären bidrar med hela kostnaden och därför har makten över resans utförande och planering. En utökning av individens avgörande i denna fråga innebär ökade rättigheter och kostnadsökningar för huvudmannen. Vi kan alltså konstatera att förslaget därmed ligger utanför utredningens uppdrag att utreda.

Utifrån en normaliseringsprincip måste fortsatt möjligheten att tidtabellslägga särskilda persontransporter till ett trafikutbud motsvarande kollektivtrafikens mellan de relationer som resenären avser resa vara fullt möjlig. Det är också oklart i förslaget om svårigheterna avser att resa eller även täcker in svårigheter som uppkommer på resmålet. Vi anser att det måste tydliggöras att det enbart avser svårigheter förknippade med själva transporten. Tidtabellshållning och punktligheten i färdtjänst och sjukresor är idag bättre än i den allmänna kollektivtrafiken vilket inte är vad man fås att tro när man läser utredningen.² Resenärerna som reser färdtjänst och sjukresor är nöjdare än de som reser i allmän kollektivtrafik.³

Att arbetet med samordning ska följas upp framgår i förslaget till ändring i Kollektivtrafiklagen. En dubbelreglering är därför onödig.

Vårt förslag till lydelse av paragrafen är därför

5 § Huvudmännen ska så långt som det är möjligt och ändamålsenligt samordna administration och transporter inom verksamheten som bedrivs enligt denna lag. Samordningen får inte innebära väsentliga olägenheter för resenärens transport.

7 kap 6 §

² 94% av färdtjänst- och sjukresenärerna kom till resmålet i tid enligt branschens definition (max 5 min sen), detta att jämföra med att jämföra med tex persontåg vars punktlighet 2017 var 90% (max 5 min sen).

³ 90% av resenärerna är nöjda med sin senaste färdtjänst-/sjukresa enligt ANBARO (45 900 respondenter 2017) medan 76% av resenärerna som reser i allmän kollektivtrafik var nöjda med sin senaste resa enligt Kollektivtrafikbarometern (67 400 respondenter 2017)



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Detta framgår av Kollektivtrafiklagen. Detta är alltså en helt onödig hänvisningsparagraf. Om paragrafen kvarstår bör den förtydligas med att det avser principer för prissättning inte själva prislistan som ska hanteras i trafikförsörjningsprogrammet.

Vårt förslag till lydelse av paragrafen är därför

6 § Principer för prissättning och omfattningen av trafiken för färdtjänst och riksfärdtjänst samt arbetet med samordning av särskilda persontransporter ska dokumenteras i ett trafikförsörjningsprogram i enlighet med 2 kap. 10 och 11 §§ lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

7 kap 7 §

Fokuset på samrådsforum som del av kvalitet är förvånande. Utredningsförslagets huvuduppdrag var att kika på samordning och inte att förändra kvalitetsaspekterna.

Att regionala kollektivtrafikmyndigheten ska vara sammankallande är kostnadsdrivande för myndigheten och därmed skattebetalarna i länet. Vad ska kollektivtrafikmyndigheten ha för uppgift på ett möte där primärkommunen som inte överlämnat någon till myndigheten träffar sina brukare, beställningscentral och transportörer?

Alla huvudmän har idag någon form av samrådsforum och god dialog med de olika parter som på olika sätt berörs av verksamheten. Eftersom verksamheten dessutom bedrivs i myndighetsform är insynen via offentlighetsprincipen god. Att så detaljerat föreskriva hur samråd ska gå till är överreglering från statens sida. Vi anser därför att paragrafen ska utgå.

8 kap 1 §

Utredningen föreslår att Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över systematiskt kvalitetsarbete, rutiner för klagomålshantering, planering och samordning inom huvudmannens organisation, dokumentation av prissättning i trafikförsörjningsprogrammet samt forum för samråd. Tillsynen kommer med största sannolikhet att idkas från skrivbordet genom att tillsynsansvarig tjänsteman läser handlingar, webbsidor och beslut som huvudmannen fattat.

Transportstyrelsen ges stor frihet att utforma ambitionsnivån på tillsynen och debiterar den vanligen per påbörjad timme till den organisation som man idkat tillsyn av. Det innebär att kopplingen mellan att göra fel och att betala för tillsynen inte finns utan att det är enbart hur intresserade Transportstyrelsen är att göra tillsyn som kommer att påverka kostnaderna för tillsyn. Vår klara ståndpunkt är att tillsyn är myndighetsutövning och därför ska finansieras skattevägen, inte genom godtyckliga debiteringar av tillsynsobjekten.

Kvalitet är resultatet av den avvägning mellan olika variabler som respektive huvudman har till uppgift att både besluta om och utföra. Kvalitet är svårdefinierat och är därför omöjlig att bedriva tillsyn kring. Jämför regeringens skrivning i propositionen Moderna Transporter (Prop 2005/06:160) rörande just kvalitet i färdtjänsten "*Regeringen delar emellertid utredningens bedömning att begreppet god kvalitet till sin natur är svårdefinierbart och därför varken lämpar sig för närmare författningsreglering än vad som föreslås eller domstolsprövning.*" vidare "*Enligt utredningen finns det inte, på samma vis som för färdtjänst, något behov av en bestämmelse om kvalitet när det gäller riksfärdtjänst. Regeringen finner mot denna bakgrund att det inte är välunderbyggt att utan*



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

ytterligare överväganden föreslå en sådan bestämmelse. Härvid har också bl.a. beaktats att lagarna om färdtjänst respektive riksfärdtjänst skiljer sig åt i utformning och syfte.” Det måste därför göras mycket tydligt att tillsynen rör själva kvalitetsarbetet och inte nivån på prestation och kvalitet. Utredningen har inte närmare gått in på kvalitet i någon av transportformerna som föreslår inkluderas i lagförslaget och det är därför orimligt att förändra denna praxis utan gedigna förarbeten. De exempel kring kvalitet som nämns på sidan 46-47 i förslaget finner vi helt saknas verklighetsförankring och måste ses enbart som exempel på hur vitt skilda uppfattningarna om kvalitet är hos olika aktörer.

Det resonemang som utredningen för kring kopplingen mellan kvalitet och flexibilitet och valfrihet i resandet saknar även det stöd i verkligheten. Ökad valfrihet i val av utförare leder när det gäller resor till minskad möjlighet till samordning och ökade framkörningssträckor när inte närmsta lediga fordonsresurs kan användas för transportuppdraget. Det bör tydliggöras i en proposition att detta inte är kvalitetsaspekter.

Inget framkommer i utredningen som fakta kring att verksamheten kring de särskilda persontransporterna bedrivs på ett slösaktigt sätt eller med misskötsel. Många exempel som redovisas i utredningen från olika delar av landet visar på god samordning, kostnadseffektivitet och nöjda resenärer. Det är därför enligt vår bedömning mer börda än nytta som tillförs att pålägga huvudmännen tillsyn från en statlig myndighet.

8 kap 2 §

Det bör tydliggöras vilken eller vilka parter som tillsynsmyndigheten har rätt att göra tillsyn av. Huvudmannen är i lagförslaget i vissa fall enbart en formell aktör med lite påverkan på den faktiska verksamheten.

8 kap 3 §

Ingen kommentar

9 kap 1 §

Paragrafen innehåller en oklarhet, vem som ger beställningscentralerna delegation att lämna uppgifter sinsemellan i de fall syftet är att öka samordningen. Om beställningscentralen är kommersiell och tar uppdrag från flera olika huvudmän måste det ändå vara enbart på uppdrag av huvudmannen ett sådant informationsutbyte kan ske mellan de olika resenärss databaserna. De begrepp som utredningen definierar bör användas även här dvs anordnare och utförare för användas istället för trafikutövare.

9 kap 2 §

För att främja en god kvalitet krävs möjligheter att göra uppföljningar, utvärdera och hantera synpunkter. Det innebär att upphandlade kundtjänster och företag som bedriver



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

resenärsundersökningar kring bland annat nöjdhet och resvanor måste ges möjlighet att ta del av personuppgifter. För att ge god service kan det handla om vetskap om incidenter, funktionsnedsättningens art, resans syfte och fakta kring till och frånadress, restider, förseningar etc.

De begrepp som utredningen definierar bör användas även här dvs anordnare och utförare för användas istället för trafikutövare.

9 kap 3 §

Ingen kommentar

9 kap 4 §

Ingen kommentar

10 kap 1 §

Som tidigare belyst råder stor frihet för huvudmannen att utforma verksamheten så som den styrande politiska församlingen anser den ska vara. Utredningen föreslår fortsatt en ramlag. Staten bidrar inte med resurser till varken färdtjänst, sjukresor eller riksfärdtjänst och bör därmed precis som tidigare undvika att skapa detaljreglering av verksamheten.

Det är inte rimligt att staten utöver tillsyn på planeringsarbete, då det inte finns några som helst förarbetet eller föreslagna föreskrifter om vad en sådan tillsyn skulle innehålla. Det lämnar helt enkelt ett allt för stort utrymme för godtycklig tillsyn till tillsynsmyndigheten. Då vi redan tidigare i remissyttrandet föreslår att paragrafer om kvalitetsarbete (7 kap 1 §) och samråd (7 kap 7 §) stryks, bör även denna paragraf som helhet utgå.

10 kap 2 §

Som tidigare anförts bör tillsyn ses som myndighetsutövning och finansieras via tillsynsmyndighetens anslag. Att överlåta till tillsynsmyndigheten att sätta avgiften efter den tidsåtgång myndigheten ägnat varje enskilt tillsynsobjekt skapar dessutom ingen grund för effektivisering av tillsynsmyndighetens verksamhet.

Då vi föreslår att 10 kap 1 § stryks måste också 10 kap 2 § strykas ur lagförslaget.

11 kap 1 §

Inga kommentarer utifrån nuvarande lagförslag. Om lagstiftaren hör sammar vårt förslag att närmare integrera skolskjuts- och sjukresor i lagförslaget måste man dock beakta att de enskilda besluten om skolskjuts och sjukresor är att se som verkställighetsbeslut och inte enligt praxis kan överklagas på samma grunder som färdtjänst och riksfärdtjänst.



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Övriga lagändringar

Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Inget att erinra mot de förändrade paragraferna

Skollagen (2010:800)

Inget att erinra mot de förändrade paragraferna om lagstiftaren väljer att behålla regleringen av skolskjuts i skollagen. Vårt huvudförslag är att skolskjuts istället regleras i den nya lagen om samordning av särskilda persontransporter, vilket vi utvecklar i vår kommentar till 1 kap 1-3 §§ ovan, det rimliga är då att även föreslagen paragraf i skollagen placeras i den nya lagen om särskilda persontransporter.

Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

Vi har inget att erinra förutom

att förslaget att det senaste upprättade trafikförsörjningsprogrammet i primärkommunen ska överlämnas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Myndigheten har ingen tillsynsroll och det skapas bara en mellanhand till tillsynsmyndigheten. Vi föreslår därför att denna del av paragraf 11 stryks.

att ansvaret att skriva trafikförsörjningsprogram måste falla även på de landsting som fortsatt ansvarar för sjukresor och som inte överlämnat huvudmannskapet till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Vi föreslår därför att paragraf 11 får följande lydelse

Varje kommun och landsting ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ange omfattningen av trafiken för färdtjänst och riksfärdtjänst samt arbetet med samordning av all trafik enligt lagen (2000:00) om särskilda persontransporter och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik i den mån kommunen/landstinget inte överlåtit sina uppgifter enligt denna lag till den regionala kollektivtrafikmyndigheten

Paragraf 2 bör kompletteras med hänvisning till lag om sjukreseersättning om man inte väljer att följa vår uppmaning och införliva denna lag i lagförslaget om särskilda persontransporter.

Den eller de som ansvarar för kollektivtrafiken enligt första- tredje styckena ansvarar också för färdtjänst och riksfärdtjänst enligt lagen (2000:00) om särskilda persontransporter, lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor eller skolskjuts enligt skollagen (2010:800) i sådana kommuner eller landsting som överlåtit sina uppgifter enligt någon av dessa lagar till den regionala kollektivtrafikmyndighet som avses i 2 §.

Förordning om särskilda persontransporter

Vi föreslår utifrån resonemang ovan rörande lagförslaget att förordningen bör strykas ur förslaget.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Övriga förslag

Definitioner

Utredningen använder en mängd begrepp som har olika betydelse beroende på vilken lagstiftning eller verksamhetsområde man befinner sig i. Tex begrepp som ledsagare, assistent, assistans, hjälp kan betyda mycket olika saker och därmed också skapa både förväntningar och rättspraxis som är olyckliga. En stor avsaknad är därför tydliga definitioner på vad som avses och en stingens genom utredningen att hålla sig till dessa begrepp.

När det gäller begreppet omsorgsresor är det olyckligt att utredningen använder det på så många ställen och till och med definierar det (s. 18) under rubriken begreppsförklaringar. Det olyckliga i detta är eftersom man på annan plats (s. 129) just konstaterar att de lagrum man hänvisar till i begreppsförklaringen inte ger stöd för att anordna omsorgsresor.

Ytterligare åtgärder för att öka den nationella likvärdigheten avseende bedömningar

Vår bedömning är att förslaget inte kommer leda till några konkreta förbättringar varken för huvudmännen eller personkretsen. Anledningen till vår bedömning bygger på tre aspekter

- att både nuvarande och föreslagen lagstiftning är en ramlag med stor frihet att utforma föreskrifter och villkor. Det är alltså inte angeläget att öka likvärdigheten eftersom de lokala och regionala förutsättningarna måste få forma lokala riktlinjer och beslut.
- att det är domstolarna och inte myndigheternas uppgift att tolka bedömningarna utifrån lagen
- att de fyra myndigheter som föreslås delta i arbetsgruppen inte har någon erfarenhet av varken färdtjänst eller riksfärdtjänst, varken så som rådgivande myndighet eller som tillsynsmyndighet. Utredningen lämnar inte heller ett tillräckligt underlag för att det ska kunna ge ledning till en sådan arbetsgrupp att arbeta vidare.

Vi anser därför att regeringen inte bör gå vidare med detta förslag då det riskerar att skapa mer problem än nytta för huvudmännen. Om regeringen ändå väljer att gå vidare med förslaget anser vi att gruppen behöver kompletteras med representanter från branschen. Svensk Kollektivtrafik har ett nätverk kallat MERIT för ansvariga för färdtjänst och riksfärdtjänst där representanter rimligen kan komma ifråga som deltagare i arbetsgruppen för att skapa en plattform av kompetens och verklighetsförankring i arbetet.

Trafikanalys uppdrag

Branschstatistik

Utredningen konstaterar bland annat i kapitlet om kostnader och konsekvenser att kunskapen är för låg om allmänna nyckeltal om verksamheten, detta är precis vad både Trafikanalys tidigare utredning i frågan och departementets utredningsdirektiv också konstaterat. Utredningen tar dock inte tillfället i akt och föreslår att de variabler som samlas in för färdtjänst och riksfärdtjänst idag också skulle kunna samlas in för skolskjutsar och sjukresor. Man identifierar dem dock "gör bedömningen att nyckeltal avseende utbud, kvalitet och kostnader samt även resandet bör framgå av en regelbunden nationell statistisk uppföljning för de särskilda persontransporterna." Detta är precis vad som behövs för att lokala, regionala och nationella beslutsfattare ska kunna fatta kvalificerade beslut om verksamheten. Dock väljer utredningen endast att föreslå att Trafikanalys och SCB vidare ska utreda



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

detta. Förslaget hamnar lätt snett när man ger sig in på resonemanget att hämta statistik från de enskilda trafikutövarna och redovisnings- och beställningscentralerna. Antalet sådana är långt överskridande antalet huvudmän och förutom att antalet anslutande parter som ska anpassa sin verksamhet och redovisa ökar också risken för feltolkningar om vilka värden som ska redovisas. Den statistik som efterfrågas är på huvudmanna- och nationell nivå, inte på enskild trafikutövare eller redovisningscentral. Det är alltså inte en rimlig väg att gå vidare på. Värden kring antal köruppdrag, körsträckor och kostnader ligger det ju i betalaren, dvs huvudmannens intresse att ha kontroll över så det är fullt tillräckligt att sammanställa huvudmännens nyckeltal. Det innebär att utredningen både kraftigt överskattar komplexitets-, tids- och kostnadsaspekterna för att få fram nationella nyckeltal för de olika färdsetten. Om lagstiftningen träder i kraft den 1 januari år 1 bör statistik för år 1 kunna insamlas under vårvintern år 2 och vara tillgänglig och analyserad innan midsommar år 2.

Svensk Kollektivtrafik har en arbetsgrupp kring myndighetsutövning inom MERIT som redan idag samlar in nyckeltal för färdtjänst och sjukresor, då det är betydelsefullt att de nyckeltal som ska samlas in är rimliga och lätta att samla in ser vi med stor fördel att Trafikanalys och SCB låter deltagare från vårt nätverk delta i sin utredning.

Undersökningen om kollektivtrafikens användbarhet

Trafikanalys uppdrag bör inkludera att involvera kollektivtrafikbranschen i uppdraget, så som projektdeltagare och samrådsparter. Svensk Kollektivtrafik mäter årligen tillgänglighet i kollektivtrafiken (buss, tåg, tunnelbana, spårvagn) genom det branschgemensamma uppföljningssystemet FRIDA och har stora möjligheter att samverka med Trafikanalys i denna fråga.

Arbetsgrupp kring skolskjuts

Vi ser positivt på att en sådan arbetsgrupp tillsätts. Vi ser också att det är angeläget att en sådan arbetsgrupp utreder vilka incitament som kan skapas för att öka möjligheten att optimera skolans start- och sluttider utifrån ett transportperspektiv. Samhället lägger årligen ner stora kostnader på att köra bussar i förstärkningstrafik i ordinarie linjetrafik för att majoriteten skolor har en starttid mellan 8.00-8.15. Genom att förskjuta starttiderna så att visas skolor börjar tidigare och andra senare kan transporter samordnas mellan flera olika skolor och kapitalkostnader för bussar med mycket lågt resursutnyttjande frigörs.⁴

Övergångslagstiftning

Det framgår inte i lagförslaget vad som händer med de kommuner som redan överlämnat sin färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts till regionala kollektivtrafikmyndigheten. Det bör tydliggöras att några nya beslut inte ska behöva fattas i dessa fall.

Flertalet av lagförslagen innebär ändrade förutsättningar i relationen mellan primärkommun, landstingskommun, regional kollektivtrafikmyndighet samt utförarorganisationer. Verksamheten är i stort upphandlad och reglerad i avtal vilkas giltighetslängd inte är kopplat till ett nytt lagförslags ikraftträdande. De processer som ligger bakom tex fastställande av en ny taxa kring utredning, samråd och politisk process kan om det ska göras med respekt för parternas förutsättningar och verksamheter mycket väl kräva mer än ett års förberedelsearbete.

⁴ Se tex vår rapport Mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna (2017) www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/mer-kollektivtrafik-och-samhallsnytta-for-pengarna.pdf



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Vid en översyn över avtal med trafikföretag och beställningscentraler kan vi se att det finns flera avtal som är relativt nya och därför har giltighet långt in på 2020-talet. I de fall beställningscentraler och transportörer i och med lagförslaget påläggs högre krav eller ytterligare arbetsuppgifter är detta direkt kostnadsdrivande för huvudmannen som är bunden till dessa entreprenörer för lång tid framöver. Då intäkterna från resenärer är mycket låga för dessa resor är det skattekollektivet i kommuner och landsting som drabbas.

Vårt förslag är därför att ett 12e kapitel införs som hanterar lämpliga övergångsregler enligt ovan för att klargöra att redan fattade beslut gäller och att entreprenörernas kostnadsanspråk ska vara rimliga. Lämpligen bör den nya lagen träda ikraft successivt från ett datum som är minst ett och ett halvt år från det att riksdagen fattar beslut om ny lagstiftning.

Kostnadsberäkningar och konsekvensbeskrivningar

Utredningens 21:e kapitel är ett klen försök att beräkna kostnader och konsekvenser. Beräkningarna är inte konsekvent genomförda, bygger inte på kända snittbelopp för riket (tex från Trafikanalys nationella statistik) och är fulla av okvalificerade och ofullständigt redovisade antaganden kring belopp, värden och beteenden som inte kan styrkas varken i kapitlet eller i andra källor. Vi delar därför inte utredningens slutsatser om att kostnaderna för huvudmännen inte kommer öka genom lagförslaget. Utredningens förslag kring förbättrad samordning är inte tillräckligt tydliga och tvingande för att någon kraftig uppsida ekonomiskt ska uppkomma. Däremot finns ett flertal kostnadsdrivande förslag som uppkommer för huvudmännen oavsett graden av samordning nämligen:

- möjlighet att resa till annan kommuns huvudort
- obegränsad möjligheten att ta med hjälpmedel för att det förbättrar förflyttningssmöjligheterna på resmålet
- övriga förslag som öppnar upp för mer individuellt anpassade resor och ensamåkning. Vilket leder till lägre samordning och ökade trafik kostnader,
- ökad administration kring egenavgifter för riksfärdtjänst,
- kostnadsansvar för ledsagarens tur- och returresa,
- ökad administration och uppgiftslämnarbörda kring trafikförsörjningsprogram
- tvingande deltagande och arrangerande av samrådsforum
- kostnaden att fakturera primärkommunerna för skolskjuts som man överlätit ansvaret för till regionala kollektivtrafik huvudmannen, då förslaget inte går till botten med möjligheten att skatteväxla.
- tvånget att i första hand bevilja riksfärdtjänstresa i kollektivtrafik/flyg istället för att samordna flera resenärers resor till en särskilt anordnad transport
- kostnader för att bedriva systematiskt kvalitetsarbete utifrån lag och föreskrifter
- kostnader för tillsyn och viten
- på sikt ökad uppgiftslämnarbörda och administration vad gäller statistik



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Vi anser att utredningen tagit allt för lätt på inkomna uppgifter om möjliga samordningsförbättringar i de fall de olika trafikslagen och gått ifrån utredningsdirektivets "Ändrade eller nya regler får inte... heller utöka det offentliga åtagandet".⁵

Den demografiska framskrivning som utredningen gör är mycket allmänt hållen (s 60), här saknas prognoser för hur skolskjutsberättigade, färdtjänstberättigade och sjukreseresenärer reser till antal resor och personer i framtiden. En åldrande befolkning, urbanisering och sjukvårdenheternas ökade specialisering är sådant som i framtiden kommer att påverka de resor som utredningen behandlar.

Avsaknad av förslag

Regelförenkling

Förslagen skapar varken förenkling för resenärer eller för huvudmän. Regelbördan ökar då fler företeelser regleras i nationell lagstiftning. Regler kring bland annat taxor och hjälpmedel blir mer komplexa och resenären får svårare att förstå vad som egentligen gäller. Risk för ökat missnöje hos resenärer pga misstolkning av komplicerade regelverk.

Anropsstyrd trafik

Kopplingen till den anropsstyrda kollektivtrafiken dvs när-/flextrafiken både i stad och landsbygd hanteras väldigt rudimentärt i utredningen. Verksamheten som den regionala kollektivtrafikmyndigheten bedriver sker ofta i personbilsliknande fordon och samordningspotentialen till särskilda persontransporter är mycket god. Ofta är det samma personkrets som reser eller att man är grannar med varandra.

Tillgänglighetsanpassning i den allmänna kollektivtrafiken och av taxi

De olika lagar som driver på anpassningen av kollektivtrafikens fordon har lett till både att fler funktionshindergrupper kan resa i kollektivtrafiken och att runt 25% av de färdtjänstberättigade reser delar av sitt resbehov i kollektivtrafiken. Byggregler har skärpts och dessutom har en lagstiftning på europeisk nivå rörande ledsagning på stationer och resecentrum tillkommit. Det är därför inte rimligt att färdtjänst per automatik ska tilldelas rullstolsburna, detta speciellt eftersom fordon och stationer byggs med dessa behov för ögonen och ramper, liftar, hissar etc installeras just för att resenärer med förflyttningshandikapp ska kunna resa. Installationerna sker utifrån krav i lagar och det är därför oerhört kontraproduktivt när förbättringarna som skett inte får ge effekt på prövningen av vad gäller väsentliga svårigheter att färdas med allmänna kommunikationer.

Praxis har sin grund i en tolkning i en kammarrättsdom⁶

Högsta förvaltningsdomstolen har i en dom gällande bilstöd (HFD 2012 ref 34) anförts att den som är beroende av rullstol i allmänhet får anses ha väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer och att detta gäller även med beaktande av den tekniska utveckling som förbättrat de allmänna kommunikationsmedlens tillgänglighet.

För kammarrätten framstår det som att det är samma förutsättning - att den enskilde ska ha väsentliga svårigheter "att anlita allmänna kommunikationer" respektive "att resa med allmänna kommunikationsmedel" - som ska vara uppfyllt såväl för rätt till bilstöd som för tillstånd till färdtjänst. Det finns därför inte skäl att bedöma rätten till insatserna på olika sätt i detta avseende. Eftersom [mannen] är beroende av rullstol får han således som

⁵ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/kommittedirektiv/samordning-av-sarskilda-persontransporter_H4B185

⁶ Kammarrätten Jönköping, Mål 2013-3580



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

utgångspunkt anses ha sådana väsentliga svårigheter att resa med allmänna kommunikationsmedel som krävs för att beviljas tillstånd till färdtjänst. Vad som framkommit om [mannen] tillstånd och situation ger inte anledning att göra någon annan bedömning i hans fall. Överklagande ska därför bifallas och [mannen] beviljas tillstånd till färdtjänst.

Denna praxis **måste** upphävas och huvudmannen måste ges utrymme att fatta beslut om tillstånd utifrån samma kriterier som andra grupper av funktionsnedsatta prövas efter.

När det gäller taxifordon finns inte någon lagstiftning motsvarande den som finns för kollektivtrafik om handikappanpassning. Vi ser taxi som en del av kollektivtrafiken och därmed mycket positivt om fordon i taxitrafik ålades samma ansvar för handikappanpassning som bussar och tåg. Det skulle innebära ett steg i en normalisering som innebär att personer med funktionsnedsättningar i rörelseapparaten som vistas på en plats där man inte själv bor skulle få en större frihet att röra sig som andra medborgare.

Utredningen beskriver (s. 96) att ledsagning enbart sker till tåg. Detta är en felaktighet, det både finns beskrivet i busspassagerarförordningen (EG 181/2011) och på tex www.stationsledsagning.se att ledsagning även sker till/från/mellan bussar.

Skolskjuts och elevresor

Möjligheten att skatteväxla för skolskjuts avfärdas av utredningen då det anses allt för komplext. Vår bedömning är att parterna bör ges rätten kunna överenskomma om ett nytt kostnadsansvar vid en sådan överlåtelse av verksamhetsansvaret för skolskjuts.

Det är också rimligt att kommuner som så önskar ges möjlighet att överföra ansvaret till den regionala kollektivtrafikhuvudmannen för gymnasieskolans "skolskjuts" utifrån lagen om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor SFS 1991:1110. Det är ju den regionala kollektivtrafikmyndigheten som idag arrangerar mer eller mindre alla av dessa resor och det torde kunna bli en effektivisering om ansvaret läggs på myndigheten. Framför allt skulle kollektivtrafikmyndigheten ha bättre kunskap om resenärsunderlaget och därmed kunna planera verksamheten effektivare.

I de fall staten är huvudman för skolskjutsen förblir dessa resor fortsatt oreglerade. Det vore rimligt att även dessa reglerades på samma sätt som när kommun och region är huvudman.

Samordning

Redan Trafikanalys kommer fram i sin förstudie inför ny lagstiftning att "spåret för frivillig samordning har nått vägs ände".⁷ Vår bestämda uppfattning är att utredningens förslag inte kommer att i någon större utsträckning positivt påverka samordningen inom aktörerna och framför allt inte mellan aktörerna. Förslagen handlar mest om att redovisa samordning mer än att faktiskt skapa samordning. Många exempel i utredningens mer redovisande avsnitt visar tydligt vilka positiva effekter som uppstår för samordning, samåkning och kostnadseffektiviseringar när verksamheten koncentreras till större geografiska enheter. Det rimliga hade varit om samordning varit för ögonen att verksamheterna hade fått ett krav på sig inte bara att redovisa utan att sätta upp mål och aktivt arbeta för ökad samordning av verksamhet och trafikresurser samt förbättrad samplanering.

⁷ Trafikanalys Rapport 2014:7, Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Viktiga aspekter handlar också om den lilla organisationens har en faktisk förmåga att skapa och behålla kompetent personal både vad gäller handläggning och juridik för att kunna fatta rättssäkra beslut. Speciellt i ljuset av den mer komplicerade lagstiftning som utredningen föreslår jämfört med gällande rätt. De nya möjligheterna till mellankommunal samverkan riskerar att skapa kluster av primärkommuner som väljer att samverka exkluderande den regionala kollektivtrafikmyndigheten.⁸ Resonemanget kring risker med denna möjlighet för effektiv samordning saknas helt i utredningen. Då kollektivtrafik och sjukresor i grunden är regionala frågor och färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts är primärkommunala riskerar man än därmed större suboptimeringar än idag, när det samordnande alternativet självskrivet varit den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

För Svensk Kollektivtrafik

Mattias Andersson

Utredare

⁸ Prop 2017/18:151, En generell rätt till kommunal avtalssamverkan