



Förbundet Rörelsehindrede

Lund 2005-02-16

Till
Infrastrukturminister
Ulrica Messing
Regeringskansliet
103 33 Stockholm

Rättsäkerheten kräver att en tillsynsmyndighet för färdtjänsten och riksfärdtjänsten inrättas.

Förbundet bildades i juni 2001. Våra medlemmar är människor med rörelsehinder som tagit sig den självklara rätten att ha tolkningsföreträdare i frågor som handlar om våra egna livsvillkor. Vi vill med vårt engagemang och vårt förbund påverka samhällsdebatten och utvecklingen i Sverige så att målen full delaktighet, jämlikhet och jämställdhet för människor med rörelsehinder uppnås.

För inte så länge sedan överlämnades slutbetänkandet Färdtjänst och Riksfärdtjänst, SOU 2003:87 till regeringen.

I betänkandet presenteras flera positiva förslag. Så t ex framhålls: att en bestämmelse om kvalitet bör införas i lagen; att rätten till ledsagare bör ges en tydligare formulering; att tillstånd till färdtjänst ska kunna förenas med individuella villkor som tar hänsyn till den färdtjänstberättigades funktionshinder och behov samt att en särskild bestämmelse som rör barn och barnperspektivet bör införas i lagen.

I uppdraget ingick även att ta ställning till behovet av att inrätta en Tillsynsmyndighet för Färdtjänst och Riksfärdtjänst.

Utredaren går emot de sakkunniga

Märkligt nog avvisar utredaren behovet av en tillsynsmyndighet. Istället anser han att det är tillräckligt att Vägverket ges ett sektorsansvar. Han går därmed emot en samlad handikapprörelse, pensionärsorganisationerna, Handikappombudsmannen och Socialstyrelsen.

Beroende ger utsatthet

Som enskild resenär är man starkt beroende av utformningen av färdtjänsten och som färdtjänstresenär befinner man sig därför i en utsatt situation. Detta förhållande gör det särskilt angeläget att ansvariga anordnare av färdtjänsten följer givna föreskrifter och regler.

För att rättssäkerheten ska kunna säkerställas krävs att en tillsynsmyndighet inrättas.

Stora skillnader i kommunernas tillämpning av lagen

Det sätt färdtjänsten sköts och är organiserad varierar kraftigt mellan olika kommuner. I utredningen ges flera olika exempel på skillnader som utredaren framhåller som icke önskvärda och som därmed också leder till orättvisa förhållanden beroende på tillståndshavarens bostadskommun.

Exempel på detta är:

- Regler om begränsningar av antalet resor.
- Olika krav som ställs på bl.a. förbeställning och tidspassning,
- Avgifter för färdtjänsten varierar mycket mellan kommunerna,
- Egenavgifterna inom färdtjänsten skiljer sig avsevärt mellan kommunerna, såväl när det gäller taxans konstruktion och sättet att beräkna egenavgiften som när det gäller avgiftens storlek.

Andra exempel på olikheter som redovisas i utredningen är att i flera kommuner begränsas rätten att beställa färdtjänst till viss tid av dygnet:

- I 50 % av kommunerna är det krav på förbeställning av färdtjänst,
- Samtliga stora kommuner, 92 % av de medelstora och 76 % av de små kommunerna tillämpar flexibla hämtningstider för att öka möjligheten till samordning,
- Vid samordning får endast kortare uppehåll under resan för att uträtta ärenden eller dylikt göras i 50 % av kommunerna.

Det finns även stora skillnader när det gäller reslängd. Som exempel kan anges:

- Att i 22 % av kommunerna får man resa inom den egna kommunen och ett antal km utanför kommungränsen,
- Att i 20 % av kommunerna får man enbart resa inom den egna kommunen
- Att i 15 % av kommunerna får man resa inom den egna kommunen och ett antal km från den faktiska bostaden.

Mot bakgrund av den splittrade och ojämlika bild mellan kommunerna som färdtjänsten uppvisar framhåller utredaren: *”Vid bedömningen av om det råder god kvalitet inom färdtjänsten är det viktigt att tillståndshavaren bemöts på ett korrekt sätt, att transporten av den enskilde sker på ett trafiksäkert sätt, att det föreligger skäliga hämtningstider, att fordon kommer i tid osv. Det är vidare viktigt att prövningen av tillstånd till färdtjänst, villkor m.m. sker på ett objektivt och korrekt sätt i enlighet med den lagstiftning som gäller. Kravet på god kvalitet inom färdtjänsten skall gälla såväl privat som offentlig verksamhet och både för myndighetsutövning och övriga insatser.”*

Betydelsen för enskildas vardag förutsätter tillsyn

Färdtjänsten är som utredaren beskriver en verksamhet som på många olika sätt starkt påverkar den enskilde. Det är därför av stor betydelse att den enskildes rättigheter och säkerhet ges ett motsvarande starkt skydd. Den enskilde resenären måste ges möjlighet att framföra klagomål till en myndighet med befogenhet att ingripa och som även kan ställa krav på lika och rättssäker behandling.

Enligt Tillsynsutredningens slutbetänkande SOU 2004:100 är tillsyn *”ett särskilt väl lämpat redskap när lagstiftningen ger uttryck för en garanti för att vissa särskilda villkor och*

förhållanden ska råda i ett tillsynsobjekts relation till en enskild medborgare". Denna definition på tillsyn beskriver den situation som en enskild färdtjänstresenär befinner sig i.

Sektorsansvarets otillräcklighet

Ett sektorsansvar däremot ger inte myndigheten befogenhet att ingripa mot enskilda missförhållanden och leder till att den enskilde försätts i en rättsosäker situation. En sådan ordning är oacceptabel med hänsyn till de allvarliga konsekvenser brister i färdtjänstens utformning och genomförande har för den enskilde. Till exempel förekommer det att rullstolsanvändare måste åka baklänges nedför en oroväckande brant och smal ramp för att komma av en viss typ av färdtjänstbuss. Detta på grund av att vissa av de nya färdtjänstbussarna har fått dispens från acceptabla max krav på ramplutning. Säkerheten är också eftersatt på flera andra sätt, bland annat genom att ändamålsenliga säkerhetsbälten ofta saknas i färdtjänstbussarna. Funktionshindret i sig gör att personer med funktionshinder löper större risk att drabbas av nya och förvärrade skador vid tillbud under resa, eftersom man inte kan hantera sin kropp och parera stöten. Vissa riksfärdtjänstbussar har så lågt i tak att det krävs av den färdtjänstberättigade att denne ska fälla ner ryggen på rullstolen och liggandes manövrera in sig i fordonet.

När färdtjänstansvariga tillåter sig att ge avkall på säkerhet, trygghet och komfort lägger de ytterligare en extra utsatthet på oss resenärer med funktionshinder. Att dessutom sättet att hantera rullstolen och själva körsättet i dagens hårda trafikmiljö inte sällan är stressat och ryckigt innebär - tillsammans med att bemötandet kan vara nonchalant - att det många gånger finns skäl, inte bara att vara rädd, utan att också ifrågasätta om bestämmelser efterföljs.

Ett sektorsansvar lämpar sig bäst ifråga om allmänna intressen, enligt Tillsynsutredningens delbetänkande som utredaren relaterar till. Med ett sektorsansvar som utredaren förordar avses att vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga berörda parter. Det är inte tillräckligt för att komma till rätta med de problem som finns inom färdtjänsten.

Tillsynsmyndighetens uppdrag

Uppgifter för en särskild tillsynsmyndighet för färdtjänst och riksfärdtjänst ska som vi ser det främst vara:

- att utreda och bedöma enskilda färdtjänstkunders ärenden/klagomål, där inget annat gehör finns att få
- att bevaka den enskildes rättssäkerhet samt att färdtjänstlagen, givna föreskrifter och bestämmelser följs
- att verka för att färdtjänstens utförande vad gäller kvalitet och organisation ger en likvärdig och hög service oberoende av den enskildes kommuntillhörighet.

Detta innebär att tillsynen måste ges en tydlig myndighetsutövning, rätt att utfärda föreskrifter samt få tydliga sanktionsmöjligheter.

Med vänliga hälsningar

Lars Hagström
Ordförande