Region Stockholm

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

VÄNSTERPARTIET

FÖRSLAG TILL BESLUT
2019-06-13

FTN 2019/72

Färdtjänstnämnden
Ärende 4

Beslut gällande uppdaterade riktlinjer för färdtjänsten

En välfungerande färdtjänst är en central uppgift för Region Stockholm och för många av regionens medborgare helt avgörande för att kunna leva ett aktivt liv. Vi socialdemokrater samt vänsterpartister är givetvis positiva till ambitionen att förtydliga och på ett ställe samla vilka regler och riktlinjer som gäller för färdtjänsten i vårt län.

Vad gäller det föreslagna sakinnehållet har vi dock ett flertal förslag på hur färdtjänsten skulle kunna utvecklas. Förslag som redan under våren/sommaren förra året sändes in till förvaltningen under beredningens gång.

Dessa förslag skulle trafikförvaltningen enligt färdtjänstutskottets beslut om återremiss den 31 oktober 2018 ha tagit hänsyn till. Så har dock inte skett trots att detta var själva grunden för återremissen. Arbetet med riktlinjerna är alltså inte färdigt.

Istället återkommer förvaltningen nu med ett förslag till beslut avseende riktlinjer som är dagtecknade den 1 oktober 2018. Det är med andra ord samma dokument som färdtjänstutskottet, den 31 oktober 2018, beslutade återremittera för fördjupad beredning. Ett dokument som inte ens har uppdaterats avseende det faktum att Stockholms Läns Landsting vid årsskiftet blev Region Stockholm. Ett dokument som inte heller tar hänsyn till att det sedan årsskiftet införts en färdtjänstnämnd som övertagit ansvaret från trafiknämnden. Hur är detta möjligt?

Vi socialdemokrater samt vänsterpartister anser därför alltjämt att de föreslagna riktlinjerna kan och bör förbättras i sak på ett flertal områden och att vissa delar behöver förtydligas.

Med hänvisning till ovanstående ser vi ingen annan utväg än att ärendet återigen återremitteras till förvaltningen, såsom färdtjänstutskottet redan den 31 oktober 2018 beslutade, för att våra förslag kan beredas. Beslut om riktlinjerna tas förslagsvis sedan på nämndens kommande möte den 21 augusti.

Följande förtydliganden/förbättringar bör inarbetas i de nya riktlinjerna.

Bakgrund

Det bör förtydligas att begreppet ”varaktigt” avser längre tid än tre månader. Det bör också förtydligas vad som avses med tillfälligt funktionshinder, exempelvis operation.

1.3 Ansökan om tillstånd för färdtjänst
Även intyg från optiker bör kunna användas för att styrka funktionsnedsättning.

1.5 Tillstånd för ledsagare
Fjärde punkten beskriver att behovet av ledsagare ska var knutet till själva resan. Behovet av ledsagare kan dock vara som störst före och efter resan, och det blir då opraktiskt om ledsagaren inte kan åka med i bilen. Punkten bör därför tas bort.

Vad gäller barn under 12 år bör det förtydligas att även barn över 12 år kan ha behov av ledsagare, och att detta då kan beviljas efter individuell ansökan.

2.1 Kundval
Vi anser att kundval bör finnas inom alla trafikformer. Vi ser hellre ett system där fler operatörer kan tilldelas kontrakt än dagens traditionella upphandlingar. Ett auktorisationssystem bör därför eftersträvas.

3.4 Resor inom olika verksamheter
Det bör förtydligas att avsnittet inte gäller resor till och från politiska förtroendeuppdrag.

3.5 Resor i tjänsten
Färdtjänst borde kunna användas även för tjänsteresor på så sätt att Trafikförvaltningen sedan fakturerar arbetsgivaren för sådana resor. På så sätt får landstinget inte ökade kostnader, samtidigt som det förenklar för såväl arbetstagare som arbetsgivare.

4.2 Tillstånd med och utan tidsbegränsning
Det är bra att kunna ge tillstånd både med och utan tidsbegränsning. Om funktionsnedsättningen, tekniken eller samhället förändras så att behovet av färdtjänst inte längre finns ska förnyat tillstånd inte ges. Vi är dock bekymrade över att alltför många idag får tillstånd med tidsbegränsning.

När tillståndet löper ut görs en ny prövning, och denna process upplevs ofta både svår och kränkande av resenärer som i slutändan ändå får sitt tillstånd förnyat gång efter gång. Vi ser extra allvarligt på de fall där ett förnyat tillstånd beslutas först en tid efter att det tidigare tillståndet löpt ut, med resultatet att personer som i och för sig har rätt till färdtjänst ändå inte kan resa med färdtjänsten under en period av tvisteprocessen.

Vi ser därför behovet av att fler tillstånd utan tidsbegränsning ges, samt att den som har ett tillstånd som löpt ut får ett tillfälligt tillstånd i väntan på att den förnyade prövningen blir klar. Vi vill också undersöka om tillståndsprocessen kan förenklas på andra sätt för att undvika onödigt integritetskränkande och tidskrävande utredningsarbete.

4.5 Resor med ledarhund eller servicehund/assistanshund
Reglerna ser olika ut för ledarhund och servicehund/assistanshund. Assistanshundar (inkluderat ledarhundar och servicehundar) ger frihet och trygghet och förbättrad livskvalitet. Vi anser därför inte att det finns några sakliga skäl att skilja på olika typer av assistanshundar och ha olika regler för ledarhundar och andra assistanshundar.

Om behovet av assistanshund främst finns före och efter resan, men inte under densamma, hur ska då assistanshunden transporteras till och från exempelvis hemmet och resmålet, om inte tillsammans med sin förare, det vill säga färdtjänstresenären? Vi anser att samma regler ska gälla för alla assistanshundar och att den som har färdtjänsttillstånd alltid får ta med sig assistanshund, utan särskild ansökan.

4.7 Resor över länsgränsen
Pendeltågstationen i Gnesta ligger mitt i centrum, medan stationen i Bålsta ligger ett antal hundra meter ifrån centrum. Förslaget på ny skrivning kring Gnesta och Bålsta kan tolkas som att färdtjänst till Bålsta endast gäller till själva stationen – inte till centrum där all kommunal service är belägen. Texten bör därför förtydligas.

4.11 Allmänt om tilldelning av resor
Det som formellt kallas grundtilldelning kallas i vardagligt tal fritidsresor. Detta bör framgå i texten på samma sätt som i avsnitt 4.12.

4.13 Tilldelning väsentliga resor
Vad gäller via-resorna anser vi att denna möjlighet, efter behovsprövning, ska kunna utökas till att omfatta hela grundskolan.

4.14 Särskild tilldelning
Även uppdrag som kursledare och cirkelledare i organiserad form bör kunna ge särskild tilldelning av fler resor.

5.1 Beställningskanaler
Vi anser att rubriken för ändras till ”beställningskanaler och reseinformation” och att reseinformation ska kunna ges via telefon, sms, app med mera. Tekniken finns och används inom den kommersiella taxinäringen

för att ge information om beräknad ankomsttid, taxinummer, nuvarande position med mera. Mot bakgrund av de senaste årens problem med tidshållning och pålitlighet måste resandeinformationen inom färdtjänsten kraftigt förbättras.

5.2 Resegaranti

Resegarantin bör, i likhet med SL-trafikens vanliga resegaranti, inträda om resenären riskerar att bli mer än 20 minuter sen till sin beställda slutdestination, inte när beställd transport redan är 20 minuter sen till avreseplatsen.

6.2 Så beräknas egenavgiften

Vi vill slopa tremilsgränsen och införa enhetstaxa inom färdtjänsten, precis som Region Stockholm gjort inom SL-trafiken.

Färdtjänstnämnden föreslås besluta

att återremittera ärendet.

att uppdra åt förvaltningschefen att återkomma till nämnden med ett färdigt förslag på uppdaterade riktlinjer för färdtjänsten, för beslut den 21 augusti 2019.