

REMISS färdtjänst – från PRO

Färdtjänst är kollektivtrafik för den med så stora funktionshinder att det är för svårt att åka med ”vanliga” bussar och tåg. Personen beviljas färdtjänst, ett bistånd.

I förslaget som nu är ute på remiss förs ett ganska stort resonemang kring fusk och direkt grovt missbruk av färdtjänst. Så kallat gängkriminella har nästlat in sig även här. Färdtjänst har blivit en lukrativ affär för den sortens ”ljusskygga”, med följden att det blir en avsevärd förskingring av gemensamma skattemedel och att tillstånd till personer som verkligen är i behov av färdtjänst snävas in. I förlängningen väcker det misstro mot alla som ansöker om färdtjänst.

PRO vill betona, att lagens alla medel ska användas för att förhindra detta missbruk och avslöja det. Absolut! Det är angeläget att regler som nu införs verkligen hindrar missbruket, men att de är konstruerade så att de inte försvårar möjligheten till färdtjänst för dem som verkligen behöver det.

PRO menar att grunden för ett nytt avtal måste vara att de som behöver färdtjänst får det så att deras välbefinnande ökar, trots en svår situation.

I vårt remissvar utgår vi från dem, med olika funktionshinder, som behöver och ska beviljas färdtjänst. De är inga fuskare! Kraven ställs utifrån de erfarenheter våra berörda medlemmar har.

Generella synpunkter

En del av den ”nya” färdtjänsten trädde i kraft den 1 april, avtalet med fyra nya taxibolag. Vi förutsätter att de nya entreprenörerna fått en bra introduktion och utbildning för dem som kör färdtjänsten, de servar en mycket speciell grupp av människor.

Detaljerade riktlinjerna är viktiga för entreprenörernas skull. Malmö stad ska kunna kräva att de klarar avtalet, om inte ska de få skadestånd.

Några har beställningscentralen hemma, dvs lokalt. PRO utgår ifrån att avtalet med samtliga är skrivet så att alla i en nära framtid har det. Så undviker alla problem!

Vi läser, att certifiering av förarna är på gång och hoppas, att de får en gedigen utbildning och att reglerna är tydliga och skarpa, för att slippa förare som mången gång inte vetat vad de transporterar.

Avgifterna

Malmö bestämmer själv vilka avgifter som tas ut och hur de differentieras. Remissförslaget redovisar inte självtäckningsgraden. Egenavgiftens storlek är beroende av storleken på reskostnaden.

Förslaget framöver är att få resor ger en lägre avgift medan ett högt utnyttjande av antalet resor blir dyrare. Det argumenteras bl a med okynnesresor (= tre gånger per dag till Malmborg???)

Principen är klar. Samtidigt - man kan ha vilka argument som helst... PRO menar att det egentligen är behovet för den enskilde som avgör hur stor avgiften ska vara för varje resa. Att sätta en spärr, fem resor eller så, är inte alltid rättvisande sett till behovet.

Överanvändning – liksom fusk och rent missbruk – är svårare att komma åt, men får inte leda till att äldre med låga inkomster av ekonomiska skäl väljer eller rent av tvingas minska sin färdtjänst.

Där väcker den föreslagna avgiftskonstruktionen tanken att man så vill styra över mer till kollektivtrafiken och minska ner antalet färdtjänst.

Kanske ett sätt att få hela budgeten i balans? Det går inte med dessa ofta väldigt beroende människor som ansöker om färdtjänst. Det är behovet, medicinskt och funktionellt, som ska avgöra. Inget annat.

Vi undrar – seniorrabatten i Malmö! Har den lett till en minskning av ansökan om färdtjänst? Det var ett argument. Om det är resultatet är frågan hur mycket mer det finns att styra över till vanlig buss och tåg?

Hur eventuella besparingskrav påverkar framtida avgift är oklart. Budgeten för 2024 är antagen, men vi vet inget om hur det blir 2025. Men färdtjänst kan inte vara en budgetregulator. Viktigt är att få ut så mycket som möjligt av den anslagna budgeten, helst öka den.

Resegarantin/förseningsersättning

PRO menar att det för samhällsbetalda resor ska utgå en förseningsersättning och att regelverket utformas så att ersättningen till den drabbade känns positiv.

Funktionen med en resegaranti är även att tvinga taxibolagen att hålla en hög servicenivå.

Att begära och få ersättning för försenad eller utebliven färdtjänst ska vara lagbundet.

PRO är emot att sätta ett tak i ersättningen, den ska motsvara den utgift man haft, t ex för taxi, och ersättas hundra procent, utan en taknivå. Det rimliga är att ersättningen motsvarar de kostnader förseningen innebär för den drabbade.

Detta även för att förenkla regelverket, slippa onödiga diskussioner/tvister och få en snabbare och smidigare hantering. Det sparar pengar på den administrativa sidan.

Den grupp som berörs av färdtjänst är människor med ofta svag ekonomi, där varje extra oplanerad utgift är en stor påfrestning. Dessutom när ersättningen ofta kommer långt senare.

Den som p g r a utebliven eller sen färdtjänst missar målet för resan riskerar även att få extra kostnader för missat besök, ombokning och ny kostnad för resa till det

ursprungliga målet. Därför ska ersättningen motsvara de utgifter den drabbade då fått – utan maxgräns.

Kraven på taxiföretag och beställningscentral ska vara tydliga, så att de verkar för att minimera kostnaden för den som beviljats färdtjänst

Remissförslaget redovisar inte de merkostnader som en förändrad förseningsersättning innebär. Uppgift saknas även om vad som gått ut i ersättning under åren utan reglering. Målsättningen ska vara mindre försening och förseningsavgifter och en förbättring – för alla. Det kan innebära en högre totalkostnad, men bristande reglering drabbar då en väldigt svag grupp i samhället.

Självklart gäller även vid ansökan om ersättning att utesluta fusk och missbruk, PRO hör mer att man upplever det som svårt att fylla i blanketten och det blir strul redan där. Därför vill vi än en gång betona, att kostnaden för många med beviljad färdtjänst är helt avgörande för att de ska kunna vara delaktiga i samhället på bästa sätt.

Argumenten att inte snedvrیدا konkurrensen och ge en minskad påverkan på miljön är allmängiltiga. Vi betvivlar hur långt det ska användas just i fråga om rätt till färdtjänst.

Äldre ser och inser klimatkrisen och är beredda på åtgärder i sin egen vardag. Men just färdtjänst är en rättighet och ofta enda möjlighet att vara mobila och delta i samhällslivet, om så ens att fara och handla. Det grundas på en beviljad rättighet och kan inte ställas mot att snedvrیدا en konkurrens.

Trappklättrare

Trappklättrare begränsas till fyra våningar. Varför? Är det en signal att den berörda borde flytta till ett mer tillgängligt boende?

I sak rätt, men fel att använda den så här. Det kräver andra insatser.

PRO menar att trappklättrare ska vara en rätt även över fjärde våningen, utan andra begränsningar än att föraren alltid gör en bedömning. Därför viktigt att föraren som ska använd trappklättrare vet den berörda personens kondition, så att det inte blir problem vid ett nekande.

Positivt är att det ges möjlighet att ha sällskapsdjur med på färdtjänstresan, inte bara ledsagarhund och liknande.

Uppföljning

Vi vet inte när avtalet ska träda i kraft, men vet att uppföljning då är A och O.

PRO menar att den grupp av representanter för pensionärsorganisationerna (i CPR) och olika funktionshindervisorganisationer som arbetat med förslaget vid sidan av tjänstemännen ska fortsätta sitt arbete – nu som uppföljning.