

Vår referens	Diarienummer
Eva Lindborg	Utr 2018/54
Er referens	Datum
Tomas Brolin	2018-10-22
N2018/03947/MRT	

Remissyttrande angående SOU 2018:58 Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning

Trafikanalys har anmodats att yttra sig om rubricerade remiss och vill med anledning av det lämna följande yttrande.

Trafikanalys ser positivt på utredningsuppdraget att ge bättre förutsättningar för effektivitet och samordning inom särskilda persontransporter och skapa hållbarhet när det gäller såväl kostnader som kvalitet. Uppdraget ligger i linje med det transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet¹.

Trafikanalys har valt att avstå från att kommentera den principiella frågan om huvudmannaskap för särskilda persontransporter. Trafikanalys menar att frågan om vem som bör ha huvudmannaskapet inte är självklar. Vi har tidigare behandlat frågan i vår rapport 2014:7.²

Betänkandet innehåller ett flertal förslag varav ett par har direkt koppling till Trafikanalys verksamhet. Dessa kommenteras nedan.

Behov av kompletterande nationell statistik

Utredningen föreslår att regeringen ska ge Trafikanalys i uppdrag att i samråd med Statistiska Centralbyrån och andra relevanta aktörer utreda förutsättningarna för framtagande av kompletterande nationell statistik för särskilda persontransporter avseende utbud, kvalitet, kostnader och resande. Trafikanalys har inget att invända mot förslaget men vill tydliggöra att SCB är ansvarig för den ekonomiska statistiken (bl.a. om Näringsverksamhet) enligt Förordning (2001:100) om den officiella statistiken³.

¹ Proposition 2008/09:93,
<https://www.regeringen.se/contentassets/80dd7d80fc64401ca08b176a475393c5/mal-for-framtidens-resor-och-transporter-prop.-20080993>

² Se Trafikanalys rapport 2014:7. Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter.

https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2010-2015/2014/rapport_2014_7_foerstudie_om_lagstiftningen_foer_saerskilda_persontransporter.pdf?_t_id=1B2M2Y8AsgTpgAmY7PhCfq%3d%3d&_t_q=s%c3%a4rskilda&_t_tags=language%3asv%2csiteid%3af9e4ecf2-4fe2-49ec-bd2f-7b6540d3eb17&_t_ip=5.150.224.168&_t_hit.id=Knowit_EPi_Site_Trafa_KitModules_Document_Models_Media_DocumentFile/_93315b25-a34c-40aa-8635-3ee0937a6903&_t_hit.pos=8

³ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2001100-om-den-officiella_sfs-2001-100

Trafikanalys delar utredningens bedömning att rätten att få ut uppgifter från redovisnings- och beställningscentraler för statistikändamål bör övervägas närmare. Trafikanalys menar att det bör vara möjligt att använda data från redovisnings- och beställningscentraler för statistikändamål, oavsett om det är SCB eller Trafikanalys som ansvarar för statistiken.

Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning

Utredningen föreslår att Trafikanalys bör få i uppdrag att utvärdera och utveckla undersökningen "Mätning av kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning" samt genomföra en pilotinsamling. Trafikanalys har inget att invända mot att utvärdera undersökningen.

Den nämnda undersökningen utvecklades dock för helt andra syften än nationell statistik, och det är mindre sannolikt att den är något att bygga vidare på för detta ändamål. Trafikanalys anser därför att det är olämpligt att utveckla undersökningen eller genomföra en pilotinsamling utan att först förutsättningslöst utreda förutsättningarna för mer effektiv metod för datainsamling om kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionshinder. Varje ny statistisk undersökning måste föregås av en analys av användarnas informationsbehov, möjliga datakällor, uppgiftslämnarbördan, samt en konsekvensutredning om nyttor och kostnader, i synnerhet om den planeras bli regelbunden⁴.

Det är möjligt att det finns alternativa datakällor, såsom andra undersökningar eller redovisningar som går att utveckla med uppgifter om kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Det finns exempel från Irland (National Disability Authority) som har kommit långt i arbetet med en styrmodell för uppföljning av tillgänglighet och användbarhet i kollektivtrafiksystemet.⁵ I upplägget ingår två typer av mätmetoder. Å ena sidan egenkontroll och rapportering av tillståndet från trafikmyndigheter och utförare. Å andra sidan brukarundersökningar. Det förstnämnda avser att bygga på standarder, medan det sistnämnda återger brukarnas perspektiv. Det är rimligt att anta att flera metoder behövs för att återge tillgänglighet och användbarhet i ett hela-resan-perspektiv.

Ytterligare åtgärder för att öka den nationella likvärdigheten avseende bedömningar

Utredningen föreslår vidare att regeringen bör tillsätta en arbetsgrupp med företrädare för Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys samt Myndigheten för delaktighet i syfte att se över förutsättningarna för att utveckla ett nationellt beslutsstöd avseende färdtjänst och riksfärdtjänst. Syftet med ett nationellt beslutsstöd är att kunna nå en större enighet i bedömningsfrågor utan att inkräkta på den kommunala självstyrelsen. Utredningen menar att det främst finns ett behov av riktlinjer kopplade till bedömningar om skälighet i samband med färdtjänst och riksfärdtjänst. Trafikanalys bidrar gärna med statistik och

⁴ SCB-FS 2016:17.

⁵ <http://nda.ie/Publications/Transport/Transport-Publications/Transport-Accessibility-Monitoring-Study-Report-on-Phase-1-Pilot.html>

underlag till ett sådant arbete, men är tveksamma till att ingå i en arbetsgrupp då vi bedömer att det handlar om frågor som ligger utanför vår kompetens.

Färdtjänst

Trafikanalys är generellt positiva till att särskilda persontransporter ska kunna avse både kollektivtrafik, lufttrafik och särskilt anordnade transporter. Det ligger i linje med det transportpolitiska målet och etappmålet inom miljömålssystemet om ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik⁶. Samtidigt vill vi lyfta fram att det kan ge nya utmaningar kopplat till statistikproduktionen. En risk är dubbelräkning, om färdtjänstresor med kollektivtrafik fångas in både i statistiken om färdtjänst och i annan statistik om resandet med kollektivtrafik. Vi befärar också att det kan vara svårt att få fram uppgifter om färdtjänstresor i kollektivtrafiken.

Riksfärdtjänst

Utredningen föreslår att resorna beviljas mellan två sökta adresser, att kollektivtrafik och lufttrafik ska komma i första hand, och om det inte är möjligt, taxi eller särskilt anpassat fordon, samt en förändrad avgiftssättning bland annat med syftet att bidra till en överflyttning till kollektivtrafik och lufttrafik.

I utredningen kapitel 10.6.2 beskrivs förändringen att skriva kollektivtrafik och lufttrafik först som något som "inte innebär någon förändring i sak" men att "det finns ett signalvärde". I författningsförslaget står det i 4 kapitlet 5 § punkt 5 att "resan görs tillsammans med ledsagare i kollektivtrafik eller lufttrafik eller, om det inte är möjligt, med taxi eller ett för ändamålet särskilt anpassat fordon". Trafikanalys tolkar emellertid författningsförslaget som en förändring i sak, då den riksfärdtjänstberättigade inte kan välja taxi eller särskilt anpassat fordon om det är möjligt att göra resan med kollektivtrafik eller lufttrafik. Enligt författningskommentaren är det "resenärens individuella förutsättningar som styr vilket färdmedel som blir aktuellt". Konsekvenserna av förslaget beror enligt utredningen på hur huvudmän och individer väljer att agera.

Trafikanalys är tveksamma till om dessa förslag kommer att leda till att fler riksfärdtjänstresenärer kommer att *välja* kollektivtrafik och lufttrafik. Däremot kan en överflyttning ske till följd av att riksfärdtjänstresenärer inte längre kommer att *kunna* välja. Trafikanalys menar att det bör övervägas om lydelsen "om det inte är möjligt" bör bytas ut mot "om det inte är rimligt".

Trafikanalys vill också lyfta att det åtminstone finns en initial risk att tolkningen av "om det inte är möjligt" skulle kunna variera mellan handläggare, vilket skulle kunna motverka strävandena att öka den nationella likvärdigheten.

Utredningen föreslår att egenavgiften ska bygga på att individen får ersättning för de merkostnader som uppstår till följd av att en person med funktionsnedsättning måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. Trafikanalys menar att det är en rimlig princip. Det bör därför övervägas och utvärderas om denna princip ska gälla alla trafikslag, alltså även taxi eller specialfordon. Att ha ett tak för egenavgiften kopplat till taxi och specialfordon,

⁶ Regeringens skrivelse 2017/18:230, <https://data.riksdagen.se/fil/481EAF83-12CF-490E-9D7A-16E094F29CC7>

men inte för kollektivtrafik och lufttrafik, riskerar att motverka syftet med överflyttning till det senare. Slopade avgiftstak riskerar dock att leda till en fördyring för resenärerna.

Uppföljning och tillsyn

Förslaget om systematiskt kvalitetsarbete är centralt i utredningens förslag och Trafikanalys instämmer i behovet av att följa upp, utvärdera och utveckla. Dock är det svårt att påvisa och beräkna nyttorna med ett systematiskt kvalitetsarbete och därmed är det osäkert om kostnader eller nyttorna med förslaget överväger.

Trafikanalys noterar att tillsynen som Transportstyrelsen föreslås genomföra enbart är riktad mot det systematiska kvalitetsarbetet och inte mot om syftet med lagförslaget om särskilda persontransporter uppnås. De bör övervägas om en utförligare utvärdering mot uppställda mål bör göras ett par år efter genomförd förändring.

Övriga förslag

Trafikanalys finner inget att invända mot övriga förslag.

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande och Eva Lindborg föredragande.



Brita Saxton

Generaldirektör