



Vi har jobbat hårt för att få en utredningen



Anna Johansson



Statssekreterare Carl von der Esch (infrastrukturminister Almsäter Svärd)



Statssekreterare Ingela Bendrot (infrastrukturminister Almsäter Svärd)



Anders Ygeman



Här ses Erik Ottosson, Per Junesiö och Lars Lindahl samsröka över en kopp kaffe

Fordonsslag/Trafiktyp

Fordonsslag	Kollektivtrafik /RKTm	Sjukresor	Färdtjänst	Skolskjuts	Riksfärdtjänst
Taxi	X	X	X	X	X
Specialfordon (taxi /buss)	X	X	X	X	X
Buss	X	X	X	X	X
Ambulans/		X			
Tåg	X	X	X	X	X
Trafiktyp					
Linjelagd	X	X	X	X	X
Anropsstörd	X	X	X	X	X
"Flexlinje"	X	X	X	X	X



Svenska Färdtjänstföreningen

Län mots RKM	Ant. Kommuner	Överlåtelse enl FT		Överlåtelse enl KtL		Överlåtelse totalt		
		antal	Andel %	antal	Andel %	Antal	Andel	
Stockholm		26	26	100%		26	100%	
Uppsala		8	0	0%		0	0%	
Sörmland		9	0	0%	9	100%	9	100%
Östergötland		13	0	0%	8	62%	8	62%
Jönköping		13	13	100%		13	100%	
Kronoberg		8	4	50%		4	50%	
Kalmar		12	12	100%		12	100%	
Gotland		1	1	100%		1	100%	
Blekinge		5	5	100%		5	100%	
Skåne		33	23	70%		23	70%	
Halland		6	5	83%		5	83%	
Västra Götaland		49	0	0%	42	86%	42	86%
Värmland		16	15	94%		15	94%	
Örebro		12	12	100%		12	100%	
Västmanland		10	0	0%	4	40%	4	40%
Dalarna		15	15	100%		15	100%	
Gävleborg		10	4	40%	6		10	100%
Västernorrland		7	1	14%		1	14%	
Jämtland		8	6	75%		6	75%	
Västerbotten		15	0	0%		0	0%	
Norrbotten		14	12	86%		12	86%	
Summa		290	154	53%	69	24%	223	77%

Läget överlåtelse jan 2017 enl färdtjänst- resp kollektivtrafiklagen



Skäl till ny lagstiftning

- Flera lagar som reglerar ur medborgarperspektivet samma sak. Det är bara ändamålet med resan som skiljer...
- Den splittrade lagstiftningen och det splittrade huvudmannskapet gör det svårt att på ett rationellt sätt bedriva trafiken
- Vi har en relativt ny och modern kollektivtrafiklag
- De nuvarande lagarna är tillkomna i olika skeden av samhällsutvecklingen och inte anpassad vare sig till dagsläget eller den nya kollektivtrafiklagen



Skäl till ny lagstiftning forts..

- De "särskilda personresorna" är en särlagstiftning. Lagstiftningen är inte heller koordinerad med den utökade diskrimineringslagstiftningen.
- Tillgänglighetsanpassning och relativt tillgänglig kollektivtrafik, men svaga incitament hos huvudmän och resenärer att integreras i de olika trafiklagen
- För vissa grupper är den nuvarande lagstiftningen otillräcklig, ex de som behöver extra stöd och omsorg (tex dementa, dialyspatienter etc)
- Vi kommer att få stora påfrestningar på de sociala systemen



Uppdraget att föreslå ny reglering eller förändring av befintligt regelverk

För att motverka dels en framtida försämring av kvaliteten för resenärer, dels en ohållbar kostnadsökning på grund av en åldrande befolkning och stora regionala skillnader i förutsättningar ska utredaren:

- **identifiera hur dagens regler skapar hinder för samordning** av särskilda persontransporter, vilket innebär att titta på om andra regelverk än de som direkt reglerar särskilda persontransporter,
- **föreslå ändringar av befintliga regler för särskilda persontransporter** för att åstadkomma bättre möjligheter för samordning av särskilda transporter, eller ge förslag på **en ny ramlagstiftning**, som kan ge bättre förutsättningar för samordning av de särskilda persontransporterna.
- utredaren ska, så långt som möjligt, säkerställa att eventuella förslag till ändringar av **regelverket inte skapar en låsning vid särskilda tekniska lösningar eller tjänsteförmedlingsmodeller** som på så vis hindrar innovationsförmåga eller teknisk utveckling på transportområdet.



Uppdraget att föreslå ny reglering eller förändring av befintligt regelverk forts...

- förutsättningarna för organiserandet och utförandet av särskilda persontransporter **varierar i landet och kan skilja sig mellan exempelvis glesbygd och storstad** .Utredaren ska ha detta i beaktande vid utformningen av förslag.
- utredaren ska analysera och lämna eventuella förslag till regeländringar avseende sekretess för uppgifter om enskilda resenärers förhållanden.
- utredaren ska se över behovet av att en statlig myndighet gör regelbunden statistisk uppföljning av de särskilda persontransporterna på nationell nivå.
- syftet med utredningen är inte att göra en översyn av individers rätt eller tillgång till särskilda persontransporter, och inte heller att utreda kvaliteten i utförandet.**



Uppdraget att föreslå ny reglering eller förändring av befintligt regelverk forts....

- utredaren ska genomföra sitt uppdrag med utgångspunkt i att förslag till åtgärder **inte medför en kvalitetssänkning för användarna**. En ökad samordning kan i stället leda till långsiktig höjning av kvaliteten för både organiserande samhällsaktörer och resenärer. Denna utgångspunkt är inte minst viktig mot bakgrund av att Sverige har ratificerat FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.

Vi har uppvaktat utredningen och även haft seminarium



**Den särskilda utredaren Anita Johansson med
utredningssekreterarna Pernilla Sandgren och Lisa
Ahlström**

- ✓ Ramlag
- ✓ Inget krav på RKM ska vara huvudman
- ✓ Riksfärdtjänsten integreras i färdtjänstlagen
- ✓ Ny prissättning riksfärdtjänst
- ✓ Betonar den kommunala självstyrelsen
- ✓ Hjälpmedelsfrågan behandlas
- ✓ Öppnar för större samordning

**Utredningen presenteras senast den 30 juni dvs
om drygt en månad**

**Vi kommer att informera om resultatet i vårt
nyhetsbrev och på vår hemsida**

Ny lag?

Hur?

➤ **Många kvistiga frågor måste lösas!**

När?

Lagstiftningsprocessen tar oftast lång tid. Remiss, propositionsskrivning, lagrådsremiss, Utskottsbehandling och riksdagsbehandling

1 á 3 år år 2021?