

## INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2021-03-18  
Besvaras senast  
2021-04-08

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

### **2020/21:577 Färdtjänst och funktionsrätt**

Färdtjänst ska vara en rättighet för personer som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationer, en rättighet att kunna röra sig fritt i likhet med personer utan funktionshinder. Men sedan 1998 gäller lagen (1997:736) om färdtjänst, och i och med den lagstiftningen blev regelverket kring vem som är berättigad till färdtjänst betydligt striktare. Rätten till färdtjänst har gått från en insats för personer med en funktionsnedsättning i syfte att ge skäliga levnadsvillkor till en trafikpolitisk lösning. Som en konsekvens av lagstiftningen får endast en del av de personer med funktionsnedsättning som faktiskt behöver färdtjänst rätt till det. Bedömningen görs endast efter individens förmågor, främst förmåga att förflytta sig även vid gynnsamma förhållanden. Synskadades Riksförbund rapporterar att detta har inneburit att även blinda personer nu nekas färdtjänst.

En rad i förarbetet till lagen anger att färdtjänst ska ses som en trafikform, inte en form av bistånd. Konsekvensen blir att till exempel en person med synnedsättning som inte har svårigheter att röra sig fysiskt men som inte kan se eller orientera sig och därför inte kan förflytta sig i okända miljöer utan fara inte längre anses kvalificera sig som en person som har väsentliga svårigheter i färdtjänstlagens mening.

Dagens regelverk har betydande brister, och systemet med många aktörer och splittrat ansvar är svårt att överblicka. Enligt Trafikanalys har antalet färdtjänstillstånd minskat med 25 procent sedan lagen om färdtjänst trädde i kraft 1998 trots att befolkningen, inte minst den äldre delen, har ökat sedan dess. I personer räknat innebär det 100 000 färre personer som i dag beviljas färdtjänst. Det är uppenbart att vi i dag har hamnat på en miniminivå. Detta gäller inte minst synskadade och blinda som numera förväntas kunna använda sig av kollektivtrafiken på samma sätt som seende. Man gör inte längre en enskild bedömning på samma sätt som tidigare, och bedömningen har alltmer kommit att handla om fysiska rörelsehinder. Synskadade hamnar därmed allt oftare i kläm. Följden blir att många människor får sämre förutsättningar för arbete, studier och fri rörlighet. Problemet är tilltagande.

En utredning har gjorts om särskilda persontransporter för att öka samordningen: *Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning* (SOU 2018:58), vilken eventuellt leder till en proposition från regeringen. Vissa frågor kommer att vara kopplade till färdtjänst.

Utredningen behandlade dock inte tillståndsfrågor, och om regeringen inte breddar den följande propositionen (om en sådan kommer) så åtgärdas inte problemet med att människor som behöver färdtjänst för att få vardagen att fungera inte får rätt till det och problemet med att färdtjänst ses som en transportpolitisk fråga kopplad till den allmänna kollektivtrafiken i stället för en funktionspolitisk fråga där människors rätt att fritt bosätta sig, arbeta, studera och ha en aktiv fritid är grundläggande för färdtjänstillstånd.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

1. Hur anser ministern att den 1998 ändrade grunden för färdtjänstillstånd är i linje med de funktionshinderspolitiska målen?
2. Hur tänker ministern se till att bedömningen av vem som ska ha rätt till tillstånd utgår från rättighetsperspektivet och de funktionsrättspolitiska målen?
3. Hur ser ministern på de lokala restriktioner som finns och kraftigt begränsar rätten till färdtjänst även för dem som trots allt fått ett tillstånd, och är det något regeringen planerar att åtgärda?

.....

Jessica Thunander (V)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welander