

Motion till riksdagen 2023/24:2652

av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD)

Stöd och hjälp i vardagen

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att komplettera färdtjänstlagen med ett syfte där det tydligt framgår att färdtjänsten ska göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning att få bosätta sig, arbeta, studera och ha en aktiv fritid, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att komplettera färdtjänstlagen så att resenären har rätt att göra korta uppehåll under resan och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att lagstadga rätten till färdtjänst i annan kommun och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att återföra regleringarna av färdtjänst till socialtjänstlagen och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bilstöd för specialanpassade bilbarnstolar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ta bort åldersgränsen för bilstöd och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över möjligheten att utöka regelverket för bilstöd till att även omfatta personer som inte själva kör sin bil, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för avgiftsfri ledsagning för personer med synnedsättning och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att reglera insatsen ledsagning i en särskild lag och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Tillgång till färdtjänst är en viktig del av ett fritt och självständigt liv. Det har skett en olycklig utveckling mot en striktare tillämpning av färdtjänstlagen vilket hotar rätten till färdtjänst för synskadade. Nekad färdtjänst innebär stora begränsningar i livet för personer med synnedsättning. Det kan innebära svårigheter att ta sig till studier, arbete och fritidsaktiviteter – sådant som de flesta tar för givet.

Den enskilde riskerar att bli ofrivilligt isolerad i sitt hem till följd av förändrad rättspraxis som inte är i linje med hur stödet var tänkt att fungera när lagstiftningen kom till.

Att förflytta sig är en viktig faktor för ett självständigt och inkluderande liv och därför måste det underlättas för alla med funktionsnedsättning att kunna förflytta sig i samhället. Regelverk kring bilstöd, ledsagning och färdtjänst är några exempel på områden med stor förbättringspotential.

Färdtjänst

Färdtjänst ska vara en flexibel samhällsservice, så att personer med funktionsnedsättning kan arbeta, vara föräldrar och ha en meningsfull fritid. Utan möjligheter att förflytta sig smidigt till en rimlig kostnad går det inte att vara aktiv och delaktig i samhället.

Tidigare reglerades färdtjänsten i socialtjänstlagen, men 1997 valde regeringen att föra över färdtjänsten till en trafiklagstiftning. Skiftet har inneburit att färdtjänsten inte längre tar hänsyn till behov och önskemål ur ett individperspektiv, utan snarare ses som ett komplement till allmän kollektivtrafik. Sverigedemokraterna anser att färdtjänst inte bör ses som en ersättning för kollektivtrafik, utan snarare som ett komplement till alla andra tänkbara sätt att förflytta sig på.

Färdtjänstlagen måste kompletteras med ett syfte där det tydligt framgår att färdtjänsten ska göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning att, precis som alla andra, fritt få bosätta sig, arbeta, studera och ha en aktiv fritid. Lagen bör också möjliggöra att resenären har rätt att göra korta uppehåll under resan för att exempelvis lämna och hämta barn i förskola och skola, hämta paket, smita inom apoteket och liknande. Idag kräver dessa små snabba ärenden nya resebokningar och ytterligare väntetider.

Ytterligare ett sätt att stärka rättighetsperspektivet är att lagstadga rätten till så kallad färdtjänst i annan kommun. Enligt nuvarande lag om färdtjänst ”kan” kommunen bevilja rätt till färdtjänst i annan kommun än den egna, men är alltså inte skyldig att göra det. Rätten till färdtjänst i annan kommun bör skrivas in i färdtjänstlagen.

Färdtjänst saknar flexibilitet på fler områden. Bland annat är det inte möjligt att ta med idrottsspecifika hjälpmedel, som till exempel en extra rullstol.

De flesta kommuner reglerar idag antalet färdtjänstresor som en resenär får genomföra. Resenären blir beviljad ett visst begränsat antal resor, vilket gör att de tvingas välja och prioritera vilka aktiviteter de ska delta i och tvingas avstå från andra. Antalet beviljade resor styr indirekt hur individen lever sitt liv. Personer som använder färdtjänst till och från skola eller arbete får inte heller åka till annan plats när skol- och arbetsdagen är slut. Det är alltså inte tillåtet att bli avsläppt vid en fritidsaktivitet istället för hemmet.

Vi menar att färdtjänst, som finns till för personer i behov av stöd och hjälp, självklart också ska vara individanpassad så långt det bara går, varför dagens synsätt på färdtjänsten som samhällstjänst för funktionsnedsatta inte duger. Regleringarna om färdtjänst bör därför återföras till socialtjänstlagen.

Bilstöd

Bilstöd är en viktig socialförsäkringsförmån som ska finnas till för funktionsnedsattas rätt att delta i samhället på samma sätt som andra, och möjliggöra ett aktivt och självständigt liv. De som på grund av en varaktig funktionsnedsättning har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand, eller som har svårigheter att använda allmänna kommunikationer, ska kunna ta sig till exempelvis sitt arbete med hjälp av ett anpassat fordon.

I dag kan anpassningsbidrag bara beviljas till fast monterade anordningar på eller ändringar av ett specifikt fordon om anordningen innebär en varaktig förändring av fordonet. Bilbarnstolar kan inte vara fastmonterade eftersom man enligt lag måste förnya och anpassa bilbarnstolar efter barnets ålder och storlek. Bilstöd bör finnas även för specialanpassade bilbarnstolar så att barn med funktionsnedsättning kan färdas säkert.

Det är även rimligt att personer över 66 år ska kunna beviljas bilstöd, samt att stöd bör kunna beviljas för den som har bil men inte kan eller får köra själv. Regelverket för bilstöd behöver således utökas till att även omfatta personer som inte själva kör sin bil och åldersgränsen för bilstöd behöver tas bort.

Ledsagning

En fungerande ledsagarservice har i många fall en central betydelse för att synskadade ska kunna leva ett aktivt och självständigt liv. Så många som 8 av 10 personer med mer uttalade synskador upplever att de har svårigheter att orientera sig i främmande miljöer. Mer än sju av tio säger att de ser för dåligt för att på egen hand åka med kollektivtrafiken. Detta riskerar att leda till minskad självständighet, oönskad inaktivitet och brist på sociala kontakter.

När LSS, lagen om stöd och service för vissa funktionshindrade, antogs 1993 var grav synnedsättning ett skäl till stöd enligt lagen. Denna rätt har urholkats genom en successiv förskjutning av hur lagen tillämpas.

Det är en strid ström av rapporter om hur synskadade idag regelmässigt får avslag på ansökan om ledsagning enligt LSS. Personer som under många år tidigare beviljats ledsagning har plötsligt fått sin rätt till stöd indragen. Beslut om att från en dag till en annan neka ledsagning meddelas utan att någonting i personens situation har ändrats.

Det enda som har hänt är att lagen nu tolkas annorlunda. Allt färre i LSS personkrets 3, där synskadade ingår, beviljas ledsagning. Det har skett en djupt oroväckande minskning på hela 68 procent sedan 2007 enligt rapport från Socialstyrelsen. Sämst är utvecklingen bland unga. De får sällan varken stöd enligt LSS eller andra insatser från sin kommun.

Personer blir annars ofta hänvisade till insatser enligt socialtjänstlagen. I praktiken innebär det färre timmar och fler begränsningar kring vad ledsagningen får användas till. Brukaren ges mindre möjlighet att påverka hur stödet kan användas och det kostar oftast pengar. Ibland är kommunens avgift flera hundralappar per timme, vilket i sig är kraftigt begränsande. Insatser enligt LSS är däremot avgiftsfria.

Medlemsundersökningar som Synskadades Riksförbund, SRF, har gjort visar att personer med synnedsättningar är mer drabbade av både fysisk och psykisk ohälsa än befolkningen i stort. Exempel är värk av olika slag, sömnproblem, oro och ensamhet. Begränsade möjligheter till motion och att komma ut i naturen är faktorer som kan bidra till detta. SRF menar att det finns ett samband mellan stödet synskadade får från

samhället och deras mående. De allra flesta människor, oavsett om man ser eller inte, mår helt enkelt inte bra av att ofrivilligt vara bundna till sitt eget hem utan möjlighet att röra sig som andra.

Carina Ståhl Herrstedt (SD)

Angelica Lundberg (SD)

Mona Olin (SD)

Linda Lindberg (SD)

Carita Boulwén (SD)

Leonid Yurkovskiy (SD)