

Motion till riksdagen 2025/26:538

av Ewa Pihl Krabbe m.fl. (S)

Reformering av färdtjänstlagstiftningen

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över färdtjänsten som transportform och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Färdtjänsten är en av de viktigaste individuella stödinsatserna för att personer med funktionsnedsättningar ska kunna röra sig och delta i samhället som andra. Det innebär att det inom färdtjänstområdet är av särskilt stor betydelse att lagstiftningen fungerar så att målen för funktionshinderspolitiken främjas. Så är det tyvärr inte idag. Människor som är i behov av färdtjänst för att kunna arbeta, studera eller utföra olika sysslor i vardagen har i allt mindre utsträckning färdtjänsten att förlita sig till när andra möjligheter att förflytta sig är omöjliga att använda. I praktiken fyller därför inte färdtjänsten den funktion den är tänkt att fylla. En orsak är en allt snävare tillämpning av lagen som gör att färre får rätt till färdtjänsttillstånd. En annan är att gemensamma kvalitetskrav för färdtjänst saknas. Det leder till att hur färdtjänsten kan användas beror på var i Sverige du råkar bo.

Vissa av problemen borde kunna avhjälpas genom att göra verklighet av de förslag Trafikanalys våren 2023 lade fram om att förtydliga kriterierna för färdtjänsttillstånd. Det är viktigt att Trafikanalys förslag beaktas i ny lagstiftning.

Människor får i allt lägre utsträckning tillstånd till färdtjänst. Orsaken är inte ändrad lagstiftning utan åtstramad rättspraxis. En grupp som drabbats hårt är personer som är blinda eller som har en synnedsättning. Anledningen är att svårigheter att orientera sig i olika miljöer och att röra sig säkert i trafiken inte anses vara tillräckliga förflyttnings-svårigheter i färdtjänstlagens mening. Synskadade har fått veta att de förväntas kunna lösa sitt resande genom att träna in ett obegränsat antal sträckor till och från den allmänna kollektivtrafiken, vilket är praktiskt omöjligt, särskilt för blinda och gravt synskadade. Konsekvenserna för personer som får sin rörlighet begränsad blir ökad

isolering och mindre möjligheter till exempelvis studier och arbete. Många synskadade/blinda har också tvingats avsluta sina arbeten då de fått sina färdtjänsttillstånd indragna.

Om varje ansökan om färdtjänst måste dras igenom rättsapparaten får vi en situation som innebär slöseri av våra gemensamma skattemedel, samtidigt som enskilda synskadade tvingas överklaga beslut om förmåner som de med självklarhet borde ha rätt till.

Även de som har tillstånd till färdtjänst idag kan i allt mindre utsträckning använda den för att få sin vardag att fungera. Här är två exempel på förändringar som genomförts under det senaste året. Den gemensamma nämnaren är mindre möjligheter till delaktighet med ökad isolering som följd. Inskränkningar i möjligheten att resa under hela dygnet har nyligen genomförts i Region Dalarna. I Östergötland har möjligheten att resa utanför den egna kommunen tagits bort.

Synskadades Riksförbund har genomfört en undersökning som beskriver de hinder och utmaningar synskadade möter när de reser med färdtjänst och kollektivtrafik. För gruppen i stort är dålig tidspassning, dåligt bemötande av förare och att de har kommit till fel adress eller att de varit med om att förare fått fel hämtningsadress de mest förekommande negativa erfarenheterna. I gruppen blinda är de negativa upplevelserna av färdtjänsten signifikant högre.

Trots en gemensam ramlagstiftning finns stora variationer mellan tillståndsgivarna i bedömningen av enskildas behov och vad som är möjligt att använda färdtjänsten till. Förklaringen är att lag 1997:736 om färdtjänst anger att den tjänst som anordnas ska vara av god kvalitet, utan att närmare precisera vad detta innebär, samtidigt som landets tillståndsgivare har olika ambitioner och ekonomiska förutsättningar.

Även hur paralleller dras till hur den allmänna kollektivtrafiken fungerar har betydelse och får konsekvenser för hur och när den enskilde får resa. Det står i strid med den av riksdagen beslutade inriktningen för funktionshinderspolitiken. Där står det uttryckligen att denna typ av individuellt stöd ska sträva efter att ”säkerställa oberoende, självbestämmande och självständighet hos individen och möjliggöra delaktighet i samhället”. Vidare slås fast att ”individuella stöd och lösningar måste hålla hög kvalitet och hög rättssäkerhet. Det innebär bland annat att det finns likvärdighet över landet. De ska också präglas av hög grad av självbestämmande för individen och att individen har möjlighet att vara delaktig i utformning och beslut”.

Det är hög tid att se över hur färdtjänsten som transportform ska utformas med utgångspunkt i målen i den funktionshinderspolitiska strategin och hur god kvalitet inom färdtjänsten tydligt kan definieras.

Ewa Pihl Krabbe (S)

Per-Arne Håkansson (S)

Anna Wallentheim (S)