

Motion till riksdagen 2024/25:1331

av **Ulrika Westerlund m.fl. (MP)**

En fungerande färdtjänst för ett mer inkluderande Sverige

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förtydliga kriterierna för färdtjänsttillstånd i enlighet med förslaget från Trafikanalys och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en modern och mer flexibel färdtjänst som är i linje med de funktionshinderspolitiska målen 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. Utvecklingen under senare år står tvärtom i strid med den inriktning för funktionshinderspolitiken som riksdagen har antagit. 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 på grund av funktionsnedsättningen. Färdtjänsten fyller alltså inte den funktion som 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 tjänstens kvalitet på flera håll i landet naggas i kanten och avgörs av var i Sverige du råkar bo. Synskadades Riksförbund har under lång tid varit drivande i frågan om att en förändring på området måste ske.

Ändra lagen så att kriterierna för färdtjänstillstånd förtydligas

Kortsiktigt kan vissa av problemen inom färdtjänsten avhjälpas genom att man gör verklighet av de förslag som Trafikanalys våren 2023 lade fram om att förtydliga kriterierna för färdtjänstillstånd. Detta kan göras snabbt eftersom ett förslag om lagändring redan finns och ligger på regeringens bord.

Den nuvarande situationen är att människor i allt lägre utsträckning får färdtjänstillstånd. 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 förflyttningssvårigheter i färdtjänstlagens mening. Synskadade har, enligt Synskadades Riksförbund, 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.

Redan den 31 mars 2023 redovisade Trafikanalys ett regeringsuppdrag där myndigheten konstaterade att rättspraxis har utvecklats åt ett håll som inte återspeglas i lagens intentioner. Därför föreslår Trafikanalys förtydliganden av kriterierna för färdtjänstillstånd. För att få färdtjänstillstånd ska personen enligt Trafikanalys förslag ha väsentliga svårigheter att förflytta eller orientera sig på egen hand eller svårigheter att självständigt anlita befintlig kollektivtrafik. Orienteringssvårigheter föreslås alltså läggas till i färdtjänstlagen och ska alltså finnas med som en del i bedömningen av rätt till tillstånd. Individens möjligheter att resa kollektivt ska bedömas från start till mål ur ett hela resanperspektiv, från dörr till dörr, och alla moment av orientering och förflyttning ska vägas in. När bedömningen görs ska tillståndsgivaren inte utgå från en särskild resa, utan från vilken resa som helst. Hänsyn ska också tas till att möjligheter såsom att cykla eller gå behöver kompenseras. Det är nu hög tid att göra verklighet av Trafikanalys förslag.

Tillsätt en ny utredning

Även om förslagen från Trafikanalys omhändertas omgående, vilket vi anser ska göras, så bör det också utredas hur en mer flexibel färdtjänst, som är likvärdig över landet och helt förenlig med de funktionshinderspolitiska målen, kan skapas.

Problemen med färdtjänsten är mer långtgående än vad som kan åtgärdas enbart genom att genomföra förslagen från Trafikanalys. Även de som har färdtjänstillstånd idag kan i allt mindre utsträckning använda det för att få sin vardag att fungera. Från Synskadades Riksförbund har vi fått tre 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. I 6 av 8 kommuner i Kronobergs län har möjligheten att resa med färdtjänst utanför det egna länet helt slopats.

Trots en gemensam ramlagstiftning finns det alltså stora variationer mellan tillståndsgivarna i bedömningen av enskildas behov och vad som det är möjligt att använda färdtjänsten till. Förklaringen är sannolikt 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 utreda hur färdtjänsten som transportform ska utformas med utgångspunkt i målen i den funktionshinderspolitiska strategin och även hur god kvalitet inom färdtjänsten tydligt kan definieras.

Ulrika Westerlund (MP)

Märta Stenevi (MP)

Jan Riise (MP)

Leila Ali Elmi (MP)

Jacob Risberg (MP)