

## **Utlåtande 2017:228 RVI (Dnr 151-673/2017)**

### **Riktlinjer för riksfärdtjänst**

Förslag från socialnämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Reviderade riktlinjer för riksfärdtjänst godkänns i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet.
2. Nuvarande riktlinjer (dnr 326-2140/2006) upphör därmed att gälla.

**Föredragande borgarrådet Åsa Lindhagen** anför följande.

Ärendet

Stockholms stads gällande riktlinjer för handläggning av riksfärdtjänst beslutades av kommunstyrelsen den 27 september 2006. År 2013 gjordes en revidering av dessa riktlinjer, vilka behandlades i socialnämnden. I budget för år 2017 gavs socialnämnden i uppdrag att revidera riktlinjerna på nytt.

Lag (1997:735) om riksfärdtjänst ger kommunerna ansvar för att personer med en stor och varaktig funktionsnedsättning ges förutsättningar att till motsvarande kostnader som andra göra privata resor i Sverige med ändamålet rekreation, fritidsverksamhet eller enskild angelägenhet. Kommunens ansvar består i att ersätta den enskilde för den merkostnad som uppstår för resan på grund av funktionsnedsättningen.

## Beredning

Ärendet har beretts av socialnämnden och remitterats till stadsledningskontoret, äldrenämnden, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, DHR – Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet, HSO Stockholms stad, kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor, Lika unika och Synskadades Riksförbund. Äldreförvaltningen har svarat genom ett kontorsyttrande. HSO Stockholms stad, Lika unika och Synskadades Riksförbund har inte inkommit med något svar.

*Stadsledningskontoret* bedömer att förslaget till reviderade riktlinjer för riksfärdtjänst leder till likställighet och rättssäkerhet i staden.

*Äldreförvaltningen* delar uppfattningen att samtliga förtydliganden som har gjorts i de föreslagna riktlinjerna kommer att minska osäkerheten gällande tillämpningen av lagen och därmed öka rättssäkerheten och likställigheten i staden i dessa ärenden.

*Skarpnäcks stadsdelsnämnd* ser positivt på förslaget och anser att de nya riktlinjerna kan leda till ökad likställighet och rättssäkerhet i staden.

*Spånga-Tensta stadsdelsnämnd* ser sammantaget positivt på förslaget till nya riktlinjer angående riksfärdtjänst.

*Södermalms stadsdelsnämnd* ställer sig i stort positiv till förslaget och anser att de nya riktlinjerna kan leda till ökad likställighet och rättssäkerhet i staden, men anser att vissa saker behöver förtydligas.

*DHR – Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet* är kritiska till förslaget till nya riktlinjer då de bland annat menar att staden lägger sig på en miniminivå för vad som krävs.

*Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor* anser att förslaget behöver förtydligas på en rad ställen samt att funktionshinderrådet skulle ha involverats tidigare i beredningsprocessen.

## Mina synpunkter

Att utjämna skillnader mellan människor är ett av samhällets och socialtjänstens viktigaste uppdrag. Insatser som riktar sig till personer med funktionsnedsättningar ska därför bidra till att undanröja de hinder som dessa personer kan uppleva utifrån hur samhället är uppbyggt. Att kunna resa är en del av att leva ett aktivt liv. Genom riksfärdtjänst ges personer som till följd av en funktionsnedsättning inte kan resa med de allmänna transportmedlen, eller

som behöver resa på ett mer kostsamt sätt, möjlighet att genomföra resor inom landet i rekreations- och fritidssyfte, eller för andra personliga angelägenheter.

Rätten till riksfärdtjänst utgår ifrån lagstiftning och hur denna ska tillämpas konkretiseras i stadens riktlinjer. De nuvarande riktlinjerna antogs år 2006. Sedan dess har förändringar i lagstiftning och praxis skett och det har därför funnits behov av att revidera riktlinjerna. Därtill fanns ett behov av att fastställa de avgifter som staden tar ut för riksfärdtjänstresor.

Socialnämnden har tagit fram ett förslag till nya riktlinjer, som nu har varit ute på remiss. Under remissrundan har det framkommit en del synpunkter, framför allt från kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor. I sitt yttrande framför rådet att det råder oklarheter kring vissa delar av riktlinjerna, bland annat de som avser hjälpmedel (avsnitt 4.5) och bagage (avsnitt 6.1). Andra remissinstanser lyfter även att det bör vara tillåtet att ta med alla sorters husdjur, inte enbart ledarhundar med mera.

Riktlinjerna har därför justerats så att det tydligare framgår vad som är att betrakta som ”normalt bagage” samt att ledarhund med mera är att betrakta som ett hjälpmedel. Vad gäller rätten att medta andra husdjur på resan styrs detta främst av det anlitate reseföretagets bestämmelser. Vid sådana resor som sker med taxi eller specialfordon är det dock upp till kommunen att bestämma vad som ska gälla. Min åsikt är att husdjur bör få medtas om det inte innebär orimliga kostnader för staden för allergisanering av fordonet efteråt. Vid bokning av till exempel taxi kan taxibolaget tillfrågas om de har särskilda fordon som de använder vid resor med djur.

Rådet har även lyft fram att stadens handläggare av riksfärdtjänst vid en utbildning fått information om att all infrastruktur i Sverige är tillgänglig och användbar för alla. Om så är fallet är det mycket olyckligt, då detta inte är min eller stadens hållning. Den långsiktiga visionen för all infrastruktur är såklart att den ska vara tillgänglig för alla människor. Där är vi dock inte än, och självfallet måste bedömningen av rätten till resor med riksfärdtjänst ha sin utgångspunkt i detta. I avsnitt 2.2 i riktlinjerna under rubriken Tillgänglighet beskrivs detta närmare.

Jag uppskattar de synpunkter som har kommit in genom remissvaren. En viktig del i beredningsprocessen är just att samla in synpunkter från berörda parter. Genom att ta tillvara på de kunskaper som finns hos stadsdelsnämnderna och funktionshinderrörelsens organisationer kan de beslut som staden fattar bli bättre underbyggda. Jag delar också rådets synpunkt om att staden ska ta hjälp av funktionshinderrådets expertis redan tidigt i beredningsprocesserna.

Jag vill därtill anföra att de nya riktlinjerna innebär en tydlig förbättring gentemot tidigare riktlinjer när det gäller att kunna ta med sig en medresenär. Det är nu tydligt utskrivet att den som har rätt till resa med riksfärdtjänst också har rätt att medta en medresenär, vilket även omfattar barn under 18 år. Medresenären betalar samma avgift som den riksfärdtjänstberättigade, och rätten föreligger om båda ryms i ett och samma fordon.

#### Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Riktlinjer för riksfärdtjänst

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden Joakim Larsson och Cecilia Brinck (båda M) och borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Även om man har en funktionsnedsättning ska man ha frihet att leva som andra och själv bestämma över sitt liv. Att kunna göra privata resor till andra delar av landet är självklart en viktig del i det.

Det är mycket viktigt att beslut om riksfärdtjänst grundar sig i en aktuell kunskap om förhållandena inom kollektivtrafiken, inte minst vad gäller tillgängligheten på stationer och flygplatser vid aktuell veckodag och tidpunkt.

Vad gäller hjälpmedel så är det viktigt att regelverket fungerar på ett sådant sätt att resor inte omöjliggörs eftersom den enskilde inte kan få tillgång till de hjälpmedel som behövs under vistelsen. För att kunna genomföra vistelsen kan den enskilde exempelvis behöva ta med personligt anpassade hjälpmedel eller träningsredskap, som måste användas regelbundet för att motverka smärta eller spasticitet. När sådana hjälpmedel inte kan tillhandahållas av besökskommunen måste det vara möjligt att ta med dem.

Vad gäller husdjur anser vi att det hade varit behövt att särskilja ledarhundar och egentliga husdjur och förtydliga vad som gäller för respektive kategori djur, eftersom ledarhundar snarare är att betrakta som hjälpmedel, även om de naturligtvis också spelar en känslomässig roll för användarna. Det bör även förtydligas vad som gäller för assistanshundar.

Vi anser för övrigt att i ärenden av detta slag bör funktionshindersrådet kopplas in tidigare och deras synpunkter bör noteras.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Reviderade riktlinjer för riksfärdtjänst godkänns i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet.
2. Nuvarande riktlinjer (dnr 326-2140/2006) upphör därmed att gälla.

Stockholm den 25 oktober 2017

På kommunstyrelsens vägnar:  
KARIN WANNGÅRD

Åsa Lindhagen

*Ulrika Gunnarsson*

**Särskilt uttalande** gjordes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Dennis Wedin och Jonas Nilsson (alla M) och Lotta Edholm (L) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** gjordes av Karin Ernlund (C) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** gjordes av Erik Slottner (KD) enligt följande.

Om jag skulle haft rösträtt hade jag röstat enligt följande:

1. 1. Delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut
2. 2. Därutöver anföra följande:

I Stockholms län har kommunerna sedan länge överlåtit huvuddelen av sina uppgifter avseende färdtjänst inom länet på Landstinget (det ansvar som ligger kvar på kommunen är att ta emot ansökningar om färdtjänst och göra en första grundläggande behandling av ansökan innan den skickas till landstingets trafikförvaltning).

Färdtjänstresor utanför Stockholms län hanteras dock inom respektive kommun.

Att färdtjänsten ska fungera i linje med gällande lag och lokala riktlinjer även utanför Stockholms län är viktigt. Det vill säga att den som är berättigad till färdtjänst ska kunna resa även utanför länet. Den frihet färdtjänsten ger för människor som inte kan resa med andra kollektiva färdmedel stannar inte vid länsgränsen!

För att detta ska fungera krävs en god kommunal kunskap om kollektivtrafikens förutsättningar utanför länets gränser. Exempelvis avseende tillgänglighetsanpassning

på flygplatser och busstationer samt omfattning i trafik, tillgång till lokala taxibolag mm.

Kristdemokraterna anser att Stockholm ska inleda en förhandling om en utökad överenskommelse med landstinget om att hela ansökningsförfarandet för färdtjänsten inom Stockholms län ska hanteras av landstinget. Därutöver bör Stockholms stad överväga att ta initiativ för att samtliga kommuner i Stockholms län gemensamt ska söka en överenskommelse med landstinget där all färdtjänst för invånare i Stockholms stad och län, alltså även riksfärdtjänsten, ska hanteras av landstinget.

Den etablerade ordning vi har för närvarande, där färdtjänsten inom länets 26 kommuner hanteras av landstinget men färdtjänstresor som råkar passera länsgränsen generellt ska hanteras av den enskilda berörda kommunen, är i princip ologisk och framförallt ofta förvirrande för de enskilda resenärerna. Samma gemensamma hantering för

Stockholms stad och hela Stockholms län avseende riksfärdtjänst som för den regionala färdtjänsten skulle underlätta för länets samtliga kommuner, som då inte längre skulle behöva administrera delar av en verksamhet som i praktiken redan i mycket övervägande omfattning överlåtits till landstinget. Framförallt så skulle det ge förutsättningar för ett enklare och tydligare färdtjänstsystem för den enskilda resenären.

## Remissammanställning

### Ärendet

Stockholms stads gällande riktlinjer för handläggning av riksfärdtjänst beslutades av kommunstyrelsen den 27 september 2006. I budget för år 2017 gavs socialnämnden i uppdrag att revidera riktlinjerna på nytt.

Lag (1997:735) om riksfärdtjänst ger kommunerna ansvar för att personer med en stor och varaktig funktionsnedsättning ges förutsättningar att till motsvarande kostnader som andra göra privata resor i Sverige med ändamålet rekreation, fritidsverksamhet eller enskild angelägenhet. Kommunens ansvar består i att ersätta den enskilde för den merkostnad som uppstår för resan på grund av funktionsnedsättningen.

Med anledning av att det krävs beslut från kommunfullmäktige för att möjliggöra att kommunen tar ut en avgift för medresenär vid riksfärdtjänstresa, samt att förändringar skett i lagen om riksfärdtjänst och tillhörande praxis behöver nu gällande riktlinjer revideras. I revideringen av riktlinjer har socialnämnden förtydligat delar i riktlinjerna som avser regler kring hjälpmedel, ledsagning, färdstätt och handläggning av ansökan om riksfärdtjänst. Detta för att öka likställigheten och rättssäkerheten i staden i samband med utredning och beslut om resa med riksfärdtjänst.

Socialnämnden har utöver reviderade riktlinjer också tagit fram stadsgemensamma utrednings- och beslutsmallar samt uppdaterat informationen och ansökningsblanketten för riksfärdtjänst. En informationssatsning genomförs också under år 2017 för att öka riksfärdtjänsthandläggarnas kunskap om dokumentation och handläggning vid utredning av riksfärdtjänst.

### Lagändringar och prejudikat

Följande lagändringar och prejudikat har tillförts förslaget till reviderade riktlinjer för riksfärdtjänst.

- I lagen om riksfärdtjänst 5 § har ett nytt stycke lagts till. Av det framgår att om den enskilde är under 18 år ska prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionsnedsättning. I praktiken innebär detta att beslutsfattaren ska ta ställning till huruvida ett barn i motsvarande ålder utan funktionsnedsättning själv skulle kunna göra den resa, för vilken den enskilde har ansökt om resa med riksfärdtjänst. Det betonas att föräldraansvaret ska kompensera för

barnets ålder, inte för dess funktionsnedsättning. Detta innebär att om ett barn har en funktionsnedsättning som kräver resa med specialfordon ska riksfärdtjänst beviljas oavsett barnets ålder.

- I Högsta förvaltningsdomstolen (HFD) mål nr. 4942-10 har fastslagits att riksfärdtjänst inte ska beviljas för resor i samband med fackliga uppdrag, då dessa är tätt sammankopplade med personens arbete och därmed ska bekostas av arbetsgivaren.
- Kammarrätten i Göteborg (mål nr. KGG\_4144-09) och kammarrätten i Stockholm (mål nr. KST\_7587-08) tydliggör att resor med riksfärdtjänst inte ska anses täckas av omkostnadsersättningen som ingår i assistansersättningen, när den enskilde behöver ha sin personliga assistent som ledsagare för att genomföra resan.
- JO (3127-2006) uttalade år 2007 att beslut om resor med riksfärdtjänst normalt bör avse en resa i taget. Detta med hänvisning till att en bedömning måste göras av beslutsfattaren inför varje resa utifrån den enskildes hälsotillstånd och vilken service som erbjuds vid de aktuella stationerna och terminalerna. Såväl den enskildes hälsotillstånd som serviceutbud vid olika stationer kan förändras över tid, varför det inte är möjligt att göra en bedömning för ett flertal resor under en kommande tidsperiod.

### **Förtydliganden i förslag till riktlinjer**

I kapitlet Rätt till riksfärdtjänst redogörs för reglerna kring vem som har rätt till riksfärdtjänst och att respektive stadsdelsnämnd ansvarar för personer som är folkbokförda i den egna stadsdelen. En hänvisning görs till riktlinjerna om ärendeansvar mellan stadsdelsnämnderna, för de situationer där frågetecken kring detta kan uppstå. Ett tillägg har gjorts som tydliggör att riksfärdtjänst inte ska beviljas med anledning av att allmänna kommunikationer går för sällan eller vid fel tid, för resa med privat bil, hyrt fordon eller som ersättning till person som transporterar den enskilde och inte heller för anslutningsresa.

I kapitlet Handläggning av riksfärdtjänst är det mesta nytt. Några delar återfinns i nuvarande riktlinjer från år 2006. Följande tillägg har gjorts: ansökan kan vara såväl skriftlig som muntlig och det ska tydligt framgå vad den avser, information om ansökningstid, utredningsskyldighet oavsett sent inkommen ansökan, ombud eller biträde vid ansökan, vilken information som bör inhämtas och framgå av utredningen, vikten av samtycke och bestämmelser om dokumentation av uppgifter. Ett nytt tillägg är också att



huvudregeln för beslut är att bevilja enstaka resa (en resa i taget) med riksfärdtjänst och inte flera resor under en specifik tidsperiod (JO-uttalande, 3127-2006). Förtydligande har gjorts gällande att en prövning enligt lagen om riksfärdtjänst aldrig inkluderar någon prövning utifrån skälig levnadsnivå (SoL) eller goda levnadsvillkor (LSS). I riktlinjerna anges att staden har gått över till digital hantering gällande att meddela upphandlad leverantör för riksfärdtjänst vad den enskilde har beviljats.

I kapitlet Behov av stöd för att genomföra resan och Avgifter har följande tillägg gjorts:

- Staden tillåter att medresenär följer med i taxi eller specialfordon i mån av plats och att denne i enlighet med förordning (1993:1148) betalar samma egenavgift som den enskilde.
- Riksfärdtjänstresenärens egna barn under 18 år får följa med som medresenär och riksfärdtjänstresenärer under 18 år får ta med syskon under 18 år. I enlighet med förordning (1996:1094) föreslås medresenärer under 26 år och studerande betala endast 70% av vad resenär som är 26 år eller äldre betalar.

Medresenär tillåts endast om samtliga ryms i ett och samma fordon. Ett kommunfullmäktigebeslut krävs för att kommunen ska ha rätt att ta ut avgift, vilket innebär att ovan förslag kan träda i kraft först om kommunfullmäktige beslutar om att godkänna föreslagna riktlinjer för riksfärdtjänst.

I kapitlet förtydligas också att endast behov av ledsagare och hjälpmedel för att genomföra resan ger rätt till resa med riksfärdtjänst. Om riksfärdtjänst har beviljats för resa och den enskilde behöver ta med sig hjälpmedel som behövs framme vid resmålet och de medtagna hjälpmedlen innebär ett kostsammare färd sätt eller extra avgifter, är det den enskilde som ansvarar för att bekosta detta. Det faktum att den enskilde inte kan ordna med en ledsagare själv för beviljad resa med riksfärdtjänst är inte skäl till att bevilja resa med ett mer kostsamt färd sätt. Det är inte inom ramen för lagen om riksfärdtjänst att bekosta ledsagaren eller tillhandahålla ledsagning. Kommunens riksfärdtjänst ersätter endast ledsagarens samtliga resekostnader i samband med ledsagningen. Ibland uppstår en situation där den enskilde reser bort under en period och behöver ledsagare på resan till och från resmålet. Stadsdelsnämnden ersätter då ledsagarens resor både tur och retur vid avrese-samt hemkomsttillfället. För ledsagarens resor utan riksfärdtjänstresenären ska endast det minst kostsamma färd sättet ersättas av kommunen.

Kapitlet Husdjur är helt nytt och innebär att riksfärdtjänstresenärer i behov av exempelvis ledarhund på grund av sin funktionsnedsättning tillåts medta detta inom ramen för lagen om riksfärdtjänst.

## **Socialnämnden**

**Socialnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 28 mars 2017 att godkänna förslaget till revidering av riktlinjer för riksfärdtjänst, samt att överlämna ärendet till kommunstyrelsen för vidare beslut i kommunfullmäktige.

*Särskilt uttalande* gjordes av Åsa Lindhagen m.fl. (alla MP), Rana Carlstedt m.fl. (alla S), Alexandra Mattsson Åkerström m.fl. (alla V) och Anna Rantala Bonnier (Fi), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Andrea Ström m.fl. (M) och Isabel Smedberg Palmqvist m.fl. (alla L), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av Stina Bengtsson (C) i enlighet med det gemensamma särskilda uttalandet från Moderaterna och Liberalerna.

**Socialförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 8 februari 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen bedömer att samtliga förtydliganden som har gjorts i de föreslagna riktlinjerna kommer att minska osäkerhet gällande tillämpningen av lagen och därmed öka rättssäkerheten och likställigheten i staden i dessa ärenden. Gällande tillägget som avser rätt till medresenär vid resa med taxi/specialfordon påverkas inte stadsdelsnämndernas kostnader för riksfärdtjänst, däremot ökar möjligheten att alla som beviljas riksfärdtjänst bedöms lika. Tillägget som gjorts avseende att medta egna barn under 18 år och syskon som medresenär påverkar inte heller kostnaden men bedöms öka likställigheten i hanteringen av denna fråga samt att det blir tydligt för den enskilde vad denne har rätt till gällande medresenär. Om förslaget avseende att medresenärer under 26 år och studerande endast ska betala 70 procent av vad resenär som är 26 år eller äldre betalar antas av kommunfullmäktige skulle detta innebära en förbättring för dem som berörs av detta. Förslaget att tillåta riksfärdtjänstresenärer i behov av att medta djur på grund av sin funktionsnedsättning inom ramen för sin riksfärdtjänstresa kan innebära en ökad kostnad i form av sanering av fordonet efter genomförd resa.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, äldrenämnden, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, DHR – Delaktighet, Handlingskraft, Röreslefrihet, HSO Stockholms stad, kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor, Lika unika och Synskadades Riksförbund. Äldreförvaltningen har svarat genom ett kontorsyttrande. HSO Stockholms stad, Lika unika och Synskadades Riksförbund har inte inkommit med något svar.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 16 juni 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret bedömer att förslaget till reviderade riktlinjer för riksfärdtjänst leder till likställighet och rättssäkerhet i staden. Osäkerheten gällande tillämpningen av lagen kommer troligen att minska. De reviderade riktlinjerna bidrar till uppfyllelse av verksamhetsmålet Stockholm är en tillgänglig stad för alla (4.6) som handlar om att alla oavsett funktionsförmåga ska tillförsäkras integritet, självbestämmande och möjlighet att kunna delta på lika villkor i samhällets gemenskap.

Ett tillägg som gjorts i förhållande till nuvarande riktlinjer är att riksfärdtjänst inte ska beviljas med anledning av att allmänna kommunikationer går för sällan eller vid fel tid, för resa med privat bil, hyrt fordon eller som ersättning till person som transporterar den enskilde och inte heller för anslutningsresa. Stadsledningskontoret anser att tillägget har en harmoniserande effekt jämt mot övriga resetjänster inom staden. Riktlinjerna innehåller förslag på ändrad handläggning som underlättar för brukarna enligt kontoret. Ansökan kan nämligen vara såväl skriftlig som muntlig och det ska tydligt framgå vad den avser.

Nytt är också att staden tillåter att medresenär följer med i taxi eller specialfordon i mån av plats och att denne i enlighet med förordning (1993:1148) betalar samma egenavgift som den enskilde. Riksfärdtjänstresenärens egna barn under 18 år får följa med som medresenär och riksfärdtjänstresenär under 18 år får ta med syskon under 18 år. I enlighet med förordning (1996:1094) föreslås medresenärer under 26 år och studerande betala endast 70 procent av vad resenär som är 26 år eller äldre betalar. Medresenär tillåts endast om samtliga ryms i ett och samma fordon. Kontoret anser att förslagen innebär tydliga förbättringar för målgruppen och bidrar till uppfyllandet av verksamhetsmålet (4.6) Stockholm är en tillgänglig stad för alla. Riktlinjerna föreslår att en riksfärdtjänstresenär ska tillåtas ta med djur på grund av sin funktionsnedsättning inom ramen för sin riksfärdtjänstresa.

## **Äldreförvaltningen**

**Äldreförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 2 juni 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Äldreförvaltningen delar uppfattningen att samtliga förtydliganden som har gjorts i de föreslagna riktlinjerna kommer att minska osäkerhet gällande tillämpningen av lagen och därmed öka rättssäkerheten och likställigheten i staden i dessa ärenden.

När det gäller kapitlet *Husdjur*, anser äldreförvaltningen att alla resenärer med funktionsnedsättning tillåts medta sitt husdjur på resa inom ramen för lagen om riksfärdtjänst. Enligt förvaltningens uppfattning ska resenärer som är beroende av riksfärdtjänst ha samma förutsättningar att ta med sitt husdjur som de som kan resa med exempelvis kommunala färdmedel.

Gällande tillägget som avser rätt till medresenär vid resa med taxi eller specialfordon påverkas inte stadsdelsnämndernas kostnader för riksfärdtjänst, däremot ökar möjligheten att alla som beviljas riksfärdtjänst bedöms lika. Tillägget som gjorts avseende att medta egna barn under 18 år och syskon som medresenär påverkar inte heller kostnaden men bedöms öka likställigheten i hanteringen av denna fråga samt att det blir tydligt för den enskilde vad denne har rätt till gällande medresenär. Förslaget att medresenärer under 26 år och studerande ska betala 70 % av vad resenär som är 26 år eller äldre skulle innebära en förbättring för dem som berörs av detta.

## **Skarpnäcks stadsdelsnämnd**

**Skarpnäcks stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 15 juni 2017 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att omedelbart justera paragrafen.

*Särskilt uttalande* gjordes av Kristina Lutz m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Jessica Sjönell (L), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av Jonathan Lindgren (KD), *bilaga 1*.

**Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 24 maj 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser positivt på förslaget och anser att de nya riktlinjerna kan leda till ökad likställighet och rättssäkerhet i staden. Förvaltningen har dock önskemål om vissa förtydliganden i förslaget till nya riktlinjer.

### **Beställning av resa**

I avsnittet framkommer att avbokning/ändring vid taxiresa kan ske fram till en timme före bokad resa under förutsättning att taxin inte har påbörjat resan för att hämta upp den enskilde. Det står vidare att i det fallet får man betala taxiresan ändå.

Förvaltningen föreslår ett förtydligande att det här avses såväl den resekostnad som kommunen får betala men också att den enskilde och eventuell medresenär/er får betala sin/a egenavgift/er.

### **Övrigt**

Under avsnittet Övrigt formuleras riksfärdtjänst som persontransport med normalt bagage. Förvaltningen anser att det kan förtydligas att det därmed avses två kollin/väskor.

### **Formalia**

Förvaltningen ser ett behov av att på vissa platser i riktlinjerna ersätta begreppet ”stadsdelsnämnden” med ”stadsdelsförvaltningen” och begreppet ”stadsdelen” med ”stadsdelsområdet”.

## **Spånga-Tensta stadsdelsnämnd**

**Spånga-Tensta stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 15 juni 2017 att godkänna förvaltningens svar på remiss och överlämna det till kommunstyrelsen.

*Särskilt uttalande* gjordes av Sus Andersson m.fl. (alla MP) Anna Jonazon m.fl. (alla S) och Ifrah-Degmo Mohamed (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Bengt Porseby (L), *bilaga 1*.

**Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 9 maj 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser sammantaget positivt på förslaget till nya riktlinjer angående riksfärdtjänst. De nya riktlinjerna är till stor del är lika nuvarande riktlinjer men med vissa undantag.

Förvaltningen anser att de reviderade riktlinjerna tydligare beskriver processen hur handläggning av riksfärdtjänst ska göras. Exempelvis under rubrik 2.1 Ansökan, där det har skrivits i punktform vad som ska framgå i ansökan jämfört med tidigare riktlinje där det står beskrivet i löpande text.

Nytt avsnitt i förslaget till riktlinje är att medresenärer under 26 år eller studerande som innehar Centrala Studiestödsnämndens rabattkort eller något av Studentkårernas

studentkort, som Mecenat eller Studentkortet, betalar 70 procent av vad resenärer som fyllt 26 år betalar vid resa med taxi eller specialfordon. Om förslaget antas av Kommunfullmäktige anser förvaltningen att det innebär en förbättring för berörda, vilket även är vad Socialförvaltningen anser.

Socialförvaltningen ser viss risk med att möjligheten att medta djur, exempelvis ledarhund, för riksfärdtjänstresenären kan komma att innebära ökade kostnader i form av sanering av fordonet efter genomförd resa.

Förvaltningen anser att avsnittet om djur bör förtydligas. Det beskrivs att det är tillåtet att ta med djur i resa med taxi eller specialfordon, om detta bedöms nödvändigt utifrån funktionsnedsättningen, exempelvis ledarhund. Här anser förvaltningen att texten kan förtydligas genom att beskriva att ledarhund betraktas som hjälpmedel och att det därför tillåtet att ta medta. Angående husdjur som inte är att betrakta som hjälpmedel anser förvaltningen att det beskrivs tydligt i förslaget till riktlinje att det vid resa med allmänna kommunikationer är reseföretagets bestämmelser som gäller.

## **Södermalms stadsdelsnämnd**

**Södermalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 15 juni 2017 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Särskilt uttalande* gjordes av Christoffer Järkeborn m.fl. (alla M) och Anne-Lie Elfven (L), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av Leif Kroon (KD), *bilaga 1*.

**Södermalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 10 maj 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig i stort positiv till förslaget och anser att de nya riktlinjerna kan leda till ökad likställighet och rättssäkerhet i staden. Förvaltningen har dock önskemål om vissa förtydliganden i förslaget till riktlinjer.

Under rubriken *Ansökningstid* framgår att det inte finns något senast angivet datum för när ansökan om riksfärdtjänst ska inlämnas till handläggande myndighet. Förvaltningen instämmer i detta ställningstagande men anser att det inte är förenligt med det som anges i första meningen under rubriken *Utredningsskyldighet*. Där anges att en ansökan som inkommit för sent ska prövas och inte kan avslås för att den inkommit för sent. Ett förtydligande i detta avseende är nödvändigt.

Hela stycket under rubriken *Utredningsskyldighet* ger upphov till vissa oklarheter. I första meningen anges att en ansökan alltid ska prövas och inte kan avslås med hänvisning till att den inkommit ”för sent”. I andra meningen framgår att en ansökan som inte hinner handläggas innan angivet planerat datum för resa ska avskrivas från

vidare handläggning. Förvaltningen instämmer i det som anges i andra meningen men anser att detta inte stämmer med vad som anges i första meningen; att en ansökan alltid ska prövas. Stycket under rubriken *Utredningsskyldighet* bör enligt förvaltningen därför ses över, både språkligt och innehållsmässigt.

Under rubriken *Ansökan via ombud eller biträde* framgår att den som företräder enskild i ärende om riksfärdtjänst bör styrka sin behörighet med skriftlig fullmakt. Den nuvarande förvaltningslagen innehåller inte några regler om den fullmakt från huvudmannen som måste finnas för att någon ska kunna göra anspråk på att uppträda som ombud. Idag gäller att myndigheten, om den finner det nödvändigt, får be ombud att styrka sin behörighet med en fullmakt. Denna princip har sedan länge följts i praxis. I den nya förvaltningslagen 15 §, som föreslås träda ikraft nästa år, föreskrivs uttryckligen att en myndighet får begära att ett ombud ska styrka sin behörighet genom en skriftlig eller muntlig fullmakt. Myndigheten behöver inte ange några skäl för detta. Förvaltningens uppfattning är att det i riktlinjerna bör framgå när skriftlig fullmakt inte är nödvändig. Det kan annars för handläggarna framstå som oklart när skriftlig fullmakt behövs och uppfattas som om riktlinjerna ger uttryck för något annat än vad som gäller generellt idag vid handläggning av förvaltningsärenden beträffande ombud och deras sätt att styrka sin behörighet.

## **Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor**

**Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor** beslutade vid sitt sammanträde den 8 maj 2017 att besvara remissen enligt följande.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor ställer sig bakom yttrandet om riktlinjer för riksfärdtjänst gjort av det gemensamma rådet för Socialnämnden, Äldrenämnden samt Överförmyndarnämnden den 23 mars 2017, se nedan.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor uttalar följande.

De reviderade riktlinjerna för riksfärdtjänsten innebär, såvitt rådet kan bedöma saken, fortsatta försämringar för de berörda.

Stockholms stad har länge följt de prejudicerande domar som hänvisas till i ärendet. Dessa domar innebär att man lägger sig på en miniminivå i tilldelning av riksfärdtjänst.

Rådet vill även ta upp ärendets beredning. Ärendet har utarbetats i samråd med flera stadsdelsförvaltningar och äldreförvaltningen men detta råd har inte tillfrågats. Detta ärende är ett typiskt sådant ärende där förvaltningen tidigt borde ha inhämtat organisationernas och rådets erfarenhet och kompetens.

När det gäller själva riktlinjerna finns det en rad oklarheter exempelvis vad är ett normalt bagage (Riktlinjer riksfärdtjänst punkt 6.1 Bagage) eller vad för hjälpmedel som får tas med eller inte (Riktlinjer riksfärdtjänst punkt 4.5 Hjälpmedel). Rådet påpekar att om hjälpmedel som behövs på själva resmålet inte får tas med kan resultatet bli att själva resan uteblir.

Rådets vill även lyfta Justitieombudsmannens yttrande om att enskilda resor ska tillämpas framför generella tillstånd. Detta skapar bara mer byråkrati för staden och krånglar till det för brukaren.

Sedan fyra år har det varit problem med handläggningen av riksfärdtjänsten i staden. Då fick stadens handläggare i en utbildning lära att all infrastruktur i Sverige är tillgänglig och användbar för alla. Detta kan rådet intyga kunde inte vara mer fel. Ett studiebesök på centralstationen i Stockholm, eller närmaste busshållplats, visar med all tydlighet att denna information inte stämmer men det hade räckt om staden frågat rådet om detta.

Rådet vill avslutningsvis uppmana socialnämnden och dess förvaltning att använda rådets kunskaper när det gäller liknade frågor framöver i stället för att ge oss ett färdigberett ärende med väldigt liten möjlighet till påverkan.

## **DHR – Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet**

**DHR – Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihets** yttrande daterat den 20 juni 2017 har i huvudsak följande lydelse.

DHR Stockholmsavdelningen har ombetts att lämna sina synpunkter på remissen om förändringar i Riksfärdtjänsten.

Ett grundläggande problem med tilldelning av Riksfärdtjänst är, att stadens handläggare för några år sedan fick den felaktiga uppgiften att ”all infrastruktur i Sverige är tillgänglig och användbar för alla!” Det är ju lätt konstaterat för alla och envar att detta är desinformation, en ren lögn. Som i Orwells kända bok 1984. Personer med funktionsnedsättning har få eller inga möjligheter att på egen hand och spontant sätta sig på ett tåg eller flyg för att på samma villkor som andra röra sig fritt i landet. Det är sanningen!

Domar i ärendet har lagt sig på miniminivå för tilldelning av riksfärdtjänst. Stockholms stad tar dock genast chansen att se dessa domar som prejudicerande. Istället för att profilera sig som staden i framkanten. Detta rimmar oerhört illa när man tänker på stadens egen policy ”En stad för alla”, där alla invånare ska ha samma rätt att delta i samhällslivet på lika villkor.

Social- och överförmyndarnämndens funktionshinderråd har inte deltagit i processen att ta fram dessa riktlinjer, vilket är djupt beklagligt eftersom expertisen finns i det rådet.

Nu kommer reviderade riktlinjer med utgångspunkt i dessa domar. När det gäller själva riktlinjerna finns det en rad oklarheter exempelvis *vad är ett normalt bagage (Riktlinjer riksfärdtjänst punkt 6.1 Bagage) eller vad för hjälpmedel som får tas med eller inte (Riktlinjer riksfärdtjänst punkt 4.5 Hjälpmedel). Om hjälpmedel som behövs på själva resmålet inte får tas med kan resultatet bli att själva resan uteblir.*

Att så många ska yttra sig inför varje enskild resa (förutom resenären) istället för att tillämpa generella tillstånd skapar bara mer byråkrati för staden och krånglar till det



för brukaren. (Mer byråkratiska arbetstillfällen för de som arbetar i dessa positioner? Inkl. lön, arbetsgivaravgifter, tjänstepension och alla tillkommande kostnader). Och så detta att behöva redogöra för varför man behöver/önskar göra en resa är förnedrande. Strävan att genom dessa förnedrande frågor få den sökande att avstå från sin resa och därmed spara pengar slår tillbaka genom de byråkratiska utgifter vi nämner ovan.

Skulle Justitieombudsmannen själv acceptera att dokumentera sina skäl inför varje inrikesresa? Är detta Demokrati, skillnad på folk och folk? Länsarrest. Att behöva stå framför ”rektorn” med mössan i hand och säga att man ska på en begravning fast man kanske egentligen vill besöka en rock-konsert! Apartheid.

Behöver Justitieombudsmannen och hans gelikar veta tre veckor i förväg att mormor ska begravas i Härnösand ”det eller det” datumet?

”Riksfärdtjänst får endast användas för fritidsresor och inget annat!” Frågar SJ etc sina resenärer vad resenären ska göra med sin biljett? Tex. att söka vård på eget initiativ i annat landsting får man alltså inte företa sig. Kostnaden för Riksfärdtjänsten blir ju den samma oavsett varför man reser.

Att resorna strikt ska gälla fritid, rekreation och familjeangelägenheter är ett luddigt och onödigt krav. Varför hamnar kortkurser, sommarkurser, folkhögskolorna i den kategorin? Tanken att en resa i yrket ska bekostas av den resandes arbetsgivare må låta fin, men beräknas ju som en extra kostnad och ”besvär” när en arbetsgivare föreslås anställa en medarbetare med funktionshinder, vilket rimmar illa med alla politikernas slogan; ”Alla ska arbeta”! Och gäller det fortbildning, praktik mm? Är arbetsgivaren beredd att ta på sig en anställd med dessa merkostnader och dessutom låta den avancera med utbildning, praktik- och konferenser o.dyl. eller får hen stanna kvar på kontoret medan kollegorna får resa? Apartheid.

Har vårt demokratiska samhälle nu en gång bestämt att värna om allas lika rättigheter och möjligheter så kostar det. Man kan inte gärna låtsas hålla på dessa principer samtidigt som man skär och skär i smyg och hoppas ingen ska märka att vissa grupper inte är politiskt intressanta nog att ge självbestämmanderätt – nu tex. över sitt resande. Det är svårt ändå att resa med hjälpmedel, ledsagare och ovissa destinationer att mindre byråkrati och oklara linjer (som kommer att tolkas så snålt som möjligt) inte skulle starta någon lavin av fritidsåkande.

Hur kan de styrande i Stockholms som borde vara Demokratins föregångsstad, och ligga i framkant vara så blind för denna Apartheid? För det är just rätta ordet. Det är illa nog med att vi med funktionshinder förbjuds resa på samma villkor som övriga invånare. Vi måste även berätta varför vi är lösdrivare och inte är nöjda med att stanna på den plats vi blivit tilldelade! Vi kräver en återgång till generella tillstånd! Vi kräver att Stockholms stad lever upp till sina egna policydokument och upphör med denna diskriminering!

Till sist. Vad garanterar att dessa nya riktlinjer kommer att följas av de enskilda stadsdelarna, när de så ofta annars utgår från sina egna, ännu snålare, riktlinjer?

## Reservationer m.m.

### Socialnämnden

*Särskilt uttalande* gjordes av Åsa Lindhagen m.fl. (alla MP), Rana Carlstedt m.fl. (alla S), Alexandra Mattsson Åkerström m.fl. (alla V) och Anna Rantala Bonnier (Fi) enligt följande.

Funktionshinderrådet lyfter i sitt yttrande ett antal viktiga frågeställningar och aspekter kring förslaget till reviderade riktlinjer för riksfärdtjänst, bland annat att vissa bestämmelser är otydliga samt hur beredningsprocessen för ärendet har sett ut. Vi håller med rådet i att det är viktigt att de kommer in tidigt i processen när ärenden av den här typen utarbetas, och vi vet också att det sker i många fall så som rådet påpekar i ett annat ärende. Vi tror att ett sådant arbetssätt kan bidra till ännu bättre förslag som är mer allsidigt belysta redan från början.

När socialnämnden beslutat om förslaget till riktlinjer kommer det att gå ut på remiss, bland annat till kommunstyrelsens funktionshinderråd och till funktionshinderrörelsens olika organisationer. Vi ser fram emot att ta del av de synpunkter som förs fram under remissrundan och vet sedan tidigare att funktionshinderrörelsens organisationer ger bra och konstruktiv respons kring de förslag som läggs fram. Genom att beakta de synpunkter som kommer fram vid en remissrunda kan ett förslag vid behov förbättras inför att det ska antas.

*Särskilt uttalande* gjordes av Andrea Ström m.fl. (M) och Isabel Smedberg Palmqvist m.fl. (alla L) enligt följande.

Även om man har en funktionsnedsättning ska man ha frihet att leva som andra och själv bestämma över sitt liv. Att kunna göra privata resor till andra delar av landet är självklart en viktig del i det.

Det är mycket viktigt att beslut om riksfärdtjänst grundar sig i en aktuell kunskap om förhållandena inom kollektivtrafiken, inte minst vad gäller tillgängligheten på stationer och flygplatser vid aktuell veckodag och tidpunkt.

Vad gäller hjälpmedel så är det viktigt att regelverket fungerar på ett sådant sätt att resor inte omöjliggörs eftersom den enskilde inte kan få tillgång till de hjälpmedel som behövs under vistelsen. För att kunna genomföra vistelsen kan den enskilde exempelvis behöva ta med personligt anpassade hjälpmedel eller träningsredskap, som måste användas regelbundet för att motverka smärta eller spasticitet. När sådana hjälpmedel inte kan tillhandahållas av besökskommunen måste det vara möjligt att ta med dem.

Vad gäller husdjur anser vi att det hade varit behövt att särskilja ledarhundar och egentliga husdjur och förtydliga vad som gäller för respektive kategori djur, eftersom ledarhundar snarare är att betrakta som hjälpmedel, även om de naturligtvis också spelar en känslomässig roll för användarna. Det bör även förtydligas vad som gäller för assistanshundar.

Vi anser för övrigt att i ärenden av detta slag bör funktionshindersrådet kopplas in tidigare och deras synpunkter bör noteras.

## **Skarpnäcks stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Kristina Lutz m.fl. (alla M) enligt följande.

Även om man har en funktionsnedsättning ska man ha frihet att leva som andra och själv bestämma över sitt liv. Att kunna göra privata resor till andra delar av landet är självklart en viktig del i det.

Det är mycket viktigt att beslut om riksferdtjänst grundar sig i en aktuell kunskap om förhållandena inom kollektivtrafiken, inte minst vad gäller tillgängligheten på stationer och flygplatser vid aktuell veckodag och tidpunkt.

Vad gäller hjälpmedel så är det viktigt att regelverket fungerar på ett sådant sätt att resor inte omöjliggörs eftersom den enskilde inte kan få tillgång till de hjälpmedel som behövs under vistelsen. För att kunna genomföra vistelsen kan den enskilde exempelvis behöva ta med personligt anpassade hjälpmedel eller träningsredskap, som måste användas regelbundet för att motverka smärta eller spasticitet. När sådana hjälpmedel inte kan tillhandahållas av besökskommunen måste det vara möjligt att ta med dem.

Vad gäller husdjur anser vi att det hade varit behövt att särskilja ledarhundar och egentliga husdjur och förtydliga vad som gäller för respektive kategori djur, eftersom ledarhundar snarare är att betrakta som hjälpmedel, även om de naturligtvis också spelar en känslomässig roll för användarna. Det bör även förtydligas vad som gäller för assistanshundar.

Vi anser för övrigt att i ärenden av detta slag bör funktionshindersrådet kopplas in tidigare och deras synpunkter bör noteras.

*Särskilt uttalande* gjordes av Jessica Sjönell (L) enligt följande.

Även om man har en funktionsnedsättning ska man ha frihet att leva som andra och själv bestämma över sitt liv. Att kunna göra privata resor till andra delar av landet är självklart en viktig del i det.

Det är mycket viktigt att beslut om riksferdtjänst grundar sig i en aktuell kunskap om förhållandena inom kollektivtrafiken, inte minst vad gäller tillgängligheten på stationer och flygplatser vid aktuell veckodag och tidpunkt.

Vad gäller hjälpmedel så är det viktigt att regelverket fungerar på ett sådant sätt att resor inte omöjliggörs eftersom den enskilde inte kan få tillgång till de hjälpmedel som behövs under vistelsen. För att kunna genomföra vistelsen kan den enskilde exempelvis behöva ta med personligt anpassade hjälpmedel eller träningsredskap, som måste användas regelbundet för att motverka smärta eller spasticitet. När sådana hjälpmedel inte kan tillhandahållas av besökskommunen måste det vara möjligt att ta med dem.

Vad gäller husdjur anser vi att det hade varit behövligt att särskilja ledarhundar och egentliga husdjur och förtydliga vad som gäller för respektive kategori djur, eftersom ledarhundar snarare är att betrakta som hjälpmedel, även om de naturligtvis också spelar en känslomässig roll för användarna. Det bör även förtydligas vad som gäller för assistanshundar.

*Ersättaryttrande* gjordes av Jonathan Lindgren (KD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta följande.

1. Delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut
2. Därutöver anföra följande:

I Stockholms län har kommunerna sedan länge överlåtit huvuddelen av sina uppgifter avseende färdtjänst inom länet på Landstinget (det ansvar som ligger kvar på kommunen är att ta emot ansökningar om färdtjänst och göra en första grundläggande behandling av ansökan innan den skickas till landstingets trafikförvaltning).

Färdtjänstresor utanför Stockholms län hanteras dock inom respektive kommun.

Att färdtjänsten ska fungera i linje med gällande lag och lokala riktlinjer även utanför Stockholms län är viktigt. Det vill säga att den som är berättigad till färdtjänst ska kunna resa även utanför länet. Den frihet färdtjänsten ger för människor som inte kan resa med andra kollektiva färdmedel stannar inte vid länsgränsen!

För att detta ska fungera krävs en god kommunal kunskap om kollektivtrafikens förutsättningar utanför länets gränser. Exempelvis avseende tillgänglighetsanpassning på flygplatser och busstationer samt omfattning i trafik, tillgång till lokala taxibolag mm.

Kristdemokraterna anser att Stockholm ska inleda en förhandling om en utökad överenskommelse med landstinget om att hela ansökningsförfarandet för färdtjänsten inom Stockholms län ska hanteras av landstinget. Därutöver bör Stockholms stad överväga att ta initiativ för att samtliga kommuner i Stockholms län gemensamt ska söka en överenskommelse med landstinget där all färdtjänst för invånare i Stockholms stad och län, alltså även riksfärdtjänsten, ska hanteras av landstinget.

Den etablerade ordning vi har för närvarande, där färdtjänsten inom länets 26 kommuner hanteras av landstinget men färdtjänstresor som råkar passera länsgränsen generellt ska hanteras av den enskilda berörda kommunen, är i princip ologisk och framförallt ofta förvirrande för de enskilda resenärerna. Samma gemensamma

hantering för Stockholms stad och hela Stockholms län avseende riksfärdtjänst som för den regionala färdtjänsten skulle underlätta för länets samtliga kommuner, som då inte längre skulle behöva administrera delar av en verksamhet som i praktiken redan i mycket övervägande omfattning överlåtits till landstinget. Framförallt så skulle det ge förutsättningar för ett enklare och tydligare färdtjänstsystem för den enskilda resenären.

## **Spånga-Tensta stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Sus Andersson m.fl. (alla MP) Anna Jonazon m.fl. (alla S) och Ifrah-Degmo Mohamed (V) enligt följande.

Enligt riktlinjerna bör ansökan skickas in minst tre veckor innan resan ska äga rum. Det konstateras att vissa situationer som begravningar, plötslig sjukdom eller besked om biljetter kan uppkomma med kort varsel, men det framgår inte att resor i samband med sådana situationer skulle behandlas särskilt.

Vi instämmer i att huvudregeln bör vara god framförhållning. Men det finns händelser i livet som är akuta och där det är helt omöjligt att planera i förväg, som exempelvis en anhörigs bortgång och begravning.

Därför anser vi att det måste framgå att särskilda hänsyn ska tas vid akuta händelser.

*Särskilt uttalande* gjordes av Bengt Porseby (L) enligt följande.

Även om man har en funktionsnedsättning ska man ha frihet att leva som andra och själv bestämma över sitt liv. Att kunna göra privata resor till andra delar av landet är självklart en viktig del i det.

Det är mycket viktigt att beslut om riksfärdtjänst grundar sig i en aktuell kunskap om förhållandena inom kollektivtrafiken, inte minst vad gäller tillgängligheten på stationer och flygplatser vid aktuell veckodag och tidpunkt.

Vad gäller hjälpmedel så är det viktigt att regelverket fungerar på ett sådant sätt att resor inte omöjliggörs eftersom den enskilde inte kan få tillgång till de hjälpmedel som behövs under vistelsen. För att kunna genomföra vistelsen kan den enskilde exempelvis behöva ta med personligt anpassade hjälpmedel eller träningsredskap, som måste användas regelbundet för att motverka smärta eller spasticitet. När sådana hjälpmedel inte kan tillhandahållas av besökskommunen måste det vara möjligt att ta med dem.

Vad gäller husdjur anser vi att det hade varit behövligt att särskilja ledarhundar och egentliga husdjur och förtydliga vad som gäller för respektive kategori djur, eftersom ledarhundar snarare är att betrakta som hjälpmedel, även om de naturligtvis också spelar en känslomässig roll för användarna. Det bör även förtydligas vad som gäller för assistanshundar.

## **Södermalms stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Christoffer Järkeborn m.fl. (alla M) och Anne-Lie Elfvén (L) enligt följande.

Även om man har en funktionsnedsättning ska man ha frihet att leva som andra och själv bestämma över sitt liv. Att kunna göra privata resor till andra delar av landet är självklart en viktig del i det.

Det är mycket viktigt att beslut om riksfärdtjänst grundar sig i en aktuell kunskap om förhållandena inom kollektivtrafiken, inte minst vad gäller tillgängligheten på stationer och flygplatser vid aktuell veckodag och tidpunkt.

Vad gäller hjälpmedel så är det viktigt att regelverket fungerar på ett sådant sätt att resor inte omöjliggörs eftersom den enskilde inte kan få tillgång till de hjälpmedel som behövs under vistelsen. För att kunna genomföra vistelsen kan den enskilde exempelvis behöva ta med personligt anpassade hjälpmedel eller träningsredskap, som måste användas regelbundet för att motverka smärta eller spasticitet. När sådana hjälpmedel inte kan tillhandahållas av besökskommunen måste det vara möjligt att ta med dem.

Vad gäller husdjur anser vi att det hade varit behövligt att särskilja ledarhundar och egentliga husdjur och förtydliga vad som gäller för respektive kategori djur, eftersom ledarhundar snarare är att betrakta som hjälpmedel, även om de naturligtvis också spelar en känslomässig roll för användarna. Det bör även förtydligas vad som gäller för assistanshundar.

Vi anser för övrigt att i ärenden av detta slag bör funktionshindersrådet kopplas in tidigare och deras synpunkter bör noteras.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Leif Kroon (KD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta följande.

1. Delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut
2. Därutöver anföra följande:

I Stockholms län har kommunerna sedan länge överlåtit huvuddelen av sina uppgifter avseende färdtjänst inom länet på Landstinget (det ansvar som ligger kvar på kommunen är att ta emot ansökningar om färdtjänst och göra en första grundläggande behandling av ansökan innan den skickas till landstingets trafikförvaltning).

Färdtjänstresor utanför Stockholms län hanteras dock inom respektive kommun.

Att färdtjänsten ska fungera i linje med gällande lag och lokala riktlinjer även utanför Stockholms län är viktigt. Det vill säga att den som är berättigad till färdtjänst ska kunna resa även utanför länet. Den frihet färdtjänsten ger för människor som inte kan resa med andra kollektiva färdmedel stannar inte vid länsgränsen!

För att detta ska fungera krävs en god kommunal kunskap om kollektivtrafikens förutsättningar utanför länets gränser. Exempelvis avseende tillgänglighetsanpassning på flygplatser och busstationer samt omfattning i trafik, tillgång till lokala taxibolag mm.

Kristdemokraterna anser att Stockholm ska inleda en förhandling om en utökad överenskommelse med landstinget om att hela ansökningsförfarandet för färdtjänsten inom Stockholms län ska hanteras av landstinget. Därutöver bör Stockholms stad överväga att ta initiativ för att samtliga kommuner i Stockholms län gemensamt ska söka en överenskommelse med landstinget där all färdtjänst för invånare i Stockholms stad och län, alltså även riksfärdtjänsten, ska hanteras av landstinget.

Den etablerade ordning vi har för närvarande, där färdtjänsten inom länets 26 kommuner hanteras av landstinget men färdtjänstresor som råkar passera länsgränsen generellt ska hanteras av den enskilda berörda kommunen, är i princip ologisk och framförallt ofta förvirrande för de enskilda resenärerna. Samma gemensamma hantering för Stockholms stad och hela Stockholms län avseende riksfärdtjänst som för den regionala färdtjänsten skulle underlätta för länets samtliga kommuner, som då inte längre skulle behöva administrera delar av en verksamhet som i praktiken redan i mycket övervägande omfattning överlåtits till landstinget. Framförallt så skulle det ge förutsättningar för ett enklare och tydligare färdtjänstsystem för den enskilda resenären.