# Motion 1

## Färdtjänst och skolskjuts - en rättighet

**Färdtjänsttillstånd**En fungerande vardag med tillgång till studier, arbete och social delaktighet kräver möjlighet till mobilitet. En fungerande skolskjuts, färdtjänst och tillgång till riksfärdtjänst som samverkar med färdtjänst innebär att personer med funktionsnedsättning kan leva ett vanligt liv, rörligt och aktivt, på samma villkor som andra medborgare. Särskilt tydligt blir detta för personer med kognitiv funktionsnedsättning då möjligheten till delaktighet i dagens samhälle ställer stora krav på den enskildes möjlighet till att orientera sig och snabbt uppfatta och omsätta information med alla sinnen. Det är således tre olika lagområden som ska samverka för en och samma sak för den enskilde, möjligheten till rörlighet och mobilitet.

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. Kognitiva nedsättningar som får stora konsekvenser i vardagen sorteras bort.

SkolskjutsEnligt skollagen har elever i grundskolan, grundsärskolan och gymnasiesärskolan med offentlig huvudman rätt till skolskjuts. Kommunen är däremot inte skyldig att anordna skolskjuts för elever i förskolan, pedagogisk omsorg, allmän förskola, förskoleklass, fritidshem, gymnasieskolan, sameskolan eller specialskolan. I beslut om skolskjuts tar man hänsyn till avstånd till skolan, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller någon annan särskild omständighet. Funktionsnedsättning hos en elev är en omständighet som alltså enbart kan motivera skolskjuts enligt skollagen. Kommunen kan således inte bara avslå begäran med hänvisning till de lokala reglerna om till exempel avståndsgränser. Lagen säger inget om vilken typ eller omfattning av funktionsnedsättning som det handlar om. Behovet av skolskjuts ska därför bedömas i varje enskilt fall och funktionsnedsättningen ska oftast styrkas med läkarintyg. Elever inom gymnasieskolan har inte rätt till skolskjuts utan endast till bidrag till elevresor mellan bostad och skola. Elever med funktionsnedsättning inom gymnasieskolan kan i vissa fall söka färdtjänst hos kommunen. På samma sätt som möjligheten och rätten till färdtjänst har inskränkts i många kommuner/regioner har möjligheten för elever med funktionsnedsättning som behöver skolskjuts för att ta sig till skolan försämrats de senaste åren. Elever med exempelvis språkstörning/DLD, autism, synnedsättning eller intellektuell funktionsnedsättning kan ibland behöva ta sig över kommungränser för att ta sig till en skola som erbjuder rätt anpassningar. Idag är det mer regel än undantag att elever nekas skolskjuts över kommungränser vilket starkt begränsar möjligheten till fritt skolval för elever med funktionsnedsättning. I praktiken innebär det att endast vårdnadshavare med resurser och möjlighet att skjutsa sina barn till skolan kan tacka ja till en skolplacering utanför den egna hemkommunen, även om familjen bor nära en kommungräns. På gymnasienivå har det också blivit mer regel än undantag att inte beviljas färdtjänst över kommungränsen.

RiksfärdtjänstRiksfärdtjänst är en färdtjänstresa utanför den egna folkbokföringskommunen, men inom Sveriges gränser. Personer som på grund av varaktig funktionsnedsättning inte kan resa till normala resekostnader eller på grund av förhinder att använda sig av allmänna kommunikationer inom kollektivtrafiken, och vill resa utanför den egna kommunen, kan ansöka om riksfärdtjänst. Syftet med resan ska ha anknytning till någon form av nöje, fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet. Resan måste vara från en kommun till en annan kommun inom Sveriges gränser. Riksfärdtjänst godkänns i allmänhet inte för resor till och från studier. Konsekvenserna av detta är allvarliga för den person som drabbas, anhöriga, men också hela samhället. Afasiförbundet har uppvaktats i många av år om problemet att folkhögskole-studerande inte beviljas riksfärdtjänst (eller färdtjänst) och därför tvingas avstå från studier.

**Stora skillnader i landet**Tyvärr fungerar skolskjutsverksamheten, färdtjänsten och riksfärdtjänsten väldigt olika från kommun till kommun, region till region. Kopplingarna mellan systemen är dessutom i stort sett obefintliga. Bedömningen av vilken funktionsnedsättning som berättigar till skolskjuts, färdtjänst eller till riksfärdtjänst, begränsningar av geografiska områden, begränsningar av antal resor och begränsningar av vad man får ha med för bagage under resan är exempel på olikheter. Det finns också betydande olikheter i hur man ser på resans syfte, restiden eller effektivitet i resandet. Det har hänt att man nekats att ta med sig ledsagare under resan därför att man åker taxi hela vägen eller därför att man har med sig en vårdhund. I vissa kommuner är det idag inte möjligt att få vare sig skolskjuts, riksfärdtjänst- eller färdtjänsttillstånd om man har språkstörning/DLD eller afasi även om det är vår bestämda uppfattning att det är många som har ett otvetydigt behov av skolskjuts eller båda färdtjänstsystemen. Kopplar man dessa stora brister till att utbildningar ges enbart på vissa orter oavsett om det är i grundskole- gymnasie- folkhögskole- eller högskolenivå, att vissa arbeten kräver längre resor med mera, visar sig inlåsningarna ännu mer. Givetvis behöver studier i anpassade miljöer eller med anpassat studieinnehåll, och som enbart erbjuds på vissa platser i landet, ingå som en självskriven del i det som berättigar till riks-, lokal färdtjänst eller skolskjuts.

Under förra mandatperioden 2018–2022 lade regeringen ett utredningsuppdrag på Trafikanalys att utreda Lag (1997:736) om färdtjänst så att synskadade och blinda åter skulle omfattas av rätten till tillstånd till färdtjänst. Detta efter att det stod klart att Region Skåne och Region Stockholm börjat neka synskadade tillstånd och efter att Högsta förvaltningsdomstolen inte meddelat prövningstillstånd i ett antal fall som rört avslag för synskadade att erhålla färdtjänsttillstånd. Detta förfaringssätt har sedan spridit sig dels till andra regioner, dels till praxis kring andra funktionsnedsättningar Detta uppdrag behöver därför breddas till att gälla fler grupper.

Minskade möjligheter till delaktighet
Nekandet av samhällsbetalda resor leder till orimliga konsekvenser för dem som inte kan förflytta sig, har kognitiv funktionsnedsättning eller annat som begränsar möjligheten till full delaktighet. Detta innebär att människor inte kan komma till sitt arbete, sina studier, sin skola eller till mataffären för att handla. Många personer med funktionsnedsättning upplever också att villkoren, samt kommunernas och regionernas förutsättningar att ta ut avgift, har försämrat värdet på ett tillstånd så till den grad att det inte går att vara delaktig. Därtill är man inte är garanterad som enskild att få hjälp från dörr till dörr av färdtjänst. Enskilda kan behöva betala upp emot 8 500 kr/månad för att resa till arbetet och tillbaka alternativt nekas ta färdtjänst över kommungränsen.

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning baseras på individuellt självbestämmande, icke-diskriminering, lika möjligheter och deltagande i samhällslivet samt tillgänglighet. För att möjliggöra detta måste personer med funktionsnedsättning, både i städer och på landsbygden, få bättre tillgång till ändamålsenliga persontransporter.

Färdtjänsten är en förutsättning för personer med funktionsnedsättning att kunna leva och verka som andra och är realiserande av de rättigheter som stadgas i Funktionsrättskonventionen.

Färdtjänstkort och samordningI takt med att kraven på mer, bättre anpassad och högre kvalité inom den allmänna kollektivtrafiken så måste även den särskilda kollektivtrafiken, färdtjänsten utvecklas och förbättras. Resenären, oavsett om det är en person med funktionsnedsättning eller ej, måste uppleva att det är enkelt att planera, köpa/beställa och genomföra en resa. I många landsändar finns det för liten samordning mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när det gäller att göra det lättare för medborgarna att välja kollektivt resande framför den egna bilen. Särskilt gäller detta betal- och beställningssystem. Inom färdtjänsten är också kommun och regiongränsen ett begränsande problem för resenären.

För detta krävs ett förbättrat och gemensamt betal- och biljettsystem i hela landet, ett enhetligt biljettsystem där färdtjänst och riksfärdtjänst integreras i ett enda resenärskort för hela Sverige. För att uppnå en större frihet och ett bättre arbetsliv för alla krävs en ny förbättrad färdtjänst. Regionala kollektivtrafikmyndigheter, eller den till vilken befogenhet överlämnats, ska ha möjlighet att ställa krav på operatörer som bedriver kommersiell trafik att ingå i ett gemensamt betal- och biljettsystem. Varje kommun och region kan ha sina egenavgifter och begränsningar inom ett sådant system men den enskilde drabbas inte av dessa gränsdragningar.

Ett införande av ett gemensamt betal- och biljettsystem inom färdtjänsten/riksfärdtjänsten tjänar sitt syfta när det gällerden enskildes frihet, kommunala, regionala och statliga stimulanser för att öka på det kollektiva resandet och möjligheter till arbete och fritid. Det bör vara obligatoriskt för alla kommuner och regioner att ansluta sig till systemet.

Funktionsrätt Sverige ska gå i främsta ledet för att öka friheten för alla människor och ta bort hinder i vardagen. Därför bör det skyndsamt utredas förutsättningarna för ett gemensamt betal- och biljettsystem för hela landets särskilda kollektivtrafik (färdtjänst samordnat med riksfärdtjänsten) liksom inom den allmänna kollektivtrafiken.

### Vi föreslår

att Funktionsrätt Sverige antar frågan om rätten till färdtjänst och skolskjuts som en högt prioriterad fråga under kongressperioden

att Funktionsrätt Sverige i detta arbete särskilt fokuserar på resor till anpassad utbildning för personer med kognitiva funktionsnedsättningar

samt

att Funktionsrätt Sverige arbetar den kommande kongressperioden för att det skyndsamt utreda förutsättningarna för ett samordnat eller gemensamt betal- och biljettsystem för hela landets särskilda kollektivtrafik (färdtjänst samordnat med riksfärdtjänsten).

Berit Robrandt Ahlberg, ordförande Afasiförbundet
Anki Sandberg, ordförande Riksförbundet Attention
Leif Degler, ordförande Hjärnskadeförbundet Hjärnkraft
Christina Hofvander Åström, vice ordförande Personskadeförbundet RTP
Veronica Magnusson Hallberg, ordförande Svenska Downföreningen
Anders Lago, ordförande FUB

# Styrelsens svar på motion 1

**Föredragande från styrelsen**: Maritha Sedvallson

Styrelsen delar motionärernas syn om att tillgången till färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts är viktiga frågor ur ett funktionsrättsperspektiv. Skolskjuts regleras inom ramen för Skollagen. Färdtjänst regleras via [Lag om färdtjänst](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1997736-om-fardtjanst_sfs-1997-736) och riksfärdtjänsten av **Lag om riksfärdtjänst**.

Skolskjuts hanteras oftast på kommunal nivå via kommunens utbildningsförvaltning medan beslut om färdtjänst hanteras av kommunens färdtjänsthandläggare. En kartläggning från MFD visar att den bristande likvärdigheten i utförandet av färdtjänsten hänger samman med ett regelverk som varierar mellan kommuner och regioner.[[1]](#footnote-1) Rapporten lyfter **att det kommunala självstyret i det här fallet innebär ett problem**, eftersom kommunerna har en stor frihet i att utforma regelverket för färdtjänst efter de förutsättningar som finns i den enskilda kommunen eller regionen. Våra samarbetsorganisationer i regionerna gör också [inspel när regionala beslut riskerar att begränsa rätten till fri rörlighet](https://funktionsrattstockholmslan.se/2018/11/20/lika-fardtjanst-for-alla/).

Det här är en generell problematik för de särskilda persontransporterna. Många frågor kring särskilda persontransporter hanteras på kommunal och regional nivå, medan Funktionsrätt Sverige har ett fokus på den nationella nivån.

På riksnivå kan vi fortsätta arbeta med frågorna på flera sätt:

Vi kommer att fortsätta vårt arbete för en bättre likvärdighet över landet i våra kontakter med myndigheter och med SKR. Vi för bland annat fram exempel gällande skolskjuts, färdtjänst och riksfärdtjänst för att uppmärksamma regeringen på FN:s kritik som betonar att statens åtaganden gäller hela landet i enlighet med traktaträtten.

Det finns dessutom goda anledningar att verka för ett **enhetligt betal- och biljettsystem.** Funktionsrätt Sverige ska arbeta för att detta system ska vara universellt utformat och att det gäller alla transporter – både den allmänna kollektivtrafiken och särskilda persontransporter. En mycket viktig del i det arbetet är att verkar för att all kollektivtrafik ska utformas tillgängligt utifrån principen om universell utformning, så att den är flexibel och olika transportsätt fungerar ”sömlöst” med varandra. Det här är en fråga vi redan idag driver inom standardiseringen och på EU-nivå. Frågan om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik utreddes 2020 (SOU2020:25), men förslaget som presenterades inkluderade inte de särskilda persontransporterna,[[2]](#footnote-2) trots att det fanns med i direktiven.

|  |
| --- |
| **Funktionsrätt Sveriges styrelse föreslår kongressen besluta*** att motionen anses besvarad
 |

1. MFD 2018, Kvalitet i färdtjänsten, https://www.mfd.se/contentassets/57ea992fe9c1499c9cf64ac56572de1f/2018-19-kvalitet-i-fardtjansten.pdf [↑](#footnote-ref-1)
2. https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2020/04/sou-202025/ [↑](#footnote-ref-2)