

# PRO

## Synpunkter på remiss *Riktlinjer för färdtjänst*

PRO-föreningarna i Enköping har på möte i Kommunala pensionärsrådet fått i uppdrag att besvara remissen från Tekniska nämnden angående nya *Riktlinjer för färdtjänst*.

Efter diskussion vill vi framföra följande synpunkter.

För att erhålla färdtjänst måste personen ha nedsatt förmåga att resa på egen hand eller med allmänna kommunikationer. Det innebär att personer med nedsatt rörelseförmåga (både pga. fysiska rörelsehinder men också medicinska tillstånd), svårt nedsatt synförmåga, har psykiska och/eller kognitiva funktionsnedsättningar, kan erhålla färdtjänst. Många personer i dessa grupper har ledsagare beviljad enligt SOL. De personer vi representerar är också äldre, vilket kan innebära sviktande förmågor på många områden som sammantagna leder till ett visst hjälpbehov.

### 3.1 Tillstånd

Färdtjänstillståndet tidsbestäms utifrån bedömning om funktionsnedsättningens varaktighet. Då tiden går ut, krävs en förnyad ansökan som kan innebära krav på nya intyg och tester. Många som beviljats färdtjänst har funktionsnedsättningar som är irreversibla, ibland progressiva. Att då behöva genomgå nya ansökningsförfaranden för korta intervall, är frustrerande.

Eftersom regelverket kräver av den som innehar ett tillstånd att anmäla om förhållandena ändrats, bör felaktigt nyttjande knappast vara en risk.

Vi föreslår

*Att den beviljande tiden för färdtjänstillstånd utgår ifrån funktionsnedsättningens prognos och förlängs automatiskt.*

### 3.2 Ledsagare

I riktlinjerna anges att en ledsagare (beslut i färdtjänstillståndet) får medfölja utan kostnad, *enbart* när ledsagaren behövs under själva färden. Inte om ledsagare behövs före och efter resan. Det senare behovet täcks av SOL. För den som person som har ledsagare enligt SOL bekostas resan av den förvaltning där ledsagaren är anställd. Detta framgår inte i texten.

Vi föreslår

*Att texten förtydligas.*

### 3.3 Medresenär

Alla som har behov av stöd/hjälp att uträtta ärenden är inte beviljade ledsagare enl. SOL. Enligt tidigare beslut i TN betalar medresenär för resan. För en person som har behov av sådant stöd, innebär det dubbel kostnad för resenären. För att åka t.ex. till mataffären, blir kostnaden 2x40 kr +2x40kr = 160 kr vilket är betydligt över vad allmänna kommunikationer kostar.

Vi föreslår

*att om den färdtjänstberättigade har behov av stöd/hjälp vid resmålet, skall medresenär få resa utan kostnad.*

### 3.4 Samåkning

Samordning medför ibland en förlängning av restiden som kan vara helt oacceptabel. Många personer som reser med färdtjänst är fysiskt sköra och en lång resa därför mycket påfrestande.

Vi föreslår

*att samåkning inte får leda till förlängda restider för den resande.*

### **3.5 Fordon.**

Enligt texten har resenären inte rätt till rätt större fordon för att ta med sig flera och större hjälpmedel än vad som är nödvändigt *för själva resan*. De flesta av våra medlemmar som har hjälpmedel, har behov av dem vid resmålet och de måste kunna tas med oavsett storlek.

Vi föreslår därför  
*att texten utgår.*

### **3.6 Hjälpmedel och bagage**

Mängden kassar/väskor begränsas till två. Skälet är att samåkning är norm och flera resandes bagage ska rymmas. Om bilen inte delas med andra bör bagagemängden inte begränsas.

Vi föreslår därför  
*att punkten ändras enligt förslaget.*

## Synpunkter på remiss *Riktlinjer för färdtjänst*

Funktionsrätt Enköping har på möte i Kommunala tillgänglighetsrådet fått i uppdrag att besvara remissen från Tekniska nämnden angående nya *Riktlinjer för färdtjänst*.

Efter diskussion vill vi framföra följande synpunkter.

För att erhålla färdtjänst måste personen ha nedsatt förmåga att resa på egen hand eller med allmänna kommunikationer. Det innebär att personer med nedsatt rörelseförmåga (både pga. fysiska rörelsehinder men också medicinska tillstånd), svårt nedsatt synförmåga, har psykiska och/eller kognitiva funktionsnedsättningar, kan erhålla färdtjänst.

### 3.1 Tillstånd

Färdtjänstillståndet tidsbestäms utifrån bedömning om funktionsnedsättningens varaktighet. Då tiden går ut, krävs en förnyad ansökan som kan innebära krav på nya intyg och tester. Många som beviljats färdtjänst har funktionsnedsättningar som är irreversibla, ibland progressiva. Att då behöva genomgå nya ansökningsförfaranden för korta intervall, är frustrerande.

Eftersom regelverket kräver av den som innehar ett tillstånd att anmäla om förhållandena ändrats, bör felaktigt nyttjande knappast vara en risk.

Vi föreslår

*Att den beviljande tiden för färdtjänstillstånd utgår ifrån funktionsnedsättningens prognos och förlängs automatiskt.*

### 3.2 Ledsagare

I riktlinjerna anges att en ledsagare (beslut i färdtjänstillståndet) får medfölja utan kostnad, *enbart* när ledsagaren behövs under själva färden. Inte om ledsagare behövs före och efter resan. Det senare behovet täcks av SOL. För den som person som har ledsagare enligt SOL bekostas resan av den förvaltning där ledsagaren är anställd. Detta framgår inte i texten.

Vi föreslår

*Att texten förtydligas.*

### 3.3 Medresenär

Alla som har behov av stöd/hjälp att uträtta ärenden är inte beviljade ledsagare enl. SOL. Enligt tidigare beslut i TN betalar medresenär för resan. För en person som har behov av sådant stöd, innebär det dubbel kostnad för resenären. För att åka t.ex. till mataffären, blir kostnaden  $2 \times 40 \text{ kr} + 2 \times 40 \text{ kr} = 160 \text{ kr}$  vilket är betydligt över vad allmänna kommunikationer kostar.

Vi föreslår

*att om den färdtjänstberättigade har behov av stöd/hjälp vid resmålet, skall medresenär få resa utan kostnad.*

### 3.4 Samåkning

Samordning medför ibland en förlängning av restiden som kan vara helt oacceptabel. Många personer som reser med färdtjänst är fysiskt sköra och en lång resa därför mycket påfrestande.

Vi föreslår

*att samåkning inte får leda till förlängda restider för resenären.*

### **3.5 Fordon.**

Enligt texten har resenären inte rätt till rätt större fordon för att ta med sig flera och större hjälpmedel än vad som är nödvändigt *för själva resan*. De flesta av våra medlemmar som har hjälpmedel, har behov av dem vid resmålet och de måste kunna tas med oavsett storlek.

Vi föreslår därför  
*att texten utgår.*

### **3.6 Hjälpmedel och bagage**

Mängden kassar/väskor begränsas till två. Skälet är att samåkning är norm och flera resandes bagage ska rymmas. Om bilen inte delas med andra bör bagagemängden inte begränsas.

Vi föreslår därför  
*att punkten ändras enligt förslaget.*