

Remissvar: Hantering av resor till och från daglig verksamhet inom ramen för färdtjänstlagen

Göteborgs Stads råd för funktionsrätt

Göteborgs Stads råd för funktionsrätt avstyrker förslaget att hantera resor till och från daglig verksamhet inom ramen för färdtjänstlagen. Vi kräver vidare dialog och involvering av funktionsrättsrörelsen i framtagandet av ett nytt förslag.

Vi är besvikna över att staden presenterar ett förslag som är en klar försämring av levnadsvillkoren för en redan utsatt grupp. Att detta kommer samma år som Sverige redan fått allvarlig kritik från FN för bristerna i funktionshinderpolitiken är ännu mer anmärkningsvärt.

Här följer en kort motivering till rådets avstyrkan. Men vi vill lyfta att den otroligt korta svarstid vi fått är ett problem. Det är en viktig fråga som kommer att ha stor påverkan på människors liv, och GRF är en självklar partner att ha dialog med i frågor som denna. Dialog skulle ha behövts i ett tidigare skede för att få fram ett hållbart förslag. Rådet behöver också mer tid för att hantera remissen för att kunna ta fram ett genomarbetat och tydligt remissvar.

Rådet anser att det i förslaget saknas kännedom om personerna som kommer att drabbas. Det är positivt att en konsekvensanalys har gjorts, men rådet håller inte med om flera av slutsatserna som Stadsmiljöförvaltningen drar.

Tjänsteutlåtandet utgår från att personerna som i dagsläget har resor till daglig verksamhet kommer att få färdtjänst, men rådet håller inte med om förvaltningens bedömning. Det är höga krav som ställs på att få färdtjänst idag. Även om lagarna inte har ändrats så har praxis förändrats. Förvaltningen själva kan inte förklara varför andelen personer med DV-resor som också har ett färdtjänsttillstånd har sjunkit från 91% år 2021 till cirka 52% idag, och bör därför inte kunna anta att färdtjänsttillstånden kommer att öka. Rådet invänder mot ett förslag som skulle ta bort en nödvändig insats utan garantier på att behovet kommer täckas på annat håll.

De ökade kostnaderna för den enskilda är också ett stort problem med förslaget. Förvaltningen bedömer att ersättningar från Staden och Försäkringskassan skulle ersätta de nya kostnaderna. Rådet ser inga garantier för detta. Stadsmiljöförvaltningen lyfter fram flera olika bidrag och ersättningar och hävdar bland annat att merkostnadsersättning är en relativt lättillgänglig ersättning – ”lättillgängligt” är verkligen inte rådets uppfattning av merkostnadsersättning. Snarare är vår upplevelse att det blivit allt svårare att få rätt till merkostnadsersättning.

Om vi tittar på aktivitetsersättningen, den summa pengar som den enskilde får för att den medverkar på daglig verksamhet och som många uppfattar som sin "lön" så ligger den på 160 kronor om dagen för den som har DV på heltid. Av detta går cirka 85 kronor till lunch. Resan kostar mellan 64 och 77 kronor per resa. Om vi räknar på den högre avgiften innebär det en kostnad på 239 kronor per dag. Kostnaden är densamma om personen har daglig verksamhet på deltid och därmed har mindre i aktivitetsersättning. Oavsett så går den enskilde med förlust och behöver betala för att gå till jobbet.

Konsekvensanalysen lyfter också fram garantibeloppet, som utgår från att brukaren ska ha 3008 kronor kvar efter betald hyra och mat. Denna summa ska täcka kostnaden för resor, liksom livsmedel, möbler/husgeråd, kläder/skor, hemförsäkring, fritid, hushållsel, hygien, förbrukningsvaror, tandvård, dagstidning, öppenhälsa- och sjukvård, telefon och läkemedel. Kostnaden för färdtjänst räknas alltså in här. Med högkostnadsskydd för färdtjänst så kostar det antingen 1024 kronor eller 1536 kronor per månad. Utan garanti på att kostnaden kommer ersättas på annat håll så innebär det att den enskilde ska lägga mellan en tredjedel och hälften av garantibeloppet på färdtjänst enligt förslaget. Ekonomin för den enskilde går inte ihop.

Föreningen FUB släpper årligen en rapport kallad "Fångad i fattigdom" som visar att personer som har en intellektuell funktionsnedsättning och är beroende av ersättning från socialförsäkringssystemet kan gå minus med cirka 1300 kronor varje månad. Dessa rapporter, samt dialog med funktionsrättsorganisationer, skulle ge förvaltningen en inblick i privatekonomin hos dem som brukar deras tjänster. Det skulle bidra till en mer verklighetsförankrad konsekvensanalys än en genomgång av möjliga ersättningar som många enskilda i praktiken har svårt att få. Det är därför synd att det i konsekvensanalysen under rubriken "Samverkan" inte görs någon reflektion kring samverkan med funktionsrättsorganisationer.

De personer som skulle påverkas av det här förslaget är en grupp som har mycket små möjligheter att själva påverka sin inkomst, genom att byta jobb till exempel. Deras inkomst kommer främst från olika typer av bidrag, och deras ekonomi är redan idag mycket ansträngd. Dessutom kommer många av deras utgifter från källor de inte kan påverka - kostnader för BmSS, sjukvårdskostnader, insatser som hemtjänst, god man, med mera, och nu resekostnader. Rådet anser inte att det är rimligt att den enskilde ska kunna ta på sig en ökad kostnad.

Tjänsteutlåtandet hänvisar till likställighetsprincipen för att förklara varför det inte skulle vara rättvist att göra färdtjänstresor till DV kostnadsfria. Rådet anser att hänvisning till likställighetsprincipen är missvisande. Det finns många olika grupper som har rätt till färdtjänst, men som sinsemellan har väldigt olika förutsättningar. Ett lika-för-alla perspektiv fungerar inte om det inte är samma villkor för alla. De som jobbar och har färdtjänst är inte i samma situation som de som har 160 kronor om dagen i aktivitetsersättning på daglig verksamhet, och det är inte rimligt att tänka att lika

behandling är jämlikt här. Det handlar inte om att alla ska få lika mycket, utan om att alla ska få samma möjligheter, vilket innebär att en del kan behöva mer stöd i form av exempelvis ekonomiskt stöd. Om stadsmiljöförvaltningen har identifierat en grupp med liknande utsatthet som DV-resenärerna, så kanske stadsmiljöförvaltningen ska fundera på om inte den gruppen också är i behov av reducerad avgift snarare än att skapa en dålig situation för en ännu större andel invånare.

Rådet vill också uppmärksamma att i dialog med ärendets handläggare på rådsmötet fick vi veta att förvaltningen inte utgått från *Göteborgs Stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning*. Det är olyckligt att förvaltningen inte använder stadens styrdokument när man tar fram förslag som kommer påverka måluppfyllelsen för programmet.

I detta remissvar har rådet främst fokuserat på kostnadsfrågan, då det är den förändring som skulle ha störst och mest akut påverkan på den enskilde om förslaget går igenom. Förslaget innehåller också flera andra delar som vi inte hunnit gå in på i mer detalj. Exempelvis föreslås att förändringen av DV-resor skulle ta bort möjligheten till fast förare, vilket rådet är starkt emot, då den enskilde sannolikt har fast förare för att det finns ett behov av det. Men rådet förstår också att det finns flera andra förvaltningsmässiga problem som motiverar en förändring, och rådet välkomnar en fortsatt dialog. Tillsammans kan vi ta fram en lösning som fungerar både för förvaltningen och den enskilde. Det förslag som lagts fram i dagsläget är tyvärr undermåligt på alla sätt.