Protokoll (nr 3)
Sammanträdesdatum: 2026-06-01

Tid: 16:30–19:00
Plats: Amundön, Postgatan 10
Paragrafer: §§ 29–43

Närvarande

Ledamöter

Alireza G Alipour (SRF), ordförande
Astrid Steen (Unga Rörelsehindrade)
Robert Kindberg (DHR), deltar på distans
Pernilla Knutsson (SPF) deltar på distans
Malin Petersson (Funktionsrätt Göteborg), deltar på distans
Åsa Granbom Jonsson (FUB Göteborg), deltar på distans

Ersättare

Kristina Kindberg (Unga Rörelsehindrade)
Lejla Selman (DHR)

Stadsmiljönämnden

Karin Karlsson (V) §§ 35–43 på distans, deltar fr.o.m. kl. 17:27
Louise Warenius (S)
Axel Lundholm Eriksson (MP) deltar på distans

Övriga närvarande

Ther Tomma (SRF) adjungerad ledamot
Radhan Gracin (SRF) adjungerad ledamot
Sophie Edler Hongelin från stadsmiljöförvaltningen
Daniel Sandberg från stadsmiljöförvaltningen
Jenny Olsson från stadsmiljöförvaltningen
Birgitta Strandin från stadsmiljöförvaltningen
Bjarne Johansson från stadsmiljöförvaltningen
Thomas Karlsson från stadsmiljöförvaltningen
Patricia Anselmo från stadsmiljöförvaltningen
Natasha Illyés från stadsmiljöförvaltningen
Richard Karlsson från stadsmiljöförvaltningen
Sabina Cagner Thelin från stadsmiljöförvaltningen, deltar på distans
Ashkan Karimi från stadsmiljöförvaltningen §§ 41-43, deltar på distans

Protokoll (nr 3)
Sammanträdesdatum: 2026-06-01

Underskrifter

Sekreterare
Daniel Sandberg

Ordförande
Alireza G Alipour (SRF)

Justerande
Lejla Selman (DHR)

Protokoll (nr 3)
Sammanträdesdatum: 2026-06-01

§ 29

Mötets öppnande

Beslut

1. Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågors ordförande Alireza G. Alipour (SRF) förklarar sammanträdet öppnat.

Protokoll (nr 3)
Sammanträdesdatum: 2026-06-01

§ 30

Upprop

Beslut

1. Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor antecknar närvaron efter första sidans förteckning.
2. Ordföranden ger Ther Tomma (SRF) och Radhan Gracin (SRF) närvarorätt som adjungerade deltagare till mötet.

Protokoll (nr 3)
Sammanträdesdatum: 2026-06-01

§ 31

Val av justerare

Beslut

Lejla Selman (DHR) utses att jämte ordföranden justera dagens protokoll.

Protokoll (nr 3)
Sammanträdesdatum: 2026-06-01

§ 32
Fastställande av dagordning

Beslut
Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor beslutar att fastställa dagordningen efter följande ändringar:

- Lejla Selman (DHR) anmäler en punkt klagomålshantering på serviceresor. Frågan tas upp i § 42 Frågor för fortsatt beredning.
- Astrid Steen och Kristina Kindberg (Unga Rörelsehindrade) vill prata om riksfärdtjänst rutiner. Frågan tas upp i § 42 Frågor för fortsatt beredning.
- Åsa Granbom Jonsson (FUB Göteborg) anmäler en punkt om den halverade kostnaden för bland annat kollektivtrafik som regeringen beslutat om, hur det påverkar intresseorganisationernas medlemmar. Frågan tas upp i § 42 Frågor för fortsatt beredning.
- Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor bordlägger § 36 Tilldelning av fordon vid beställning – brist på kapacitet utanför rusningstid hos leverantörer eller andra orsaker?
- Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor bordlägger § 39 om Kommunfullmäktiges beslut om nedsättning av avgifter – Restidsgarantin.
- § 40 Förvaltningen informerar utgår från dagens möte.

Protokoll (nr 3)
Sammanträdesdatum: 2026-06-01

§ 33

Fråga om hur personer i behov av rullstolsbussarna har lika god tillgång till fordon som övriga resenärer

Beslut

Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor antecknar informationen till protokollet.

Information

Robert Kindberg (DHR) som lyfte frågan introducerar den. han säger att man får vänta mer på rullstolsbussen än om man hade rest med vanlig personbil. Han säger att han tycker att alla färdtjänstresenärer ska ha lika god tillgång till fordon oavsett om man sitter i rullstol och behöver rullstolsbuss, eller reser med vanlig personbil.

Natasha Illyés från stadsmiljöförvaltningen informerar färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor om hur förvaltningen arbetar för att resenärer i behov av rullstolsbussar får tillgång till dessa. Hon berättar att när förvaltningen ska beställa vilken typ av trafik som ska upphandlas ser de utgångsläget, var och när reser man och vem är det reser? Det är grunden vid upphandling. Vardagar tidigt på morgonen samt på eftermiddagar förekommer det ett större behov av trafik. När trafik upphandlas är frågan vilken tillgång förvaltningen får. Natasha exemplifierar att om förvaltningen har behov av 100 fordon men får endast tag i 50 fordon. Förvaltningen lägger stor fokus på att upphandla rullstolsbussar eftersom de har stor kapacitet. Samtliga rullstolspass är mellan 8 och 10 timmar, framför allt på vardagar men även övrig tid. Förvaltningen har lagt fokus på fordonsgruppupphandlingen, där personbilar får täcka upp trafiktopparna när efterfrågan på fordon är som högst. Om man tittar på antalet personer som är beviljade färdtjänst så är dessa mycket färre än övriga resenärer. Förvaltningen ser därför till att de resenärer som har rullstolstillstånd har förtur till platser i rullstolsbussar. Det innebär att rullstolsbussarna är spärrade för gående resenärer fram tills 60 minuter innan resans avgång, fram till dess är rullstolsresenärer förtur. Förvaltningen har en ganska bra balans på detta vad gäller trafikslagen, förvaltningens utmaning är att få ett till ett, till exempel resa från Tjörn så dröjer det längre när man får en bil, oavsett om man sitter i rullstol eller personbil. Natasha konstaterar att många personer vill resa samtidigt, vilket innebär att det blir en lång väntan på bilar under högtrafik. Det är eftersom skolresor ökar generellt mycket hos förvaltningen, ungefär 20 tusen fler resor från grundskolan i år. Detta påverkar väntan på vissa tider. Annars ser förvaltningen inte några tendenser att resenärer får vänta mer eller mindre om man är rullstolskund, om det är exakt lika villkor alltid så är det dessvärre inte så, säger Natasha. Det är som i övrig kollektivtrafik.

Protokoll (nr 3)

Sammanträdesdatum: 2026-06-01

Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågors synpunkter och frågor

Lejla Selman (DHR) säger att det är svårt för människor när bussen plockar upp folk som kan resa med vanlig personbil. Hon frågar om förvaltningen inte skulle kunna satsa på fler personbilar för gående passagerare, så det blir lättare för de som sitter i rullstol att få tillgång till en buss.

Natasha Illyés svarar att både personer som sitter i rullstol och gående resenärer reser i rullstolsbuss. Natasha tillägger att oavsett om en resenär reser med personbil eller med en rullstolsbuss har man samma resevillkor. Eftersom alla resor samplaneras så får man sitta i samma fordon, dessa villkor är exakt samma för alla.

Astrid Steen (Unga Rörelsehindrade) svarar att det blir svårt när rullstolsbuss tas upp av de som skulle kunna åka i en vanlig personbil.

Natasha svarar att hela grunden trafikplaneringen går ut på att den trafik som förvaltningen betalar för, den fasta trafiken, är den trafik som ska användas först, den ska fyllas först. Det är det som är grundprincipen oavsett behov av fordon, sedan fyller förvaltningen på med fordongrupp. Den ska inte användas förrän den fasta trafiken är full. Det finns de som av olika skäl bedöms behöva åka i rullstolsbuss och dessa resenärer har förtur till rullstolsbussen, därför är bussen spärrad fram till 60 minuter innan resan, först då blir den tillgänglig även för gående resenärer.

Robert Kindberg (DHR) ställer en fråga om spärrade fordon, vilka tider gäller spärrtiderna? Sedan frågar han om man måste reservera fler fordon i den så kallade gröna trafiken (serviceresor) för rullstolsåkarna. I dagsläget är det framför allt kvällar och helger som rullstolsburna har längre väntetider än resenärer som kan resa i vanliga personbilar.

Natasha svarar att förvaltningen har en karta som hon kan skicka ut för de som är intresserade. Hon visar hur förvaltningen spärrar fordon. Så fort någon beställer en resa till exempel klockan 10:00, så ska bussen köra ett par timmar framåt. Då betyder det att passet ska vara denna dag denna tid, och om någon bokar resan och passet lämpar sig så hamnar resan på rullstolsbussen. Så länge det är förbokade resor och ganska spontana resor är det bara rullstolskunder som hamnar på bussen. Om två platser är lediga så kommer de inte hamna på rullstolsbussen, bara rullstolsplatserna bokas på fram till 60 minuter innan den ska köra sitt pass. När det bara är 60 minuter kvar innan passet börjar, klockan 10 i exemplet, då öppnas den för alla resenärer, inklusive gående resenärer för bussen.

Kristina Kindberg (Unga Rörelsehindrade) frågar hur lång tid ska det ta att resa innan man kommer dit man ska, vad är rimligt? Har ni någon tanke?

Natasha svarar att det förvaltningen sagt är att om en resenär ska göra resa från punkt A till punkt B så ska resenären inte sitta i fordonet mer än dubbelt så lång tid som resan skulle ha tagit mellan punkt A och punkt B. Natasha tillägger att det finns undantag, och det är om man ska göra en kort resa, som är beräknad att ta 5 minuter, då kan man få räkna med minst 20 minuter i bilen. Det kan hända något oväntat från trafikledare, det kan ske att fordonet får punktering, då sitter man i fordonet tre gånger så länge, vid dessa tillfällen har någon i trafikledningen tagit bort spärren eftersom behovet för det har

funnits. Det kan ha funnits goda skäl. Men det får kunden inte veta dessvärre. Man kan hamna i en trafikstockning.

Alireza frågar när det nya systemet kommer, ska man kunna sortera bättre och planera skarpare så det inte blir lika många gående resenärer i rullstolsbussarna.

Natasha svarar att hon inte vågar svära på det nya systemets funktion, eftersom förvaltningen testar det just nu. Men det är förvaltningens intresse att trafiken ska flyta på, tillgång ska finnas som är samma för alla.

Alireza säger att denna fråga kommer att dyka upp igen, eftersom det handlar om utbud och efterfrågan och om tillgången är jämlik och att det är samåkning som gäller.

Åsa Granbom Jonsson (FUB Göteborg) säger att färdtjänstresenärer inte är taxikunder, det är lite förment att säga att man ska vänta 20 minuter eller ha dubbelt så långa resor. Hon säger att det handlar om en budgetfråga och att man får lobba för politikerna.

Protokoll (nr 3)
Sammanträdesdatum: 2026-06-01

§ 34

Information om resandeutveckling/resvanor

Beslut

Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor antecknar informationen till protokollet.

Information

Richard Karlsson presenterar en rapport kring rese- och tillståndsutvecklingen med utgångspunkt i det första kvartalet 2026.

Resandeutveckling

Under 2025 gjordes sammanlagt nära 1,3 miljoner serviceresor. Richard visar färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor ett diagram, vilken visar att det under 2025 sammanlagt gjordes 1 290 000 resor inom de olika verksamhetsgrupperna. Det vill säga, flexlinjen, resor till och från daglig verksamhet, uppdragsresor (där skolresor till anpassade skolor är de mest förekommande) och färdtjänstresor.

468 000 av alla resor som gjordes under 2025 var färdtjänstresor, vilket motsvarar 36 procent.

Diagrammet visar också att det under det första kvartalet 2026 utfördes 341 000 serviceresor.

Nästa bild som Richard visar illustrerar antalet att serviceresor ökade något under det första kvartalet 2026. Diagrammet visar att antalet serviceresor ökade från 335 000 till 341 000 under det första kvartalet 2026 jämfört med 2025 – en ökning med 6 000 resor, eller 2 procent. Räknas flexlinjen bort har det skett en ökning med 7 000 resor.

Diagrammet visar dock att resorna har ökat inom vissa verksamhetsgrupper och minskat inom andra och den totala ökningen döljer vissa interna skillnader mellan åldersgrupper och verksamhetstyper.

Framför allt är det uppdragsresor som har ökat medan det har skett mer blygsamma förändringar i de övriga verksamhetstyperna.

Den tredje bilden som Richard visar illustrerar att uppdragsresorna ökade mest under det första kvartalet. Uppdragsresorna stod för den största ökningen av alla verksamhetsgrupper med en ökning på cirka 7 000 resor, dvs. 8 procent, under det första kvartalet. Från ca. 87 000 resor till 94 000 resor.

Uppdragsresor består av resor som förvaltningen gör på uppdrag av andra förvaltningar och nästan hela denna ökning består av en ökning när det gäller resor till anpassad grundskola. Den ökningen kan i sin tur förklaras av att antalet elever som gör resor till anpassad grundskola har ökat och fortsätter öka trots att barnkullarna blir mindre.

Prognosen förutspår en ökning på cirka 22 tusen till 26 tusen uppdragsresor under 2026, och eftersom detta är skolever som reser under morgonen och eftermiddagen får i sin tur effekter på tillgängligheten för fordon och förseningar under dessa tider.

Antalet färdtjänstresor ökade något under det första kvartalet

Färdtjänstresorna ökade med 1 000 resor under det första kvartalet 2026 i jämförelse med 2025. Förändringen är blygsam om man jämför samma period 2024 och 2025 där resorna minskade med nästan 10 000 vid införandet av kollektivtrafikkortet inom färdtjänsten och det nya avgiftssystemet. Den här relativt lilla förändringen döljer också interna skillnader mellan åldersgrupper och andra faktorer.

Färdtjänstresorna har minskat i åldersgruppen 20–64 men ökat något bland övriga.

Kollektivtrafikkortet inom färdtjänstenär fortfarande väldigt populära bland målgruppen 20–64 och detta är också tydligt om man tittar på hur färdtjänstresorna har förändrats bland åldersgrupperna

Antalet färdtjänstresor har minskat med ca. 2 000 resor i åldersgruppen 20–64 under det första kvartalet 2026 i jämförelse med 2025. I de övriga åldersgrupperna, 0–19, 65–79 och 80+ har resorna ökat med 1 000 resor i vardera grupp.

Ökningen och minskningen i antalet resor beror på en kombination av saker – färre tillstånd, fler aktiva, eller fler resor per person – exempelvis har antalet tillstånd minskat i åldersgruppen 80+ men de reser mer per person och då går resorna upp

I fallet åldersgruppen 20–64 är det färre resor per person som är anledningen till minskningen och det tror vi beror på kollektivtrafikkortet inom färdtjänsten. Slutsatsen är att det har skett en förflyttning från färdtjänstresor till den allmänna kollektivtrafiken.

Ökningen av resor har skett nästan enbart under högtrafiktid på vardagar

Om vi återvänder till alla serviceresor (exkl. flexlinjen) så har vi tidigare konstatera att de har ökat med ca. 7 000 resor under det första kvartalet 2026 i jämförelse med 2025.

Delar man upp antalet resor efter tidsblock ser man att denna ökning har nästan enbart skett under högtrafiktid på vardagar – dvs. mellan 6.30 till 9 och 14–17

Detta innebär alltså en ökning med 3 procent under högtrafiktid. Och denna ökning med närmare 6000 resor under högtrafiktiderna har alltså nästan uteslutande skett på grund av ökningen av resenärer till anpassade grundskolor. Viktigt att påpeka att även om trafiken är uppdelad i verksamhetstyper så delar alla verksamheter på bilar och trafik när planering sker.

Förseningar

Andelen försenade resor har ökat som en följd av högre belastning under högtrafiktider

Richard visar ett diagram som illustrerar andelen resor försenade med 11 minuter eller mer per kvartal för alla serviceresor exklusive flexlinjen.

Andelen försenade resor ökade med 2,2 procentenheter under första kvartalet 2026 i jämförelse med 2025 – från 9,0 procent av alla resor till 11,2 procent av alla resor - en ökning på cirka 7 000 resor. Den procentuella ökningen av förseningar drivs i hög grad av ökat resetryck och förseningar under eftermiddagens högtrafiktid. Detta speglar att ökningen av uppdragsresor till skolor har ökat trycket på all trafik under denna tid.

Cirka tretton procent av färdtjänstresor är försenade med elva minuter eller mer

Diagrammet visar andelen försenade färdtjänstresor per kvartal.

I jämförelse med första kvartalet 2025 ökade andelen förseningar från 10,1 procent till 13,0 procent – alltså en ökning med 2,9 procentenheter – eller 3 200 resor

Eftersom verksamhetstyperna delar på de tillgängliga resurserna och tillgänglig trafik betyder det dessvärre också att förseningarna ökar när restrycket ökar under vissa tider.

Bomresor

Nästa avsnitt handlar om bomresor. Bomresorna har ökat under det första kvartalet 2026. När samtliga restyper är medräknade ökade bomresorna under det första kvartalet i jämförelse med samma period förra året.

Från 3,8 procent till 4,3 procent, en ökning med närmare 1 800 resor.

4,3 procent resor bommades under januari-mars – totalt cirka 12 400 bommade resor.

För färdtjänsten är andelen bommade resor 4,4 procent av alla resor och för resor till anpassad grundskola är andelen 5,3 procent.

Färdtjänsttillstånd

Sjuttiofem procent av färdtjänstberättigade resenärer är 65 år eller äldre

Richard visar ett diagram som illustrerar att antalet aktiva färdtjänsttillstånd i mars 2026 uppgick till 16 406 stycken.

Fördelningen av färdtjänsttillstånden efter åldersgrupper såg ut på följande sätt:

- Åldersgruppen 80 och äldre innehade 52 procent av tillstånden
- Åldersgruppen 65–79 innehade 23 procent
- Åldersgruppen 20–64 innehade 21 procent
- Åldersgruppen 0–19 innehade 5 procent

Detta innebär att 75 procent av alla färdtjänstinnehavare är 65 och äldre. Men som vi har konstaterat tidigare gör de äldre grupperna dock betydligt mindre resor än de yngre grupperna.

Färdtjänsttillstånden har minskat med 2 procent de senaste femton månaderna. Antalet färdtjänsttillstånd gått från 16 708 till 16 406 mellan januari 2025 och mars 2026

Det vill säga en minskning med 302 tillstånd – eller 1,8 procent.

Färdtjänsttillstånden har minskat med 11 procent sedan januari 2019

Det sjunkande antalet färdtjänsttillstånd är en ihållande trend och antalet färdtjänsttillstånd har totalt sett minskat med cirka 11 procent eller 2 111 stycken sedan 2019

Antalet färdtjänsttillstånd har främst minskat i de äldre åldersgrupperna

Diagrammet visar en procentuell förändring i antalet tillstånd mellan januari 2019 och mars 2026. Färdtjänsttillstånden bland åldersgruppen 0–19 har ökat med 101 procent, men har också haft en relativt liten andel av tillstånden

Bland åldersgruppen 20–64 har tillstånden minskat med 5 procent

Bland åldersgruppen 65–79 har de minskat med 20 procent och bland åldersgruppen 80+ med 13 procent.

Minskningen har till största delen skett hos 65 eller äldre och trots att gruppen utgör en ökande andel av befolkningen så är det allt mindre som är färdtjänstberättigade

Detta anses i huvudsak bero på färre nyansökningar på grund av ett hälsosammare åldrande och förbättrad tillgänglighet i staden.

Tolkningen här är att allt eftersom personer i åldersgrupperna blir äldre och flyttar uppåt förnyas inte medlemmarna i gruppen i lika hög takt eftersom behovet av färdtjänst inte är lika stort bland de äldre

Kollektivtrafikkortet inom färdtjänsten

I genomsnitt gjordes närmare 29 000 resor i månaden under det första kvartalet

Richard visar ett diagrammet som illustrerar två linjer – en blå för viserade resor där resenärer faktiskt har stämplat eller visat kortet i kollektivtrafiken - och en röd för uppskrivna resor som är Västtrafiks uppskattning på hur många resor det faktiskt är eftersom man inte är tvungen att blippa kortet.

Valideringsgrad hos Västtrafik på 38,3 procent, vilket innebär att de räknar med att 38,3 procent faktiskt stämplar eller visar korten.

I genomsnitt 28 600 uppskrivna resor, och 11 000 viserade resor gjordes per månad under första kvartalet 2026

Under perioden januari-mars 2026 hade i genomsnitt 1 964 personer ett kollektivtrafikkort inom färdtjänsten.

81 procent av resorna med kollektivtrafikkort inom färdtjänsten skedde under vardagar under januari-mars 2026

Totalt 48% av dessa vardagsresor sker under högtrafik under perioden – ca. 12 600 viserade resor, eller 32 900 under januari-mars 2026.

Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågors synpunkter och frågor

Åsa Granbom Jonsson (FUB Göteborg) säger att det är glädjande att kollektivtrafikkortet inom färdtjänsten fungerar hoppas att det växer. Hon säger sedan att hon skulle vilja backa till bommade resor, hon frågar om det finns en förklaring till det, bommade resor är förfärligt, varför blev de bommade? Hon säger att hon får till sig att man inte står på rätt plats, noteras en bommad resa hos chauffören?

Patricia Anselmo från stadsmiljöförvaltningen säger att det är bra att Åsa ställer den frågan. Patricia säger att förvaltningen arbetar mycket med den frågan för att minska antalet bommade resor. Det är ingen enkel matematik, dessa beror på flera parametrar. Förvaltningen jobbade väldigt mycket med grundskoleförvaltningen, för att se vilka resor bommas. Förvaltningen började då arbeta intensivt med grundskoleförvaltningen, en överenskommelse om ansvarsfördelningen upprättades, då det är viktigt för förvaltningen att i de fall föräldrar missar att avboka en resa så att man jobbar med frågan. Men olika parametrar, Patricia hänvisar till Sabina Cagner Thelin som finns med på distans under mötet. Frågan har jobbats med under många år. Förvaltningen gör ett helhetsgrepp och genomlyser frågan i sin helhet, för att minimera bommar då det är kostsamt och ineffektivt.

Åsa Granbom Jonsson (FUB Göteborg) säger att hon upplever att man vill ha en större utbreddhet, idag man skriver förvaltningen om en bommad resa, men vad betyder det, betyder det att man står på fel plats? Att man har en tydlig konsekvensbedömning.

Patricia och Sabina säger att de ska ta fram en presentation på detta inför ett framtida möte med färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor.

Lejla Selman (DHR) säger att hon tänker på det avsnitt med färdtjänsttillstånd, att det minskar. Lejla frågar om det finns statistik på antal avslag? Det minskar, delvis att folk är friskare, men finns det statistik på avslag?

Richard Karlsson svarar att det inte finns i hans rapport.

Birgitta Strandin säger att man tar fram statistik varje månad, och att Lejla och färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor kan få det om de är intresserade.

Alireza G. Alipour (SRF) säger att en sak att man själv inte söker, då är det en naturlig väg i antal minskande tillstånd, en annan dimension är när kommunen strider i frågan i domstol, det är spännande att få veta, hur många fall som leder till minskning där kommunen varit initiativtagare till att ta det till domstol. 11 procent under lång tid kanske inte låter dramatiskt, men säger man att det är 18 tusen för inte så länge sedan och nu är det 16 tusen tillstånd borta, då säger de något annat om siffrorna, de blir tydliga och de behöver vi veta i vilken mån som kommunen driver på ett avslag. Richard Karlsson instämmer han säger dock att man inte har sett ökning i avslagsfrekvensen.

Birgitta Strandin frågar om Alireza vill veta hur många avslag som överklagats till förvaltningsrätten och där kommunen får rätt, så svarar hon att förvaltningen inte har dragit ärenden till kammarrätten, utan förvaltningen nöjer sig med förvaltningsrätten.

Alireza säger då att rådet fått svar på frågan gällande påstridigheten från kommunens sida, men han säger att det ändå är bra att veta hur många som går till domstol. Det är likväl en tvist, det finns anledning till att den som ansöker om färdtjänst väljer att överklaga.

Bjarne Johansson från stadsmiljöförvaltningen säger att förvaltningen kan visa hur man ligger till nationellt. Det finns nationella siffor över hur många överklaganden respektive region/kommun har.

Ther Tomma säger att han ansluter sig till de som intresserar sig över statistiken, att kunna se avslagen, och att det finns ett delansvar som är intressant ta med. Thers andra fråga handlar om bommade resor, Han undrar om det görs det en avvikelserapport? Han tycker att det är en avvikelse precis som när ledsagare inte dyker upp eller gör något märkligt. Förvaltningen kan tycka att det är en insats som inte utförts, det vill han att förvaltningen kollar på. Sedan undrar han vilka åtgärder som görs innan man bommar en resa? Finns det till exempel en åtgärdslista? Ringer man upp? Han tillägger att finns det inte en åtgärdslista så är det önskvärt att det gör det.

Patricia Anselmo säger att förvaltningen återkommer med en presentation gällande detta.

Bjarne Johansson säger att en reflektion är att eftersom förvaltningen pratar mycket om förseningar samt ökad brist på fordon, menar han att en viktig poäng att ha med är att det just nu pågår mycket ombyggnationer i staden. Detta har genererat flera köbildningar i trafiken och då anser han att det är intressant att mäta om resetiden ökat vid de mest trafikerade tiderna om dagen?

Åsa Granbom Jonsson (FUB Göteborg) vill lämna ett medskick, hon reagerar på att förvaltningen tycker att man ska överklaga, tyvärr är det helt andra rekvisit när man överklagar i domstol än går i beslut i förvaltning. Hon vill att färdtjänsten tänker ett extra varv varför man ska överklaga något man har rätt till? Hon reagerar på uppmuntran att överklaga, det är helt andra juridiska principer som gäller, det är inte ur ett individanpassat perspektiv. Hon vill att förvaltningen ska ta till sig av det, det finns fler rättsprinciper om vad som är rättssäkert och inte.

Birgitta Stranding säger att förvaltningen inte jagar efter avslag när de handlägger, förvaltningen försöker hitta rätt gällande rättspraxis. Birgitta konstaterar att det finns fyra kammarrätter i Sverige och att förvaltningen ser att dessa dömer spretigt. Förvaltningen har inte begärt prövning i kammarrätten eftersom det är krångligt att döma rätt till färdtjänst på grund av spretigheten i hur de dömer. Det är högt ställda krav idag för färdtjänst, rätten får prövas utifrån det som kommer in utifrån medicinskt utlåtande från läkare, och förvaltningen försöker få läkarna att bli bättre i sina utlåtanden för att stödja bekymmer som finns, läkarintygen är generellt hållna.

Åsa Granbom Jonsson (FUB Göteborg) frågar om förvaltningen kan begära in bättre understödda läkarintyg och att förvaltningen blir bättre avseende vad som krävs in. Man kan säga att det är rättssäkert, men samtidigt osäkert om man inte gör individuella prövningar, hur förvaltningen lägger in sin praxis. Åsa vill med all tydlighet understryka att det måste ske individuellt, det är inte säkert att jämföra med andra fall i landet. Åsa säger att FUB ligger bakom färdtjänsten hur den är idag, men med ett individuellt perspektiv, man kan inte på ett rättssäkert vis jämföra med andra rättsfall. Det är en rättighet att få samma delaktighet som andra i samhället.

Alireza G. Alipour (SRF) säger att på en del ställen i landet är det självändamål att brukaren ska överklaga för att få rätt till färdtjänst. Där är ett nej som svar ett normaltillstånd tills man överklagat ända upp i kammarrätten. Han säger att han förstår den oro som Åsa Granbom Jonsson ger uttryck för. Men han tillägger att Göteborg inte är där i motsats till andra delar av landet.

Protokoll (nr 3)
Sammanträdesdatum: 2026-06-01

§ 35

Återrapportering av uppdrag från stadsmiljönämnden att utreda förutsättningarna och konsekvenserna för en kombination av utförande av serviceresor i egen samt extern regi

Beslut

Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor antecknar informationen till protokollet.

Information

Thomas Karlsson informerar färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor den utredning som förvaltningen gjort avseende stadsmiljönämndens uppdrag att utreda förutsättningarna och konsekvenser för en kombination av utförande av serviceresor i egen samt extern regi.

Bakgrund

Stadsmiljöförvaltningen utför serviceresor till en kostnad av cirka 300 miljoner kr (dec24-nov25). Trafiken som utförs är upphandlad till 100%, uppdelat i separata trafikavtal som löper omlott. Detta är dels den fasta (82%), dels den rörliga trafiken (18%).

2024 genomfördes en utredning gällande att ta över utförandet av serviceresor **helt** i egen regi. Dubbelt så kostsamt som dagens externa regi.

En mix av cirka 40 procent i egen regi kan vara mer ekonomiskt fördelaktig. Konsekvenserna och ingående antaganden behöver ytterligare värderas.

Kommunfullmäktige och stadsmiljönämnden gav stadsmiljöförvaltningen i uppdrag att vidare utreda förutsättningarna för och konsekvenserna av en **kombination** av serviceresor utförda i egen samt extern regi.

Status

Totalkostnadsanalysen visar att kostnadseffekten av att ta in delar av trafiken i egen regi är marginell. Verksamhetsmässiga effekter med delar av trafiken i egen regi bedöms relativt begränsade

Ökad kvalitet och minskad sårbarhet uppnås **inte** genom att endast ta in delar av resorna i egen regi. Alternativa åtgärder har identifierats under utredningens gång.

Totalkostnaden för egen regi jämförs med kostnad för upphandlad fast trafik. Förvaltningen har tagit kostnad för upphandlade pass för fast trafik, vilket är nuläget, minus totalkostnaden för egen regi. Resultatet är kostnadseffekten.

Lönekostnader, leasingavgifter och bränslekostnader utgör sammantaget mellan 91 och 92 procent av totalkostnaden i samtliga scenarier, berättar Thomas.

Thomas går vidare in på sex stycken scenarier som valts ut för djupare analys. Dessa har delats in två kategorier, tre stycken scenarier där endast rullstolsbussar hanteras i egen regi, samt tre scenarier där en kombination av bussar och personbilar körs i egen regi.

Rullstolsbuss – endast rullstolsbussar i egen regi.

1.A) 10 rullstolsbussar i egen regi motsvaras av 3% av resorna. Kostnadseffekten av detta scenario är -0,2%

1.B) 50 rullstolsbussar i egen regi, motsvarar ca 15% av resorna. Kostnadseffekten av detta scenario är -1,4%

1.C) Samtliga rullstolsbussar i egen regi, motsvarar ca 40% av resorna. Kostnadseffekten av detta scenario är +6,2%

Kombination – kombination av personbilar och rullstolsbussar i egen regi.

2.A) 10 personbilar i egen regi, motsvarar ca 3% av resorna. Kostnadseffekten av detta scenario är +0%

2.B) 25 personbilar och 25 rullstolsbussar i egen regi, motsvarar ca 20% av resorna. Kostnadseffekten av detta scenario är -1,2%

3.C) 55 personbilar och 55 rullstolsbussar i egen regi, motsvarar ca 40% av resorna. Kostnadseffekten av detta scenario är -2,7%

De olika scenarierna ger olika kostnadseffekter, där det är mellan 6,2% ökning av kostnader till 2,7% minskning av kostnader.

Sedan går Thomas Karlsson vidare in på de verksamhetsmässiga effekterna.

Kvalitet

- Kvalitetsproblemen uppstår främst i den rörliga trafiken, vilken kommer vara oförändrad vid beslut om trafik i egen regi.
- Kvaliteten i fasta trafiken skiljer sig mellan trafikföretag.
- Staden antas kunna leverera i linje med de bäst presterande leverantören.

Sårbarhet

- Vid delvis egen regi planeras de egna fordonen vara fullt belagda, vilket innebär begränsat utrymme att hantera inställda resor från externa leverantörer.
- Full leveranssäkerhet förutsätter att samtliga resor genomförs i egen regi.

Målkonflikt och marknadspåverkan

- Staden ska främja entreprenörskap och stödja näringslivets utveckling.
- Egen regi ger mindre volymer och försämrad lönsamhet till trafikföretag.
- Egen regi i liten skala påverkar marknaden marginellt.
- Offentlig upphandling innebär dock alltid en risk för företagen.

Övriga effekter

- Möjliggör referenstrafik.
- Ökad beredskap.
- Begränsad påverkan på ekologisk hållbarhet.
- Osäker påverkan på arbetsvillkor och social hållbarhet.

Thomas avslutar sin information med en bild om att upplevda problem adresseras inte helt av egen regi. Alternativa åtgärder har identifierats i intervjuer.

Att jämna ut högtrafiken över fler timmar. Leveransproblemen vid högtrafik uppstår till stor del på grund av de höga topparna som försvårar planering och beläggning.

En insats för att jämna ut behovet under morgonen och eftermiddagen, exempelvis justera tiderna för skolor eller daglig verksamhet, så att inte alla resenärer behöver transporteras samtidigt, hade kunnat förenkla planeringen och förbättra kvaliteten.

Genom överenskommelser mellan stadsmiljöförvaltningen och berörda förvaltningar finns redan i dag möjlighet att i viss mån styra hämta- och lämna-tider inom ramen för resevillkoren, även om detta ibland innebär avvägningar gentemot resenärernas önskemål om att resa vid en specifik tidpunkt.

Att samarbeta med regionen/Västtrafik. Med två stora aktörer som kör resor inom Göteborg (Göteborgs Stad och regionen/Västtrafik) finns en hypotes om att resorna skulle kunna optimeras ytterligare om de samplanerades för båda aktörerna. Att lägga över ansvaret för serviceresor på regionen/Västtrafik hade kunnat minska antalet fordon på gatan och bland annat ge positiva miljöeffekter.

Högtrafiken för Västtrafik överlappar inte helt med Göteborgs Stad, vilket möjliggör effektivisering.

Att se över avtalen för rörlig trafik. Rörlig trafik levererar inte som avtalat, vilket skapar fordonsbrist och inställda resor under högtrafik.

En stor del av utmaningarna uppstår framför allt kopplat till avtalet för rörlig trafik, inställda resor, lägre kvalitet, högre viten och så vidare.

Detta är dock något som arbetas med kontinuerligt inom stadsmiljöförvaltningen och det är utmanande att hitta kostnadseffektiva lösningar.

Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågors synpunkter och frågor

Astrid Steen (Unga Rörelsehindrade) har en fråga om kvalitet, hon hänvisar till det Thomas sa att med rörlig trafik uppstår kvalitetsproblem, vad definierar förvaltningen som kvalitetsproblem?

Thomas Karlsson säger att kvalitet är att få ut resa till resenär.

Åsa Granbom Jonsson (FUB Göteborg) säger att det här känns som något som riktas åt en tjänsteperson, vad förväntas att man från färdtjänstrådet ska veta? Hon frågar vad rörlig trafik är för något.

Thomas Karlsson säger att det är avrop, sådant som förvaltningen inte köper på fasta timmar. Det är beställningar som uppstår när förvaltningen behöver ett fordon för ett specifikt uppdrag.

Åsa säger att hon inte anser att det är ett medborgarperspektiv, utan mer ett utförarperspektiv, och frågar Thomas om hon har tolkat det rätt så.

Thomas säger att man vill få ännu bättre leverans, utredningen pekar på att förvaltningen har utmaningar på morgonen och eftermiddagen, och försöker hantera den delen. Han säger att man inte når det med utredningen, men det var det som var den stora delen i den första utredningen gällande egen regi. Den tidigare utredningen föll på att kostnaderna skenade i väg så mycket, förvaltningen skulle då ha haft för många fordon som blir stående större delen av tiden eftersom resenärerna inte behövde så mycket resor.

Alireza G. Alipour (SRF) säger att i januari 2025 fick färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor en presentation på detta första gången, den är politiskt beställt uppdrag. Det var politiskt beställt och handlar om driftformen. Det man vill komma åt är om det blir bättre eller samma om man tar trafiken i egen regi och ser främst på kostnader. Om man kan lösa knutarna på morgnarna och eftermiddagarna så kan man komma åt en kvalitetsfråga.

Åsa Granbom Jonsson (FUB Göteborg) tycker att en dyr reform ska ha kvalitet.

Axel Lundholm Eriksson (MP) från stadsmiljönämnden har en fråga till rådet om de har några tankar när det gäller utökat samarbete med Västtrafik. Han frågar om rådets medlemmar har hört från vänner eller kollegor där Västtrafik sköter serviceresor, om de har medskick är det bra.

Jenny Olsson, avdelningschef från stadsmiljöförvaltningen säger att hon vill förstärka att syftet var byråkratiskt med det här sättet, men att grunden i det här är att förbättra för resenärerna, bli mer kostnadseffektiva och i slutänden få mer trafik. Hon säger att det låter väldigt formellt och byråkratiskt, men i grunden är det service till resenärerna det handlar om.

Bjarne Johansson från stadsmiljöförvaltningen säger att grunden då det började en gång i tiden med det första uppdraget, var när förvaltningen fick en hävning av ett trafikavtal avseende rörlig avropstrafik (fordonsgrupp) akut hävdes av ett trafikföretag, så att en brist på 118 personbilar uppstod. Strax innan skolstart fick förvaltningen enorma insatser och då dök frågan upp politiskt, hur kan vi säkra trafiken? Då sa man kan förvaltningen kan ta hem större delen i egen regi, första diskussion var att allt är egen regi förutom trafiken, det var första utredningen. Förvaltningen fick lösa 118 personbilar direkt. Sen har den vuxit på, syftet är att säkra upp trafiken.

Karin Karlsson (V) från stadsmiljönämnden säger att det är precis som Bjarne just sa, att grunden var dåliga erfarenheter, strul med leverantörer som försatte resenären i problem. Verksamheten har behövt hitta lösningar i sista sekund när leverantören inte levererar enligt avtal. En lösning är att ta hem allt i egen regi. Hon säger att hon vill höra vad medlemmarna i rådet tänker kring dessa frågor. Frågan har inte riktigt blivit behandlad politiskt än, stadsmiljönämnden bordlade ärendet den 22 maj för att hinna med frågan i rådet först.

Louise Warenius (S) från stadsmiljönämnden säger att detta är ett tjänsteutlåtande från förvaltningen. Hon säger att de i politiken behöver värdera förvaltningens utredning. Det kommer att påverka kvaliteten och uppdraget är att det ska fungera i praktiken.

Alireza G. Alipour (SRF) frågar när politiken vill höra rådets åsikter om detta?

Åsa Granbom Jonsson (FUB Göteborg) just därför har rådet varit i samråd, frågan är hur rådet ser på hur färdtjänsten ska effektiviseras?

Louise Warenius (S) svarar att frågan var förra gången när de hade den första utredningen.

Alireza säger att det inte var den här delen som var uppe då.

Åsa Granbom Jonsson frågar färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor om de känner sig inkluderade i den här utredningen?

Thomas Karlsson från stadsmiljöförvaltningen säger att rådet har delgivits att utredningen ska göras.

Astrid Steen (Unga Rörelsehindrade) svarar att det har pratats om utredningen men kan inte komma på att rådet pratat jättemycket rent konkret om egen regi. Gällande Västtrafik när de driver det säger hon att hennes medlemmar i kranskommunerna som har Västtrafik som utför serviceresor vittnar att de att Västtrafik presterar mycket dåligt jämfört med Göteborg.

Alireza frågar om ska nämnden gå vidare på något sätt eller förklara uppdraget fullgjort, för en behandling kan se olika ut.

Karin Karlsson (V) svarar att nämnden vill gå vidare men hur har de inte riktigt bestämt. Hon säger att det är för tidigt att säga vart nämnden landar. Men det är kort om tid, tillägger hon och man vet aldrig, först ska nämnden komma överens.

Alireza säger att den mest konkreta frågan nu är huruvida Västtrafik skulle kunna göra det bättre och mer effektivt. De andra delarna i rapporten, det kanske är lite som Åsa säger, svårt att tycka saker, han vänder sig till de som sett trafiken utvecklas över tid, de kan göra den bedömningen bättre. Han säger att representanterna från intresseorganisationerna får till sig av vad deras medlemmar säger. Frågan är om Västtrafik eller Göteborg, den frågan tror Alireza splittrar när den varit uppe i rådet tidigare. Han säger också att när frågan tidigare varit aktuell har rådet landat i att det känns bättre att det är och förblir i Göteborg. Det är kortare kommunikationsvägar och beslutsvägar. Västtrafiks beställningscentral är lokaliserad i Moldavien och Senegal, i bästa form ett samråd om året och då får man inte ens får träffa de som bestämmer. I det hänseendet har Göteborg kommit mycket längre, både vad gäller samråd, organisation och att fördelningen i staden är mer tydlig, i motsats till Västtrafik.

Malin Petersson (Funktionsrätt Göteborg) säger att hon tänker att rådet i detta samtal ringar in en utvecklingspotential. Nu har rådet hamnat i en punkt som kräver dialog, hon upplever att politikerna och tjänstepersonerna vill få in inspelen, men nu blir det för sent. Handlar ärendet om tillgänglighetsfråga från rörelsen, då måste det finnas utrymme att förbereda sig så det inte blir en fråga som kan hanteras på sittande möte. Det blir svårt när det blir intryckt på det här viset.

Ther Tomma (SRF) säger att när det gäller Göteborg kontra Västtrafik är det ingen tvekan att Göteborg är bättre. Det är stor skillnad. Han säger att som han förstår saken är syftet att säkerställa att trafiken inte hamnar i kaos så fort en leverantör krånglar. Han säger att när han läste igenom den såg han inget som pratade om det, det var bara kostnad. Han ställer därför frågan: har förvaltningen resonerat och gjort en bedömning? Vill man säkerställa något sådant kanske man inte satsar 80% trafik i egen regi. Det kanske räcker att ha en grundbult som inte blir hotad så fort någon är grinig. Han säger att om man bara tittar på kostnadsfrågorna uppfyller man inte syftet med utredningen.

Thomas Karlsson svarar att det handlar att hitta en nivå som är kostnadsneutral som är central, och då landar man i dessa olika förslag i volymerna.

Åsa Granbom Jonsson (FUB Göteborg) säger att det kan vara så att medlemmarna i rådet inte har rådighet i kostnaden, det kan vara låsta siffror, men viktigt ur hennes perspektiv är det viktigt att ta in brukartjänsten och delaktigheten. Vilka frågor ska man ta vid offerter som är viktigt för utförandet. Vad vill man att färdtjänsten ska leverera, vi hade kunnat bli inbjudna där i frågan hur man ställer frågor i relation till kostnader. Alla dessa siffror säger inte henne så mycket i kvaliteten ur utförarplan. Hon säger att där hon möter sina medlemmar i FUB kan det vara så att de får ta del av information som är viktigt att få men inte har rådighet över, men hon har rådighet vad medlemmarna får när färdtjänsten kommer.

Alireza G. Alipour (SRF) vänder sig till politikerna: han förstår så har de själva inte har landat i något än, men att de vill att något ska hända men vad har de inte enats om. Samtidigt har denna fråga som plötsligt är delikat och vill då höra vad färdtjänstens råd

för funktionshinderfrågor tycker och tänker. Hans undran är om det möjligt att bordlägga en gång till så rådet hinner ha dialog i detta?

Louise Warenius (S) svarar att kvalitetsbrister är den rörliga trafiken som inte är en del i detta tjänsteutlåtande, men rådet kanske inte har en stark åsikt i ärendet. Just nu finns det ett tjänsteutlåtande och en presentation. Hon säger att de har tid att ta in inspel om rådet vill förmedla det, rådet kan göra det tillsammans eller enskilt. Hon uppmanar deltagarna i färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor att skicka det till politikerna, hon uppmanar de även att skicka till henne. Sedan tillägger hon att rådet kanske inte har någon stark åsikt i frågan.

Bjarne Johansson säger att det som Åsa var inne på, att egen regi kommer att vara svårt att implementera den närmaste tiden pga. gällande trafikavtal. För tillfället sitter verksamheten i flera trafikavtal med fasta (garanterade) volymer som fortfarande gäller. Men det kommer finnas utrymme i framtiden, men det är inget som sker snart. Bjarne tillägger att rådet alltid har fått möjlighet att inkomma med krav i upphandlingar och samråd.

Alireza G. Alipour (SRF) säger att innan punkten på dagordningen avslutas, så behöver rådet enas om ett nytt kort möte på teams där deltagarna tar ställning till frågan om de tycker något. Om rådet tycker något, vad är det rådet i så fall tycker så att de kan förmedla det till politikerna inför stadsmiljönämndens sammanträde. Alireza vänder sig tillsamtliga närvarande i färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor och kommer att mejla ut förslag till tid för detta möte de närmsta dagarna innan stadsmiljönämnden sammanträder.

Ther Tomma (SRF) säger att utifrån syftet med uppdraget har den här utredningen besvarat det, detta vill han fundera på.

Protokoll (nr 3)
Sammanträdesdatum: 2026-06-01

§ 36

Tilldelning av fordon vid beställning – brist på kapacitet utanför rusningstid hos leverantörer eller andra orsaker?

Beslut

Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor bordlägger ärendet till nästa rådssammanträde.

Protokoll (nr 3)
Sammanträdesdatum: 2026-06-01

§ 37

Upphandlingar – 2027 och 2028, vad är på gång?

Beslut

Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor antecknar informationen till protokollet.

Information

Bjarne Johansson informerar färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor om upphandlingar för 2027 och 2028 samt vad som är på gång framöver gällande serviceresor.

- **Serviceresor 2027: Tjänstepass (fasta volymer) (SMF 2024-01982)**
  - Avtalsstart 2027-02-01
- **Serviceresor 2028: Rörlig avropstrafik (SMF-2026-00307)**
  - Avtalsstart 2028-07-01
- **Serviceresor 2028: Riksfärdtjänst- och RIAK-resor**
  - Avtalsstart 2027-09-01
- **Serviceresor 2028: Skolskjutsresor med buss**
  - Avtalsstart 2028-08-01
- **Jour för bokning och trafikledning**
  - Avtalsstart 2028-03-01

Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågors synpunkter och frågor

När Bjarne informerat om vad som är planerat i framtiden vänder han sig till rådet och frågar om de vill vara med i en mindre arbetsgrupp. Han tänker att han i september kontaktar färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor om vilka krav de önskar att förvaltningen har med önskemålen i upphandlingen.

Åsa Granbom Jonsson (FUB Göteborg) säger att det är viktigt att rådet utser delegater som deltar i arbetsgruppen, så det inte hänger på ordförande att sammankalla utanför rådets möte.

Alireza G. Alipour (SRF) frågar om det ska ske före rådets möte i september.

Bjarne Johansson svarar och säger att det ska ske i augusti, före rådets möte i september för att ha rådets inspel klart. Men att ta emot inspel under september bör fungerar också, tillägger han.

Alireza G. Alipour (SRF) säger att tills det extra mötet äger rum, uppmanar han rådets medlemmar att de tänker igenom om de vill vara med i arbetsgruppen. Då kan färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor göra valet då om vilka som ska ingå i arbetsgruppen. Sedan meddelar Alireza till Bjarne om vilka som deltar. Alireza frågar sedan färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor om de instämmer i hans förslag på hantering. Alla är eniga om den hanteringsordningen och antecknar det till protokollet.

§ 38

Upplysning till färdtjänstrådet att intresseorganisationerna ska ta fram nomineringar till färdtjänstrådet inför nästa mandatperiod

Beslut

Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor antecknar den skriftliga informationen till protokollet.

Information

Nämndsekreterare Daniel Sandberg informerar färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor att intresseorganisationerna ska skicka sina nomineringar av ledamöter som ska ingå i färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor till stadsmiljönämnden inför varje ny mandatperiod. Sedan ska nämnden i början av nästkommande mandatperiod formellt utse ledamöter till färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor utifrån de nomineringar som intresseorganisationerna skickat in.

Daniel uppmanar rådets medlemmar att ta med sig denna information till sina respektive intresseorganisationer för att börja planera vilka de ska nominera in till färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor.

Protokoll (nr 3)
Sammanträdesdatum: 2026-06-01

§ 39

Kommunfullmäktiges beslut om nedsättning av avgifter – Restidsgarantin

Beslut

Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor bordlägger ärendet till nästa sammanträde.

Protokoll (nr 3)
Sammanträdesdatum: 2026-06-01

§ 40

Förvaltningen informerar

Ärendet utgår från dagens sammanträde.

Protokoll (nr 3)
Sammanträdesdatum: 2026-06-01

§ 41

Status – implementering av det nya resehanteringssystemet

Beslut

Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor antecknar den skriftliga informationen till protokollet.

Information

Ashkan Karimi från stadsmiljöförvaltningen informerar färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor om implementeringen av det nya resehanteringssystemet. Han informerar rådet om datum för när tjänsten släpps på för användning.

På tisdagen den 2 juni, dagen efter sammanträdet för färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor äger en ny workshop rum som är en fortsättning på workshoppen som ägde rum i maj.

Ashkan understryker att den nya tjänsten är för brukarna och ska utvecklas tillsammans med intresseorganisationerna, ”För er, med er”.

Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågors synpunkter och frågor

Åsa Granbom Jonsson (FUB Göteborg) frågar Ashkan vad det är för åtgärder som han har blivit ombedd att titta på?

Ashkan Karimi från stadsmiljöförvaltningen svarar att det är ett antal frågor kopplade till varandra, främst tekniska delar och att det rör sig mellan tio och tjugo funktioner så är det flera funktioner som inte fungerar, men han påminner om att detta är testmiljön.

Åsa Granbom Jonsson säger att hon mest bara är nyfiken på åtgärderna.

Ashkan Karimi svarar att det är ”voice over” när man som synskadad behöver höra det tillräckligt bra, det är ett exempel på en funktion som kan behövas förbättras.

Ashkan informerar färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor att det att imorgon den 2 juni är en workshop som äger rum. Den tidigare workshoppen ägde rum i maj.

Åsa säger att det inte gått ut förfrågan om workshop till samtliga i rådet, denna fråga riktar sig till ordförande Alireza G. Alipour (SRF). Sedan vill Åsa återkomma till frågan som diskuterats tidigare i rådet om att man som inringare inte vill uppge sitt personnummer. Tidigare har man framfört önskemål i rådet om man i stället kan uppge sitt kundnummer, hon anser att man bör kunna göra det i stället. Avseende bankID

kommer man på sikt att kunna legitimera sig med det, men svaret på frågan då var att det inte ingår i projektet. Men att uppge kundnummer ska kunna tillämpas.

Ashkan säger att han vill betona att han var tydlig när han träffade Alireza, att de ska fokusera på lagkraven, för dessa ska förvaltningen följa upp. I driften av det nya systemet finns det saker som förvaltningen känner till, men även sådant som förvaltningen inte kan förutse nu, eftersom det är ett nytt system. Förvaltningen behöver tid för dessa. Det finns funktioner som förvaltningen inte kommer att aktivera som är väldigt bra och givande men för att förvaltningen ska nå dit behöver den ha fler nya arbetssätt på plats. Förvaltningen behöver tid att vänja sig med det nya systemet, och ha en systematisk kommunikation med brukarna 2027. Därefter så tar verksamheten de beslut för att få appen på sikt. Vid det senaste mötet hade förvaltningen och deltagarna från rådet en samsyn där.

Alireza G. Alipour (SRF) svarar på frågan från Åsa Granbom Jonsson (FUB Göteborg) angående workshoppen. Han svarar att varför de bestämde morgondagens möte den 2 juni var att de själva inte hann testa särskilt mycket vid föregående möte. Men det mejl som gick ut var att man kan anmäla sig, och möjligheten att anmäla sig gäller fortfarande. De som vill anmäla sig idag kan fortfarande göra det, säger han. Han säger vidare att han fick svar från både Åsa och Inger från FUB Göteborg och att de inte kunde träffas den 21 maj, men om de kan vara med 2 juni är de välkomna. Vid föregående möte pratade de om principer. Han säger vidare att inget ska rulla i gång förrän man vet att appen går igång, alla vill att appen ska funkar. All beställning är via telefon och man kan inte beställa på natten. Så det är en viktig princip att bekräfta inför hela rådet, inget rullar igång förrän allt funkar. Individen ska va säker på att man kan beställa på samma premissers som idag. Det var deltagarna eniga om den 21 maj.

Åsa tackar för inbjudan, men säger att hon är angelägen om att personer som hon representerar som försöker boka färdtjänst ska kunna använda appen. Hon säger att det tar tid att förbereda dem och sörja att de får ledsagare att delta på ett sådant möte. Man kan inte slänga fram en mötestid en halv vecka bort. Ska de vara delaktiga så måste rådet sätta höjd för det.

Natasha Illyés från stadsmiljöförvaltningen säger att hon vill bekräfta att Ashkan har återkommit internt i organisationen och etablerat alla är överens att appen ska tas upp först när den är bokningsbar. Hon säger också att det kommer vara någon bugg som uppstår eftersom det är ett nytt system. Hon vill också säga att det man kommit överens om är att det som Ashkan lyfter, det kommer tillkomma andra möjligheter. Hon säger att införandet är en tvåstegsraket; först ska förvaltningen ska få igång det på en bra nivå, utifrån avtal och kontroll. Steg två börjar efter att den är igång systematiskt, så att förvaltningen och rådet tillsammans kan utveckla produkten, för att på så vis arbeta framåt. Natasha vänder sig till Åsa och säger att då ska hennes medlemmar kunna vara.

Åsa säger att hon vill ha en egen workshop.

Natasha säger att implementeringen just nu kräver enormt mycket interna resurser och vill satsa på det arbetet. Resurserna räcker inte till.

Åsa säger att det är svårt att lösa saker sent, viktigt att hitta det i tid.

Ashkan säger att det grundläggande är att det fungera i appen, en ”good enough”-nivå, och tillägger att det kanske kommer finnas någon enstaka sak som inte är helt hundra. Men man ska kunna boka och avboka och se sina resor. Sådant som är lagkrav. Men på sikt ska förvaltningen kunna ta emot intresseorganisationernas åsikter längre fram, men först måste förvaltningen bara få grunden i hamn.

Alireza G. Alipour (SRF) säger att man inte vill hamna i samma situation som råder i Malmö eller i Jönköping där man byggt appen utanför systemet. Har man upphandlat ett system ska det fungera. Helhetsansvar hos leverantören. Det är det rätta, för då får leverantören sörja för allt. Viktigt att arbeta utifrån de premisserna. Alireza tillägger på nytt att den som är intresserad är välkommen imorgon den 2 juni. Det är på samma plats som idag, 16.30 till 18:00 så fokuserar deltagarna på om Ashkan har något mer från leverantören.

Ther Tomma (SRF) säger att han tänker ställa sig bakom Alireza och det som han har sagt. Han är inte klar över det här med att man inte ska dra igång saker och ting, han frågar om det täcker grundfunktionerna?

Natasha Illyés svarar att för att grunden ska komma igång och vara på en god nivå, det är där som förvaltningen ska lägga alla sina resurser. Förvaltningen lär av de som gått före. Det är ett strategiskt beslut av staden, det är enligt lagkraven. Förvaltningen har upphandlat ett system och det ska levereras samtidigt på den här nivån. Men förvaltningen vill göra mer än lagkraven. Förvaltningen vill ha system som kan utvecklas över tid. Så förvaltningen ska tillsammans komma överens hur och vilka format samt vad som väljas av alla tillkommande funktioner.

Ther säger att den andra frågan han har är om han kan begära ut rapporten nu, under förutsättning att den är offentlig. I så fall vill han begära ut den nu som en begäran av offentlig allmän handling.

Natasha svarar att hon är osäker på om den är det och vill kolla först. Hon tillägger att hon vet att begäran ska ske skyndsamt.

Ashkan säger att förvaltningen ser till at det som är viktigt för resenärerna fungerar, och tid att landa i systemet så förvaltningen kan hantera resenärernas behov.

Malin Petersson (Funktionsrätt Göteborg) säger att hon vill understryka formerna för rådets samverkan. Hon säger att det inte kan vara så att rådet har möten separat från rådets ordinarie sammanträden och sedan inte återkopplar till mötena om de är kopplade till rådet. Då får övriga deltagare inte veta vad som skett, vilken feedback som man har haft i appen, och då får övriga deltagare informationen sen, Det får rådets medlemmar ta med sig. Färdtjänstrådet måste ha struktur för sin egen samverkan. Samma gäller för frågan om restidsgarantin, om det sker separat från rådet. Det måste avrapporteras, det är inte samma som är med i alla konstellationer. Hon tycker rådet måste ta det allvarligt så frågor inte tappas bort.

Alireza säger att han ska återkoppla efter morgondagens möte den 2 juni.

Åsa säger att hon håller med Malin, rådet ska vara representerade i allt, och är man inte representerad så ska en återkopplingspunkt finnas till rådet.

Protokoll (nr 3)
Sammanträdesdatum: 2026-06-01

Protokoll (nr 3)
Sammanträdesdatum: 2026-06-01

§ 42

Frågor för fortsatt beredning

Beslut

Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor antecknar informationen till protokollet.

Frågor från färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor

- Lejla Selman (DHR) vill att rådet tar upp en punkt om klagomålshantering på serviceresor.
- Astrid Steen och Kristina Kindberg (Unga Rörelsehindrade) vill att rådet pratar om riktlinjerna för riksfärdtjänst.
- Åsa Granbom Jonsson (FUB Göteborg) vill prata om halveringen av kostnaden för bland annat kollektivtrafik som regeringen beslutat om. Rådet ska prata om hur detta påverkar intresseorganisationernas medlemmar.
- Alireza G. Alipour och Ther Tomma (SRF) vill prata om de så kallade ”bommade resorna” som uppstår när servicefordon inte utför en resa på grund av en bom in till ett bostadsområde.
- Åsa Granbom Jonsson (FUB Göteborg) och Malin Petersson (Funktionsrätt Göteborg) vill prata om formerna för rådet vad gäller delegationer till extra möten och workshoppar utanför ordinarie sammanträden, samt möjlighet till inläsning av ärenden som hanteras i stadsmiljönämnden.

Protokoll (nr 3)
Sammanträdesdatum: 2026-06-01

§ 43

Avslutning

Beslut

Färdtjänstens rådför funktionshinderfrågor antecknar informationen till protokollet.