

Till:  
Kommunstyrelsen i Göteborg  
Trafiknämndens ledamöter  
Stadsfullmäktiges ledamöter

2020-09-07

För kännedom till:  
Trafikdirektören  
Trafikkontoret - Serviceresor

### **Vad ska vi ha färdtjänsten till?**

Trafikkontoret har efter 1,5 års arbete presenterat en ny taxemodell för färdtjänsten. Förslagen som grundar sig på ett avståndsbaserat system har presenterats för berörda brukarorganisationer, dels vid ett informationsmöte den 18 maj och dels ett dialogmöte vid det så kallade Färdtjänstrådets sammanträde den 9 juni.

De presenterade förslagen som i korthet går ut på en fast egenavgift om 35kr/enkelresa samt 3,50kr/km föreslås börja gälla under våren/sommaren 2021.

Utöver taxorna ovan för 2021 föreslås vidare att det månadskort som färdtjänstbrukarna köper ska avskaffas, den så kallade kommungränsavgiften avskaffas och att ett högkostnadsskydd ska införas för att dämpa konsekvenserna av startavgiften på 35kr/enkelresa. Färdtjänståkaren föreslås dock fortsatt betala 3,50kr/km även efter att högkostnadsskyddet aktiverats.

Att betala först 35kr i startavgift för att sedan betala 3,50kr/km blir snabbt dyrt för den enskilde. En enkelresa på två mil kommer således att kosta 35kr +70kr. Man får betala 105kr för att färdas i två mil. Samma sträcka ska enligt den skattefria statliga bilersättningen om 18,50kr/mil ersättas med 37kr. Färdtjänståkarens kostnad är således ca tre gånger så hög för samma sträcka.

Förvaltningens förslag kommer efter behandling i trafiknämnden att passera kommunstyrelsen och behöver slutligt beslut i fullmäktige för att bli verklighet. Ett sådant beslut innebär ett påtagligt avsteg ifrån tanken om färdtjänst som en del av kollektivtrafiken, till något särkonstruerat för stadens anpassade trafikslag för oss med funktionsnedsättningar.

### **Segregering och diskriminering**

Det föreslagna taxeyesystemet utgår ifrån uppmuntrar att man ska åka kort, sällan och vara begränsad till ett visst geografiskt område.

Vi vet att Göteborg är en segregerad stad. Det är invånare som har de sämsta ekonomiska förutsättningarna, till vilka många med funktionsnedsättningar hör och som bor i stadens ytterområden som drabbas hårdast. Förslaget leder till en stadsdelsarrest för ekonomiskt utsatta kommuninvånare med funktionsnedsättning.

Konstruktionen för tankarna till ett obehagligt förmyndarskap. Vi ställer oss frågan vilka andra göteborgares rörelsefrihet som kommunen tar sig friheten att begränsa på liknande sätt? För oss står det klart att diskriminerande och kränkande är de rätta begreppen med vilka man får beskriva trafikkontorets förslag.

### **Felaktig utgångspunkt**

De presenterade förslagen tar inte sin utgångspunkt i människors vardagsituation, utgår inte ifrån den som är mest beroende av färdtjänsten och inte heller utifrån vilka andra av myndigheterna konstruerade begränsningar som finns i ens liv när man har en funktionsnedsättning. Det står klart att trafikkontorets insikt i och kunskap om livsvillkoren för personer med funktionsnedsättningar är mycket begränsad och att helhetsanalys saknats när dessa förslag tagits fram.

Trafikkontoret har jämfört färdtjänståkare sinsemellan för att kunna grunda sitt förslag på ett genomsnittligt förflyttningssätt. Vi menar att den enda jämförelse som är relevant är den mellan göteborgaren med och utan funktionsnedsättning, varför utgångspunkten i det framlagda förslaget är felaktig.

Trafikkontorets ekonomiska argument är att färdtjänstens självfinansieringsnivå behöver ligga kring 20% och därför behöver systemet göras om enligt de förslag som man presenterat. Vi har förståelse för detta men förväntar oss att systemen konstrueras på ett sätt som inte missgynnar den som behöver servicen bäst och därmed åker mest.

För många av oss är färdtjänsten det primära förflyttningssättet för att vi ska färdas säkert och tryggt. I de fall vi kan använda oss av kollektivtrafiken, men där krävs såväl tillgänglighet som ledsagning för att det ska kunna fungera. Tyvärr är både tillgängligheten och ledsagningen eftersatta områden i Göteborg.

### **Ekonomiskt och miljömässigt Hållbart?**

Den del i förslaget som avskaffar månadskortet och därmed stänger dörren för färdtjänståkaren att åka kollektivt vid de tillfällen det är möjligt, står i direkt motsatsförhållande till ambitionen om ökat kollektivt resande och är heller inte miljömässigt hållbart.

Hur står sig förslaget som tar bort möjligheten till kollektivt resande medan stadens ambition är att öka densamma och därigenom uppnå miljövinster för alla göteborgare? Ska färdtjänstens målgrupp undantas ifrån de politiskt uppsatta målen?

Tänker man helt bortse ifrån att personer med funktionsnedsättning har en väsentligt sämre ekonomisk situation och sämre livsvillkor, trots larmrapporter som avlöser varandra på området?

Vi är djupt oroade över de konsekvenser som förslagets införande kommer att innebära i form av isolering, ytterligare ekonomisk utsatthet, sämre fysisk hälsa och ökad psykisk ohälsa i en grupp som redan idag lever under stor press, diskriminering och av myndigheter påtvingade restriktioner. Självklart leder dessa konsekvenser också till ekonomisk börda för Göteborgs stad och samhället i stort, vilka kommer att visa sig i andra tabeller och kolumner än just hos trafikkontoret.

### **Politikens mål och medel**

Vi vill påminna Trafiknämnden, Kommunstyrelsen och fullmäktiges ledamöter om att det i Göteborg finns ett program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning, i vilket stadens gemensamma ambition på det funktionshinderpolitiska området kommer till uttryck.

Vi vill uppmana stadens förtroendevalda att genom att ingripa och stoppa dessa diskriminerande förslag visa att man också i handling är beredd att stå upp för programmets uppsatta mål om full delaktighet för göteborgare med funktionsnedsättningar.

Vidare efterlyser vi en bred och djup diskussion om färdtjänstens roll och funktion, dess organisation och politiska/organisatoriska hemvist.

De senaste 20 årens "lappande och lagande" av färdtjänsten är inte längre en framkomlig och hållbar väg att fortsätta på. Vi befarar att färdtjänsten i dess nuvarande form kommer att försvinna, alternativt bli så undermålig att den spelar ut sin roll om nuvarande hantering får fortgå.

Vi uppmanar kommunstyrelsen att snarast inleda en dialog med GRF om hur staden ska kunna organisera en färdtjänst som är effektiv, ändamålsenlig och tar sin utgångspunkt i de behov som finns.