

# **Dialogmöte med Rh-gruppen med Socialdemokraterna i Regionfullmäktige, om tre frågor om färdtjänst och tre frågor om hjälpmedel, inför valet i september.**

## **Från Socialdemokraterna:**

Talla Alkurdi, regionråd i opposition, hälso- och sjukvårdsfrågor  
Jakob Stone, politisk sekreterare  
Jens Sjöström, regionråd i opposition, trafik

## **Frågade ut gjorde**

Linda Nordqvist, Reumatikerdistriktet  
Sven Arnehed, Neuro Stockholms Län

Linda: Jag heter Linda Nordqvist och är ombudsman på Reumatikerdistriktet i Stockholms län och vi är ju 1/5 organisationer som ingår i den här Rh-gruppen, tillsammans med Sven från Neuro Stockholms Län. Och så är det ju RBU Stockholms län, DHR och Personskadeförbundet RTP-S. Och vi, tillsammans, representerar ungefär 12 500 medlemmar i vår region. Vi har ju många gemensamma frågor som vi som jobbar med när vi företräder våra medlemmar, varav hjälpmedelsfrågor och färdtjänst är två av dem som vi har valt att inrikta oss på nu. Det gjorde vi även förra året, men dom fortsätter än. Vi är ju inte nöjda än med hur situationen ser ut som ni har förstått.

Jens: Det är ni ju inte ensamma om heller.

Linda: Vi förstår, vi förstår precis. Det är ju då tänkt att vi ska träffa politiker och ha mer som en dialog, vi liksom inte ute efter att skälla och peka med handen utan vi kanske i stället kan hitta gemensamma lösningar på de här problemen som finns helt enkelt. Ni kanske har frågor tillbaka till oss, vill ni ställa de parallellt eller ska vi köra igenom våra frågor som vi har, så tar vi lite sen på slutet, vad säger ni om det?

Jens: Det funkar bra, gör som ni vill, eller hur Talla?

## **Hjälpmedel 1**

**Linda:** Ja, men då kör vi så helt enkelt. Ni har ju fått ut lite frågor av oss, hoppas jag, att det har kommit fram, och vi har ju valt att liksom koppla de frågeställningar vi har till folkhälsopolicyn, som är på pappret en jättefin och bra policy som man har tagit fram och som vi förstår är en politisk samstämmighet att det ska funka den ska man liksom jobba efter. Men vi tycker ju inte att det är riktigt lilar med det de beslut som finns. Till exempel i alla fall om hjälpmedel. Vi var väldigt kritiska när man införde det

här 1 januari förra året och har ju haft en del möten med både er och även med majoriteten. Och sen så bestämde man ju att man faktiskt skulle göra en uppföljning på det här och vi fick besked under sommaren att det skulle ske en utvärdering och den skulle göras under hösten här 2021. Men vi har inte hört någonting om den här utvärderingen. Vi har ju inte heller fått någon form av feedback, med alla frågeställningar att liksom komma med synpunkter kring eller liknande. Så därför tycker vi att det är lite konstigt, kanske att man inte har tillfrågat patientorganisationerna som också har varit väldigt kritiska mot det här beslutet man tagit ett införa egenavgifter, så hur ser ni på det och hur skulle man kunna jobba bättre med att ha en dialog med oss patientorganisationer kring just utvärderingar och liknande?

**Talla:** Ja, men jag kan väl börja, så kan man väl kanske Jens komma in sen, men jag skulle bara först vill jag meddela att när det kommer till folkhälsopolicy så var vi faktiskt inte med på beslutet, för vi tyckte att den var alldeles för okonkret. Bara för att förtydliga det, för vi tror att det krävs en folkhälsopolicy, det är bra att ha och då måste det finnas konkretion i det så att det faktiskt sker en implementering av densamma. Och det saknades menade vi. Sedan när det kommer till hjälpmedelsfrågan, så, som ni säkert vet, yrkade vi på återremiss. När ärendet var uppe i HSN och när vårt återremissförslag sedan föll, så deltog vi inte i beslutet och det är just av den anledningen att vi tyckte det att det saknades konsekvensanalyser på det sättet som du tar upp Linda i att samverka med funktionsorganisationerna, men det är det som vi lyfter fram, men Jens får berätta mer om vårt funktionsprogram, men det är just i vårt funktionsprogram så tar vi just upp det. Och det här är lite grann. Jag skulle säga att för region Stockholms del och för hur vi menar att Moderaterna styr regionen, så brister det i samverkan genom hela linjen. Antingen när det kommer till samverkan med vår personal, när det kommer till med patientföreningar med mera och så vidare. Expertis likaså, och det är något vi har lyft fram under ganska lång tid att just samverkan och samarbetet måste bli mycket, mycket bättre så att de besluten som tas faktiskt är välgrundad i verkligheten och kunskapen. Vi har ju försökt nå fram till den styrande majoriteten på något sätt i att försöka hitta en rimlighet i att man återinför högkostnadsskyddet åtminstone. Tyvärr har inte det hörsammats. Jag hade hoppats på att man har åtminstone ser det behovet när det kommer till hjälpmedel och med att man måste in för hårt högkostnadsskyddet, för det blir precis som du är inne på eller vad jag tolkar att du är inne på, att det blir en klassfråga. I vilka det är som, när man inför egenansvaret, vilka det är som faktiskt har råd och vilka som inte har råd att köpa in de hjälpmedel som man behöver. Den här utvärderingen har vi inte hört så mycket mer om så är väl bara att säga. Men vi försöker lyfta fram i alla möjliga beslut som tas i att just det här med samverkan måste in i konsekvensanalyserna i besluten som tas i hälso- och sjukvårdsnämnden brister. Det gör det och det vi ser om jag ska uttrycka mig. Snällt så ser vi en helt klar potential i att faktiskt förbättra samverkan. Bara för att göra det än mer konkret på policy eller reformförslag, utöver att vi ser att konsekvensanalyserna behöver utökas och

breddas i samverkan likaså, men så menar vi att specialistcentrum behöver utökas. För vad är vitsen med specialistcenter? Dels så är det att kunna koppla ihop olika vårdnivåer och få dem att samarbeta, men dels är det i de specialistcentrum vi har idag så att patientföreningar eller brukarorganisationer är mer runt beslutsbordet på ett helt annat sätt än man ser idag och det skulle vi vilja se mer av. Så det finns ju många anledningar att vi vill bygga ut specialistcentrum, men en del av det är ju faktiskt kopplingen till verkligheten så att säga det vi kan titta internationellt sett där vi där det finns positiva exempel i utbyggnad av nära vård, exempelvis, där finns det ju. Där är beslutsbordet där sammansättning annorlunda ut än vad det är i exempelvis region Stockholm, så mer av en blandning när det kommer till hur beslutsorgan ser ut och mer att faktiskt ta med de målgrupper och patientgrupper den här som fattas. Jag stannar där Jens, vill du..?

**Jens:** Ja, jag kan haka på. Du har ju tagit upp själva sakfrågan ganska mycket, men jag tänker också där Linda på din inledning som handlar väldigt mycket om hur ska samverkan gå till. Och då nämnde jag också för Talla det funkisprogram som vi kallar med funktionsrättspolitiska program som vi nu har tagit fram för jag. Jag är ju andre vice ordförande i trafiknämnden. Där ligger egentligen inte färdtjänstfrågorna, men jag har ändå ett sektorsansvar för trafikfrågorna som regionråd, men jag är också jag är också representanter i samverkansrådet med funkisrörelsen, jag tror fortfarande det enda regionrådet i sammanhanget. som sitter också Peter Larsson som är kollega till mig och Talla, som är heltidsarvoderad, sitter också med där. Vi har också, tillsammans med Jakob, som är en av våra politiska tjänstemän, jobbat fram då ett funktionshinderpolitiskt program. Vi såg ett behov själv, vi har inte haft det här på några år, men vi såg att behov själva att faktiskt titta på det här. Vi har ju väldigt mycket funktionsrättspolitiska frågor i vår budget och i vår politik och det här behövde vi samla dels för att liksom det ska vara tydligt gentemot er som organisationen, dels därför att vi ville försäkra oss om att vi inte hade för många luckor. Man kan aldrig täcka in allt, så det är därför jag uttrycker mig så, men att vi inte hade liksom för många luckor liksom utan att vi faktiskt fick gå igenom det själva. Det har vi också valt sig att remittera då till Funktionsrätt Stockholms Län, till DHR och till SRF. Vilket vi gjorde och haft också dialogmöten, remissdialogmöten på en timme vardera med de organisationerna. Det var väldigt, väldigt nyttigt, väldigt, väldigt bra. Det är inte så att vi inte har det annars, för det har vi vill jag säga och inte minst vårt parti. Men däremot så var det bra att liksom prata om helhet. Vi pratar ofta det enskilda liksom frågor som kommer fram. Vi ägnar vi liksom de här tillfällena åt att diskutera helhet i politiken och det var väldigt, väldigt bra och givande också för oss. Vi har ju också då lyft fram flera av de om de här områdena som ni lyfter med oss idag och det finns ju också med i det funktionsrättspolitiska programmet. Men det som också finns, som vi menar är en tydlig markering, det är ju också vad vi menar att hela politiken måste gå ut på inom det här området. Då ska jag bara läsa en mening där vi skriver så här att; "personer med funktionsnedsättning skulle kunna få vara fullt delaktiga i alla delar av det politiska, sociala, ekonomiska och kulturella

livet.” Ytterst handlar det om mänskliga rättigheter och det är liksom klon för oss i detta att vi måste ha en samhällsstruktur om samhällsplanering som utgår från alla människors lika värde hela vägen och dessutom tar ansvar för de konventioner som vi också förbundet oss till som land som också finns omgärdat av lagstiftning men där tolkningen ibland också tycker vi haltar och där man också måste i genomförandet visa att det här också är den konkreta politikens ansvar. En av de sakerna där är ju också just samverkan då för att trappa ner till det här och där menar vi ju på och det har ju vi också många gånger hört er säga som organisation att samverkan brister. Det här hör jag och ser jag varje gång vi har samverkansråd kan jag säga. Det kan handla om hjälpmedelsfrågan, det kan handla om borttagandet av tågvärdar på våra pendeltåg, där ingen liksom har reflekterat över att det här är en stark påverkan för en stor del av vår befolkning, så därför är vi väldigt tydliga också med att samverkan måste stärkas med funktionshinderrörelsen och patientorganisationer och brukarorganisationerna och att vi också faktiskt utvecklar – det här är våran politiska hållning att vid ett maktskifte, vilket vi hoppas på som ni förstår, i höstens val - så vill ju vi också ut konsekvensanalyser för just tillgänglighet och delaktighet i alla relevanta beslutsunderlag. Man måste lyckas bära de glasögonen på sig naturligt det i när vi strukturerar samhället. Det var en lång beskrivning, men för att rama in det också att vi jobbar och har jobbat ganska mycket med de här frågorna nu sedan en tid tillbaka för att paketera, men också för att fånga in nya synvinklar från era organisationer.

**Linda:** Tack för det. Då är det här funkisprogrammet någonting som ni tänker fortsätta och jobba med att utveckla tillsammans med...

**Jens:** Vi tog beslut om det här vid ett internt möte i förra veckan, efter att vi hade haft remissrunda med organisationerna. Det finns färdigt att också kunna sända över Jag såg bara något litet meningsbyggnadsfel i något sammanhang där, som vi har kommit på i efterhand. Men vi kan fixa det här så att ni också får över det från Jakobs sida.

**Linda:** Tack gärna.

**Sven:** Jag har först bara en kort kommentar till det ni sa nu. Det är väldigt positivt för det låter ju som att det för en gångs skull tas ett större. Vi jobbar ju väldigt mycket när vi jobbar mot regionen II. Stuprör i en fråge diskussion när det hela tiden visst det hela vi ser hur många små förändringar sker på många olika håll är aldrig fram, men vi får fram det en diskussion om er. Men vi får inte fram det i diskussionen med de som bestämmer just nu i regionen. Nu känner du så här trafiknämnden inte har ansvar för färdtjänst frågor? Färdtjänstnämnden har ju inget funkisråd och dess ordförande hävdar ju att det är trafiknämnden som är ansvarig för de frågorna. Så nu får vi ju mer kött på benen att få till ett funkisråd till färdtjänstnämnden.

**Jens:** Ja, det här är ju en väldigt märklig historia kan jag säga. Vi har ju samma förvaltning och det var ju tidigare Talla hade ju mitt ansvarsområde i förra mandatperioden och då låg ju färdtjänsten som ett utskott under nämnden, för att hålla ihop helheten. Sen delar man upp det och det har gått igenom historien lite upp och ner liksom vilken organisationsform vi har haft kring detta. Men det som blev väldigt märkbart var just att samordningen med funkisorganisationerna skulle ske under trafiknämnden och trafiknämnden som politiskt organ har ju aldrig den samverkan. Jag har ju förstått att det finns en del ytterligare önskan även då när det gäller förvaltningens kontakt med funktionshinderrörelsen. Sen har ju jag då den stora förmånen att ändå få delta och lyssna in era synpunkter genom att jag sitter i samverkansorganet då, så det ger ju mig tillträde till era frågor väldigt tydligt.

## Hjälpmedel 2

**Sven:** Ni har ju varit inne på det här, men jag tar ändå frågan, och då är det folkhälsopolicyn och folkhälsokonsekvenserna av beslut. En stor mängd hjälpmedel har överförts, och det är då inte ett regionfullmäktiges beslut utan ett nämndbeslut, till egenansvar. Vad blir konsekvenserna av det, hur ska arbetsterapeuterna veta vilka hjälpmedel de ska rekommendera? Ska de rekommendera hjälpmedel på fria marknaden? Bara det är ju oklart efter det här beslutet, men också då hur man ska få tag på dem, och då har vi ju tagit upp ett exempel, som förvisso låter väldigt extremt, men även som en verklighet då för alldeles för många. Många i funkiskollektivet har ju hamnat här på grund av utslitning under arbetslivet och då handlar det oftast inte om folk som har suttit på kontor utan jobbat hårt. Kvinnor har sämre ekonomi än män, av många odemokratiska skäl, och då är det här att till exempel ståstöd, som kan kännas som en liten grej, har övertiden till egenansvar. Om man då inte har pengar och väljer mellan att köpa mat eller ståstöd, så är det ju då, och det är en sak vi ofta återkommer till, att det finns ett nationalekonomiskt ansvar i det här också. Att ta bort ett ståstöd, som kanske då kostar 600 kronor om det är ett bra stöd, och det blir rekommenderat av folk som vet vad de pratar om, i stället för en säljare som bara vill sälja en vara. Det kostade 175 000 kronor, om man bryter lårbenshalsen på grund av att man inte har ett bra ståstöd. Vad ska vi göra för att rätta till de här situationerna? Där det greppet med ett funktionshinderprogram låter ju bra, men eftersom de har bortfört den här gruppen hjälpmedel från vården till egenansvar, så hamnar i det utanför era framtida beslut. Så där får ni gärna spekulera.

**Talla:** Det gör jag gärna, för jag är faktiskt beredda att rulla tillbaka beslutet. Vi uttryckte det redan då. Jag tror att besparingen, och då får ni rätta mig, det var ett tag sedan, men jag tror att besparingen var på ungefär 64 miljoner, någonting sådant som förvaltningen lagt fram om varför man gjorde de här förändringarna. Jag menar i en region som går med ungefär två miljarder i överskott. Och just avsaknaden av konsekvensanalys gör ju att man ska se om man faktiskt ska rulla tillbaka det och det är det som vi också har sagt för vår del. För även för politikens del, det ska ni ju också veta, som opposition så får man ju inte heller fullgod insyn i förvaltningarnas

analyser, så som en styrande majoritet får och det var också en del av kritiken som vi hade då. I vad grundar sig detta, evidensen? Vi fick ibland svar, på annat fick vi inte det. Jag kommer ihåg mycket väl, för det blev lite medialt då också kring det. Det blir ju på något sätt så att Sveriges rikaste region utsätter samhällets mest utsatta än mer och det får ju konsekvenser, precis som du säger, i ett mer samhällligt perspektiv om man tittar mer på makronivå, men särskilt för individen och vilka det är som då får råd att faktiskt tillhandahålla de hjälpmedel de behöver för att klara vardagen eller vad det nu kan vara. Så det är ju mitt ärliga svar, så ska jag väl säga till er, Det vi ändå har försökt... det är klart att vi som är i opposition, så är det lätt att försöka positionera sig, men jag tycker att det är det här fallet har det varit så pass allvarligt att vi ändå har försökt nå fram till majoriteten på det sättet att försöka nå fram med högkostnadsskydd åtminstone. Men när det kommer till ett maktskifte, så tycker jag att man ske se över om man ska rulla tillbaka besparingen för det är inte den summan som jag tycker är... jag förstår inte varför. 64 miljoner i en region som går med två miljarder överskott.

### Hjälpmedel 3

**Linda:** Tack för det svaret. Tyngdtäcken är också då något som varit väldigt omdebatterat. Det var ju ett hjälpmedel som har hamnat under egenansvar. Jag vet inte om det då är på förvaltningen, men Region Stockholm har varit med och tagit fram en vetenskaplig studie kring just tyngdtäcken där man får det svart på vitt att tycker faktiskt hjälper. Men ändå så väljer man ju inte ta med den här studien, där man har tagit fram forskning kring det här, när man till grunden alltså för beslutet och vi tycker det är väldigt märkligt att man kan bortse från det från tjänstemännens sida. Hur ser ni på det, att man bekostar en studie som man sedan väljer att inte ta med i sitt underlag i det här beslutet, Har ni fått någon respons tillbaka på det till exempel.

**Talla:** Det har vi faktiskt inte om. Jag vill minnas att vi inte fick det är. Det är ju också så, tänker jag, att en politisk nämnd måste ju få alla fakta på bordet. Så jag menar, vi kommer tillbaka till det, det är bristande konsekvensanalys, men det är också bristande samverkan. För hade man haft en ordentlig samverkan så hade, tror jag med all säkerhet, mer än så kommit fram och belysts också för nämnden. Det är min bedömning.

**Linda:** Ja, precis. Jens, har du några tankar om det här?

**Jens:** Ja, vi har ju diskuterat det här flera gånger och det blir ju, precis som Talla säger, en horribel situation som ni också säger att människor som har tufft ändå. Jag menar, man befinner sig inte på samma arbetsmarknad kanske, eller man kanske inte den typ av inkomster längre, just beroende på sin funktionsnedsättning. Man får en annorlunda skatt fortfarande, som ju regeringen nu är tvungna att hantera som Moderaterna, KD och Sverigedemokraterna la, som är högst orättvis. För vår del blir det ju liksom en känsla av att man verkligen sparkar på den som redan ligger. Det

är grupper i samhället som man känner att ja, men tänker hon så här illvilligt att ja, de kommer ändå inte liksom till att kunna leva så mycket liv om detta. Det blir ändå inte någon jättestor debatt som vi kör igenom det här. Jag måste säga det att jag tycker att det är den känslan man någonstans får bakom den här typen av beslut och jag kan säga det, så slipper Talla klä skott för det i fullmäktige, jag tycker att det är beklagligt att partier som liberalerna i det här sammanhanget till exempel, som många gånger har haft en ganska tydlig profil kring det här också tillhör ett av de partierna som sällar sig till den gruppen som drar igenom den här typen av beslut. Jag blev lite förvånad över det måste jag säga.

**Linda:** Ja och för många våra medlemmar så blir det också situationen att man kanske måste välja vilket hjälpmedel man då ska ha råd med, men ja, och det rimmar ju väldigt illa med folkhälsopolicy kan vi ju tycka.

**Talla:** Och det rimmar ju också väldigt illa med hälso- och sjukvårdslagen om vårdpolitikens villkor. Och tyvärr så tycker jag det ser det alltmer och mer i vår region att vi frångår den principen om vård på lika villkor om vård efter behov, så det är inte bara regionens egen policy som är, personligt tycker jag, den är ganska okonkret, men också att man inte följer lagstiftarens mening här, det som har sagts från nationell nivå här.

**Jens:** Man kan väl säga att vi har ju det här andra exemplet nu, som förvisso inte berör en av era medlemsorganisationer, men hörselhjälpmedel till exempel som det har varit många års debatt om. Hur man har marknadsifierat och där vi har utförare som också kan ha samma ägare som förskrivare. Vår uppfattning är ju att det här blir liksom marknadslösningar på allting, istället för att handla om samhällslösningar, där vi bär saker och ting solidariskt. Därför att ingen av oss vet när någon av oss hamnar i en situation där man behöver den här typen av samhällsstöd liksom.

**Linda:** Tack.

## **Färdtjänst 1**

**Sven:** Då tror vi går över till våra tre frågor om färdtjänsten. Det skulle vi kunna prata om i timmar, så vi har ju begränsats oss till några specifika frågor. Och då har vi det här med att för några år sedan så begränsades rullstolstaxi till 500 resor per år. Reformen utformades som en generös reform, men det är 1,3 resor om dagen. Så man får åka hem nästa dag då i så fall. Och skälet till den begränsningen var ju då det här "fusket" i färdtjänsten. Vi hävdar att det inte förekommer något fusk från våra medlemmars sida. Sedan har det kommit fram att det har funnits chaufförer som har fuskat till exempel. Men ingen brukar, så vitt vi vet, har blivit dömd för det här. Och ändå så fortsätter man den här diskussionen om det utbredda fusket. Men det var ett av skälen till att man gjorde den här begränsningen. Vi jobbar ju i stället då för fri tilldelning, alltså efter behov. Det grundar vi inte bara på begränsningen av

rullstolstaxi, för det är ju ändå en mycket mindre grupp än den stora gruppen som vi brukar kalla för taxifärdtjänst. Det finns statistik från SCB som visar att – ny var det före den här ökningen till 216 resor per år - så låg utnyttjandet på 54 % för kvinnor och 56 % för män av de tilldelade resorna. Självklart så förstår ju vi också att om alla utnyttjade färdtjänsten till 100 % så skulle inte det fungera varken med bilar eller ekonomi. Men vi ser det ändå som ett argument för att man skulle ha en tilldelning efter behov. Tilldelning efter behov är inte att man ansöker om exakt det antalet resor, utan att man får de resor man behöver. Sen så kunde ju då kanske färdtjänstförvaltningen fokusera lite mer på att följa upp dem som reser och som reser väldigt mycket och se vad ta reda på vad som gör det. Men hur ser ni på det här? Ni hört det förut, alltså med resa efter behov, den tilldelningen. Hur ser ni på det och varför?

**Jens:** Nu ska jag försöka ta de här frågorna för jag vet att ni kommer in på fler frågor sen och man skulle kunna hålla en lång utläggning om de grundläggande problemen för färdtjänsten och vi kanske kommer dit så småningom under samtalet. Men när det gäller just frågan om fri tilldelning eller tilldelning efter behov, så ni vet ju precis som vi att när den där situationen uppkom så var också Socialdemokraterna ett parti som ställde sig bakom att sätta ett tak på 500 resor. Men vi har ju efter det också haft många diskussioner och jag vet att jag deltog själv i 2 debatter som bland annat handlar om färdtjänstfrågor redan för förra valet och sedan dess har vi också sagt det att vi vill att man utreder frågan om en tilldelning efter behov istället för att ha det här maxtaket både inom rullstolstaxi och inom vanlig färdtjänst, därför att utgångspunkten är, precis som du också antyder sven, att det är ju väldigt få som slår i taket idag och det är dessutom så att man är i väldigt olika skeenden i livet. Det finns de som har egna fritidsintressen, det finns de som har sina barns fritidsintressen och sina egna. Det är ett behov av att komma till jobb/skola, men det är också att kunna leva det här livet som alla vill kunna leva alltså kunna tas ut på en teaterföreställning eller själv bara utövare av kulturaktiviteter. Och det är klart att livet ser väldigt olika ut för människor och det måste ju också systemet vara anpassat efter för det för att annars har vi ett problem i relation till de där konventionerna vi har skrivit under och det som faktiskt vi också bär med oss i allas lika värde. Så därför så har vi drivit här nu i flera år att det måste bli en förnyad utredning för att, och det kan säkert Talla också komma in på och fylla i, men den förra utredningen som gjordes kan man ju ha många funderingar på och frågetecken på hur djupbottnade den verkligen var. När det gäller sen det beslutet om max tak på 500 resor, så är det ju också, precis som du antyder Sven, en fråga om vem är det som har gjort fel? Och vem drabbar det och där ser vi att man i stället behöver jobba med att titta på system som täpper till hålen hos utförarna av färdtjänst och av rullstols- och bårtaxi. Därför att det är ju där någonstans man också kunde identifiera problematiken förra gången, men det drabbar ett helt kollektiv. Vi har naturligtvis ett gemensamt ansvar också på att budgetar hålls och idag så rullar ju den här verksamheten på ungefär 1,7 miljarder och det är klart att det inte skulle tålas, lika lite som inom andra områden,



förmodligen inte att man spränger den där budgetgränsen för mycket. Men vi tror just att en utredning därför är helt nödvändig. Därför att vi kan se tidigare också, precis som du säger, det är väldigt få som utnyttjar liksom hela vägen upp till taken. Men vi kan ju också se just nu under pandemin att det återstår pengar i budget och vi föreslog ju därför på en vanlig färdtjänstesidan till exempel då, att man att man skulle höjt ramen förra året till tvåhundrafemtio, dels för att det ändå fanns ett utrymme ekonomiskt att göra det. Så, utreda frågan med rätt parametrar, titta på vilket sätt man snarare täpper till möjligheten till utnyttjande på utförarsidan. Det är det viktiga och låt människor få en förutsättning att kunna ha en tilldelning efter behov. Det tycker vi borde vara utgångspunkter för detta.

**Sven:** Tack, det var ett väldigt positivt svar, definitivt i våra öron. Men efter valet, skyndar ni er och tillsätter en sådan utredning då?

**Jens:** Definitivt. Vi har ju redan nu i de här sammanhangen, för det pågår ju förberedelser för en ny upphandling. Och vi har ju redan lagt de förslagen om att man ska göra en utredning. Det har vi lagt tidigare under den här mandatperioden också, för att vi tycker att man inte skulle hamna mitt ute i själva upphandlingsläget utan av de förutsättningarna klart sedan tidigare. Så definitivt, det är en av de frågor där det bara är att trycka på knappen i ett maktskifte.

**Sven:** Intressant, tack.

## **Färdtjänst 2**

**Linda:** Coronapandemin har ju även såklart påverkat taxibranschen. Det har vi sett, många mindre taxibolag gick ju i konkurs helt enkelt, fick lägga ner verksamheten och många av de stora har ju sagt upp chaufförer och det här släpar ju såklart efter och kommer säkert att göra ett tag till. Det saknas ungefär runt 1 000 bilar i Stockholms län och chaufförer och det innebär ju att väntetiderna för att boka en taxi är väldigt långa, alltså färdtjänsttaxin ut och vi har ju sett medlemmar som kan få vänta flera timmar ibland trots att man har fått igenom en bokning. Men det kommer ingen bil och det gör ju att man blir ju väldigt osäker på om jag åker till ett ställe, kommer jag kunna ta mig därifrån och självklart så blir människor väldigt drabbade av det här, både psykiskt och fysiskt. Det blir ju en isolering som fortsätter att hålla i sig även nu när restriktionerna är släppta och vi som inte är behov av färdtjänst kan röra oss fritt. Så hur ser ni på det? Just att det saknas så mycket chaufförer och att det inte funkar med resorna helt enkelt. Och vilka åtgärder skulle ni velat sätta in för att göra det bättre helt enkelt.

**Jens:** Kan väl börja i pandemi-änden. Jag tillsammans med vår vice ordförande i färdtjänstnämnden Conny Fogelström. Vi såg ju ganska snabbt att det här skulle liksom kunna leda till problem och vi fick ju också signal både han och jag från taxibranschen själva. Att här finns det liksom stora risker för känsligt blir lidande. Han

hade kunnat säkerligen berätta om hur som gått i konkurs, det är många till antalet, men jag har tyvärr inte den siffran i min tur, men det är vi då försökte göra och gjorde också, det var att vi hade flera samtal med taxibranschen och kunde konstatera att majoriteten inte hade de samtalen med taxibranschen, trots att de ville ha till stånd sådana samtalet. Men av något skäl ville man inte engagera sig politiskt på det sättet i frågan från majoriteten. Vi lade ju också i anslutning till det här flera reformförslag för att försöka rädda kvar branschen ifrån konkurser och det innebar ju att den ramen som finns för förtjänstverksamheten, den såg ju vi kunde utnyttjas ändå, för det var ju pengar som samhället ändå redan hade avsatt. Kan man hitta andra tjänster som gör att samhället får nytta av det, men samtidigt att branschen får jobb under pandemin? Dels då, förutom det som vi alla varit överens om att hantera hemtesterna, så föreslog ju vi också möjligheten för sjukvårdspersonal och anställda på våra sjukhus att kunna åka till och från jobbet i samband med att restriktionen sa att begränsa ert kollektivtrafikresande. Det handlar om att kunna forsla material och utrustning mellan olika enheter med mera, så att vi lade ett antal konkreta förslag på hur man kunde stimulera branschen. Så hade vi också en del kontakt på regeringsplanet och försökte påverka det här till understöd. Det som nu liksom ligger framför oss, det är ju egentligen att vi är ett djupare läge än vad vi var innan vi gick in i pandemin som du också pekar på här Linda. Och varför ser jag då djupa läge? Jo, därför att grunden så tror vi att här finns det ett antal systemproblem. Den här branschen har svårigheter av flera olika skäl, men idag vet vi ju att sedan lång tid tillbaka, att många förare avstår från att ta färdtjänstkörningar. Därför att ersättningen anses vara så låg och så pass dålig så att det finns liksom inte en sportslig om det är så att man skulle prioritera färdtjänstkörningar i relation till vanliga körningar. Det är ett djupt problem och det också i sig ger ju en konsekvens av att man idag får ha. Väldigt långa arbetspass. Vi har ju ställt krav under många år på att man ska ha kollektivavtalsliknande villkor eller villkor i nivå med kollektivavtal. Det är numera ett krav, men. Man har inte ställt krav på underentreprenörersleden, vilket ju gör att en färdtjänstförare idag oftast, i åtminstone det stora bolaget, är en förare med f-skattesedel, alltså en egenföretagare som förare och därmed så liksom omfattas man inte av det här kravet. Och det gör ju också att det här förstärks ytterligare i pandemi tiden när många, dels företag och åkerier eller åkare har gått i konkurs, dels att få människor att vilja återvända till denna bransch. Och då måste man skapa helt andra förutsättningar för förarna att faktiskt kunna försörja sig på det här yrket. Så att vi tror ju på att liksom koka ner och sammanfatta detta. Vi måste sätta en annan kravspecifikation. Vi måste kräva nivå med kollektivavtal. Hela vägen runt i leverantörsleden så att det även träffa den som har f-skattesedel och kör bilen och vi måste också se till att vi faktiskt skapar en ny modell. Den har vi ju faktiskt inspirerats av DHR kring vill jag säga och det är ju en auktorisationsmodell, som gör att fler bolag kan komma få köra förtjänst. Bland annat ut i länet så ser vi att tillgång på bilar är väldigt begränsad och de här stora bolagen utgår ju framför allt inne från stan. Framkörningstiderna är långa och det är klart att skulle man ge en auktorisationsmodell chansen så är det fler bolag av mindre karaktär och som skulle

kunna få möjlighet att och intresse förmodligen också att vara med och köra färdtjänstverksamheten, och på det sättet så tror vi att man liksom borde kunna bredda i branschen och man kan också genom kraven på arbetsvillkoren göra det mer attraktivt att vara taxiförare och dessutom kravställa just villkoren för färdtjänstresenärerna. Uppföljning är ju då ett jätteproblem skulle jag vilja påstå som brister, och där har vi en del tankar också på vita jobb-modellen och annat. Det behöver inte gå in på så mycket här idag, men det finns ett sådant tänk med. Jag hade en fråga i fullmäktige så sent som förra tisdagen om just detta. Det var ju inte då Fredrik Wallén som fick svara eftersom jag ställde frågor, så är ju deras regionråd Vitreuz den som har ansvar för att svara och det var tydligt svar. Man ser inte tekniska förutsättningar för att införa sådant här auktorisationssystem. Och jag skulle säga att tekniken finns, men nu ska jag sluta. Men det finns också en förutsättning för detta och det är att man faktiskt från vår sida styr upp själva anropen och bilarna alltså att ha beställningscentralen kundtjänst i egen regi. Och resegarantin också, gör att man dels kan få funktionalitet som är bredare än för några få bolag, dels så får vi ju faktiskt erfarenheten som region av när det inte fungerar och kan börja ställa krav utifrån hur vi själva ser hur situationen funktionellt är.

**Linda:** Tack.

**Sven:** Jag funderar på det här du sa att ni blivit inspirerade av DHR. Är det någonting i linje med de här förfrågningsunderlagen för vårdval fungerar då så att man kvalificerar sig för färdtjänst eller är det tänkt in i ett annat system?

**Jens:** Ja det är ju egentligen så, Talla och jag hade ju båda två det mötet den gången med DHR och det är klart att vi ogärna dra paralleller med vårdvalen därför att vi har många andra system kritiska liksom åsikter. Det gäller vårdvalen, men visst är det ett sådant system där det handlar om att man ställer krav på ett antal parametrar som man ska uppfylla. Framför oss sen liksom kunna få vara med och köra så det är korrekt. Men då gäller det att man vill. Jag ställer de kraven också så att de och att man följer upp dem hela vägen. Men annars är ju risken att man får sårbarheten i ett sådant här system är naturligtvis att många förare också gör att uppföljningen måste fungera på ett väldigt bra sätt.

### **Färdtjänst 3**

**Sven:** Ja det där, det ska ju verkligen vara positivt för många utav våra medlemmar som inte bor i innerstan och som ju har, över tid sett, hur de har förlorat kontakten med de lokala taxibolagen i just färdtjänstfrågor som fungerar bra speciellt då, med tanke på vad det är långt en taxi behövde åka för att plocka upp när de inte var lokalen, så den låter ju väldigt intressant? Det finns ju en del andra. Försämringar och brister II färdtjänst utförandet som vi är bekymrade över till exempel då att man har ändrat med vidareresa och man har tagit bort det och nu måste man beställa en ny bil och det är återigen det här. Ett sådant beslut får konsekvenser på andra plan

och det är just då finns det ingen som tar ansvar för den konsekvensen. Det får för att människor med funktionsnedsättning ska kunna vara aktiva i arbetslivet. Det blir svårare om man inte kan lämna barn på dagis. På väg till jobbet och hämtar dem på vägen hem utan måste stå där minst 20 minuter och vänta på en bil och som det har sett ut också tiden före pandemin så har ju inte de där 20 minuterna räckt för det mesta. Det är också arbetsresor, arbetsgivaren måste betala resor under arbetstid och så är det väl inom väldigt få branscher för människor utan funktionsnedsättning, tänker jag. Till exempel vi som jobbar inom funkisrörelsen och inte har färdtjänst, vi tar ju bara tunnelbana, buss eller pendeltåg till ett möte och det gör väl ni också? Men, det finns ingen möjlighet och då ska man ha en arbetsgivare som inte bara ska anställa en person med funktionsnedsättning, vilket ju inte är så lätt, utan också någon som tar på sig extra kostnader för det. Sedan är det också det att vi får ju hela tiden att höra från färdtjänstnämndens ordförande att det är bara att ansöka om extra resor och det behöver man fler resor så får man det och det stämmer ju inte, för det får man inte alltså. Det är väldigt få som får extra resor, även välmotiverade. Där kommer det också in det här som vi tangerade lite i början, de här frågorna om att regionen går över mer till egen träning och tar bort träningsredskap från hjälpmedel. Men man får inte extra finesser för att faktiskt göra den här träningen, så då får man välja att ha ett liv där man bara tränar. På sin fritid och inte gör någonting annat, inte är aktiv i en förening inte tar del av kulturlivet till exempel. Hur ser ni på det här?

**Jens:** Ja, men om man börjar från början i det här och spaltar upp lite grann så kan man säga när det gäller vidareresa, där har ju vi en annan syn än den som majoriteten har, eller den som majoriteten dragit igenom. V tycker att vidareresorna snarare skulle utvecklas, det var också en del av den politik som vi framförde riktlinjerna antogs. Det blir snarare så här att det är ju en dubbel framkörningskostnad för skattebetalarna, om man nu ska se det utifrån det ekonomiska språket, av att beställa nya resor. Och framför allt så är det ju som du säger det ger ju en väldigt stor praktisk konsekvens därför att det är klart att vi vet ju redan idag att det problem med tidspassning för många som har jobb och skola och annat i relation till förtjänsten och det har vi sagt också att vi tycker att vi resan skulle gälla för hela grundskoletiden. Därför att här har man ju lite olika förutsättningar som barn och som förälder faktiskt, så att därför borde man ju snarast gått åt andra hållet menar vi på. Sedan när det gäller just här arbetsresor, så det vi har sagt från vår sida, det är ju att det måste bli enkelt smidigt för den som reser. Det är ju lite grann beroende på vad man får jobba natt och så där, men det är klart att det finns ju företag idag som låter sina anställda ta en taxi till ett möte och så vidare och däremot så är det klart att det är ju en annan kostnad om det är så att du befinner dig i läget att du behöver ha en rullstolstaxi. Därför så behöver man se lite olika på det, menar vi, just utifrån att det blir en kostnad som kanske inte är er relation ditt företag är anpassat efter just rullstolstaxi, där skulle man kunna få samhälleligt tilldelningsstöd för det. Sen när det gäller vanliga färdtjänsttaxiresorna så har vi från vår sida, framför allt sagt så här att det ska vara enkelt att beställa, men att arbetsgivare ändå bör någonstans i arbetsrelaterat

resande bära kostnaden för det. Jag förstår utgångspunkten när du också beskriver det här nu. Det beror var du jobbar. Ofta tar man tunnelbanan och bussen och även om det också finns företag där man tar taxi i stället. Om du tillhör det där företaget där alla andra, och det gemena är, att man tar tunnelbanan och bussen, då blir det ju en extra kostnad för det företaget. Just den aspekten tycker jag är någonting också som jag gärna tar med mig tillbaka och funderar vidare på i vår politikutveckling kring de här frågorna. Den aspekten är kanske ändå är högst väsentlig att ta en extra funderare på definitivt.

Vad var det mer du sa? Jo, men träning och detta. Där har ju vi varit väldigt tydliga att vi tycker att det ska finnas betydligt fler skäl. Sen är ju allt detta i relation till det där som vi pratar om lite för en stund sen, att faktiskt genomföra den där utredningen om resor efter behov i stället och den här diskussionen kanske också pekar på just behovet av en sådan utredning, därför att det blir väldigt mycket komplexitet och i viss mån administration bakom att göra bedömningar hela tiden. Och vi har ju sagt det också att man måste kunna öppna upp för fler resor och tilldelar fler resor utöver fritidsresorna och bland annat än mer träning är ju en sådan. Det är ju liksom en självklarhet menar vi på att, har du det behovet men också ska kunna leva ditt liv i övrigt, så måste du naturligtvis också ha en tilldelning som räcker till för detta. Det kan också handla om att man faktiskt vill engagera sig politiskt och ha förtroendeuppdrag. Eller för den delen deltar i studiecirkel eller annat och det måste man liksom kunna få tilldelning för. Men återigen, därför är det också behov av en utredning för att titta över just det här med tilldelning efter behov och om det verkligen ska finnas ett behov av att ha tak som finns idag.

**Sven:** Ja precis, men det så kan man bli att uppmanad och ordinera att öka sin egen träning av vården. Generellt är det ju att uppmuntra, men man kan ju faktiskt ha speciella förhållanden som gör att man behöver ha en kontinuerlig träning. Det är också reglerna för arbetsresor, det är också en någonting som verkligen behöver gås igenom ordentligt. Som att du måste ange en [fast arbets-]adress och säga att jag har färdtjänst och min dag börjar med ett möte hos er på landstingshuset. Då får jag åka vanlig färdtjänst, inte arbetsresa, för den går bara till jobbet. Det är väldigt märkligt, på något sätt så har man utgått ifrån att de flesta människor som har funktionsnedsättning är på Samhall. Och det är inte så. Men det landar väl i att den här utredningen, den ser vi fram emot i höst.

**Jens:** Ja, men jag vill verkligen understryka det som du säger där att jag tycker nog också många gånger att det finns ett sådant perspektiv som du beskriver när det gäller det här. Man tror man tror att alla befinner sig arbetsmarknadsmässigt på Samhall. Talla och jag hade samtal med en förälder, här för ett tag sen, till en kille som är i arbetsför ålder, men i början på sitt yrkesliv. Han var inne på sitt arbete nummer två nu och visste inte om man kunde få behålla det heller därför att färdtjänsten har gett sådana komplikationer så att det första jobbet inte gick att behålla. Och nu är det liksom fara på färde för jobb nummer två. Det är ju helt

sanslöst faktiskt, samtidigt som vi i andra sammanhang diskuterar att alla ska få möjligheten och dessutom ska försörja sig och vara yrkesarbetande och bidra till samhället. Då måste man ge dem förutsättningarna.

**Sven:** Det finns ju faktiskt en nationalekonom, det är ett antal år sedan, men som räknade ut att om man bara är arbetsför 10 % så går man från tärande till närande, som man brukar beteckna det. Nu kan man inte vara arbetsför i 10 % och det godkänner inte Försäkringskassan. Men det är ändå såpass lite som behövs för att man ska bidra till samhällsekonomin. Och det är ju också ganska viktig aspekt i att försöka underlätta för människor med funktionsnedsättning ut att komma ut i arbetslivet. Och där borde ju då ni som region, enligt konventionen, gå före i anställningar av personer med funktionsnedsättning. Det är ju en annan fråga som vi kan tala om vid ett annat tillfälle.

**Jens:** Ja, där fanns ju det här projektet för några år sedan "Sänka trösklar". Och det var väl ganska tydligt och uppenbart att regionen i flera förvaltningar levde upp till visionen att också upplåta anställningar på som har funktionsnedsättning. Och framför allt tycker jag att det som blir väldigt tydligt där var ju att man inte riktigt alltid såg med rätt glasögon på att man kunde ta ansvar eller ett administrativt jobb även om hon var rullstolsburen och sköter det alldeles lysande. Men det är liksom finns någonting i grunden där som gör att man bedömer det som ett problem från början, snarare som en möjlighet.

**Sven:** Jag tror många spårar felaktigt in i att om man ska driva den frågan så är det i så fall då människor som har ett inflytande över just tillgänglighetsfrågor och då kan man tänka sig att om trafikförvaltningen hade ett par personer anställda med funktionsnedsättning, som jobbade med någonting helt annat, inte just tillgänglighetsfrågor, så ses man i kafferummet och man ser att de kommer för sent, på grund av färdtjänsten, oavsett vad deras kundundersökning, med 87 % nöjda, säger. Hade stadsbyggnadskontoret någon i rullstol som jobbade i arkivet, som an skulle träffa på fikar, så skulle man de helt plötsligt börjar tänka på trösklar och ramper och sådant där, utan att behöva anställa en tillgänglighetsstrateg. Så att det finns många vinster med att faktiskt få in människor med funktionsnedsättning och andra poster. Men det är en diskussion för en annan dag kanske.

## **Vad vill Socialdemokraterna själva lyfta upp?**

**Sven:** Vi gör ju det här inför valrörelsen. Vi siktar egentligen in oss då på framtiden så mycket vi kan i det här. Har ni några andra nyheter att lyfta fram? Det här funktionsprogrammet är ju naturligtvis väldigt intressant för oss. Och verkar ju också få konsekvenser efter valet på ett positivt sätt för våra medlemmar. Men har ni något speciellt ni skulle vilja lyfta upp annars?

\*clipp hanger\*