

Strategisk utveckling  
 Hållbar utveckling  
 Samverkansråd med organisationerna

MÖTESANTECKNINGAR  
 2017-01-13  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 Möte nr 1a 2017  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Handläggare  
 Eva Ness1  
 08-686 1431  
 eva.ness@sll.se

## Minnesanteckningar från extra samverkansråd avseende utredningen kring den framtida Färdtjänsten med länets intresse-organisationer för funktionshinderfrågor, länets pensionärer och politiker från Färdtjänst- och tillgänglighetsberedningen 2017-01-13.

Tid: Freda 2017-01-13, kl. 13:00 – 15:00

Plats: Konferensrum T-Centralen, Lindhagensgatan 100

<b>Från intresseorganisationerna</b>	Amir Amirrazi, DHR
Jaan Kaur, DHR + assistent Alton	Anders Lissegårdh, HSO/RTP-S
Inge-Britt Lundin, HSO/SSDF	Leif Pehrson, SRF
Lasse Persson, HSO/Neuroförbundet	Peter Wätterljung, HSO/Stroke
Sirkka Husso, SRF med ledarhunden Ossi	Alma Asic, HSOs kansli
Hamaddah Mansour, SRFs kansli	
<b>Förhindrade</b>	Birgitta Flognfeldt HSO/RTP-S
Britt-Marie Färm, HSO/Mark och Tarmför	Tomas Hellström, HSO/SDF
<b>Från pensionärsorganisationerna</b>	Ewa Jegréus Swärd, SKPF/Trafikpensionärer
Alexandra Birk, SPF	Siw Winroth, RPG
<b>Förhindrade:</b>	Gunne Färm, PRO
Alf Sandqvist, PRO	Barbro Erlandsson, SPF
Siw Almqvist, SPRF	
<b>Från Färdtjänst- och tillgänglighetsberedningen</b>	Fredrik Wallén, Ordförande (KD)
Conny Fogelström, 2:e vice ordförande (S)	Gunilla Thorsson, Ledamot (L)
Ellinor Moberg, Ledamot (C)	Anna Jonazon, Ledamot (S)

**Stockholms läns landsting**  
 Trafikförvaltningen  
 105 73 Stockholm

Leveransadress:  
 Lindhagensgatan 100  
 Godsmottagningen  
 112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00  
 Fax: 08-686 16 06  
 E-post: [registrator.tf@sll.se](mailto:registrator.tf@sll.se)

Säte: Stockholm  
 Org.nr: 232100-0016  
[www.sll.se](http://www.sll.se)

Strategisk utveckling  
 Hållbar utveckling  
 Samverkansråd med organisationerna

MÖTESANTECKNINGAR  
 2017-01-13  
 Version

Ärende/Dok. id.  
 Möte nr 1a 2017  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Sahir Drammeh, Ledamot (MP)	Petteri Louhema, Ersättare (V)
Martin Richardsson, Politisk sekreterare (V)	
<b>Förhinder:</b>	Mikael T Eriksson, 1:e vice ordförande (M)
Pia Helleday, Ledamot (M)	Zanna Mårtensson, Ledamot (M)
Lars Sporrang, Ledamot (M)	Annett Haaf, Ledamot (S)
Barbro Karlsson, Ersättare (KD)	Dick Bengtsson, Ersättare (M)
Signe Levin, Ersättare (S)	
Från Trafikförvaltningen	Jens Plambeck, Avdelningschef Strategisk utveckling
Mikael Eriksson, Strategisk planerare Buss/SU/Sektion Planering/	Helene Ljungqvist, Konsult som deltagit i utredningen kring framtida färdtjänsten
Anna Bruzaeus, Strategisk planerare/SU/Sektion Planering (punkt 1)	
Eva Ness, Sektionsassistent/ SU/Sektion Hållbar utveckling	

### Minnesanteckningar

Jens Plambeck hälsade välkommen till årets första samverkansråd. Det kommer att hända mycket spännande under året. Dagens agenda innehåller två punkter:

Text i trafikförsörjningsprogrammet (FTP) angående färdtjänsten  
 Utredningen om den framtida färdtjänsten.

Alla presenterade sig kort. Fredrik Wallén (KD) tycker det är trevlig att delta i dessa möten. Frågan om den framtida färdtjänsten innebär ett stort långsiktigt arbete, som nu är inne på upploppet. Organisationerna ser fram emot att det inte kommer att finnas några begränsningar i resandet i den framtida färdtjänsten.

Leif Pehrson återkopplade till mötet i december och berömde Eva Ness för utförliga minnesanteckningar, som de som inte ens var med på mötet, kunde ta del av och förstå och följa.

#### 1. Text i trafikförsörjningsprogrammet (TFP) angående färdtjänsten – Anna Bruzaeus

- Anna Bruzaeus presenterade skrivningen av två meningar med något olika skrivningar, som måste beslutas snabbt, då arbetet med att sammanställa trafikförsörjningsprogrammet pågår för fullt. Anna Bruzaeus läste upp de olika skrivningarna, en som organisationerna presenterat och en som justerat efter diskussioner i trafikförvaltningen.
- **Meningen som inkom efter Samverkansrådet i december 2016**  
 Färdtjänsten är till för dem, som på grund av en funktionsnedsättning, har svårigheter att på egen hand förflytta sig eller använda den allmänna kollektivtrafiken. Den ska bidra till

att personer med funktionsnedsättning, i likhet med andra i länet, fritt kan bosätta sig, arbeta, studera och ha en aktiv fritid.

- **Förslag på ny mening om Färdtjänsten**

Färdtjänsten är till för dem, som på grund av en funktionsnedsättning, har **väsentliga** svårigheter att på egen hand förflytta sig eller använda den allmänna kollektivtrafiken.

**Det handlar om att skapa möjligheter för alla medborgare att på lika villkor kunna arbeta, studera och kunna delta i olika aktiviteter i samhället.**

- Enligt organisationerna är skrivningen "väsentliga svårigheter" mycket svårtolkad. Många läkare skriver otydliga intyg. Skrivningen kommer från färdtjänstlagen, enligt förvaltningen. Skrivningen i den sista meningen i förvaltningens förslag är hämtad ur "En strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken 2011-2016" (Regeringskansliet).
- Organisationerna förstod inte varför inter deras föreslagna skrivning kunde gälla. I förslaget framgår så tydligt vad som är färdtjänst och för vem. Organisationerna tycker inte heller att färdtjänsten är till för "alla medborgare" utan för att människor med funktionsnedsättningar ska behandlas lika som alla andra. Färdtjänsten finns för att skapa likvärdighet. "Väsentligt" vad betyder det? Hur ska man tolka det? Vad har ordet för bäring i trafikförsörjningsprogrammet? Enligt förvaltningen måste man gå till lagtexten för att få förklaring. RPGs representant tycker att "väsentligt" är ett stort ord med stor bredd. Vem ska bedöma och vad ska bedömas? Enligt Förvaltningen står det i lagen. Har man beviljats färdtjänst är ordet "väsentligt" redan beaktat, enligt organisationerna. Ordet behöver inte förekomma i texten i trafikförsörjningsprogrammet. Organisationernas text bör stå kvar. Den förklarar hur, var och varför. Varför inte också införa ordet "fritt" i texten? Conny Fogelström (S) menade att för dem som arbetar med tillstånd kan ord vara ganska avgörande för om tillstånd ska bevilja eller inte.
- Organisationerna godkänner inte trafikförvaltningens text. Det här är två olika texter med olika perspektiv. Man ska skriva så att gemene man förstår vad man menar med texten gällande färdtjänsten i trafikförsörjningsprogrammet. Lagtext och regler är till för tillståndsgivning. Texten i trafikförsörjningsprogrammet talar om hur trafiken ska vara och fungera. Språket blir mindre byråkratiskt. På fråga från förvaltningen höll politikerna höll med om organisationernas skrivning.
- Fredrik Wallén (KD) framförde att det rör sig om två skilda dokument. Organisationernas skrivning är bra och lättare att ta till sig. Bra konsensus. Lagstiftningen styr ju också verksamheten och är väsentlig för den lagstyrda tillståndsprövning vi har.
- Enligt trafikförvaltningen är det viktigt med tydlighet kring avgränsningar utifrån ett upphandlingsperspektiv. Det är därför förvaltningen tittar på olika skrivningar. Det som skrivs kan få konsekvenser i samband med upphandling. Beroende på hur dokumentet kommer att användas i våra upphandlingar. Skrivningen kan komma att lyftas upp som en påverkan på upphandlingen.
- Mötet beslutade att låta organisationernas skrivning gälla. Anna Bruzaeus tackade för visat engagemang och lämnade mötet.

## 2. Utredningen om den framtida färdtjänsten – Mikael Eriksson

- I utredningens arbete har framkommit att det dels finns vissa saker som kan åtgärdas under pågående avtalsperiod och dels ska vissa saker utredas. I steg 2 kan påverkan på kommande avtal medges, då finns förhoppningsvis ett nytt trafikhanteringssystem på plats, som ska underlätta och möjliggöra olika åtgärder.
- Trafikförvaltningen förtydligade att vissa åtgärder planeras genomföras under innevarande avtalsperiod och vissa i kommande avtal.
- Åtgärder som ska genomföras nu eller som skulle ha genomförts i går, frågade SRF. Efter att ha väntat i 20 minuter på en bil som inte kommer, ringer man resegarantin. Det är samma företag som har missat att skicka bil nummer 1 som ska skicka nästa bil. Gör upp med Taxi Stockholm att resegarantin kan ringa till dem för att beställa bil. SRF önskar att andra taxibolag än de upphandlade ska kunna hjälpa till.
- Enligt Conny Fogelström (S) pågår arbete enligt aktivitetsplan att samordna bilarna mellan Taxi Kurir och Taxi 020. Viktigt att rapporten kommer fram snart inför inriktningsbeslut.
- Åldersspannet för ungdomar 0-25 år föreslås inte ändras längre i utredningen.
- För resegarantin har SRF skickat en lista med synpunkter på att förändra den. Förvaltningen letar fram listan. SRF hade också skrivit i remissvaret om resegarantin och var litet konfunderade över att behöva skicka ytterligare en lista. Organisationerna jobbar hårt och lämnar synpunkter. Sedan verkar det som om ingen läser dem och tar in dem i materialet. Förvaltningen svarade att man nogsamt har tittat på och tagit med de remissvar som har inkommit. Förvaltningen kollar om den mejlade listan har kommit fram.
- SRF tycker inte att förvaltningen ska lägga energi på att förkorta kötiderna utan mera energi på själva problemet. Om det finns lediga bilar att tillgå försvinner problemet med köer till resegarantin. Resegarantin bör kunna beställa bilar från andra taxibolag. De som idag ligger ute med pengar för taxiresor är de som jobbar. Övriga har inte råd att betala taxin utan väntar i köerna till Resegarantin. Samverkan mellan Taxi Kurir och Taxi 020 har inte gett något resultat. Organisationerna efterlyser en konkret förändring. Förvaltningen kommer att se över resegarantin.
- Frågan om att få anlita andra taxibolag har varit upp i trafiknämnden, då måste det upphandlas och avtalas med bolagen.
- Att lösa problemet måste ligga på förvaltningen och inte på organisationerna. Enligt förvaltningen kan en eventuell upphandling för tjänsten påbörjas. En upphandling måste till eftersom förvaltningen lyder under LOU. Enligt organisationerna finns alltid möjlighet att lösa problem även om upphandlingen ligger under LOU. Att slippa ligga ute med pengar genom att kanske få taxicheckar som gäller för andra bolag, som faktureras när checkarna används. Det måste förvaltningen kunna prata med bolagen om. Förvaltningen kommer att titta närmare på detta. Men det kommer inte att ske i den här utredningen. En sådan fördjupning kan ske i samband med en annan upphandling. Enligt organisationerna måste det till en snabb lösning på problemet idag. Förvaltningen har noterat organisationernas synpunkter. En sådan förändring finns inte i målbilden nu, men förvaltningen ska ta tag i problemet så snart som möjligt. Sirkka Husso framförde att det är stora problem med färdtjänsten i innevarande avtalet. Hur löser man problemen i

framtiden? De som ska köra färdtjänsten vill inte. Bolagen borde få press på sig att de måste kunna leverera bilar som straff.

- *Skrivning om förtroendeuppdrag.*
- De inom färdtjänsten som jobbar med dessa frågor vill ha förslag på förändringar i skrivningen. I tillämpningsföreskrifterna stod att det skulle vara styrelseuppdrag. Organisationerna har förslag på att det ska stå förtroendeuppdrag, då alla uppdrag inte genomförs av styrelseledamöter. Man går över till tillfälliga uppdrag och Ad hoc-grupper för att lösa vissa problem. Skrivningen i meningen bör ändras från styrelseuppdrag till förtroendeuppdrag. Organisationerna är förvånade över att trafikförvaltningen inte redan gjort den ändringen. Regelverk och tillämpning måste anpassas till hur föreningsarbetet har förändrats under åren. Även om en representant inte är med i styrelsen måste personen kunna få färdtjänst. Problemet skulle försvinna om det blev fri tilldelning av resorna. Conny Fogelström (S) tycker även att det ska stå "Fackliga organisationer". Borde det inte stå regionala organisationer för att begränsa en del. Så att inte någon från Kramfors får rätt att åka på möte i Stockholm. Måste det stå "fast"? Ta bort förtroendeuppdrag i en avdelning man kan ha flera förtroende uppdrag och Ad hocuppdrag. Förvaltningen måste kolla upp detta. Det är inte Strategisk utveckling som ska göra om dessa riktlinjer. Informationen lämnas till berörda. Kanske ska förändringarna tas upp i Färdtjänst- och tillgänglighetsberedningen. Förvaltningen har troligen inte mandat att ändra tilldelningen i utredningen. Frågan får hanteras i särskild ordning.
- *Ändring av viaresor.* Förvaltningen ska se över den skrivning som finns i riktlinjerna. Det kommer att framgå vilka förändringar förvaltningen vill göra. I dagsläget har förvaltningen inga förslag på förändringar.
- Conny Fogelström (S) "se över" för färdtjänst- och tillgänglighetsberedningen är detta en angelägen fråga och man tycker att tolkningen är för snäv. Sahir Drammeh (MP) tycker att viaresor ska erhållas efter behov och inte begränsas. Färdtjänst – och tillgänglighetsberedningen har fått många skrivelser i frågan. Utredningen har pratat med Färdtjänstsektionen om viaresor. Viaresor kommer att definieras och tydliggöras vad de står för i riktlinjerna.
- Var kommer organisationerna in när förvaltningen diskuterar dessa frågor? Förvaltningen svarade att i utredningen lämnas inga detaljerade förslag, men att det är viktigt att vissa frågor definieras. När man tar fram regler får de inte vara för precisa, tycker organisationerna. Barn är olika och reglerna bör vara lite fluffiga och ge utrymme för individuella behov och tolkningar.

### **3. Tidplan – fortsatt arbetet – presenterade Mikael Eriksson**

- Beslut om utredningen planeras fattas av trafiknämnden 21/2. Det är ett inriktningsbeslut. För kommande upphandling och steg 2 kommer fortsatt utredning att genomföras. Inriktningsbeslutet gäller sådant som kan göras inom befintliga avtal. Sedan kommer steg 1, som gäller kommande upphandlingar och till slut steg 2, som gäller för upphandlingar längre fram i tiden och då förhoppningsvis med ett nytt trafikhanteringssystem på plats.

Strategisk utveckling  
Hållbar utveckling  
Samverkansråd med organisationerna

MÖTESANTECKNINGAR  
2017-01-13  
Version

Ärende/Dok. id.  
Möte nr 1a 2017  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

- Samverkansrådet tyckte det var OK med ytterligare ett möte den 9 februari. Och med två möten i Färdtjänst- och tillgänglighetsberedningen under tiden.
- Vid mötet 15/12 gick alla åtgärder igenom. Organisationernas synpunkter förs in i dokumentet. Organisationerna har återkopplat och lämnat synpunkter på åtgärderna. Förvaltningen skulle återkomma om organisationernas synpunkter. Organisationerna har bl.a. reagerat på förvaltningens förslag om 500 resor för personer med funktionsnedsättning, 240 resor för taxi, vilket förvaltningen skulle återkomma om. Om hela utredningen ska vara klara i februari hur har då förvaltningen tagit in organisationernas synpunkter?
- Inge-Britt Lundin läste upp följande synpunkter från Birgitta Flognfeldt, som tyvärr inte kunde närvara:  
*"I referensgruppen för framtida färdtjänst framförde vi ett resande efter behov för alla. I remissen står 300, 500 eller 700 resor för alla. Jag ifrågasätter 500 resor för alla utom taxikunder där man föreslår 240 resor.  
Vill påpeka att många taxiresenärer kan samplaneras men inte kan åka med den allmänna kollektivtrafiken.  
Vad gäller för resenärer med ensamåkning vanlig taxi som inte kan samplaneras p g a t ex astma, allergi, hjärt- lungsjuka? Föreslår man 240 eller 500 för dessa personer?  
Vad gäller för liggande transporter? Är det 500 resor även för dessa?  
Jag tycker fortfarande att personer som åker rullstolstaxi fortfarande ska ha resor efter behov. Jag tror inte att resandet kommer att öka för taxiresenärer om även dessa får resor efter behov."*
- Förvaltningen har fått skrivelsen via mejl och kommer att besvara frågorna.
- Förvaltningens tanke är att de som idag har fri resandetilldelning föreslås få 500 resor + väsentliga resor. . De som har 198 resor idag föreslås få 240 resor + väsentliga resor. Enligt tidigare minnesanteckningar skulle resetilldelningen redovisas på dagens möte och SRF påpekade att organisationerna är förvånad över tilldelningen 240 resor och vill höra en motivering. Begränsningen till 500 resor är inte heller bra. För de fåtal personer som reser över 2000 resor per år är man förvånad över att de hinner med. Varför dra alla rullstolsburna över en kam för att några missbrukar systemet? Varför inte lösa problemet på annat sätt? SLL centralt tillsammans med trafikförvaltningen? Under 5 – 10 år har det antytts att det ska vara resetilldelning efter behov. Förr fanns det kommuner som köpte extra resor till sina medborgare för att de skulle kunna resa efter behov. Trafikförvaltningen har försökt spela ut grupperna mot varandra. De som har fritt resande och de som har begränsat resande. Det är inte riktigt just. Alla bör ha resor efter behov. Behovsanalys på individnivå bör göras. Varför delar trafikförvaltningen hela tiden in i olika grupper? Vad är syftet bakom det? Förvaltningen vill ha en attraktiv färdtjänst i balans med bra ekonomi och måste balansera dessa delar på ett så bra sätt som möjligt. En svår balansgång där vi måste ha ett resande som är hållbart, genomförbart och ekonomiskt. Organisationerna frågade vad det är som talar för att folk kommer att resa mer för att det blir flera resor? Finns det någon statistik som visar på det? Människor med funktionsnedsättning vill ha samma rättigheter som alla andra i SL-trafiken som reser med SL-Accesskortet. Varför begränsa för de svagaste i samhället? Organisationerna tror



in att resandet kommer att öka. Organisationerna vill se statistik över resandet. Nu begränsar man för alla och ställer grupper mot varandra. Förvaltningen pratar om överutnyttjande. Man vet inte varför resebehovet finns eller om det förekommer. Kanske har personer som reser över 1000 reser det behovet?

- I statistiken för den allmänna kollektivtrafiken genomförs ca 2,5 reseförflyttningar per vardag i genomsnitt, enligt förvaltningen. Statistiken för rullstolstaxi visar en ökning på 7 – 8 % per år. Varje resa blir längre. Ökningen gäller inte enbart dem som reser mycket utan för alla. Förvaltningen har diskuterat med Sektion Färdtjänst. Det blir en ökning om man har större möjligheter att resa. Resandet med färdtjänsttaxi ökar också. Enligt organisationerna är det inte förvånande att rullstolstaxi ökar. Det var tidigare en grupp som var eftersatt och hade svårt att resa. Politikerna får ta skeden i vacker hand och gå vidare med detta. Hur stor är den gruppen? När den allmänna kollektivtrafiken ökar är det ingen som gnäller. Förvaltningen vill ha en ökad allmän kollektivtrafik.
- Trots att färdtjänsten och den allmänna kollektivtrafiken slagits ihop särredovisas färdtjänsten fortfarande, vilket organisationerna tycker är konstigt
- Conny Fogelström, (S), det vore relevant att göra analys av rullstolstaxi och varför den ökar 7 – 8 % varje år. Uppdämt behov? Flera som har tillstånd? Handlar det om möjligheten till kundval? Organisationerna höll med om att det är konstigt att man inte har analyserat resandet för dem som reser mycket. En ökning med 7 – 8 % för de som åker rullstolstaxi beror nog på att användarna nu har upptäckt att man kan resa med rullstolstaxi. Vad gör förvaltningen åt de personer som missbrukar resandet? Har man kollat vart de åker, har ni pratat med dem? Särredovisningen av färdtjänsten gör att man hänger ut dem som reser med färdtjänsten. Dessa resor är inte lika viktiga som den allmänna kollektivtrafiken. Det är lätt att komma upp i 2 -3 resor om dagen. Har förvaltningen kollat när ökningen för rullstolstaxi sker? Om det ökar under vintern är det inte så konstigt med det väglag som råder är det ett rent elände att ta sig till den allmänna kollektivtrafiken. Organisationerna tycker att utredningen lägger stor vikt i begränsning av resor. Det går att ta fram vilka som ev. missbrukar. Det skulle gå snabbare om förvaltningen kollar upp detta och sparar på det sättet. Innan rullstolstaxi kom reste man med speciella bussar. När rullstolstaxi kom med kundval blev det tryggare. Politikerna måste begära av förvaltningen innan ni går till beslut att det finns mer än ett förslag att besluta om. Som det är nu finns bara ett förslag från förvaltningen och det är begränsningar. Organisationerna har kämpat och vill ha ordentliga svar. Varför är det inte möjligt att resa fritt? Enda svaret från förvaltningen är att rullstolstaxiåkare har rest för mycket. Varför har de rest så mycket? Enligt Conny Fogelström (S) är det färdtjänst- och tillgänglighetsberedningen som lägger fram beslutsunderlag till trafiknämnden, som beslutar. Inga beslut är fattade ännu.
- Om organisationerna har mera som ska tilläggas mejla in detta.
- Gunilla Thorsson (L) upplever frustration från alla, tar till sig och förstår. De som ska resa vill ha enkla lösningar. Det kostar pengar om trafikförvaltningen ska reda ut om systemen är krångliga. Det finns några som missbrukar. Vill gärna se hur de reser och varför. Deras resande ska inte drabba hela gruppen. Färdtjänstresenärernas behov är lagstadgat och alla ska kunna resa. Vi ska inte ställa grupper mot varandra.

Strategisk utveckling  
*Hållbar utveckling*  
*Samverkansråd med organisationerna*

MÖTESANTECKNINGAR  
2017-01-13  
Version

Ärende/Dok. id.  
Möte nr 1a 2017  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

- Enligt organisationerna gick färdtjänsten med överskott i många år. Överskott som sugits in i svarta hål. Man borde använda överskottet på de som det är till för. Vad har trafikförvaltningen gjort med dem som missbrukar? Färdtjänst- och tillgänglighetsberedningen i alla ära med den fattar inga beslut. Det gör trafiknämnden och i den finns det några få som kan funktionshinderfrågorna. Enligt Fredrik Wallén, ordförande i färdtjänst- och tillgänglighetsberedningen (KD), är alla mycket engagerade och mycket bra på att lyssna in frågorna.
- Enligt organisationerna innebär resetilldelningen också en social dimension. Om man ökade tilldelningen ordentligt kanske man kan börja åka mera, för att kunna ha samma sociala liv som de som reser med allmänna kollektivtrafiken, som inte begränsas två resor i veckan. Hur kan ett fåtal personer missbruka eller överutnyttja resandet? Vet någon ens varför och om de reser? Det förekommer ju också felaktigheter.
- Förvaltningen kommer att svara vid samverkansrådet 2017-02-09. Förvaltningen tar med sig frågan och försöker få fram svar. OK tyckte mötesdeltagarna.
- Enligt tidsplanen pågår framtagandet av rapporten. Förvaltningen vill helst inte ha synpunkter eftersom tidsplanen är så tigt. Organisationerna får ut dokumentet för genomläsning. I det klara dokumentet kan sedan förändringar ha skett. Utskick till TN 9 feb. Förvaltningen måste redovisa olika konsekvenser i samband med frågorna. Förhoppningsvis får deltagarna skrivelser nästa vecka.

Jens Plambeck tackade för visat intresse och avslutade mötet.

Antecknat av

Eva Ness