



KOMMUNAL FÄRDTJÄNST – REGELVERK OCH TAXA - UPPDATERING

BAKGRUND

Dorotea kommuns nuvarande regler för kommunal färdtjänst antogs 2007. Reglerna upprättades i samverkan med övriga kommuner i länet. Ett någorlunda liknande regelverk i länets kommuner sågs som en viktig parameter i dåvarande planering för en länsgemensam beställningscentral. Av olika anledningar har den gemensamma beställningscentralen inte kommit till stånd förrän denna höst, 2020. Alla kommuner är dock inte anslutna. Dorotea är en av kommunerna i länet som genom åren valt att inte ingå i en gemensam beställningscentral.

UPPDRAGET

I maj 2020 beslutade VSU om en översyn av nuvarande riktlinjer för färdtjänst och riksfärdtjänst (Dnr: KS 2020-0123-730). De uppdaterade riktlinjerna förväntas ge tydligare vägledning och rådgivning i frågor som rör handläggning av färdtjänst och riksfärdtjänst.

Det är viktigt att förstå skillnaden mellan färdtjänst och riksfärdtjänst. Därför delas uppdraget upp i två separata ärenden där kommunens riktlinjer för färdtjänst och kommunens kompletterande regler för riksfärdtjänst hanteras var för sig.

FÄRDTJÄNSTLAGEN OCH KOMMUNENS REGELVERK

Reglerna i färdtjänstlagen, som trädde i kraft den 1 januari 1998, kan sägas beskriva en miniminivå för vad som innefattas i kommunernas ansvar för att anordna färdtjänst. Som komplement till lagstiftningen behövs den egna kommunens regelverk. Det är viktigt för den individuella handläggningen att kommunens generella bestämmelser för färdtjänst är klara och entydiga.

MYNDIGHETSUTÖVNING

Handläggaren ska efter genomförd utredning kunna fatta ett sakligt och korrekt beslut i varje enskilt ärende. Kravet att beslutet ska vara sakligt korrekt kan härledas från regeringsformen. Av 1 kapitlet 9 § framgår bland annat att myndigheter som fullgör uppgifter inom den offentliga förvaltningen i sin verksamhet ska beakta allas likhet inför lagen samt iaktta saklighet och opartiskhet. Detta innebär bland annat



att lagen ska tillämpas så att lika fall behandlas lika, att verksamhetens ändamål främjas och att ingen form av godtycke förekommer.

UPPFÖLJNING AV VERKSAMHETEN

Kommunen har via sitt regelverk satt en ambitionsnivå för verksamheten. För att kunna kvalitetssäkra verksamheten krävs att både övergripande långsiktiga och kortsiktiga mål fastställs. De kortsiktiga målen ska vara tydliga och mätbara. Bland målen bör bland annat mål för handläggningen av ärenden finnas med. Målen behöver också samordnas med kommunens mål för tillgänglighet rent generellt men i synnerhet med tillgängligheten i kollektivtrafiken.

TAXA

Nuvarande färdtjänsttaxa bygger på länstrafikens pris för enkelbiljett med ett påslag med 18 kr per resa. I utredningen ges inget förslag på ändring. Påslaget innebär att resan är dyrare för den som anlitar färdtjänst i jämförelse med annan resenär i kollektivtrafiken. Om färdtjänsten i sig ska ge en normalisering bör den extra kostnad som läggs till länstrafiktaxan hållas i acceptabel nivå.

KÄLLOR

Under arbetet med uppdateringen har förutom lagstiftningen även skriften ”Färdtjänst handbok” nyttjas för att inhämta fakta. Färdtjänsthandboken utkom 1999, året efter att ny lag om färdtjänst trädde i kraft. Den har uppdaterats ett flertal gånger och senast 2012. Svenska färdtjänstföreningen har tillsammans med SKL och med stöd från Trafikverket tagit fram den senaste upplagan. I länet finns ett nätverk av färdtjänsthandläggare. Nätverket, och då främst Storumans erfarna färdtjänsthandläggare, har fungerat som bollplank och rådgivare under arbetet. En av huvudförfattarna till ”Färdtjänst handbok” Henry Freij, har också, via nätverket, kunnat nyttjas för synpunkter och frågeställningar.

SAMMANFATTNING

Färdtjänsten är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken. Ju mer tillgänglig den allmänna kollektivtrafiken är desto färre personer är i behov av färdtjänst.

De ansökande personer som uppfyller lagens krav för att få ett färdtjänsttillstånd ska tilldelas det utifrån det regelverk som kommunen antagit.

De ansökande personer som inte uppfyller lagens krav för att få ett färdtjänsttillstånd ska få klar och tydlig motivering till avslag. De ska också få information om hur de överklagar samt hjälp att överklaga, om de vill göra så. Målsättningen ska vara att de kan hänvisas till befintlig kollektivtrafik. Kommunen har linjetrafik och efterfrågestyrd trafik som täcker stora delar av kommunen. Om orsaken till ansökan till exempel är behov av inköp av dagligvaror finns hemsändning från kommunens butiker att erbjuda.

Avsaknad av allmänna kommunikationer är i sig ingen grund för att beviljas tillstånd till färdtjänst. Färdtjänst ska medverka till normalisering för personer med funktionsnedsättningar, det vill säga att kunna leva som alla andra. Avsaknad av allmänna kommunikationer innebär svårigheter att resa också för andra.

Verksamhetens trovärdighet bygger på att brukare, nya och gamla känner trygghet och tilltro till kommunens hantering av färdtjänstansökningar och det faktiska utförandet av tjänsten. Årlig uppföljning av verksamheten säkerställer kvalitet och hjälper handläggare att hålla kurs i riktning mot de uppsatta målen. Kontinuerlig kontakt med utövaren/entreprenören med löpande statistik på utförda uppdrag ger en chans till framförhållning avseende återrapportering och budgetarbete.

Ingen förändring föreslås avseende kommunens taxa för färdtjänst. Påslaget på 18 kr per resa föreslås kvarstå.

Inga förslag på kort- och långsiktiga mål lämnas i utredningen. Framtagande av mätbara mål bör genomföras inom verksamheten.

Monica Gahlin
Utredare