

Översyn av regelverk och riktlinjer för färdtjänsten i Västerbotten



Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	1
2	Bakgrund, uppdrag och arbetssätt samt metod.....	2
2.1	Uppdrag	2
2.2	Syfte	2
2.3	Avgränsning	2
2.4	Arbetssätt och metod	2
2.5	Återrapportering.....	3
3	Tidigare genomförda översyner.....	4
4	Omvärldsanalys	5
4.1	Jämtland	5
4.2	Norrbottn.....	6
4.3	Västernorrland.....	6
5	Regelverk och taxa i Västerbotten.....	8
5.1	Regelverk för färdtjänsten.....	8
5.1.1	Geografiskt område.....	8
5.1.2	Antal resor generellt, arbetsresor och resor till dagverksamhet.....	9
5.1.3	När på dygnet	9
5.1.4	Färdsätt	9
5.1.5	Uppehåll under resan.....	9
5.1.6	Bagage och hjälpmedel	10
5.1.7	Service	10
5.1.8	Ledsagare	10
5.1.9	Medresenär	10
5.1.10	Ledarhund/assistanshund samt husdjur	11
5.1.11	Beställning, starttidsstyrning, samordning	11
5.1.12	Resegaranti.....	11
5.2	Taxa för färdtjänsten	11
5.2.1	Ålderskategorier.....	12
6	Förslag till förändringar och fortsatt samverkan	14
6.1	Regelverk och riktlinjer vid tillståndsgivningen.....	14
6.2	Taxa.....	15
6.3	Information.....	15
6.4	Fortsatt samverkan - nätverk	16
7	Källor	17

1 Sammanfattning

I Västerbotten genomfördes en översyn av regelverket och taxan för färdtjänsten 2005. I genomgång av de regelverk och egenavgifter som används i Västerbotten 2022 så kan konstateras att många delar i detta regelverk är oförändrade bland de kommuner som är anslutna till den gemensamma beställningscentralen. Bland övriga kommuner kan likheter även ses bland de kommuner som genomfört sina upphandlingar tillsammans med Umeå kommun.

Gällande egenavgiften för färdtjänsten så har alla kommuner utom Umeå en taxa som är uppbyggd på kollektivtrafiktaxan samt ett fast påslag. Det fasta påslaget är dock hos vissa kommuner höjt från de 18 kronor som fanns 2006 till 25 kronor. Vilhelmina kommun har även höjt det fasta påslaget till 28 kronor. Umeå kommun har en egenavgiftskonstruktion som är 1,5 gånger kollektivtrafiktaxan.

Vid en jämförelse med de övriga norrlandsläna så har Västerbotten en relativt hög likhet mellan kommunernas regelverk fast det inte funnits något aktivt arbete för detta sedan den stora översynen 2005.

Västernorrland är det län i Norrland där det finns minst sammanhållet regelverk och egenavgiftskonstruktion. Detta gäller även de tre kommuner som överlämnat tillståndsgivningen till kollektivtrafikmyndigheten. Från beställningscentralens sida skulle ett gemensamt regelverk och egenavgiftskonstruktion vara önskvärt. I Västernorrland är det endast Sundsvalls kommun som ej är en del av den gemensamma beställningscentralen.

I Jämtland finns en tydlig styrning mot ett gemensamt regelverk och egenavgiftskonstruktion då detta är ett krav för att vara ansluten till den gemensamma beställningscentralen. I Jämtland är det endast Östersund och Strömsund som ej är en del av den gemensamma beställningscentralen. De kommuner som är anslutna till den gemensamma beställningscentralen har även överlämnat tillståndsgivningen till kollektivtrafikmyndigheten.

Norrbottnen är det län med högst andel av färdtjänstresorna samlade inom beställningscentralen då alla kommuner utom Boden är anslutna. Anslutna kommuner har överlämnat tillståndsgivningen till kollektivtrafikmyndigheten. Det finns ett gemensamt regelverk, med undantag för att kommuner som gränsar till Finland tillåter resor till serviceorter i Finland. Egenavgiften i Kiruna kommun avviker från övriga kommuners. Boden som ej är ansluten till beställningscentralen har både avvikande regelverk samt egenavgiftsnivå. Egenavgiften utgår från kollektivtrafiktaxan, men påslaget i Boden är 50 % medan det i övriga kommuner är 75 %.

Utifrån genomgång av dagens regelverk i Västerbotten så rekommenderas att ett gemensamt övergripande regelverk etableras i Västerbotten. Det är de riktlinjer som tillämpas vid tillståndsgivningen, som ger färdtjänsthandläggarna stöd i vilka begränsningar eller utökningar som kan ske utöver det gemensamma regelverket. Det beslutade färdtjänstillståndet omfattar vad som gäller i det individuella fallet.

En harmonisering av taxan skulle med så liten påverkan som möjligt för det stora flertalet kommuner vara att bibehålla strukturen enkelbiljettspris, men att det fasta påslaget höjs till 25 kronor/resa (Umeå undantaget).

Rekommendationen är att det fortsatt ska finnas två ålderskategorier barn respektive vuxen. Dessa två ålderskategorier ska överensstämma med den definition som finns inom kollektivtrafiken och den information som används för att beskriva dem ska vara den som används där. Avseende barn som reser fritt så finns det i dagens regelverk skrivning om att den färdtjänstberättigade ska vara målsman till barnen. Inom kollektivtrafiken har man frångått kravet på att det ska vara barn till den betalande. Rekommendationen är att använda samma definition som finns inom kollektivtrafiken det vill säga att två barn under 7 år kan resa gratis med den färdtjänstberättigade.

För att justeringar av kollektivtrafikens taxa ska få direkt genomslag för egenavgiften så rekommenderas att denna uppdateras av Länstrafiken och att kommunerna kan länka från sina hemsidor till denna taxa. Möjligen så skulle detta påkalla ett behov av att kommunerna fattar beslut om att följa kollektivtrafiktaxan och att egenavgiften justeras då denna justeras utan att det krävs ett förnyat kommunalt beslut.

Utöver förslag om att ett gemensamt regelverk så finns även en rekommendation om att kollektivtrafikmyndigheten åter kallar till nätverksträffar för färdtjänsthandläggarna. Beställningscentralen för serviceresor bör även bjudas in till dessa träffar.

2 Bakgrund, uppdrag och arbetssätt samt metod

Färdtjänst regleras i lagen (1997:736) om färdtjänst. Regelverk och riktlinjer för färdtjänsten bygger på och förtydligar färdtjänstlagen och ger ett stöd i handläggningen av enskilda ärenden. Det finns ett värde i att med jämna mellanrum se över och vid behov revidera regelverk och riktlinjer för att de ska möta förändringar i verksamheten, samhället samt politiska viljeinriktning.

Enligt färdtjänstlagen är det varje kommuns ansvar att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom kommunen och om det finns skäl, mellan kommunen och annan kommun. Kommunens ansvar omfattar kommuninvånarna. En kommun får enligt lag (2006:1114) även anordna färdtjänst i eller mellan andra kommuner. Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik så kan en kommun överlämna befogenhet enligt färdtjänstlagen till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. I Västerbotten är det länets kommuner som är ansvariga för färdtjänsten och som därmed fastställer regelverk och riktlinjer för densamma.

Våren 2021 genomförde den regionala kollektivtrafikmyndigheten dialogmöten med länets kommuner. Önskemål framfördes från kommuner om en gemensam översyn av regelverk och riktlinjer för färdtjänsten. Regionala kollektivtrafikmyndigheten stämde av detta initiativ vid kommunchefsberedning i början av april för att säkerställa att detta var en gemensam önskan från länets kommuner. Utifrån denna avstämning så konkretiserades ärendet i att Primärkommunala beredningen och därefter Beredningen för regional utveckling fattade beslut om att rekommendera regionala utvecklingsnämnden att fatta beslut om att samordna en översyn av regelverk och riktlinjer för färdtjänsten tillsammans med kommunerna. Regionala utvecklingsnämnden fattade 2021-09-29 beslut om att ge regional utvecklingsdirektör i uppdrag att samordna översyn av regelverk och riktlinjer för färdtjänsten tillsammans med kommunerna i Västerbottens län.

2.1 Uppdrag

Mot bakgrund av ovanstående gav regional utvecklingsdirektör trafikstrateg vid kollektivtrafikmyndigheten i uppdrag att

- samordna översyn av regelverk och riktlinjer för färdtjänsten tillsammans med kommunerna i Västerbotten.
- omgående starta översynen, samt att slutredovisa uppdraget senast i juni 2022.

2.2 Syfte

Uppdraget syftar till att ge Region Västerbotten och länets kommuner en samlad bild av skillnader och likheter mellan kommunernas regelverk och riktlinjer för färdtjänsten, förslag till eventuella förändringar av regelverk och riktlinjer för ökad harmonisering. Uppdraget syftar även till att skapa goda förutsättningar för beställningscentralen för serviceresor i dess uppdrag kopplat till färdtjänsten.

2.3 Avgränsning

Uppdraget omfattar ej att samordna eventuellt efterföljande process för beslut hos kommunerna om förändringar av regelverk och riktlinjer för färdtjänsten.

2.4 Arbetssätt och metod

Centralt för arbetet är att det sker i nära samverkan med länets kommuner. Medverkan från den gemensamma beställningscentralen för serviceresor är även viktigt då beställningscentralen har att följa beslutade regelverk och riktlinjer vid genomförande av uppdraget kopplat till färdtjänst för anslutna kommuner.

Arbetet genomförs genom

- Faktainsamling av nuvarande regelverk och riktlinjer i Västerbotten
- Omvärldsbevakning av hur regelverk och riktlinjer ser ut i andra län
- Dialog med länets kommuner och beställningscentralen för serviceresor kring de likheter och olikheter som finns i kommunernas regelverk och riktlinjer

- Analys av möjliga förändringar och deras effekter
- Sammanställning av förslag till förändringar
- Förankring av de slutsatser som konstateras genom utredningen

Insamling och genomgång av länets regelverk och riktlinjer har genomförts. Under arbetet har det genomförts sex dialogmöten tillsammans med länets färdtjänsthandläggare. Representant för beställningscentralen för Serviceresor i Västerbotten har deltagit vid dialogmötena med kommunerna. Dessutom har separat dialog förts för att få ytterligare information kring hur dagens regelverk fungerar och om det finns input kring förändringar som skulle förbättra samordningsmöjligheten och underlätta arbetet i beställningscentralen

Omvärldsbevakningen har skett genom genomgång av grannlänens regelverk. Därefter har intervjuer med representanter för beställningscentralerna i grannlänerna genomförts för att kunna ställa kompletterande frågor och även få ytterligare information om vad som upplevs som positivt med deras regelverk, hur de resonerat kring olika regler samt om det finns tankar kring eller behov av förändringar eller utveckling.

Det förslag till gemensamt regelverk innehållande taxa, dialog kring hur de skillnader som kan vara påkallade kan hanteras genom riktlinjer samt förslag om information och fortsatt samverkan som återfinns i rapporten, har presenterats och avstämts vid dialogmöte med länets färdtjänsthandläggare.

2.5 Återrapportering

Uppdraget återrapporteras till Regional utvecklingsdirektör under Q2, 2022.

Slutrapportering består i en rapport som förutom översyn av nuvarande regelverk och riktlinjer även lämnar rekommendationer om eventuella förändringar av/harmonisering av kommunernas regelverk och riktlinjer. Slutrapporten bör även innehålla förslag till tidplan och genomförandeprocess för eventuella förslag till förändringar.

3 Tidigare genomförda översyner

Regelverk och riktlinjer för färdtjänsten har även tidigare varit föremål för gemensam översyn. 2005 genomfördes en omfattande översyn där extern konsult hjälp användes för uppdraget. Resultatens av översynen resulterade i att Länstrafikens ägarsamråd fattade beslut om att förändra regelverk och taxor. I minnesanteckningarna från ägarsamrådet 2006-03-29 står följande.

Harmonisering av regelverk och taxor.

Ägarsamrådet hade beslutat att förändra regelverket i enlighet med utredningens förslag och att taxan förändras i enlighet med parternas remissvar.

Regelverket skall fastställas av respektive kommun senast 2006-07-01. Slutliga synpunkter har inhämtats från kommunerna. Definitivt förslag skickas ut senast nästa vecka.

Kommunernas regelverk förändrades i enlighet med ovanstående skrivning. Som bilaga 1 återfinns "Regelharmonisering för kommunal färdtjänst i Västerbotten län". Över tid har dock förändringar, i varierande grad, skett av både kommunernas regelverk och även av egenavgifterna. En förklaring till att regelverken och egenavgifterna nu har en lägre samstämmighet i länet än 2006, är att det inte längre finns ett gemensamt nätverk i länet som stöd för länets kommuner avseende regelverk och taxa för färdtjänsten.

I inledande dialog med kontaktpersoner för länets kommuner har framkommit att det i flera av kommunerna är högst aktuellt att göra en översyn och att uppdraget om en gemensam översyn är positivt.

4 Omvärldsanalys

Västerbottens grannlän har samtliga beställningscentraler som liksom den i Västerbotten samordnar färdtjänst och sjukresor. Det finns både skillnader och likheter mellan grannlän och Västerbotten. En tydlig skillnad är att det i samtliga grannlän finns kommuner som överlämnat myndighetsutövningen för färdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Detta kan göras med stöd av kollektivtrafiklagen. I Västerbotten har ingen kommun överlämnat myndighetsutövningen.

Jämtland består av åtta kommuner. Sex kommuner har överlämnat myndighetsutövningen. Östersund och Strömsunds kommuner står utanför beställningscentralen. Det finns ett gemensamt regelverk för de kommuner som är anslutna till beställningscentralen, vilket även är ett grundkrav för deltagande.

Norrbottnen består av 14 kommuner av vilka 13 har överlämnat myndighetsutövningen. Endast Bodens kommun står utanför beställningscentralen. Det kan sägas finnas stor samstämmighet avseende regelverk i Norrbotten för kommuner anslutna till beställningscentralen. Den kommun som ej är med i beställningscentralen har flera avvikelser från de som är med i beställningscentralen.

Västernorrland består av sju kommuner. Tre kommuner har överlämnat myndighetsutövningen. Det är endast Sundsvalls kommun som står utanför beställningscentralen. Det finns stora skillnader i regelverken för de kommuner som är anslutna till beställningscentralen. Detta är tydligt även på kollektivtrafikmyndighetens hemsida, där detta uttryckligen hänvisas till kommunernas hemsidor för ytterligare information om innehållet i regelverken då det finns en rad olikheter mellan kommunerna.

4.1 Jämtland

I Jämtland finns det liksom i övriga län en beställningscentral som samordnar sjukresor och färdtjänstresor. Samtliga kommuner ingår dock inte i den gemensamma beställningscentralen som finns inom ramen för Region Västerbotten då länstrafikbolaget upphört och verksamheten numera bedrivs i förvaltningsform inom Region Jämtland-Härjedalen. Region Jämtland-Härjedalen är regional kollektivtrafikmyndighet i länet.

De kommuner som är anslutna till beställningscentralen har ett gemensamt regelverk för färdtjänsten. Det är ett krav för att vara en del av beställningscentralen. De kommuner som är anslutna till beställningscentralen har även överlämnat färdtjänsthandläggningen till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Av länets åtta kommuner är det sex kommuner som är anslutna till beställningscentralen. Östersund och Strömsunds kommuner är inte en del av beställningscentralen.

I dialog med företrädare för beställningscentralen så har vissa delar i det regelverk som finns inom Jämtland och som skiljer sig från de regelverk som finns hos kommunerna i Västerbotten diskuterats. Bland annat så finns i Jämtland länsfärdtjänst. Detta innebär att en färdtjänstresa inte är begränsad till den egna kommunen utan att det fritt går att resa inom länet. Det som dock framkommer är att samhällsstrukturen med ett stort centrum, Östersund, där länets enda lasarett finns och ortens centrala placering i länet skapar förutsättningar för en länsfärdtjänst som inte finns i Västerbotten. Vidare så finns även en struktur med fasta resor var tredje timme vilket skapar möjlighet till samordning. Det är extremt få riksfärdtjänstresor som beställs via beställningscentralen. Huvuddelen av färdtjänstresorna sker dock inom den egna kommunen.

Inom Jämtland tillåts inga liggande transporter då detta inte omfattas av färdtjänstlagstiftningen. På samma sätt så omfattar färdtjänstlagen inte heller bärhjälp eller trappklättring. Jämtland tillåter dock detta och tillåter då endast bärhjälp och inte användandet av trappklättrare. Detta ställningstagande är gjort utifrån den låga frekvens som trappklättring skulle användas och att bedömningen då är att detta är mer osäkert än bärhjälp. I de fall bärhjälp beviljas så är denna tidsbegränsad till maximal 6 månader och ej möjligt att förlänga/åter ansöka om detta. Bärhjälp kan endast vid hemadressen som bärhjälp kan beviljas.

Den taxa som tillämpas för färdtjänsten är 1,5 gånger kollektivtrafiktaxan. I Jämtland är det dock endast ett eget barn som får medtas på resan, jämfört med två barn om man som i Västerbotten följer kollektivtrafikens regelverk.

I Västerbotten används starttidsstyrning för att uppnå samordning mellan olika resor. Med starttidsstyrning avses möjligheten att kunna anpassa avresetiden gentemot önskad avresetid. I Jämtland så används i stället så kallade omvägstider. Omvägstid innebär att den resa som sker mellan två punkter kan ta längre tid mellan dessa punkter genom att resan samordnas. I Jämtland är omvägstiden för en resa mellan start och mål som skulle ta 1 timme den dubbla. Det innebär att en timmes resa får ta två timmar. Resor mellan start och mål som skulle ta längre tid än 1 timme har en omvägstid om 50 %. Det innebär att en resa som skulle ta 1,5 timme får ta 2 timmar och 15 minuter.

I Jämtland finns det både en maxvikt och en maxvolym för bagage. Bagage får väga 25 kg och maximalt vara 50 volymliter. De kommuner i Västerbotten som anger begränsningar av bagaget utgår endast från vikt eller antal kollin.

Resa sittandes i hjälpmedlet kan ske endast efter en omfattande dialog med beställningscentralen för att säkerställa att tillverkaren anger att det är tillåtet att färdas i.

4.2 Norrbotten

I Norrbotten har det funnits en gemensam beställningscentral sedan 1998. Idag är det 13 av 14 kommuner som är anslutna till den gemensamma beställningscentralen. Det är endast Bodens kommun som inte är ansluten till beställningscentralen. Kommunerna som är anslutna till beställningscentralen har även med stöd av kollektivtrafiklagen överlämnat tillståndsgivningen till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Det finns ett gemensamt regelverk i Norrbotten med få avvikelser mellan kommunerna som är anslutna till beställningscentralen. De kommuner som har gräns mot Finland tillåter resa in till serviceorter i Finland. I Kiruna kommun är det en annan egenavgift än i övriga kommuner. Bodens kommun är den enda som inte är ansluten till beställningscentralen. I Boden tillåts bland annat uppehåll under resan med maximalt 10 minuter utan att extra egenavgift utgår. De kommuner som är anslutna till beställningscentralen tillåter inga uppehåll under resan.

Egenavgiften skiljer sig mellan Bodens kommun och kommunerna anslutna till beställningscentralen (med undantag för Kiruna kommun). Egenavgiften i Boden är 1,5 gånger kollektivtrafiktaxan medan egenavgiften i övriga kommuner, förutom Kiruna, är 1,75 gånger kollektivtrafiktaxan. Ålderskategorierna barn och vuxen tillämpas och åldersgränserna är desamma som för kollektivtrafiken. Bodens kommun har dock även en skrivning om att barn under 10 år får följa med utan att betala avgift om det finns plats i bilen. Övriga kommuner anger liksom i kollektivtrafiken att barn under 7 år reser gratis.

4.3 Västernorrland

I Västernorrland är sex av sju kommuner anslutna till beställningscentralen. I kommunerna Kramfors, Timrå och Ånge så har handläggningen av färdtjänsten överlämnats till kollektivtrafikmyndigheten. Ånge överlämnade 2017, Timrå 2018 och Kramfors 2020. I dessa tre kommuner så har det skett förändring av hur dokumentationen vid handläggningen ser ut. Bland annat så godkänns vid ansökan om färdtjänst att information får inhämtas om individen från exempelvis boende som stöd i handläggningen.

Det finns i Västernorrland stora skillnader mellan kommunernas regelverk. Från beställningscentralen uttrycks en önskan om ett gemensamt regelverk. Det är inte bara regelverket som skiljer sig markant åt mellan kommunerna, utan det gäller även egenavgiften. Inom Härnösands kommun är det ingen egenavgift för den som är färdtjänstberättigad förrän denne är 20 år. Det är heller ingen egenavgift för medresenärer till barn och ungdomar. I Sollefteå kommun så är det barn under 12 år som reser gratis med betalande färdtjänstresenär. Sollefteå kommun har både barn, ungdom och vuxentaxa för färdtjänsten med samma åldersgränser som i kollektivtrafiken. I Sundsvalls kommun är egenavgiften 35% av kostnaden för färdtjänstresan. Flera av de övriga kommunerna har 1,5 gånger kollektivtrafiktaxan som egenavgift. Däremot så är det också fler kommuner som liksom Sollefteå har flera ålderskategorier, dvs barn 7 – 19 år och ungdom 20 – 25 år.

Kramfors och Örnsköldsviks kommuner har inskränkningar i när under dygnet som resa får genomföras. Under måndag – fredag kan resa företas mellan 05.00 – 23.00 och lördagar och söndagar mellan 06.00 – 23.00. Sundsvalls kommun har ett regelverk som tillåter resor under samma tider som stadstrafiken.

Flera kommuner tillåter resor i angränsande kommun med lite olika avståndsregler. Sundsvalls kommun tillåter även färdtjänstresor i Timrå kommun.

Starttidsstyrning är olika mellan kommunerna. Gällande de kommuner som är anslutna till beställningscentralen så anges att Din Tur kundcenter kan justera avresetiden med 10 minuter tidigare eller senare utan att resenären informeras.

Sundsvalls kommun anger i sitt regelverk att det finns möjlighet till extra hjälp med att bära matkassar mot en extra avgift. *”Max 3 kassar eller motsvarande, får tas med under resan. Du kan köpa extra hjälp av chauffören att bära matkassar eller hjälp i trappor. Avgiften är 40 kr. (Taxi bestämmer priset)”*. I Sundsvall så finns det även en skrivning om hur hjälpmedel i specialfordon som inte är godkända att resa i hanteras. *”Särskild fraktkostnad gäller för dem i specialfordon som har elmoped/elscooter eller motsvarande som inte är godkänd att sitta på under resan. Fraktkostnaden tas ut eftersom resenären upptar 2 platser i fordonet. Fraktkostnad (typ elmoped): motsvarar egenavgift för resan.”*

Inom länet finns ett nätverk för färdtjänsthandläggarna, där de träffas en gång per år. Nätverket brukar använda Henry Frej som stöd i olika frågor.

5 Regelverk och taxa i Västerbotten

I genomgången av regelverken för Västerbottens 15 kommuner, så kan konstateras att det finns en relativt stor samstämmighet mellan alla kommunerna inom vissa områden, medan det inom andra områden finns en samstämmighet mellan enbart några kommuner. De kommuner som varit och är anslutna till den gemensamma beställningscentralen för Serviceresor (tidigare Landstingets Reseservice) har ett regelverk som överensstämmer mer sinsemellan och som är relativt likartat det som togs fram 2005. De kommuner som nyttjat/samverkat med Umeå kommun vid upphandling av entreprenörsavtal för färdtjänsten har flera likheter i sina regelverk med det regelverk som finns för Umeå kommun.

I arbetet har information om kommunernas regelverk dels inhämtats från kommunernas hemsidor, genom översända underlag från färdtjänsthandläggare och genom dialog kring de ingående delarna i regelverken. En sammanställning av dessa regelverk har gjorts och använts som underlag för dialogen med kommunerna.

Under arbetet med översynen har begreppen regelverk och riktlinjer använts utan inbördes distinktion mellan begreppen. Definitionen av regelverk är att det är en samling regler. Definitionen av riktlinjer är dokument som beskriver bästa praxis med rekommendationer om vad som bör göras. Under översynen har det diskuterats om till vem som information riktar sig, om hur detaljerad information som den som söker information om färdtjänst behöver och vilket stöd som den som handlägger färdtjänsten har behov av. Detta har gjort att en distinktion mellan regelverk och riktlinjer skulle kunna adressera behovet av enkel och enhetlig information samt behovet av stöd under handläggningen.

För att uppnå en enhetlig, gemensam och enkel information om färdtjänsten så skulle detta kunna benämnas regelverk. Det stöd som kommunerna därutöver behöver i sin handläggning av färdtjänsten och som är de avvägningar utöver det generella regelverket som de har att förhålla sig till kan benämnas riktlinjer. Detta skapar utrymme för kommunerna att bibehålla vissa lokala skillnader medan regelverket skulle vara gemensamt för alla kommuner.

5.1 Regelverk för färdtjänsten

För att få information om vilket regelverk för färdtjänsten som gäller i länets kommuner så kan konstateras att det är komplext att få en samlad bild då det skiljer sig mellan kommunerna hur informationen om regelverket ser ut. Det är även olika vilka underlag som finns att tillgå, om det finns/är ett heltäckande underlag som även är ett stöd i själva tillståndsbedömning och som då innehåller riktlinjer för de ingående delarna, om det är information som riktar sig mot den som ska ansöka om färdtjänst, om det är den som har fått ett färdtjänsttillstånd, samt i vilken ordning och på vilket sätt som informationen är presenterad.

Dialogen kring de ingående delarna med de kommunala företrädarna har varit värdefull och väsentlig för att kunna presentera regelverket på ett rättvisande sätt.

5.1.1 Geografiskt område

Alla kommuner i Västerbotten har som grundregel att färdtjänstresan ska ske inom kommunen. Några kommuner tillåter även resor utanför kommunen antingen till närmaste serviceort eller inom ett kilometermässigt utökat avstånd från bostaden. De kommuner som har angivit att tillståndet även kan utökas med ett visst kilometeravstånd från bostaden har dock undersökt att det finns möjlighet att nå service inom detta fasta utökade område.

Rekommendationen är att det gemensamma regelverket omfattar resor inom den egna kommunen och att det i varje kommun finns riktlinjer för vilka avsteg som kan ske avseende resor utanför kommunen. För att inte vara för detaljerad i riktlinjerna skulle möjligen det kunna övervägas om det är vilken funktion som avses uppnås som bör beskrivas snarare än ett fast kilometerantal. Exempelvis att resor till närmaste serviceort även kan beviljas även om sådan serviceort ligger i angränsande kommun.

5.1.2 Antal resor generellt, arbetsresor och resor till dagverksamhet

Det är endast Vilhelmina kommun som har en begränsning av antalet beviljade resor. Det kan vara så att denna begränsning snarare har med på vilket sätt delegationen ser ut i kommunen än att det finns en aktiv vilja att begränsa antalet färdtjänstresor. Samtidigt så är det svårt att begränsa ett gynnande beslut. Dock så skulle det vara bättre om det är vid bedömningen inför beslut om färdtjänsttillstånd som en sådan begränsning kan göras av färdtjänsthandläggaren. Rekommendationen är att Vilhelmina kommun liksom övriga kommuner ser fritt antal resor som utgångsläge och att eventuella begränsningar är något som framgår av färdtjänsttillståndet.

Avseende arbetsresor så har de flesta kommuner en begränsning som antingen anger ett tak om maximalt 44 enkelresor eller max två enkelresor per dag. I Skellefteå kan ytterligare resor beviljas vid exempelvis delad tur. Det är periodkortspris som gäller för arbetsresorna och de måste ske mellan hemmet och ens arbetsplats. Det finns även två kommuner som beskriver att resorna debiteras i efterskott och att om betalning ej sker så kommer nästkommande månads resa att debiteras enligt ordinarie färdtjänsttaxa. Någon kommun anger även att arbetet måste ha en varaktighet om minst tre månader. För att få ett mer enhetligt regelverk så skulle arbetsresor kunna beskrivas att de omfattar maximalt två enkelresor per dag mellan hem och arbetsplats. Genom att införa förskotts betalning så skulle även eventuell risk för att den färdtjänstberättigade ej betalar undanröjas. Detta skulle dessutom överensstämma med hur kollektivtrafikens periodkort fungerar.

Det är ett fåtal kommuner som beskriver resor till och från dagverksamhet. Robertsfors kommun har en särskild taxa för denna typ av resa. För att förenkla regelverket så skulle periodkort kunna tillämpas för även dessa resor. Periodkortspriset upp till och med 30 km om 44 enkelresor genomförs skulle rendera ett pris/resa som understiger 25 kr. Detta skulle kunna innebära en viss ökad kostnad för Robertsfors kommun. För ökad enkelhet så skulle regelverket för resor till daglig verksamhet likställas med det som gäller för arbetsresor. Detta skulle gälla både antalet och prissättningen samt att periodkort löses innan resorna genomförs liksom inom kollektivtrafiken. Eftersom dessa resor inte är en del av färdtjänsten så bör de dock inte ingå i ett gemensamt regelverk.

5.1.3 När på dygnet

Det är endast Lycksele kommun som har en begränsning av när på dygnet som resa kan företas. Tanken har varit att genom detta var mer lik kollektivtrafiken. För att få ett enhetligt regelverk så är rekommendationen att Lycksele kommun liksom övriga kommuner tillåter resor hela dygnet.

5.1.4 Färdsätt

Vid tillståndsbedömningen så kan annat färdsätt än taxi med personbil beviljas. En sådan bedömning utgår från den färdtjänstberättigades funktionsnedsättning och om den föranleder att den färdtjänstberättigade inte kan flytta över till vanligt säte. Några kommuner har skrivningar om billigaste färdsätt i sin beskrivning om vilket färdsätt som beviljas. Grunden är dock densamma att det är förmågan att flytta över till annat säte som är avgörande.

Det finns inga skrivningar om att den rullstol som den färdtjänstberättigade ska färdas i om behöver vara tillåten att färdas i. Det vore önskvärt att under färdsätt snarare beskriva att för de som i färdtjänsttillståndet fått beviljat resa i sitt hjälpmedel så ska detta hjälpmedel vara godkänt (av tillverkaren) för detta ändamål. Det är den färdtjänstberättigade som ansvarar för att säkerställa att sådan information finns. En sådan förändring skulle dessutom bättre överensstämma med hur resenärer som färdas sittande i sin rullstol i kollektivtrafiken, behöver säkerställa att hjälpmedlet är godkänt för detta. Inom kollektivtrafiken så finns även skrivningar avseende fastsättning av rullstolen om det är så att materialet som fastsättningen ska ske i är av kolfiber.

5.1.5 Uppehåll under resan

Ingen av kommunerna medger uppehåll under resan som regel. Däremot så anges att uppehåll kan medges i samband med tillståndsgivningen. Rekommendationen är att ej tillåta uppehåll under resan då detta påverkar övriga resenärer vid samordnad resa.

5.1.6 Bagage och hjälpmedel

De skrivningar som finns avseende bagage och hjälpmedel hänvisar till antal kassar eller hur mycket som entreprenören rymmer i fordonet. Genom att hänvisa till en entreprenör så skapar det en tydlighet och öppnar även för att en förändring kan ske i samband med nya upphandlingar om en ny entreprenör tilldelas uppdraget. För att skapa en tydlighet så skulle det vara positivt om regelverket förändras till att på samma sätt som i Jämtland ange en vikt och en volym.

I Västernorrland så tas en extra avgift, motsvarande egenavgiften, ut för de som önskar medta en elscooter/elmoped och som är beviljade resa i specialfordon. Detta skulle kunna användas av Umeå kommun som idag efter ansökan tillåter att sådant hjälpmedel kan medtas av fast det tydligt uttryckt på andra ställen att färdtjänsten inte är avsedd för transport av hjälpmedel.

För ytterligare tydlighet så skulle hjälpmedel kunna specificeras som föreskrivet förflyttningshjälpmedel som behövs för resans genomförande.

5.1.7 Service

De kommuner som är anslutna till beställningscentralen för Serviceresor har samma servicenivå för färdtjänstresorna som gäller för sjukresorna. Bedömningen är att om en färdtjänstresenär, dag ett genomför en sjukresa och dag två en färdtjänstresa där samma entreprenör utför själva transporten, så bör samma servicenivå användas för att det inte ska vara otydligt vad som kan förväntas. De kommuner som inte är anslutna till den gemensamma beställningscentralen skulle kunna välja att utforma sitt regelverk på samma sätt. Det skulle dock kunna finnas hinder för detta beroende på hur entreprenörsavtalen är utformade.

Den servicenivå som oftast anges i kommunernas regelverk är hjälp i och ur fordonet, hjälp med bälte, bära eller hämta inhandlade varor. I Jämtland så beskrivs servicenivån som god service utan att närmare specificera vad detta innebär. I Västerbotten så finns det vissa skillnader mellan kommunerna kring om det är entrén som resenären ska få hjälp till/från eller om uppdraget är mer omfattande än så.

En skillnad kommer med stor sannolikhet att finnas mellan kommuner som är anslutna till beställningscentralen och de som inte är det om de kommuner som inte är anslutna till beställningscentralen. Detta då de som är anslutna automatiskt servicemässigt likställs vid en sjukresa. Övriga kommuner borde dock kunna skapa ett gemensamt regelverk med samma servicenivå.

5.1.8 Ledsagare

Samtliga kommuner hanterar ledsagare genom tillståndsgivningen. Ledsagare ska resa mellan samma adresser som den färdtjänstberättigade och betalar ingen egenavgift. Rätt till ledsagare är lagstadgat liksom att ledsagningen är kostnadsfritt. Kommunerna brukar i sina regelverk ange att kommunen inte är skyldig att tillhandahålla ledsagare utan att det ansvaret ligger på den färdtjänstberättigade.

5.1.9 Medresenär

Samtliga kommuner tillåter medresenär. Det är dock lite olika hur många medresenärer som tillåts. Medresenärer erlägger egenavgift liksom den färdtjänstberättigade. Det finns vissa skillnader mellan kommunerna om hur många barn som får resa med gratis och vilken ålder som detta omfattar. Rekommendationen under 5.2.1 Ålderskategorier, avseende barn pekar på en harmonisering med kollektivtrafiken är önskvärd.

Medresenären ska resa mellan samma adresser som den färdtjänstberättigade. En öppning för ett odefinierat antal medresenärer gör att det bör vara svårt för den färdtjänstberättigade att planera resan i förväg. Möjligen skulle max två medresenärer kunna vara en regel som både skapar en tydlighet och som dessutom överensstämmer med antalet barn som skulle få resa med gratis med den färdtjänstberättigade.

5.1.10 Ledarhund/assistanshund samt husdjur

Ledarhund eller assistanshund medföljer utan extra kostnad. Det som lyfts fram som viktigt är att det är en certifierad ledarhund/assistanshund som avses. Tillstånd att få ta med ledarhund/assistanshund sker genom bedömning av färdtjänsthandläggare. I själva regelverket beskrivs inte ytterligare vilka regler som gäller för klassificeringen. Kommunerna uttrycker behov av att det framgår att det är en certifierad ledarhund/assistanshund som avses.

Det är endast Umeå och Robertsfors kommun som beskriver någon form av regelverk för hur djur ska transporteras. Rekommendationen är att djur ska transporteras i enlighet med Jordbruksverkets regelverk.

Angående husdjur så är det olika mellan kommunerna om det finns några skrivningar alls i regelverket om husdjur eller hur många som får följa med. Liksom för ledarhundar/assistanshundar så är det endast Umeå och Robertsfors kommuner som hänvisar till regelverk för hur transporten ska gå till. Rekommendationen är att husdjur ej ska tillåtas.

Ledarhund/assistanshund skulle tillsammans med föreskrivna förflyttningshjälpmedel kunna beskrivas under en gemensam rubrik, hjälpmedel då bådadera möter behov utifrån en funktionsnedsättning.

5.1.11 Beställning, starttidsstyrning, samordning

Samtliga kommuner anger att vid beställning av resa ska den färdtjänstberättigade ange om det ska vara någon ledsagare, medresenär, ledarhund/assistanshund eller husdjur med på resan. Dessa delar är fortsatt väsentliga att ange vid en beställning i den utsträckning de är applicerbara.

Gällande starttidsstyrning, så är det en timmes förbeställningstid för taxi med personbil och ett dygn före resa med specialfordon. Några kommuner anger att beställning endast kan ske mellan 07.00 – 19.00. Troligen så är dessa tidsangivelser en kvarleva från de tider som Landstingets Reseservice hade öppet.

Starttidsstyrning förekommer i samtliga kommuner. De flesta kommuner i länet anger att starttiden kan flyttas en timme framåt eller bakåt. Robertsfors och Umeå kommun anger att starttiden kan flyttas senare med 30 minuter eller 60 minuter tidigare än önskad avresetid. Rekommendationen är att hela länet har en starttidsstyrning med 1 timme framåt respektive bakåt.

Alla kommuner anger att samordning av resor sker. Det finns dock möjlighet att efter speciell motivering kunna avstå samordning. Exempel på motiv till att avstå samordning skulle exempelvis vara hemtjänsttider. Denna fråga skulle behöva fortsätta undersökas för att utröna i vilken utsträckning som det finns möjlighet att hemtjänsten kan justera sina tider. Målsättningen bör vara att samordning alltid ska ske.

5.1.12 Resegaranti

Det är olika i vilken utsträckning som kommunerna anger att resegaranti finns. Det finns även vissa olikheter avseende när den inträder. Umeå och Robertsfors har även olika tider för när resegaranti inträder för taxi med personbil respektive specialfordon. För att skapa en enhetlighet med kollektivtrafiken så skulle det vara önskvärt att resegarantin inträder efter 20 minuter. Om färdtjänstfordonet anländer mer än 20 minuter efter avtalad tid till startpunkten så utgår ej någon egenavgift. För att uppföljning ska kunna göras vore det önskvärt att det finns ett krav på att entreprenören ska rapportera dessa avvikelser.

5.2 Taxa för färdtjänsten

I Västerbotten så är det 14 av 15 kommuner som har en taxekonstruktion som bygger på Länstrafikens enkelbiljettspris med ett fast påslag. Det är endast Umeå kommun som har en annan taxekonstruktion. Umeå kommuns egenavgift är 1,5 gånger Länstrafikens enkelbiljettspris.

Vid översynen 2005 så var förslaget att länets kommuner skulle ha en egenavgift som var Länstrafikens taxa med ett fast påslag om 18 kr/resa. Vissa kommuner i länet har höjt det fasta påslaget till 25 kronor/resa. Vilhelmina kommuner har höjt det fasta påslaget till 28 kr/enkelresa.

Det fasta påslaget om 18 kronor var den avgift som kommuner anslutna till Landstingets Reseservice betalade i bokningsavgift. Det fanns med andra ord en koppling mellan bokningsavgiften och det fasta påslaget per resa. Bokningsavgiften har sedan 2006 justerats och uppgår nu till 25 kr/bokning. Det finns därmed en fortsatt koppling för de kommuner som har justerat sitt fasta påslag.

Länstrafiken justerar sin taxa årligen per den 1:a januari. Det är dock olika hur och när de olika kommunerna justerar sina egenavgifter. I vissa fall finns det även en taxa i informationsmaterial på hemsidan som inte överensstämmer med gällande taxa för kollektivtrafiken. Det vore positivt om förändring av egenavgifterna sker utifrån ett underlag som tas fram av den gemensamma beställningscentralen för serviceresor, som sedan 2021 är en del av Länstrafiken. Genom en sådan hantering skulle det säkerställas att egenavgiften alltid är riktig och att förändring sker samtidigt då taxeförändring sker för kollektivtrafiken. För att förenkla den kommunala hanteringen så bör det övervägas om det i kommunernas fullmäktige fattas ett principbeslut om att egenavgiften för färdtjänsten justeras då kollektivtrafiktaxan justeras. Då skulle hanteringen kunna förenklas.

En harmonisering av taxan i länet skulle med så liten påverkan som möjligt för det stora flertalet kommuner vara att bibehålla strukturen enkelbiljettspris men att det fasta påslaget höjs till 25 kronor/resa. Därmed skulle en koppling till den bokningsavgift som kommunerna erlägger åter finnas. Den kommun som därmed skulle behöva justera ned sin egenavgift är Vilhelmina kommun. Antalet enkelresor som genomfördes i Vilhelmina kommun var 2019, som är det senaste helåret före pandemin, 4 312 enkelresor.¹ Om antalet enkelresor multipliceras med 3 kr/resa, vilket är differensen mellan förslaget om 25 kr/enkelresa och Vilhelmina kommuns fasta påslag om 28 kr/enkelresa, så innebär det en intäktsminskning om 12 936 kr för Vilhelmina kommun baserat på 2019 års siffror.

En förändring av taxestrukturen till en övergång till en likartad struktur som Umeå kommun, dvs 1,5 gånger enkelbiljettspriset för Länstrafiken, skulle innebära att de kortaste resorna skulle få en lägre egenavgift än idag. Lägsta intervallet, 0 – 7 km, för en enkelbiljett enligt Länstrafikens taxa är 28 kr för vuxen. Egenavgiften för en färdtjänstresa inom det avståndet är 42 kr i Umeå (28 kr x 1,5 = 42 kr). Lägsta egenavgiften för de kommuner som idag har 18 kr i fast påslag samt Länstrafikens taxa är 46 kr (28 kr + 18 kr = 46 kr). Vid en justering av det fasta påslaget skulle lägsta egenavgiften bli 53 kr (28 kr + 25 kr = 53 kr).

Majoriteten av länets kommuner har utifrån att antalet invånare är lägre även relativt få färdtjänstresor jämfört med Umeå och Skellefteå kommun. En förändrad taxestruktur skulle därför kunna ha störst påverkan på nettokostnaden för Skellefteå kommun. Skellefteå kommun redovisade 2019 till Trafikanalys 174 276 enkelresor. Hur stor andel av dessa som var i intervallet 0 – 22 km, vilket är brytpunkten för där konstruktionen med 1,5 gånger kollektivtrafiktaxan innebär lägre egenavgift än kollektivtrafiktaxan plus ett fast påslag om 25 kr/resa, framgår dock inte. Det som dock förmedlas genom de från kommunerna som deltagit i arbetet med översynen är att majoriteten av färdtjänstresorna är relativt kort. Ett förslag om att förändra egenavgiftsstrukturen skulle behöva bygga på ett underlag där det framgår vilka ekonomiska effekter som en förändring skulle medföra. Underlaget skulle även kunna utgöra ett underlag för bedömning av vilken påverkan som det skulle medföra för de färdtjänstberättigade. Ett sådant underlag skulle relativt enkelt kunna tas fram för de kommuner som är anslutna till Länstrafikens beställningscentral för Serviceresor. Vilka underlag som finns att tillgå för övriga kommuner skulle dock behöva undersökas ytterligare.

5.2.1 Ålderskategorier

Samtliga kommuners taxa är knuten till Länstrafikens kollektivtrafiktaxa. Det finns två ålderskategorier barn och vuxen. Enligt Länstrafiken är avser ålderskategorin barn 7 – 19 år. Med andra ord från det datum man fyller 7 år fram till det datum man fyller 20 år.

En förändring som har skett sedan föregående översyn av färdtjänstens regelverk och taxa är att två barn under 7 år åker gratis med betalande medresenär. Tidigare gällde det att resan skulle ske tillsammans med målsman.

¹ Trafikanalys, "Färdtjänst och riksfärdtjänst 2019", publikationsdatum 2020-09-29, <https://www.trafa.se/kollektivtrafik/fardtjanst/>

Ålderskategorier beskrivs i vissa fall olika i den information som finns hos länets kommuner. Förändringen av Länstrafikens regelverk så att det numera är två barn under 7 år som får resa gratis med betalande medresenär bör kunna gälla även inom färdtjänsten då samma behov torde finnas även där. Ett gemensamt sätt att beskriva ålderskategorier bedöms inte vara någon kontroversiell fråga.

6 Förslag till förändringar och fortsatt samverkan

Sammanfattningsvis så finns det i Västerbotten ett bra utgångsläge för ett gemensamt regelverk och en gemensam egenavgift. Nedan finns förslag till ett gemensamt regelverk. För att detta ska realiseras behöver dock beslut fattas i respektive kommun. I arbetet så har kommunerna uttryckt att de ser positivt på att ett gemensamt underlag för dessa beslut utarbetas.

Möjlig tidplan för beslut om förändringar skiljer sig mellan kommunerna. Detta bör dock inte vara något problem. Om det finns en vilja att skapa ett gemensamt regelverk och förändra taxan i enlighet med förslaget under 6.2 Taxa, så kan detta ske med viss förskjutning mellan kommunerna. Eftersom det är allmänna val 2022 så kan detta påverka när det är möjligt/önskvärt att fatta beslut. Vissa kommuner skulle kunna fatta beslut för genomförande till årsskiftet 2022/2023, medan andra kan fatta beslut för genomförande halvårsskiftet 2023.

Dialogen med länets kommuner har pekat på att det finns behov av fortsatt samverkan. En fortsatt samverkan skulle syfta till att förenkla en fortsatt gemensam utveckling samtidigt som färdtjänsthandläggarna önskar utbyte och stöd från varandra samt inhämtande av extern kunskap.

6.1 Regelverk och riktlinjer vid tillståndsgivningen

Sammanfattningsvis så rekommenderas nedanstående gemensamma regelverk inom Västerbotten för färdtjänsten. Det är vid själva tillståndsgivningen som färdtjänsthandläggningen sker med stöd av riktlinjer för färdtjänsten. Dessa riktlinjer ger information om vilka begränsningar eller utökningar som kan tillämpas utöver det gemensamma regelverket.

Geografisk omfattning är inom respektive kommun. Eventuella utökade geografiska områden framgår i tillståndet och sker i samband med tillståndsgivningen.

Antalet resor bör vara fritt. Eventuella begränsningar bör ske i samband med tillståndsgivningen. Arbetsresor skulle kunna omfatta två enkelresor per dag med en egenavgift motsvarande periodkortspris för kollektivtrafiken. I regelverket bör det även specificeras vad som är en arbetsresa för att det ska vara tydligt vilka resor som omfattas. Periodkortet skulle kunna faktureras i förskott för att likställas med hur dessa kort löses inom kollektivtrafiken. Resor till daglig verksamhet och dagverksamhet skiljer sig kraftigt åt mellan kommunerna och är en fråga att arbeta vidare med. Dessa resor är inte en del av det gemensamma regelverket.

När på dygnet färdtjänstresa kan genomföras bör inte begränsas till delar av dygnet. Färdtjänstresa bör kunna ske hela dygnet.

Färdsätt är i grunden taxi i personbil. Vid tillståndsgivningen kan annat färdsätt beviljas utifrån funktionsnedsättningen och då framgår det i tillståndet. Regelverket bör kompletteras med att de som beviljats resa sittandes i rullstol har ansvar för att rullstolen är godkänd för att resa i (av tillverkaren).

Uppehåll under resan bör inte tillåtas.

Bagage bör omfattas av tydligare angivelse av vad som kan tas med. Bagage bör omfattas av en volymangivelse och ett viktmått. Förslaget är 25 kg och 50 volymliter, vilket är de som används i Jämtland.

Hjälpmedel föreslås omfattas av två delar, föreskrivet förflyttningshjälpmedel och ledarhund/assistanshund. Skrivningen om **föreskrivet förflyttningshjälpmedel** avser det som behövs för resans genomförande.

Ledarhund/assistanshund bör förtydligas med att det avser certifierad ledarhund/assistanshund. Regelverket bör omfatta att det är Jordbruksverkets regler för transport av djur som gäller.

Servicenivån är densamma för kommuner som är anslutna till beställningscentralen och överensstämmer med den för sjukresor. För övriga kommuner rekommenderas en gemensam skrivning. Delar som bör ingå i en gemensam skrivning är hjälp i och ur fordonet, hjälp med bagage och hjälpmedel i och ur fordon, samt hjälp till/från port i markplan.

Rätt till **ledsagare** är lagstadgad och kostnadsfri och hanteras i samband med tillståndsgivningen. Regelverket bör specificera att det är den färdtjänstberättigade som ansvarar för att tillhandahålla ledsagare och att denne inte själv får vara färdtjänstberättigad.

Medresenär skulle kunna begränsas till två då det överensstämmer med antalet barn som får medfölja gratis inom kollektivtrafiken. Medresenär ska liksom idag resa mellan samma adresser som den färdtjänstberättigade och erlägga egenavgift.

Husdjur bör ej tillåtas.

Beställning av resa med personbil bör ske senast en timme innan resa och för specialfordon senast kl. 13.00 dag före resa. **Starttidsstyrning** bör vara gemensamt 1 timme framåt respektive bakåt jämfört med önskad avresetid. **Samordning** bör vara regel. Möjlighet till att neka samordning är ett utvecklingsområde att arbeta vidare med.

Resegaranti bör ingå i regelverket och tiden för när resegaranti utgår är vid 20 minuter. Vid mer än 20 minuters försening utgår ingen egenavgift.

Liggande transporter är inte en del av färdtjänsten och bör därför inte vara en del av regelverket.

Trappklättring/bärhjälp är inte en del av färdtjänsten och bör inte vara en del av regelverket.

6.2 Taxa

Egenavgiftsmodell

Utifrån genomgången av de två egenavgiftsmodeller som används i länet så rekommenderas att det inte görs några stora genomgripande förändringar. Rekommendationen är att, för de 14 kommuner som har ett fast påslag om 18 kr utöver enkelbiljettpriset för kollektivtrafiken, höja det fasta påslaget till 25 kr. Ingen förändring föreslås för den egenavgiftskonstruktion som Umeå kommun har.

En rekommendation lämnas dock om att göra en fördjupad ekonomisk analys av vad en förändring mellan de två olika egenavgiftsmodellerna innebär för länets kommuner. Utifrån en fördjupad analys kan sedan frågan åter lyftas om det finns skäl att rekommendera ett enhetligt system i hela länet.

Ålderskategorier

Det finns idag vissa skillnader mellan kommuner kring definitionen av barn. De flesta har definitioner som överensstämmer i stort med de som finns inom kollektivtrafiken. Vissa skillnader finns dock.

Rekommendationen är att det fortsatt ska finnas två ålderskategorier barn respektive vuxen. Dessa två ålderskategorier ska överensstämma med den definition som finns inom kollektivtrafiken och den information som används för att beskriva dem ska vara den som används inom kollektivtrafiken.

Avseende barn som reser fritt så finns det i dagens regelverk skrivning om att den färdtjänstberättigade ska vara målsman till barnen. Inom kollektivtrafiken har man frångått kravet på att de två barn under 7 år som får resa med gratis ska vara barn till den betalande. Rekommendationen är att använda samma definition som finns inom kollektivtrafiken det vill säga att två barn under 7 år kan resa gratis med den färdtjänstberättigade.

6.3 Information

Under arbetet så kan konstateras att det i stora delar är hur informationen ser ut som i vissa fall skiljer sig åt mellan kommunerna medan innehållet i själva regelverket kan vara relativt likartad. Det finns även skillnader mellan kommunerna avseende vad som tas upp/beskrivs i regelverket. I vissa kommuner så beskrivs även de delar som är en del i själva tillståndsgivningen. Detta kan kanske snarare vara något som bör finnas beskrivet i riktlinjerna för arbetet med tillståndsgivningen. Det är i själva tillståndet som detaljerna framgår och där eventuella begränsningar eller tillägg finns beskrivna.

För att göra regelverket enkelt och enhetligt bör det omfatta det som är grunden och att det är i tillståndet som detaljerna återfinns. Ett gemensamt regelverk skulle med fördel kunna placeras på Länstrafikens hemsida där övrig information om beställningscentralen för serviceresor återfinns. Kommunerna skulle kunna länka till denna information för att det gemensamma regelverket ska bli beständigt och att förslag till/behov av förändringar av detsamma ska kunna lyftas gemensamt.

För att justeringar av kollektivtrafikens taxa ska få genomslag för egenavgiften så rekommenderas att denna uppdateras av Länstrafiken och att kommunerna kan länka från sina hemsidor till denna taxa. Möjligen så skulle detta påkalla ett behov av att kommunerna fattar beslut om att följa kollektivtrafiktaxan och att egenavgiften justeras då denna justeras utan att det krävs ett förnyat kommunalt beslut.

6.4 Fortsatt samverkan - nätverk

Under arbetet har det framkommit att den regionala kollektivtrafikmyndigheten har hållit i ett nätverk för länets färdtjänsthandläggare. Kommuner har uttryckt att det finns önskemål om att återuppta detta nätverk. Det finns även en positiv inställning till att beställningscentralen finns inkluderad i nätverket. Genom en kontinuerlig dialog så uppnås inte bara möjlighet till kunskapsutbyte utan det skapar även möjlighet att diskutera eventuella behov av fortsatt utveckling av regelverk, riktlinjer och taxa. Exempelvis så skulle underlag kunna tas fram och diskussioner kunna föras kring vad en gemensam taxestruktur skulle innebära ekonomiskt för kommunerna och de färdtjänstberättigade.

Förslag är att den regionala kollektivtrafikmyndigheten åter tar initiativ till nätverksträffar och till det bjuder in såväl kommunerna som beställningscentralen för serviceresor. Förslagsvis så skulle ett digitalt och ett fysiskt möte per år kunna genomföras.

Ett område som färdtjänsthandläggarna uttryckt intresse för är att en representant från Norrbotten informerar om hur de arbetar med tillståndsgivningen i Norrbotten.

7 Källor

Personer från kommunerna som bjudits in till arbetet/deltagit i dialogmöten

Bjurholms kommun:	Sofia Kvick
Dorotea kommun:	Laila Söderberg och Gaby Bisping
Lycksele kommun:	Åsa Kindåker
Malå kommun:	Evelina Gustafsson
Nordmalings kommun:	Elin Hellman, Michaela Andersson, Signe Oskarsson och Rikard Norlund
Norsjö kommun:	Glenn Lundgren
Robertsfors kommun:	Anna Jonsson
Skellefteå kommun:	Petra Edfors och Emma Lindgren
Sorsele kommun:	Sara Grundström och Ulrika Persson
Storumans kommun:	Ingrid Elebrink och Emma Hörnqvist, Storumans kommun
Umeå kommun:	Elisabeth Öberg och Greta Adamsson
Vilhelmina kommun:	Camilla Tellbro
Vindelns kommun:	Margaret Ekman
Vännäs kommun:	Britt Myren
Åsele kommun:	Dan Eriksson, Evy Fjällstedt och Sarah Mattsson

Beställningscentralen för Serviceresor

Karolina Hammarbäck

Region Jämtland-Härjedalen

Mathias Holmlund

Din Tur Västernorrland

Christine Sundberg

Beställningscentralen i Norrbotten

Maria Isaksson

Regelverk för färdtjänsten i grannlän

Region Jämtland-Härjedalen

<https://ltr.se/wp-content/uploads/2022/01/fardtjanst-och-riksfardtjanst-2021.pdf>

Din Tur Västernorrland

<https://www.dintur.se/navigation/fardtjanst-och-sjukresor/>

Sundsvall kommun

<https://sundsvall.se/samhallsplanering-och-trafik/trafik-och-gator/resande/fardtjanst-och-riksfardtjanst>

Beställningscentralen i Norrbotten

http://www.rkmbd.se/media/37512/faerdtaenstregler_2022.pdf

Bodens kommun

<https://www.boden.se/kommunen/stod-och-omsorg/fardtjanst-information>

Statistik

Trafikanalys, "Färdtjänst och riksfärdtjänst 2019", publikationsdatum 2020-09-29,

<https://www.trafa.se/kollektivtrafik/fardtjanst/>

Bilaga

Regelharmonisering för kommunal färdtjänst i Västerbotten. Rådfråga i Västernorrland AB