

RUN Au 2022-03-02

Översyn av regelverk och riktlinjer
för färdtjänsten i Västerbotten

Bakgrund och genomförande

Regionala kollektivtrafikmyndigheten tillsammans med Länstrafiken genomförde våren 2021 digitala dialogmöten med länets kommuner.

Önskemål lyftes om en gemensam översyn av regelverk och riktlinjer.

Uppdrag till regionala utvecklingsförvaltningen att samordna översynen tillsammans med kommunerna

Genomförande

- Digitala dialogmöten har genomförts tillsammans med färdtjänsthandläggare i kommunerna och Länstrafikens beställningscentral för serviceresor
- Intervjuer med företrädare för grannlän
- Genomgång av regelverken i länets kommuner och i grannlän
- Genomgång av den utredning som genomfördes 2005

Västerbotten

I Västerbotten genomfördes en översyn av regelverket och taxan för färdtjänsten 2005.

- De regelverk och egenavgifter som används i Västerbotten 2022 är i många delar oförändrade bland de kommuner som är anslutna till den gemensamma beställningscentralen.
- Bland övriga kommuner kan likheter ses mellan 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.

Grannlän

Vid en jämförelse med de övriga norrlandslänen 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. (gäller även de tre kommuner som överlämnat tillståndsgivningen till RKM).
- 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.

Grannlänen

- **Norrbotten** 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 %.

Rekommendation utifrån utredningen

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 färdtjänsttillståndet 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 fast påslaget höjs till 25 kronor/resa** (Umeå undantaget).

Rekommendation utifrån utredningen

- Rekommendationen är att det fortsatt ska finnas två ålderskategorier barn respektive vuxen, överensstämmande med den definition som finns inom
- 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.

Rekommendation utifrån utredningen

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.

Positiva effekter av en kontinuerligt nätverkande med kommunerna

- Möjliggör att kunna fånga upp gemensamma utmaningar och tillgodose behov av erfarenhetsutbyte
- Innebär att samtliga länets kommuner blir delaktiga och inte enbart de som är anslutna till beställningscentralen
- Skapar en kontinuerlig dialog med kommuner som ej är del av beställningscentralen vilket innebär förbättrade förutsättningar att möta behov och funderingar från kommunerna inför ett eventuellt ställningstagande att ingå i beställningscentralen och vara en del i kommande entreprenörsupphandling
- Erbjuder ett forum för fortsatt arbete med att ta fram underlag för att kunna värdera vad en gemensam taxestruktur för länets samtliga kommuner skulle innebära ekonomiskt för kommunerna och de färdtjänstberättigade.
- Det intresse som finns hos länets färdtjänsthandläggare att ta del av hur Norrbotten arbetar med tillståndsgivningen kan realiseras