

**Utlåtande 2009: RVI (Dnr 327-2938/2008)**

## **Prolongering av färdtjänstavtalet Rekommendation från Kommunförbundet Stockholms Län**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande  
Färdtjänstavtalet (*bilaga 1*) prolangeras från och med 1 januari 2009 i enlighet med rekommendation från Kommunförbundet Stockholms Län (KSL).

**Föredragande borgarrådet Ewa Samuelsson** anför följande.

### *Ärendet*

Kommunerna har genom lagen om färdtjänst (1997:736) skyldighet att anordna färdtjänst för sina kommuninnevånare. Det gäller de personer som har ett varaktigt funktionshinder, är varaktigt bosatta i kommunen och har väsentliga svårigheter att resa med allmänna kommunikationsmedel. Kommunerna får efter överenskommelse med trafikhuvudmannen i länet överlåta sina uppgifter enligt lagen om färdtjänst, vilket kommunerna i länet har gjort.

Länets kommuner har sedan 1977 genom avtal överlåtit åt Stockholms läns landsting att ansvara för färdtjänsten. Avtalet har löpt i perioder om fyra år och regelbundet förlängts. Det nuvarande avtalet är från 2005 och sträcker sig till december 2008 med en möjlighet till förlängning ytterligare fyra år. Avtalet är uppsagt av landstinget och av Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) på uppdrag av Österåkers kommun. Avtalet blir uppsagt för samtliga kommuner om en kommun säger upp det. En förhandling har pågått under 2008 där KSL, enligt avtalet, har företrätt kommunerna och ledningen för landstingets färd-

tjänstnämnd (Färdtjänsten) har företrätt landstinget. Förhandlingar har även förts där landstingets ledning har företrätt landstinget.

I det nuvarande färdtjänstavtalet har vissa persontransporter, eller turbundna resor som de också kallas, undantagits. Följande resor utförs av kommunen idag enligt avtalets § 9:

- Tur och retur daglig verksamhet för personer med funktionsnedsättning och tillhörande LSS personkrets 1 o 2
- Tur och retur dagverksamhet för äldre och personer med funktionsnedsättning
- Utflykter inom dag- och daglig verksamhet
- Tur och retur hemmet och korttids-/växelvård för äldre och personer med funktionsnedsättning
- Tur och retur skola och hemmet för barn med funktionsnedsättning
- Resa från skolbarnsomsorgen till hemmet eller korttidsboendet, den så kallade tredje resan.

Kommunen ansvarar även för skolskjuts enligt skollagen. Skolskjuts är resor till och från skolan. Kommunen ansvarar också för utredningen av färdtjänstillstånd.

Stockholms läns landsting ansvarar idag för färdtjänst, beviljandet av färdtjänstillstånd, kollektivtrafik, närtrafik och sjukresor. Färdtjänstillstånden omprövas en gång om året.

I nuvarande färdtjänstavtal § 6 står att landstinget och kommunen ska samverka i ett lokalt organ med uppgift att identifiera och föreslå förbättringar av tillgängligheten till och i den allmänna kollektivtrafiken så att fler kommuninvånare kan använda dem.

Utifrån dagens rättspraxis talar mycket för att kommunen inte har laglig rätt att undanta de transporter som framgår av § 9 i färdtjänstavtalet. Nya rättsfall och tillägg i färdtjänstlagen gör det svårare att undanta vissa transporter. Tillägget i färdtjänstlagen (SFS 2006:1114) som gäller från 1 oktober 2006 innebär att sådana resor som kan anses väsentliga för den som har tillstånd endast får begränsas till antalet om synnerliga skäl föreligger. Endast tillståndsgivaren, alltså landstinget i Stockholms län, har rätt att ta ut avgifter för färdtjänst. Stockholms stad tar inte ut avgifter för turbundna resor till dagverksamhet eller till daglig verksamhet för personer med funktionsnedsättning, men detta anses inte heller lagligt eftersom kommunen enligt kommunallagen

inte har rätt att gynna någon särskild grupp. Transporterna ryms inte inom den allmänna kompetensen. Frågan är dock inte rättsligt prövad.

#### *För- och nackdelar med att Färdtjänsten utför de turbundna resorna*

En diskussion har förts i KSL:s referensgrupp med anledning av förhandlingen med landstinget om för- och nackdelar med att Stockholms läns landsting tar över de turbundna resorna.

#### *Angivna fördelar*

- Det blir tydligt att det är en trafiklag som styr färdtjänsten och att den inte regleras av socialtjänstlagen.
- Endast en utförare av resor för dem med färdtjänstillstånd.
- Turbundna resor får en tydlig koppling till närtrafik och kollektivtrafik.
- Landstinget får bättre möjligheter att planera, vilket kommer att innebära samordningsvinster.
- Möjlighet för kommunen att fokusera på dem som inte beviljats färdtjänst. Dessa personer kan få bättre stöd och hjälp för att kunna använda ordinarie kollektivtrafik.

#### *Angivna nackdelar*

- Behov av transporter finns kvar i kommunen för dem som inte beviljats färdtjänst. Stadsledningskontorets utredning visar att det är cirka 20-25 procent av dem som idag har turbundna resor.
- Kommunen får sämre möjlighet att påverka kvaliteten på resorna.

Kostnaden för de turbundna resorna i Stockholms stad var 2008 ca 50 miljoner kronor. Kostnaden per innevånare i Stockholms stad för de turbundna resorna exklusive skolan är 63 kronor att jämföras med genomsnittet för kommunerna i länet som är 77 kronor. Enligt förslaget till avtal ska merparten av persontransporterna övertas av landstinget.

Persontransporterna är till allra största delen upphandlad i Stockholms stad. Några dagliga verksamheter har egna fordon för att det är särskilt känsliga personer som ska transporteras och för att minska kostnaderna. Sammanlagt 595 personer på daglig verksamhet har turbundna resor.

KSL och Stockholms läns landsting är överens om att huvudinriktningen för ett nytt färdtjänstavtal är att merparten av dagens kommunala persontransporter ska föras över till Färdtjänsten. Det krävs däremot tid för att tydliggöra

vilka av de kommunala persontransporterna som ska föras över och för att planera den praktiska överföringen av dessa resor. Kommunerna har bland annat slutit egna transportavtal för dessa resor med olika lång giltighet. Stockholms stads avtal med entreprenörer för persontransporter sträcker sig till den 30 april 2009.

KSL:s rekommendation är att förlänga giltigheten av färdtjänstavtalet ett år till den 31 december 2009 och att det nya avtalet gäller från den 1 januari 2010. Målet är att en ny gränsdragning ska ske och att merparten av resorna enligt färdtjänstavtalets § 9 ska överföras till Färdtjänsten. KSL:s hållning är att kommunernas kostnader för detta ska regleras via en skattejustering där landstinget höjer sin skatt för att täcka de ökade kostnaderna och kommunerna sänker sin skatt motsvarande nivå. Landstinget vill fortfarande behålla en öppning för en annan ekonomisk modell. Parterna är överens om att 2010 blir ett övergångsår där överflyttning av berörda kommunala persontransporter kommer att ske mellan den 1 maj 2010 och december 2010. Stadsledningskontoret ingår i två arbetsgrupper som tillsammans med landstinget ska planera för landstingets övertagande.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* anser mot bakgrund av det rättsliga läget att Stockholms läns landsting som är trafikhuvudman i länet ska överta ansvaret för de persontransporter som tidigare varit undantagna i färdtjänstavtalet. Stadsledningskontoret föreslår att KSL:s rekommendation att prolongera färdtjänstavtalet ett år godkänns, där enligt § 11 ett nytt avtal ska gälla från 1 januari 2010 och nuvarande avtal automatiskt slutar att gälla sista december 2009. Stadsledningskontoret förordar att ekonomin ska regleras så att staden sänker sin skatt i motsvarande grad som landstinget höjer sin skatt.

### *Mina synpunkter*

Mot bakgrund av det rättsliga läget och utifrån de för- och nackdelar som diskuterats i KSL:s referensgrupp anser jag att Stockholms läns landsting bör ta över ansvaret för persontransporterna för dem som har färdtjänsttillstånd.

KSL:s och kommunernas hållning är att kostnadsersättningen för övertagandet av transporterna ska ske genom skattejustering, vilket även jag, i likhet med stadsledningskontoret, förordar. Landstinget vill ha en öppning för en eventuell annan ekonomisk modell, vilket vore olyckligt.

Kostnaden för de turbundna resorna var 2008 ca 50 miljoner kronor. Stadsledningskontorets utredning visar att vid ett övertagande kommer staden att ha kvar kostnader på 20- 25 procent. För Stockholms stad motsvarar 50 miljoner kronor 3 öres skattejustering.

Stockholms stad har under perioden 1999-2007 använt 911,5 miljoner kronor för att öka tillgängligheten i staden. Förutom de 100 miljoner kronor som budgeterats årligen har staden dessutom erhållit 22,8 miljoner kronor i statsbidrag från Vägverket för att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken. Arbetet med att skapa tillgängliga busshållplatser och tunnelbaneingångar fyller en mycket viktig funktion för personer med funktionsnedsättning, men insatserna i den fysiska miljön kommer även andra grupper till del som äldre, personer med barnvagn och de som tillfälligt har drabbats av en skada. KSL har för avsikt att renodla färdtjänstavtalet så att det enbart berör färdtjänsten.

KSL:s och övriga kommuners hållning är att tillgänglighetsarbetet är mycket viktigt, men att utvecklingen av detta bör ske via direkta kontakter mellan kommunerna och AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) på andra sätt än genom att finnas med i färdtjänstavtalet.

KSL och landstinget är överens om att kommunerna fortsätter att göra färdtjänstutredningen. Ett gemensamt projekt pågår, IT Forum, för att utveckla ett webbaserat system för att förbättra och underlätta ansökningsprocessen för färdtjänstillstånd.

För att underlätta adressuttaget har Stockholms stad tagit på sig att ta ut informationen för Färdtjänstens räkning. Färdtjänsten ska se till att de har fungerande överföringsbryggor (teknik) för att ta emot informationen. Det är förenat med kostnader för stadsbyggnadsnämnden att förse Färdtjänsten med adresser. Kostnaden är totalt 60 000 kronor i engångssumma och cirka 125 000 kronor per år. Kommunerna och Färdtjänsten ska komma överens om vem som ska betala till Stockholms stad för att förse Färdtjänsten med uppgifter för hela länet, varför Stockholms stad kommer att få ersättning för detta.

Det är beklagligt att ett nytt avtal inte är klart, utan att det nuvarande måste förlängas. I synnerhet när det skapar en osäkerhet kring ekonomi och resor. Exakt vilka resor som Färdtjänsten tar över ska förhandlas fram under 2009 och övertagandet sker mellan 1 maj 2010 och 31 december 2010. Liksom stadsledningskontoret är jag tveksam till skrivningen i § 11 i färdtjänstavtalet om att avtalet automatiskt förfaller den 31 december 2009 och anser att det hade varit bättre om avtalet hade kunnat förlängas med 3-6 månader om parterna inte kan enas. För att inte försena processen förordar jag dock att avtalet prolongeras.

### *Bilagor*

1. Rekommendation att prolongera färdtjänstavtalet samt nuvarande avtal
2. Förhandlingsprotokoll 1 december 2008
3. Gemensam standard för busshållplatser i Stockholms län

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden *Carin Jämtin* (s), *Yvonne Ruwaida* (mp) och *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att förlänga färdtjänstavtalet från och med den 1 januari 2009 för att inhämta ytterligare beslutsunderlag.
2. Kommunstyrelsen beslutar för egen del att remittera ärendet för synpunkter till Kommunstyrelsens pensionärsråd och till Kommunstyrelsens handikappråd.
3. Därutöver vill vi framföra följande.

Även om det rättsliga läget talar för att landstinget bör ta över merparten av dagens kommunala persontransporter för personer med färdtjänstillstånd är det inte acceptabelt att vare sig kommunstyrelsens pensionärsråd eller kommunstyrelsens handikappråd har fått yttra sig. Det är inte heller acceptabelt att kommunfullmäktige tvingas fatta retroaktiva beslut.

Den bristande beredningen innebär att brukarorganisationerna inte har fått lämna sina synpunkter och att konsekvenserna för äldre och funktionsnedsatta inte i belysta. Exempelvis framgår det inte av ärendet om brukarna riskerar ökade avgifter för turbundna resor till dagverksamhet eller daglig verksamhet för personer med funktionsnedsättning. Idag tar Stockholms stad inte ut avgifter för dessa resor, eftersom staden inte är tillståndsgivare.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Färdtjänstavalet (*bilaga 1*) prolongeras från och med 1 januari 2009 i enlighet med rekommendation från Kommunförbundet Stockholms Län (KSL).

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

Ewa Samuelsson

*Ylva Tengblad*

## ÄRENDET

Länets kommuner har genom avtal överlåtit åt Stockholms läns landsting att ansvara för färdtjänsten. Det avtal som gällde mellan 2005 och 2008 med möjlighet till förlängning ytterligare fyra år har sagts upp av landstinget och Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) på uppdrag av Österåkers kommun. Förhandlingen om ett nytt avtal har pågått under 2008 och KSL rekommenderar kommunerna att förlänga giltigheten av nuvarande avtal ett år så att det automatiskt förfaller 31 december 2009. Ett nytt avtal ska tas fram där huvudinriktningen är att merparten av de kommunala persontransporterna förs över till landstinget från och med 1 maj 2010.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 5 februari 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser, bland annat mot bakgrund av det rättsliga läget, att Stockholms läns landsting bör ta över ansvaret för persontransporterna för dem som har färdtjänstillstånd.

Kommunernas inriktning är att kostnadsersättningen för övertagandet av transporterna ska ske genom skattejustering, vilket stadsledningskontoret förordar. Landstinget vill ha en öppning för en eventuell annan ekonomisk modell, vilket stadsledningskontoret menar är olyckligt. Kostnaden för de turbundna resorna var 2008 ca 50 miljoner kronor. Stadsledningskontorets utredning visar att vid ett övertagande kommer staden att ha kvar kostnader på 20- 25 procent. För Stockholms stad motsvarar 50 miljoner kronor 3 öres skattejustering.

Stockholm stad har under perioden 1999-2007 använt 911,5 miljoner kronor för att öka tillgängligheten i staden. Förutom de 100 miljoner kronor som budgeterats årligen har staden dessutom erhållit 22,8 miljoner kronor i statsbidrag från Vägverket för att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken. Arbetet med att skapa tillgängliga buss-hållplatser och tunnelbaneingångar fyller en mycket viktig funktion för personer med funktionsnedsättning, men insatserna i den fysiska miljön kommer även andra grupper till del som äldre, personer med barnvagn och de som tillfälligt har drabbats av en skada. KSL har för avsikt att renodla färdtjänstavtalet så att det enbart berör färdtjänsten. KSL och övriga kommuners hållning är att tillgänglighetsarbetet är mycket vik-



tigt, men utvecklingen av detta bör ske via direkta kontakter mellan kommunerna och AB Stockholms Lokaltrafik (SL) på andra sätt än genom att finnas med i färdtjänstavtalet. Stadsledningskontoret hade gärna sett att tillgänglighetsarbetet hade varit en del av avtalet men har förståelse för att arbetet med tillgänglighet kan fungera även via andra kanaler. Stadsledningskontoret menar att staden har tagit ett stort ansvar för tillgängligheten och att detta bör beaktas i kommande diskussioner med SL om tillgänglighet i staden.

#### **Utredningen av färdtjänstillstånd**

KSL och landstinget är överens om att kommunerna fortsätter att göra färdtjänstutredningen. Ett gemensamt projekt pågår, IT Forum, för att utveckla ett webbaserat system för att förbättra och underlätta ansökningsprocessen för färdtjänstillstånd. Utredningen av färdtjänstillstånd sysselsätter för närvarande cirka 70 personer helt eller delvis i Stockholms stad. Stadsledningskontoret menar att det är rimligare att den som har kostnadsansvaret också gör utredningarna. En annan fördel med om landstinget tar över ansvaret för utredningen är att det blir tydligare för den enskilde var beslutet om färdtjänstillstånd fattas.

För att underlätta adressuttaget har Stockholms stad tagit på sig att ta ut informationen för Färdtjänstens räkning. Färdtjänsten ska se till att de har fungerande överföringsbryggor (teknik) för att ta emot informationen. Det är förenat med kostnad för stadsbyggnadsnämnden att förse Färdtjänsten med adresser. Kostnaden är totalt 60 000 kronor i engångssumma och cirka 125 000 kronor per år. Kommunerna och Färdtjänsten ska komma överens om vem som ska betala till Stockholms stad för att förse Färdtjänsten med uppgifter för hela länet, varför Stockholms stad kommer att få ersättning för detta.

Stadsledningskontoret anser att det är beklagligt att ett nytt avtal inte är klart, utan att det nuvarande måste förlängas. I synnerhet när det skapar en osäkerhet kring ekonomi och resor. Exakt vilka resor som Färdtjänsten tar över ska förhandlas fram under 2009 och övertagandet sker mellan 1 maj 2010 och 31 december 2010. Stadsledningskontoret är tveksam till skrivningen i § 11 i färdtjänstavtalet om att avtalet automatiskt förfaller den 31 december 2009 och anser att det hade varit bättre om avtalet hade kunnat förlängas med 3-6 månader om parterna inte kan enas. För att inte försena processen förordar kontoret ändå att avtalet prolongeras.