

Underlag länsgemensamma riktlinjer för färdtjänst och riksfärdtjänst

Region Västmanland har tagit fram ett förslag för länsgemensamma riktlinjer gällande färdtjänst och riksfärdtjänst. Materialet har tagits fram efter dialoger med ansvariga chefer och färdtjänsthandläggare i samtliga kommuner i Västmanland under oktober 2023 - mars 2024. Arbetsmaterialet skickades ut på remiss till samtliga kommuner i Västmanland och till Funktionsrätt i Västmanland under perioden maj - augusti 2024.

De förslagna ändringarna är förtydligande om de politiska målen, åldersgränsen för ungdom vid 20 år, fri medresenär på buss, tillståndets omfattning, avgifter, prioriterade arbetsresor, begreppet funktionshinder, ansökningsförfarande, färd sätt, ledsagare utökad hjälp samt egenavgiftens fastställande i kommunfullmäktige. I övrigt föreslås mindre språkliga justeringar och förtydliganden av textavsnitt som inte innebär några förändringar av själva regelverket. Förslaget för länsgemensamma riktlinjer gällande färdtjänst och riksfärdtjänst har justerats efter de inkomna svaren.

Arboga

Arboga kommun anser att det är bra att hitta delar som vi kan ha gemensamt i riktlinjerna dock tydliggör de att det som berör kollektivtrafiken kanske inte berör alla kommuner. De ställer sig tveksamma till att det kommer att ske någon utbyggnad och utveckling av den allmänna kollektivtrafiken som kan påverka färdtjänstens utformning och rätten att resa med färdtjänst eftersom Arboga är en liten kommun. Arboga efterfrågar ett förtydligande vilka politiska mål som åsyftas i riktlinjerna.

De politiska målen är både utifrån nationell, regional och lokal nivå. Utifrån det övergripande trafikpolitiska målet ska en samhällsekonomisk och långsiktigt hållbar trafikförsörjning säkerställas. Alla medborgare ska ges en grundläggande tillgänglighet med viss kvalitet. Målet för den allmänna kollektivtrafiken är att den ska vara tillgänglig för alla, vilket medför att antalet personer som behöver nyttja färdtjänsten minskas. Regionalt finns målsättningar med tillgänglighetsanpassning av fordon, hållplatser och den omgivande kringmiljön för att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. På lokal nivå bestämmer kommunerna vilken utformning och servicenivå färdtjänsten ska ha utöver den miniminivå som reglerna i färdtjänstlagen innefattar i kommunernas ansvar att anordna färdtjänst. Riktlinjerna avser att ge medborgarna i länet en likvärdig bedömning och ur rättviseperspektiv ha en gemensam utformning och servicenivå på färdtjänsten oavsett var i länet den färdtjänstberättigade är folkbokförd. De politiska målen har förtydligats i slutversionen.

De framhäver att avgiftsnivåerna skiljer sig mycket från Västerås stads avgifter. Arboga uppger att de har olika egenavgifter för personbil och specialfordon utifrån att kommunen har en högre kostnad för resor med specialfordon. Skulle avgifterna för Västerås stad blir normen för kommunerna i länet så kommer detta att påverka Arbogas ekonomi både med mindre intäkter samt förmodade ökande antal resor. Arboga har en lägsta egenavgift på 58 kr och uppger att de skulle tappa cirka 144 000 kr per år samt att resorna förmodligen kommer att öka i antal om egenavgiften sänks. Detta kan få stora ekonomiska konsekvenser

för Arboga. Arboga uppger vidare att förslaget med arbetsresetaxa skulle ge kommunen ökade kostnader t ex om någon har arbetsresor till Köping och ska betala som ett pendlarkort.

Det stämmer att avgiftsnivåerna skiljer sig mycket åt i länets olika kommuner med en spännvidd från 30 kr som lägst till 60 kr som minsta egenavgift. I riktlinjerna omnämns ingen fastställd egenavgift utan omnämner ett förslag till en taxekonstruktion då egenavgiften fastställs i vardera kommuns kommunfullmäktige. Idag skiljer sig kommunerna åt gällande egenavgiftens utformning, antingen som en fast enhetstaxa, som en andel av taxameterbeloppet eller som taxekonstruktion till ordinarie kollektivtrafiktaxa. Ur en rättvis- och demokratiaspekt bör inte egenavgiften skilja sig åt för tillståndshavaren beroende på vilken fordonstyp denne är hänvisad till. Ibland kan personer med tillstånd till personbil hänvisas till sittplats i specialfordon för att maximera samåkning och minska kostnaden för kommunen. Även mindre multifordon används i vissa kommuner för att minimera kostnaderna. Förslaget med taxekonstruktion har förtydligats i riktlinjerna.

I Arboga är färdtjänstområdet 3 mil från kommungränsen och inte i hela länet. Utanför färdtjänstområdet är det riksfärdtjänst som gäller. Arboga kommer inte att kunna ändra färdtjänstområdena utan att bryta gällande 4-årsavtal och en ny upphandling är tidskrävande. Arboga uppgav att de idag inte har möjlighet att debitera egenavgiften i efterhand då det upphandlade bolaget inte har Planet-systemet. Färdtjänstresenären betalar egenavgiften vid resa i annan kommun efter den kommunens avgifter annars debiteras egenavgiften efter Arbogas.

Sex av de 10 kommunerna i Västmanland tillåter idag längre resor med färdtjänst än tre mil från kommungränsen. Riktlinjerna utgör ett förslag för att samtliga kommuner i Västmanland ska ha ett enhetligt färdtjänstområde. Möjligheter kan finnas i framtiden för exempelvis kopplade resor med en ökad samordning av allmän och särskild kollektivtrafik inom hela länet. Ingen intention finns att någon kommun ska behöva bryta sina gällande avtal. Förslaget till länsgemensamma riktlinjer innebär att alla färdtjänstberättigade i Västmanland ska ha samma taxekonstruktion inom färdtjänsten.

De ser även försämringar med förslaget för Arbogas resenärer med att de idag har service från chauffören till och från lägenhetsdörr. Gällande ansökan om riksfärdtjänst har Arboga idag att ansökan behöver vara tillståndshavaren tillhanda senast 14 dagar före önskad resa. Förslaget på 21 dagar utgör här en försämring för resenärerna i Arboga.

Förslaget innebär ingen försämring gentemot den service som chauffören ger idag. Den generella hjälpen ingår i alla serviceresor där föraren hjälper till vid i- och urstigning samt även hjälp vid i- och urlastning av bagage och hjälpmedel. För de resenärer som har fortsatt behov av hjälp till/från port i markplan finns fortfarande denna möjlighet att få genom att särskild hjälp noteras i tillståndet. Anledningen är att vid resor med samåkning har chauffören inte möjlighet att lämna fordonet utan uppsikt och att det tar extra tid med utökad särskild hjälp. Förslaget på 21 dagar vid ansökan om riksfärdtjänst utgår ifrån att Riksfärdtjänsten AB behöver bokning 10 arbetsdagar före avresa för att hinna administrera resor med tåg samt skicka ut biljetter till kunden. Därav behöver handläggaren minst en

vecka för att hinna handlägga ärendet då ärendena vanligtvis tas i turordning. De flesta kommunerna i Västmanland anlitar idag Riksfärdtjänsten AB, vilket ger möjlighet till mer samordnade resor.

Fagersta

Fagersta kommun framför synpunkter på att det inte framkommer något om handläggningstiden för färdtjänst. Vidare ställer Fagersta frågan om hur taxesättningen för zonerna gällande egenavgiften ska bestämmas, om det ska vara generella bestämmelser som är likvärdiga över landet (exempelvis utifrån kilometer) eller om kommunerna ska bestämma zonerna själva. Därtill hur taxesättningen gällande linjelagda resor till dagverksamhet ska se ut och hur kundens egenavgift påverkas.

Handläggningstiden regleras genom förvaltningslagen men tillståndsgivaren kan även ha lokala mål för sin handläggningstid som en servicegaranti. Detta kan behandlas i en intern rutinbeskrivning. Taxezonerna relaterar till taxezonerna för den allmänna kollektivtrafiken, som idag har en kommundata och en länstaxa. Själva taxesättningen hanteras separat i varje kommuns fullmäktige. Detta har förtydligats i riktlinjerna.

Hallstahammar

Hallstahammars kommun instämmer i att de gemensamma riktlinjerna skulle ge en möjlighet till mer likvärdigt utförande i länets kommuner. Det kräver dock viss anpassning från kommunerna som idag hanterar olika beståndsdelar på olika vis, vilket till viss del kan vara kostnadsdrivande. Hallstahammar har upphandlat avtal fram till och med 2026 och under den avtalsperioden kan kommunen inte ansluta sig till det gemensamma regelverket då utföraren inte uppfyller samtliga krav i riktlinjerna.

Ingen intention finns att någon kommun ska behöva bryta sina gällande avtal.

Hallstahammar uppgav att de idag har den billigaste taxan i länet för färdtjänst och har erbjudit länsfärdtjänst sedan 2007. Frågan om arbetsresor är inte aktuell för Hallstahammar. De bedömer att det finns risk för att kommunens kostnader för färdtjänst eventuellt skulle öka vid länsgemensamma riktlinjer. Det skulle bli en fördyring för kommunen då den upphandlade leverantören skulle behöva sätta in fler fordon för att leva upp till riktlinjerna. Däremot kan en ny upphandling förändra situationen, dock inte före 2026.

Arbetsresor anses som angeläget ur en rättvise- och demokratiaspekt för att underlätta förvärvsarbete för personer med funktionsnedsättning. Kapitlet om färdtjänst med val av fordon har förtydligats i riktlinjerna utifrån synpunkt.

Hallstahammar uppger att det är viktigt att beakta flexlinjen de har som ett viktigt komplement till färdtjänsten och behöver beaktas i sammanhanget kring såväl kostnader som behov av färdtjänst.

Detta är helt i linje med vad förarbetena till färdtjänstlagen och regionen eftersträvar. En ökad samordning och integration mellan allmän och särskild kollektivtrafik kan påverka färdtjänstens utformning och rätten att resa med färdtjänst.

Gällande riksfärdtjänst anser kommunen att ansökan behöver ske tidigare än 21 dagar före resa. Riksfärdtjänsten AB behöver bokningar för tåg/bussresor 10 dagar innan önskat resedatum och då räcker inte 21 dagar som total handläggningstid.

Det är önskvärt att ansökningar kommer in i god tid före avresa men samtidigt ska även personer med funktionsnedsättning ha möjlighet att boka olika evenemang med kortare framförhållning. Tiden anses som en minimitid för att garanteras att ansökan normalt ska hinnas behandlas före en önskad avresa. Det avspeglar också den handläggningstid som idag är tillämplig för riksfärdtjänsten i de flesta kommunerna i Västmanland. I samband med storhelger är handläggningstiden längre, vilket också normalt annonserats ut till berörda.

Kungsör

Kungsörs kommun uppgav att zonbaserad taxa är svår att genomföra i Kungsörs kommun med tanke på kommunens storlek. De har idag färdtjänstområde fem mil från kommungränsen och ingen särskild prövning sker för att åka till Eskilstuna, vilket inte heller är önskvärt.

Taxezonerna relaterar till taxezonerna för den allmänna kollektivtrafiken, som idag har en kommundata och en länstaxa. Text om färdtjänstområdet gällande Kungsör och Eskilstuna har förtydligats i riktlinjerna. Själva taxesättningen hanteras separat i varje kommuns fullmäktige.

Kungsör uppger att vi inte får begära att ansökan sker skriftligen enligt förvaltningslagen. Merkostnad i form av färdtjänstkostnader ska sökas som merkostnad hos Försäkringskassan och inte ersättas av kommunen. Kungsör anser om fri medresenär på buss att om man kan resa med allmänna kommunikationer bör inte färdtjänsttillstånd beviljas från första början. De anser även att medföljande ledsagare ska vara över 18 år.

Enligt förvaltningslagen kan inledning av ett ärende ske genom en ansökan, anmälan eller annan framställning. En muntlig ansökan ska alltid tas emot och dokumenteras. Oftast kan dock myndigheten bestämma att de vill ha en skriftlig ansökan för kompletterande uppgifter, läkarutlåtande, fullmakt etc. samt för att ge information om dataskyddsförordningen, GDPR. Detta har förtydligats i riktlinjerna.

Merkostnad i form av färdtjänstkostnader kan delvis ersättas av Försäkringskassan med ett maxtak på 30 - 70 % av prisbasbeloppet per år (1433 - 3343 kr/ månad) beroende på personens funktionsnedsättning. Detta kan dock slå väldigt ojämnt beroende på vilken funktionsnedsättning individen har och dennes övriga omkostnader utifrån funktionsnedsättningen eftersom samtliga kostnader slås ihop. Handläggaren skulle behöva göra en utredning om vilka övriga omkostnader den sökande har för att få reda på om Försäkringskassan ersätter det överstigande beloppet för arbetsresor eller inte.

Detta kan både anses som integritetskränkande för individen samt gå utöver vad förvaltningslagen medger ifråga om att handläggaren endast ska utreda ärendet i den omfattning som dess beskaffenhet kräver. Alternativt kan handläggaren avvakta ett beslut från Försäkringskassan där maxbeloppet per månad anges och därefter se om kvarstående belopp täcker kostnaden för arbetsresor. Det kan också vara svårt för en enskild rent ekonomiskt att avvara så stora belopp innan de får ersättning med del av det totala beloppet.

Målsättningen är att samtliga kommuner i Västmanland ska ge den färdtjänstberättigade samma villkor oavsett var denna är folkbokförd. Arbetsresor anses som angeläget ur en rättvise- och demokratiaspekt för att underlätta förvärvsarbete för personer med funktionsnedsättning. Sex av tio kommuner i Västmanland erbjuder idag arbetsresor med reducerad egenavgift.

*Fri medresenär på buss är för de tillståndsinnehavare som inte klarar av att resa med allmän kollektivtrafik **på egen hand**. Det kan t ex vara personer med kognitiv nedsättning, demens, grav synnedsättning, psykisk eller intellektuell funktionsnedsättning. Med ett ledsagarbevis kan dessa personer resa med allmän kollektivtrafik istället för att nyttja färdtjänst, vilket ger samhällsfördelar både för tillståndshavaren och tillståndsgivaren.*

Enligt nyligen gjord upphandling tillhandahålls bilbarnstol avgiftsfritt. Likaså ska chauffören ge fullservice och hjälpa till med ledsagning till och från lägenhetsdörr. Upphandlingen är på 4 år. I Kungsör betalar tillståndshavaren själv för sin bärhjälp.

Förslaget innebär ingen försämring gentemot den service som chauffören ger idag. Den generella hjälpen ingår i alla serviceresor där föraren hjälper till vid i- och urstigning samt även hjälp vid i- och urlastning av bagage och hjälpmedel. För de resenärer som har fortsatt behov av hjälp till/från port i markplan finns fortfarande denna möjlighet att få genom att särskild hjälp noteras i tillståndet. Anledningen är att vid resor med samåkning har chauffören inte möjlighet att lämna fordonet utan uppsikt och att det medför extra tid och kostnad med utökad särskild hjälp. Ingen intention finns att någon kommun ska behöva bryta sina gällande avtal. Ingen annan kommun i Västmanland debiterar en kund som har behov av bärhjälp även om denna service inte ingår enligt färdtjänstlagen. Någon avgift tas heller inte ut gällande bilbarnstol. Målsättningen med riktlinjerna är att samtliga kommuner ska erbjuda samma servicenivå och villkor oavsett vilken kommun den är folkbokförd i.

Köping

Köpings kommun anser att det är bra att kommunerna i länet kan ha gemensamma riktlinjer när det gäller vissa delar. Däremot anser de att det ska vara upp till kommunerna hur man löser vissa delar, exempelvis fakturering då alla har olika förutsättningar. Vissa delar blir heller inte applicerbara i samtliga kommuner som exempelvis kollektivtrafiken då vissa kommuner nästintill saknar kollektivtrafik. Köping påtalar hur vissa förändringar kan komma att påverka framför allt de mindre kommunerna om flera av ändringarna innebär ökade kostnader för kommunerna.

Ja, alla kommuner har olika förutsättningar. Samtidigt är det en viktig demokratisk fråga att alla, även personer med funktionsnedsättning ska kunna resa med kollektiva färdmedel. Normaliseringsprincipen är alltså utgångspunkten, att personer med funktionsnedsättningar ska ha möjlighet att delta i samhällets gemenskap och leva som andra. Genom ökad tillgänglighet i den ordinarie kollektivtrafiken ska möjligheterna till normalisering förstärkas och behovet av särskilning minska. Färdtjänsten kommer dock att vara ett fortsatt viktigt inslag i kollektivtrafiken då den allmänna kollektivtrafiken aldrig kan garantera full tillgänglighet för alla personer med funktionsnedsättning. I framtiden kan dock en ökad samordning och integration mellan allmän och särskild kollektivtrafik påverka färdtjänstens utformning och rätten att resa med färdtjänst. Målsättningen med riktlinjerna är att samtliga kommuner ska erbjuda samma servicenivå och villkor oavsett vilken kommun den är folkbokförd i.

Färdtjänstområdet för Köping är 3 mil från kommungränsen och inte i hela länet. Utanför färdtjänstområdet är det riksfärdtjänst som gäller. Köping kommun kan inte ändra färdtjänstområdet förrän fällande avtal löpt ut, om cirka 4 år, alternativt behöver avtalet brytas och en ny upphandling behöver genomföras. Köping föredrar inte detta då det bland annat är tidskrävande och kan medföra ökade kostnader för kommunen.

Sex av de 10 kommunerna i Västmanland tillåter idag längre resor med färdtjänst än tre mil från kommungränsen. Riktlinjerna utgör ett förslag för att samtliga kommuner i Västmanland ska ha ett enhetligt färdtjänstområde. Möjligheter kan finnas i framtiden för exempelvis kopplade resor med en ökad samordning av allmän och särskild kollektivtrafik inom hela länet. Ingen intention finns att någon kommun ska behöva bryta sina gällande avtal.

Köping ställer frågan hur egenavgiften ska baseras efter zonerna och om tanken är att samtliga kommuner ska ha samma egenavgift eller olika. Det skiljer sig i dagsläget mycket mellan kommunerna. Vissa kommuner, däribland Köping har även olika avgifter för taxi och specialfordon. Köping uppger att de inte har möjlighet att debitera egenavgiften i efterhand eftersom det upphandlade bolaget inte har planetsystem vilket försvårar hanteringen. Det ses även oklart om deras ekonomiavdelning har kapacitet att hantera detta.

Det stämmer att avgiftsnivåerna skiljer sig mycket åt i länets olika kommuner med en spännvidd från 30 kr som lägst till 60 kr som minsta egenavgift. I riktlinjerna omnämns ingen fastställd egenavgift utan omnämner ett förslag till en taxekonstruktion då egenavgiften fastställs i vardera kommuns kommunfullmäktige. Idag skiljer sig kommunerna åt gällande egenavgiftens utformning, antingen som en fast enhetstaxa, som en andel av taxameterbeloppet eller som taxekonstruktion till ordinarie kollektivtrafiktaxa. Ur en rättvis- och demokratiaspekt bör inte egenavgiften skilja sig åt för tillståndshavaren beroende på vilken fordonstyp denne är hänvisad till. Ibland kan personer med tillstånd till personbil hänvisas till sittplats i specialfordon för att maximera samåkning och minska kostnaden för kommunen. Även mindre multifordon används i vissa kommuner.

Köping anser angående fri medresenär på buss att om enskild klarar att åka buss har den inte rätt till färdtjänst då denne klarar att resa med allmänna kommunikationer. I Köping

betalar färdtjänstresenären egenavgiften vid resan i annan kommun efter den kommunens avgifter annars debiteras Köpings egenavgift.

*Fri medresenär på buss är för de tillståndsinnehavare som inte klarar av att resa med allmän kollektivtrafik **på egen hand**. Det kan t ex vara personer med kognitiv nedsättning, demens, grav synnedsättning, psykisk eller intellektuell funktionsnedsättning. Med ett ledsagarbevis kan dessa personer resa med allmän kollektivtrafik istället för att nyttja färdtjänst, vilket ger samhällsfördelar både för tillståndshavaren och tillståndsgivaren. Målsättningen med riktlinjerna är att samtliga kommuner i Västmanland ska ha samma utformning och villkor.*

I Köping åker personer med demenssjukdom till och från sin dagverksamhet med färdtjänst. Ingen förutbestämd rutt som personer som åker till daglig verksamhet. En förändrad taxa skulle kunna vara fördyrande för kommunen. I Köping finns inte arbets- och studieresor och denna förändring skulle innebära en mycket större kostnad för kommunen, likaså arbetsresor till annan kommun.

Färdtjänstresor med reducerad taxa anses som angeläget ur en rättvise- och demokratispekt för att underlätta såväl förvärvsarbete, studier, daglig verksamhet samt dagvård för personer med funktionsnedsättning.

Köping anser att en förbeställningstid på en timme är en väldigt stor förändring för deras resenärer då de idag kan beställa taxi 30 minuter före transportuppdraget. De ser även försämringar för Köpings resenärer i förslaget mot att de idag har service från chauffören till och från lägenhetsdörr.

Färdtjänst är inte likvärdigt med taxi utan är en särskild form av kollektivtrafik. Det anses som angeläget att öka samåkningsgraden för att minimera antalet fordon. Förslaget innebär ingen försämring gentemot den service som chauffören ger idag. Den generella hjälpen ingår i alla serviceresor där föraren hjälper till vid i- och urstigning samt även hjälp vid i- och urlastning av bagage och hjälpmedel. För de resenärer som har fortsatt behov av hjälp till/från port i markplan finns fortfarande denna möjlighet att få genom att särskild hjälp noteras i tillståndet. Anledningen är att vid resor med samåkning har chauffören inte möjlighet att lämna fordonet utan uppsikt och att det medför extra tid och kostnad med utökad särskild hjälp.

Köpings kommun anser att om återkallelse alltid kräver beslut i ansvarig nämnd så blir processen väldigt långdragen. I Köping fattas detta beslut av handläggare/chef på delegation.

Återkallelse av färdtjänst kräver alltid beslut i ansvarig nämnd enligt Kommunallagen. Detta anges särskilt i prop. 2016/17:171, s 378. Rutiner ska alltid finnas hur tillståndsgivaren ska förfara vid allvarliga eller upprepade överträdelser av tillståndshavaren. Såväl utredning som muntlig som skriftlig varning från tillståndsgivaren bör användas i första fall. Riktlinjerna har förtydligats angående detta.

Norberg

Norbergs kommun ser positivt på förslaget till gemensamma riktlinjer och delar helt förslaget syfte att få till stånd enhetliga riktlinjer och villkor avseende färdtjänst och riksfärdtjänst för länets invånare. Vissa lokala skillnader kan möjligtvis motiveras då geografiskt läge medför att viss service, för vissa kommuner, nås lättare utanför länsgränsen än inom densamma. En enhetlig taxekonstruktion skulle utöver att uppnå mål om jämlikhet dessutom underlätta den administrativa hanteringen, vilket ses som positivt.

Text om färdtjänstområdet gällande Norberg har förtydligats i riktlinjerna.

När det gäller riktlinjen för riksfärdtjänst ställer de sig helt bakom det arbetsmaterial som tagits fram. Här är lagstiftningen relativt enkel och avgifter förordningsstyrda, vilket innebär att utrymme för att göra olika är mindre.

De synpunkter de har på riktlinjerna för färdtjänst berör begrepp som kan behöva definieras och användas enhetligt och att texten i vissa avsnitt kan behöva skrivas om för att öka tydligheten. *Detta har justerats i riktlinjerna*

Skrivningen om att ledsagare ej själv får vara färdtjänstberättigad kan uppfattas som diskriminerande i vissa fall, exempelvis om vårdnadshavare till ett funktionshindrat barn själv har färdtjänst.

Ledsagare kan beviljas en färdtjänstberättigad person för att vara denne behjälplig under resan och kunna tillgodose de behov som denna har för att kunna genomföra en resa. Skrivningen har förtydligats i riktlinjerna.

Norberg anser att acceptans för 1 timme före eller efter önskad resa är en lång tid, särskilt kopplat till arbets- och studieresor skulle det kunna skapa stora problem. De framhäver att det kan finnas skäl med olika acceptansgrad kopplat till resans art.

Ja, arbets- och studieresor anses vara prioriterade. Detta har justerats i riktlinjerna.

Norberg vill tydliggöra avsnittet om taxorna. De ställer frågan hur taxorna förväntas se ut, om de ska vara likadana eller inte och om avgifterna kan variera mellan kommunerna men ändå fastställas av regionfullmäktige.

I riktlinjerna omnämns ingen fastställd egenavgift utan omnämner ett förslag till en taxekonstruktion då egenavgiften fastställs i vardera kommuns kommunfullmäktige. Idag skiljer sig kommunerna åt gällande egenavgiftens utformning, antingen som en fast enhetstaxa, som en andel av taxameterbeloppet eller som taxekonstruktion till ordinarie kollektivtrafiktaxa. Avsnittet om avgifter har justerat.

Norberg anser det vara mycket bra att ett avsnitt om linjelagda resor finns med och är definierat på ett bra sätt. De anser att daglig verksamhet enligt LSS skulle kunna ses som en arbetsresa eller i alla fall avgifts sättas som en sådan. Vidare anser de ur ett jämställdhets- och likställighetsperspektiv att det borde vara lika viktigt som med andra avgifter att kostnaderna för linjelagda resor bedöms likvärdigt i länet inom detta område.

Ja, målsättningen med riktlinjerna är att samtliga kommuner i Västmanland ska ha samma utformning och reducerad egenavgift för LSS-resor.

Sala

Sala kommun uppger att riktlinjens struktur och ordningsföljd påminner mycket om Salas nuvarande riktlinjer vilket gör den lättillgänglig för dem som är vana vid Salas version och är den struktur de föredrar. Vissa saker innebär förändringar för Sala. Kapitlet om barn och unga anses mer utvecklat och tydligare. Lär vux under Arbets- och studieresor behandlas i andra riktlinjer för Sala och likställs med transporter till och från daglig verksamhet. Här det förtydligande om att det behandlas i andra riktlinjer i Sala och inte ingår i färdtjänsten.

Målsättningen är att samtliga kommuner i Västmanland ska ha samma villkor gällande linjelagda resor, oavsett hur de anordnas. Texten har justerats i riktlinjerna.

I Sala fastställs egenavgifterna av kommunfullmäktige. De skulle därmed frånsäga sig fastställandet. Själva principen med zonbaserad egenavgift är samma i Sala, men koefficienter som ändå inte regleras i riktlinjen borde fastställas av respektive kommun. Sala uppgav att de inte funnit någon relevant förändring som har negativ effekt för färdtjänstresenärerna eller skulle kosta mer pengar.

I riktlinjerna omnämns ingen fastställd egenavgift utan omnämner ett förslag till en taxekonstruktion då egenavgiften fastställs i vardera kommuns kommunfullmäktige. Idag skiljer sig kommunerna åt gällande egenavgiftens utformning, antingen som en fast enhetstaxa, som en andel av taxameterbeloppet eller som taxekonstruktion till ordinarie kollektivtrafiktaxa. Avsnittet om avgifter har justerats.

Skinnskatteberg

Skinnskattebergs kommun har inget att tillägga. De anser det vara ett väl genomarbetat arbetsmaterial både gällande riksfärdtjänst och färdtjänst. Tydligt och bra.

Surahammar

Surahammars kommun påpekar att de begär läkarintyg direkt vid ansökan både vid färdtjänst och riksfärdtjänst. De har tillgänglighet för färdtjänst i linje med kollektivtrafiken enligt busstidtabell, ej dygnet runt. I Surahammars kommun är färdtjänsten i första hand handikappanpassad minibuss, inte personbil enligt avtal med Västanhede.

Handläggare har alltid rätt att begära in kompletterande läkarutlåtande eller annat utlåtande/specialistutlåtande om detta krävs för utredningen. Samtidigt innebär obligatoriska utlåtanden både en kostnadsaspekt för kunden samt är tidskrävande både ifråga om läkarens tid och för själva handläggningstiden. Detta bör inte krävas vid självklara ärenden t ex om personen bor på särskilt boende som kräver biståndsbeslut, är beviljad dagvård för personer med demens eller går på daglig verksamhet för personer med svårare intellektuell funktionsnedsättning. Då finns redan en tidigare utredning samt att kompletterande information alltid kan inhämtas via kontakt med god man eller anhörig/personal där samtycke finns.

Ur ett jämlikhetsperspektiv anses att personer med funktionsnedsättning bör ha tillgång till färdtjänst dygnet runt då de inte kan välja att gå eller cykla som personer utan funktionsnedsättning. Idag ger åtta av tio kommuner i Västmanland tillståndshavarna rätt

att resa hela dygnet. Avsnittet om färdstätt har justerats i riktlinjerna för att inkludera även multifordon som handikappanpassade minibussar.

Studieresor finns inte i Surahammar idag. Diskussion finns kring ämnet men har ej beslutats. Surahammar har inte trappklättrare eller resor till daglig verksamhet i sina riktlinjer. Enligt Surahammars riktlinjer är det tillåtet att resa inom hemkommunen samt ytterligare tre mil från kommungräns. Surahammar uppger att det kan bli fördyrade kostnader om avståndet blir längre. Ska man resa utanför gränsområdet för färdtjänst ansöker man om riksfärdtjänst. Surahammar har inte arbetsresor till annan kommun.

Målsättningen med riktlinjerna är att samtliga kommuner i Västmanland ska ha samma utformning och servicenivå.

Västerås

Västerås stad ser positivt på att man arbetar med och föreslår länsgemensamma riktlinjer för färdtjänst och riksfärdtjänst. Det är viktigt att länets invånare ska kunna få en likartad bedömning av rätt till färdtjänst inom länet. Att uppdraget kommer från Strategisk regional beredning (SRB) där samtliga kommuner finns med är därför bra.

Västerås vill understryka att bedömningar måste vara likvärdiga utefter kriterier för bedömning och vem som handlägger prövningen. De har synpunkter på vad det innebär resenärer som har en tid att passa att godta erbjuden resa inom intervallet av en timme från önskad tid. Västerås vill påtala vikten av att arbets- och studieresor behålls och även taxan för denna. Denna service är mycket viktig för att underlätta färdtjänstberättigades arbetsresande och delaktighet i samhället.

Arbets- och studieresor anses vara prioriterade och detta har justerats i riktlinjerna. Övriga resor med färdtjänst ska tidsmässigt motsvara tiden det tar att resa med allmän kollektivtrafik inklusive gångväg till och från busshållplatsen. Tillståndshavaren får planera att beställa sin resa i god tid före tänkt avresa och kan även ange tiden de måste vara framme vid beställningen så att operatören kan se vilka resmöjligheter det finns inom tidsintervallet.

Västerås tycker att resor över närliggande länsgräns är en service som ska behållas och är en förutsättning för att en färdtjänstberättigad ska kunna få en god tillgänglighet till service och fritid. Resa vid vistelse i annan kommun ses som en förbättring då man i Västerås idag får resa maximalt 20 enkelresor per år.

Det framgår inte i riktlinjerna hur zonerna för egenavgift föreslås se ut i länet. Västerås anser att man bör väga in jämlikhetsperspektivet i hela länet och relatera till taxezoner för den allmänna kollektivtrafiken, som idag har en kommundata och en länstaxa.

Ja, mycket riktigt relaterar taxezonerna till taxezonerna för den allmänna kollektivtrafiken, som idag har en kommundata och en länstaxa. Texten har justerats i riktlinjerna.

Västerås anser att nödvändiga hjälpmedel som krävs för att genomföra resan bör förtydligas för en likartad bedömning i länet. De trycker på att man måste få ta med sig hjälpmedel vilka är nödvändiga vid resans målpunkt och för resans syfte.

Varken färdtjänstlagen eller dess förarbeten berör frågan om hjälpmedel. En färdtjänstberättigad person kan därför inte sägas ha någon villkorlig rätt att ta med hjälpmedel som denne behöver på resmålet, om dessa inte behövs under själva resorna enligt gällande kammarrättsdomar. Ett beslut om färdtjänstillstånd får enligt färdtjänstlagen förenas med föreskrifter om färd sätt. Avgörande för vilket färd sätt som ska beviljas enligt kammarrättsdomar är den enskildes behov för att resorna ska kunna göras och inte behovet av vissa hjälpmedel enbart på resmålet. Riktlinjerna har justerats med möjlighet att få utökad hjälp av chauffören vid särskilda behov.

I förslaget anges att vid färdtjänstresa får två bagage per färdtjänstberättigad resenär medföras utan avgift. Idag kan man i Västerås efter anmälan få ta med upp till 4 bagage vid större inköp av livsmedel. Västerås ställer frågan hur denna utökade service används idag och vad bedöms konsekvensen vara om den tas bort.

Mängden bagage ska motsvara den som normalt får medtas inom allmän kollektivtrafik. Nio av tio kommuner medger två bagage eller den mängd som är normalt att ha med sig på buss eller tåg. Idag finns även utökad möjlighet att beställa hem varor från livsmedelsbutiken.

Enligt statistik användes denna förmån vid 246 tillfällen år 2023. Utslaget på Västerås stads samtliga färdtjänstresor under samma år så utgör denna utökade service 2 promille av samtliga resor. Konsekvensen för den färdtjänstberättigade är främst att de som nyttjat detta tidigare om möjligt kan beställa hem varor från livsmedelsbutiken istället. Denna förändring av regelverket likställer riktlinjerna med de villkor som övriga kommuner i länet har gällande bagage samt ökar möjligheten till samåkning.

Västerås påtalar att begreppet funktionshinder bör ändras till funktionsnedsättning när det gäller person. Ett funktionshinder kan till exempel vara ett hinder i den fysiska miljön.

Funktionshinder är den benämning som används i Lag (1997:736) om färdtjänst.

§7 lag om färdtjänst: Tillstånd till färdtjänst skall meddelas för dem som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationsmedel.

Det är inte funktionsnedsättningen i sig som ger rätt till färdtjänst utan begränsningen som funktionsnedsättningen innebär för en person i relation till svårigheten att använda allmänna kommunikationer. Begreppet funktionsnedsättning har justerats och förtydligats i riktlinjerna.

Västerås anser att bilbarnstol eller bälteskudde alltid bör kunna tillhandahållas av taxiföretaget avgiftsfritt om man vid beställning av resa anmäler behov av sådan. Västerås ställer frågan hur trafikavtal och kostnader påverkas av en sådan förändring.

Bälteskudde ingår normalt alltid under transport i färdtjänsten idag medan en bilbarnstol måste hämtas upp separat mellan olika körningar och genererar en extra kostnad för utföraren. Vid resor med riksfärdtjänst har vissa taxibolag i Sverige inte möjlighet att tillhandahålla bilbarnstol. Det anses även som normalt föräldraansvar att inneha en bilbarnstol för yngre barn.

Västerås påtalar att antalet resenärer enligt LSS, dagverksamhet har ökat och bedöms öka vartefter antalet invånare i kommunen ökar. Ett antal resenärer med LSS arbetar även på andra arbetsplatser och arbetstider. Hänsyn till detta måste tas i framtida trafikavtal.

Här krävs en samverkan mellan Västerås stad och Kollektivtrafikförvaltningen om framtida volymer, behov, krav samt kostnader.

Västerås anser att ansökan om riksfärdtjänst i normalfall 21 dagar innan resa verkar vara lång tid. De ställer frågan om denna tid för handläggning är praxis.

För riksfärdtjänst ska alltid billigaste färd sätt prövas i första hand, vilket innebär resa med allmänna kommunikationer dvs tåg, buss eller flyg med ledsagare. Förslaget på 21 dagar vid ansökan om riksfärdtjänst utgår ifrån att Riksfärdtjänsten AB behöver bokning 10 arbetsdagar före avresa för att hinna administrera resor med tåg samt skicka ut biljetter till kunden. Därav behöver handläggaren minst en vecka för att hinna handlägga ärendet då ärendena vanligtvis tas i turordning. De flesta kommunerna i Västmanland anlitar idag Riksfärdtjänsten AB, vilket ger möjlighet till mer samordnade resor.

Tre veckor avspeglar också den handläggningstid som idag är tillämplig för riksfärdtjänsten i de flesta kommunerna i Västmanland. I samband med storhelger är handläggningstiden längre, vilket också normalt annonserats ut till berörda. Det är önskvärt att ansökningar kommer in i god tid före avresa men samtidigt ska även personer med funktionsnedsättning ha möjlighet att boka olika evenemang med kortare framförhållning. Tiden anses som en minimitid för att garanteras att ansökan normalt ska hinnas behandlas före en önskad avresa.

Funktionsrätt i Västmanland

Funktionsrätt påtalar att begreppet funktionsnedsättning kanske ska användas istället för funktionshinder.

Funktionshinder är den benämning som används i Lag (1997:736) om färdtjänst.

§7 lag om färdtjänst: Tillstånd till färdtjänst skall meddelas för dem som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationsmedel.

Det är inte funktionsnedsättningen i sig som ger rätt till färdtjänst utan begränsningen som funktionsnedsättningen innebär för en person i relation till svårigheten att använda allmänna kommunikationer. Begreppet funktionsnedsättning har justerats och förtydligats i riktlinjerna.

Funktionsrätt anser att det kan vara begränsande med maximalt 24 enkelresor per år i annan kommun. De anser att det kan vara diskriminerande att ta en avgift för bilbarnstol om personen som tar med sitt barn har problem med rörlighet.

Enligt färdtjänstlagen har kommunen inget krav på sig att anordna färdtjänst i annan kommun utanför hemkommunen. De flesta kommunerna i Västmanland erbjuder 24 enkelresor per år i annan kommun. Däremot är det ingen begränsning i antalet resor med

riksfärdtjänst, att resa till och från en annan kommun om man måste resa på ett dyrare sätt. Det kan läggas till som särskild hjälp från chauffören om man behöver hjälp med bilbarnstol under resan. Detta har justerats i riktlinjerna.

Funktionsrätt ställer frågan om funktionshindrets varaktighet på sex månader för riksfärdtjänst om man har återkommande skov eller intermittenta besvär. De undrar hur det fungerar med oregelbundna problem eller saker som är kortare t ex brutet ben.

Handläggarens utredning ska klargöra om resan till följd av den sökandens funktionshinder inte till normala reskostnader kan göras med allmänna kommunikationer. En prövning görs i varje enskilt fall och beroende på aktuell resesträcka, handikappanpassning, antal byten och den service som normalt ges av trafikföretaget görs en helhetsbedömning. Kortvariga funktionshinder medges normalt inte men hänsyn tags i utredningen till återkommande och intermittenta besvär.

Funktionsrätt ifrågasätter om handläggningstiden för riksfärdtjänst 21 dagar före önskad avresa är rimlig. De anser att denna borde kunna kortas ner betydligt.

För riksfärdtjänst ska alltid billigaste färd sätt prövas i första hand, vilket innebär resa med allmänna kommunikationer dvs tåg, buss eller flyg med ledsagare. Förslaget på 21 dagar vid ansökan om riksfärdtjänst utgår ifrån att Riksfärdtjänsten AB behöver bokning 10 arbetsdagar före avresa för att hinna administrera resor med tåg samt skicka ut biljetter till kunden. Därav behöver handläggaren minst en vecka för att hinna handlägga ärendet då ärendena vanligtvis tas i turordning. De flesta kommunerna i Västmanland anlitar idag Riksfärdtjänsten AB, vilket ger möjlighet till mer samordnade resor.

Tre veckor avspeglar också den handläggningstid som idag är tillämplig för riksfärdtjänsten i de flesta kommunerna i Västmanland. I samband med storhelger är handläggningstiden längre, vilket också normalt annonserats ut till berörda. Det är önskvärt att ansökningar kommer in i god tid före avresa men samtidigt ska även personer med funktionsnedsättning ha möjlighet att boka olika evenemang med kortare framförhållning. Tiden anses som en minimitid för att garanteras att ansökan normalt ska hinnas behandlas före en önskad avresa.