

## Bilaga 2: Ekonomisk konsekvensbeskrivning

Förslaget till länsgemensamma riktlinjer för färdtjänst och riksfärdtjänst syftar till att förenkla för medborgarna i Västmanland och bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning för personer med funktionsnedsättning. Målet är att erbjuda en likvärdig bedömning och enhetlig servicenivå på färdtjänsten oavsett var i länet den färdtjänstberättigade bor. Förutom ökad tydlighet och likabehandling av medborgarna inom länet, möjliggör gemensamma riktlinjer en ökad samordning av resor och på sikt kostnadseffektivisering genom gemensam upphandling av olika typer av resor.

Sammanfattningsvis innebär regional hantering av särskild kollektivtrafik både ökad samordning av olika typer av transporter och att samtliga resor hanteras på en och samma plats, vilket ger en förstärkt kompetens. Myndighetsutövningen förbättras också, vilket ger bättre förutsättningar för ökad likabehandling. Bedömningen är att kvalitén på den särskilda kollektivtrafiken kommer att öka och på sikt ge kostnadseffektivisering när möjligheter till delad kostnad av trafikuppdraget blir aktuellt.

Eftersom kommunernas förutsättningar varierar, medför förslaget vissa ekonomiska konsekvenser för samtliga kommuner i länet. Kostnadsdrivande faktorer kan vara en utökning av färdtjänstområdet, fler färdtjänstresor utanför kommunen, utökad trafikeringstid, reducerad taxa för ungdomar och arbetsresor, erbjudande av bärhjälp samt möjlighet att medtaga sällskapsdjur. Däremot kan en minskning av antalet riksfärdtjänstresor inom länet samt ökad samordning minska kostnaderna för kommunerna.

Sammanfattningsvis kan de gemensamma riktlinjerna initialt medföra ökade kostnader för kommunerna. På längre sikt kan en överlämning till regionen innebära högre kostnadseffektivitet genom samordning, administrativ hantering och upphandling. Kostnaderna per resa kan därmed hållas nere.

Ur ett ekonomiskt perspektiv innebär ett utökat färdtjänstområde att färdtjänstkostnaderna kan öka om fler väljer att göra längre resor från kommungränsen. Förslaget innebär dock att en individuell prövning görs om personen klarar att resa med allmänna kommunikationer inom valda reserelationer inom länet samt att antalet resor utanför hemkommunen prövas efter särskilda skäl. Kostnaden bör balanseras av att det sker färre riksfärdtjänstresor inom samma område. På sikt är intentionen att den särskilda och allmänna kollektivtrafiken kan samordnas och interagera inom länet för att hålla nere kostnaderna.

Förslaget föreslår obegränsat antal resor, vilket sju av tio kommuner erbjuder idag. För kommunerna Fagersta, Norberg och Skinnskatteberg kan obegränsade resor bli kostnadsdrivande. Trafikeringstiden föreslås vara dygnet runt, vilket åtta av tio kommuner redan tillämpar. Fagersta och Surahammar har tidsbegränsning för trafikeringstiden, vilket kan innebära ökade kostnader för dem.

Förslaget innebär en likartad taxekonstruktion gällande egenavgiften för samtliga kommuner, utan skillnad för resenären beroende på fordonstyp. Personer med tillstånd till personbil kan hänvisas till sittplats i specialfordon för att maximera samåkning och minska kostnaden för kommunen. Färdtjänstkostnaderna förväntas minska genom gemensamma färdtjänstavtal, handläggning och administration, ökad samordning och integration mellan allmän och särskild kollektivtrafik.

Idag har få kommuner reducerad taxa för ungdomar, men detta föreslås i riktlinjerna ur både ett jämlikhets- och barnperspektiv. VL tillämpar denna taxindelning inom den allmänna kollektivtrafiken. En reducerad taxa för färdtjänstberättigad ungdom anses ge en marginell ökad kostnad då de flesta kommunerna har få färdtjänsttillstånd för ungdomar under 18 år.

Arbetsresor med reducerad färdtjänsttaxa anses angeläget för att underlätta förvärvsarbete för personer med funktionsnedsättning. År 2023 var 21 % av de färdtjänstberättigade i länet under 65 år. Särskild arbetsresetaxa erbjuds idag i sex av tio kommuner. Detta kan medföra ökade kostnader för Arboga, Köping, Skinnskatteberg och Surahammar som inte erbjuder arbetsresor med särskild arbetsresetaxa.

Enligt lagens förarbeten har kommunen skyldighet att bevilja färdtjänst till/från arbetet mellan hemkommunen och en annan kommun vid särskilda skäl. Jämförelsevis med Västerås kommun, som har arbetsresetaxa, är det 7 % inom målgruppen personer under 65 år som är beviljade och nyttjar arbetsresor inom Västerås kommun och 0,9 % inom länet. Detta motsvarar 78 personer under 65 år som reste med reducerad arbetsresetaxa inom Västerås kommun samt 10 personer inom länet. I proportionell jämförelse med Köping inom samma målgrupp skulle detta motsvara 13 personer inom Köping kommun och 1 person inom länet om dessa hade arbetsresor med reducerad taxa. Därav anses merkostnaden bli marginell för de kommuner som har färre färdtjänsttillstånd inom denna målgrupp.

Möjligheten att erhålla bärhjälp finns idag i nio av tio kommuner i Västmanland. Detta kan vara kostnadsdrivande för både Kungsör, som tar ut en avgift för denna tjänst, och Surahammar som inte tillhandahåller denna service. Förslaget medger att ta med sig ett sällskapsdjur mot en extra avgift, förutom ledarhund/servicehund utan kostnad. Detta tillåts i sju av tio kommuner idag. Förslaget kan bli kostnadsdrivande för Hallstahammar, Köping och Sala, men dessa resor är troligen marginella i omfattning. Målsättningen med riktlinjerna är att samtliga kommuner ska erbjuda samma servicenivå och villkor oavsett var personen är folkbokförd.

## **Synpunkter från kommunerna**

Nedan redovisas de ekonomiska synpunkter som kommunerna lämnat gällande egenavgifter, arbetsresor, bilbarnstol, bagage, myndighetsutövning och zoner. Kollektivtrafikförvaltningen besvarar dessa synpunkter indelade efter riktlinjernas textavsnitt. Därefter följer ett avsnitt om samordningseffekter ur både ett ekonomiskt och personalrelaterat perspektiv vid en eventuell överföring av respektive kommuns trafikavtal och myndighetsutövning.

## **FÄRD TJÄNST**

### **AVGIFTER 4.6:**

**Arboga ställer sig frågande till varför egenavgiften ska fastställas av Regionfullmäktige efter kommunfullmäktiges beslut och hur egenavgiften baseras på zoner.**

*I det reviderade förslaget till gemensamma riktlinjer har texten justerats för att tydliggöra att egenavgiften fastställs i kommunernas fullmäktige. Avgifterna baseras på zoner som gäller kommunen och länet, med vissa undantag för några kommuner där färdtjänstberättigade kan resa över länsgränsen som tidigare. Zonfördelningen baseras på hur den allmänna kollektivtrafiken är uppdelad med kommun och län och grundar sig i ett jämlikt perspektiv.*

**Arboga uppger att om avgifterna blir som i Västerås stad kommer detta påverka Arbogas ekonomi med både mindre intäkter och förmodat ökat antal resor. Arboga har olika kostnader beroende på fordonstyp.**

*En likartad egenavgift för resenären oavsett fordonstyp föreslås för att personer med tillstånd till personbil även ska kunna hänvisas till sittplats i specialfordon. Detta möjliggör maximerad samåkning och minskar kostnaden för kommunen.*

*I riktlinjerna omnämns ingen fastställd egenavgift utan ett förslag till enhetlig taxekonstruktion för att ge lika villkor för medborgarna i regionen. Taxesättningen hanteras separat i varje kommuns fullmäktige.*

**Kungsör: Zonbaserad taxa är svårt att genomföra i Kungsörs kommun med tanke på kommunens storlek.**

*Kungsör erbjuder i dagsläget i sina riktlinjer att resenären kan åka 5 mil utanför kommungränsen. Om deras resenärer får ett utvidgat reseområde kommer kostnaden att öka när dessa kan resa i hela länet. Resterande yta ersätts idag av riksfärdtjänst, vilket också utgör en kostnad för kommunen. I förslaget erbjuds resenärerna i Kungsörs kommun att som tidigare resa över länsgränsen till Eskilstuna. Zonfördelningen baseras på hur den allmänna kollektivtrafiken är uppdelad med kommun och län och grundar sig därmed i ett jämlikt perspektiv.*

**Köping: Egenavgiften för färdtjänstresor beslutas av kommunfullmäktige och fastställs av regionfullmäktige. Köping önskar ett förtydligande av processen och hur egenavgiften ska baseras utifrån zonerna. Idag har Köping olika avgifter för taxi och specialfordon.**

*I riktlinjerna omnämns ingen fastställd egenavgift utan ett förslag till enhetlig taxekonstruktion för att ge lika villkor för medborgarna i regionen. Taxesättningen hanteras separat i varje kommuns fullmäktige.*

*Avgifterna baseras i förslaget utifrån en zonfördelning som i första hand gäller kommunen och länet. I några kommuner kan resenären också resa över länsgränsen som tidigare. Zonfördelningen baseras på hur den allmänna kollektivtrafiken är uppdelad med kommun och län och grundar sig därmed i ett jämlikt perspektiv. Någon skillnad av egenavgiften utifrån fordonstyp finns inte i riktlinjerna. Egenavgiften bör vara grundad i jämlika förutsättningar och inte vara dyrare för färdtjänstberättigade som har behov av specialfordon.*

**Köping: Ställer frågan varför barntaxa gäller tills individen fyller 20 år.**

*Inom VL och vanligen inom allmän kollektivtrafik även i andra län har man ungdomsbiljett i åldern 7–19 år. Förslaget strävar efter ett jämlikt förhållande i länet och föreslår samma åldersindelning för unga personer som reser med färdtjänsten.*

**Norbergs kommun:** Norbergs kommun 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.

*Se också ovanstående svar till Arboga, Kungsör och Köping gällande egenavgiften. Egenavgiften upprättas i varje enskild kommuns fullmäktige.*

**Sala:** I Sala fastställs egenavgifterna av kommunfullmäktige. De skulle därmed frånsäga sig fastställandet. Själva principen med zonbaserad egenavgift är densamma i Sala, men koefficienter som ändå inte regleras i riktlinjen borde fastställas av respektive kommun.

*Se ovanstående svar. I riktlinjerna omnämns ingen fastställd egenavgift utan ett förslag till enhetlig taxekonstruktion för att ge lika villkor för medborgarna i regionen. Själva taxesättningen hanteras separat i varje kommuns fullmäktige.*

*Skulle vissa kommuner ha en egen taxekonstruktion vid sidan om så tappar man det jämlika perspektivet för medborgarna inom länet.*

**Västerås:** Det framgår inte i riktlinjerna hur zonerna för egenavgift föreslås se ut i länet. Västerås stad 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.

*I riktlinjen föreslås en zontaxa för kommunen och en zontaxa för länsresor, precis som Västerås föreslår. Zonindelningen är baserad på jämlikhetsperspektiv för medborgarna.*

#### **ARBETSRESOR 4.4 inom och utanför kommun i avsnitt 5.4:**

**Arboga:** Arboga uppger att arbetsresor till andra kommuner skulle vara en fördyrande kostnad utifrån det avtal de har idag, där individen endast åker med ett månadskort på 1190 kr. De har räknat att en enkel resa skulle kosta 540 kr, vilket innebär att 40 resor (tur och retur) skulle kosta 21600 kr per resenär/månad. Arboga har avtal med Arboga Taxi till 2028 och har inte några arbetsresor idag i sina riktlinjer.

*Argumentet för arbetsresor baseras på att arbetsresor anses som angeläget ur en rättvise- och demokratiaspekt för att underlätta förvärvsarbete för personer med funktionsnedsättning.*

*Bortsett från att arbetsresor grundar sig i ett jämlikt perspektiv, kan kommuner med dyrare trafikavtal överväga att överlämna trafiken till Kollektivtrafikförvaltningen när tillfälle ges. Om kostnaderna kan minska med gemensamt trafikavtal och kommunen vill medverka, är man välkommen att delta. Övriga vinster inkluderar planerad samåkning, beställningscentral, administration och myndighetsutövning, vilket bidrar till ytterligare lägre kostnader.*

**Hallstahammar:** Hallstahammar har inte några arbetsresor och en sådan förändring skulle innebära en fördyrad kostnad som det ser ut idag.

*Hallstahammar har idag en av de dyraste resekostnaderna i länet för färdtjänst i snitt samt den billigaste egenavgiften för resenären. Om Hallstahammar väljer att anta de föreslagna riktlinjerna med dagens förutsättningar, kommer arbetsresor att utgöra en fördyrad kostnad. Med nytt trafikavtal*

borde kostnaden sjunka, vilket skulle kunna generera en acceptans för arbetsresor. Målsättningen är att det ska vara samma färdtjänstvillkor för alla medborgare i länet.

### **Kungsör: Kungsör har nyligen tagit bort arbetsresor och merkostnaden ska sökas hos Försäkringskassan.**

Merkostnad i form av färdtjänstkostnader kan delvis ersättas av Försäkringskassan med ett max tak 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 resenären 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 anses gå utöver vad förvaltningslagen medger då 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 utreda 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 med riktlinjerna 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 inom hemkommunen samt en kommun som planerar genomföra detta. Kungsör kan givetvis fortsätta hantera arbetsresor som tidigare eller välja att anta riktlinjernas perspektiv.

### **Köping: Köpings kommun har inte arbetsresor, vilket skulle innebära en mycket större kostnad för kommunen.**

Köping har idag en av de lägsta kostnaderna för färdtjänstresor i genomsnitt. Arbetsresor inom hemkommunen skulle kunna bidra till en viss kostnadsökning. Individuell prövning ska däremot enligt förslaget göras till allmänna kommunikationer för resor till angränsande kommun inom normalt pendlingsstillstånd. Denna målgrupp anses procentuellt inte utgöra en alltför stor kostnadsdrivande faktor i sammanhanget. Målsättningen är att samtliga kommuner i Västmanland ska ge den färdtjänstberättigade samma villkor oavsett var denne är folkbokförd. Arbetsresor anses som angeläget för att underlätta förvärvsarbete för personer med funktionsnedsättning.

### **Surahammar: Surahammar har inte heller arbetsresor till annan kommun, vilket skulle bli en fördyrande kostnad för kommunen.**

Surahammar har en av de dyraste resekostnaderna i Västmanland. Kommunen har möjlighet att vid ny upphandling se över sina alternativ, ett av dessa skulle kunna vara att förhandla fram ett avtal tillsammans med övriga kommuner och därmed hantera färdtjänsten tillsammans i länet. Avtalet borde reducera kostnaderna och öka acceptansen för arbetsresor. Förslaget grundar sig i ett jämlikt perspektiv för invånarna i Västmanland.

## **ZONBASERAT FÄRDTJÄNSTOMRÅDE 5.1:**

**Kungsör: Kungsör uppger att zonbaserad taxa är svårt att genomföra i deras kommun med tanke på kommunens storlek.**

*Förslaget följer VL:s zonindelning i länet. Tanken med en zonbaserad taxa grundar sig i ett jämligt perspektiv för hela Västmanland gällande taxekonstruktionen. Kungsör erbjuder i dagsläget i sina riktlinjer att resenären kan resa 5 mil utanför kommungränsen. Kostnaden borde inte vara så mycket dyrare om kunden har zonbaserat och kan ta sig till hela länet. Dessa resor görs idag med riksfärdtjänst, vilket ändå bidrar till en kostnad för kommunen. Kungsör behåller även resor till annan ort utanför länet, som Eskilstuna, i förslaget. Se övrig ekonomisk diskussion i avsnittet för svar gällande avgifter.*

**Surahammar: Surahammar uppger i sina riktlinjer att det är tillåtet att resa inom hemkommunen samt ytterligare tre mil från kommungränsen. Surahammars kommun uppger att det kan bli fördyrade kostnader om avståndet blir längre. Ska man resa utanför gränsområdet för färdtjänst, ansöker man om riksfärdtjänst. Surahammars kommun har inte arbetsresor till annan kommun.**

*Med en utökad zonindelning/länsfärdtjänst kommer kostnaden öka något för kommunerna som upphandlat något dyrare trafik om man reser med samma förutsättningar som idag. Detsamma gäller arbetsresor över kommungränsen. Vill kommuner vara delaktiga och hantera trafiken gemensamt finns vinnningar om berörda kommuner haft en dyrare kostnad tidigare, även om nya trafikområden tillkommer. Trafikflottan bör också bli mer robust och kan i förlängningen leda till ekonomiska synergieffekter som samordning av samtliga serviceresor och när det går, koppla resandet till allmän kollektivtrafik. Surahammar har även möjlighet att se över sina avtal när dessa ska omförhandlas.*

## **RESA VID VISTELSE I ANNAN KOMMUN 5.3:**

**Köping: I Köping betalar färdtjänstresenären egenavgiften vid resan i annan kommun efter den kommunens avgifter, annars debiteras Köpings egenavgift.**

*Om Köping hanterar taxesättningen själva kan de bestämma hur egenavgiften ska se ut för resenärer i annan kommun som idag. Förslaget vill ge samma förutsättningar för länets medborgare gällande resor i annan kommun för de kommuner som tagit till sig riktlinjerna utifrån ett jämligt perspektiv. För en ökad flexibilitet för medborgarna erbjuds både RIAK-biljetter (resor i annan kommun) och intyg i annan kommun. RIAK-biljetter beställs av handläggare hos Riksfärdtjänsten AB efter information från resenären om hur många resor de tänker göra och betalar endast egenavgiften. När det gäller intyget lägger resenären själv ut kostnaden och får sedan efter uppvisat kvitto 80 % tillbaka av kostnaden.*

## **BILBARNSTOL 6.2**

**Kungsör: Kungsör har inte någon extra kostnad för utkörning av bilbarnstol.**

*Det är medföljande vuxens ansvar att själv ta med bilbarnstol. Bilbarnstol kan även tillhandahållas av taxiföretaget utan avgift. I den reviderade versionen av riktlinjerna debiteras inte resenären vid utkörningen av bilbarnstol.*

**Västerås: Västerås stad 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.**

*Enligt nuvarande och kommande trafikavtal för Västerås/Sala finns ingen egenavgift som erläggs resenären om denne begär att chauffören ska ta med bilbarnstol för resan. Västerås och Sala har bekostat denna förmån själva. Det finns dessutom alltid två bilkuddar permanent i samtliga bilar att tillgå. Det bör också tilläggas att dessa resor är ovanliga och oftast har resenären med sig en egen bilbarnstol.*

## **LINJELAGDA RESOR TILL DAGLIG VERKSAMHET 6.7**

**Köping: Idag åker personer med demenssjukdom till och från sin dagverksamhet med färdtjänst i Köpings kommun. Ingen förutbestämd rutt som personer som åker till daglig verksamhet. En förändrad taxa skulle kunna vara fördyrande för kommunen.**

*Linjelagda resor för personer med demenssjukdom är anpassade så att resenärerna slipper samåkning med övriga kategorier av serviceresor, som färdtjänst, sjuk- eller arbetsresor. Resorna anpassas så att resenärer med exempelvis demenssjukdom kan resa från hemmet direkt till dagvård. Dessa resor innebär ofta att kunden inte behöver det extra stöd som exempelvis ledsagare under dessa resor. Resenären blir mottagen vid ankomst och avlämnad till fordonet vid återresan av personalen. Taxesättning för dessa resor görs i vardera kommuns fullmäktige, men målsättningen är att villkoren kring resandet bör vara samma oavsett hur de anordnas.*

**Västerås: Västerås uppger att man vill i fortsättningen också ha bra linjelagda resor till daglig verksamhet vid nya upphandlingar. Västerås stad 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.**

*I pågående avtal och i den nya upphandlingen har man prognostiserat för dessa resor. En samverkan sker mellan Västerås stad och Kollektivtrafikförvaltningen om dessa resor.*

**Hallstahammar: Hallstahammar har en fråga om kostnad, medverkan och avtal:**

**Kommunen är positiv men vet inte var kostnaden ska tas ifrån. Att ställa om är kostnadsdrivande. De har upphandlat transportörsavtal med Västanhede till och med 2026. Dock kan en ny upphandling förändra situationen, men inte förrän ovanstående avtal har gått ut.**

*Förslaget innebär att de kommuner som vill medverka i ett länsomfattande samarbete kan göra det när tillfälle för det uppstår. Vill kommunen endast använda sig av riktlinjerna så fungerar det utmärkt. Vill man gå ett steg till och börja se över andra möjligheter gällande gemensam myndighetsutövning eller trafik är kommunen välkommen att börja dessa processer. När det gäller trafiken bör man titta på när nya avtal och upphandling av detta kan bli aktuellt. Ingen kommun ska behöva bryta sina avtal i förtid. De kommuner som har dyrare avtal idag bör då få ner sina färdtjänstkostnader. Dessutom finns fördelar med gemensam beställningscentral, administration och myndighetsutövning som också kan bidra med kostnadseffektivisering.*

## **RIKSFÄRDTJÄNST:**

### **Bilbarnstol 4.8**

**Kungsör: Enligt nyligen gjord upphandling gäller följande i Kungsör. Fordonen ska vara utrustade med barnsäten, det vill säga bilbarnstol, bältesstol eller bälteskudde utformade enligt gällande bestämmelser.**

*Möjlighet finns alltid enligt förslaget att erhålla barnsäten inom färdtjänsten men inte alltid för resor med riksfärdtjänst. Alla underentreprenörer hos Riksfärdtjänsten AB har inte tillgång till bilbarnstol enligt gällande avtal med Riksfärdtjänsten AB. Men bilbarnstol kan erbjudas i viss mån mot en extra kostnad för kommunen vid resor med riksfärdtjänst. I det reviderade underlaget gällande riktlinjer för riksfärdtjänsten har kompletterats med möjligheten att erbjuda bilbarnstol vid efterfrågan. Flera av länets kommuner anlitar idag Riksfärdtjänsten Sverige AB som i sin tur använder sig av enskilda entreprenörer. Det finns dock en viss risk att kunden inte får tag på en bilbarnstol då resorna genomförs av olika aktörer i Sverige som inte alla har tillgång till bilbarnstol. Därför rekommenderas alltid kunden att själv ta med bilbarnstol så långt det är möjligt. Men detta undersöks vid utredningstillfället för resan. Riksfärdtjänsten AB uppger att kostnaden för att boka bilbarnstol för kommunen i dagens avtal kostar mellan 100–200 kr/enkelresa.*

**Västerås: Västerås anser att bilbarnstol eller bälteskudde alltid bör kunna tillhandahållas av taxiföretaget avgiftsfritt om man vid beställning anmäler behov av sådan, även för riksfärdtjänsten.**

*Se ovan svar gällande Kungsör. Förslaget baseras också utifrån ett jämlikt perspektiv och för barnets bästa. Inte alla föräldrar kanske kan ha förutsättningar att ta med en bilbarnstol. Kommunerna får därmed en fördyrande kostnad, men då resorna är få till antalet bör inte en kostnad på 100–200 kr vara så fördyrande i förhållande till riksfärdtjänstresor i övrigt.*

## **Samordningsfördelar vid överlämning av trafikavtal och myndighetsutövning:**

Förslaget med gemensamma riktlinjer tillsammans med gemensam trafik skapar möjlighet till ökad samordning av olika restyper. Det ger också fördelar för resenärerna med en ökad likabehandling, stringens och tillgänglighet. Administrativa fördelar tillkommer vid samordning gällande myndighetsutövning, beställningscentral, upphandling, kvalitetssäkring, utvecklande av verksamheten och framtagande av trafikförsörjningsprogram för färdtjänst och riksfärdtjänst.

Förutom förslaget till läns-gemensamma riktlinjer för färdtjänst och riksfärdtjänst finns samordningseffekter ur både ett ekonomiskt och personalrelaterat perspektiv vid en eventuell överlämning av respektive kommuns trafikavtal och myndighetsutövning. Färdtjänstkostnaderna kan effektiviseras genom gemensam upphandling, beställningscentral, samordning av restyper, planeringssystem, administration och myndighetsutövning. Sårbarheten kan minska för verksamheten med gemensam myndighetsutövning jämfört med en liten organisation som endast har en till två handläggare som dessutom även har andra arbetsuppgifter förutom färdtjänsthandläggning. Ur ett kundperspektiv gynnas medborgarna genom en ökad tillgänglighet och stringens då handläggarna enbart riktar in sig på kollektivtrafik. Med en samlad organisation med all kollektivtrafik på en plats kan kompetens byggas upp och utgöra en stark potential som bidrar till att ge en tillfredsställande trafikförsörjning för personer med funktionsnedsättning.

Angående de resurser som skulle kunna bli aktuella om kommunerna överlämnar handläggningen för färdtjänst och riksfärdtjänst, kan det variera beroende på hur många kommuner som väljer detta. Om alla kommuner skulle lämna över handläggningen skulle det behöva tillkomma 2,7 resurser. Uträkningen baseras på den tjänstgöringsprocent kommunerna redovisat gällande sina anställda. Detta stämmer ungefär om man granskar samtliga handlagda ärenden i länet och jämför Sala-Västerås med övriga kommuner i länet så landar siffran i Sala-Västerås på 2576 handlagda ärenden och övriga länet på 1733 ärenden under år 2023. Om man då ser på skillnaden procentuellt och lägger till länets ärenden så utgör detta en 67 % ökning. Detta är betydligt lägre än 2,7 resurser om en 50 % ökning likställs med 2 heltidstjänster. En försiktig indikation är att två heltidstjänster bör kunna klara uppdraget ifall samtliga kommuner överlåter myndighetsutövningen.

Kollektivtrafikförvaltningen kommer att vara flexibel och anpassa sig utifrån hur många kommuner som vill överlämna myndighetsutövningen. Som exempel på hur fördelningen kan komma att se ut om samtliga kommuner antog förslaget kan utläsas i förklaringsmodellen nedan. Den påvisar även hur fördelningen ser ut idag för Sala och Västerås.

**Ekonomiskt förslag gällande kostnadsfördelning utifrån antal färdtjänstären (exkl riksfärdtjänst) i Västmanlands län: 2023.**

	Antal	Andel	Totalt	Dagens kostnad:	
				Totalt	Totalt
Sala	208	7%	420	12%	494
Västerås	1 475	51%	2 978	88%	3 506
Fagersta	93	3%	188	0%	0
Arboga	361	13%	729	0%	0
Hallstahammar	109	4%	220	0%	0
Kungsör	124	4%	250	0%	0
Köping	337	12%	680	0%	0
Norberg	71	2%	143	0%	0
Skinnskatteberg	40	1%	81	0%	0
Surahammar	55	2%	111	0%	0
	<b>2 873</b>	<b>100%</b>	<b>5 800</b>	<b>100%</b>	<b>4 000</b>

\*Blå ring visar en uppskattning av hur kostnadsfördelningen skulle komma att se ut om samtliga kommuner överlämnade myndighetsutövningen. Röda ringar visar på hur fördelningen ser ut idag för Sala och Västerås.

Modellen med en procentuell kostnadsfördelning bygger på hur många färdtjänstären kommunerna handlagt under 2023. Den utgör endast en överskådlig bild och inkluderar även kostnader som lokaler, IT, personella resurser etc. Västerås och Sala skulle i denna modell få en lägre årskostnad. Vill övriga kommuner lämna över myndighetsutövningen så erbjuds detta också i förslaget.