

## Landstingsstyrelsens förslag till beslut

---

### Förlängning av färdtjänstavtal med länets kommuner

Föredragande landstingsråd: Elwe Nilsson

#### Ärendet

Landstingskontoret har fått i uppdrag av landstingsstyrelsen att uppta förhandlingar med Kommunförbundet Stockholms län (KSL) om nytecknande av färdtjänstavtal.

#### Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

*att förlänga nuvarande färdtjänstavtal med två år, d v s till och med utgången av år 2004*

*Landstingsstyrelsen har för egen del beslutat att uppdra åt landstingskontoret inför förhandling om eventuellt nytt färdtjänstavtal gemensamt med färdtjänstförvaltningen och Kommunförbundet Stockholms län (KSL) utreda de ekonomiska förutsättningarna och konsekvenserna för en samordnad verksamhet för de samhällsbetalda resorna i länet enligt överenskommelse den 21 maj 2002.*

En förlängning av färdtjänstavtalet med två år är lämpligt för att det ska vara möjligt att närmare utreda de ekonomiska förutsättningarna och konsekvenserna för en samordnad verksamhet för samhällsbetalda resor samt de avtalsmässiga eller organisatoriska förutsättningarna för att uppnå den bild som målas upp i det gemensamt skrivna dokumentet som tagits fram av Kommunförbundet i Stockholms län och Stockholms läns landsting.

#### Bilagor

- |   |   |            |
|---|---|------------|
| 1 | Överenskommelse                           | 2002-05-21 |
| 2 | Landstingskontorets tjänsteutlåtande      | 2002-05-29 |
| 3 | Färdtjänstförvaltningens tjänsteutlåtande | 2002-06-04 |

## Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 21 augusti 2002.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 17 september 2002.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till s- och v-ledamöternas förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

*S- och v-ledamöterna reserverade sig*

”Landstingsstyrelsen föreslås föreslå landstingsfullmäktige besluta

*att förlänga nuvarande färdtjänstavtal två år, d v s till och med utgången av år 2004*

*samt för egen del besluta*

*att uppdra åt landstingskontoret inför förhandling om eventuellt nytt färdtjänstavtal gemensamt med färdtjänstförvaltningen och KSL utreda de ekonomiska förutsättningarna och konsekvenserna för en samordnad verksamhet för de samhällsbetalda resorna i länet*

En förlängning av färdtjänstavtalet med två år är lämpligt för att det ska vara möjligt att utreda förutsättningarna för en samordnad verksamhet för de samhällsbetalda resorna i länet. Eventuell överflyttning av verksamhetsuppgifter inom landstinget till ett kommunalförbund kan dock aldrig ske utan att landstinget ingår som medlem i ett sådant förbund.”

*V-ledamöterna antecknade följande särskilda uttalande*

”En samordning av de samhällsbetalda resorna i Stockholms län kan skapa en ökad tillgänglighet för den enskilde resenären i hela resekedjan. Men en sådan samordning kan ske på många andra sätt än genom bildandet av ett kommunalförbund”

## Ärendet och dess beredning

Landstingskontoret har i tjänsteutlåtande den 29 maj 2002 (bilaga) föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* förlänga nuvarande färdtjänstavtal två år, dvs till och med utgången av år 2004 samt för egen del besluta *att* uppdra åt landstingskontoret att inför förhandling om eventuellt nytt färdtjänstavtal gemensamt med färdtjänstförvaltningen och KSL utreda de ekonomiska förutsättningarna och konsekvenserna för en samordnad verksamhet för de samhällsbetalda resorna i länet i enlighet med överenskommelse den 21 maj 2002 (bilaga).

Yttrande har inhämtats från färdtjänstnämnden.

Färdtjänstnämnden har den 18 juni 2002 överlämnat och åberopat förvaltningens tjänsteutlåtande (bilaga).

## Bilagor

### Överenskommelsen den 21 maj 2002 mellan Kommunförbundet Stockholms län och Stockholms läns landsting

## Samordning av samhällsbetalda resor i Stockholms län

Olika lagstiftningar pekar på vikten av att samhällets olika företrädare samordnar sina resurser för att förbättra tillgängligheten och därmed höja de funktionshindrades livskvalitet och minska de samhällsekonomiska kostnaderna för särlosningar. Det är väsentligt att god kvalitet uppnås samtidigt som de totala kostnaderna för de samhällsbetalda resorna kan hållas så låga som möjligt och att man värnar om miljön.

### Framtida målsättning för en ökad samordning i länet

En helhetssyn kring de samhällsbetalda resorna i länet kan öka tillgängligheten så att fler kan åka kollektivt och därmed kan resurser frigöras till att utveckla särlosningar för de som bäst behöver dem.

#### ➤ Ökad tillgänglighet

Behovet att samhällsbetalda resor är till stor del en fråga om hur tillgänglig den allmänna kollektivtrafiken är. Bristande tillgänglighet kan bero på att fordon inte är handikappanpassade, att hållplatsutformningen eller närmiljön inte är utformad så att resenären inte kan ta sig till den linjelagda kollektivtrafiken. Idag klaras tillgänglighetsproblemen i alltför hög grad genom att erbjuda särlosningar i resandet, bl.a. i form av färdtjänst, taxiresor till kommunala verksamheter och sjukvård. Dessa särlosningar är mycket dyra i jämförelse med resor inom den allmänna kollektivtrafiken. De begränsar också i många fall den enskildes resemöjligheter.

Kommunerna och landstinget har ett gemensamt ansvar utifrån olika lagstiftningar att handikappanpassa fordon, hållplatser och närmiljö. En samordning av resurserna kan skapa en drivkraft för åtgärder som ger en ökad tillgänglighet för den enskilde resenären i hela resekedjan. Det gäller såväl transportmedel som närmiljön. Målet blir därmed att öka resandet inom kollektivtrafiken och att samtidigt öka valfriheten i resandet för den funktionshindrade.

LS 0201-0041

➤ Utveckling av kollektiva lösningar

För att utveckla nya och differentierade resformer för länets befolkning krävs ett ökat samarbete mellan kommunerna och trafikhuvudmannen. Exempel på sådana åtgärder kan vara linjelagd färdtjänst, flexlinjer, närtrafik, punktinsatser med större fordon där många reser till samma plats m.m. Ett sådant resesystem kan i många fall vara en god lokal lösning för den särskilda kollektivtrafiken i en kommun vilket till stor del kan undanröja behovet av andra särlösningar. Även nya former av färdtjänstillstånd som bättre utgår från resenärernas förmåga att resa kan utvecklas.

➤ Särlösningar

Trots att en mängd anpassningar av fordon och närmiljö genomförs kommer det likväl att finnas ett behov av speciella lösningar för att tillgodose resebehovet för vissa grupper av individer och funktionshinder. Här finns ett behov av rationella system som möjliggör samordning mellan olika kundgrupper såsom t.ex. färdtjänst, sjukresor, kommunalt betalda resor, för att uppnå både optimal kundnytta och god kostnadseffektivitet i länet.

➤ Beställare - utförare

Samordning av resurserna innebär också att förutsättningarna på leverantörsmarknaden bättre kan utnyttjas vid upphandling av trafik likväl som att administration av resebeställningar och ekonomisk uppföljning av resande blir klarare. Möjligheten att upphandla fordon som är mer anpassade än dagen taxibilar och specialfordon ökar också. Därmed skapas också möjligheter att rikta de samlade insatserna på de åtgärder som ger det bästa resultatet ur såväl tillgänglighetsaspekt som ekonomiskt utfall. Genom samordningen uppnås en klarare beställarroll och kompetensutveckling samtidigt som lokala verksamheter avlastas från komplicerat upphandlingsarbete i områden med obefintlig konkurrens vilket kan leda till fördyrade lösningar.

#### Kunskap om nuläget

Idag har drygt 12% av befolkningen svårigheter att resa med den allmänna kollektivtrafiken. Av dessa har nästan hälften (ca 4,6% av befolkningen i Stockholms län) så stora svårigheter att de är berättigade till färdtjänstillstånd.

Kostnaderna för de samhällsbetalda resorna i länet är omfattande, totalt ca 1,3 miljarder kronor. Landstingets kostnader för färdtjänsten uppgår f.n. till ca 720 miljoner kronor (2001). Kostnaderna för sjukresor, inkl ersättning för resor med t.ex. egen bil uppgår för motsvarande period till ca 300 miljoner kronor. Många kommuner har haft svårt att saredovisa sina kostnader för resorna. En försiktig uppskattning är att kommunernas samlade kostnader för de nämnda transporterna med taxi och specialbuss uppgår till ca 300 mkr.

LS 0201-0041

Lagstiftningen reglerar samhällets ansvar inom de olika transportsektorerna och även utformningen av närmiljön. I Stockholms län är landstinget länstrafikansvarig och trafikhuvudman. Storstockholms lokaltrafik AB (SL) ansvarar idag för de allmänna kommunikationerna i länet. Sjukvården, omsorgen och tandvården ansvarar för liggande och sittande sjukresor. Kommunerna i länet har ansvaret för skolresor för såväl funktionshindrade som övriga elever. Till kommunernas skyldigheter hör också ansvaret för närmiljön.

Sedan 1977 ansvarar landstinget via ett avtal med länets kommuner för den särskilda kollektivtrafiken. I nuvarande avtal överlåter kommunen sina uppgifter jämlikt lagen om färdtjänst (1997:736) till landstinget som trafikhuvudman. Avtalet löper ut den 31 december 2002 och har sagts upp för omförhandling av länets kommuner.

Den nya färdtjänstlagens förändrade synsätt från att tidigare setts som en biståndsform till att nu betraktas som en del av kollektivtrafiken, har aktualiserat frågor om gränsdragningar och kostnadsansvar mellan kommunerna och färdtjänsten under nuvarande avtalsperiod. Olika justeringar och anpassningar skulle kunna göras inom ramen för en omförhandling men inte ge samma möjlighet till kvalitetsförbättringar och ett effektivt resursutnyttjande som en utökad samordning kan göra i det långa perspektivet.

Förslagen i den av landstinget initierade utredningen om ökad samordning av de samhällsbetalda resorna som genomfördes under förra året talar också för en ökad samordning. Gemensamt formulerade krav vid upphandling, ett gemensamt uppbyggt system för beställning och fakturering, ett mer effektivt utnyttjande av fordosparken är några exempel.

Idag finns ett långtgående samarbete om färdtjänstresor och reselösningar mellan SL och Färdtjänsten. Färdtjänstresor inom Stockholms län samordnas också med hälso- och sjukvårdsnämndens sjukresor. Även tjänstresor samordnas under Färdtjänsten. Det vore således önskvärt, mot bakgrund av vad som ovan sagts om samarbetet och samordningen kunde utvidgas till att även omfatta de kommunala persontransporter som för närvarande utgörs av olika former av lokala lösningar. Ett sådant samarbete kan grundas på allt ifrån utvidgade avtal mellan parterna till en gemensam organisation där inflytande från de samlade kommunerna i länet, landstinget och trafikhuvudmannen för den allmänna kollektivtrafiken kan få genomslag.

### Tidsplan för uppdraget

Avtalet mellan kommunerna och Stockholms läns landsting gällande färdtjänstresor löper ut december 2002. Färdtjänstens olika entreprenöravtal för färdtjänst och sjukresor löper ut senast under april månad 2004. Kommunerna har varierande avtalslängd med sina entreprenörer för kommunala persontransporter. Avtalen löper ut inom de närmsta åren.

En upphandling tar ca 1 år från det att villkoren klarläggs till dess att avtalet träder i kraft. I tiden ingår ca sex månaders förberedelse för entreprenören.

Utredningsuppdraget nedan bör därför påskyndas och vara färdig under mars/april månad 2003. För att utredningen ska kunna färdigställas och därefter medföljande beredningsprocess för förhandlingar och politiska beslut bör nuvarande avtal gällande färdtjänst förlängas med två år.

### Uppdragsförslag

Mot bakgrund av det som anförts föreslås därför:

- att utreda de ekonomiska förutsättningarna och konsekvenserna för en samordnad verksamhet för de samhällsbetalda resorna i länet.
- att utreda de avtalsmässiga eller organisatoriska förutsättningarna för att uppnå den beskrivna målbilden. I uppdraget ingår också att utreda en eventuell överflyttning till ett kommunalförbund med eller utan landstinget som medlem.
- att för att tidsmässigt möjliggöra slutförandet av utredningsuppdraget och medföljande beredningsprocess för förhandlingar och politiska beslut förlängs gällande färdtjänstavtal med två år, dvs. till och med utgången av 2004.

### **Landstingskontoret**

Kontoret har anfört följande:

Kontoret har tillsammans med färdtjänstnämndens förvaltning under vintern haft möten med KSL då frågan diskuterats hur den framtida relationen mellan landstinget och kommunerna skall utformas. Gemensamt har utarbetats ett dokument, som med utgångspunkt från vissa nyckelord anger möjligheterna för en ökad samordning i länet av de samhällsbetalda resorna.

Ett samarbete kan grundas på allt ifrån utvidgade avtal mellan olika parter till en gemensam organisation där inflytande från de samlade kommunerna i länet, landstinget och trafik huvudmannen för den kollektiva trafiken kan få genomslag.

Gemensamt föreslås att nuvarande färdtjänstavtal förlängs för att det skall bli möjligt att närmare utreda dels de ekonomiska förutsättningarna och konsekvenserna för en samordnad verksamhet för de samhällsbetalda resorna, dels de avtalsmässiga eller organisatoriska förutsättningarna för att uppnå den bild som målas upp i dokumentet. I uppdraget bör också ingå att utreda en eventuell överflyttning till ett kommunalförbund, med eller utan landstinget som medlem.

En förlängning av färdtjänstavtalet med två år, dvs till och med den 31 december 2004 har bedömts vara lämplig. En alltför kort period kan innebära att ett förnyat beslut om förlängning måste tas i samtliga kommuner och i landstinget om en överenskommelse inte uppnåtts i god tid före avtalstidens utgång.



## Färdtjänstförvaltningen

Förvaltningen har anfört följande:

För funktionshindrade och äldre personer är utemiljön och kommunikationernas utformning ofta av avgörande betydelse för möjligheten att delta i olika samhällsaktiviteter. Att människor ska kunna ta sig till och från kollektiva färdmedel och att kunna resa med dem brukar man kalla "hela reskedjan". Särskilt för ovanstående grupper är det avgörande att hela reskedjan fungerar.

Ett antal statliga utredningar och även lagar pekar på vikten av en i alla avseenden tillgänglig kollektivtrafik. År 1989 fastslog Handikapputredningen att kollektivtrafiken skulle vara basen i trafikförsörjningen även för funktionshindrade.

Samreseutredningen 1995 konstaterade att linjetrafiken måste göras betydligt mer handikappanpassad och att specialtransporter borde integreras med den allmänna kollektivtrafiken. Vidare menade man att kostnaden för offentligt betalda specialtransporter måste begränsas genom ökad samordning av resor i effektivare beställningscentraler samt genom samordning av upphandling av dessa transporter. Propositionen till färdtjänstlagen "Mer tillgänglig kollektivtrafik" speglar ovanstående synsätt och inriktning.

Landstinget har också samma synsätt. Förutom målet i landstingets handikappprogram, att funktionshindrade ska kunna "resa efter behov inom SL:s och Färdtjänstens trafikutbud", har landstingsfullmäktige också givit färdtjänstnämnden i uppdrag att:

- Rikta resurserna främst till de som har störst behov av färdtjänst
- Utveckla mer kostnadseffektiva resformer
- Öka samverkan med kommunerna och SL för att öka tillgängligheten inom ordinarie kollektivtrafik

En av svårigheterna att få hela reskedjan att fungera beror på att olika aktörer har ansvar för olika delar av tillgängligheten t ex kommunerna, SL och Färdtjänsten. En annan svårighet med handikappanpassning är att det inte alltid är den som gör förbättringen som ser resultatet, t ex mer tillgänglig SL trafik avspeglar sig bäst i minskat beroende av färdtjänst.

LS 0201-0041

Förvaltningen vill påpeka att SL:s handikappanpassning är en viktig drivkraft i förändringsarbetet. När fler funktionshindrade och äldre personer kan resa med ordinarie SL trafik så kan ekonomiska resurser omfördelas till dem som bäst behöver speciallösningar för sitt resande. I detta sammanhang har kommunerna en viktig roll att utifrån den lokala kännedomen handikappanpassa utemiljön för att underlätta resandet med kollektivtrafiken för alla men speciellt för äldre och funktionshindrade.

En effektivare samordning mellan parterna med gemensamma incitament när det gäller ekonomi och kundkvalitet skulle leda till både bättre och effektivare transporter. Erfarenheten från hittillsvarande samarbete styrker det påståendet men även resultatet från andra län visar på tydliga effekter.

Förvaltningen anser att uppdragsförslaget är ett steg i att förverkliga intentioner och synsätt om tillgänglig kollektivtrafik och samordnade samhällsbetalda resor som lyfts fram i ovannämnda lagar, utredningar och landstingsfullmäktiges uppdrag. Förlängningen av färdtjänstavtalet med två år ger möjlighet att utreda ekonomiska, juridiska och organisatoriska förutsättningar för en samordnad verksamhet av samhällsbetalda resor i Stockholms län. Förvaltningen ser inga nackdelar ifall processen tar kortare tid än två år.