



## Färdtjänst- och riksfärdtjänsthandläggning i kommunen eller hos kollektivtrafikmyndigheten?

Med anledning av att en av de nuvarande färdtjänsthandläggarna sannolikt kommer att gå i pension sommaren 2018 måste kommunen ta beslut om handläggning och tillståndsgivning (myndighetsutövning) ska vara kvar i kommunen eller överlämnas till kollektivtrafikmyndigheten i länet. Det är i dagsläget ca 0,75 % tjänst fördelat på två personer som också har andra arbetsuppgifter. 77 % av landets kommuner hade 2015 lämnat över myndighetsutövning av färdtjänst och riksfärdtjänst till regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Färdtjänst och riksfärdtjänst är ett komplement till kollektivtrafiken och riktar sig till personer som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmän kollektivtrafik. Majoriteten av de som har färdtjänst är över 80 år. Kommunerna ansvarar för att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom kommunen och om det finns särskilda skäl, t.ex. arbetsresor, mellan kommunen och en annan kommun. En kommun får också utan särskilda skäl anordna färdtjänst för sina kommuninvånare i eller mellan andra kommuner. Har en kommun överlåtit sina uppgifter till en regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar myndigheten för dessa uppgifter. Kommunen har dock alltid det yttersta ansvaret för att anordna färdtjänst för sina kommuninvånare.

Genom kontakter på färdtjänstseminarier och föreläsningar framgår att de som arbetar med färdtjänsthandläggning på en kollektivtrafikmyndighet ser fördelarna med att de kan göra samlade bedömningar. Besluten blir mer likvärdiga och handläggarna har stöd av varandra. I större kommuner med flera handläggare framförs nackdelarna med att centralisera handläggning och beslut. Där tas avstånden och väntetider upp som en försämring för de sökande.

Efter genomgång av Trafikanalys, Sveriges officiella statistik, går det inte att dra några slutsatser och se några skillnader som beror på om handläggningen sköts av kommunen eller kollektivtrafikmyndigheten. Det är skillnader mellan kommunerna men det beror på andra orsaker. Det är t.ex. färre som har färdtjänst i städer med bra och anpassad kollektivtrafik men samtidigt är det fler resor per färdtjänstresenär i dessa områden. Resandefrekvensen beror antagligen på utbudet av resmål och har inget att göra med handläggningen av färdtjänstären. Fördelningen mellan färdtjänstresor och riksfärdtjänstresor påverkas också om kommunen endast har färdtjänst inom den egna kommunen eller som Timrå Kommun, istället har färdtjänst upp till 5 mil från bostaden och därmed fler färdtjänstresor men få resor med riksfärdtjänst.



Personalbemanningen för färdtjänst- och riksfärdtjänsthandläggning i Timrå kommun är ungefär som i övriga kommuner i länet eller något lägre. I Sundsvall finns 5,0 handläggare och 1,0 administrativ tjänst men då ingår även handläggning och beslut om parkeringsstillstånd. Härnösand, Sollefteå och Kramfors har vardera 1,0 tjänst och Ånge 0,5.

Ärendemängden i Timrå per år är 110 – 115 nya ansökningar och omkring 270 förlängningar eller ändringar. Tidsåtgången per ärende varierar från 10 minuter vid en enkel förlängning till flera timmars arbete när det förutom hembesök krävs kontakt med vårdpersonal och anhöriga. Vissa riksfärdtjänstären den är mycket tidskrävande när det krävs många kontakter för att undersöka tillgängligheten på resmålet och vid bytespunkter men flertalet tar 1-2 timmar per ansökan. Vi har 15-30 personer per år som använder riksfärdtjänst och det är under 100 resor per år. Förutom handläggning och tillståndsgivning tillkommer administration i form av debitering av arbetsresor, egenavgift för riksfärdtjänstresor och egenavgift för resor i annan kommun.

## **Nödvändiga åtgärder inom färdtjänstverksamheten**

Kommunens regler och riktlinjer behöver uppdateras och även justeras vad gäller egenavgiften vid resa med specialfordon, egenavgift för arbetsresor och antal medresenärer och på det viset harmoniseras med övriga kommuner i länet.

Timrå kommun måste också ta ställning till beställning av riksfärdtjänst och resor i annan kommun (gäller inte resor inom 5-milsradien) och hur de ska debiteras. Det går att göra som idag och använda en resebyrå, taxicheckar och ansvarsförbindelser och debitera i efterskott. Riksfärdtjänst med taxi/specialfordon inom länet bokas hos beställningscentralen och de taxibolag som kör färdtjänstresor kör även riksfärdtjänstresor. Ett annat alternativ som sparar arbetstid är att anlita ett företag som både sköter bokning och debitering av egenavgifter för riksfärdtjänstresor och resor i annan kommun. Merkostnaden blir att betala för tjänsten vilket innebär att riksfärdtjänstresor med taxi i länet troligen kommer att kosta mer. Besparingen blir minskad arbetstid för handläggarna. Många kommuner använder ett företag som heter Riksfärdtjänsten Sverige som verkställer riksfärdtjänstresorna och tar ut egenavgiften för riksfärdtjänstresorna och resor i annan kommun.

Handläggningsprogrammet Handsam är omodernt och upphandling av ett nytt program behöver göras. Det finns samma behov i flera av länets kommuner och upphandlingen kan med fördel göras i flera kommuner samtidigt. Det behöver inte ske innan ett eventuellt överlämnande.

Information om ev. förändring måste ges i god tid, både externt och internt.



|  |  |
|--|--|
|  | Lätt att ge för mycket service till både sökande och personal i vård- och handikappomsorgen. T.ex. "Glömt att ansöka och ska resa redan i morgon". Det är svårt att säga nej även om det är orimliga krav. |
|--|--|

| Fördelar med handläggning hos kollektivtrafikmyndighet  | Nackdelar med handläggning hos kollektivtrafikmyndighet  |
|---|--|
| Likvärdiga beslut i länet om flera kommuner lämnar över handläggning och tillståndsgivning.             |  |
| Personalbemanning under sjukdom och semestrar fungerar bättre med fler personer.                        |  |
| Högre krav på ifyllda ansökningshandlingar och kompletterande läkarintyg kan ta bort behov av hembesök. | Högre krav på ifyllda ansökningshandlingar och kompletterande läkarintyg ställer högre krav på den sökande. Den sökande kan uppleva att det blir krångligare.          |
|   | Den sökande får i högre grad själv eller via anhörig eller personal ta till sig information om färdtjänst.   |
|   | I Västernorrland har i dagsläget endast Ånge lämnat över handläggningen. Blir inte likvärdigt om få kommuner lämnar över färdtjänsten till kollektivtrafikmyndigheten. |
|   | Handläggningstiden kan öka men med god planering kan handläggningstid på högst 3 veckor hållas.  |

Det är i dagsläget ca 0,75 % tjänst fördelat på två personer som också har andra arbetsuppgifter. Det är möjligt att kombinera flera arbetsuppgifter, t.ex. ha den kombination som är idag men det blir knappast attraktiva tjänster vid en eventuell nyrekrytering

Om arbetsuppgifterna överlämnas till KTM blir det mer likvärdig bedömning när flera handläggare arbetar tillsammans och har varandra som rådgivare och stöd. Även om det inte är några större variationer i länet idag så minskar sårbarheten som är i en



## Kostnadsberäkning för 2017

Nuvarande kostnader per år för färdtjänsthandläggning är:

|   |            |               |
|---|------------|---------------|
| Lönekostnader 0,75 tjänst fördelat på 2 personer<br>lönebidrag, utan lönebidrag 500 000 kr) | 460 000 kr | (ingår ett    |
| Licensavgift Handsam (dokumentationsprogram)<br>88 700 kr)                                  | 61 000 kr  | (nytt program |
| Kontorslokal, dator, mobil, kontorsmaterial 0,75%   | 20 000 kr  |               |
| Färdtjänstkort inkl. utskick  | 8 000 kr   |               |
| Fortbildning genom färdtjänstföreningen och SKL   | 10 000 kr  |               |
| Summa   | 559 000 kr |               |

Kollektivtrafikmyndigheten har beräknat att de kan ta över arbetsuppgifterna till en kostnad av 500 000 kr, beräknat på 2017 års prisnivå. Uppräkning av de faktiska kostnaderna, t.ex. löneökningar, sker årligen.

## Sammanfattning och slutsats

Här nedanför finns en sammanställning av fördelar respektive nackdelar med de olika alternativen.

| Fördelar egen regi i kommun   | Nackdelar egen regi i kommun   |
|---|--|
| Närmare medborgarna, lätt att få tag på färdtjänsthandläggaren  |  |
| Kort handläggningstid, lätt att vara flexibel om det är resor inom kommunen. Uppfyller väl kommunens mål, "Proffs på service" |  |
| Kan ge information om annan service och andra insatser i kommunen.  |  |
|   | Kan känna den sökande, svårare att ge avslag.  |
|   | Personalbemanning under sjukdom och semester är svårt att lösa med få personer, sårbart. |



liten arbetsgrupp. Kostnaden för färdtjänst- och riksfärdtjänsthandläggning hos KTM beräknas bli lägre.

Den viktigaste frågan är sårbarheten vad gäller personalbemanningen i en liten enhet. För att klara personalbemanningen på ett bra sätt behövs större enheter än Timrå kommun och därför bör färdtjänsten överlämnas till kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland.

## **Genomförande**

Tidsplan:

Juni 2017. Beslut i kommunstyrelsen om färdtjänsten ska lämnas över eller ligga kvar i kommunen.

September 2017. Beslut i fullmäktige om ändrad egenavgift för färdtjänst. Oavsett om färdtjänst- och riksfärdtjänsthandläggningen ska föras över till kollektivtrafikmyndigheten bör Timrå kommun ändra egenavgiften så att det blir samma pris oavsett om man är beviljad vanlig bil eller specialfordon.

Oktober – november 2017. En plan för överlämnandet ska göras tillsammans med kollektivtrafikmyndigheten. Praktiska frågor tas upp, t.ex. hanteringen av riksfärdtjänsten.

Februari – maj 2018. Kunskapsöverlämning ska ske. Information internt och externt.

Juni 2018. Kollektivtrafikmyndigheten tar över