

2020-05-12

<b>Plats och tid</b>	Grand Hotell eller via länk kl. 14:00-17:10	<b>Paragrafer</b>	§§30-32
<b>Beslutande</b>	Micaela Kronberg (M) (ordförande) Bo Hallberg (S) Sven Helgesson (S) Lars-Olof Jaeger (SD) Viola Schüberg (S) ersätter Britt Andersson Näsman (S) Maria Stern (V) Birgit Börjesson (S) (vice ordförande) Bo Lundbladh (C) ersätter Zlatibor Sinik (C) Ingela Andreen (L) Philip Perdin (M) Anton Bondesson (KD)		
<b>Övriga deltagare</b>	Anita Hedström (Förvaltningschef) Anna Ebbesson (Avdelningschef) Elisabet Möller (Nämndsekreterare)		
<b>Utses att justera</b>	Birgit Börjesson (S)		
<b>Justeringens plats och tid</b>	Protokollet justeras digitalt.		
<b>Sekreterare</b>	Elisabet Möller		
<b>Ordförande</b>	Micaela Kronberg (M)		
<b>Justerande</b>	Birgit Börjesson (S)		

---

 Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits på Alingsås kommuns digitala anslagstavla.

<b>Organ</b>	Vård- och omsorgsnämnden		
<b>Sammanträdesdatum</b>	2020-05-12		
<b>Datum för anslags uppsättande</b>	2020-05-13	<b>Datum för anslags nedtagande</b>	2020-06-04
<b>Förvaringsplats för protokollet</b>	Närarkiv VoO		

2020-05-12

- § 30 Våruppföljning 2020
- § 31 Trafikstrategi - remiss
- § 32 Egenavgift vid färdtjänstresor

2020-05-12

§ 30 2020.151 VON

**Våruppföljning 2020****Ärendebeskrivning**

Enligt Alingsås kommuns styrmodell ska löpande uppföljning ske av nämndens ekonomi. Vård- och omsorgsnämnden redovisar ett resultat om 10,2 mkr i underskott under första kvartalet 2020 och prognosticerar för helår 2020 i nuläget ett underskott om 29,1 mkr. Förklaringen till den reviderade prognosen från mars månad härrör till en annan bedömning av personalkostnader samt en förändring gällande fördelning mellan personalkostnader och köp av tjänst. Ekonomiska tabeller med förklaringar till större avvikelser presenteras i bifogad bilaga.

**Beslut**

Vård- och omsorgsnämnden godkänner månadsuppföljningen.

**Expedieras till**

KS

**Paragrafen är justerad**

2020-05-12

§ 31 2020.084 VON

## Trafikstrategi - remiss

### Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen har till Vård- och omsorgsnämnden begärt in remissvar på Trafikstrategi för Alingsås kommun, Trafikstrategi, 2019.745 KS.

### Inledning

Vård- och omsorgsnämnden ansvarar för kommunens verksamhet för äldre personer (över 65 år), personer med funktionsnedsättning som har rätt till insatser enligt LSS, personer med demenssjukdomar, kommunal hälso- och sjukvård samt för personer i livets slutskede.

Inom nämndens verksamhetsområde arbetar cirka 1200 personer och för närvarande används 92 leasingbilar inom nämndens verksamhet.

### Yttrande

Vård- och omsorgsnämnden finner att trafikstrategin på ett tydligt sätt beskriver kommunens viktiga strategiska trafikfrågor, samt ger vägledning kring vilka mål och prioriteringar som är styrande i planeringen kring trafik och infrastruktur. Samtidigt kan nämnden konstatera att trafikstrategin inte ger en heltäckande bild av Alingsås kommuns trafikplanering. För att få en fullständig bild av kommunens styrning och planering inom området förutsätts dessutom att nämnden tillgodogör sig översiktsplanens illustration av markandvändning och övriga dokument som trafikstrategin konkretiseras i.

Kommunens strategiska inriktning för trafik, transport och mobilitet påverkar nämndens verksamhet på flera olika sätt. Som exempel framgår det av socialtjänstlagen (SoL) och lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) att kommunens socialtjänst har ett visst ansvar för samhällsplanering och tillgänglighet. Vidare påverkar inriktningen i kommunens trafikplanering nämndens verksamhetsområde både när det gäller hur anställda reser till och från arbetsplatsen och i tjänsten.

Mål – Stadsmiljö

*I Alingsås har vi trygga, levande stats- och ortsmiljöer*

**FOKUSOMRÅDE 1 - Barn och personer med funktionsnedsättning kan enkelt röra sig i Alingsås, det gynnar alla.**

Enligt socialtjänstlagen har vård- och omsorgsnämnden ansvar att delta i samhällsplaneringen. Det handlar om att påverka utformningen av nya och äldre bostadsområden utifrån nämndens ansvar för t.ex. äldre personer och personer med funktionsnedsättning. En annan skyldighet är att arbeta för att offentliga lokaler och allmänna kommunikationer utformas så att de blir tillgängliga för alla.

Ansvaret att delta i samhällsplaneringen medför att nämnden till stor del berörs av de delar i strategin som handlar om att i ett tidigt skede belysa relevanta sociala aspekter i projekt och planer. För att uppfylla lagstiftningens ambitioner är det av stor betydelse att det finns en god kunskap kring nämndens roll i samhällsplaneringen, såväl inom den egna organisationen som inom den övriga kommunala organisationen. Lika väl som nämndens verksamheter

2020-05-12

behöver sätta sig in i och ta ansvar för sin roll i samhällsplanering, så behöver den centrala organisationen verka för att nämnden blir en resurs i samhällsplaneringen och att nämndspecifik kunskap tillvaratas.

#### FOKUSOMRÅDE 2 - *Vi har barriärer och arbetar för att minska dess effekter.*

Förutom att vård- och omsorgsnämnden har ett ansvar för att medverka i arbetet med att skapa en sammanhållen och tillgänglig kommun för alla utan fysiska barriärer kan nämnden också vara resurs i och bidra med kunskap i samhällsplaneringen när det gäller att minska sociala barriärer och i arbetet för en ökad social hållbarhet.

#### FOKUSOMRÅDE 3 – *Vi planerar parkering för en levande stad*

Anställda som arbetar i hemtjänst och hemsjukvård behöver parkera om sin bil flera gånger varje dag för att besöka sina brukare. Det är därför viktig både utifrån verksamhets- och arbetsmiljöperspektiv att det är lätt att parkera.

Om anställda behöver leta efter lediga platser tar det värdefull tid från besöken hos brukaren samtidigt som det också leder till stress i arbetet för den anställde. I vissa fall vid exempelvis insatser i form av trygghetslarm eller avancerad hemsjukvård kan inställelsetiden för personal vara direkt avgörande för insatsens kvalitet. Närheten till parkering påverkar också tryggheten i arbetet under kvällar och nätter.

Därutöver finns ett stort behov av arbetsplatsparkeringar inom flera av vård- och omsorgsnämndens verksamheter, både när det gäller parkeringsplatser för personal och verksamhetens leasingbilar. Det är därför av stor betydelse att nämnden behov beaktas i det fortsatta arbetet med parkeringsnormen och vid framtagandet av en plan för parkering och mobilitet.

#### Mål - Mobilitet

*Det är lätt att på ett hållbart sätt ta sig till arbete, skola, fritid och andra målpunkter.*

#### FOKUSOMRÅDE:

1. *Vi skapar hållbart resande utifrån invånarnas olika förutsättningar*
2. *Cykelstaden utvecklas utifrån nuvarande och framtida behov*
3. *Vi har god tillgänglighet till hållplatser och större knutpunkter*
4. *Vi binder ihop orterna för alla trafikslag*

Vård- och omsorgsnämndens bedömning är att de utpekade prioriteringarna av cykel- och kollektivtrafik för ett hållbart resande har en gynnande effekt på nämnden verksamhet. Ett effektivt kommunikationsnät för cykeltrafik ökar förutsättningar för ett minskat bilanvändande i statskärnan och de centrala orterna inom hemtjänst och hemsjukvård.

Vidare kan ett effektivt och sammanhängande kommunikationsnät för kollektivtrafik minska antalet tjänsteresor med bil till förmån för resor med kollektivtrafik. Det ökar också förutsättningarna för ett minskat bilanvändande vid resor till och från arbetet.

2020-05-12

En annan faktor som bedöms påverka förutsättningarna för ett hållbart resande är möjligheten att införa och använda miljövänliga drivmedel och fordon i verksamheten. Att möjliggöra för el-fordon att ladda el via laddstolpar inom hemtjänst och hemsjukvård är ett sätt att främja ett hållbart resande.

**Mål – Utveckling**

*Vi är nytänkande och utvecklar Alingsås tillsammans*

Vård- och omsorgsnämnden ser mycket positivt på att utveckling och samverkan lyfts fram som ett prioriterat mål i Trafikstrategin. En ökad delaktighet för kommunens invånare i planeringen och utvecklingen av Alingsås medför också en ökad delaktighet för nämndens målgrupper. En viktig förutsättning för utveckling är också att det finns fungerande arbetsätt och former för samverkan internt mellan kommunens olika förvaltningar.

**Beslut**

Vård- och omsorgsförvaltningens förslag till yttrande godkänns och skickas som nämndens svar till kommunstyrelsen.

**Expedieras till**

Kommunstyrelsen

**Paragrafen är justerad**

2020-05-12

§ 32 2020.150 VON

## Egenavgift vid färdtjänstresor

### Ärendebeskrivning

#### Kommunens uppdrag

*Kommunens uppdrag framgår av Lag (1997:736) om färdtjänst.*

*3 § Varje kommun ansvarar, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. En kommun får för sina kommuninvånare anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner.*

Den kostnad resenären betalar för sina färdtjänstresor kallas egenavgift. Egenavgiften vid färdtjänstresa grundar sig på Västtrafik AB:s kollektivtrafiktaxa (baspris) med ett påslag om 50 procent. I dag är egenavgiften 55 kr i Alingsås tätort och 78 kr i Alingsås övrigt. Kollektivtrafiknämnden i Västra Götalandsregionen har beslutat om att inrätta tre zoner i den allmänna kollektivtrafiken med start November 2020. Beräkningen av baspris kommer i och med ändringen till tre zoner att försvinna. I Västra Götalandsregionen finns idag 49 zoner. Inom färdtjänsten är varje kommun en avgiftszon och varje kommun fattar beslut om egna färdtjänstavgifter. Färdtjänstlagens grund är att tillhandahålla resor inom den egna kommunen.

Om Alingsås kommun fortsätter att följa Kollektivtrafiknämndens beslut om att införa tre zoner innebär det att en färdtjänstresa på fem kilometer och som passerar två zoner blir dyrare än en resa på 120 kilometer som inte passerar någon zongräns. För kommunen kan det innebära en ökad kostnad till följd av att resenären väljer långa resor framför korta resor. Kommunen kommer då att få högre transportkostnad till Västtrafik och mindre intäkt av egenavgifter till kommunen.

### Beredning

För att arbeta för en samordning av färdtjänstavgifter mellan kommunerna har en arbetsgrupp tillsatts, Framtidsgruppen. Den består av handläggare från olika kommuner i regionen samt representanter från Västtrafik. Framtidsgruppens syfte och mål har bland annat varit att enas om ny avgiftsmodell samt beskriva konsekvenser hur förändringen av egenavgifter kommer att fungera i och med Västtrafiks övergång till tre zoner november 2020.

Kommunen beslutar vilken avgift som ska tas ut av resenären vid färdtjänstresa, en så kallad egenavgift. Inom den allmänna kollektivtrafiken är Göteborg navet då det är samlingspunkt för Västra Götalandsregionen. Varje kommun är ansvarig för att tillhandahålla färdtjänst för sina invånare. Två förslag på avgiftsmodell är framtagna och beroende på vilken modell kommunen väljer kommer kostnaden både för kommunen och resenären att skilja sig åt beroende på vart resenären bor och vilket resmönster resenären har. Kollektivtrafiknämnden har inte i sitt beslut tagit hänsyn till detta vid beräkning av färdtjänstresor.

### Förslag

2020-05-12

Förslag ett:

Framtidsgruppens förslag är att införa avståndsbaserade egenavgifter (se bilaga 1). Förslaget kan innebära att längre resor blir billigare än tidigare och korta resor i vissa fall blir dyrare. Resenärer som bor i utkanten av kommunen till exempel Sollebrunn (se bilaga 1) vars egenavgift i befintlig mall är 78 kr, gällande resor in till Alingsås centrum. Enligt förslag kommer samma resa kosta 104 kr. Framtidsgruppens förslag främjar längre resor istället för korta resor, vilket inte gynnar kommunens ekonomi och miljö.

Förslag två:

Nuvarande system för egenavgiftsberäkningen (se bilaga 2) innebär att resor inom kommunen främjas. Egenavgiften blir högre då man reser utanför kommungränsen.

Förvaltningen ska värna om kommunens invånare och kommunens lokala serviceutbud samt om vår miljö genom att inte uppmuntra längre resor. Nuvarande avgiftssystem innebär att egenavgift baseras på kontantpris för en enkelbiljett inom respektive zon, plus påslag med 50 procent. Avgiften räknas upp med index årligen. Eftersom egenavgiften består av olika delar föreslår förvaltningen en uppräkningsmodell enligt nedan. Uppräkningsmodellen har tidigare använts av Västtrafik.

Indextyp		Andel %
Personal	LCI Labour Cost Index för arbetare (preliminärt), privat sektor (LCI arb) efter näringsgren SNI 2007, B-S samtliga branscher exkl. jordbruk, förvärvsarbete i hushåll, internationella organisationer	60%
Fordon	Prisindex för inhemsk tillgång (ITPI), efter produktgrupp SPIN 2007, 29-30 exkl. 29.31, 30.1 & 30.4 Transportmedel utom fartyg och båtar	15%
Drivmedel	PPI, Prisindex i producent- och importled, Prisindex för dieselolja	15%
Konsumentprisindex	KPI	10%

### Beslut

Vård- och omsorgsnämndens förslag till kommunfullmäktige att behålla nuvarande egenavgifter enligt förslag två (se bilaga 2) med uppräkningsmodell årligen enligt index enligt ovanstående tabell.

### Expedieras till

Kommunfullmäktige

### Paragrafen är justerad



2020-05-12