

## Landstingsstyrelsens förslag till beslut

---

### **Motion 2003:29 av Lars B Strand (fp) om inrättande av en servicelinje i Årsta**

Föredragande landstingsråd: Anna Berger Kettner

#### Ärendet

Motionären föreslår att en servicelinje inrättas i Årsta.

#### Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

*att* avslå motionen.

I Färdtjänstens arbete för att utveckla servicelinjekonceptet ingår bland annat en successiv förändring och översyn av befintliga servicelinjer. En omflyttning av resurser kan bli aktuell och vissa linjer kan behöva modifieras eller läggas ned till förmån för andra. I detta arbete är det naturligt att pröva de behov som finns i Årsta. Dessa får då vägas mot andra och insatserna göras där de är mest motiverade.

#### **Bilagor**

- 1 Motion
- 2 Färdtjänstförvaltningens tjänsteutlåtande

2003-04-02

## Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 5 november 2003.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 11 november 2003.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till fp och kd-ledamöternas förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

*Fp- och kd-ledamöterna reserverade sig:*

”Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta att landstinget uppdrar åt SL och Färdtjänstnämnden i samarbete att utreda förutsättningarna för att inrätta en servicelinje i Årsta.

Den ändring av bussnätet som gjordes förra året medförde att det inte längre går någon buss längs Årstavägen mellan Huddingevägen och Hjälmarsvägen. Detta medförde bl.a. att äldre som bor där, inte har någon kollektivtrafikförbindelse till vårdcentralen i Årsta och inte heller till närmaste bank, som numera ligger i Globenområdet.

I Årsta bor många äldre personer och många av dem har antagligen färdtjänst. SL och färdtjänstnämnden borde utreda förutsättningarna för att inrätta en servicelinje i Årsta.”

*M-ledamöterna antecknade följande särskilda uttalande:*

”Vi delar uppfattningen att det behövs en översyn av befintliga servicelinjer innan man inrättar nya linjer.

För att skapa en kollektivtrafik som fungerar väl för alla resenärer i Stockholms län måste ansvaret för all trafik, både den med SL och den med Färdtjänsten, få en gemensam huvudman. Alla särlösningar och delat ansvar skapar problem och motverkar delaktighet i samhället. Risken är stor att resenärer med särskilda behov hamnar i kläm.

En gemensam huvudman skulle också förenkla inrättandet av nya service- och flexlinjer då det blir lättare att få fram underlag för hur andelen färdtjänstresenärer i området ser ut.

Därför förordar vi moderater att SL får ansvaret för all kollektivtrafik, även den som i dag utförs av färdtjänsten. Det skulle påskynda arbetet med att anpassa den allmänna kollektivtrafiken med SL för funktionshindrade, men även arbetet med att få en helhetssyn på alla resenärer oavsett om de har funktionshinder eller ej.

En gemensam organisation skulle dessutom medföra ekonomiska incitament för att anpassa kollektivtrafiken och underlätta för funktionshindrade att resa. I dag är det bara färdtjänsten som ser de ekonomiska effekterna av SL:s satsningar. En kollektivtrafik som i sin helhet är bättre anpassad för funktionshindrade är positivt för alla resenärer.

I stället för att flytta över servicelinjerna till Färdtjänsten har vi i vårt budgetförslag för 2004 föreslagit att SL övertar ansvaret för all färdtjänst.

När ett kommunalförbund är bildat i Stockholms län bör ansvaret för all kollektivtrafik överlåtas på förbundet.”

## Ärendet och dess beredning

**Lars B Strand (fp)** har i en motion (bilaga), väckt den 11 mars 2003 föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att uppdra åt Storstockholms Lokaltrafik och färdtjänstnämnden i samarbete att utreda förutsättningarna för att inrätta en servicelinje i Årsta.

Yttranden har inhämtats från färdtjänstnämnden och AB Storstockholms Lokaltrafik.

**Färdtjänstnämnden** har den 27 maj 2002 överlämnat förvaltningens tjänsteutlåtande (bilaga).

*M-ledamöterna reserverade sig.*

”För att skapa en kollektivtrafik, som är väl fungerande för alla resenärer i Stockholms län måste ansvaret för all trafik, både den med SL och den med färdtjänsten få en gemensam huvudman. Alla särlösningar och delat ansvar skapar problem och motverkar delaktighet i samhället. Risken är stor att resenärer med särskilda behov hamnar i kläm.

En gemensam huvudman skulle också förenkla vid inrättande av nya service- och flexlinjer då det blir lättare att få fram underlag för hur andelen färdtjänstresenärer i området ser ut.

Därför förordar vi moderater att SL får ansvaret för all kollektivtrafik, även den som i dag utförs av färdtjänsten. Det skulle påskynda arbetet med att anpassa den allmänna kollektivtrafiken med SL för funktionshindrade, men även arbetet med att få en helhetssyn på alla resenärer oavsett om de har funktionshinder eller ej.

En gemensam organisation skulle dessutom innebära ekonomiska incitament för att anpassa kollektivtrafiken och underlätta för funktionshindrade att resa. I dag är det bara färdtjänsten som ser de ekonomiska effekterna av SL:s satsningar. En kollektivtrafik som i sin helhet är bättre anpassad för funktionshindrade är bättre för alla resenärer.

I stället för att flytta över servicelinjerna till färdtjänsten föreslår vi att SL övertar ansvaret för all färdtjänst.

När ett kommunalförbund är bildat i Stockholms län bör ansvaret för all kollektivtrafik överlätas på förbundet.”

**AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse** har den 17 juni 2003 anfört att SL och färdtjänsten sedan lång tid tillbaka har ett väl fungerande samarbete för att bättre kunna tillgodose de funktionshindrades resbehov och öka tillgängligheten till kollektivtrafiken. Styrelsen för SL och färdtjänstnämnden har under 2002 beslutat om gemensamma mål för samarbetet:

- Att förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet för funktionshindrade
- Att minska behovet av färdtjänst
- Att öka färdtjänstkunders möjligheter att resa efter behov.

I det strategiska arbete som färdtjänsten bedriver ingår att utveckla nya resalternativ som väl tillgodoser resenärernas behov, men som inte är individuella resor och alltså har en lägre kostnad. I detta arbete ingår bl.a. en vidareutveckling av servicelinjerna.

På ett gemensamt förslag från SL och färdtjänsten beslutade SL:s styrelse den 27 maj att överföra ansvaret för servicelinjerna till färdtjänstnämnden fr.o.m. årsskiftet 2003/2004. Bedömningen är att färdtjänsten har bättre incitament än SL att utveckla den särskilda kollektivtrafiken.

I utbudsplanen för busstrafik för 2003 ingår inte den av motionären föreslagna servicelinjen i Årsta. Befintlig kvarterslinje 164 uppfyller delvis servicelinjens funktion. Från och med 2004 beslutar färdtjänstnämnden om vilka villkor som ska gälla för flex- och servicelinjer.”

*M-ledamöterna reserverade sig.*

”SL:s styrelse föreslås besluta att förordas att SL ska överta färdtjänstnämndens ansvar för färdtjänst och därmed ges ett ansvar för all kollektivtrafik i Stockholms län.

För att skapa en kollektivtrafik, som är väl fungerande för alla resenärer i Stockholms län måste ansvaret för all trafik, både den med SL och den med färdtjänsten få en gemensam huvudman. Alla särlösningar och delat ansvar skapar problem och motverkar delaktighet i samhället. Risken är stor att resenärer med särskilda behov hamnar i kläm.

Därför förordar vi moderater att SL får ansvaret för all kollektivtrafik, även den som i dag utförs av färdtjänsten. Det skulle påskynda arbetet med att anpassa den allmänna kollektivtrafiken med SL för funktionshindrade, men även arbetet med att få en helhetssyn på alla resenärer oavsett om de har funktionshinder eller ej.

En gemensam organisation skulle dessutom innebära ekonomiska incitament för att anpassa kollektivtrafiken och underlätta för funktionshindrade att resa. I dag är det färdtjänsten som ser effekterna av SL:s satsningar, vilket är en olycklig tudelning. En kollektivtrafik som i sin helhet är bättre anpassad för funktionshindrade är bättre för alla resenärer.

När ett kommunalförbund är bildat i Stockholms län bör ansvaret för all kollektivtrafik överlåtas på förbundet”

*Fp-ledamoten reserverade sig.*

”Den ändring av bussnätet som gjordes förra året medförde att det inte längre går någon buss längs Årstavägen mellan Huddingevägen och Hjälmarsvägen. Detta medförde bl.a. att de äldre som bor där, inte har någon kollektivtrafikförbindelse till vårdcentralen i Årsta och inte heller till närmaste bank, som numera ligger i Globenområdet.

I Årsta bor många äldre personer och många av dem har antagligen färdtjänst. SL och färdtjänstnämnden borde utreda förutsättningarna för att inrätta en servicelinje i Årsta”

*Kd-ledamoten antecknade följande särskilda uttalande.*

”Det är utmärkt att motionens förslag om att överföra ansvaret för servicelinjerna från SL till färdtjänsten redan är i full gång. De förslag som i övrigt förs fram i motionen om att servicelinjerna successivt ska omvandlas till flexlinjer och att resevillkoren ska ändras bör ligga till grund för den fortsatta utvecklingen av den särskilda kollektivtrafiken som landstinget ytterst ansvarar för. Förslagen skulle leda till ett flexibelt och kostnadseffektivt resande som kombinerar det bästa från buss- respektive taxitrafiken.”

## **Bilagor**

### **Motionen**

Den ändringar av bussnätet som gjordes förra året medförde bl.a. att det inte längre går någon buss längs Årstavägen mellan Huddingevägen och Hjälmarsvägen. En konsekvens av detta är bl.a. att de äldre som bor där inte har någon kollektivtrafikförbindelse till vårdcentralen i Årsta och inte heller till närmaste bank, som numera ligger i Globenområdet.

Å andra sidan har trafiksträckningarna ändrats så att kommunikationerna med andra delar av Årsta har förbättrats.

I Årsta bor många äldre personer. Antalet pensionärer är ca 3 200 och av dem är ca 1 400 över 80 år.

En stor del av dem har troligen färdtjänst.

I sitt yttrande hösten 2001 över SLs utbudsplan efterlyste stadsdelsnämnden bl.a. ett förslag på servicebusslinje för området. Detta förslag avvisades emellertid av SL.

Enligt min mening bör detta förslag prövas ytterligare. Möjligheterna att spara in på färdtjänst och/eller andra busslinjedragningar i området genom inrättande av en servicebusslinje i Årsta bör undersökas.

Med hänvisning till ovanstående föreslår jag att landstinget uppdrar åt SL och Färdtjänstnämnden i samarbete att utreda förutsättningarna för att inrätta en servicelinje i Årsta.

Stockholm den 11 mars 2003

Lars B Strand

## Färdtjänstförvaltningen

Förvaltningen har anfört följande:

Vid Färdtjänstnämndens sammanträde den 29 april behandlade nämnden en motion om villkor för flexlinjer och servicelinjer inom färdtjänsten. På samma nämnd behandlades även ”Mål- och verksamhetsplanen för Färdtjänsten, den särskilda kollektivtrafiken, perioden 2003 – 2006”. Den av Färdtjänstnämnden antagna policyn kan sammanfattas i följande punkter:

- Färdtjänsten är positiv till en överföring av servicelinjerna till Färdtjänsten.
- För att få framgång måste anvisad tillgänglig trafik få ersätta konventionell färdtjänst.
- En successiv förändring och översyn av befintliga servicelinjer inleds.
- En omflyttning av resurser kan bli aktuell. Vissa linjer kan behöva modifieras eller läggas ned till förmån för andra.
- Ett nytt begrepp införs för denna trafik – Närtrafik.
- Det markeras att detta är en del av det totala kollektivtrafikutbudet genom ex taxesystem och loggning av fordon.

SL och Färdtjänsten har en likartad uppfattning i denna fråga. Såväl SL som Färdtjänsten är ense om att SL-taxan även i fortsättningen ska gälla för denna trafik. Trafiken skall även efter ett eventuellt överförande till Färdtjänsten vid behov samordnas med SL:s lokala och regionala trafik. SL och Färdtjänsten föreslår att ett överförande sker vid årsskiftet 2003/2004. Ansvaret för de befintliga servicelinjerna åvilar i dag SL.

Om fullmäktige beslutar att föra över ansvaret till Färdtjänsten för servicelinjerna är avsikten att utveckla servicelinjekonceptet till att i hög grad ersätta taxifärdtjänst i närområdet och på så sätt få ett mer kostnadseffektivt färdtjänst och fler resor för färdtjänstresenärerna. Detta kan inte ske i ett sammanhang och på en gång. Det är en process över flera år, där olika upplägg och lösningar kan bli aktuella i olika delar av länet.

Satsningar på tillgängligheten i trafiken såsom exempelvis Närtrafiken måste också innebära – ur ett landstingsekonomiskt perspektiv – att de innehåller ett mått av lönsamhet. Satsningarna får inte innebära ökade kostnader. Detta kan innebära att redan etablerade linjer kan läggas ner till förmån för andra som ger en större besparingseffekt för Stockholms läns landsting totalt. I ett sådant arbete är det naturligt att pröva de behov som finns i Årsta. Dessa får då vägas mot andra. Insatserna får sedan göras där de anses mest motiverade.