

## Protokoll fört vid enskild föredragning

Social- och miljöavdelningen  
Socialvårdsbyrån, S2

Beslutande  
Minister

Annette Holmberg-Jansson

Föredragande  
Specialsakkunnig

Susanne Broman

Justerat  
Omedelbart

---

### Nr 53

Frågor om regelverket kring Kommunernas  
socialtjänst k.f.:s (KST) service Stöd för  
rörligheten.

ÅLR 2023/4001

78 S2

#### Bakgrund

Äldreomsorgsledaren för Sunds kommun har den 17 maj 2023 inkommit till landskapsregeringen med en skrivelse gällande socialservicen "Service som stöder rörlighet" och färdtjänst för personer 65 år och äldre, enligt bilaga S223E17. Skrivelsen har utarbetats i samråd med äldreomsorgsledarna i kommunerna Saltvik, Geta, Finström samt Vårdö.

#### Beslut

Ålands landskapsregering antecknar skrivelsen till kännedom och avger följande svar;

#### Handläggningstid för service som stöder rörlighet

Kommunernas socialtjänst (KST) ansvarar för service som stöder rörlighet, enligt 23 § i socialvårdslagen, för samtliga klienter oavsett ålder. I punkt 1 i skrivelsen nämns KST:s handläggningstid gällande service som stöder rörlighet som lång, minst tre månader. I skrivelsen efterfrågas ett mer flexibelt och individanpassat sätt att hantera de äldres ansökningar om service som stöder rörligheten samt förkortade handläggningstider.

Handläggningstiden för beslutsfattande gällande socialservice för äldre personer, 65 år och äldre, regleras i Äldrelag (2020:9) för Åland (äldrelagen). Av 18 § 1 mom. framgår att om en äldre person brådskande är i behov av service, ska beslut om beviljande av socialservice fattas och den service som har beviljats ordnas, så att den äldre personens rätt till nödvändig omsorg inte äventyras. Enligt socialservicegarantin i 18 § 2 mom. ska kommunen fatta beslut utan ogrundat dröjsmål och senast tre månader från det att ansökan har inkommit, om en skriftlig eller muntlig ansökan gäller behov av socialservice som inte är brådskande.

18 § sammanhänger med äldrelagens 23 §. Enligt 23 § ska kommunen minst en gång i halvåret offentliggöra uppgifter om den tid inom vilken en äldre person kan få socialservice som denne sökt. Genom bestämmelsen är kommunen skyldig att ge information om den tid, inom vilken socialvårdsservice som ansökts om, kommer kunna ges. Utvecklingen av väntetiden över tid kan även utgöra en viktig indikator i kommunens utvärdering enligt äldrelagens 8 § om den service som tillhandahålls de äldre överensstämmer med kravbestämmelserna i lagstiftningen och är tillräcklig och av god kvalitet.

Landskapsregeringen konstaterar att beslut om service som stöder rörlighet för 65 år och äldre, ska fattas utan ogrundat dröjsmål och senast tre månader från det att ansökan har inkommit, om en skriftlig eller muntlig ansökan gäller behov av socialservice som inte är brådskande. För att erhålla flexibla och individanpassade sätt att hantera de äldres ansökningar, krävs bland annat utvecklade fungerande förvaltningsövergripande strukturer för samarbete och genomförande mellan kommuner och kommunalförbund i och med att ansvaret för service till äldre åligger både kommuner och KST.

### **Inkomster som ligger till grund för rätten till service som stöder rörlighet**

Skrivelsens punkt 2 omfattar frågor enligt vilken lagstiftning KST ges rätt, att baserat på klientens inkomst besluta om service som stöder rörlighet samt enligt vilken lagstiftning KST ges rätt att beakta klientens besparingar som inkomst vid ansökningar om service som stöder rörlighet.

Service som stöder rörlighet i enlighet med socialvårdslagens 23 § ska kunna ordnas på olika sätt, även för dem som bor på landsbygden. För vissa som behöver service som stöder rörlighet kan det vara möjligt att använda allmänna kommunikationsmedel med hjälp av en annan person i form av *ledsagarservice*. En klient som inte har rätt till färdtjänst enligt handikappservicelagen kan klara av att använda allmänna forskaffningsmedel förutsatt att klienten får tillräcklig *handledning* och möjlighet att träna på att använda trafikmedlen med stöd av en annan person, dvs. service som stöder rörlighet. Stöd för rörlighet kan också ordnas i form av *grupptransporter*. *Skäliga kostnader kan även i enlighet med 23 § 3 mom. punkt 4 ersättas för transport med taxi, färdtjänstbil eller ett annat motsvarande fordon.* Service som stöder rörlighet kan även ordnas *på något annat lämpligt sätt*.

Service som stöder rörlighet utgör en så kallad anslagsbunden service, men beviljandet av servicen är inte helt och hållet beroende av prövning. Vid bedömning av servicebehovet ska man beakta bland annat socialvårdslagens 11 § Stödbehov, 12 § Tryggande av nödvändig omsorg och försörjning och 21 § Boendeservice, enligt vilka servicen riktas till dem som behöver den mest. Ingen klientgrupp kan helt och hållet uteslutas ur servicen på basis av kommunens anvisningar, utan servicebehovet ska bedömas för var och en. Till exempel föreskrivs i lagen inte att en persons inkomster är den enda grunden för att bedöma en persons servicebehov.

I socialvårdslagens tillämpningsguide nämns ett rättsfall från Åbo förvaltningsdomstol (21.11.2016, nr 16/0726/2). Klientens ansökan om stöd för rörligheten hade avslagits med hänvisning till att klientens inkomster översteg den inkomstgräns som den kommunala

myndigheten hade fastställt. Den fastställda bruttoinkomstgränsen var 1 300 euro för en ensam boende per månad. Klientens bruttoinkomster var 1 913,48 euro i månaden.

I Åbo förvaltningsdomstols avgörande hänvisas till socialvårdslagens (FFS 1301/2014) 1 § där det som socialvårdslagens syfte bland annat nämns att främja och upprätthålla välfärden samt bekämpa och minska ojämlikhet och marginalisering. Äldre personers möjligheter att klara sig på egen hand och deras delaktighet i samhället och boende hemma ska stödas. Enligt RP 164/2014 rd ska stöd för rörligheten i första hand ordnas för äldre som till följd av försvagad funktionsförmåga av åldrande är i behov av stöd för att kunna röra sig och andra som är i behov av stöd för rörligheten som inte är berättigade till färdtjänst enligt handikappservicelagen.

I avgörandet framförs att det inte framgår av socialvårdslagens 23 § 2 mom. som förutsättning för beviljande av stöd för rörligheten att inkomsterna ska underskrida en viss gräns. Bedömningen om rätten till tjänsten ska basera sig på lag. Förvaltningsdomstolen upphävde beslutet och återförvisade ärendet för ny behandling där klientens individuella situation ska beaktas och beslutet basera sig på socialvårdslagens bestämmelser.

Rikets socialvårdslag (FFS 1301/2014) motsvarar landskapslag (2020:12) om socialvårdslag till nämnda delar. Bedömningen om rätten till stöd för rörligheten görs enligt prövning och där kan tillsammans med andra grunder även beaktas klientens egna ekonomiska möjligheter att bekosta nödvändiga resor enligt behov, där man kan utgå från riktgivande anvisningar. Inkomstgränsen kan inte vara den enda grunden för att avslå en ansökan om stöd för rörlighet. Bedömningen ska utgöra en helhetsbedömning över klientens individuella behov.

Landskapsregeringen konstaterar att gällande service som stöder rörlighet finns inte närmare bestämmelser om avgift i lag, förutom i 4 § i landskapslag (2022:91) om klientavgifter inom socialvården. Kommunerna (i detta fall KST) har självbestämmanderätt och möjlighet att fastställa till exempel självriskandelar, avgifter eller ersättningsnivåer. Kommunerna kan även använda riktgivande anvisningar om vilka inkomster och besparingar som beaktas i bedömningen om beviljande av ersättning för skäliga kostnader för transporter med taxi, färdtjänstbil eller ett annat motsvarande fordon.

#### **Tillgång till kollektivtrafik**

I skrivelsen lyfts de geografiska aspekterna och hur de påverkar äldre kommuninvånares levnadsvillkor. Under punkt 1 framförs att tillgången till kollektivtrafik och närheten till exempelvis mataffär, bank och apotek skiljer sig åt beroende på var på Åland klienter bor. I skrivelsen framförs även att tillgången till så kallad matartrafik är begränsad, vilket försvårar för klienter på landsbygden att använda kollektivtrafiken.

Landskapsregeringen konstaterar att bestämmelsen om service som stöder rörlighet (23 § i socialvårdslagen) inte frångår principen att i första hand utveckla en tillräcklig och tillgänglig kollektivtrafik som också gör det möjligt för befolkningen med nedsatt funktionsförmåga att röra sig. Tillgänglig kollektivtrafik kan vid behov kompletteras med bland annat servicelinjer och flexlinjetrafik. Syftet med landskapslag (2019:60) om

kollektivtrafiktjänster (kollektivtrafiktjänstlagen), är att främja utvecklingen av kollektivtrafiken på Åland så att allmänheten har tillgång till sådana nödvändiga kollektivtrafiktjänster som svarar mot det dagliga behovet av att förflytta sig.

Landskapsregeringen ansvarar för att det finns en tillräcklig och fungerande kollektivtrafik på Åland. Ålands andra trafikförsörjningsprogram fastställdes 5 januari 2023 vilket kommer att styra utvecklingen av kollektivtrafiken under programperioden 2023 – 2026. Vidare kan konstateras att det, i enlighet med kollektivtrafiktjänstlagen, är respektive kommuns ansvar att initiera, upphandla och bekosta matar- och glesbygdstrafik. Landskapsregeringen ger understöd för trafiken med maximalt 80 procent, så långt budgeterade medel räcker. Detta i syfte att möjliggöra för kommuninvånarna att ta sig från hemmet till de större trafiklederna där kollektivtrafiken trafikerar.

Landskapsregeringen beaktar geografiska aspekter och möjlighet till fungerande transporter i det pågående arbetet med att ta fram ett äldrepolitiskt program för Åland, inklusive åtgärdsprogram.

### **Äldres rätt till färdtjänst enligt handikappservicelagen**

I punkt 3 i skrivelsen lyfts farhågor att personer, 65 år och äldre, aldrig eller sällan beviljas färdtjänst enligt landskapslag (2010:50) om tillämpning i landskapet Åland av lagen om service och stöd på grund av handikapp (handikappservicelagen). Personer 65 år och äldre uppfattas vara exkluderade från färdtjänsten och inte beaktade i lagstiftning och regelverk.

Landskapsregeringen kan konstatera att majoriteten personer som är beviljade färdtjänst enligt handikappservicelagen består av 65 år och äldre. 57 procent av de som beviljats färdtjänst enligt handikappservicelagen under år 2021 bestod av personer 65 år och äldre. Andelen personer 65 år och äldre av det totala antalet beviljade har kontinuerligt stigit. Från år 2011 till år 2021 steg antalet mottagare av färdtjänst (65 år och äldre) med cirka 100 procent. Under tidsperioden 2009–2019 har totala kostnaderna för färdtjänst enligt handikappservicelagen (8,3 milj. euro) utgjort cirka en fjärdedel av totala kostnaderna för servicen enligt handikappservicelagen under samma period.

Utgångspunkten för ordnandet av socialservice är den allmänna servicen som är avsedd för alla klienter. Inom socialvården ska tjänsterna i första hand ordnas med stöd av socialvårdslagen (allmän lag), och först därefter med stöd av speciallagstiftningen som till exempel handikappservicelagstiftningen. Om service med stöd av socialvårdslagen inte är tillräcklig eller ändamålsenlig eller servicen inte kan ordnas med stöd av socialvårdslagen, ska servicen ordnas med stöd av en speciallag.

Service och stödåtgärder enligt handikappservicelagen ordnas om en person med funktionsnedsättning inte får tillräckliga och lämpliga tjänster eller stödåtgärder med stöd av någon annan lag. Kriterierna om lämplighet och tillräcklighet ska vara uppfyllda samtidigt. Handikappservicelagen tillämpas till exempel när den service som tillhandahålls i första hand inte passar behovet som uppstår på grund av personens funktionsnedsättning eller sjukdom.

Skälig färdtjänst jämte följeslagarservice ordnas enligt 8 § handikappservicelagen för en person med svår funktionsnedsättning som på grund av sin funktionsnedsättning eller sin sjukdom nödvändigt behöver sådan service för att klara de funktioner som hör till normal livsföring. Av 5 § handikappserviceförordningen framgår, "När det gäller att ordna färdtjänst och därtill hörande ledsagarservice betraktas som gravt handikappade de som har särskilda svårigheter att röra sig och som på grund av sitt handikapp eller sin sjukdom inte kan anlita de offentliga kollektivtrafikmedlen utan oskäligt stora svårigheter". "Färdtjänst ordnas inte för den som får sådan service med stöd av någon annan lag".

Landskapsregeringen konstaterar att majoriteten av de som erhåller färdtjänst enligt handikappservicelagen är 65 år och äldre. Handikappservicelagen fastställer inte någon åldersgräns och omfattar således även personer 65 år och äldre, i de fall personen uppfyller lagens kriterier och definitioner.

---

Ålands Landskapsregering

Susanne Broman

Specialsakkunnig

Socialbyrån

Ärende: Stöd för rörligheten

Undertecknad har i samråd med äldreomsorgsledarna på Norra Åland(Sund, Saltvik, Geta, Finström och Vårdö) valt att framföra några frågeställningar till dig angående regelverket kring servicen Stöd för rörligheteten som kommunernas äldre(65+) kan söka från Kommunernas Socialtjänst(KST).

1. Gällande behandlingstiden av ansökningarna som i dagsläget är minst tre månader, borde detta ses över och behandlingstiden förkortas avsevärt.  
Med hänvisning till gällande lagstiftning:
  - LL om socialvård(2020:12, §23, tillämpningsguiden: *Service som stöder rörlighet och som ordnats i enlighet med klienternas behov uppfyller lagens syfte att främja och upprätthålla välfärden samt bekämpa och minska ojämlikhet och marginalisering. Den bidrar också till att stöda äldre personers möjligheter att klara sig på egen hand och deras delaktighet i samhället samt stöder boende hemma.*
  - I Äldrelag för Åland §1, finns skrivningen: *Syftet med denna lag är att stöda den äldre befolkningens välbefinnande, hälsa, funktionsförmåga och förmåga att klara sig på egen hand. Vidare ska lagen trygga äldre personers tillgång till individuellt anpassade socialvårds- samt hälso- och sjukvårdstjänster samt annan service som ges i rätt tid. Service och tjänster ska främja hälsan och välbefinnandet samt stöda personens funktionsförmåga och förmåga att klara sig på egen hand.*

Båda lagstiftningarna hänvisar till vikten av att upprätthålla de äldres funktionsförmåga, möjlighet till delaktighet i samhället och att kunna bo hemma så länge som möjligt. Den långa handläggningstiden, gör att de äldre blir isolerade och inte har möjlighet att sköta sina åligganden på ett korrekt sätt.

En viktig aspekt gällande skillnaden mellan stad och landsbygd är att i staden finns kollektivtrafiken och annan samhällsstruktur så som banker, affärer, apotek med mera på ett mer hanterbart avstånd tex promenadavstånd, än för äldre boende på landsbygden, där kollektivtrafiken är sporadisk och dessutom endast följer huvudvägen så att de äldre inte har möjlighet att ta sig till kollektivtrafiken. De äldre på landsbygden har heller inte möjlighet att promenera till affärer, bank och apotek.

På vilket sätt kan detta förändras för att förbättra de äldre kommuninnevanarnas levnadsvillkor och därmed minska ojämlikheten?

Det måste finnas ett mer flexibelt och individanpassat sätt att hantera de äldres ansökningar om Stöd för rörligheten. Det har även visat sig att om det finns något i en ansökan som behöver kompletteras, hamnar ansökan längst ned i ansökningshögen, vilket innebär att de

äldre kan få vänta ytterligare flera månader på att få ett beslut, detta oberoende av om kompletteringen skickas in skyndsamt eller ej. De äldre är en av samhällets mest sköra och utsatta grupper, det behövs inte mycket för att de skall behöva ta i bruk kommunernas mer avancerade serviceformer tex exempel boende på servicehus.

Vilket ansvar har KST för att detta skall skötas på ett smidigare sätt?

2. Gällande systemet med inkomstbeprövad rätt till Stöd för rörligheten, undrar vi i vilken lagstiftning, KST ges rätt att ta med klientens besparingar som en inkomst?  
Gällande avgifter som tas ut inom socialvården/äldreomsorgen, är det endast beskattningsbar inkomst samt vårdbidrag från FPA som får ingå i kalkylen vid uträkandet av avgifter för olika serviceformer.

I vilket regelverk ges KST rätt att använda sig av systemet med inkomstbeprövad rätt till Stöd för rörligheten?

Tyvärr, drabbar detta de äldre och speciellt äldre boende på landsbygden, där avstånden är långa till affärer, bank, kollektivtrafik och andra väsentliga samhällsfunktioner som de äldre behöver besöka.

Har någon tanke kring att detta system skapar ojämlikhet, minskad välfärd och möjlighet att klara sig självständigt, gällande speciellt äldre bosatta på landsbygden?

3. Gällande äldre 65+ beviljas de sällan eller aldrig Färdtjänst (enligt handikappservicelagen). Varför är 65 + exkluderade från denna serviceform och vilken lagstiftning stöder sig KST på gällande detta?  
Det finns inte några tydliga regler för varför 65+ endast beviljas Stöd för rörligheten, utan det verkar vara ett godtyckligt tänkande att äldre inte har sådana behov att de skall beviljas Färdtjänst. Idag finns det en stor grupp 65- 75 åringar(även äldre) som lever ett synnerligen aktivt liv, med stort samhällsengagemang på olika samhällsnivåer till och med i arbetslivet. Dock kan det vara så att viss sjukdomsbild gör att personen inte har möjlighet att köra bil, cykla eller promenera. För de äldre i denna åldersgrupp som bor på landsbygden är kollektivtrafik, cykla eller promenera en omöjlighet på grund av geografiska avstånd.  
Har man överhuvudtaget tänkt på denna grupp äldre i lagstiftning och regelverk?

Vi behöver kunna svara på och informera våra klienter om ovanstående frågeställningar, önskar vi svar på dem inom majmånad.

Sund 17.5.2023

Enligt uppdrag

Desirée Zetterman  
Äldreomsorgsledare  
Sunds kommun