



**Møteinnkalling**  
**Eldrerådet**

**Møtested:** Fredrikstad rådhus, Nygaardsgt. 16, møterom Gutzeit, 4. etg.  
**Tidspunkt:** 28.01.2025 kl. 10:00

Eventuelle forfall meldes snarest til Marit Hexeberg, telefon 913 014 30,  
e-post: mahe@fredrikstad.kommune.no

Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.

Dersom du ønsker å få vurdert din habilitet, send nødvendig informasjon til leder Per Edvardsen e-post: per-edva@online.no, med kopi til møtesekretær; mahe@fredrikstad.kommune.no

Fredrikstad 21.1.2025

Per Edvardsen  
leder

## Saksliste

<b>Saksnr.</b>	<b>Innhold</b>	<b>Hjemmel u.off.</b>
OS 2/25	Orientering/informasjon fra leder, rådets medlemmer og administrasjonen	
OS 3/25	Orientering om levekårskartlegging 2024 og befolkningsprognose ved folkehelseplanlegger Kjersti Følling og samfunnsplanlegger Hege Marie Edvardsen kl. 10.15 - 10:45	
PS 2/25	Referatsaker	
RS 1/25	Brosjyren Trygghet i hjemmet for eldre - distribusjon. Tilbakemelding fra DSB etter henvendelse fra Eldrerådet som oppfølging av sak i møtet 19.11.24	
PS 3/25	Kjøreordning for eldre - oppfølging av verbalvedtak i bystyresak 192/23	

**OS 2/25 Orientering/informasjon fra leder, rådets medlemmer og administrasjonen**  
**OS 3/25 Orientering om levekårskartlegging 2024 og befolkningsprognose ved**  
**folkehelseplanlegger Kjersti Følling og samfunnsplanlegger Hege Marie Edvardsen**  
**kl. 10.15 - 10:45**  
**PS 2/25 Referatsaker**

**Vår ref:**  
2020/182

Hei

Takk for hyggelig henvendelse, tilbakemelding og innspill om brosjyren "Trygghet i hjemmet for eldre".

Vi har notert oss ønsket om bred distribusjon av brosjyren til målgruppen. Vi har så langt markedsført brosjyren til alle landets kommuner, frivillige organisasjoner m.m. og i sosiale medier.

En større distribusjon av brosjyren til medføre større kostnader for trykking og distribusjon. Det vil trolig også være utfordrende å nå målgruppen treffsikkert direkte via "postkassen".

Et alternativ kan være å sende noen brosjyrer til alle landets kommuner med mulighet for å bestille flere. Dette vil vi vurdere i 2025.

Igjen takk for henvendelsen og lykke til med det forebyggende arbeidet!

Vennlig hilsen  
**Ole Tom Johansen**  
seniorrådgiver  
e-post: [postmottak@dsb.no](mailto:postmottak@dsb.no)

[www.dsb.no](http://www.dsb.no)



**Saksnr.:** 2024/26845  
**Dokumentnr.:** 2  
**Løpenr.:** 304599/2024  
**Klassering:** F08  
**Saksbehandler:** Gabriella Grossmann

## Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Eldrerådet	28.01.2025	3/25
Samfunnsutvalget	29.01.2025	7/25
Formannskapet	06.02.2025	
Bystyret	13.02.2025	

## Kjøreordning for eldre - oppfølging av verbalvedtak i bystyresak 192/23

### Kommunedirektørens innstilling

Kommunedirektøren anbefaler samfunnsutvalget å gi følgende innstilling til formannskapet:

1. Saken tas til orientering.

Fredrikstad, 18.01.2024

### Sammendrag

Bystyret vedtok i *Budsjett 2024 og handlingsprogram 2024–2027 for Fredrikstad kommune* at kommunedirektøren skulle ta kontakt med frivilligsentralene, for å vurdere å etablere en kjøreordning for eldre (bystyresak 192/23).

Saken redegjør for hvilke ordninger som finnes per i dag, dialogen som har vært med frivilligsentralene, samt praktiske og juridiske forhold knyttet til en eventuell etablering av en slik ordning.

Med bakgrunn i sakens juridiske forhold, er det kommunedirektørens anbefaling at kommunen ikke tar noen formell rolle i en slik ordning, men overlater til frivilligheten selv å ta i bruk muligheten som finnes i nylig revidert lovverk, som fritar frivillige organisasjoner fra plikten til drosjeløyve ved transportoppdrag.

### Vedlegg:

- 1 Referat fra møte med frivilligsentralene

### Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

1. Bystyresak 192/2023 - Budsjett 2024 og handlingsprogram 2024–2027 for Fredrikstad kommune
2. Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven)
3. Lov om offentlige anskaffelser
4. Statsstøtteregelverket

### Saksopplysninger

#### Bakgrunn for saken

Bystyret vedtok i *Budsjett 2024 og handlingsprogram 2024–2027 for Fredrikstad kommune* at kommunedirektøren skulle ta kontakt med frivilligsentralene, for å vurdere å etablere en kjøreordning for eldre (bystyresak 192/23):

*Kommunen tar kontakt med frivilligsentralene, med mål om å få vurdert etablering av en kjøreordning for eldre.*

Mange eldre i kommunen opplever utfordringer med mobilitet, enten det gjelder tilgang til daglige tjenester som lege, apotek og matbutikker, eller deltakelse i sosiale aktiviteter. Isolasjon og manglende tilgang til transport kan føre til svekket livskvalitet og økt risiko for ensomhet og helseplager. Det er følgelig et økende behov i samfunnet for transporttjenester blant eldre som har begrenset tilgang til privat bil eller kollektivtransport. Kommunedirektøren tolker bystyrets vedtak som at det er dette behovet man søker dekket gjennom mulig etablering av en kjøreordning i samarbeid med frivilligheten.

Kommunedirektøren har sett på juridiske, økonomiske, organisatoriske og praktiske hensyn som vil kunne knytte seg til en slik ordning.

#### Dialogen med frivilligsentralene

Det er gjennomført et dialogmøte med frivilligsentralene om oppdraget som er gitt fra bystyret. Dialogen med frivilligsentralene viser at det allerede eksisterer noen uformelle transportordninger, som benyttelse av frivilliges egne biler og sporadiske kjøretjenester til spesifikke formål. Frivilligsentralenes betraktninger knyttet til etablering av en mer organisert kjøreordning er i hovedsak knyttet til:

- Manglende kapasitet til å drive rekruttering, samt koordinere frivillige sjåførere.
- Behov for kommunal finansiering som kan dekke kostnader knyttet til biler, forsikring og administrasjon.
- Risiko for å bli avhengig av frivillige som ikke alltid kan oppfylle brukernes forventninger/behov.

#### Frivillig initierte ordninger som allerede finnes i dag

- Sporadisk kjøring arrangert av frivillige med egne, private biler.
- Enkelte «faste» ordninger, som kjøring av bøker eller til spesifikke aktiviteter.
- Røde Kors tilbyr en egen kjøreordning, men denne er begrenset til deres egne aktiviteter.

Disse ordningene er preget av begrenset kapasitet og avhenger sterkt av frivilliges engasjement.

Kommunedirektøren har forsøkt å innhente informasjon fra andre kommuner, men det ser ut til, etter hva kommunedirektøren erfarer, å være få eksempler å finne der dette er satt i system med kommunen som initiativtaker.

#### Juridiske forhold

Det er i 2024 vedtatt en ordning for transportløyve for frivillige organisasjoner, gjennom et samarbeid mellom Frivillighet Norge og myndighetene. Denne ordningen ble utviklet for å gjøre det enklere for frivillige organisasjoner, som blant annet frivilligsentralene, å tilby transporttjenester uten å måtte forholde seg til strenge krav om transportløyver (yrkestransportloven §4).

#### *Bakgrunn for ordningen*

Tidligere har frivillige organisasjoner hatt utfordringer med å tilby transporttjenester på grunn av strenge regler knyttet til transportløyver. For å kunne drive med transport, kreves det normalt et løyve som inkluderer krav til blant annet økonomisk sikkerhet og forsikringer, noe som har vært vanskelig for mindre frivillige aktører å oppfylle. Gjennom den nye ordningen

får frivillige organisasjoner som driver med transporttjenester for sårbare grupper (som eksempelvis eldre og personer med funksjonsnedsettelse) mulighet til å tilby slike tjenester uten å måtte søke om et kommersielt transportløyve (kjøretøy som er registrert for 9 eller færre personer). Dette gjør det langt enklere for frivilligsentralene og andre organisasjoner å organisere transport som en del av sin frivillige innsats.

#### *Hovedtrekk ved ordningen*

Den nye ordningen legger til rette for at frivillige organisasjoner kan få tilgang til en forenklet prosess for å tilby transporttjenester:

- *Forenklet løyveprosess:* Frivillige organisasjoner som oppfyller visse krav, kan få et eget transportløyve som er tilpasset frivillige aktiviteter. Dette løyvet gjelder for transport til ikke-kommersielle formål, som for eksempel kjøring av eldre til sosiale aktiviteter eller helseavtaler.
- *Ingen økonomiske sikkerhetskrav:* Et viktig aspekt ved ordningen er at organisasjoner ikke trenger å stille økonomisk sikkerhet, slik kommersielle aktører må. Dette gjør det enklere for små og ressursvake organisasjoner å delta.
- *Forsikringsdekning:* Organisasjonene må fortsatt ha tilstrekkelig forsikring som dekker både kjøretøy og passasjerer.
- *Frivillige sjåførere:* Frivillige sjåførere som kjører for organisasjoner, kan kjøre uten å måtte ha yrkestransportløyve, forutsatt at de ikke mottar økonomisk kompensasjon utover dekning av utgifter til drivstoff eller bilvedlikehold. Dette betyr at sjåførene kan utføre kjøringen som en del av sitt frivillige engasjement uten å måtte oppfylle kommersielle krav.

#### *Hvordan ordningen fungerer i praksis*

For å benytte seg av den nye transportløyveordningen må frivillige organisasjoner, som for eksempel frivilligsentralene, registrere seg og søke om løyvet gjennom en forenklet prosess hos myndighetene. Kravene for å søke er som følger:

- *Frivillig organisasjon:* Organisasjonen må være registrert som en ideell, frivillig organisasjon.
- *Formål:* Transporten må være rettet mot et sosialt formål, og målet skal være å hjelpe sårbare grupper, som eldre, personer med funksjonsnedsettelse, eller personer som av andre årsaker har begrenset mobilitet.
- *Sikkerhet:* Organisasjonen må forsikre seg om at sjåførene oppfyller visse krav, inkludert gyldig førerkort, og at kjøretøyene er i forsvarlig stand. I tillegg skal det være en forsikringsavtale som dekker både sjåfør og passasjerer.

#### *Hva må frivilligheten sørge for?*

Selv om ordningen forenkler prosessen for frivillige organisasjoner, er det fortsatt noen potensielle utfordringer som organisasjonene må være klar over:

- *Administrasjon:* Selv om prosessen er forenklet, kreves det fortsatt noe administrativ oppfølging, spesielt når det gjelder å sørge for riktig forsikringsdekning, at sjåførene oppfyller kravene og bilene er i forsvarlig stand.
- *Forsikring:* Det må sørges for at alle forsikringskravene er dekket for både sjåførene, passasjerene og kjøretøyene.
- *Kjøretøy:* Anskaffelse av biler, om nødvendig
- *Drivstoff:* Dekning av driftskostnader som drivstoff og vedlikehold.
- *Sjåførere:* Rekruttere og beholde frivillige sjåførere, særlig for faste og tidskrevende oppdrag.

*Fredrikstad kommunes gjeldende avtaler og forholdet til lov om offentlige anskaffelser*

Fredrikstad kommune har per i dag inngått rammeavtaler for persontransporttjenester med den etablerte næringen. Dette er gjort gjennom offentlige anskaffelser.

Kommunedirektøren har tolket bystyrets vedtak slik at kommunen skal være part i å etablere en kjøreordning for eldre. Dette innebærer at kommunen har definert et behov man ønsker at en annen part skal løse, og oppdraget må forstås som at man legger opp til en variant av en gjensidig bebyrdende avtale mellom kommunen og eventuelle frivillige leverandører. Lov om offentlige anskaffelser kommer da til anvendelse.

Fredrikstad kommune har allerede inngått leverandøravtaler med drosjenæringen om persontransport, som kommunen er bundet til. Man kan imidlertid tenke seg i framtiden å vurdere reservasjonsadgang for kun ideelle organisasjoner for denne typen tjenester. Særskilte kriterier må i så fall innfris. Kommunedirektøren har ikke gått videre med denne problemstillingen i denne saksutredningen, og det er også uklart om frivillige eller ideelle lag og foreninger for tiden er rigget til å svare opp på en slik anskaffelse.

Dersom frivillige lag og foreninger i egen regi etablerer kjøreordninger, forutsatt at de skaffer seg forenklet løyvetillatelse, vil imidlertid frivilligheten kunne tilby dette ovenfor byens innbyggere, uten at kommunen selv benytter seg av denne tjenesten for sine brukere. Kommunens måte å støtte opp under frivillig engasjement som dette, vil kunne være gjennom å yte generelle tilskudd til lag og foreninger som tar samfunnsansvar, slik kommunen også gjør allerede i dag.

#### **Konsekvenser for sosial bærekraft**

Bedre tilgang til sosiale aktiviteter og nødvendige tjenester kan være begrenset for mange eldre. Frivillighetens bidrag til en mulig kjøreordning som de eldre kan benytte seg av, vil kunne gi flere eldre muligheten til å delta og styre den sosiale bærekraften for eldre, og styrke kontakten med andre gjennom aktiviteter og tilgang til tjenester.

#### **Konsekvenser for økonomisk bærekraft**

a) Økonomiske konsekvenser – drifts- og investeringsbudsjett

Saken belyser mulighetene for etablering av en kjøreordning. Det er ikke avsatt midler i budsjett 2025 til en slik ordning, og saken foreslår heller ikke bruk av kommunale midler til dette formålet.

b) Samfunnsmessige konsekvenser

Dersom frivilligheten etablerer en større kjøreordning vil denne kunne sysselsette eldre som ønsker å bidra for å bistå andre som har behov for det, samtidig som det kan forhindre ensomhet og lediggang hos friske eldre som ønsker å bidra til at frivilligheten bistår Fredrikstadsamfunnet og kommunens behov for ivaretagelse en aldrende befolkning.

#### **Konsekvenser for miljømessig bærekraft**

Ingen i saken

#### **Ansattes medbestemmelse**

Ingen i saken

#### **Vurdering**

Den nye ordningen med transportløyver for frivillige organisasjoner gir en betydelig mulighet for frivilligsentralene og andre frivillige organisasjoner til å tilby transporttjenester for eldre og andre sårbare grupper. Ved å fjerne de strenge kravene som gjelder for kommersielle transporttjenester, blir det enklere for organisasjoner å organisere kjøreordninger basert på frivillig innsats. Dette kan bidra til økt mobilitet og redusert isolasjon blant eldre.



Samtidig må det skilles mellom det frivilligheten selv har anledning til å gjøre, og kommunens rolle som behovshaver. Dersom kommunen selv skal ta en formell rolle i å styre den frivillige innsatsen, bestille tjenester til og fra, eller sette en slik ordning i system, vil kommunen være bundet av lov om offentlig anskaffelser, der også alle lover, tillatelser, forskrifter og krav til å drive persontransport må være dokumentert ivaretatt av tilbyderen.

Frivilligheten selv kan imidlertid etablere en slik ordning uten at kommunen har noen rolle i dette. Saken illustrerer dermed kompleksiteten i saker der det offentlige forsøker å sette frivilligheten i system, eller ønsker seg konkrete ytelser tilbake fra frivillig sektor.

Med bakgrunn i ovenstående anbefaler kommunedirektøren at kommunen ikke etablerer og koordinerer en generell kjøreordning for eldre, som kommer i konflikt med de leverandøravtaler kommunen har for persontransport.

Kommunedirektøren er imidlertid positiv til å fortsatt understøtte frivillige og ideelle foreninger med generelle tilskudd til det frivillighetsarbeidet de gjør.

Kommunedirektøren vil fortsette dialogen med frivilligheten om temaet, og vil også i tiden fremover innhente erfaringer fra andre kommuner som gjør seg erfaringer med det nye lovverket.



«Mottakernavn»  
«Kontakt»  
«Adresse»  
«Postnr» «PostSted»  
«UtlandsAdresse»

**Deres referanse**  
«Ref»

**Vår referanse**  
2024/26845-1-254573/2024-GABGRO

**Klassering**  
F08

**Dato**  
23.10.2024

## **Arbeidsområde/prosjekt/sak: Innhente kunnskap om etablering av kjøreordning for eldre i Fredrikstad**

### **Møtereferrat**

**Dato:** 14.10.2024

#### **Deltakere:**

**Likelydende brev er sendt til: Fredrikstad frivilligsentral nord, Fredrikstad frivilligsentral øst, Fredrikstad frivilligsentral vest, Fredrikstad frivilligsentral sentrum**

#### **Forfall:**

**Blåkors frivilligsentral Fredrikstad**

**Referent: Gabriella Grossmann**

#### **SAKER:**

##### **01/24 Introduksjon av deltakerne**

Hanne Dahl, Frivilligsentral øst, Gunn Sveen Slettum, Frivilligsentral vest, Atle Rakvåg, Frivilligsentral nord, Inger Marie Solgård, Frivilligsentral sentrum, Kate Hoel, rådgiver lokalsamfunn, Vegard Stavne Anda, rådgiver lokalsamfunn, Gabriella Grossmann, kst. virksomhetsleder Bærekraftig samfunnsutvikling

##### **02/24 Bakgrunn for møtet**

Bakgrunnen for møtet er et verbalvedtak i Bystyret 07.12.2023, hvor politikerne har bedt administrasjonen om å ta kontakt med frivilligsentralene med mål om å få vurdert etablering av en kjøreordning for eldre.

#### **Bærekraftig samfunnsutvikling**

Besøksadresse: Nygaardsgt. 16, 1606 Fredrikstad  
E-postadresse: postmottak@fredrikstad.kommune.no  
Telefon: 69 30 60 00      Telefaks:

Postadresse: Postboks 1405, 1602 FREDRIKSTAD  
Webadresse: www.fredrikstad.kommune.no  
Tlf. saksbeh.:      Bankkonto: 5122 05 77000

### **03/24 Dialog om dagens ordninger**

Har dere en slik ordning i dag? Eventuelt hvordan fungerer det?

Frivilligsentral (FS) øst: Vi har både frivillig ordning hvor den frivillige benytter egen bil, og følgeordning hvor taxi benyttes. Det er ikke noe fast, men vi sender oppdrag til de 4-5 frivillige som er mest aktuelle og som har huket av på registrerings skjema for frivillige.

FS sentrum: Det varierer hvor mange kjøreoppdrag vi har. I perioder har vi kanskje mange, i andre perioder ingen. Det er ikke en konstant ordning. Det kan derfor virke overveldende å skulle forplikte seg til en fast transporttjeneste.

FS nord: Vi har ikke en fast følgetjeneste, men har et par faste besøkvenner som kan følge til enkle oppdrag som frisørbesøk eller lignende. Men da er det en etablert relasjon mellom de to med signert avtale i forkant.

FS øst og FS vest har en kjøreordning som er annonsert på nettsiden, men det er få oppdrag, kanskje en til to per måned.

FS sentrum har fått henvendelser fra barnevernet om familier som har behov for å få hentet barna på forskjellige aktiviteter i løpet av en dag. Det har vært vanskelig å få frivillige til å ta de oppdragene, fordi det binder opp for mye tid for den frivillige. Det er også veldig få frivillige som vil binde seg til en fast ordning.

FS sentrum hadde forespørsel om å kjøre personer til demenskoet. Det stoppet opp, fordi de demente ikke var i stand til å betale for seg. Sykehjemmet ville at Frivilligsentralen skulle fakturere for oppdraget, noe FS oppfattet som en veldig tungvint løsning. Dermed stoppet det opp.

Røde Kors er den eneste som har en fast kjøreordning i dag, men de henter kun til sine egne aktiviteter og har en egen buss.

### **04/24 Hva tenker frivilligsentralene om kjøreordning**

Det ble en del diskusjon om muligheter og utfordringer, blant annet;

1. Vi skal ikke inn og overta kommunale ordninger og heller ikke gå private i næringen.
2. I Sarpsborg hadde de et forsøksprosjekt Nyby. Det kunne kanskje vært prøvd ut. Det gikk egentlig ganske bra, men når kommunen måtte betale lisens for appen så avsluttet de prosjektet.
3. Noen av deltakerne var engstelige med tanke på kvalitetssikring av de frivillige med Nyby-modellen.
4. Vedrørende forsikring, så fortalte frivilligsentralene at de er avhengig av at de frivillige benytter sin egen bil og ansvarsforsikring. Den frivillige mottar betaling for kjøringen fra brukeren (drivstoff og parkering) direkte, uten at frivilligsentralene kvalitetssikrer transaksjonen.

5. En utfordring ved å gjøre seg avhengig av en fast kjøreordning, er at det kan skje noe med den frivillige som hindrer at bruker for eksempel kommer i tide til en legetime. Ordningen i dag er ikke en så brukersikker tjeneste.
6. FS sentrum har en fast ordning med kjøring av bøker. Der får vi beskjed fra den frivillige i god tid hvis noe oppstår, og klarer å finne en erstatning. Men, bøker har ikke behov for en så nøyaktig ordning som dette forslaget til kjøreordning krever.
7. De erfarer at de frivillige synes det å kjøre til sykehus i Moss og Kalnes er uattraktivt, fordi da går hele dagen med på å vente på bruker.

**05/24 Er det noen som ønsker eller ser muligheten for å legge til rette for en slik ordning?**

Etter en del diskusjon var det enighet om at det er behov i dag og et økende behov i framtiden for en eller annen form for transportordning for målgruppen eldre. Følgende tanker og forslag kom fram i diskusjonen:

1. Det må være egne biler dekket av kommunen som kan kjøres på vanlig sertifikat, 8-seter, og som inkluderte utvidede forsikringer.
2. Det enkleste er at ansvaret ligger til en sentral, men at vi samarbeider/deler på de frivillige. Samme organisering som Aktivitetsvenn kan benyttes. Det er en ordning som organiseres fra FS-vest i dag.
3. En slik kjøreordning vi diskuterer her, krever en større innsats og forpliktelse fra de frivillige. For å skape stabilitet, så må man tilby en potensiell kjøregruppe noe i gjengjeld, i form av mat, hygge, samlinger etc. Det må til for at folk skal ha lyst til å bruke tiden sin.

**06/24 Oppsummering**

Frivilligsentralene er villige til å se på en løsning. Men de var tydelige på at effektkontrakt som fører til at midlene utbetales etter oppnådd resultat er uønsket. Grunnen er at ethvert prosjekt krever administrasjon. Dersom det skal finansieres i ettertid så settes det frivilligsentralene i en umulig situasjon, da de ikke har de tilgjengelige utviklingsmidlene. Effektkontrakter kan derimot benyttes i forhold til å kartlegge resultater knyttet til å for eksempel å telle antall oppdrag, kartlegge brukervennlighet og hvordan samarbeid med tjenesteapparatet i kommunen fungerer.

Det ble bestemt at frivilligsentralene tar ansvar for å sjekke i sitt nettverk hva slags ordning de har i Askim og på Hvaler, og gir tilbakemelding til administrasjonen.

Frivilligsentralene sender inn til administrasjonen skjemaer de benytter for kartlegging av de frivilliges interesser samt skjema for kjøreordning.

Med hilsen

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

Gabriella Grossmann  
kst. virksomhetsleder

Vedlegg:

Kopi til eksterne mottakere:  
Blåkors frivilligsentral Fredrikstad

Kopi til interne mottakere:  
Kate Hoel  
Vegard Stavne Anda

Bærekraftig samfunnsutvikling  
Bærekraftig samfunnsutvikling