



Kungsbacka

Trafikförsörjningsprogram

Särskilda persontransporter – Färdtjänst och riksfärdtjänst

Dokumentegenskaper:	Titel: Trafikförsörjningsprogram
Beslutad av:	Kommunfullmäktige 9 maj § 62, KS 2021-01242
Gäller från:	2023-05-09
Ansvarig förvaltning:	Teknik
Kontakt:	Kungsbacka direkt 0300-83 40 00 info@kungsbacka.se Kungsbacka kommun, 434 81 Kungsbacka www.kungsbacka.se

Inledning

Enligt Lag om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) ska de kommuner som inte överlåtit ansvaret för färdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten upprätta ett trafikförsörjningsprogram. Varje kommun ska där uppge omfattningen av trafik enligt Lag om färdtjänst (1997:736) och Lag om riksfärdtjänst (1997:735) samt grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik.

Kungsbackas trafikförsörjningsprogram omfattar också regelverk för färdtjänst och riksfärdtjänst.

Bakgrund

Trafikförsörjningsprogram

Kommunen har lagkrav på sig att upprätta trafikförsörjningsprogram eftersom kommunen har ansvaret för färdtjänsten. För att följa lagstiftningen ska programmet minst omfatta tre fastställda punkter kopplat till miljö, resornas omfattning samt prissättning.

I detta trafikförsörjningsprogram görs en redovisning av vad som gäller i Kungsbacka kommun avseende:

- Organisation
- Omfattning av färdtjänsten
- Utveckling av färdtjänsten
- Grunder för prissättning
- Tillämpningsregler
- Åtgärder för att skydda miljön

Särskilda persontransporter

Färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor samlas under begreppet särskilda persontransporter. Medan de tre förstnämnda är ett primärkommunalt ansvar ligger ansvaret för sjukresor hos sjukvårdshuvudmannen, Region Halland.

Begreppet särskild kollektivtrafik används ibland för att särskilja färdtjänst, skolskjuts och sjukresor från ordinarie linjetrafik.

Lagstiftning och riktlinjer

Lagen (1997: 736) om färdtjänst.

Lagen (1997:735) om riksfärdtjänst

Skollagen (2010:800)

Lagen (1991:1110) om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor Lagen (1991:419) om reskostnadsersättning vid sjukresor

Sedan 1 januari 2012 finns också lagen (2010:1065) om kollektivtrafik som är av relevans för särskilda personaltransporter.

Enligt gällande lagstiftning är det möjligt att överlåta uppgifter (myndighetsutövning)

avseende färdtjänst och riksfärdtjänst till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i varje län. Samma juridiska möjlighet finns i dagsläget inte för skolskjuts, men ett förslag till ändrad lagstiftning föreligger.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten får upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster, det vill säga för alla särskilda persontransporter.

Kommunallagen (2017:725) öppnar möjligheter för avtalssamverkan mellan kommuner utanför ramen för LOU och ger även nya möjligheter till samordning.

Organisation och styrning

Nuvarande organisation

Ansvar för särskilda persontransporter i Kungälv är delat mellan Teknik och Förskola & Grundskola som har ansvar för färdtjänst respektive skolskjuts. Utöver detta har Kommunstyrelsen ett övergripande ansvar för kollektivtrafikfrågor, se figur nedan.



Färdtjänst/Riksfärdtjänst

En kommuninvånares rätt till färdtjänst eller riksfärdtjänst regleras i respektive lagtext. Kungälv kommuns tillämpningsregler kompletterar lagtexten. Nuvarande tillämpningsregler har gällt sedan 2011 och förnyades i december 2019. I Kungälv erbjuds resenärer också möjligheten till så kallade RIAK-resor (Resor i annan kommun), vilket ger resenären möjligheten att åka med upphandlade taxibolag till ett subventionerat pris. RIAK är en del av riksfärdtjänst.

Nämnden för Teknik ansvarar för färdtjänst och riksfärdtjänst. Förvaltningen är medlem i Svenska Färdtjänstföreningen och dess utredare genomgår fortlöpande de utbildningar som branschorganisationen rekommenderar. Nämnden för Teknik har via förvaltningschefen delegerat beslut om bifall respektive avslag på färdtjänstbeslut till färdtjänstutredare samt dess enhetschef.

Överklagan av beslut görs till förvaltningsrätten.

Trafikanordnare

Hallandsregionen är genom Hallandstrafiken den som upphandlar och ansvarar för trafiken inom färdtjänst och skolskjutsar.

Hallandstrafiken skriver i sin årsredovisning för 2018 om färdtjänst och sjukresor:

”Efter stora leveransproblem med serviceresorna under 2017 har Hallandstrafiken 2018 gått in i ett nytt trafikavtal med förhoppningen om att höja kvalitén och leveransnivån. Ett nytt trafikavtal för serviceresor trädde därmed i kraft 1 juli 2018 med en avtalstid på fyra år. I det nya trafikavtalet ingår numera även skolskjutsresor för samtliga kommuner i Halland.”

Omfattning av Kungsbacka kommuns färdtjänst

Egenavgifter

Taxorna (egenavgifterna) för färdtjänst i Kungsbacka följer sedan länge samma princip; kollektivtrafikens taxa plus 25 procent. Egenavgifterna är uppdelade i tre nivåer, (2021: 41, 55 och 93 kr). Dessa justeras årligen och följer proportionerligt kollektivtrafikens taxeändringar.

Nattetid gäller ordinarie färdtjänsttaxa plus 25 kronor.

Eftersom den allmänna kollektivtrafikens avgifts- och zonsystem är komplext så är tillämpningen inte exakt utan fungerar som ett riktmärke.

Zonindelning

Enligt gällande lagstiftning ska färdtjänstområdet omfatta minst den egna kommunen. Kungsbackas färdtjänstområde sträcker sig, utöver Kungsbacka kommun, även till Varberg, Mark, Härryda, Mölndal och Göteborg.

Området är uppdelat i tre zoner enligt nedan;

- Zon 1: Kungsbacka tätort
- Zon 2: Kungsbacka kommun
- Zon 3: Övrigt färdtjänstområde. (I praktiken de yttre kommungränserna för Varbergs-, Marks-, Härrydas-, Mölndals- och Göteborgs kommuner.



För den som frekvent reser med så kallade väsentliga resor, dvs studie-, arbets- eller dagomsorgsresor, så finns möjlighet att köpa ett månadskort för samma kostnad som i den ordinarie kollektivtrafiken. Månadskortet ger en fast kostnad för ett obegränsat antal väsentliga resor, inte helt olikt ett högkostnadsskydd.

Resenärer med månadskort behöver fortfarande betala en egenavgift på sina icke-väsentliga färdtjänstresor.

Ett utredningsarbete kring införande av så kallade avståndsbaserade egenavgifter, i princip motsvarande taxametermodellen, har genomförts inom GR. Förstudien avslutades under 2021 och slutsatsen blev att ett tillräckligt stöd för införandet av den typen av avgiftsmodell saknades.

Utveckling av färdtjänsten

Tillgänglighet

Kungsbacka kommuns målsättning är att öka integrationen av färdtjänst och allmän kollektivtrafik. I takt med att den allmänna kollektivtrafiken anpassas allt mer till olika personers fysiska och psykiska förutsättningar minskar också behovet av färdtjänst och riksfärdtjänst med personbil och specialfordon. Men kommunen räknar ändå med att behovet av färdtjänst kommer att kvarstå för ett visst antal personer.

Bakgrund

2011 tecknades ”Överenskommelse om ansvar för regional kollektivtrafik i Halland enligt lagen om kollektivtrafik, samt skatteväxling, ägarförhållande i Hallandstrafiken AB och former för samverkan mellan Region Halland och länets kommuner i utveckling och planering av den regionala kollektivtrafiken”. I praktiken innebar detta att Hallandstrafiken tog över ansvaret för upphandling och utförande av samtliga färdtjänstresor inom Kungsbackas ansvarsområde.

Kungsbacka har valt att inte överlåta huvudmannskapet för färdtjänst och riksfärdtjänst utan att behålla myndighetsutövningen i egen regi.

År 2009 genomförde Kungsbacka en större förändring genom att ansluta till en extern beställningscentral och därefter vid ytterligare tre tillfällen upphandla tjänsten. En upphandling från 2012 överklagades och fick göras om.

- 2009–2012 avtal om beställningscentral med Hallandstrafiken
- 2013–2017 avtal om beställningscentral med Samres AB
- 2017–2021 avtal om beställningscentral med Samres AB
- 2021–2025 avtal om beställningscentral med Samres AB

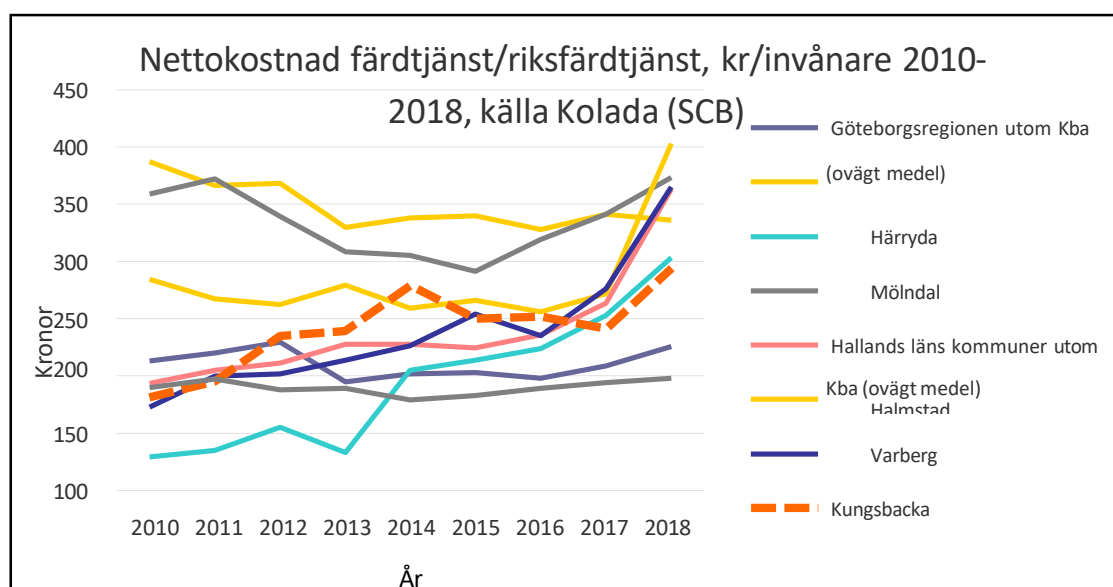
Upphandling och trafikering av såväl färdtjänst som skolskjutsar ligger inom ramen för överenskommelsen med Hallandstrafiken från 2011.

Resor med beviljade tillstånd till riksfärdtjänst bokas hos företaget Riksfärdtjänst i Sverige AB.

Kostnadsutveckling

Över tid och framförallt sedan halvårsskiftet 2018 syns tydliga kostnads- och volymökningar inom färdtjänsten. Antalet färdtjänstillstånd ökar, medan antalet aktiva resenärer är relativt oförändrat. De aktiva resenärerna gör fler resor per person, från 48 till 56 under 5-årsperioden.

Hallandstrafiken uppger att upphandlingen av trafik, med avtalsstart juli 2018, medfört kostnadsökningar men också kvalitetsförbättringar. Man kan anta ett samband mellan ökad efterfrågan och en förbättrad tjänst. Genomsnittskostnaden per resa har ökat med närmare 30 procent under 5-årsperioden. Jämfört med andra kommuner och Hallandsregionen respektive GR uppvisar Kungsbacka inga tydliga skillnader utan följer samma mönster och ligger i mittskiktet vad gäller nettokostnad per invånare.



Beviljade färdtjänstillstånd Kungsbacka samt unika kunder

I tabellen visas antal beviljade tillstånd per typ av aktivitet och unika kunder. Varje kund kan ha beviljat tillstånd för olika typer av aktiviteter (resor). Statistiken visar genomsnitt under året.

Beviljade tillstånd					
Aktivitet	2015	2016	2017	2018	2019
142 Taxi för färdtjänst	2 283	2 287	2 284	2 315	2 355
145 Daglig verksamhet	86	94	100	103	107
146 Arbetsresor	12	15	14	16	18
149 Studieresa	6	5	4	5	10
Totalt	2 387	2 399	2 401	2 437	2 490

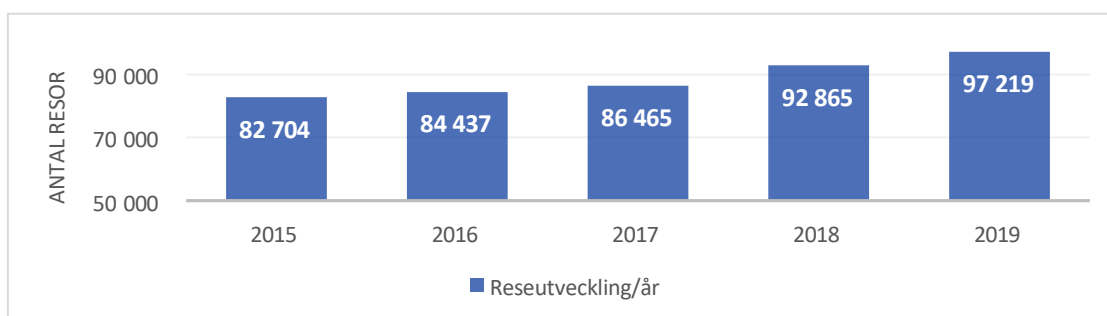
Statistik över antalet beviljade tillstånd per år visar en relativt jämn ökning, med undantag för 2019 där ökningen är mer markant jämfört med tidigare år. Det finns en fortsatt stor skillnad mellan antalet tillstånd och faktiska resenärer, där bara drygt två tredjedelar av kunderna använder sitt tillstånd aktivt.

Kundtillväxten är relativt jämnt utspridd över ålderskategorierna. Det handlar således inte om att gruppen 'äldre' skulle svara för en oproportionerligt stor andel av nya kunder.

Volymutveckling färdtjänst

Granskar man siffrorna för volymutveckling inom färdtjänst sticker en kundgrupp ut tydligt; ålderskategorin 30–39 år. Medan övriga ålderskategorier har en relativt jämn ökning så ser vi här en ökning på 55 procent mellan 2015 och 2019. Utifrån den data som finns tillgänglig har det inte varit möjligt att hitta några specifika orsaker till att just denna åldersgrupp har en sådan markant ökning.

Ålder grupp	2015	2016	2017	2018	2019
0	62	57	59	363	573
10-19	38	38	41	40	57
20-29	226	227	257	257	236
30-39	168	178	175	232	262
40-49	137	155	142	133	145
50-59	108	111	110	127	127
60-69	58	56	60	68	65
70-79	32	30	28	29	40
80-89	25	26	25	25	26
90-99	18	17	18	18	21
under 10	1	13	19	22	47
över 100 år	10	4	11	5	25
Totalt	48	49	50	53	56



Kommentar åldersgrupp 0;

Under åldersgrupp 0 kategoriseras resor som inte är kopplade till ett specifikt tillstånd, till exempel garantiresor som utfärdats på grund av trafikförseningar, alternativt när resenären har skyddade personuppgifter. Det finns bara en 'kund 0' och antalet resor under denna åldersgrupp är därför i totala tal.

Kommentar åldersgrupp under 10;

Även om den procentuella ökningen i denna åldersgrupp ser hög ut, handlar det i praktiken om en uppgång från noll till tre tillstånd. Den totala resevolymen är därför fortsatt låg.

Volymutveckling riksfärdtjänst

Sett över ett femårsperspektiv är kostnadsökningen för riksfärdtjänstresor tydlig.

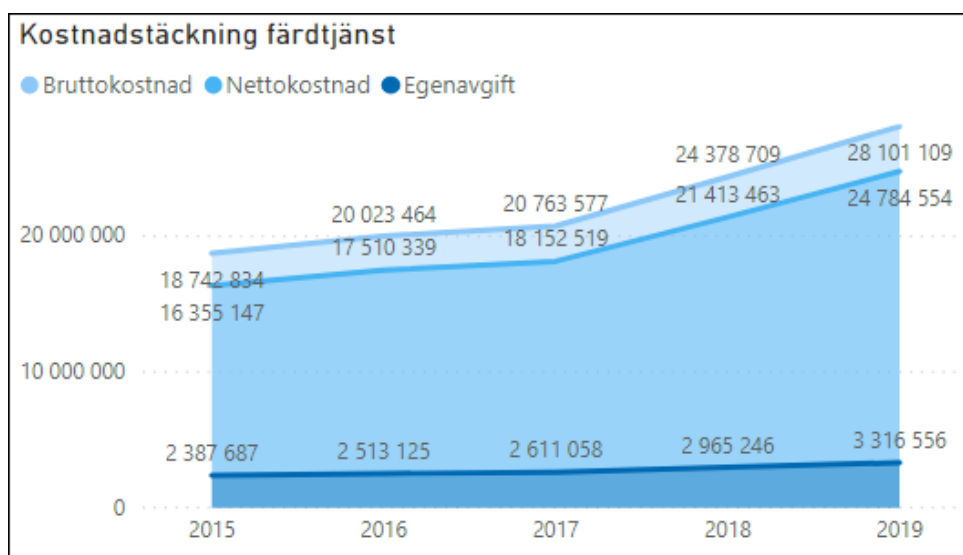
Huvudmannens förhållningssätt till riksfärdtjänst är annorlunda än gentemot kommunal färdtjänst. Anledningen är att omfattningen av riksfärdtjänst i princip inte kan begränsas, vare sig i antal eller reseområde. Resekostnaden för riksfärdtjänst är något mer nyckfull då det handlar om ett färre antal resor till betydligt högre pris.

År	Kostnad
2015	258 251
2016	331 510
2017	337 601
2018	381 175
2019	438 324

Enstaka riksfärdtjänstresor, till exempel flygresor med ledsagning och mellanlandning, kan på egen hand stå för en relativt stor del av kostnaden och ge större utslag för enstaka år.

Kostnadstäckning

Kostnadstäckning innebär i hur hög omfattning verksamheten finansieras av de egenavgifter som resenärer betalar. Färdtjänst och riksfärdtjänst har generellt sett en avsevärt lägre finansieringsgrad än den allmänna kollektivtrafiken, så också i Kungsbacka.



Grunder för prissättning

Enligt beskrivning i kap 4 följer egenavgifterna i Kungsbacka principen att i möjligaste mån efterlikna kollektivtrafikens taxa plus 25 procent.

Detta beslut fastställdes av Kommunfullmäktige 2008-10-14, diariernr KS08- 00041/06.

Åtgärder för att skydda miljön

Som en del av Hallandstrafikens kollektivtrafik omfattas färdtjänsten av gällande miljöarbete i 'Regionalt Trafikförsörjningsprogram' som antogs av Regionfullmäktige den 9 december 2020.

I de riktlinjer som skapades mellan Hallands kommuner och Region Halland gällande överlåtelse av färdtjänsten pekas de strategiska frågorna ut till det regionala trafikförsörjningsprogrammet. För den trafikupphandling som utförts under 2021 stämde miljöfrågan av med varje kostnadsbärare (kommun och region) och utifrån de samtalen samt Hallandstrafikens professionella bedömning blev ingången att påbörja en omställning till ett fossilfritt samhälle senast 2030.

Aktuella avtalskrav blev därför en funktionell kravställning på fossilfrihet (ingen specifik teknik) som när trafikavtal 2022–2026 går igång ska vara 50 procent fossilfritt vid avtalsstart och 75 procent innan avtalet tar slut.