



Kungsbacka

Trafikförsörjningsprogram

Kommunalt Trafikförsörjningsprogram för särskild kollektivtrafik 2025

Dokumentegenskaper:	Titel: Trafikförsörjningsprogram
Beslutad av:	Kommunfullmäktige 12 december 2024 § 161, KS 2024-00478
Gäller från:	2025-01-01
Ansvarig förvaltning:	Teknik
Kontakt:	Kungsbacka direkt 0300-83 40 00 info@kungsbacka.se Kungsbacka kommun, 434 81 Kungsbacka www.kungsbacka.se

Eftersom Kungsbacka kommun, till skillnad från övriga kommuner i Halland, har kvar ansvaret för färdtjänsten har kommunen en skyldighet att upprätta ett Trafikförsörjningsprogram. För att följa lagstiftningen ska programmet omfatta minst tre fastställda punkter kopplat till miljö, resornas omfattning samt prissättning. Kungsbackas kommunala trafikförsörjningsprogram utgår ifrån Regionens och följer därför struktur och tidsperiod så långt det är möjligt.

Detta dokument beskriver den särskilda kollektivtrafikens förutsättningar samt strategier och målsättningar och är en komplettering av Region Hallands Trafikförsörjningsprogram 2021-2025, Kapitel 8 Särskild kollektivtrafik, I övrigt gäller för Kungsbacka, likt Hallands resterande kommuner, Region Hallands Trafikförsörjningsprogram.

Särskild Kollektivtrafik

Den särskilda kollektivtrafiken erbjuds en definierad målgrupp med särskilt tillstånd eller behörighet till skillnad från den allmänna kollektivtrafiken som är öppen för alla. I Halland benämns färdtjänst, sjukresor och skolskjuts som former av särskild kollektivtrafik

Den särskilda kollektivtrafiken erbjuds en definierad målgrupp med särskilt tillstånd eller behörighet till skillnad från den allmänna kollektivtrafiken som är öppen för alla. I Halland benämns färdtjänst, sjukresor och skolskjuts som former av särskild kollektivtrafik. Den särskilda kollektivtrafiken utförs med anropsstyrd trafik eller särskilt arrangerade linjer såsom skolbuss- och sjukresolinjer.

Gemensamt för den särskilda kollektivtrafiken är att det är olika uppdragsgivare och kostnadsbärare men att samordning och samplanering sker inom respektive trafikslag vilket beskrivs nedan under varje område. Den särskilda kollektivtrafiken ska sträva efter att spegla den allmänna kollektivtrafiken, där det är rimligt och möjligt, men med hänsyn till resenärens behov utifrån rättigheter som ges i lagstiftning och följande myndighetsutövning.

Särskild Kollektivtrafik är Region Hallands och även Kungsbackas, benämning på det som på nationellt plan kallas Särskilda persontransporter.

Färdtjänst

Färdtjänsten regleras i Lag (1997:736) om färdtjänst och enligt lagen är kommunen ansvarig för färdtjänst. Färdtjänst ska enligt färdtjänstlagen ses som en form av kollektivtrafik. 2022 var genomsnittet i Sverige drygt 33 personer med färdtjänstillstånd per 1000 invånare. För Halland var samma siffra ca 37 per 1 000 invånare och 32 per 1 000 invånare för Kungsbacka¹.

Riktlinjerna är att en resa som kan ske med den allmänna kollektivtrafiken ska ske med den allmänna kollektivtrafiken och att en resa ska samordnas när så är möjligt. Till skillnad från Hallands övriga kommuner, som lämnat över ansvaret till Region Halland, ansvarar Kungsbacka kommun för myndighetsutövningen och utföranden av färdtjänst och riksfärdtjänst.

Nämnden för Teknik beslutar om regelverket för färdtjänst i dokumentet Tillämpningsregler² som ses över och revideras varje år för att hållas uppdaterade utefter rådande nationell praxis.

Egenavgifterna och den geografiska zonindelningen för färdtjänsten baseras på den av kommunfullmäktige beslutade Taxan³. Taxan är kopplad till taxan för den allmänna kollektivtrafiken och justeras av nämnden för Teknik utefter Västtrafiks beslutade ändringar av kollektivtrafiken.

För att resenären ska kunna använda färdtjänst krävs ett individuellt beslut och dessa beslut fattas av Förvaltningen för Teknik i Kungsbacka

¹ Regionfakta.com/hallands-land/samhallets-service/fardtjanstillstand/

² Tillämpningsregler särskild kollektivtrafik – Färdtjänst, § 9 TE-2023-00717

³ Särskild kollektivtrafik – Taxa, Kommunfullmäktige 9 april 2024 § 58 KS2023-00666

kommun. Innehållet i besluten används av beställningscentralen när resenären gör sin resebeställning och i detta beslut framgår om resenären har särskilda behov. Det kan till exempel framgå om resenären enbart kan sitta fram i fordonet eller om det finns restriktioner för samåkning.

- Färdtjänst kompenserar inte brist på allmänna kommunikationer.
- En resa som kan ske med den allmänna kollektivtrafiken ska ske med den allmänna kollektivtrafiken.
- Riktlinjer och tillämpningar ska så långt det är möjligt anpassas till kollektivtrafiken.
- Resorna samordnas när så är möjligt

Riksfärdtjänst

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

RIAK

I Kungsbacka 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.

Sjukresor⁴

Grunderna för sjukresor styrs av Lag om resekostnadsersättning vid sjukresa (1991:419). Sjukvårdshuvudmannen, det vill säga Region Halland, ansvarar för prövning och resekostnadsersättning vid sjukresor. För sjukresor finns ett särskilt regelverk om vilket Regionstyrelsen beslutar. Ungefär 10–12 procent av alla vårdbesök ger upphov till en sjukresa. Utgångspunkten för en sjukresa är att den ska utföras med det för samhället billigaste färd sättet. Resorna samplaneras med övrig anropsstyrd trafik och organiseras av Ambulanssjukvården Halland. Beställning av sjukresor görs via Hallandstrafikens beställningscentral.

- Region Halland har som mål att minst 30 procent av alla sjukresor över kommungränsen sker med sjukreselinjen.
- Fler resor bör ske inom den allmänna kollektivtrafiken.
- Resorna samordnas när så är möjligt både med andra sjukresor men även med färdtjänst och skolskjutsar.

Skolskjutstrafik⁵

Enligt Skollagen (2010:800) har elever i grundskola med offentlig huvudman rätt till kostnadsfri skolskjuts till den skola som eleven placeras i av kommunen. Det finns även möjlighet för elever att bli berättigade skolskjuts till annan skola, såväl privata som offentliga, än den kommunen har placerat eleven om skolskjutsen kan ske utan ekonomiska eller organisatoriska svårigheter. Kommunen är huvudman för skolan och står för hela kostnaden. Kommunen är därmed skyldig att anordna skolskjuts om skolskjuts behövs på grund av färdvägens längd, trafikförhållanden, funktionsnedsättning hos elev eller någon annan särskild omständighet. Myndighetsutövningen, beslut om vem som har rätt till skolskjuts och hur, får inte överlåtas till någon annan organisation utan det är kommunens angelägenhet. Det finns stöd i kollektivtrafiklagen (2010:1065) för kommunen att överlåta upphandling och samordning till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. I Halland upphandlar och samordnar Hallandstrafiken skolskjutstrafiken i samtliga kommuner. Detta är en bra förutsättning för att samordning och samplanering mellan skolskjutstrafik och den allmänna kollektivtrafiken ska kunna ske. En utökad samordning, vid till exempel upphandling ger fördelar såsom bättre kostnadseffektivitet, tillgänglighet till kollektivtrafik på landsbygd samt mindre utsläpp då samma fordon kan användas till både skolelever och resenärer i den allmänna kollektivtrafiken.

- Samordning ska ske med den allmänna kollektivtrafiken.

⁴ Kapitlet är kopierat från Regionens trafikförsörjningsprogram för att skapa en helhetsöversikt

⁵ Kapitlet är kopierat från Regionens trafikförsörjningsprogram för att skapa en helhetsöversikt

- Regelverk och riktlinjer ska så långt det är möjligt utformas gemensamt.
- Resorna samordnas när så är möjligt både med allmän kollektivtrafik men även med andra skolskjutsresor samt färdtjänst och sjukresor.

Strategier och målsättningar

Den särskilda kollektivtrafiken har sin utgångspunkt i olika lagrum och har organisatoriskt olika uppdragsgivare och kostnadsbärare. Samverkansavtal och riktlinjer ser olika ut men den gemensamma nämnaren är fokus på den tjänst som ska levereras och under vilka förutsättningar. Samverkan mellan de olika parterna, kostnadsbärare och utförare, är ett viktigt inslag för att nå en ökad förståelse kring den komplexa process som styr verksamheten och driver kostnader. Denna samverkan är viktig för att gemensamt identifiera dessa faktorer och möjliga åtgärder för att uppnå en social- och ekonomisk hållbarhet. Särskilt viktigt är det att samverka när förändringar sker gällande regelverk och riktlinjer eller

ÖVERGRIPANDE STRATEGIER GÄLLANDE DEN SÄRSKILDA KOLLEKTIVTRAFIKEN FÖR HALLAND

- Säkra samhällstjänsterna inom den särskilda kollektivtrafiken med fokus på långsiktig social och ekonomisk hållbarhet.
- Utveckla former för samverkan och samplanering mellan den allmänna- och särskilda kollektivtrafiken till exempel utvecklad Närtrafik och Öppna upp skolskjutsar.

förändringar inom verksamheten för att uppnå en god samplanering och samordning av resorna.

Härtill arbetar Kungsbacka för att minska det digitala utanförskapet bland våra invånare och

öka nyttjandet av kommunens digitala tjänster⁶ varför ett stort arbete kring förenkling och digitalisering av processen för ansökan av färdtjänst där kommunen bistår den sökande med kontakten med vården har gjorts och kommer att fortsätta utvecklas.

Målbild Särskild kollektivtrafik

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.

Grunder för prissättning

Färdtjänst

Enligt beskrivning ovan baseras färdtjänstens egenavgifter på den, av kommunfullmäktige, beslutade Taxan⁷. Taxan är kopplad till taxan för den allmänna kollektivtrafiken och justeras av nämnden för Teknik utefter Västtrafiks beslutade ändringar av kollektivtrafiken. Detta beslut fastställdes av Kommunfullmäktige den 9 april 2024, § 58 KS2023-00666,

Riksfärdtjänst

”Vid resa med riksfärdtjänst skall resenären betala en viss avgift, den s k egenavgiften. Egenavgiftens storlek skall motsvara normala reskostnader med allmänna färdmedel och beräknas efter vägavståndet i kilometer. Resenärer under 26 år och studerande som innehar Centrala Studiestödsnämndens rabattkort eller något av Studentkårernas studentkort som Mecenat och Studentkortet betalar endast 70% av egenavgiften”.⁸

⁶ Digital strategi, Kommunstyrelsen 2017-03-14, § 61

⁷ Särskild kollektivtrafik – Taxa, Kommunfullmäktige 9 april 2024 § 58 KS2023-00666

⁸ Riksfärdtjänsten Sverige AB

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 trafik-

upphandling 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.

Uppföljning och indikatorer⁹

RESANDET MED SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK SKA VARA TRYGG, SÄKER OCH KOSTNADSEFFEKTIV			
Nyckeltal	Metod	Vad följs upp	Följs upp i/på
Punktlighet	Statistik/PowerBi	Serviceresor	Kvartalsrapport
Rapporterade avvikelser	Kundärenden / THR	Serviceresor	Kvartalsrapport
Nöjd resenär gällande förarens bemötande	ANBARO	Serviceresor	Kvartalsrapport
Nöjd resenär gällande bokning av deras resa	ANBARO	Serviceresor	Kvartalsrapport
Samordningsgrad	Statistik/PowerBi	Serviceresor	Kvartalsrapport
Snittkostnad	Statistik/PowerBi	Serviceresor	Kvartalsrapport
Resandeutveckling	Statistik/PowerBi	Serviceresor	Kvartalsrapport
Nöjd resenär handläggning	HANBARO	Serviceresor	Kvartalsrapport
Antal FTJ tillstånd	Statistik	Serviceresor	Kvartalsrapport
Nöjd resenär skolskjuts	Skolskjutsbar	Skolskjuts	Samverkansmöte
Antal skolskjutselever	Statistik	Skolskjuts	Samverkansmöte
Trafikproduktion	Statistik	Skolskjuts	Samverkansmöte
Kostnadsutveckling	Statistik	Skolskjuts	Samverkansmöte
Rapporterade avvikelser	Kundärenden / THR	Skolskjuts	Samverkansmöte

⁹ Kapitlet är kopierat från Regionens trafikförsörjningsprogram för att skapa en helhetsöversikt