

Handläggare  
Per Tranström

## Färdtjänsttaxa i Lunds kommun

### Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

- att föreslå kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige att anta ny färdtjänsttaxa, 30 kronor för resor upp till 8 kilometer samt 6 kronor per påbörjat 4 kilometersintervall och i övrigt enligt tekniska förvaltningens tjänsteskrivelse,
- att taxan börjar gälla från och med den 1 januari 2024, samt
- att tekniska nämnden ges rätt att årligen besluta om höjning av färdtjänsttaxan i takt med Skånetrafikens framtida höjningar av kollektivtrafiktaxan men på ett sådant sätt att skillnaden mellan Lunds kommuns färdtjänsttaxa och Skånetrafikens kollektivtrafiktaxa inte minskar samt att färdtjänsttaxan höjs med jämna två kronor för att bibehålla strukturen.

### Sammanfattning

Nuvarande taxa beslutades 2015-07-01 och sattes i nivå med Skånetrafikens kollektivtrafiktaxa. Sedan dess har Skånetrafikens höjt taxan från 22 kronor till 31 kronor. Förslaget är att Lunds kommun höjer färdtjänsttaxan från 20 kronor till 30 kronor för de första 8 kilometrarna och därefter med 6 kronor per påbörjat fyra kilometersintervall.

### Underlag för beslutet

- Tekniska förvaltningens tjänsteskrivelse 2023-04-18
- Ny färdtjänsttaxa med kalkyler

### Ärendet

#### Bakgrund

Färdtjänsten är till för de med funktionshinder som inte kan utnyttja den allmänna kollektivtrafiken. Nuvarande taxa beslutades 2015-07-01 och var då en sänkning från 22 kronor till 20 kronor för resor upp till 8 kilometer (km), detta som ett mellanting mellan Skånetrafikens ordinarie pris för allmän kollektivtrafik på 22:00 kronor och Jojo

reskassa på 17:60 kronor för resa inom minsta zonen. Idag kostar motsvarande resa 31 kronor i Skånetrafiken.

### **Resvanor**

Färdtjänstområdet är hela Skåne men den genomsnittliga färdtjänstresan är kort, cirka 10 km och resor utanför kommunen går ofta till Malmö (20-24 km). Cirka 60% av resorna är under 8 km och 70% under 12 km. Under helger och sommaren är resorna färre men något längre. Korta resor inom sommarorter som till exempel Båstad eller Kivik förekommer men påverkar inte helheten även om de tidvis är svåra att lösa.

Nära hälften av resorna är schemalagda resor, dvs resenären reser regelbundet och då ofta till dag- eller daglig verksamhet, skola och även några få arbetsresor. Av övriga resor, så kallade spontanresor går många till affär, apotek, tandläkaren och fotvård. Sammantaget utgör dessa vad som vanligen räknas som väsentliga resor, det vill säga resor som den färdtjänstberättigade inte gärna kan avstå ifrån.

För 2023 är prognosen 113 000 resor och uppåtgående. Av cirka 2 500 färdtjänstberättigade reser cirka 1 000 individer under en månad, vilket innebär cirka tio resor per individ.

### **Taxans konstruktion**

Dagens egenavgift utgörs av en fast kostnad på 20 kronor för de första 8 km och sedan 5 kronor per påbörjat fyra kilometersintervall upp till en takkostnad på 140 kronor för 100 km eller längre. Sträckan beräknas som den snabbaste vägen vid direktresa och beräknas vid beställningen. Faktisk körd sträcka eller omvägar vid samåkning påverkar inte egenavgiften.

För varje medresenär betalas hel avgift medan ledsagare åker med gratis enligt lag. Barn/unga mellan 7 och 19 år betalar halv avgift. Barn under 7 år åker gratis. Inga andra avgifter tillkommer idag men det finns förslag på att avgiftsbelägga resa med sällskapsdjur med motsvarande en hel avgift per resa i det nya förslaget till Resevillkor.

De som åker ofta till arbete, studier eller daglig verksamhet, kan ha rätt till fast månadsavgift vilken gäller per kalendermånad och motsvarar kostnaden för månadsbiljett inom Skånetrafiken för motsvarande zon. Kostnaden för månadsbiljett uppgår till 624 kronor för minsta zonen, 949 kronor till mellan zonen och 1309 kronor för stora zonen. Vid flera adresser gäller taxa enligt den längsta sträckan. Dessa belopp har höjts successivt vilket medfört att väldigt få når upp till taket då priset för

enkelresa legat fast. Avgiften fungerar som ett högkostnadsskydd och gäller endast dessa resor.

Alla avgifter faktureras i efterhand. Även om taxan ursprungligen delvis sattes för att förenkla kontanthantering i fordonen är det viktigt med en enkel konstruktion som gör det lätt att komma ihåg och följa upp.

### ***Jämförelse med dagens taxa***

Sedan dagens taxa fastställdes 2015 har Skånetrafikens enkelbiljett i kollektivtrafiken höjts från 22 kronor till 31 kronor, en ökning med 40,9%. Under samma tidsperiod, februari 2015 till februari 2023 har konsumentprisindex gått upp med 26,5% och Taxiindex, som styr ersättningen till Trafikföretaget, gått upp med 32,4% från januari 2016 till januari 2023.

Då färdtjänst är en ersättningstrafik för kollektivtrafiken är det naturligt att jämföra med Skånetrafikens taxa för kollektivtrafik. Förutom skillnad i service finns det även andra skillnader då avgiftsmodellerna är olika.

Färdtjänsttaxan är avståndbaserad, snabbaste vägen medan Skånetrafikens är zonbaserad och minsta zonen cirka 12 km. En enkelbiljett i Skånetrafiken gäller i 60 minuter. En tur och retur-biljett, för dubbla avgiften mot enkelresa, berättigar till obegränsat antal resor under 24 timmar inom zonen.

I Skånetrafiken är avgiften 60% mot hel avgift för barn/unga mellan 7 och 19 år att jämföra med 50% i Lunds kommun.

Skånetrafiken rabatterar tio enkla resor med 5%. Något motsvarande finns inte i färdtjänsten. Alla lundabor som är 75 år och äldre erhåller en seniorbiljett som berättigar till gratis resor inom kommunen under merparten av dygnet (ej vardagar klockan 04-09 samt klockan 15-18).

Alla färdtjänstresenärer erhåller idag en serviceresebiljett som berättigar till gratis och obegränsat antal resor inom kollektivtrafiken i hela Skåne. Under 2022 gjordes cirka 80 000 resor att jämföra med 108 000 resor i färdtjänsten. Färdtjänst har beviljats av en anledning men en del har bättre och sämre dagar dessutom kan en del resa med ledsagare som reser med gratis. En högre färdtjänstavgift ökar motivationen till att nyttja serviceresebiljetten som kostar kommunen 47,30 kronor/resa.

Månadsavgift i färdtjänsten berättigar till två resor per dag eller fyra resor enligt det nya förslaget till Resevillkor men är begränsat till resor

mellan "arbete" och hemadress och inte som i kollektivtrafiken obegränsat antal och inom hela zonen.

Trots olikheterna är det både naturligt och enklast att hålla fast vid jämförelse mellan färdtjänst och kollektivtrafik. Förvaltningen rekommenderar att inte ändra avgiftsmodell även om andra modeller har utretts och övervägts.

### **Alternativa modeller för taxan**

Att ändra modell för taxan eller att jämföra med Skånetrafikens taxa för serviceresor som innefattar både färdtjänst och sjukresa har övervägts. Några av dessa finns sammanställt i Bilaga: Ny färdtjänsttaxa med kalkyler.

Det bör finnas starka skäl för att byta modell, antingen stora problem med dagens modell eller fördelar med en ny, för ett byte i sig innebär alltid både vinnare och förlorare.

### **Förslag på ny taxa**

Det finns inget i Färdtjänstlagen som reglerar taxan vilket den till exempel gör i Riksfärdtjänsten. Det finns ett tak och det är att egenavgiften inte får överstiga självkostnaden. Alla alternativ till taxa som redovisas i bilagan har en låg självfinansieringsgrad, mellan 11 och 13%

Förvaltningen föreslår att avgiften för kortaste resan upp till 8 km höjs från 20 kronor till 30 kronor. Priset ökar därefter med 6 kronor per påbörjat fyra kilometersintervall, jämfört med dagens 5 kronor.

Det är 1 kronor lägre än lägsta avgift med allmän kollektivtrafik i Skånetrafiken och samma avgift som för serviceresor som har haft samma avgift sedan 2017 för de korta resorna.

Höjningen är 50% för den kortaste resan och för genomsnittsresan cirka 40%, från 28,50 kronor till 40,20 kronor vid oförändrat resmönster. Hela taxan och kompletterande beräkningar finns i bilaga: Ny färdtjänsttaxa med kalkyler.

Inom verksamheten förekommer att resor inte avbokas vilket leder till så kallade bomkörning. Om en färdtjänstlegitimerad vid upprepade tillfällen beställt resor som lett till bomkörningar föreslås att resenären faktureras kommunens hela transportkostnad för den beställda resan. Egenavgiften för resa som bokats med medresenär eller barn kommer att debiteras även om dessa inte följt med på resan.

Ingen förändring föreslås för medresenär, barn eller unga utan de betalar samma andel av avgiften för vuxen som tidigare. Däremot föreslås en avgift motsvarande hel avgift för vuxen tas ut för resa med sällskapsdjur. Detta då hund oftast placeras i bagageutrymmet i kombibilarna och då kan inget annat lastas där vilket i praktiken medför att de sällan kan samplaneras med andra resenärer.

Ett alternativ vore en mindre höjning för kortare resor till 26 kronor men en höjning med 8 kronor/4 km intervall vilket skulle ge ungefär samma självfinansieringsgrad, 13%. Motiveringen skulle då vara att de flesta resorna är korta och kommunen har inte samma ansvar för att erbjuda resor utanför kommunen, därav en högre avgift för längre resor. Det blir dock betydligt dyrare än i Skånetrafiken, 218 kronor mot 117 kronor för de längsta resorna och även mot serviceresor som kostar 189 kronor.

Ny taxa föreslås gälla från och med 2024-01-01.

I bilaga: Ny färdtjänsttaxa med kalkyler finns även räkneexempel på höjning av taxan till 26 kronor + 6 kronor, 26 kronor + 8 kronor respektive 28 kronor + 6 kronor.

### **Beredning**

Förslaget till ny taxa har beretts av tekniska förvaltningen. Samråd har skett med Brukarrådet och med nuvarande trafikoperatör, Telepass. Förvaltningen har förhållit sig till Region Skånes taxor för kollektivtrafik och särskilda persontransporter. Fokus har varit på att ha en enkel och tydlig modell för taxan som är hållbar över tid.

### **Barnets bästa**

En barnkonsekvensanalys har inte bedömts relevant i ärendet.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Följande kalkyl bygger på prognos för år 2023. Den totala trafikkostnaden bedöms uppgå till 35 000 000 kronor och egenavgifterna till 3 150 000 kronor vilket motsvarar en subventioneringsgrad om cirka 91%.

En höjning till 30 kronor + 6 kronor per påbörjat fyra kilometersintervall uppskattas ge en ökad egenavgift om 1 260 000 kronor till 4 410 000 kronor.

En ökad egenavgift bedöms leda till något minskat resande men effekten brukar vara kortvarig och svår att mäta då många andra

faktorer påverkar resandet, såsom antal beviljade tillstånd, resor till dag- och daglig verksamhet och en hel del övriga resor som anses som väsentliga vilka prioriteras även vid ökade kostnader. En uppskattad minskning av resandet med 4% skulle ge lägre kostnader om 1 400 000 kronor första året.

Fler resenärer kommer att nå högkostnadsskyddet men det är endast en mindre del som drar fördel av det idag, knappt 50 resenärer varje månad så även vid en dubblering av antalet blir effekten försumbar.

För att inte hamna i samma situation igen, att behöva höja taxan kraftigt föreslås att tekniska nämndens ges rätt att årligen besluta om höjning av färdtjänsttaxan i takt med Skånetrafikens framtida höjningar av kollektivtrafiktaxan men på ett sådant sätt att skillnaden mellan Lunds kommuns färdtjänsttaxa och Skånetrafikens kollektivtrafiktaxa inte minskar samt att färdtjänsttaxan höjs med jämna två kronor för att bibehålla strukturen. Det vill säga en höjning till 32kr+6 om Skånetrafikens taxa höjs till 33kr - 34kr.

Mikael Fritzon  
Teknisk direktör

Johan Gomér  
Gatuchef

### **Beslutet skickas till**

För verkställighet eller motsvarande åtgärd:  
Kommunstyrelsen

För kännedom:  
Akten