

# Samordning av kostnadsnivå för färdtjänstresenärer

## Bakgrund

År 2023 beslutade kommunfullmäktige i Enköpings kommun att höja avgiften för färdtjänst från 40 kr till 45 kr, vilket motsvarar nivån på avgifter i andra kommuner. Samtidigt justerades de lägsta och högsta avgifterna för färdtjänstresor till och från zon 2 (cirka 2,5 mil utanför kommungränsen): den lägsta avgiften höjdes från 40 kr till 45 kr, och den högsta från 165 kr till 185 kr. Taxejusteringen beräknades kunna minska kommunens kostnader för färdtjänst med cirka 2 %, under förutsättning att antalet resor låg på samma nivå som under 2022.

Samma år beslutade regionfullmäktige om en ny biljett- och prismodell som skulle börja gälla från och med januari 2024. De tidigare zonerna togs bort, och resenärer kan nu resa inom hela UL:s trafikområde i 75 minuter på en biljett med två prisnivåer: vuxenpris 39 kronor och rabatterat pris 29 kronor. Vuxenpris gäller för resenärer i åldern 20–64 år.

Den 14 september 2023 skrev Funktionsrätt Enköping ett förslag till Tekniska nämnden på samordning av kostnadsnivå för färdtjänstresenärer där de menar att prisskillnaden mellan att åka kollektivtrafik och att åka färdtjänst för medborgare i Enköpings kommun är för stor. De önskade att hänsyn till detta togs inför den översynen Tekniska nämnden gjorde av regelverk och kostnad för färdtjänsten.

## Syfte

Syftet med denna utredning är att beskriva bakgrunden till egenavgifter för färdtjänst samt att belysa möjliga ekonomiska och sociala konsekvenser för samhället av att samordna avgifterna för färdtjänstresenärer och kollektivtrafik.

## Nuläget

Egenavgiften för färdtjänst är den del av resekostnaden som resenären själv betalar. Syftet med avgiften är att fördela kostnaderna för färdtjänsten mellan samhället och individen, samt att uppmuntra till ett ansvarsfullt användande av tjänsten.

Avgiften kan även ses som ett sätt att skapa viss likvärdighet mellan färdtjänstresenärer och dem som reser med den allmänna kollektivtrafiken. Det är dock viktigt att notera att färdtjänst och kollektivtrafik regleras av olika lagar. Kollektivtrafiken omfattas av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, medan färdtjänsten regleras av lagen (1997:736) om färdtjänst.

Enligt 10 § i färdtjänstlagen får tillståndsgivaren ta ut en avgift enligt de grunder som anges i lagen. Enligt 11 § är det kommunen som bestämmer grunderna för avgiften, om det är kommunen som är tillståndsgivare. Hur stor avgiften får vara är däremot inte specificerat i lagen, vilket innebär att det finns visst utrymme för lokala variationer.

Färdtjänsten skiljer sig från kollektivtrafiken på flera sätt, särskilt när det gäller servicenivån. Resor med färdtjänst kan genomföras när som helst på dygnet, alltid från en specifik startpunkt till en bestämd destination utan byten. Det finns inget krav på att följa fasta tidtabeller, och resor kan ske till och från platser där kollektivtrafiken saknas eller är bristfälligt utbyggd. Mot denna bakgrund är det inte orimligt att avgiften relateras till den service som erbjuds, vilket också förklarar varför egenavgiften för färdtjänst ofta är högre än för kollektivtrafiken.

Enköpings grannkommuner där både region och kommuner har hand om färdtjänsten har samtliga en högre färdtjänstavgift jämfört med biljettpris på kollektivtrafik.

Kommun	Egenavgift färdtjänst	Pris kollektivtrafik (vuxenpris)
Västerås	<b>40 kr</b> inom kommunen	32 kr inom kommun och 62 kr inom länet
Sala	<b>42 kr</b> inom kommunen och 90 kr upptill 3 mil utanför kommungräns	Avgiftsfritt inom kommunen (förutom regionala bussar som kostar 28 kr) och 62 kr inom länet
Heby	75 % tillägg på UL kontanttaxa inom kommunen ( <b>ca 68 kr</b> ) 75 % tillägg på UL kontanttaxa + 20 kr per påbörjad mil för resor utanför kommunen	39 kr inom ULs trafikområde
Uppsala	<b>96 kr</b> (en zon), 192 kr (två zoner)	39 kr inom ULs trafikområde
Strängnäs	<b>35 kr</b> (upp till 1 mil), <b>45 kr</b> (1-2 mil), <b>55 kr</b> (2-3 mil) och 40 kr per påbörjad mil över 3 mil	34 kr inom en zon, 68 kr mellan två zoner och 102 kr inom län
Håbo	Mellan <b>52 kr</b> och 156 kr	39 kr inom ULs trafikområde 43 kr inom SLs trafikområde
Enköping	<b>45 kr</b> inom kommunen (zon 1) och 25 % av taxameterbeloppet med ett maxtak på 185 kr upptill 2,5 mil utanför kommungräns (zon 2)	39 kr inom ULs trafikområde

UL- Uppsala länstrafik, SL – Storstockholms lokaltrafik

I Enköpings kommun används egenavgiften för färdtjänst till för att täcka en del av kostnaderna för färdtjänsten. År 2024 minskade kommunens kostnader för färdtjänst med 13,6 % tack vare de egenavgifter som resenärerna betalade i enlighet med de beslutade taxorna.

År 2024	Antal resor	Fakturerade kostnader, tkr	Intäkter egenavgift, tkr	Totala kostnader, tkr
Totalt inkl. resor med specialfordon	31 159	9 806,1	<b>1 546,4</b>	<b>11 352,5</b>

### Konsekvenser

Funktionsrätten föreslår att egenavgiften för färdtjänst ska motsvara kollektivtrafikens ordinarie enkelbiljett, vilket i dagsläget är 39 kronor. Om alla färdtjänstresor inom zon 1 och zon 2 skulle kosta 39 kronor, innebär det att intäkterna minskar med minst 300 tusen kronor. Täckningsgraden för att minska samhällets kostnader skulle bli endast 10,7 % i detta fall.

Tabellen nedan visar de beräknade intäkterna utifrån detta förslag enligt resestatistik för år 2024. Observera att beräkningen inte tar hänsyn till att vissa kollektivtrafikresenärer betalar en rabatterad biljett på 29 kronor. Beräkningen tar inte heller hänsyn till risken att både antalet resor och kostnader kan öka, om antalet kunder blir fler i framtiden eller egenavgifterna sänks enligt förslaget.

<b>År 2024</b>	<b>Intäkter egenavgift med gällande taxor, tkr,</b>	<b>Intäkter egenavgift om resor kostat lika som kollektivtrafiken (39 kr), tkr</b>
zon 1 personbil	997,8	869,5
zon 1 specialfordon	329,5	273,7
zon 2 personbil	164,3	59,6
zon 2 specialfordon	54,8	12,5
<b>Totalt</b>	<b>1 546,4</b>	<b>1 215,2</b>

En analys av de sociala konsekvenserna visar att en samordning av taxorna enligt förslaget kan uppfattas som en mer rättvis åtgärd och ett viktigt steg mot ökad tillgänglighet inom färdtjänsten. Genom att sänka kostnaden för resor får fler färdtjänstberättigade möjligheter att resa oftare, vilket i sin tur förbättrar deras förutsättningar att delta i samhällsliv och fritidsaktiviteter. Samtidigt innebär ett ökat resande en risk för kapacitetsbrist, särskilt under rusningstid, vilket kan leda till längre väntetider och försämrad servicenivå som påverkar alla resenärer.

## Slutsatser

En samordning av avgifterna för färdtjänstresor med de som gäller för kollektivtrafiken i Uppsala län kan göra det möjligt för fler färdtjänstberättigade att resa oftare. Det skulle i sin tur ge bättre förutsättningar för delaktighet i samhällsliv och fritidsaktiviteter.

Samtidigt är det viktigt att notera att färdtjänsten skiljer sig från den ordinarie kollektivtrafiken när det gäller servicenivå. Det finns inget lagkrav på att färdtjänstavgifterna ska motsvara kollektivtrafikens avgifter. I dag har samtliga grannkommuner högre avgifter för färdtjänstresor än för kollektivtrafiken.

En samordning av avgifterna kan också medföra ökade kostnader för både kommunen och samhället. Intäkterna kan minska med minst 300 000 kronor per år och det finns en risk för kapacitetsbrist under rusningstid, vilket kan påverka tillgängligheten och kvaliteten i färdtjänsten för alla resenärer.