



Maxtaxa för färdtjänst i Gävle kommun

Utredning om möjligheten att införa maxtaxa för färdtjänst i Gävle kommun enligt Region Stockholms modell

Innehåll

1. Inledning	3
1.1. Bakgrund	3
1.2. Syfte	3
2. Färdtjänst i Region Stockholm.....	4
2.1. Färdtjänst inom Region Stockholm	4
2.2. Tillämpning av högkostnadsskyddet i Stockholms län	4
3. Färdtjänst i Gävle kommun.....	4
3.1. Handläggning av färdtjänstären den	4
3.2. Avgift för färdtjänst i Gävle kommun	4
3.3. Samarbetsavtal med Region Gävleborg och kommunerna i Gävleborgs län	8
4. Möjlighet till ekonomiskt bidrag för färdtjänst.....	9
4.1. Merkostnadsersättning från Försäkringskassan.....	9
5. Möjligheten att införa maxtaxa för färdtjänst i Gävle kommun.....	9
5.1. Förutsättningar i Gävle kommun	9
5.2. Kostnad att införa maxtaxa för färdtjänst.....	10
6. Slutsats	11
6.1. Bedömning	11

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Färdtjänst är en rättighet som regleras i lag (1997:736) om färdtjänst. Färdtjänst är ett komplement till den allmänna trafikförsörjningen och utgör ett stöd för personer som har betydande svårigheter att förflytta sig på egen hand eller använda allmänna kommunikationer. Varje kommun ansvarar själv för att färdtjänst anordnas inom och mellan kommun.

Den 9 oktober 2023 tog samhällsbyggnadsnämnden emot en motion från Moderata samlingspartiet med förslag på maxtaxa för färdtjänst i Gävle kommun.

Av motionen framgår i huvudsak följande.

Färdtjänst är en viktig och nödvändig tjänst för många personer med funktionsnedsättningar i kommunen. Det är en tjänst som möjliggör delaktighet och självständighet för personer som av olika skäl inte kan använda allmänna kommunikationsmedel. Färdtjänsten är en viktig del av det samhällsstöd som erbjuds till personer med funktionsnedsättningar och måste vara tillgänglig och prisvärd för alla som behöver den. I Stockholm finns det en maxtaxa, eller högkostnadsskydd, som är harmoniserad med priset för en månadsbiljett med kollektivtrafiken.

1.2. Syfte

Syftet med denna utredning är att utreda möjligheten att införa maxtaxa för färdtjänst i Gävle kommun enligt Region Stockholms modell.

2. Färdtjänst i Region Stockholm

2.1. Färdtjänst inom Region Stockholm

I Stockholms län är det Region Stockholm som ansvarar för färdtjänsten tillsammans med kommuner och stadsdelsnämnder. En kund som beviljas färdtjänst i en kommun i Stockholm eller stadsdelsnämnd kan resa inom hela Stockholms län¹.

2.2. Tillämpning av högkostnadsskyddet i Stockholms län

I Stockholms län tillämpas högkostnadsskyddet². Kostnaderna för färdtjänst ska inte överstiga priset på en månadsbiljett inom kollektivtrafiken.

Med högkostnadsskyddet behöver kunden inte betala mer än 970 kr (vuxen) eller 650 (ungdom och vuxen) över 65 år per månad 2023. Kunden faktureras månadsvis för samtliga resor.

3. Färdtjänst i Gävle kommun

3.1. Handläggning av färdtjänstärenden

Gävle kommun ansvarar för tillståndsgivningen för färdtjänst i sitt geografiska område. Region Gävleborg ansvarar för tillståndsgivningen i Bollnäs, Hofors, Nordanstig, Ockelbo, Sandviken och Söderhamns kommuner. Hudiksvall och Ovanåker kommun ansvarar själv för sin tillståndsgivning.

Kommunerna har ett samarbetsavtal avseende anropsstyrd trafik. Där ingår bland annat fakturering av de direkta trafikeringskostnaderna som hanteras av X-Trafik.

3.2. Avgift för färdtjänst i Gävle kommun

Enligt 10 § lag (1997:736) om färdtjänst har tillståndsgivaren för färdtjänst rätt att ta ut en avgift för resor. Enligt 11 § 2 punkten är det upp till kommunen och Regionen att

¹ Denna princip tillämpas även av Gävle kommun och färdtjänstkunder kan resa inom hela Gävleborgs län.

² Se [bilaga-1-avgifter-riktlinjer-for-fardtjanst-2022.pdf \(regionstockholm.se\)](https://regionstockholm.se/bilaga-1-avgifter-riktlinjer-for-fardtjanst-2022.pdf) för mer information om högkostnadsskydd i Region Stockholm.

bestämma grunden för avgiften, om de ansvarar för kollektivtrafiken i länet. Avgiften ska vara skälig och får inte överstiga tillståndgivarens självkostnader.

Priset i tabellen nedan är den egenavgift som kunden betalar för varje resa. Den återstående kostnaden betalas av hemkommunen som får fakturor från X-Trafik varje månad. När kunder bokar en resa informeras de i telefon om priset för resan, som de sedan betalar direkt i taxin innan avfärd. Inom Gävleborgs län gäller samma priser för färdtjänst oavsett plats eller tidpunkt.

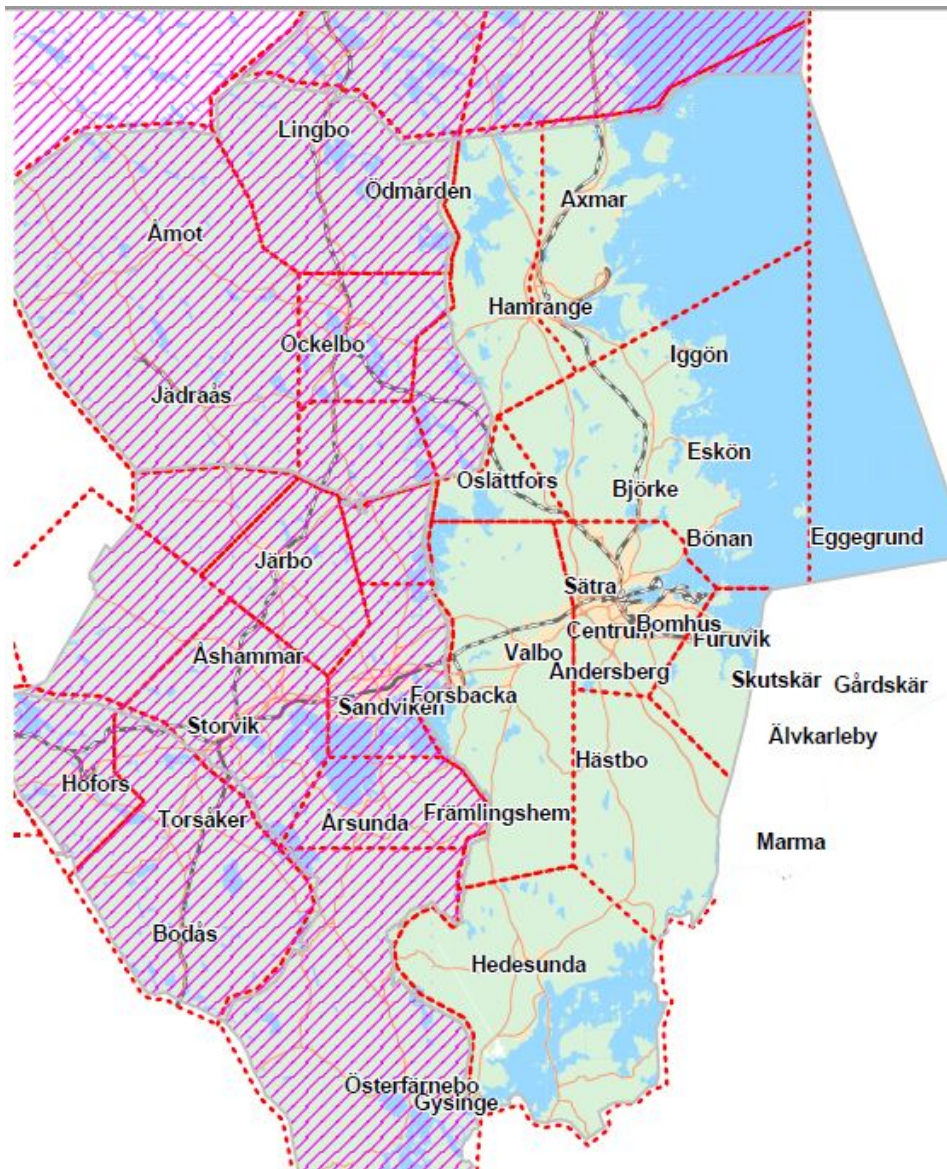
För de färdtjänstkunder som har ett behov av att kunna använda färdtjänstresor till och från arbetet och som därmed reser väldigt mycket finns det möjlighet att ansöka om så kallade "arbetsresor". Detta tillstånd innebär att en färdtjänstresenär kan resa mellan sitt arbete och bostaden till en fast kostnad som motsvarar kostnaden för en 30-dagarsbiljett hos X-Trafik för samma sträcka.

Avgiften för färdtjänstresor i Gävle kommun är baserad på zoner. Priset blir högre ju fler zoner kunden reser genom. Varje zon har en egen avgift för ungdomar och vuxna.

Avgiften för varje zon:

Zon	Ungdom	Vuxen
1	35 kr	65 kr
2	40 kr	80 kr
3	50 kr	100 kr
4	60 kr	120 kr
5	75 kr	150 kr
6	85 kr	170 kr
7	100 kr	195 kr
8	110 kr	215 kr
9	120 kr	235 kr
10	145 kr	290 kr

Zonindelningen för Gävle kommun ser ut på följande sätt:



För färdtjänstresor inom Gävleborgs län utanför Gävle kommun gäller följande zonindelning:



3.3. Samarbetsavtal med Region Gävleborg och kommunerna i Gävleborgs län

I avtalet finns samarbetsförklaring som förklarar att målet är att gemensamt och kostnadseffektivt svara för anropsstyrda resor, samt verka för affärsmässig konkurrens mellan olika transportörer. Parterna är överens om att samverka så att effektivast möjliga samordning av den anropsstyrda trafiken uppnås.

Samarbetsavtalet innebär en kostnadseffektivisering för kommunen. Enligt avtalet fördelas administrativa kostnader avtalsparterna emellan. Samarbetsavtalet kostade kommunen 13 566 631 kr år 2023.

Att införa maxtaxa skulle resultera i att kommunen inte tillämpar samma taxa som övriga kommuner i Region Gävleborg. Om kommunen väljer att tillämpa en annan taxa kan det påverka färdtjänstkunder i länet på så sätt att det inte blir en gemensam syn på avgift inom hela Region Gävleborg.

Det kan tolkas som att kommunen strider mot avtalet angående samverka så att effektivast möjliga samordning av den anropsstyrda trafiken uppnås, samt att resenären upplever en bra kvalitet och god service, då kund betalar olika beroende vilken kommun som kund fått beviljat tillstånd från samt kan det ifrågasättas om avtalsparten Gävle kommun samverkar i tillräcklig hög omfattning.

Om kommunen skulle utföra arbetet som regleras i avtalet skulle det innebära att kommunen själv måste stå för kostnaden att upphandla egen färdtjänsttrafik från taxibolag och bedriva egen trafikplanering och bokningsverksamhet samt bedriva den service som X-trafik nu ansvarar för.

4. Möjlighet till ekonomiskt bidrag för färdtjänst

4.1. Merkostnadsersättning från Försäkringskassan

Merkostnader innebär de kostnader som tillkommer personer med funktionsnedsättning, jämfört med personer utan funktionsnedsättning i samma ålder. Det kan vara engångskostnader eller återkommande kostnader, till exempel för färdtjänst.

En person med funktionsnedsättning kan få ersättning från Försäkringskassan? för merkostnader om

- funktionsnedsättningen kan antas vara i minst ett år (6 månader för barn)
- det innebär merkostnader på minst 13 125 kr per år (cirka 1 094 kr per månad)
- personen är försäkrad i Sverige.

Den sökande kan få mellan 1 313 och 3 063 kr per månad, beroende på hur höga merkostnaderna är.

5. Möjligheten att införa maxtaxa för färdtjänst i Gävle kommun

5.1. Förutsättningar i Gävle kommun

Gävle kommun är till ytan cirka 42 km² och omfattar tätorten Gävle med flertalet ytterorter, som Hedesunda, Bergby, Furuvik och mindre samhällen, som Oslättfors, Mårtsbo och Sälgsjön.

I dag finns det inget heltäckande högkostnadsskydd i länet som motsvarar högkostnadsskyddet i Stockholms läns kommuner eller stadsdelsnämnder. Det närmaste Gävle kommun kommer är tillståndet för arbetsresor, men de utgör en mycket liten del av det totala antalet färdtjänstkunder.

Om Gävle kommun skulle besluta om ett liknande högkostnadsskydd som i Stockholms län, innebär det att maxtaxan för en månad motsvarar kostnaden för en 30-dagarsbiljett inom kollektivtrafiken.

I Stockholms län kostar 30-dagarsbiljetten 1 020 kr och omfattar alla zoner. I Gävleborg påverkas priset av antalet zoner. En 30-dagarsbiljett för en zon kostar 630 kr, men priset kan alltså inte jämföras med en 30-dagarsbiljett i Stockholms län.

Räkneexemplet nedan har utgått från en maxtaxa och biljettpris på 700 kr.

5.2. Kostnad att införa maxtaxa för färdtjänst

En maxtaxa för färdtjänst skulle leda till ökade kostnader för Gävle kommun. Det visar det här räkneexemplet:

Under november 2023 gjorde 871 personer totalt 2 473 färdtjänstresor. Snittkostnaden för de egenavgifter som betalades av kunderna var 75 kr per resa. För att nå upp i den fiktiva maxtaxan 700 kr behöver en kund då göra 10 enkelresor eller fler. ($10 \times 75 = 750$)

De som gjort 10 resor eller mer hade totalt 1 204 resor. Med en maxtaxa på 700 kr skulle kommunen alltså behöva betala egenavgift för de 1 204 resorna. En resa kostar 75 kr och kostnaden per månad blir då 90 300 kr. ($1\,204 \times 75 = 90\,300$)

En maxtaxa för färdtjänst på 700 kr skulle då kosta kommunen cirka 1 200 000 kr per år utöver kostnaden att lämna samarbetsavtalet med Region Gävleborg och kommunerna i länet.

Gränsen för maxtaxan påverkar hur många färdtjänstkunder som gynnas. I exemplet ovan är gränsen 700 kr. Ju lägre maxtaxan är, desto fler kunder kommer att gynnas. Men då blir också månadskostnaden högre för kommunen. Vid en maxtaxa på 700 kr skulle bara de kunder som gjort 10 enkelresor eller fler ha omfattats av högkostnadsskyddet i vårt exempel.

Under november 2023 var det 731 färdtjänstkunder som gjorde 9 enkelresor eller mindre.

Under samma period var det 140 färdtjänstkunder som gjorde 10 enkelresor eller fler.

Det innebär att endast 19 procent av färdtjänstkunderna skulle ha omfattats av ett högkostnadsskydd i form av en maxtaxa.

Ett högkostnadsskydd inom Gävle kommun skulle medföra flera nödvändiga förändringar i dagens tillämpningar. Samtliga kommuner i Gävleborgs län skulle behöva införa ett liknande högkostnadsskydd som Gävle för att tillämpningarna och villkoren för färdtjänst ska se lika ut över hela länet.

Om kommunen i stället skulle välja att lämna det kommunövergripande samarbetet rörande den anropsstyrda trafiken, till förmån för ett högkostnadsskydd, riskerar det att få andra konsekvenser som kan drabba resenärerna eller öka kostnaderna för färdtjänst.

Att införa maxtaxa blir en kostnadsförlus för kommunen då kommunen får in mindre intäkter.

6. Slutsats

6.1. Bedömning

Att införa maxtaxa för färdtjänst i Gävle kommun med en gräns på 700 kr bedöms medföra ökade kostnader på 1 200 000 kr årligen. Kostnaden anses vara hög i förhållande till det antal färdtjänstkunder – cirka 19 procent – som reser för 700 kr eller mer per månad.

Att införa maxtaxa skulle resultera i att kommunen inte tillämpar samma taxa som övriga kommuner i Region Gävleborg. Det kan anses strida mot samarbetsavtal avseende anropsstyrd trafik med Region Gävleborg och kommunerna i Gävleborgs län.

Utredningen anser inte att det är skäligen att införa Region Stockholms lösning och arbetssätt i Gävle kommun eftersom förhållandena inte är likvärdiga.

Utredningen ger rådet att inte införa maxtaxa för färdtjänst i Gävle kommun.