

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-09-27

Ärendenummer SMF-2023-05672

Handläggare

Tommy Ståhl

Telefon: 031-368 24 83

E-post: tommy.stahl@stadsmiljo.goteborg.se

Avgiftsfria resor i kollektivtrafiken för färdtjänstresenärer

Förslag till beslut

1. Stadsmiljönämnden beslutar att teckna ett avtal med Västtrafik om avgiftsfria resor för färdtjänstresenärer i åldersgruppen 20 – 64 år. Avtalet ska gälla under två år.
2. Stadsmiljönämnden ger stadsmiljöförvaltningen i uppdrag att utvärdera erbjudandet till färdtjänstresenärerna gällande avgiftsfria resor med kollektivtrafiken.

Sammanfattning

Under 2024 införs en ny avgiftsmodell för färdtjänstresor. Bland annat innebär det att månadskort för färdtjänstresor ersätts med högkostnadsskydd för den som reser mycket.

Sedan tidigt 90-tal är dagens månadskort för färdtjänstresor förknippat med den särskilda förmånen att kunna åka utan avgift i kollektivtrafiken under hela dygnet. När nu månadskorten försvinner så upphör även denna förmån.

Av resenärsgруппerna inom färdtjänst är det främst dem mellan 20 och 64 år det kan vara angeläget att söka en alternativ lösning. I dialog med Västtrafik har ett avtalsförslag arbetats fram som innebär att stadsmiljönämnden kan erbjuda ett årskort i kollektivtrafiken inom zon A som gäller dygnet runt. För de kommande två åren är årskostnaden strax under 2 mnkr. Potential finns för en lägre nettokostnad genom färre färdtjänstresor.

Stadsmiljöförvaltningen föreslår att ett tvåårigt avtal tecknas och att utvärdering sker inför en eventuell förlängning.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Avtalet medför en kostnad för nämnden 2024 med 1 863 tkr och 2025 med 1 698 tkr. Första året är det en administrativ kostnad för tillverkning av korten som höjer beloppet. Avtalet ersätter en särskild förmån som färdtjänstresenärer sedan tidigt 90-tal haft att med färdtjänstens månadskort kunna åka gratis i kollektivtrafiken dygnet runt. Staden har genom åren aldrig betalat Västtrafik för den förmånen. När förvaltningen under 2024 slutar att sälja färdtjänstens månadskort kan en effekt bli att resenärer som annars skulle ha valt att göra en gratis kollektivtrafikresa istället beställer en färdtjänstresa. I åldersgruppen 20 – 64 år finns cirka 3 500 personer med färdtjänststillstånd. Förvaltningens bedömning är omkring 1 000 färdtjänstresenärer kommer att beställa ett kort för avgiftsfria resor och totalt under ett år göra cirka 50 000 kollektivtrafikresor. Det

betyder 50 enkelresor per person och år. Om, försiktigt räknat, fem av dessa 50 resor skulle komma att utföras som färdtjänstresa på grund av att en sådan här förmån inte längre finns när månadskorten försvinner kvar så skulle kostnaden för totalt 5 000 färdtjänstresor kosta nämnden 1 250 tkr.

Det finns en betydande svårighet i att bedöma nettokostnaden för ett sådant här avtal. Det torde ändå stå klart att en positiv påverkan finns för kostnaderna för färdtjänstresor. Till det kommer att en mer än 30 år gammal förmån för färdtjänstresenärer finns kvar, om än i en annan form än tidigare.

Bedömning ur ekologisk dimension

Effekterna ur ett ekologiskt perspektiv ska inte överdrivas. En viss positiv påverkan innebär det om färre färdtjänstresor utförs men denna begränsas av att nästan samtliga färdtjänstfordon drivs fossilfritt.

Bedömning ur social dimension

Ett sådant här erbjudande skulle rikta sig till färdtjänstresenärer i åldersgruppen 20 – 64 år. De som är äldre än 64 år har möjlighet till ett seniorkort. Barn och ungdomar upp till 20 år har i de flesta fall skolkort. Åldersgruppen 20 – 64 år utgör cirka 20 procent av färdtjänstresenärerna. De är mer aktiva i sitt resande än dem som passerat 65 år. Många studerar eller arbetar och åker då mer eller mindre dagligen med färdtjänst. En möjlighet att i större utsträckning än idag klara sitt resebehov utan att beställa färdtjänst skulle uppskattas såväl ur rent ekonomisk aspekt som genom ökad självkänsla.

Ärendet

De färdtjänstresenärer som idag köper färdtjänstens månadskort har också förmånen att kunna åka gratis i kollektivtrafiken i Göteborg under hela dygnet. Under 2024 ersätts månadskortet med högkostnadsskydd. Därmed försvinner också denna förmån. Förvaltningen föreslår att ett avtal tecknas med Västtrafik som ger färdtjänstresenärer i åldersgruppen 20 – 64 år möjlighet till avgiftsfria resor i kollektivtrafiken.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Den taxemodell som idag gäller för färdtjänstresor har sitt ursprung från början av 90-talet. Då fanns också månadskort för färdtjänstresor som genom en överenskommelse med dåvarande spårvägsstyrelsen gav förmånen att åka i kollektivtrafiken utan avgift. När Västtrafik tog över ansvaret för kollektivtrafiken och så småningom blev helägt av regionen så följde förmånen med utan att medföra någon årlig kostnad för staden.

När kommunfullmäktige nu beslutat införa en förändrad taxemodell för färdtjänstresor så försvinner månadskortet och ersätts av högkostnadsskydd. Med det försvinner och kollektivtrafikförmånen. I tjänsteutlåtandet till trafiknämnden 2022-09-26 beskrevs frågan så här:

”Färdtjänstresenärers resor i kollektivtrafiken

Som nämndes ovan har dagens månadskort ända sedan tidigt 90-tal varit förknippade med förmånen att kunna åka avgiftsfritt i kollektivtrafiken inom Göteborg (numera inom zon A). Avsikten med förslaget om högkostnadsskydd är att systemet med månadskort därmed kan avvecklas. Samtidigt vill trafikkontoret inte, och inte heller resenärerna, att förmånen med fria resor i kollektivtrafik helt ska försvinna.

Just nu pågår samtal med Västtrafik i syfte att finna en alternativ lösning, främst inriktad på färdtjänstresenärer i åldern 20 – 64 år. Urvalet beror på att ungdomar har skolkort och de som fyllt 65 år har möjlighet till seniorkort.

Förvaltningen avser att snarast återkomma till trafiknämnden med förslag som säkerställer dessa färdtjänstresenärers möjlighet att resa förmånligt i kollektivtrafiken.”

Förändringen av taxemodell föregicks av en långvarig dialog med färdtjänstens brukarorganisationer, som förstas slog vakt om möjligheten till avgiftsfria resor.

Avtal med Västtrafik

Under det senaste året har en dialog förts med Västtrafik om hur den gamla modellen för resor i kollektivtrafiken kan ersättas med en ny. Även från Västtrafiks sida har det varit ett starkt önskemål att utränga färdbevis i kollektivtrafiken som inte kan visas elektroniskt. Färdtjänstens månadskort var ett sådant.

Dialogen har inriktats på hur en praktisk lösning kunde se ut och vilken kostnad den skulle medföra för staden.

Förslaget från Västtrafik är att staden gör tillköp av personligt kopplade årskort som gäller dygnet runt i Västtrafiks zon A (Göteborg, Mölndal, Partille och Öckerö kommun). Legitimation kommer att krävas för resa tillsammans med kortet. Kortens giltighetstid sätts till två år. Erbjudandet till målgruppen hanteras av staden inklusive information om

personuppgiftsbehandling. Månadsvis skickas beställningar till Västtrafik via säker kommunikation. Från första beställning behöver Västtrafik två månader på sig innan första korten kan skickas ut.

Vid en eventuell förlängning av avtalet efter två år görs först en utvärdering av det faktiska nyttjandet av korten. Den årliga kostnaden kan därefter justeras utifrån det. Västtrafiks erbjudande bygger nu på en ömsesidig bedömning att 1 000 kort kommer att ges ut och att i snitt 50 resor per år görs med dessa, totalt 50 000 resor.

Målgrupp för ett erbjudande

Förvaltningens ambition har varit att kunna rikta ett erbjudande till färdtjänstresenärer i åldersgruppen 20 – 64 år. Skälet till att den här åldersgruppen står i fokus är att de till skillnad från övriga åldersgrupper inte har något annat särskilt erbjudande kopplat till kollektivtrafik. De som är äldre än 64 år har möjlighet till ett seniorkort att använda under lågtrafik. Barn och ungdomar upp till 20 år har i de flesta fall skolkort.

Åldersgruppen 20 – 64 år utgör cirka 20 % av färdtjänstresenärerna. De är mer aktiva i sitt resande än dem som passerat 65 år. Många studerar eller arbetar och åker då mer eller mindre dagligen med färdtjänst. Detta är också skälet till att kortet ska gälla dygnet runt, eftersom de har ett stort resebehov i högtrafiktid.

Målgruppen utgörs av cirka 3 500 personer. Förvaltningen har gjort en grov uppskattning att 1 000 personer av målgruppen skulle vara intresserade av att beställa ett sådant här Västtrafikkort. I kalkylen ingår också en bedömning att resenärerna kommer att göra 50 enkelresor per år med kortet, vilket ungefär motsvarar fyra enkelresor varje månad.

Per definition är färdtjänstresenärer en grupp som har betydande svårigheter att nyttja kollektivtrafik för sina resebehov. Ändå vet stadsmiljöförvaltningen att många försöker göra det efter bästa förmåga. Med en ledsagare med sig kan det fungera för vissa, på väg till matbutiken kanske det gå bra för några men inte tillbaka med tunga kassar och andra har besvär som kommer i skov men klarar sig bättre dessemellan.

Att ge den här gruppen en möjlighet att i större utsträckning än idag klara sitt resebehov utan att beställa färdtjänst, skulle komma att uppskattas såväl ur rent ekonomisk aspekt som för att det kan bidra till en ökad personlig självkänsla.

Kostnad för staden

Första året betalar staden 1 975 tkr inklusive moms (1 863 tkr exklusive moms) och andra året 1 800 tkr inklusive moms (1 698 tkr exklusive moms). Skillnaden beror på en administrativ avgift för tillverkning av korten under första året.

Som nämnts bedömer förvaltningen att de omkring 1 000 färdtjänstresenärer som kommer att beställa ett kort för avgiftsfria resor i snitt kommer att göra 50 enkelresor i kollektivtrafiken per person och år. Om, försiktigt räknat, fem av dessa 50 resor istället skulle utföras som färdtjänstresa så skulle nettokostnaden för stadsmiljönämnden bli cirka 1 250 kr. Med 1 000 resenärer multiplicerar det till 1 250 tkr.

Den här kalkylen visar att det finns en god potential i lägre kostnader i färdtjänsttrafiken genom avgiftsfria resor i kollektivtrafiken. Dock måste det framhållas att det finns en betydande svårighet i att bedöma vad den verkliga nettokostnaden för ett sådant här avtal stannar vid och siffrorna ovan bör därför hanteras ”med en nypa salt”. Det torde trots det ändå stå klart att en viss positiv påverkan finns för kostnaderna för färdtjänstresor. Till

det kan man också räkna värdet som resenärer och brukarorganisationer lägger i att en mer än 30 år gammal förmån för färdtjänstresenärer finns kvar, om än i en annan form än tidigare.

Förvaltningens bedömning

När färdtjänstens månadskort under 2024 upphör och ersätts av högkostnadsskydd så försvinner en förmån i att kunna åka kollektivtrafik utan avgift. Förvaltningens bedömning är att det är en god tanke att istället teckna avtal med Västtrafik om att erbjuda färdtjänstresenärer i åldern 20 – 64 år fortsatt möjlighet till den förmånen. Bruttokostnaden kommer inte att överstiga 2 mnkr per år och potential finns för vissa besparingar i färdtjänsttrafiken.

Efter ett år bör avtalet utvärderas och nämnden ta ställning till om det ska förlängas när två-årsperioden gått ut.

Tommy Ståhl

Ledningskoordinator

Jenny Olsson

Avdelningschef mobilitet och serviceresor