



---

## Handling 2023 nr 23

# Nya avgifter för färdtjänstresor

Till Göteborgs kommunfullmäktige

### Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen tillstyrker stadsledningskontorets förslag i tjänsteutlåtande den 26 oktober 2022 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

1. Egenavgifter för färdtjänst, i enlighet med trafiknämndens förslag i bilaga till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, fastställs.
2. Principer för årlig omräkning av avgifter baserat på SCB:s taxiindex med indextalet för juli 2022 som bas, i enlighet med trafiknämndens förslag i bilaga till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, fastställs. I det fall taxiindex upphör att publiceras ska det ersättas med ett likvärdigt index som rekommenderas av SCB.
3. Införandet av högkostnadsskydd för färdtjänstavgifter i enlighet med trafiknämndens förslag i bilaga till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, fastställs.
4. Stadsmiljönämnden får delegation att årligen ompröva och fastställa datum och tider för när högrafiktaxa ska gälla.
5. Ovanstående beslut under punkt 1–4 ska tillämpas från den tidpunkt då verksamhetens IT- system har kunnat anpassa sig till modellen, dock tidigast från januari 2024.

Göteborg den 8 februari 2023  
Göteborgs kommunstyrelse

Jonas Attenius

Mathias Sköld

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2022-10-26

Diarienummer 0906/19

Handläggare

Fillitsa Grönberg

Telefon: 031-368 03 07

E-post: fillitsa.gronberg@stadshuset.goteborg.se

## Nya avgifter för färdtjänstresor

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Egenavgifter för färdtjänst, i enlighet med trafiknämndens förslag i bilaga till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, fastställs.
2. Principer för årlig omräkning av avgifter baserat på SCB:s taxiindex med indextalet för juli 2022 som bas, i enlighet med trafiknämndens förslag i bilaga till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, fastställs. I det fall taxiindex upphör att publiceras ska det ersättas med ett likvärdigt index som rekommenderas av SCB.
3. Införandet av högkostnadsskydd för färdtjänstavgifter i enlighet med trafiknämndens förslag i bilaga till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, fastställs.
4. Stadsmiljönämnden får delegation att årligen ompröva och fastställa datum och tider för när högtrafiktaxa ska gälla.
5. Ovanstående beslut under punkt 1–4 ska tillämpas från den tidpunkt då verksamhetens IT-system har kunnat anpassa sig till modellen, dock tidigast från januari 2024.

### Sammanfattning

Trafiknämnden beslutade 2022-10-20 § 337 om en ny modell för egenavgifter för färdtjänstresor, principer för årlig uppräknings av dessa och införandet av högkostnadsskydd för färdtjänstresorna. Trafiknämnden föreslår vidare att kommunfullmäktige delegerar till stadsmiljönämnden att årligen ompröva och fastställa datum och tid för högtrafiktaxan. Förändringarna av färdtjänsttaxan föreslås tillämpas från den tidpunkt då verksamhetens IT-system har kunnat anpassas till modellen, dock tidigast från januari 2024.

Stadsledningskontoret noterar att Statistiska centralbyrån, SCB den 8 oktober 2022 fattade ett inriktningsbeslut om att avveckla indexuppdragen för en rad branscher där taxi ingår. Stadsledningskontoret föreslår därför att, i det fall taxiindex upphör att publiceras, ersätta det med ett likvärdigt index som rekommenderas av SCB.

### Bedömning ur ekonomisk dimension

Trafiknämndens avsikt med förslaget är inte att förändra det totala avgiftsunderlaget för färdtjänstresor. Intäktssidan väntas därför enligt trafiknämnden inte påverkas nämnvärt. Däremot kan det indirekt komma att påverka kostnaderna för utförda tjänsteresor och andra serviceresor genom att viss förskjutning av resandet förväntas ske. Något färre färdtjänstresor under högtrafiktid och en något högre andel resor som är kortare än 5

kilometer, detta för att enligt trafiknämnden ge verksamheten bättre förutsättningar att använda tillgängliga fordonsresurser på ett effektivare sätt.

Den föreslagna modellen för färdtjänstavgifter gör att vissa resor kommer att kosta mer och andra mindre än nuvarande modell.

Förslaget om att införa ett högkostnadsskydd innebär att de frekventa resenärerna skyddas från ökade kostnader. Det handlar främst om de individer som gör resor till och från arbete eller studier.

Trafiknämndens sammantagna bedömning är att knappast någon kommer att drabbas av oacceptabla effekter. Högkostnadsskyddet i kombination med en ny möjlighet att planera sina resor för att få lägre avgift bör innebära att de negativa effekterna för den enskilde är relativt små.

### **Bedömning ur ekologisk dimension**

Trafiknämndens önskvärda effekt på förslaget om ny modell är att de resenärer som kan, förändrar sina resvanor något. Om färre personer väljer att resa under högtrafiktid och/eller gör kortare resor än idag får det effekt på såväl de serviceresor som utförs som trafiken i staden i stort.

I sitt tjänsteutlåtande anger trafikkontoret att med kortare resor som utförs i lågtrafik minskar belastningen på trafiklederna. Samtidigt får Göteborgs Stad lättare att utföra färdtjänstresor, skolskjuts och resor till och från daglig verksamhet med god kvalitet och minimala förseningar.

### **Bedömning ur social dimension**

En påverkan på den sociala dimensionen förväntas ske när taxor för färdtjänst förändras. Högkostnadsskyddet förväntas ersätta dagens ordning med månadskorten. Idag måste resenären i god tid före kommande kalendermånad planera för hur många resor hen kommer att göra. Betalningen för månadskortet ska också göras i förskott cirka 10 dagar innan månadsskiftet. Inbetalade pengar betalas inte tillbaka. I det fall hen inte köpt något månadskort sker fakturering i efterhand. Beloppet kan i detta fall långt överstiga priset på ett månadskort. Genom högkostnadsskydd behövs ingen planering.

Trafiknämndens förslag innebär att avgifterna för resor differentieras utifrån resans längd och när på dygnet resan utförs.

### **Bilaga**

Trafiknämndens handlingar, 2022-10-20 § 337

## Ärendet

Trafiknämnden beslutade 2022-10-20 § 337 att godkänna och översända förslag till nya avgifter för färdtjänstresor för kommande stadsmiljönämndes verksamhet från tidigast 2024-01-01 för fastställande i kommunfullmäktige.

## Beskrivning av ärendet

Trafiknämnden påbörjade arbetet med att se över modell och principer för nya avgifter för färdtjänstresor i december 2018. Målbilden för framtidens avgifter var 2018 att de skulle gynna lokala resor och resor under lågtrafik, gynna bättre framkomlighet och ge bättre förutsättningar för effektiv logistik och användning av tillgängliga resurser. Ett år senare, 2019-12-12 § 479, fattade trafiknämnden beslut om fortsatt inriktning i arbetet:

- De samlade taxorna ska precis som idag motsvara minst 20 procent av de direkta trafikkostnaderna. Inriktningen är att det förslag som läggs till fram inte ska förändra den relationen.
- Taxan ska baseras på hur lång resan är.
- Det är den direkta vägsträckan från hämta- till lämnaadress som ska styra taxan. Att en resa eventuellt är samordnad ska inte påverka taxans storlek.
- Förskottsbetalning för månadskort ska tas bort och ersättas med efterfakturering. När ett visst totalbelopp passerats för den enskilda blir det lägre taxenivåer, liknandekonstruktioner för högkostnadsskyddet.

## Nuvarande taxesystem

Göteborg har idag ett taxesystem med enhetstaxa per enkelresa inom varje kommun. En resa kostar 52 kronor oavsett längd på resan inom stadens gränser eller när på dygnet resan utförs. För ungdomar 7–19 år kostar resan 75 procent av priset. Medresenärer betalar också 52 kronor men en beviljad ledsagare åker med utan avgift. Om resan går över en kommungräns fördubblas avgiften, över två kommungränser blir avgiften tre gånger så stor.

Alla färdtjänstresenärer har möjlighet att köpa månadskort för färdtjänstresor inom Göteborgs kommun. Under 2022 kostade ett sådant 832 kronor och gäller per kalendermånad. Planering och inköp måste ske av den enskilde i god tid innan månadsskiftet.

De fåtal resenärer som i sitt färdtjänstillstånd är beviljade att göra arbets- eller studieresor till någon annan av grannkommunerna inom GR-området, kan till ett högre pris köpa ett särskilt månadskort för dessa resor.

Månadskorten är sedan tidigt 90-tal eller ännu längre tillbaka förknippade med förmånen att kunna åka avgiftsfritt i kollektivtrafiken inom Göteborgs kommun, numera inom zon A. Samtal mellan trafikkontoret och Västtrafik pågår, i syfte att hitta en alternativ lösning främst inriktad på färdtjänstresenärer i åldrarna 20–64 år. Anledningen är 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. I ny organisation för stadsutveckling (NOS 2023) görs detta till stadsmiljönämnden.

## **Förslag till ny taxa för färdtjänstresor inom Göteborgs Stad**

Som grund i avgiftssystemet finns en basavgift på 64 kronor. Basavgiften är fastställd i 2023 års prisnivå och omräknas årligen. Avgiften för vuxen färdtjänstresenär inom Göteborg styrs av två faktorer; resans längd och utlovad tidpunkt för hämtning. Resans längd beräknas som den kortaste sträckan från hämta- till lämnaadressen.

För barn och ungdomar 0–19 år är avgiften 75 procent av avgiften för vuxen. En färdtjänstresenär räknas till avgiftskategorin barn och ungdom från födsel till den dag hen fyller 20 år.

För en resa i lågtrafik som är 5 kilometer eller längre, är avgiften lika med den årligen omräknade och avrundade basavgiften.

För en resa i lågtrafik som är kortare än 5 kilometer, görs ett avdrag på 20 procent på resans avgift, inklusive eventuell kilometeravgift.

Före en resa i högtrafik som är 5 kilometer eller längre, tillkommer 20 procent på basavgiften.

För en resa i högtrafik som är kortare än 5 kilometer, är avgiften lika med basavgiften.

Om motsvarande resor som ovan görs till, från eller inom annan kommun inom färdtjänstområdet tillkommer en avgift per påbörjad kilometer. Sträckan beräknas då som kortaste sträckan från resans hämtaadress till resans lämnaadress. Avgiften per kilometer är 5 procent av den årligen omräknade och avrundade basavgiften enligt ovan. Denna anges som kronor med två decimaler. Avdrag vid kort resa samt tillägg vid högtrafik görs på samma sätt som ovan.

Den totala avgiften för varje enskild resa avrundas alltid till hel krona.

### **Taxa för färdtjänstresa inom färdtjänstområdet**

När färdtjänstresor görs från Göteborg till annan kommun inom färdtjänstområdet (eller vice versa) eller inom eller mellan andra kommuner i färdtjänstområdet, tillkommer en särskild kilometeravgift. Avgiften per kilometer för beräknas som 5 procent av basavgiften (i 2023 års prisnivå är det 3,20 kronor). Sträckan som kilometeravgift tas ut för beräknas alltid från resans hämtaadress till resans lämnaadress.

Den nuvarande dubbleringen av avgiften vid passage av kommungräns tas därmed bort. Det blir i de flesta fall inte dyrare att göra dessa lite längre resor utan det är bara sättet att beräkna avgiften som förändras.

Förändringen innebär i stället att många av de korta resorna över kommungränsen blir billigare än idag.

### **Resa i annan kommun utanför färdtjänstområdet (RIAK)**

Den resenär som besöker en annan kommun som ligger utanför färdtjänstområdet har möjlighet att göra färdtjänstresor även där. Dessa benämns RIAK och bokas enligt ett särskilt regelverk. Resa i annan kommun utanför färdtjänstområdet (RIAK) kostar enligt förslaget två gånger basavgiften för vuxen, oavsett resans längd. För dessa resor tillämpas alltså inte rabatt för de korta resorna. Det görs heller ingen reduktion av avgiften för barn och ungdomar under 20 år. Ingen särskild kilometeravgift tillkommer. Sammantaget är detta ingen förändring jämfört med dagens modell.

### **Högekostnadsskydd**

Trafiknämnden vill ersätta dagens månadskort för färdtjänstresor med ett högekostnadsskydd. Högekostnadsskyddet kommer att träda i kraft automatiskt när summan av månadens avgifter för resor överstiger en viss nivå.

Enligt förslaget i bilaga 1 införs tre olika högkostnadsskydd. I samtliga fall är högkostnadsnivån för barn och ungdomar 75 procent av den för vuxen.

För resor *inom* Göteborg införs ett högkostnadsskydd som gäller för samtliga utförda färdtjänstresor under kalendermånaden. Högkostnadsbeloppet beräknas genom att multiplicera basavgiften (64 kronor enligt tabellen ovan) med faktorn 16. I prisnivån för 2023 blir då högkostnadsbeloppet 1 024 kronor.

För de som gör arbets- och studieresor till annan kommun inom färdtjänstområdet införs ett andra högkostnadsskydd. Det gäller för alla typer av resor inom Göteborg samt för arbets- och studieresorna inom färdtjänstområdet.

För de enstaka resenärer som under en begränsad tid beviljas att göra väsentliga resor till annan kommun inom annan del av Västra Götalandsregionen införs ett tredje högkostnadsskydd. Det gäller för alla typer av resor inom Göteborg samt för de beviljade väsentliga resorna inom Västra Götalandsregionen.

Trafiknämnden införde i februari 2020 en begränsning till 30 fritidsresor som man får göra på sitt månadskort, som en del i ett besparingspaket. Någon motsvarande begränsning är inte aktuell i samband med införande av högkostnadsskydd.

Sedan april 2003 har Göteborgs Stad begränsningar vid tillståndsgivningen för hur många färdtjänstresor man beviljas. Detta utgår ifrån resenärens förmåga och behov. Det får bedömas som ett fullgott sätt att reglera resandet och ska inte kompletteras med begränsningar i högkostnadsskyddet.

### Sammanställning belopp för högkostnadsskydd

Område	Göteborg	Färdtjänst- området	Regionen runt
Basavgift vuxen	64 kr	64 kr	64 kr
Basavgift Barn/unga	48 kr	48 kr	48 kr
Multiplikator	16	24	34
Högkostnad vuxen	1 024 kr	1 536 kr	2 176 kr
Högkostnad Barn/unga	768 kr	1 152 kr	1 632 kr

### Principer för årlig omräkning av avgifter för färdtjänst från och med 2024

Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige, i likhet med dagens modell, knyter färdtjänstavgifterna till SCB:s taxiindex. SCB tar på uppdrag av Svenska Taxiförbundet fram ett taxiindex för anropsstyrd trafik.

Stadsledningskontoret har noterat att SCB den 8 oktober 2022 fattade ett inriktningsbeslut om att avveckla indexuppdragen för en rad branscher där taxi ingår. Kontoret föreslår därför att, i de fall taxiindex upphör att publiceras, ersätta det med ett likvärdigt index som rekommenderas av SCB.

### Barn och ungdomar

Barn 0–6 år åker utan avgift.

En färdtjänstresenär räknas till avgiftskategorin barn och ungdom från sjuårsdagen till den dag hen fyller 20 år.

För barn och ungdomar 7–19 år är avgiften 75 procent av avgiften för vuxen. Undantaget är vid resa i annan kommun utanför färdtjänstområdet (RIAK), där ingen reduktion görs av avgiften för barn och ungdom under 20 år. Ingen särskild kilometeravgift tillkommer.

### **Ledsagare och medresenär**

Den resenär som i sitt färdtjänstillstånd är beviljad ledsagare får ta med en sådan utan extra avgift.

Färdtjänstresenären har rätt att ta med medresenär vid sin resa. Förslaget innebär att avgiften för en vuxen medresenär är samma som för en vuxen färdtjänstresenär. För medresande barn och ungdomar föreslås avgiften oförändrat vara 0 kronor.

### **Skolkort för barn och ungdomar**

Barn och ungdomar som har skolskjuts och har färdtjänst i Göteborgs Stad har även rätt till resor på fritiden. Resorna på fritiden kan göras vardagar mellan klockan 04.00 och 22.00. Ingen avgift tas ut för dessa resor.

### **Tilläggskort till ungdomars skolkort för resor under helger och lov**

De som har skolskjuts kan köpa ett tilläggskort för utökning av skolkortet ovan. Tilläggskortet gäller terminsvis efter klockan 22.00 på vardagar samt på helger och alla lov förutom sommarlovet och har samma pris som högkostnadsskyddet för barn och ungdom inom Göteborg, 768 kronor för 2023.

### **Färdtjänstresenärers resor i kollektivtrafiken**

Dagens månadskort har sedan tidigt 90-tal varit förknippat 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 nämnden 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.

### **Stadsledningskontorets bedömning**

Trafiknämnden föreslår ny modell för egenavgifter för färdtjänst och principer för årlig omräkning baserat på SCB:s taxiindex. Stadsledningskontoret kan konstatera att SCB den 8 oktober 2022 fattade ett inriktningsbeslut om att avveckla indexuppdragen för en rad branscher, däribland taxi. I de fall taxiindex upphör att publiceras föreslår stadsledningskontoret att det ersätts med ett likvärdigt index som rekommenderas av SCB.

Eftersom trafiknämnden upphör att finnas från och med den 2 januari 2023, föreslås denna taxa gälla för stadsmiljönämnden och att nämnden får delegation att årligen indexjustera taxan.

Stadsledningskontoret kan också konstatera att enligt trafiknämndens beräkningar kommer inte nämndens intäkter att påverkas nämnvärt. Ett högkostnadsskydd införs vilket innebär att frekventa resenärer får ett maxtak för sina resor. Stadsledningskontoret gör ingen annan bedömning än trafiknämnden och föreslår fullmäktige att besluta enligt trafiknämndens förslag.

Magnus Andersson

Eva Hessman

Ekonomidirektör

Stadsdirektör



**Tjänsteutlåtande**  
**Utfärdat 2022-09-26**  
**Diarienummer 1658/19**

**Handläggare**  
**Tommy Ståhl/Trafikkontoret/GBGStad**  
**E-post: tommy.stahl@trafikkontoret.goteborg.se**

## Förslag om nya avgifter för färdtjänstresor

### Förslag till beslut

I trafiknämnden

1. Trafiknämnden godkänner, i enlighet med förslag i bilaga 1 till trafikkontorets tjänsteutlåtande:
  - Ny modell för egenavgifter för färdtjänst.
  - Principer för årlig omräkning av avgifter baserat på SCB:s Taxiindex med indextalet för juli 2022 som bas.
  - Införande av högkostnadsskydd för färdtjänstavgifter.
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att i enlighet med förslag i bilaga 1 till trafikkontorets tjänsteutlåtande:
  - Fastställa ny modell för egenavgifter för färdtjänst.
  - Fastställa principer för årlig omräkning av avgifter baserat på SCB:s Taxiindex med indextalet för juli 2022 som bas.
  - Införa av högkostnadsskydd för färdtjänstavgifter.
3. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige delegera till stadsmiljönämnden att årligen ompröva och fastställa datum och tider för när högtrafiktaxa ska gälla.
4. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att de ovan föreslagna förändringarna ska tillämpas från den tidpunkt då verksamhetens IT-system har kunnat anpassas till modellen, dock tidigast från januari 2024.

### Sammanfattning

Taxemodellen för färdtjänstavgifter har i princip varit oförändrad sedan tidigt 90-tal och är nu dåligt anpassad till dagens och framtidens behov och utmaningar. Trafikkontoret initierade i december 2018 frågan. Trafiknämnden beslutade i december 2019 om fortsatt inriktning i arbetet.

Genom föreliggande förslag införs högkostnadsskydd för färdtjänstavgifter i Göteborg. Avgifterna för de enskilda resorna differentieras så att korta resor, under 5 km, blir billigare än längre. Resor som utförs i högtrafiktid får en högre avgift än om de görs i lågtrafiktid. När resor görs över kommungränsen tillkommer en avgift per kilometer, vilket ersätter modellen där avgiften dubblas när kommungränsen passeras.

Under arbetets gång har god tid avsatts för att i omgångar och på olika sätt föra dialog med Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor. Uthålligheten i dialogen har varit

fruktbar och har lett till förändringar och förbättringar från de ursprungliga idéerna till ett slutförslag som idag accepteras av rådet.

## **Bedömning ur ekonomisk dimension**

Avsikten med förslaget i detta tjänsteutlåtande är inte att förändra det totala avgiftsuttaget för färdtjänstresor. Intäktsidan väntas därför inte påverkas nämnvärt. Däremot kan det indirekt komma att påverka kostnaderna för utförda färdtjänstresor och andra serviceresor, genom att en viss förskjutning av resandet väntas ske. Något färre färdtjänstresor under högtrafiktid och en något högre andel resor som är kortare än 5 km ger förbättrade förutsättningar för verksamheten att använda tillgängliga fordonsresurser på ett effektivare sätt.

Genom förslaget att ett högkostnadsskydd ska införas skyddas de frekventa resenärerna från oönskade ekonomiska effekter. Detta handlar främst om dem som gör resor till arbete eller studier. För att ge en bild av hur det totala resandet fördelas mellan resenärerna kan följande siffror var till hjälp. Under ett år är det omkring 14 000 personer som gör minst en färdtjänstresa under året och i genomsnitt gör de 35 resor per år. Men hälften av de 14 000 resenärerna gör färre än en resa varje månad. Den grupp som gör mellan en resa per år upp till en resa per vecka utgör 80 procent av resenärerna. Det innebär att det är en relativt liten grupp reser så mycket att de kommer i närheten av högkostnadsskyddet, vilket kräver att man gör minst cirka 15 reser under en månad. Bara 8 procent av resenärerna gör 10 resor eller fler per månad. Gruppen är alltså relativt liten men för dessa resenärer är färdtjänst extremt viktigt för att kunna leva ett gott liv. Och för just dem är därför högkostnadsskyddet en tydlig förbättring.

Den föreslagna modellen för färdtjänstavgifter gör att vissa resor kommer att kosta mer än med nuvarande modell, andra mindre. En del resenärer kan inte välja en kortare resa som alternativ, när de till exempel ska besöka en anhörig. Men de gånger de kan utföra ärenden med kort resa blir avgiften i stället lägre än med dagens modell.

En sammantagen ekonomisk bedömning ur resenärernas perspektiv är att knappast någon kommer att drabbas av oacceptabla effekter. Högkostnadsskyddet i kombination med en ny möjlighet att planera sina resor för att få lägre avgift bör innebära att effekterna för den enskilde är relativt små på den negativa sidan. De långsiktiga riskerna ligger snarare kring att inte utveckla och effektivisera servicereverksamheten, där reformering av taxemodellen är en viktig bit i ett större pussel. Där handlar riskerna om försämrad service och kvalitet.

## **Bedömning ur ekologisk dimension**

En önskvärd effekt av förslaget är att de resenärer som kan, förändrar sina resvanor något. Om färre väljer att resa i högtrafiktid och/eller gör kortare resor än idag får det effekt på såväl de serviceresor som utförs som på trafiken i staden i stort.

Med kortare resor som utförs i lågtrafik minskar belastningen på trafiklederna. Samtidigt får Göteborgs Stad lättare att utföra färdtjänstresor, skolskjuts och resor till daglig verksamhet med god kvalitet och minimala förseningar. Detta bör vara gynnsamt ur ett ekologiskt perspektiv.

## Bedömning ur social dimension

När taxor för färdtjänst förändras så påverkar det även den sociala dimensionen för dem som är närmast berörda. Det är svårt att hitta negativ inverkan att lyfta fram. Däremot lättare att se de positiva.

Högekostnadsskyddet bör nämnas först. Det är tänkt att ersätta dagens ordning med månadskort. Idag måste resenären i god tid före kommande kalendermånad planera för hur många resor hen kommer att göra. Cirka 10 dagar före månadsskiftet ska betalning för månadskort skickas in. Om resenären under månadens gång blir sjuk och inte kan utföra de planerade resorna så tappar månadskortet sitt värde. Inbetalade pengar betalas inte tillbaka. Den som glömmer att köpa månadskort eller inte känner till att månadskort finns får eftermånadens slut en faktura på avgifterna som långt kan överstiga priset på ett månadskort.

Genom ett högekostnadsskydd behövs ingen planering. Den som under en kalendermånad reser så mycket att avgifterna överstiger högekostnadsnivån är skyddad från negativa överraskningar.

Förslaget innebär att avgifterna för resor differentieras utifrån resans längd och när på dygnet resan utförs. Här är det fullt rimligt att se förändringen som en valfrihetsreform. På ett sätt som idag inte är möjligt ges resenären möjlighet att påverka avgiften för den enskilda resan. Den kan kosta 51 kr, 64 kr eller 77 kr. Det ger en möjlighet att resa till lägre kostnad men hindrar inte någon att välja en längre resa under högtrafiktid.

## Förhållande till styrande dokument

### Bilagor

1. Modell för egenavgifter för färdtjänst, principer för årlig omräkning samt högekostnadsskydd
2. Sammanställning egenavgifter för färdtjänst enligt 2023 års prisnivå

## Ärendet

I detta ärende presenteras ett förslag till ny taxemodell för färdtjänstresor. Den nuvarande har sin grund från 1990 och byggdes för ett annat Göteborg än dagens och med annorlunda demografiska och ekonomiska förutsättningar. Genom den nya taxemodellen vill förvaltningen uppmuntra resenärerna till korta resor i sina närområden och till att undvika resor när trafiken är som mest intensiv på Göteborgs gator samt att införa högkostnadsskydd.

## Historik och ärendets bakgrund

Nuvarande taxemodell är i grunden från 1990, då färdtjänsten blev egen förvaltning i samband med att Göteborgs Spårvägar bolagiserades. Färdtjänstverksamheten styrdes då utifrån socialtjänstlagen med helt andra grunder än den färdtjänstlag som kom 1997. 1990 hade omkring 35 000 göteborgare färdtjänstillstånd. Det innebar drygt 8 % av befolkningen. Idag har något mer än 17 000 göteborgare färdtjänstillstånd, vilket är 2,8 % av befolkningen. Förändringen beror på att grunderna för att beviljas färdtjänstillstånd förändrades 1997.

Under de trettio år som gått har frågan om förändrad taxemodell flera gånger varit aktuell. Under 2006 – 2008 gjordes en större utredning och ett förslag togs fram. Förslaget innehöll goda analyser och idéer men var inte tillräckligt förankrat i brukargruppernas vardag och organisationer. Det kunde därför inte heller nå nödvändigt politiskt stöd.

I slutet av 2018 lyftes frågan fram på nytt. Bakgrunden var de strategiska utmaningar som under året vuxit fram i sina formuleringar. Behovet av ett brett angreppssätt för framtiden framstod som tydligt. Målbilden för framtidens avgifter var att de skulle:

1. Gynna lokala resor och resor under lågtrafik
2. Gynna bättre framkomlighet
3. Ge bättre förutsättningar för effektiv logistik och användning av tillgängliga resurser.

## Verksamhetens strategiska utmaningar

### Ökande andel av befolkningen är 80 år eller äldre

Göteborg har en förhållandevis ung befolkning. Men vi ser också att de allra äldsta, som är 80 år eller äldre blir allt fler och större i andel. De äldre blir fler och framtidens äldre vill resa mer och längre än sina föräldrar. Den här åldersgruppen är färdtjänstens största kundgrupp med cirka 50 procent.

Bilden som växer fram är en färdtjänstverksamhet med fler resenärer som har ökande behov och förväntningar vilket kräver mer resurser.

### Persontransportbranschen har problem

På den marknad där serviceresor köper sina tjänster av taxi- och bussföretag ser vi sedan länge och sannolikt för lång tid framöver stora problem. Det råder en stor brist på utbildade förare och i konkurrensen om dem drivs priserna upp.

Branschen domineras av stora och allt färre aktörer. Den minskande konkurrensen mellan företagen medför risker för ökande priser vid framtida upphandlingar. De få aktörerna utgör dessutom en verksamhetsrisk i sig. Det ser vi helt akut under 2022 när ett trafikföretag har lämnat sitt uppdrag. Risken för liknande situationer i framtiden är överhängande, vilket starkt äventyrar verksamhetens stabilitet.

### **En stad under byggnation**

Göteborg är en stad som igår, idag och för många år framöver är och kommer att vara under byggnation. En stad som växer och utvecklas, vilket är mycket positivt. För en verksamhet som är beroende av väl fungerande kommunikation på stadens gator är detta dagligen en utmaning. Förlängda restider till följd av köer, sänkta hastigheter och längre körsträckor är något av det som påverkar serviceresor.

### **Bristande finansiering i framtiden**

I kontrast till faktorerna ovan som driver på resursbehovet, har kommunerna och inte minst Göteborg, ökande svårighet att finansiera sina verksamheter.

Färdtjänst har under många år varit ett verksamhetsområde som har gynnats när politiska prioriteringar varit nödvändiga. När det ekonomiska utrymmet blir trängre samtidigt som behoven från till exempel skola och omsorg gör sig alltmer påminda, blir det också än mer angeläget med aktiviteter för effektivisering, utveckling och förändring inom verksamhetsområdet serviceresor.

### **Strategiska utvecklingsområden**

De identifierade utmaningarna innebär risker för ökande belastning på verksamheten, allt svårare att få tillgång den mängd fordon som verksamheten behöver, ökad kritik på grund av svårighet att få boka en resa och att resor som utförs drabbas av förseningar. Kombinerat med svårigheter att få nödvändig finansiering, blir det tydligt att betydande besparingar i verksamheten kan bli nödvändiga i framtiden. Därför har trafikkontoret tagit fram en rad förslag för att möta utmaningarna.

Med sikte mot nästa årtionde har trafikkontoret därför sammanfattat strategierna för serviceresor i följande fyra punkter:

- Utvecklad och effektiviserad serviceresetrafik
- Förändring av färdtjänstavgifter och regelverk
- Intern processutveckling och effektivisering
- Utvecklad och breddad samverkan inom och utom staden

I detta tjänsteutlåtande ligger fokus på förändring av färdtjänstavgifter.

## **Inriktningsbeslut i trafiknämnden december 2019**

Arbetet med detta ärende påbörjades i december 2018. Ett år senare, den 12 december 2019 i §479, fattade trafiknämnden beslut om fortsatt inriktning för arbetet:

- *De samlade taxorna ska precis som idag motsvara minst 20 % av de direkta trafik kostnaderna. Inriktningen är att det förslag som läggs fram inte ska förändra den relationen.*

- *Taxan ska baseras på hur lång resan är.*
- *Det är den direkta vägsträckan från hämta- till lämnaadress som ska styra taxan. Att en resa eventuellt är samordnad ska inte påverka taxans storlek.*
- *Förskottsbetalning för månadskort ska tas bort och ersättas med efterfakturering. När ett visst totalbelopp passerats för den enskilde blir det lägre taxenivåer, liknande konstruktioner för högkostnadsskydd.*

## Nuvarande taxesystem i sammanfattning

Här följer en kort och något förenklad beskrivning av dagens taxor.

### Enkelresetaxa

Göteborg har idag ett taxesystem med enhetstaxa per enkelresa inom varje kommun. En resa kostar 52 kr oavsett längden på resan inom Göteborgs gränser eller när på dygnet resan utförs. För ungdomar 7 – 19 år kostar resan 75 % av det priset. Medresenär kostar också 52 kr men en beviljad ledsagare åker med utan avgift.

Om resan går över en kommungräns dubblas avgiften, över två kommungränser så blir det tre gånger avgiften.

### Månadskort

Alla färdtjänstresenärer har möjlighet att köpa ett månadskort för färdtjänstresor inom Göteborgs kommun. Under 2022 kostar ett sådant 832 kr och gäller per kalendermånad. Man måste själv planera och köpa månadskort i god tid före månadskifte.

De fåtal resenärer som i sitt färdtjänstillstånd är beviljade att göra arbets- eller studieresor till någon av grannkommunerna inom GR-området, kan till ett högre pris köpa ett särskilt månadskort för dessa resor.

Månadskorten är sedan tidigt 90-tal eller ännu längre tillbaka förknippade med förmånen att kunna åka avgiftsfritt i kollektivtrafiken inom Göteborg (numera inom zon A).

## Förslag till ny taxa för färdtjänstresor

### Inledning

De belopp som i det kommande nämns som förslag till ny taxa anges i taxenivån för 2023. Beloppen beräknas utifrån ett index (taxiindex) med indextalet för juli 2022 som bas. Införandet av den nya taxan föreslås till 1 januari 2024. Det innebär att beloppen kommer att räknas om med indexförändringar en gång innan de träder i kraft.

I bilaga 1 framgår förslaget i detalj. I bilaga 2 görs en sammanställning av förslagen till avgifter enligt 2023 års prisnivå.

I texten nedan nämns ibland Göteborgs färdtjänstområde som ett begränsningsområde. Färdtjänstområdet består enligt beslut av kommunfullmäktige av de tretton kommunerna Ale, Alingsås, Göteborg, Härryda, Kungsbacka, Kungälv, Lerum, Lilla Edet, Mölndal, Partille, Stenungsund, Tjörn och Öckerö.

Regelverk för vem som kan få färdtjänstillstånd och hur ett sådant utformas omfattas inte av detta tjänsteutlåtande eller inriktning från trafiknämnden. I den mån dessa behöver förändras får det hanteras i särskild ordning.

### **Taxa för färdtjänstresa inom Göteborgs kommun**

Enligt trafiknämndens inriktningsbeslut ska taxan baseras på hur lång resan är. För resor inom Göteborg behålls i förslaget ändå ett inslag av enhetstaxa/basavgift. Detta görs för att uppnå en tillräcklig grad av lättförståelighet för huvuddelen av färdtjänstresorna, vilket är något av det som ligger brukarorganisationerna varmt om hjärtat. Samtidigt kompletteras taxan med en rabatt på 20 % för ”korta resor” men också med ett tillägg på 20 % för resor som görs under högtrafiktid. Därmed bedömer förvaltningen att inriktningen från nämnden är omhändertagen.

Med hjälp av basavgiften och de två faktorerna rabatt för kort resa samt tillägg i högtrafik bildas en liten tabell som beskriver taxemodellens grunddrag.

<b>Resor inom Göteborg</b>	<b>Vuxen</b>		<b>Ungdom</b>	
	<b>Lång resa</b>	<b>Kort resa</b>	<b>Lång resa</b>	<b>Kort resa</b>
<b>Lågtrafik</b>	64 kr	51 kr	48 kr	38 kr
<b>Högtrafik</b>	77 kr	64 kr	58 kr	48 kr

Basavgiften är här 64 kr för vuxen och 48 kr för barn och ungdom.

### **Kort resa**

Kort resa definieras som resa som är kortare än 5,0 km lång, räknat utifrån närmaste direkta körväg från resans hämtaadress till resans lämnaadress. Dessa resor berättigar till en rabatt på 20 % av basavgiften. Det gäller även om den korta resan görs över kommungräns eller inom en annan kommun.

Genom att med en rabatt gynna korta resor skapas förbättrade förutsättningar för att på effektivast möjliga sätt använda de resurser som serviceresor har tillgång till i form av fordon och förare. En större andel korta resor ger möjlighet att planera in fler resor med samma mängd fordon. När resenärerna i högre grad klarar sina ärenden i sitt närområde minskas dessutom belastningen på stadens trafikleder med möjlighet till kortare köer och restider.

### **Högtrafiktid**

Under högtrafiktid, ett par timmar på för och eftermiddag under vardagar, är efterfrågan på serviceresor extremt hög. Genom ett tillägg på basavgiften med 20 % under dessa tider kan en viss mängd resor som inte med nödvändighet måste göras just då, styras till tider då det finns fler tillgängliga fordon.

I bilaga 1 framgår närmare vilka tider, dagar och perioder på året som i förslaget räknas som högtrafiktid. Under sommarperioden från skolavslutning på våren till skolstart på hösten kommer högtrafiktaxa inte att tillämpas. I förslaget ges dessutom den verksamhetsansvariga nämnden rätt att årligen ompröva och anpassa dessa tider inför kommande kalenderår.

De som gör arbets- eller studieresor kan ofta inte välja när de ska göra sin resa eftersom arbets- eller studietider är styrande. För dessa resenärer kommer i de flesta fall ett högkostnadsskydd till hjälp för att hålla kostnaderna nere. Läs mer om det nedan.

### **Taxa för färdtjänstresa inom färdtjänstområdet**

När färdtjänstresor görs från Göteborg till annan kommun inom färdtjänstområdet (eller vice versa) eller inom eller mellan andra kommuner i färdtjänstområdet, tillkommer en särskild kilometeravgift. Avgiften per kilometer för beräknas som 5 % av basavgiften (i 2023 års prisnivå är det 3,20 kr). Sträckan som kilometeravgift tas ut för beräknas alltid från resans hämtadress till resans lämnaadress.

Den nuvarande dubbleringen av avgiften vid passage av kommungräns tas därmed bort. Det blir i de flesta fall inte dyrare att göra dessa lite längre resor utan det är bara sättet att beräkna avgiften som förändras.

Förändringen innebär i stället att många av de korta resorna över kommungränsen blir billigare än idag. Populära exempel på det och som förslaget vill gynna är resor från Utby till Allum i Partille eller från Johanneberg till Mölndals centrum.

### **Resa i annan kommun utanför färdtjänstområdet (RIAK)**

Den resenär som besöker en annan kommun som ligger utanför färdtjänstområdet har möjlighet att göra färdtjänstresor även där. Dessa benämns RIAK och bokas enligt ett särskilt regelverk. Resa i annan kommun utanför färdtjänstområdet (RIAK) kostar enligt förslaget två gånger basavgiften för vuxen, oavsett resans längd. För dessa resor tillämpas alltså inte rabatt för de korta resorna. Det görs heller ingen reducering av avgiften för barn och ungdomar under 20 år. Ingen särskild kilometeravgift tillkommer. Sammantaget är detta ingen förändring jämfört med dagens modell.

### **Högkostnadsskydd**

Trafiknämnden vill ersätta dagens månadskort för färdtjänstresor med ett högkostnadsskydd. Resenärerna behöver därmed inte tänka på att göra en förskottsinsbetalning för ett kort. I stället kommer med automatik ett högkostnadsskydd träda i kraft när summan av månadens avgifter för resor överstiger en viss nivå.

Genom införande av högkostnadsskydd förenklas alltså livet för många av resenärerna. De slipper också från den situationen där de köpt ett månadskort men kanske på grund av sjukdom inte kan resa så mycket som de planerat under månaden. På motsvarande sätt riskerar de inte högre kostnad än nödvändigt när de reser mer än planerat, glömt köpa månadskort eller kanske inte kände till att månadskort fanns.

Införande av högkostnadsskydd kommer att leda till en intäktsförlust för verksamheten men bedöms som en mycket värdefull förbättring för de mer aktiva resenärerna.

Enligt förslaget i bilaga 1 införs tre olika högkostnadsskydd. I samtliga fall är högkostnadsnivån för barn och ungdomar 75 % av den för vuxen.



För resor **inom** Göteborg införs ett högkostnadsskydd som gäller för samtliga utförda färdtjänstresor under kalendermånaden. Högkostnadsbeloppet beräknas genom att multiplicera basavgiften (64 kr enligt tabellen ovan) med faktorn 16. I prisnivån för 2023 blir då högkostnadsbeloppet 1 024 kr.

För dem som gör arbets- och studieresor till annan kommun inom färdtjänstområdet införs ett andra högkostnadsskydd. Det gäller för alla typer av resor inom Göteborg samt för arbets- och studieresorna inom färdtjänstområdet.

För de enstaka resenärer som under en begränsad tid beviljas att göra väsentliga resor till annan kommun inom annan del av Västra Götalandsregionen införs ett tredje högkostnadsskydd. Det gäller för alla typer av resor inom Göteborg samt för de beviljade väsentliga resorna inom Västra Götalandsregionen.

Värt att nämna här är ett villkor kopplat till dagens system med månadskort. Trafiknämnden införde i februari 2020 en begränsning till 30 fritidsresor som man får göra på sitt månadskort, som en del i ett besparingspaket. Någon motsvarande begränsning är inte aktuell i samband med införande av högkostnadsskydd.

Göteborgs Stad har sedan många år (infördes i april 2003) begränsningar vid tillståndsgivningen för hur många färdtjänstresor man beviljas. Detta utgår ifrån resenärens förmåga och behov. Det får bedömas som ett fullgott sätt att reglera resandet och ska inte kompletteras med begränsningar i högkostnadsskyddet.

Sammanställning belopp för högkostnadsskydd för vuxna:

Område	Göteborg	Färdtjänst- området	Regionen runt
<b>Basavgift vuxen</b>	64 kr	64 kr	64 kr
<b>Multiplikator</b>	16	24	34
<b>Högkostnad vuxen</b>	1 024 kr	1 536 kr	2 176 kr

### **Principer för årlig omräkning av avgifter för färdtjänst från och med 2024**

Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige, i likhet med dagens modell, knyter färdtjänstavgifterna till SCB:s Taxiindex. SCB tar på uppdrag av Svenska Taxiförbundet fram ett Taxiindex för anropsstyrd trafik. Syftet med det är att mäta ändringar i kostnader för sådan verksamhet. Taxiindex för anropsstyrd trafik används i Göteborg för regelbunden justering av priserna i de trafikavtal som trafikkontoret upphandlat för färdtjänstresor och andra serviceresor.

När Göteborgs Stad kontinuerligt också beräknar färdtjänstavgifter utifrån samma Taxiindex skapas förutsättningar för att avgifternas andel av trafikkostnaden kan hållas relativt konstant. Modellen innebär även att avgiften höjs årligen i små steg i stället för stora höjningar med ojämna mellanrum. Detta är en ordning som brukare uttalat sig positiva till.

### **Barn och ungdomar**

Barn 0 – 6 år åker utan avgift.

En färdtjänstresenär räknas till avgiftskategorin barn och ungdom från sjuårsdagen till den dag hen fyller 20 år.

För barn och ungdomar 7 – 19 år är avgiften 75 % av avgiften för vuxen. Undantaget är vid resa i annan kommun utanför färdtjänstområdet (RIAK), som beskrevs ovan.

För barn och ungdomar innebär detta att dagens avgiftsprincip inte förändras.

I det förslag som inledningsvis kommunicerades till trafiknämnden föreslogs att alla barn 0 – 19 år skulle betala avgift. Förvaltningen anser att en sådan ordning är logisk med hänsyn till att barnets ledsagare åker med utan avgift.

Viss kritik har riktats mot den tänkta förändringen. Gruppen barn i åldern 0 – 6 år med färdtjänstillstånd är mycket liten och de årliga intäkterna från resor som de utför skulle vara relativt försumbara i helheten. För att inte äventyra ett i övrigt bra och angeläget förslag väljer därför trafikkontoret att inte föreslå förändring i avgifterna för de små barnen.

### **Ledsagare och medresenär**

Den resenär som i sitt färdtjänstillstånd är beviljad ledsagare får ta med en sådan utan extra avgift.

Färdtjänstresenären har rätt att ta med medresenär vid sin resa. Förslaget innebär att avgiften för en vuxen medresenär är samma som för en vuxen färdtjänstresenär. För medresande barn ungdomar föreslås avgiften oförändrat vara 0 kronor.

### **Skolkort för barn och ungdomar**

Barn och ungdomar som har skolskjuts och har färdtjänst i Göteborgs Stad har även rätt till resor på fritiden. Resorna på fritiden kan man göra vardagar mellan klockan 04.00 och 22.00. Ingen avgift tas ut för dessa resor.

### **Tilläggskort till ungdomars skolkort för resor under helger och lov**

De som har skolskjuts kan köpa ett tilläggskort för utökning av skolkortet ovan. Tilläggskortet gäller terminsvis efter klockan 22.00 på vardagar samt på helger och alla lov förutom sommarlovet och har samma pris som högkostnadsskyddet för barn och ungdom inom Göteborg, 768 kr för 2023.

### **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 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.

## **Resevillkor för färdtjänstresor**

De nuvarande resevillkoren beslutades av trafiknämnden i juni 2020 och behöver uppdateras avseende restidsgarantin och riktlinjerna för vilka kompensationer utöver restidsgarantin som kan utges. Restidsgarantin ger möjlighet att reducera egenavgiften i särskilda fall av försenade resor.

Vid en uppdatering bör bland annat den särskilda situation som uppstod i juni 2022, när akut brist på fordon som följd av uppsägning av ett trafikavtal beaktas. Alla de resenärer som då inte ens hade möjlighet att boka en resa till arbetet stod helt utan möjlighet till rimlig kompensation. I en uppdaterad resegaranti ser förvaltningen framför sig att beslut om särskild kompensation ska kunna tas av den ansvariga nämnden om en liknande situation uppstår i framtiden.

## **Dialog med färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor**

Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor har ända från början av 2019 varit involverad i ett dialogarbete. Inledningsvis för att söka och pröva tankar om hur ett framtida system för färdtjänstavgifter kunde utformas. När en första idé om en avståndsbaseerad avgiftsmodell presenterades sommaren 2020 blev det tydligt att förvaltningen inte på ett tillräckligt sätt lyssnat på och förstått hur brukarorganisationerna såg på frågan. I samband med möten med färdtjänstutskottet och brukarrådet i slutet av 2020 beslutade förvaltningen därför att göra ett omtag i dialogarbetet.

Under cirka 18 månader fördjupades därför dialogen. Till att börja med i syfte att skapa förtroendefulla samtal.

### **Särskilda synpunkter från brukarrådet**

I dialogarbetet har en hel del frågor varit uppe till diskussion. Ofta för att bättre förstå varandras hållning, vilket inte sällan lett till en gemensam syn. Diskussionerna har också varit viktiga för att tydliggöra vad som är möjligt att hantera inom ramen för dialogarbetet och som kan vara frågor som bör hanteras i direkt dialog med ”politiken”.

En av de frågor som framförts på brukarrådets möten är synpunkter på förvaltningens tidigare förslag om avgifter för barn med färdtjänstillstånd som är 0 – 6 år. Förvaltningens anser att det funnits goda argument för förslaget men väljer nu, som framgår ovan i avsnittet om avgifter för barn och ungdomar, att inte föra det förslaget vidare.

En ytterligare fråga där rådet vill ha sin synpunkt ”till protokollet” rör kilometeravgiften vid resa till annan kommun. Avgiften beräknas från resans hämtaadress till lämnaadressen. Rådet anser att det vore mer logiskt att räkna från/till Göteborgs kommungräns och att den del av resan som görs inom Göteborg inte ska belastas med kilometeravgift. Det är absolut en uppfattning att beakta för framtiden men en noggrann kontroll har visat att detta ännu inte är tekniskt möjligt att hantera med dagens IT-teknik.

## Förvaltningens bedömning

Trafikkontoret anser att det är ett angeläget utvecklingsarbete som har påbörjats inom verksamhetsområdet serviceresor för att möta de utmaningar man ser idag och i framtiden. Där har frågan om avgifterna för färdtjänstresor en kanske förbisedd men ändå viktig roll.

Styrkan, när denna fråga nu kommer upp, är att den har beretts i en lång och seriös dialogprocess där såväl politikens som brukarorganisationernas representanter har fått tillfälle att göra sig hörda. Viktigt är också att brukarorganisationerna i den processen också har känt sig lyssnade på. Det är en beredningsprocess som med fördel i framtiden kan användas i fler frågor och inom andra verksamhetsområden.

Förslagen i detta tjänsteutlåtande stödjer den utveckling och riktning verksamheten behöver röra sig åt och som trafiknämnden med sitt inriktningsbeslut ställt sig bakom.

Samtidigt tillvaratas i förslaget brukarnas berättigade krav på lättförståelighet, att inte försämra möjligheten till delaktighet i samhället och inte heller mer än nödvändigt begränsa möjligheten för resenären att göra egna val. Snarare ökar i viss mening valfriheten. Införandet av ett högkostnadsskydd bidrar vidare till en ökad trygghet för resenärerna. Viktigt är också att servicenivån i verksamheten inte påverkas genom förslaget.

Patricia Anselmo

Kristina Lindfors

Tf avdelningschef

Trafikdirektör

## Bilaga 1 – Modell för egenavgifter för färdtjänst, principer för årlig omräkning samt högkostnadsskydd

### Inledning

De belopp som nämns i här i bilaga 1 och nedan i bilaga 2 är angivna i prisnivån för 2023. Det innebär att de behöver räknas om en gång inför 2024 enligt den modell som beskrivs under rubrik B nedan i denna bilaga.

### A – Modell för egenavgifter för färdtjänst

#### Avgifter för färdtjänstresor

1. **Basavgift** - Som grund i avgiftssystemet finns en basavgift som är 64 kr. Basavgiften är fastställd i 2023 års prisnivå och omräknas årligen enligt B nedan.
2. Avgiften för **vuxen färdtjänstresenär** inom Göteborg styrs av två faktorer, resans längd samt lovad tidpunkt för hämtning. Resans längd beräknas som kortaste sträckan från resans hämtadress till resans lämnaadress.
  - 2.1. För en resa i lågtrafik som är 5,0 km eller längre är avgiften lika med basavgiften för det aktuella kalenderåret.
  - 2.2. För en resa i lågtrafik som är kortare än 5,0 km, är avgiften lika med basavgiften minus 20 %.
  - 2.3. Om en resa som är 5,0 km eller längre görs i högtrafik, är avgiften lika med basavgiften plus 20 %.
  - 2.4. Om en resa som är kortare än 5,0 km görs i högtrafik är avgiften lika med basavgiften.
  - 2.5. Om motsvarande resor som ovan görs till, från eller inom annan kommun inom färdtjänstområdet tillkommer en avgift per påbörjad kilometer räknat från resans hämtadress. Avgiften per kilometer är 5 % av basavgiften enligt ovan. Denna anges som kronor med två decimaler. Avdrag vid kort resa samt tillägg vid högtrafik görs med samma procentsats som i punkterna 2.2 och 2.3 ovan men beräknas på resans hela kostnad inklusive kilometeravgift.
  - 2.6. Den totala avgiften för varje enskild resa avrundas alltid till hel krona.
3. För **barn och ungdomar 7 – 19** år är avgiften 75 % av avgiften för vuxen. Beräkningen av avgift för barn och ungdomar ska utgå från den avrundade siffran för vuxen och därefter i sin tur avrundas till närmaste hel krona. En färdtjänstresenär räknas till avgiftskategorin barn och ungdom från sjuårsdagen till den dag hen fyller 20 år.
4. Barn 0 – 6 år reser utan avgift.
5. Resenär som i sitt färdtjänststillstånd är beviljad ledsagare får utan extra avgift ta med en ledsagare på resan.
6. En resenär får ta med medresenär på resan som sällskap. För vuxen medresenär tillkommer en avgift som är lika med vad en vuxen resenär skulle betala för resan. Barn och ungdomar 0 – 19 år får åka med utan extra avgift.
7. Resa i annan kommun utanför färdtjänstområdet (RIAK) kostar två gånger basavgiften enligt ovan. I detta fall görs ingen reduktion av avgiften för barn och ungdomar under 20 år. Ingen särskild kilometeravgift tillkommer.

### **Korta respektive långa resor**

- Kort resa definieras som resa som är kortare än 5,0 km lång, räknat utifrån närmaste direkta körväg från resans hämtadress till resans lämnaadress. Längre resor är långa.

### **Resa i högtrafik respektive lågtrafik**

- Högtrafiktider ska årligen kunna definieras/omprövas av ansvarig nämnd. Om nämnden inte beslutar annorlunda gäller högtrafiktider enligt följande:
- Vardagar alla veckor räknat från 1 januari till tredje fredagen i juni samt tredje måndagen i augusti till 31 december.
- Under dessa dagar är det tiderna 06.30 – 8.59 samt 14.00 – 16.59 som utgör högtrafiktid.
- Alla övriga tider räknas som lågtrafik.
- Det är lovad tid för hämtning som styr avgiften.

### **B – Principer för årlig omräkning av avgifter för färdtjänst från och med 2024**

1. Basavgiften enligt A ovan knyts till indextalet i SCB:s Taxiindex för juli 2022 som är 133,1. Det indextalet utgör därmed basindextalet.
2. Vid beräkning av basavgiften för 2024 och varje år därefter ska basindextalet för juli 2022 jämföras med det senaste indextalet för juli. Basavgiften ska räknas om i samma grad som förändringen av indextalet. Vid beräkning av avgiften för 2024 är det alltså indextalet för juli 2023 som utgör jämförelsetal.
3. Den omräknade basavgiften som ska gälla för det kommande kalenderåret avrundas till närmaste hel krona.

### **C – Högkostnadsskydd per kalendermånad**

1. Högkostnadsskydd gäller primärt väsentliga resor (främst arbets- och studieresor). Inom Göteborg gäller det även samtliga övriga färdtjänstresor.
2. Högkostnadsbeloppet för barn/ungdom gäller till och med månaden personen fyller 20 år. Därefter tillämpas högkostnadsbeloppet för vuxen.
3. Högkostnadsskydd per kalendermånad gäller för färdtjänstresor enligt nedan. För barn och ungdomar är högkostnadsnivån 75 % av nivåerna som nämns:
  - 3.1. Högkostnadsskydd för resor inom Göteborg gäller för samtliga utförda färdtjänstresor under kalendermånaden. Högkostnadsskyddet täcker också basavgiften vid resor till, från eller inom en annan kommun inom färdtjänstområdet. Högkostnadsbeloppet beräknas utifrån basavgiften enligt B ovan, multiplicerat med faktorn 16.
  - 3.2. Högkostnadsskydd för resor inom hela färdtjänstområdet gäller för samtliga utförda färdtjänstresor inom Göteborg. För resor inom övriga färdtjänstområdet gäller det endast för de i färdtjänstillståndet beviljade färdtjänstresor under kalendermånaden som enligt färdtjänstlagen anses vara väsentliga. Det innebär i huvudsak arbets- och studieresor. Högkostnadsbeloppet beräknas utifrån basavgiften enligt B ovan, multiplicerat med faktorn 24.
4. Arbets- och studieresor kan enligt särskilt regelverk i undantagsfall beviljas till kommun utanför färdtjänstområdet. Avgift för enkelresa beräknas då enligt samma princip som för resa till annan kommun enligt A 6 ovan. Belopp för högkostnadsskydd för dessa resor beräknas utifrån basavgiften enligt B ovan, multiplicerat med faktorn 34. Högkostnadsskyddet gäller på samma sätt som enligt 3.2 ovan.
5. **Tilläggskortet** för utökning av ungdomars skolkort gäller terminsvis och har samma pris som högkostnadsskyddet för barn och ungdom inom Göteborg, 768 kr för 2023.

## Bilaga 2 – Sammanställning egenavgifter för färdtjänst enligt 2023 års prisnivå

Nedan visas en sammanställning av de avgiftsnivåer som gäller avseende 2023 enligt principer som beskrivs i bilaga 1. De angivna avgifterna ska inför 2024 indexregleras utifrån förändringar i taxiindex mellan juli 2022 och juli 2023.

### Sammanställning belopp för enkelresor

	Vuxen		Barn/unga 0 – 19 år	
<b>Basavgift</b>	64 kr		48 kr	
<b>Kilometeravgift</b>	3,20 kr		2,40 kr	
	<5km	>5 km	<5km	>5 km
<b>Lågtrafik</b>	64 kr	51 kr	48 kr	38 kr
<b>Högtrafik</b>	77 kr	64 kr	58 kr	48 kr
<b>Resa i annan kommun utanför färdtjänstområdet</b>	128 kr		128 kr	

### Sammanställning belopp för högkostnadsskydd

Område	Göteborg	Färdtjänstområdet	Regionen runt
<b>Basavgift vuxen</b>	64 kr	64 kr	64 kr
<b>Basavgift Barn/unga</b>	48 kr	48 kr	48 kr
<b>Multiplikator</b>	16	24	34
<b>Högkostnad vuxen</b>	1 024 kr	1 536 kr	2 176 kr
<b>Högkostnad Barn/unga</b>	768 kr	1 152 kr	1 632 kr
<b>Tilläggskort till ungdomars skolkort</b>	768 kr	-	-

## Nya avgifter för färdtjänstresor

### § 337, 1658/19

#### Beslut

1. Trafiknämnden godkänner, i enlighet med förslag i bilaga 1 till trafikkontorets tjänsteutlåtande:
  - Ny modell för egenavgifter för färdtjänst.
  - Principer för årlig omräkning av avgifter baserat på SCB:s Taxiindex med indextalet för juli 2022 som bas.
  - Införande av högkostnadsskydd för färdtjänstavgifter.
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att i enlighet med förslag i bilaga 1 till trafikkontorets tjänsteutlåtande:
  - Fastställa ny modell för egenavgifter för färdtjänst.
  - Fastställa principer för årlig omräkning av avgifter baserat på SCB:s Taxiindex med indextalet för juli 2022 som bas.
  - Införa av högkostnadsskydd för färdtjänstavgifter.
3. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige delegera till stadsmiljönämnden att årligen ompröva och fastställa datum och tider för när högrafiktaxa ska gälla.
4. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att de ovan föreslagna förändringarna ska tillämpas från den tidpunkt då verksamhetens IT-system har kunnat anpassas till modellen, dock tidigast från januari 2024.

#### Handlingar

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från 2022-09-26

Protokollsutdrag färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor 2022-11-12 § 61

Yttrande från (V) och (MP) (protokollsbilaga 1, § 337)

Yttrande från (S) (protokollsbilaga 2, § 337)

#### Yrkanden

Ordförande Toni Orsulic (M) yrkar bifall på trafikkontorets förslag.

#### Propositionsordning

Ordförande Toni Orsulic (M) finner att det endast finns ett förslag till beslut, det vill säga bifall till trafikkontorets förslag. Han finner att trafiknämnden bifaller trafikkontorets förslag.

#### Protokollsutdrag skickas till

Kommunfullmäktige





---

**Utdrag ur protokoll**  
Sammanträdesdatum: 2022-10-20

**Dag för justering**

2022-10-31

**Vid protokollet**

**Sekreterare**

Sara Olsson

**Ordförande**

Toni Orsulic (M)

**Justerande**

Karin Pleijel (MP)



## § 61

### Avgifter för färdtjänst

#### Beslut

1. Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor skickar följande synpunkter till trafiknämnden:
  - Om staden beslutar om tillköp från Västrafik som gör att månadskortet i kollektivtrafiken inom Göteborg blir billigare för kollektivtrafikresenärer bör högkostnadsskyddet för färdtjänst sänkas. I annat fall ökar skillnaderna mellan färdtjänstresenär och resande i kollektivtrafiken.
  - Taxemodellen bör utvärderas efter cirka tre år från det att modellen införs.

#### Information

Tommy Ståhl från trafikkontoret redogör för ärendet.

Taxemodellen för färdtjänstavgifter har i princip varit oförändrad sedan tidigt 90-tal och är nu dåligt anpassad till dagens och framtidens behov och utmaningar. Trafikkontoret initierade i december 2018 frågan. Trafiknämnden beslutade i december 2019 om fortsatt inriktning i arbetet.

Genom föreliggande förslag införs högkostnadsskydd för färdtjänstavgifter i Göteborg. Avgifterna för de enskilda resorna differentieras så att korta resor, under 5 km, blir billigare än längre. Resor som utförs i högtrafiktid får en högre avgift än om de görs i lågtrafiktid. När resor görs över kommungränsen tillkommer en avgift per kilometer, vilket ersätter modellen där avgiften dubblas när kommungränsen passeras.

Under arbetets gång har god tid avsatts för att i omgångar och på olika sätt föra dialog med Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor. Uthålligheten i dialogen har varit fruktbar och har lett till förändringar och förbättringar från de ursprungliga idéerna till ett slutförslag som idag accepteras av rådet.

Trafiknämnden tar ställning till trafikkontorets förslag på sitt sammanträde den 2022-10-20. Kommunfullmäktige är beslutande i frågor om taxor och avgifter. Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor har fått trafikkontorets förslag utskickat innan rådets sammanträde.

Rådet anser att det vore mer logiskt att räkna från/till Göteborgs kommungräns och att den del av resan som görs inom Göteborg inte ska belastas med kilometeravgift. En noggrann kontroll har visat att detta ännu inte är tekniskt möjligt att hantera med dagens IT-teknik.

### Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågors synpunkter och frågor

Med nuvarande förslag börjar kilometertaxan redan vid start och inte när fordonet har kört över kommungränsen. Robert Kindberg (DHR) säger att färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor tidigare



## Protokollsutdrag

---

fått information att det inte är möjligt att starta den tillkommande kilometertaxan från kommungräns. Kan det ändras när det finns bättre tekniska lösningar, frågar Robert Kindberg (DHR). Tommy Ståhl svarar att det inte är möjligt med dagens teknik lösa att systemet vet var kommungränsen går vid alla möjliga vägsträckor. Om det möjligt i framtiden kan trafikkontoret vara öppna för ändring av kilometertaxan. En sådan ändring skulle kräva nya politiska beslut. Alireza G Alipour (SRF) frågar om trafiknämnden fått ta del av rådets synpunkt gällande kilometertaxa Tommy Ståhl svarar att färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor synpunkt gällande kilometertaxa framgår i trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Alireza G Alipour (SRF) säger att taxemodellen bör utvärderas efter cirka tre år från det att modellen införs. Tommy Ståhl svarar att detta är inte ett förslag i trafikkontorets tjänsteutlåtande men att det skulle vara uteslutet för verksamheten att inte utvärdera taxemodellen.

Lejla Selman (DHR) säger att resor till och från hjälpmedelcentralen går över kommungräns och innebär att resorna har en avgift per kilometer. Lejla Selman (DHR) anser att resor till och från hjälpmedelcentralen är så pass viktiga att de borde undantas från kilometertaxan. Tommy Ståhl svarar att detta inte är en del av trafikkontorets förslag. Vissa adresser är extra viktigt att ta sig till men trafikkontoret anser inte att det bör finnas en lista med undantag på avgiftsmodellen. Tommy Ståhl tillägger att hjälpmedelcentralen inte är långt från kommungränsen. Idag kostar resor till hjälpmedelcentralen 104 kronor. De flesta får en billigare resa med detta förslag. Lejla Selman (DHR) påpekar att kilometertaxan är en taxa som är utöver högkostnadsskyddet. Tommy Ståhl svarar att de flesta ändå kommer att betala mindre för sin resa till hjälpmedelcentralen än vad de gör idag.

Lejla Selman (DHR) säger att månadskorten som färdtjänstresenärer köper har begränsningen att det bara gäller för 30 resor. När de resorna är slut måste resenärer betala avgift för varje enkelresa de gör. Tommy Ståhl säger att den begränsningen försvinner med månadskortet. Lejla Selman (DHR) frågar om förslaget gällande avgifter påverkar tilldelningen av resor. Idag begränsas antalet resor en resenär får göra utifrån ett myndighetsbeslut. Tommy Ståhl svarar att tilldelningen av resor inte är en del av förslaget gällande avgifter. Tilldelningen av resor är en annan fråga.

Alireza G Alipour (SRF) säger att det är bra att trafikkontoret tog bort förslaget om avgifter för resor som barn gör.

Alireza G Alipour (SRF) frågar om det är troligt att trafiknämnden bordlägger förslaget till beslut. Ronny Svensson (S) svarar att om ett parti vill bordlägga ärendet så blir det så.

Alireza G Alipour (SRF) frågar om priserna av månadskort kommer sänkas med anledning av nytt politiskt styre. Vad händer i så fall med högkostnadsskyddet för färdtjänst? Ronny Svensson (S) säger att det är för tidigt att säga och att han inte har någon information om de politiska förhandlingarna om styret i staden.



## Protokollsutdrag

---

Alireza G Alipour (SRF) säger att det går att hacka i sig detta förslag och att färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor kan överlämna till förslaget till trafiknämnden. Färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor behöver ingen bordläggning om trafiknämnden tar till sig rådets synpunkter.

Jenny Bramstång (SRF) säger att arbetet har varit bra och lärorikt och hoppas att arbeta på detta sätt igen.

Alireza G Alipour (SRF) säger att den lilla gruppen som rådet har utsett för att diskutera avgifter finns till förfogande om det finns behov av mer dialog.

Alireza G Alipour (SRF) föreslår att färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor skickar följande synpunkter till trafiknämnden:

- Om staden beslutar om tillköp från Västrafik som gör att månadskortet i kollektivtrafiken inom Göteborg blir billigare för kollektivtrafikresenärer bör högkostnadsskyddet för färdtjänst sänkas. I annat fall ökar skillnaderna mellan färdtjänstresenär och resande i kollektivtrafiken.
- Taxemodellen bör utvärderas efter cirka tre år från det att modellen införs.

Alireza G Alipour (SRF) föreslår samtidigt att färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor inte skickar synpunkter om att den del av resan som görs inom Göteborg inte ska belastas med kilometeravgift, eftersom denna synpunkt redan framgår i trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Alireza G Alipour (SRF) finner att färdtjänstens råd för funktionshinderfrågor beslutar enligt förslaget.

Yttrande  
2022-10-20

(Vänsterpartiet, Miljöpartiet)

Ärende nr 14

---

## Yttrande angående nya avgifter för färdtjänstresor

### Yrkandet

Färdtjänstresenärer har med månadskort kunnat åka med kollektivtrafiken och den möjligheten är viktig att behålla även om förslaget om högkostnadsskydd införs. Trafikkontoret har pågående samtal med Västtrafik i syfte att finna en alternativ lösning, främst inriktad på färdtjänstresenärer i åldern 20 – 64 och avser återkomma till trafiknämnden med förslag som säkerställer dessa färdtjänstresenärers möjlighet att resa förmånligt i kollektivtrafiken. Det är viktigt både för resenärerna och för att minska belastningen på serviceresor att de färdtjänstberättigade som under vissa omständigheter kan åka ordinarie kollektivtrafik kan fortsätta göra det.

**Yttrande**  
2022-10-20

Socialdemokraterna

## **Yttrande angående förslag om nya avgifter för färdtjänstresor**

Det är väldigt positivt att avdelningen serviceresor tagit god tid på sig i processen att ta fram ett förslag till nytt avgiftssystem. Man har därvid nått en samsyn med brukarorganisationerna vilket är en förutsättning för ett hållbart system. Vi anser också att föreliggande förslag väl uppfyller det inriktningsbeslut som Trafiknämnden fattade 2019. Vidare tycker vi det är bra att förslaget innehåller fortsatt kostnadsfria resor för barn 0-6 år. Vi delar brukarrådets uppfattning att vid resa till annan kommun bör kilometeravgiften påföras vid passering av kommungränsen. Här bör förvaltningen fortsätta att försöka hitta tekniska lösningar för att möjliggöra detta. Slutligen ser vi det som viktigt framåt att systemet regelbundet följs upp och utvärderas i färdtjänstutskottet och brukarrådet.