

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-04-11

Ärendenummer SMF-2025-00396

Handläggare

Patrik Widén

Telefon: 031-368 28 91

E-post: patrik.widen@stadsmiljo.goteborg.se

Återrapportering av uppdrag från kommunfullmäktige i budget 2025 att utöka antalet fritidsresor inom färdtjänsten

Förslag till beslut

1. Stadsmiljönämnden ger stadsmiljöförvaltningen tillstånd att tilldela 0 extra färdtjänstresor för resgrupp A, 24 extra färdtjänstresor för resgrupp B samt 80 extra färdtjänstresor för resgrupp C. De extra resorna är utöver grundtilldelningen resor för personer med färdtjänsttillstånd.
2. Stadsmiljönämnden förklarar uppdraget från kommunfullmäktige i budget 2025 om att utöka antalet fritidsresor inom färdtjänsten som fullgjort.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige har den 7 november 2024, genom att fastställa Göteborgs Stads budget för 2025, givit stadsmiljönämnden i uppdrag att utöka antalet fritidsresor inom färdtjänsten. I genomförandeplanen nämns att färdtjänstresenärer i nuläget hindras från att åka på fritidsresor för att de "slår i taket" för antalet resor. Därför ska taket justeras, så att fler resor kan beviljas. Stadsmiljöförvaltningens förslag för att fullgöra uppdraget medför dels en utökning av antalet tillgängliga extra fritidsresor, dels en upphandling av en rullstolsbuss i högtrafik.

Förslaget inbegriper flera osäkerheter vad gäller reellt användande av ytterligare tilldelning av resor, vad gäller ekonomiska effekter och trafikmässiga utmaningar, men försöker så långt det är möjligt ta hänsyn till dessa utmaningar i sin utformning. Problemet att "slå i taket" av sin resetilldelning berörde under 2024 totalt 29 personer, vilket motsvarar 0,24 procent av de resenärer som utfört fritidsresor.

Bedömning ur ekonomisk dimension

För uppdraget att utöka antalet fritidsresor har stadsmiljönämnden tilldelats fem miljoner kronor. Enligt budgethandling 2025 är dessa medel en utökning av förvaltningens budgetram. Stadsmiljöförvaltningens förslag till ändring av resetilldelningen är dock flexibelt i att det inte påverkar grundtilldelningen av resorna – som baseras på ett myndighetsbeslut och därför är svåra att ta tillbaka senare – utan i stället utökar extra resorna som nollställs varje år. Om nämndens eller förvaltningens budgetmässiga förutsättningar i framtiden ändras är det därför även enkelt att vid behov revidera tilldelningen av extra resor igen.

Utifrån en ekonomisk dimension finns det två tydliga utmaningar i att presentera ett förslag som både uppfyller uppdraget och som på ett så rättvist sätt som möjligt gagnar så många resenärer som möjligt. Den första utmaningen är att det inte går att veta i förväg

om, och i så fall till vilken utsträckning, resenärerna kommer använda sig av fler resor om detta tilldelas. Den andra utmaningen är att det är svårt att beräkna en exakt kostnad för dessa resor, då det inte med säkerhet kan förutsägas på vilket sätt nya tilldelade resor kommer användas.

Förvaltningen har, med beaktande av dessa utmaningar, så långt som möjligt försökt ta fram ett förslag om ett utökat antal resor som ryms inom de i uppdraget tilldelade medlen. De olika utmaningarna och de ekonomiska aspekterna av förslaget beskrivs mer ingående i avsnittet "Beskrivning av ärendet".

Bedömning ur ekologisk dimension

Stadsmiljöförvaltningens förslag om att utöka antalet extra resor kommer med stor sannolikhet innebära att fler fritidsresor kommer utföras, även om det exakta antalet är svårt att förutse. Sett till det totala antalet genomförda fritidsresor blir utökningen förhållandevis liten. Utöver det utförs i princip samtliga resor inom den trafik som förvaltningen upphandlat av fordon som drivs på el eller andra miljövänliga alternativ. Den ekologiska påverkan av detta förslag bedöms därför bli försumbar.

Bedömning ur social dimension

Stadsmiljöförvaltningens förslag gäller de allra flesta (resgrupp B och C) av stadens innehavare av färdtjänsttillstånd. Majoriteten (cirka 63 procent) av färdtjänstresenärerna är kvinnor. I numerär mening gynnar förslaget därför kvinnor mer än det gynnar män. Nyttan för varje enskild individ måste dock bedömas vara lika oavsett kön. Förslaget bedöms få positiva sociala effekter för den enskilde som efter en utökning av resor inte lika enkelt "slår i taket" av sin resetilldelning.

Samverkan

Ingen samverkan med arbetstagarorganisationer har skett i samband med framtagandet av detta tjänsteutlåtande.

Bilagor

Inga bilagor till detta ärende.

Ärendet

Kommunfullmäktige har den 7 november 2024, genom att fastställa Göteborgs Stads budget för 2025, givit stadsmiljönämnden i uppdrag att utöka antalet fritidsresor inom färdtjänsten. I genomförandeplanen nämns att färdtjänstresenärer i nuläget hindras från att åka på fritidsresor för att de "slår i taket" för antalet resor. Därför ska taket justeras, så att fler resor kan beviljas.

Stadsmiljöförvaltningen presenterar i detta ärende ett förslag på hur resetilldelningen kan ändras för att fullgöra stadsmiljönämndens uppdrag att utöka antalet fritidsresor inom färdtjänsten.

Beskrivning av ärendet

Modell för resetilldelning

Nuvarande modell för resetilldelning av fritidsresor inom färdtjänsten antogs efter beslut i dåvarande trafiknämnden 2016-11-24, § 378, och trädde i kraft 2017-03-01 för grundtilldelningen respektive 2016-12-01 för extraresor. Modellen är uppbyggd efter att varje individ som beviljas färdtjänsttillstånd placeras i en resgrupp – A, B eller C – efter bedömning av handläggare, enligt följande kriterier:

Resgrupp	Bedömd förmåga att resa med olika fordonstyper
A	Klarar att resa självständigt med kollektivtrafiken vid låggolv och anpassad hållplats.
B	Klarar att självständigt resa med flexlinjen.
C	Klarar inte att resa på annat sätt än med färdtjänstfordon.

Baserat på denna bedömning tilldelas varje resenär ett antal fritidsresor, per kalenderår, enligt följande upplägg:

Resgrupp	Grundbeslut	Ansökan	Steg 2	Ansökan	Steg 3
A	52		104		-
B	52		156		208
C	52		208		312

Behövs fler fritidsresor än de 52 som varje resenär inledningsvis ges kan vederbörande ansöka om detta. Det görs ingen prövning av behov i detta ansökningsförfarande, utan begär resenären fler fritidsresor så tilldelas dessa så länge det finns utrymme enligt ovanstående modell.

Utöver detta kan extra resor tilldelas för de som behöver fler resor utöver sin grundtilldelning, enligt följande:

Resgrupp	Extra resor
A	0
B	12
C	24

Som mest kan individer i de olika resgrupperna följaktligen komma att beviljas 104 ($104 + 0$), 220 ($208 + 12$) respektive 336 ($312 + 24$) fritidsresor. Förvaltningens bedömning är därför att de som utfört dessa högsta antal fritidsresor – hela grundtilldelningen och alla extra resorna – är de som ”slår i taket” av sin resetilldelning.

Statistik över antal färdtjänstillstånd och användningen av fritidsresor

I slutet av 2024 var det ungefär 16 800 personer i Göteborg som hade ett aktivt färdtjänstillstånd. Från den statistik som förvaltningen har tillgänglig för 2024 kan ett antal tydliga tendenser utläsas:

- Cirka 4 300 individer av de färdtjänstberättigade nyttjar inte sitt tillstånd för fritidsresor, men gör det för väsentliga resor som arbets- eller studieresor.
- Cirka 12 200 individer nyttjade fritidsresor under året.
- Av dessa 12 200 är det 220 som utförde flest resor.

Vid en djupare analys av dessa 220 kan förvaltningen, i en jämförelse med uppgifterna om resgrupperna ovan, konstatera följande:

Resgrupp A kan som mest få 104 resor i grundtilldelningen och det är tre individer som ansökt om och beviljats så många resor. Ingen av dem har dock utfört så många fritidsresor, varför det kan konstateras att ingen i gruppen slått i taket för sin resetilldelning.

Resgrupp B kan som mest få 208 resor i grundtilldelningen och det är 52 individer som fått så många resor. Av dessa har en individ rest mer än så och därför använt sig av de extra resor som erbjuds gruppen. Då hen utförde 214 resor ska det däremot ha funnits sex extra resor kvar och ingen i gruppen kan därför sägas ha slått i taket för sin resetilldelning.

Resgrupp C kan som mest få 312 resor i grundtilldelningen och det är 108 personer som fått så många resor. Av dessa har 57 individer rest mer än så och därför använt sig av de extra resor som erbjuds gruppen. Av dessa 57 är det 29 individer som använt sig av alla extra resorna och därför kan sägas ha slått i taket av sin resetilldelning. Detta problem berör därmed 0,24 procent av det totala antalet färdtjänstillståndsinnehavare som utför fritidsresor.

Förslag på ändring av tilldelningsmodell och upphandling av rullstolsbuss

Utifrån en ekonomisk dimension finns det två tydliga utmaningar i att presentera ett förslag som både uppfyller uppdraget och som på ett så rättvist sätt som möjligt gagnar så många resenärer som möjligt.

Den första utmaningen är att det inte går att veta i förväg om resenärerna kommer använda sig av fler resor om detta tilldelas. Som konstaterades ovan är gruppen på 29 individer de enda som enligt förvaltningens bedömning slår i taket av sin resetilldelning. Sannolikheten är därför stor att dessa personer kommer utnyttja åtminstone ett antal av de nya resor som detta förslag presenterar. Förvaltningen bedömer det också som sannolikt att om mängden resor utökas kommer även ett antal individer som i dagsläget inte slår i taket resa mer, då det kan ge en känsla av att inte längre behöva "hushålla" med sina resor. Omfattningen av denna spridningseffekt är däremot ytterst svår att förutse.

Den andra utmaningen är att det är svårt att beräkna en exakt kostnad för dessa resor, då det inte med säkerhet kan förutsägas på vilket sätt nya tilldelade resor kommer användas. Snittkostnaden för en färdtjänstresa är 280 kr. Av de fritidsresor som förvaltningen tillhandahåller utförs 31 procent i högtrafik; vilket är vardagar mellan 06.30–08.59 och 14.00–16.59. Under lågtrafik finns det däremot betydande utrymme för att utföra fler resor, då förvaltningen under dessa tider har upphandlad trafik som inte utnyttjas fullt ut. Om de extra resor som föreslås därför enbart skulle utföras under lågtrafik skulle det inte innebära någon större kostnad för förvaltningen. Det får däremot bedömas som sannolikt att ytterligare tilldelning av resor skulle vilja nyttjas på ett liknande sätt som befintliga resor. Redan idag har förvaltningen kapacitetsutmaningar i högtrafik, där resenärer ibland riskerar att få vänta på sin beställda resa. Detta förslag om utökat antal fritidsresor kommer sannolikt utöka dessa utmaningar, även om det är svårt att säga i vilken omfattning.

I dagsläget har stadsmiljöförvaltningen inget tekniskt stöd för att särskilja en fritidsresa som genomförs i lågtrafik från en som genomförs i högtrafik, vilket annars hade kunnat vara ett sätt att styra fritidsresandet mot lågtrafikperioden.

Med detta i beaktande, samt med hänvisning till de utmaningar som finns i att förutse reellt användande av resor som diskuterats ovan, föreslår förvaltningen följande nya tilldelning av extra resor:

Nuvarande upplägg		Förslag på nytt upplägg	
<i>Resgrupp</i>	<i>Extra resor</i>	<i>Resgrupp</i>	<i>Extra resor</i>
A	0	A	0
B	12	B	24
C	24	C	80

Antalet tillgängliga extra resor skulle därmed öka med 12 för resgrupp B och 56 för resgrupp C. Valet av detta antal utgår från följande antaganden:

- Alla de 108 individer i resgrupp C som beviljats 312 resor skulle utföra alla dessa 56 nya resor.
- I resgrupp C skulle 100 ytterligare individer utnyttja dessa 56 resor.
- I resgrupp B skulle 200 individer utföra alla dessa 12 nya resor.
- Resorna skulle till 31 procent utföras i högtrafik och till 69 procent i lågtrafik.

Att förvaltningen föreslår att resgrupp A inte ska tilldelas några extra resor baseras på det faktum att gruppen bedöms klara av att resa självständigt med kollektivtrafiken vid låggolv och anpassad hållplats, vilket innebär de inte behöver använda sig av färdtjänsten i samma utsträckning. Gruppen bedöms därmed ha större valfrihet i sitt resande än de övriga grupperna. Av samma anledning föreslås resgrupp C få fler resor än resgrupp B, då den förstnämnda är den mest begränsade i sin valfrihet.

Förvaltningen har konstaterat att det under högtrafik finns ett behov av fler resor med rullstolsbuss som inte fullt ut kunnat tillgodoses av befintliga fordon. En upphandling av en rullstolsbuss vore därför ett sätt att möjliggöra ett utökat resande för en grupp som kanske har tillräckligt med tilldelade resor, men som i praktiken inte kunnat nyttja dem i önskad utsträckning. Kostnaden för bussen är omkring en och en halv miljoner kronor per år och med den föreslagna utökningen av extra resorna skulle kostnaderna för förvaltningens förslag rymmas inom de tilldelade fem miljoner kronorna. Eftersom förslaget om ett utökat antal extra resor inbegriper betydande osäkerheter är upphandlingen av en rullstolsbuss även ett sätt att säkerställa att åtminstone delar av tillgängliga medel kan användas på ett förutsägbart sätt.

Varför ändra tilldelningen av extra resor snarare än grundtilldelningen

Ett alternativ till en utökning av extra resor hade varit att utöka grundtilldelningen för alla resenärer. Anledningen till att förvaltningen väljer att inte föreslå en sådan ändring är för att en tilldelning av extra resor är enklare att kostnadsmässigt kontrollera, i hänseendet att stadsmiljönämnden vid behov kan revidera denna utökade tilldelning antingen upp eller ner beroende på hur det faktiska resandet nyttjas och utvecklas över tid – vilket, som konstaterats ovan, är svårt att veta med säkerhet i förväg.

Grundtilldelningen är något som, i motsats till extra resorna som är ett tillfälligt tillägg, bestäms i prövningen av rätten till färdtjänst. Efter att en resenär ansökt om och bedömts ha rätt till exempelvis 312 resor, är detta något som kvarstår så länge färdtjänsttillståndet varar då ett gynnande myndighetsbeslut inte är något som enkelt ändras i efterhand. Antalet resor i grundtilldelningen förnyas varje år, medan extra resorna förfaller vid årsskiftet och därefter vid behov får begäras på nytt. Då ungefär hälften av färdtjänstinnehavarna har ett tillsvidarettillstånd, och övriga har tillstånd som oftast sträcker sig över två till fem år, skulle en utökning av antalet resor i grundtilldelningen därför få mer långvariga konsekvenser. Det skulle mycket väl kunna visa sig att detta i praktiken inte skulle bli ett problem, men utifrån ett ekonomiskt perspektiv vore det mer riskabelt att utöka grundtilldelningen om det senare framgår att de nu tilldelade medlen inte räcker till så många resor som först antagits eller att de ekonomiska förutsättningarna för nämnden eller förvaltningen i framtiden ändras av andra skäl. Av denna anledning är en revidering av extra resorna det alternativ som stadsmiljöförvaltningen förordar.

Det kan noteras att samma utmaningar kring osäkerheten i om och i så fall hur fler resor skulle användas skulle finnas om det i stället var grundtilldelningen som ändras.

Förvaltningens bedömning

Problemet att ”slå i taket” av sin resetilldelning berörde under 2024 totalt 29 personer, vilket motsvarar 0,24 procent av de färdtjänstresenärer som utfört fritidsresor under förra året. Stadsmiljöförvaltningen bedömer att förslaget om en utökning av antalet extra resor och upphandlingen av en rullstolsbuss i högtrafik fullgör stadsmiljönämndens uppdrag att

utöka antalet fritidsresor för de som slår i taket av sin resetilldelning, samtidigt som det så långt som möjligt tar hänsyn till de ekonomiska osäkerheter som en utökning av resetilldelningen oundvikligen medför. Förvaltningen bedömer vidare att förslaget sannolikt kommer medföra ytterligare påfrestningar på redan befintliga kapacitetsutmaningar i högtrafik.

Jenny Olsson

Anders Ramsby

avdelningschef mobilitet och serviceresor

förvaltningsdirektör stadsmiljö