

MELLERUDS KOMMUN	KOMMUNAL FÖRFATTNINGSSAMLING	Flik F
Titel FÄRDTJÄNST - REGLER OCH TILLÄMPNINGSFÖRESKRIFTER		
Fastställd av	KF § 30	Den 18 april 2000
Ersätter	Utbytt den	Sign
		Sida 1:1

REGLER OCH TILLÄMPNINGSFÖRESKRIFTER FÖR FÄRDTJÄNST (ersätter nuvarande regelverk i tillämpliga delar)

(Regler anges inom markerad ram och kommentarer anges i direkt samband med reglerna.)

1. Nya regler för färdtjänst

Nya regler för färdtjänst bygger på den nya lagstiftningen för färdtjänst. Hänsyn har även tagits till nuvarande regelverk i de samverkande kommunerna och erfarenheter om effekten av olika färdtjänstregler från olika håll i landet. Sammanställning av nuvarande regler och över nyckeldata om färdtjänst finns i bilaga 1 och 2. Nuvarande regler har ställts samman enligt en gemensam mall för att kunna göra reglerna jämförbara. Det innebär flera förenklingar och sammanfattningar, vilket medför att sammanställningen inte kan användas för beskrivning av regelverket i en enskild kommun.

2. Maximalt antal resor

§ 1
Färdtjänstberättigade får göra obegränsat antal resor.

Kommentar:

Enligt tidigare regler har alla de sex kommunerna tillämpat obegränsat antal resor. Dock görs en omprövning i Färgelanda efter 120 resor per år.

Den nya färdtjänstlagen anger i 7 § att tillstånd till färdtjänst skall meddelas för dem som på grund av funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.

Om man erhåller färdtjänst om man har väsentliga svårigheter att resa med allmänna kommunikationsmedel, kan det finnas skäl att begränsa rätten att resa till de tider och de sträckningar som det finns kollektivtrafik. Om man däremot får färdtjänst på grund av väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand är det tveksamt om man kan begränsa omfattningen i tid. I proposition 1996/97:115 *Mer tillgänglig kollektivtrafik*, anges att det kan finnas behov att av kommunalekonomiska och andra skäl kunna förena ett tillstånd med föreskrifter. Sådana föreskrifter bör dock bara meddelas i skälig omfattning och endast gälla färdväg, område och antalet resor för en resenär. Någon begränsning av resor under vissa tider på dygnet nämns inte.

MELLERUDS KOMMUN	KOMMUNAL FÖRFATTNINGSSAMLING	Flik F
Titel FÄRDTJÄNST - REGLER OCH TILLÄMPNINGSFÖRESKRIFTER		
Fastställd av	KF § 30	Den 18 april 2000
Ersätter	Utbytt den	Sign
		Sida 1:2

3. Resans längd

§ 2

Färdtjänstresor får göras inom anslutna kommuner i Fyrbodals område (Bengtsfors, Dals Eds, Färgelanda, Melleruds och Åmåls kommun) samt 3 mil utanför området men inom Sverige.

Kommentar:

I alla de sex kommunerna har tidigare regler haft avstånds begränsning med olika utformning. I Bengtsfors, Dals Ed, och Åmål begränsades färdtjänstresan till 4, 4 respektive 3 mil från bostaden. I Färgelanda, Mellerud och Vänersborg till 3, 5 respektive 2 mil utanför kommungräns.

Enligt den nya lagen skall kommunen ansvara för att färdtjänst anordnas i första hand inom kommunen. Om det finns särskilda skäl bör det finnas en skyldighet för kommunen att anordna resor mellan den egna kommunen och andra kommuner. Vidare anges möjligheten för kommunen att anordna resor helt utanför kommunen. En undersökning av kommunerna i fyra regioner i Sverige visar att endast 8 % av kommunerna hade regler som begränsade färdtjänstresandet till den egna kommunen (Socialstyrelsen 1997). Vid undersökning av samtliga kommuner vid slutet av 1980-talet var det ungefär 75 % av kommunerna som tillät resor över kommungräns i någon form.

Under 1980-talet prövade flera kommuner möjligheterna att minska kostnaderna för färdtjänst genom att begränsa reslängd eller område inom vilken färdtjänsten gäller. Samtidigt har på andra håll också försök förekommit med utökning av rätten att resa i form av till exempel länsfärdtjänst. Exempel på länsfärdtjänst finns i Östergötland. Där har färdtjänstresor delats in i olika nivåer. I stället för taxiresa hela vägen hänvisas vissa resenärer till taxianslutning till och från en regional busslinje. Detta sänker kostnaden och minskar administrationen för riksfärdtjänst. I flera fall där området begränsats har kommunerna fått ökade kostnader i form av ökad administration med dispensansökningar och frågor. Att begränsa trafikområdet eller införa avståndsgräns är inte någon lätt framkomlig väg för att begränsa kostnaderna för färdtjänsten. Dessutom utgör kommungränsen ofta en områdesbegränsning som inte stämmer med resbehovet.

År 1991 fanns flera olika typer av regler för begränsning av reslängden, till exempel avstånd från kommungräns, avstånd från hemmet och enbart inom kommungränsen. Begränsningarna är oftast väl tilltagna och täcker vanligaste resbehoven. De flesta resor är korta och avståndsgränserna har därför liten inverkan både på antalet resor och på kostnaden.

MELLERUDS KOMMUN	KOMMUNAL FÖRFATTNINGSSAMLING	Flik F
Titel FÄRDTJÄNST - REGLER OCH TILLÄMPNINGSFÖRESKRIFTER		
Fastställd av	KF § 30	Den 18 april 2000
Ersätter	Utbytt den	Sign
		Sida 1:3

4. Resans tidpunkt

§ 3

Färdtjänstresor får genomföras alla veckodagar dygnet om.

Kommentar:

Enligt tidigare tillämpning har Bengtsfors och Mellerud haft regler som inneburit att färdtjänst inte kan göras på natten. Övriga fyra kommuner har tillåtit färdtjänst dygnet runt.

I förarbetena till lagstiftningen nämns inte någon begränsning av resor under vissa tider på dygnet bland de restriktioner som regelverk för färdtjänst kan tänkas innehålla

5. Beställning av resa

§ 4

Färdtjänstresa beställs senast 60 minuter före planerad resa. Önskad avresetid kan ändras i förhållande till tidtabell för färdtjänsten eller då inte tidtabell finns med +/- 15 min från önskad tid.

Beställning görs vardagar mellan kl. 06.00-22.00. Lördagar, söndagar och helgdagar kl. 08.00-22.00. Resa kan avbeställas hela dygnet. Beställning görs hos anvisad beställningscentral.

Kommentar:

Beställning av resa regleras för att man inte nödvändigtvis skall behöva ha mottagning av beställningar dygnet runt och för att ge beställningscentralen tid för att samordna resor. Tidigare har Bengtsfors, Färgelanda, Mellerud, Vänersborg och Åmål haft regler som innebär att resan måste bokas i förväg. I Åmål skulle resan bokas 2 timmar i förväg, i Vänersborg 30 minuter och i de tre andra kommunerna 1 timme före önskad start för resan.

Även om resor får göras dygnet om så finns mycket litet behov av att ha en central öppen för bokning av resor hela dygnet. Dels sker bara en bråkdel av färdtjänstresorna nattetid och dels är dessa i regel planerade.

För att ge möjlighet att samordna resorna behöver dessa beställas i förväg. Erfarenheten är att samplaneringen kan göras om beställningarna görs senast 60 minuter före avresa.

En viktig funktion för att öka möjligheten till samplanering av resor är att önskad avresetid får ändras eller att färdtjänsten avgår enligt tidtabell.

MELLERUDS KOMMUN	KOMMUNAL FÖRFATTNINGSSAMLING	Flik F
Titel FÄRDTJÄNST - REGLER OCH TILLÄMPNINGSFÖRESKRIFTER		
Fastställd av	KF § 30	Den 18 april 2000
Ersätter	Utbytt den	Sign
		Sida 1:4

6. Individuella behov

§ 5

Vid beslut om färdtjänst anges vilket behov av hjälp vid resor som en person har. Hjälpbehovet skall lösas på det för varje resa bästa sättet.

Behöver hjälp att gå längre än 150 m.

Hjälp ut ur och in i bostaden (behov att bli lyft).

Hjälp in i och ut ur fordon.

Hjälp under färden (ledsagare).

Extra utrymme vid sittplats

Individuella villkor (behov att resa ensam).

Utrymme för rullstol eller bår.

Kommentar:

Traditionellt har vi indelat färdtjänst i olika färdmedel. Om vi utgår från lagens skäl till färdtjänst, leder det naturligt till att man löser problemen med hjälp att resa. Det är att resa på egen hand som man har problem med, och en del av dessa problem kan lösas genom hjälp under resan. Även om vi skall finna lösningar för de som har väsentliga svårigheter att resa kollektivt bör lösningen i första hand sökas genom hjälp under resan. Detta synsätt hjälper även till att åskådliggöra bristerna i kollektivtrafiken. Om vi löser problemen genom att erbjuda annan transport kommer kollektivtrafikens brister att döljas i stället för att lyftas fram.

Gör man indelning efter fordonsslag eller trafiklösning finns risk att utvecklingen hämmas. Just nu pågår en mängd försök och utveckling av nya fordon och nya trafiklösningar som vi idag inte vet hur vi skall benämna eller klassificera. Indelningen i nivåer utifrån hjälpbehov för färdtjänstlegitimeringen är en bra grund för att eventuellt vidareutveckla indelningen.

7. Uppehåll under resa

§ 6

Uppehåll får ej ske på färdtjänstresor.

Kommentar:

Uppehåll på resan har inte varit tillåtet i Vänersborg, men med 10 minuter i de övriga kommunerna.

Uppehåll under resa har visat sig medföra problem vid samordning av resor i beställningscentralen. Om en resenär önskar uppehåll så innebär det i praktiken att resan inte kan samordnas. Resenärer som inte vill samåka kan därför boka resa med uppehåll och på så sätt resa utan att deras resa blir samordnad med andra resenärer.

MELLERUDS KOMMUN	KOMMUNAL FÖRFATTNINGSSAMLING	Flik F
Titel FÄRDTJÄNST - REGLER OCH TILLÄMPNINGSFÖRESKRIFTER		
Fastställd av	KF § 30	Den 18 april 2000
Ersätter	Utbytt den	Sign
		Sida 1:5

8. Tillstånd till färdtjänst; Vem får åka?

§ 7

Färdtjänst kan beviljas till folkbokförda personer i Fyrbodals området (Bengtsfors, Dals Ed, Färgelanda, Mellerud, Åmål) och enligt Färdtjänstlagens definitioner §§ 6–9 och med funktionshinder bestående i minst 6 månader.
Färdtjänstillstånd beviljas för högst 2 år.

Kommentar:

Lagstiftningen anger att tillstånd till färdtjänst skall meddelas för dem som på grund av funktionshinder, som *inte endast är tillfälligt*, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.

Helt tillfälliga funktionshinder berättigar normalt inte till färdtjänst. Det förekommer att tillstånd är begränsade till en kortare tid, t ex till ett halvår. I flera kommuner finns även färdtjänstillstånd för vinterhalvåret då personer kan ha svårare att gå utomhus beroende på t ex halka eller andningsbesvär. Tillstånden kan också vara begränsade till att endast avse ett visst antal resor för ett särskilt ändamål.

I tidigare regler fanns formuleringar av olika karaktär. Färgelanda har angett att personerna skall vistas stadigvarande i kommunen. Bengtsfors och Vänersborg har angett funktionshindret skall bestå i 3–6 månader. Övriga kommuner har inte angett någon tidsgräns. Tillgång till kollektivtrafik tas med i bedömningen i Bengtsfors och i Mellerud.

I alla kommunerna så hänvisas till lagen eller så skrivs formuleringen att personer skall ha väsentliga svårigheter att resa för att få färdtjänst.

Någon erfarenhet av olika regler för varaktigt funktionshinder finns inte.

Tillstånd till färdtjänst kan meddelas för viss tid eller tills vidare. Kommunerna har i dag ett varierat antal tillstånd som gäller "tills vidare", utfärdade enligt socialtjänstlagen. Dessa sk gynnade tillstånd kan ej ändras inom ramen för dagens lagstiftning med mindre än att förutsättningarna för resenären har ändrats. Detta är förmodligen liktydigt med att personen i fråga inte är i behov av färdtjänst längre, men kan också tolkas som att trafikförutsättningarna ändrats. Detta senare är ju fallet vid introduktion av färdtjänst med linjetrafik.

Administrativt är det enklare att ompröva tillstånd än att återkalla ett tillstånd som beviljats tills vidare. Om tiden sätts för kort ökar administrationen för omprövning av tillstånd.

MELLERUDS KOMMUN	KOMMUNAL FÖRFATTNINGSSAMLING	Flik F
Titel FÄRDTJÄNST - REGLER OCH TILLÄMPNINGSFÖRESKRIFTER		
Fastställd av	KF § 30	Den 18 april 2000
Ersätter	Utbytt den	Sign
		Sida 1:6

9. Egenavgift

§ 8

Västtrafiks kollektivtrafiktaxa +50 % (kontantpriset). Grunden för egenavgiften är samma som för kollektivtrafik; d v s avgiften följer kollektivtrafikens zoner och taxesytem med differentierad prissättning. (t ex nattaxa).
Arbetsresor: Samma avgift som kollektivtrafikens periodkort.

Kommentar:

Tidigare regler för egenavgifter har varit olika i alla de sex kommunerna, men alla har beräknats utifrån taxibilens taxameter.

Kommun	Färdtjänstberättigad	Barn	Arbetsresor
Bengtsfors	20 kr i tätort och 25 % på taxameterpriset i övrigt	Samma som färdtjänstresenär	Samma som färdtjänstresenär
Dals Ed	30 % av taxameterpriset dock minst 20 kr	Samma som vuxna	Samma som färdtjänstresenär
Färgelanda	30 % av taxameterpriset	Gratis under 15 år	Samma som kollektivtrafik
Mellerud	30 % av taxameterpriset vid ensamåkning och 25 % vid samåkning dock minst 15 kr.	Individuell prövning	Bedöms vid varje tillfälle
Vänersborg	10 kr+ 15 % av taxameterpriset dock lägst 20 kr.	Samma som färdtjänstresenär	Månadskort finns
Åmål	26 % av taxameterbeloppet dock minst 21 kronor.	Inga regler	Månadskort finns

Under 1980- och 90-talet har ett flertal försök genomförts med förändrade avgifter för färdtjänstresor. Vanligaste är att man gått över till kollektivtrafiktaxa och att man försökt stimulera resandet i kollektivtrafiken genom rabatter och gratis resor. Övergången till kollektivtrafiktaxa har gett olika resultat på olika orter. Det beror på att i vissa fall har övergången inneburit en sänkning av egenavgiften och i andra medfört en ökning av egenavgiften vid färdtjänstresor

Erfarenheten är att färdtjänstresenärerna är priskänsliga. När priset sänks ökar resandet och när priset ökar så minskar resandet. Flera kommuner uppmuntrar färdtjänstberättigade att resa i ordinarie kollektivtrafik genom att erbjuda dessa resor gratis. År 1991 hade 36 kommuner gratis kollektivtrafik och härutöver 17 kommuner gratis resor på servicelinjer för färdtjänstberättigade. Det finns ingen sammanställning över hur det ser ut i landet efter 1991. Kommunernas målsättning med gratis bussresor är att begränsa kostnaden för färdtjänstresor med taxi. Flera försök visar att gratis bussresor leder till att färdtjänstresenärerna reser mer. Det är däremot inte lika klart att antalet taxiresor minskar. Det finns både kommuner som redovisar minskning och ökning av färdtjänstresandet med taxi när gratis bussresor införs. En generell effekt av gratis bussresor för färdtjänstberättigade är att ansökningar om färdtjänst ökar. Färdtjänstservicen blir mer attraktiv när man både kan få subventionerade taxiresor och åka buss gratis.

MELLERUDS KOMMUN	KOMMUNAL FÖRFATTNINGSSAMLING	Flik F
Titel FÄRDTJÄNST - REGLER OCH TILLÄMPNINGSFÖRESKRIFTER		
Fastställd av	KF § 30	Den 18 april 2000
Ersätter	Utbytt den	Sign
		Sida 1:7

Ökad grad av samåkning kan man uppnå till exempel med ekonomisk stimulans. På några håll runt om i landet har man provat att ge lägre egenavgifter för den som samåker, högre ersättning till taxi och högre ersättning till beställningscentralen när flera personer åker i samma transport. Mellerud hör till de kommuner som har lägre egenavgift för de som samåker.

Enligt färdtjänstlagen bestäms avgiften av kommunen eller, om ansvaret för färdtjänsten är överfört till trafikhuvudmannen, av kommunerna och landstinget gemensamt. Avgiften skall vara skälig och får inte överstiga tillståndsgivarens självkostnader.

I förarbetena till lagstiftningen (DS 1996:69) anges klart att man kan ha olika pris för färdtjänstresor. "En varierad prissättning under dygnets olika timmar, vilket förekommer för linjetrafiken, kan vara motiverad, t ex med rabatter under tider då taxitrafiken har god kapacitet. På andra tider på dygnet, särskilt när det överhuvudtaget inte finns någon linjetrafik, kan det vara motiverat med högre priser för färdtjänsten."

Eftersom färdtjänsten är en transportform som skall anpassas till kollektivtrafiken föreslås att taxan knyts till Västtrafiks taxa för bussresor. Standarden för de som reser i färdtjänst är högre än för buss genom att resan kan göras utan byte dörr till dörr, och det finns därför ett visst skäl till att taxan skall vara högre än för bussresor. Taxan i färdtjänsten bör även vara högre för att stimulera färdtjänstresenärer att resa med allmänna kollektivtrafiken.

Den föreslagna kopplingen till kollektivtrafiktaxan innebär det att egenavgifterna i färdtjänsten kommer att ändras i samband med att Västtrafiks taxa ändras.

10. Ledsagare

§ 9

Färdtjänstberättigad som beviljats ledsagare har rätt att ta med ledsagaren gratis. Ledsagare får inte vara färdtjänstberättigad.

Färdtjänstberättigad har rätt att ha med en annan person i sällskap samt egna barn. Medresenär och barn betalar Västtrafiks kollektivtrafiktaxa + 50 %.

Kommentar:

I tidigare regler fanns rätt till gratis ledsagare i alla de sex kommunerna. Avgiften för medresenär har varierat från gratis i Mellerud till 110 % av egenavgiften i Bengtsfors.

Det finns en grupp resenärer som har behov av hjälp under färden. Färdtjänstlagen anger i 8 § att om den som söker tillstånd till färdtjänst behöver ledsagare under resorna, skall tillståndet gälla även ledsagaren. De få studier som haft med frågor om ledsagare tyder på att denna service är viktig. Förutom att vissa är beroende av sådan hjälp ökar även tryggheten genom att man reser i sällskap.

Handläggare av färdtjänst har fått extra arbete när reglerna för medresenär har varit krångliga. Av administrativa skäl bör därför regler för medresenär vara enkla.

MELLERUDS KOMMUN	KOMMUNAL FÖRFATTNINGSSAMLING	Flik F
Titel FÄRDTJÄNST - REGLER OCH TILLÄMPNINGSFÖRESKRIFTER		
Fastställd av	KF § 30	Den 18 april 2000
Ersätter	Utbytt den	Sign
		Sida 1:8

11. Sjukresor i färdtjänsten

§ 10

Sjukresor får ej göras i färdtjänsten.

Kommentar:

Färdtjänst omfattar inte transporter som av någon annan anledning bekostas av det allmänna. Sjukresor ingår därför inte i färdtjänst. Ett stort antal kommuner har emellertid gjort överenskommelser med landstinget om lokala sjukresor i färdtjänsten. Denna typ av överenskommelse förenklar för resenärerna. De ekonomiska effekterna för kommun respektive landstinget är svåra att överblicka. I vissa fall ökar kommunens kostnad genom att man har lägre avgift i färdtjänsten än i för sjukresor. I andra kommuner har kostnaden minskat genom att kommunen får ersättning av landstinget för sjukresor som tidigare betraktats som färdtjänstresor. På sikt bör egenavgifter i färdtjänst och sjukresor samordnas, och utredning har startats för att genomföra denna samordning.

12. Övriga regler

Inledningsvis genomförs inga förändringar av dagens regelverk för sjukresor och för kompletteringstrafik. På sikt kan justering av dessa regler eventuellt behövas när trafiken skall samordnas.

12.1 Västra Götalandsregions sjukresor

Regler för sjukresor är annorlunda än för färdtjänst eftersom lagstiftningen reglerar att man kan få ersättning för utgifter vid resor till vård och behandling.

De rubriker som vi använt för att beskriva färdtjänsten blir därför inte direkt tillämpliga, men kan användas för att illustrera samordningsmöjligheterna.

För sjukresor finns ingen begränsning av antalet resor eller när resorna får ske. Sjukresor kan göras hela dygnet, men de skall avse resor i samband med läkarvård, sjukhusvård och sjukvårdande behandling. Resan får göras från bostad eller den plats där vårdbehovet uppstått till vårdgivare. Patient har rätt att fritt välja vårdgivare inom Västra Götaland. Vid behandlingsgaranti ersätts resa till närmaste vårdgivare.

Det är inte tillåtet att göra uppehåll under en sjukresa.

Patienten har rätt att välja färdmedel men huvudmannen avgör vilken ersättning som skall utgå. Om man inte reser på billigaste sätt måste man ha ett intyg som styrker behovet av den dyrare transporten. Om det finns behov av dyrare färdmedel har landstinget rätt att samordna resor och hänvisa till viss transportör.

Egenavgiften för sjukresor skiljer sig från färdtjänst och kollektivtrafik och är en fast avgift per enkelresa. Avgiften är 20 kr/resa för bussresor, 40 kr/resa för privatbilsresor och 60 kr/resa för taxiresor. Färdtjänst är i regel billigare på korta sträckor och sjukresor billigare på långa sträckor. Eftersom avgiften för en färdtjänstresenär kan bli olika beroende om han reser samma sträcka med färdtjänst eller sjukresa uppstår lätt diskussioner. Ur resenärens perspektiv bör egenavgiften för sjukresa och färdtjänst harmoniseras.

Följeslagares reskostnad kan ersättas om patientens tillstånd motiverar detta och att behovet styrks av vårdgivaren och avgiften för barn är samma som för vuxen.

MELLERUDS KOMMUN	KOMMUNAL FÖRFATTNINGSSAMLING	Flik F
Titel FÄRDTJÄNST - REGLER OCH TILLÄMPNINGSFÖRESKRIFTER		
Fastställd av	KF § 30	Den 18 april 2000
Ersätter	Utbytt den	Sign
		Sida 1:9

I sjukresehandbok för Västra Götalandsregionen anges regler för beställning av taxi för sjukresor. "Vidare har avtalats att alla körningar med taxi skall, i förekommande fall, förmedlas via sjukvårdshuvudmannens beställningscentraler. Tills annat meddelas gäller de beställningscentraler som lokalt anvisas." När gemensam beställningscentral organiseras behöver reglerna för bokning av sjukresor kompletteras. Förändringarna innebär inga ändringar av regler utan endast nya praktiska rutiner.

12.2 Kompletteringstrafik

På landsbygden är det ofta långt till busslinjer och för personer i dessa områden finns kompletteringstrafik. Trafiken är till för att underlätta inköp, besök på post, vårdcentral och andra ärenden någon gång per vecka.

I Dalsland bor drygt 20 % av befolkningen utanför tätorterna. Det motsvarar ca 15 000 personer. En stor del av dessa bor emellertid i närheten av vägar med busstrafik, men uppskattningsvis 4 000 personer bor så att kompletteringstrafiken är närmaste kollektivtrafikutbud.

Reglerna för att resa kompletteringstrafiken motsvarar i stort reglerna för övriga kollektiva resor, med undantaget att resorna måste förbeställas före kl 18 dagen innan resan. Det finns ingen antalsbegränsning eller tillståndsgivning. Alla som önskar kan resa på de turer som finns mot att man betalar Västtrafiks normala taxa.

Kompletteringstrafiken hämtar i regel vid bostaden och kör till en butik eller anslutande buss. För just dessa resor har kompletteringstrafiken ungefär samma standard som färdtjänst. Det är ren resa dörr till dörr utan byte, men kompletteringstrafiken kostar normal bussbiljett medan egenavgiften i färdtjänst är 50 % högre. Färdtjänstresenären kan emellertid, om han skall resa den sträcka som det finns kompletteringstrafik, resa för normal bussbiljett och välja färdtjänst de tillfällen då det inte finns kompletteringstrafik.

MELLERUDS KOMMUN	KOMMUNAL FÖRFATTNINGSSAMLING	Flik F
Titel FÄRDTJÄNST - REGLER OCH TILLÄMPNINGSFÖRESKRIFTER		
Fastställd av	KF § 30	Den 18 april 2000
Ersätter	Utbytt den	Sign
		Sida 1:10

13. Ekonomi

13.1 Ekonomiska effekter

§ 11

Del av de besparingar som uppnås genom samordning av anropsstyrda transporter får utnyttjas av Västrafik till anpassning av allmänna kollektivtrafiken. Andelens storlek fastställs till 25%.

Kommentar:

Reformens syfte är att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig för funktionshindrade och därigenom möjliggöra att färdtjänstresenärer överförs från den tidigare färdtjänsten till kollektivtrafiken. Ekonomiskt kommer detta att innebära en besparing i det totala trafiksystemet, eftersom man generellt sett överför resor från ett dyrare till ett billigare trafikslag.

Ekonomiska effekten beror på en rad faktorer som tillsammans gör det svårt att göra en säker kalkyl. Erfarenheten visar att:

- *Samordningen* av resor ger störst effekt på långa transporter, men också att korta resor oftast samordnas med längre under en viss sträcka. Korta resor är svårare att samordna men för korta resor kan besparingar göras genom effektiv slingläggning.
- *Gemensam upphandling* sänker kostnaden. Det är en effekt av ökad konkurrens och att beställningscentralen effektivare kan utnyttja de företag som har lägre pris än en enskild kommun kan göra.
- *Regelförändringar* påverkar resandet. Ändringar gör resenärerna osäkra och det minskar resandet. Efter ca ett år har resandet åter stabiliserats på samma nivå som före förändringen.
- *Egenavgiften* påverkar resandet. Ökar priset minskar resandet och minskar priset så ökar resandet.
- *Förenklad administration och bättre kontroll* är ytterligare en besparing som beställningscentralen ger.
- *Beräkna ersättningen före resan* ger en lägre kostnad än om ersättningen sker med taxameter. Västrafik har datorsystem som beräknar ersättningen till taxi innan resan startar. Det ger både enklare administration och kommunens kostnad minskar också till följd av att möjligheterna till fusk blir färre och att kontrollen blir bättre.

Det finns ett dilemma i arbetet att genomföra reformen. De inblandade parterna vill alla gärna se direkta effekter på den egna ekonomin av samarbetet. Om man kan sänka kostnaderna, vill var och en direkt kunna minska sina utgifter. Samtidigt behövs resurser för att anpassa kollektivtrafiken så att fler skall kunna resa. Och i förarbetena till den nya lagen förutsätts att besparingar i resandet kan användas för åtgärder och standardhöjning av kollektivtrafiken och göra den mer tillgänglig.

MELLERUDS KOMMUN	KOMMUNAL FÖRFATTNINGSSAMLING	Flik F
Titel FÄRDTJÄNST - REGLER OCH TILLÄMPNINGSFÖRESKRIFTER		
Fastställd av	KF § 30	Den 18 april 2000
Ersätter	Utbytt den	Sign
		Sida 1:11

13.2 Fördelning av kostnader

§ 12

Gemensamma kostnader för administration och beställningscentral för anropsstyrd trafik fördelas med 40 % på Västra Götalandsregionen och 60 % fördelas mellan kommunerna. Kostnaden mellan kommunerna fördelas 50% efter antal resor och 50% efter antalet invånare.

Kostnaden för transporter fördelas mellan huvudmännen i förhållande till den faktiska kostnaden av utnyttjad (tid) fordonsresurs.

Kommentar:

Det ekonomiska ansvaret för trafiken är direkt kopplat till den som har ansvaret enligt lag. För de trafikformer som kommuner, landsting och trafikhuvudmän på olika sätt är engagerade i finns fyra huvudprinciper för kostnadsfördelning:

- Kostnaderna fördelas efter trafikvolym
- Kostnaden fördelas efter resenärernas resande.
- Kostnaderna fördelas efter invånarantal i respektive kommun.
- Kostnaden tas i sin helhet av en av parterna

Dessa fyra principer för kostnadsfördelning är enkla och tydliga. De följer ansvarsfördelningen enligt lagstiftningen, men de stimulerar inte alltid samordning av transporterna.

- Den nya lagstiftningen för färdtjänst reglerar inte hur kostnaden skall fördelas.
- I de fall överenskommelse träffats att föra över ansvaret för färdtjänst eller riksfärdtjänst från en kommun till trafikhuvudmannen, är utgångspunkten att kommunerna och landstinget själva enas om hur underskottet för dessa verksamheter skall sinsemellan fördelas. Någon lagreglering finns därför inte.

Den utveckling av samarbetet som nu växer fram till följd av förändrade lagstiftning för färdtjänst, riksfärdtjänst och trafikhuvudmännens arbete gör att verksamheten kommer att omfatta en större andel trafik av helt olika karaktär.