

## Nr 174. Nya egenavgifter för färdtjänst

KSN-2014-0989

Kommunfullmäktige

*Förslag till beslut*

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att fastställa egenavgifter för färdtjänst enligt gatu- och samhällsmiljönämndens förslag med en zon-indelad taxa.

Simon Alm (SD) reserverar sig enligt *bilaga A*.

Uppsala den 26 november 2014

På kommunstyrelsens vägnar  
Marlene Burwick/Astrid Anker

### I avgörandet deltagande:

Marlene Burwick (S), Caroline Andersson (S), Ulrik Wärnsberg (S), Rahima Ortac (S), Gustav Lantz (S), Rickard Malmström (MP), Linda Eskilsson (MP), Ilona Szatmári Waldau (V), Fredrik Ahlstedt (M), Marta Obminska (M), Therez Olsson (M), Mohamad Hassan (FP), Stefan Hanna (C), Jonas Segersam (KD) och Simon Alm (SD)

Dessutom närvarande: Eva Christiernin (S), Johan Lundqvist (MP), Hanna Viktoria Mörck (V), Daniel Rogozinski (V), Rikard Sparby (M), Louise Landerholm Bill (M), Anna Manell (FP) och Anne Lennartsson (C).

### *Ärendet*

Gatu- och samhällsmiljönämnden har överlämnat förslag till utformning av egenavgift vid färdtjänst. Förslaget innebär en förändring av princip jämfört med nuvarande färdtjänsttaxa varför förslaget ska fastställas av kommunfullmäktige. *Ärendets bilaga.*

### *Föredragning*

Det förslag som gatu- och samhällsmiljönämnden utarbetat har tagit utgångspunkt i perspektiven likabehandling, eget val och miljöhänsyn.

Likabehandling genom att egenavgiften inte ska påverkas av form av funktionsnedsättning och därmed valet av fordonstyp. Eget val genom att egenavgiften ska kunna påverkas genom resenärens val att samåka eller inte. Miljöhänsyn genom att samåkning premieras med lägre egenavgifter, vilket antas ge positiva miljökonsekvenser i form av färre körda fordonskilometer.

Förslaget till nya egenavgifter baseras på en zon-baserad taxa, där zonerna är samma zoner som tillämpas i kollektivtrafiken.

### *Ekonomiska konsekvenser*

Den föreslagna taxeändringen är i allt väsentligt neutral eller för kommunen något mer gynnsam jämfört med tidigare taxa avseende totalt förväntad intäktsnivå från egenavgifter. Med oförändrat antal resor kommer taxeintäkten enligt den nya modellen redan vid 10 till 20 procents ensamåkning överstiga nuvarande taxeintäkt. Med dagens dryga 99 procents ensamåkning torde det därför finnas mycket begränsad risk för att intäkterna minskar.

Egenavgiften motsvarar en begränsad del av en varje resas kostnad. För att åstadkomma positiva effekter på kommunens nettokostnader för färdtjänst bedöms en större potential finnas på kostnadssidan än på intäktssidan i form av egenavgifter. Färdtjänsten genomgår därför ett förändringsarbete där beslut fattats om etablering av en beställningscentral i egen regi. Bedömningen är att denna beställningscentral ska leda till förbättrade administrativa rutiner och ökad samåkning vilket leder till färre fordonskilometer och lägre kostnader. Avsikten är att den nya taxan ska ge resenären ett tillräckligt incitament för ökad samåkning.

### *Bilaga A. Reservation (SD)*

(Sverigedemokraterna yrkar på att egenavgifterna sänks med 10 procent jämfört med KSAU:s förslag.)

Sverigedemokraterna reserverar sig till förmån för sitt eget yrkande. Färdtjänstavgiften är redan idag för hög och behöver sänkas för att möjliggöra för ett aktivt liv för de många människor som är beroende av denna transportform. Många av dem som använder sig av färdtjänst har små marginaler i sin privatekonomi, och det skulle göra stor skillnad för dem om avgiften sänks

*Simon Alm (SD)*



GATU- OCH SAMHÄLLSMILJÖNÄMNDEN

## SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2014-05-19

Plats och tid: Aspen, Stationsgatan 12, klockan 18:00-20:00

Ledamöter: Stefan Hanna (C) ordförande  
 Louise Bill (M) 1:e v. ordförande  
 Johan Lundqvist (MP) 2:e v. ordförande  
 Sten Daxberg (M)  
 Henrik Ottosson (FP)  
 Ian Engblom (KD)  
 Elnaz Alizadeh (S)  
 Patrik Hedlund (S)  
 Berit Ericsson (S)  
 Lennart Söderberg (V)

Ersättare: Jan-Erik Andersson (M) tjug  
 Harald Klomp (KD)  
 Göran Svanfeldt (S)  
 Andreas Hallin (S)  
 Ida Sylwan (MP)

Tjänstemän: Mats Norrbom  
 Åsa Nilsson Bjervner  
 Barbro Rinander  
 Ingemar Carlsson  
 Ralf Nord  
 Patric Andersson  
 Sofia Gjerstad  
 Ann-Britt Ådegren  
 Inger Tjäder, sekreterare

Utses att justera: Johan Lundqvist (MP)

Paragrafer: 59-78

Justeringens plats och tid:

Kontoret för samhällsutveckling 28 maj 2014

Underskrifter:

Stefan Hanna, ordförande

Johan Lundqvist, justerare

Inger Tjäder, sekreterare

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ:

Gatu- och samhällsmiljönämnden

Datum:

19 maj 2014

Datum för anslags uppsättande:

30 maj 2014

Sista dag för överklagande: 24 juni 2014

Datum för anslags nedtagande: 23 juni 2014

Förvaringsplats för protokollet:

Kontoret för samhällsutveckling, Stationsgatan 12

Underskrift:

Inger Tjäder, KSU

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Sammanträdesdatum: 2014-05-19

**§ 61**
**Förslag till nya egenavgifter för färdtjänst**  
**GSN-2014-1149**
**Beslut**

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar, efter revidering av det upprättade förslaget,

**att** föreslå kommunfullmäktige att anta förslag om nya egenavgifter för färdtjänst enligt alternativet zonbaserad taxa.

**Reservation**

Johan Lundqvist (MP) , Elnaz Alizadeh, Patrik Hedlund och Berit Ericsson (alla S) och Lennart Söderberg (V) anmäler reservation till förmån för Johan Lundqvists yrkande om återremiss.

**Sammanfattning**

Kommunfullmäktige har 2008 fattat beslut om egenavgifter för färdtjänst att gälla från och med januari 2009. Dagens egenavgifter byggen på en procentsats av resans pris och slår olika mot olika resenärsgupper. Egenavgifter för färdtjänsten i Uppsala kommun bör vara lika oavsett funktionsnedsättning. Det ska inte vara dyrare att resa med specialfordon jämfört med vanlig taxibil, vilket är fallet idag. Färdtjänstresenärer i Uppsala kommun bör också ha möjlighet att påverka sin egenavgift, beroende på om resenären vill samåka eller inte.

**Yrkanden**

Johan Lundqvist (MP): Återremiss för att utarbeta förslag med lägre taxenivå.

Stefan Hanna (C): Avslag till Johan Lundqvists yrkande.

**Beslutsgång**

Ordföranden ställer yrkandena under proposition och finner att nämnden beslutar anta Stefan Hannas yrkande.

**Yrkanden**

Stefan Hanna (C): Nämnden föreslår kommunfullmäktige anta förslag om nya egenavgifter för färdtjänst enligt alternativet zonbaserad taxa.

Nämnden beslutar i enlighet med yrkandet.

**Beslutsunderlag**

Kontorets skrivelse av den 12 maj 2014.

Arbetsutskottet har utan eget yttrande överlämnat ärendet till nämnden.

**Expedieras till**

Akten

Kommunstyrelsen

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande



Handläggare  
Nord RalfDatum  
2014-05-12Diarienummer  
GSN-2014-1149

Gatu- och samhällsmiljönämnden

**Nya egenavgifter för färdtjänst****Förslag till beslut**

Gatu- och samhällsmiljönämnden föreslås besluta

**att** anta förslag om nya egenavgifter enligt alternativet kilometerbaserad taxa**Ärendet**

Uppsala kommun har enligt lagen (1997:736) om färdtjänst, rätt att ta ut en avgift för resor med färdtjänst. Kommunen bestämmer själv avgiften, men avgiften får inte överstiga kommunens självkostnader. I följande dokument presenteras två förslag på egenavgifter för färdtjänst i Uppsala.

Kommunfullmäktige har 2008 fattat beslut om egenavgifter för färdtjänst från och med januari 2009. Dagens egenavgifter bygger på en procentsats av resans pris och slår olika mot olika resenärsgupper. Egenavgifterna för färdtjänsten i Uppsala kommun bör vara lika oavsett funktionsnedsättning. Det ska inte vara dyrare att resa med specialfordon jämfört med vanlig taxibil, vilket är fallet i dag. Färdtjänstresenärer i Uppsala kommun bör också ha möjlighet att påverka sin egenavgift beroende på om resenären vill samåka eller inte.

Kontoret för samhällsutveckling

Tom Karlsson  
Gatu- och Parkchef

Bilaga: Förslag till nya egenavgifter

Handläggare  
Therese Larsson  
Cecilia Pettersson  
Josefine Åhrman

Datum  
2014-05-13

Diarienummer

# FÖRSLAG TILL EGENAVGIFTER

*Oberoende funktionshinder ska egenavgifterna för färdtjänsten i Uppsala kommun byggas utifrån människors lika värde. Färdtjänstens egenavgifter ska grundas utifrån individens egen påverkan, med fokus på en långsiktig hållbar miljö.*

## Inledning

---

Uppsala kommun har enligt lag (1997:736) rätt att ta ut en avgift för resor med färdtjänst. Kommunen bestämmer själv avgiften, men avgiften får inte överstiga kommunens självkostnader. I följande dokument presenteras två förslag på egenavgifter för färdtjänst i Uppsala. Båda alternativen utgår från att kommunen har en gemensam trafikcentral.

Stora tillgänglighetsförbättringar görs inom den allmänna kollektivtrafiken, men trots detta kommer den allmänna kollektivtrafiken aldrig att kunna garantera full tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (Kollektivtrafiknämnden, 2012). Därför är färdtjänsten ett viktigt inslag i den sammanlagda kollektivtrafiken.

Alternativen till egenavgifter som presenteras i dokumentet utgår från perspektiven *likabehandling, eget val och miljö*.

### Likabehandling

Egenavgifterna för färdtjänsten i Uppsala kommun ska vara lika oavsett funktionsnedsättning. Det ska inte vara dyrare att resa med specialfordon jämfört med vanlig taxibil, vilket är fallet i dag.

### Eget val

Färdtjänstresenärer i Uppsala kommun ska ha rätt till att kunna påverka sin egenavgift beroende på om resenären vill samåka eller inte.

### Miljö

Så lite som 0.6 procent samåkningar genomfördes mellan perioden oktober 2008 till augusti 2010 (Revisionsrapport, Uppsala kommun, Burström, 2011). Genom att se över färdtjänstens egenavgifter och öka intresset hos resenärerna till samåkning bidrar vi med att minska avgasutsläppen och de skador utsläppen ger upphov till.

## **Förutsättningar**

---

*Alternativa förslag berör ej dagens bestämmelser rörande ledsagare eller medresenär. Dock föreligger en behovsprövad ensamåkning i båda alternativen.*

### **Ledsagare**

- Alla resenärer har enligt transportreglerna för färdtjänst rätt att medföra en ledsagare utan särskild prövning.
- Om resenärens funktionshinder medför att resan inte kan genomföras med stöd av endast en ledsagare ska tillstånd till fler ledsagare ges.
- En ledsagare ska kunna ge den service och det stöd som behövs för att resan ska kunna genomföras från dörr till dörr. Den ledsagare som följer med ska kunna fullgöra uppdraget och ge den service som behövs under resan.

### **Medresenär**

- Alla färdtjänstberättigade kan ta med en eller flera medresenärer i samma fordon på resan. Den färdtjänstberättigade kan inte kräva ett större fordon än vad som är godkänt i tillståndet.
- Medresenärer betalar samma avgift och skall resa samma sträcka som den färdtjänstberättigade.

### **Behovsprövad ensamåkning**

Båda alternativen som presenteras i dokumentet berörs av behovsprövad ensamåkning. Med det menas att, om en resenär på grund av särskilda skäl, som är medicinskt styrkt, behöver resa ensam i fordonet, ska personen betala samma egenavgift som motsvarar samåkning.

### Kilometerbaserad taxa

*Följande förslag bygger på ett kilometerbaserat system, där alla resenärer betalar samma egenavgift för samma avstånd.*

Vi har tagit del av statistik, utdraget från Planet, som visar att 90 % av alla färdtjänstresor sker inom Uppsala tätort. Vi föreslår därför att alternativet ska bestå av tre kilometerbaserade intervaller; 0–5 km, 5,1–10 km och 10,1– kommungränsen inkl. Knivsta. Resor till Arlanda i samband med flygresor föreligger som ett tillägg för resenären.

| Intervall km                      | Samåkning | Ensamåkning |
|-----------------------------------|-----------|-------------|
| 0-5 km                            | 40 kr     | 80 kr       |
| 5,1–10 km                         | 60 kr     | 120 kr      |
| 10,1- kommungränsen inkl. Knivsta | 80 kr     | 160 kr      |
| Arlanda                           | 150 kr    | 300 kr      |

### Uträkning av egenavgifter och dess påverkan

Under 2013 genomfördes 90 % av alla färdtjänstkörningar inom Uppsala tätort, en samling på de zoner Planet har delat in Uppsala i. I uträkningen nedan är ”Uppsala tätort” översatt till alla körningar som rör sig på sträckor mellan 0 – 10,0 km. Vi finner det antagandet rimligt då 10,0 km täcker Uppsala, men inte inkluderar ytterområden såsom Lövstalöt, Storvreta etc.

- Med ovanstående samåkningsavgifter har vi kommit fram till följande effekt på egenavgiften:

$$40 \text{ kr} \times 70 \%^1 = 28 \text{ kr}$$

$$60 \text{ kr} \times 20 \%^2 = 12 \text{ kr}$$

$$80 \text{ kr} \times 10 \%^3 = 8 \text{ kr}$$

Totalt ger det en egenavgift på i snitt 48 kr per samåkningsresa.

- Och följande effekt ger egenavgiften vid ensamåkning:

$$80 \text{ kr} \times 70 \% = 56 \text{ kr}$$

$$120 \text{ kr} \times 20 \% = 24 \text{ kr}$$

$$160 \text{ kr} \times 10 \% = 16 \text{ kr}$$

Totalt ger det en egenavgift på i snitt 96 kr per ensamåkningsresa.

Beroende på hur resenärerna väljer att utföra resan kommer kommunen i snitt att få in följande egenavgift per utförd resa;

<sup>1</sup> Andel resor som i största del sker inom 5 km

<sup>2</sup> Andel resor som i största del sker inom 5,1–10 km

<sup>3</sup> Andel resor som i största del överstiger 10,1 km



| Samåkning | Ensamåkning | Egenavgift | Intäkt <sup>4</sup> |
|-----------|-------------|------------|---------------------|
| 90 %      | 10 %        | 53 kr      | 15 244 920 kr       |
| 80 %      | 20 %        | 57 kr      | 16 395 480 kr       |
| 70 %      | 30 %        | 62 kr      | 17 833 680 kr       |

Dagens intäkter från egenavgifter är 14 268 159 kr (2013).

### Zonindelade egenavgifter

*Följande alternativ utgår från de zoner UL har fattat beslut om och som börjar gälla från 1 april 2014.*

I alternativet utgår egenavgifterna från ULs zonindelningar. För färdtjänsten i Uppsala blir det aktuellt med zon 1, zon 2 och zon 5. Zonerna 3 och 4 berör inte Uppsala kommuns färdtjänst i nuläget.

#### Förslag på egenavgifter vid samåkning vid resa inom:

En zon: 40 kr

Två zoner: 60 kr

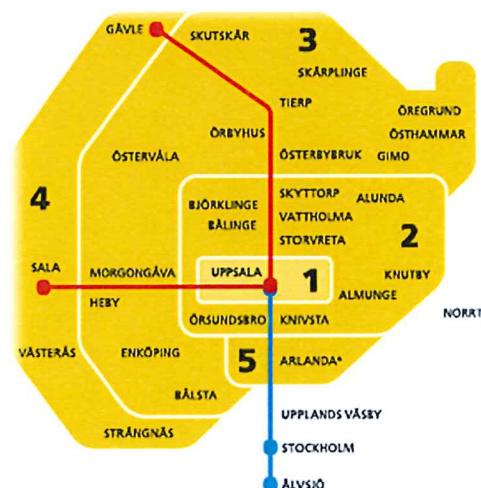
Resa till/från Arlanda: 150 kr

#### Förslag på egenavgifter vid ensamåkning vid resa inom:

En zon: 80 kr

Två zoner: 160 kr

Resa till/från Arlanda: 300 kr



### Uträkning av egenavgifter och dess påverkan

I dag sker 90 % av alla resor inom det som ovan kallas "zon 1" och 10 % sker inom "zon 2".

- **Det ger följande effekt på egenavgiften vid samåkning:**

40 kr x 90 % = 36 kr

80 kr x 10 % = 8 kr

Totalt ger det en egenavgift på **i snitt 44 kr per samåkningsresa.**

<sup>4</sup> Intäkt beräknad på 287 640 stycken genomförda resor under år 2013

- **Och vid ensamåkning ges följande effekt:**

80 kr x 90 % = 72 kr

160 kr x 10 % = 16 kr

Totalt ger det en egenavgift på **i snitt 88 kr per ensamåkningsresa.**

Beroende på hur resenärerna väljer att utföra resan kommer kommunen i snitt att få in följande egenavgift per utförd resa;

| Samåkning | Ensamåkning | Egenavgift | Intäkt <sup>5</sup> |
|-----------|-------------|------------|---------------------|
| 90 %      | 10 %        | 48 kr      | 13 806 720 kr       |
| 80 %      | 20 %        | 53 kr      | 15 244 920 kr       |
| 70 %      | 30 %        | 57 kr      | 16 395 480 kr       |

Dagens intäkter från egenavgifter är 14 268 159 kr (2013).

### **Sammanfattning**

---

Kilometerbaserad taxa ger en rättvis prisbild, då alla resenärer betalar samma egenavgift för samma avstånd. Med kilometerbaserad taxa är det även sannolikt att nuvarande resmönster bibehålls, då det inte kommer bli någon större skillnad på egenavgifterna för resenären i jämförelse med idag. Kilometerbaserad taxa är för resenären även lätt att förstå.

Zonindelade egenavgifter ger något lägre snittvärde på egenavgifterna, vilket kan upplevas som positivt för resenären. Däremot medför zontaxa en missgynnande zonläggning då stora prisskillnader kan uppstå beroende på var man bor. Längre resor med zontaxa kommer bli billigare än i dag, vilket kan medföra ett ökat resande.

Kontorets uppfattning är att vi förordar alternativet baserat på kilometerbaserade egenavgifter.

---

<sup>5</sup> Intäkt beräknad på 287 640 stycken genomförda resor under år 2013

## Bilagor

### Bilaga 1. Omvärldsbevakning

Nedan presenteras en förenklad bild över hur färdtjänsten är utformad i andra kommunen/regioner i jämförelse med färdtjänsten i Uppsala kommun.

|                        | SKÅNE                                 | SUNDSVALL                              | VÄSTERÅS                            | GÄVLE                                        | UMEÅ                                                         | GÖTEBORG                             | NORR-KÖPING                     | UPPSALA                                                                 |
|------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| <b>SAMÅKNING</b>       | Samåkning                             | Samåkning                              | Samåkning                           | Samåkning                                    | Samåkning                                                    | Samåkning                            | Samåkning                       | <b>Ensamåkning</b>                                                      |
| <b>LEDSAGARE</b>       | Behovs-prövad ledsagare               | Behovs-prövad ledsagare                | Behovs-prövad ledsagare             | Behovs-prövad ledsagare                      | Behovs-prövad ledsagare                                      | Behovs-prövad ledsagare              | Behovs-prövad ledsagare         | <b>Fri ledsagare</b>                                                    |
| <b>MEDRESENÄR</b>      | Fritt antal medresenärer, egenavgift. | 1 medresenär, egenavgift.              | 1 medresenär, egenavgift.           | 1 medresenär, egenavgift.                    | Fritt antal medresenärer, egenavgift.                        | 1 medresenär, 60kr                   | 1 medresenär, dubbel egenavgift | <b>Fritt antal medresenärer, egenavgift.</b>                            |
| <b>TAXOR</b>           | Kilometer-baserad taxa från 26kr      | Kilometer-baserad taxa fr.25 kr        | Fast pris 35kr                      | Zonindelning Från 55kr                       | Kilometer-baserad taxa fr.36 kr                              | Fast pris 35kr                       | Zon-indelningar Från 20 kr      | <b>30 % av taxameter-beloppet Från 40 kr</b>                            |
| <b>MEDRESANDE BARN</b> | Betalar som medresenär                | 0-7 år gratis, 8-19 halva egenavgiften | Resor får ta max 20 minuter längre. | Medföljande barn reser till reducerad avgift | Barn under 6 år åker gratis. 6-19 år betalar som medresenär. | Medföljande barn under 12 år, gratis | Betalar som medresenär          | <b>Barn under 12 år åker gratis. Över 12 år betalar som medresenär.</b> |

### Bilaga 2. Hur de olika alternativen påverkar resenären

|                                | <b>Dagens procentbaserade taxa</b> |            | <b>Kilomerbaserad taxa</b> |           | <b>Zontaxa</b> |           |
|--------------------------------|------------------------------------|------------|----------------------------|-----------|----------------|-----------|
|                                | Personbil                          | Spec.ford. | Samåkn.                    | Ensamåkn. | Samåkn.        | Ensamåkn. |
| Börje k:a – Stabby             | 54 kr                              | 101 kr     | 60 kr                      | 120 kr    | 80 kr          | 160 kr    |
| Sävja – Stora torget           | 57 kr                              | 105 kr     | 60 kr                      | 120 kr    | 40 kr          | 80 kr     |
| Gottsunda C – Salabacke        | 61 kr                              | 101 kr     | 60 kr                      | 120 kr    | 40 kr          | 80 kr     |
| Gränby C – Storvreta           | 49 kr                              | 95 kr      | 80 kr                      | 160 kr    | 80 kr          | 160 kr    |
| Faringe Station – Stora torget | 109 kr                             | 150 kr     | 80 kr                      | 160 kr    | 80 kr          | 160 kr    |
| Eriksberg – ICA Maxi           | 47 kr                              | 92 kr      | 40 kr                      | 80 kr     | 40 kr          | 80 kr     |
| Danmarks k:a – Boland C        | 40 kr                              | 73 kr      | 40 kr                      | 80 kr     | 80 kr          | 160 kr    |

**Bilaga 3. Kommunens intäkter av egenavgifter**

| Dagens procentbaserade taxa |       | Kilometerbaserad taxa | Zonbaserad taxa |
|-----------------------------|-------|-----------------------|-----------------|
| 14 268 159 kr               | 90/10 | 15 244 920 kr         | 13 806 720 kr   |
|                             | 80/20 | 16 395 480 kr         | 15 244 920 kr   |
|                             | 70/30 | 17 833 680 kr         | 16 395 480 kr   |