

Surahammars kommun

**Trafikförsörjningsprogram för
färdtjänst och riksfärdtjänst
2019-2022**

Slutgiltigt förslag

Surahammars kommun 9 augusti 2019

Antaget Kommunfullmäktige 20190916 § 93



Surahammars
kommun

Förord

Färdtjänst är enligt lagen om färdtjänst "särskilt ordnade transporter för personer med funktionshinder". I Sverige är varje kommun ansvarig för att färdtjänst inom kommunen är av god kvalitet. Oftast ordnas den som en form av kollektivtrafiken.

Målet om en tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, som antagits av Riksdagen, till år 2010 är generellt inte nådd. Det tillhör de grundläggande kraven på kollektivtrafiken som ska genomsyras av tillgänglighet.

Tillgängligheten till det kollektiva trafiksystemet handlar om den demokratiska rätten att kunna röra sig fritt och kunna verka i samhället. Till stöd för detta finns lagar, regler och riktlinjer. Få har arbetat på ett sådant sätt att målet om den tillgängliga kollektivtrafiken har nåtts. Visionen är att alla ska kunna resa med den allmänna kollektiva trafiken. Värdegrunden för tillgänglighetsarbetet grundar sig på FN:s konvention om rättigheter för människor med funktionsnedsättning.

Arbetet med tillgänglighet för alla till den allmänna kollektivtrafik har intensifierats i Surahammars kommun som en prioriterad del inom ramen för Brukslinjenprojektet. Flextrafiken erbjuder t ex hämtning så nära bostaden som möjligt. Bussföraren hjälper resenären med kassar och rollatorer, rullstolar, barnvagnar mm. Resorna är avgiftsfria för att främja resandet för alla.

Så är t ex alla fordon som används i den lokala inomkommunal allmänna kollektivtrafiken i Surahammars kommun anpassade och tillgängliga även för rullstolsburna och ett förstahandsalternativt för kunden. En plan för anpassning av hållplatser och anslutande gångvägar ska tas fram.

På så sätt har behovet av separat färdtjänst i Surahammars kommun kunnat minimeras. Det är angeläget att tillgänglighetsarbetet av allmän kollektivtrafik fortsätter. Alla ska med.

- **Värdegrund**
 - Kunden i centrum
 - Tillgänglighet för alla
 - Ständig utveckling
 - Hållbarhet, långsiktighet

Surahammars kommun, augusti 2019

Patrik Boström
Socialnämndens ordförande

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förord	1
Innehållsförteckning	2
1. Inledning	3
2. Nuläge	4-9
3. Mål och visioner	10-11
4. Åtgärder för att nå målen	12
5. Åtgärder för att skydda miljön	13
6. Ekonomiska konsekvenser och finansiering	14
7. Uppföljning	15
 BILAGOR	
Samrådsredogörelser	16-18
Brev om färdtjänsttaxan	19

1 INLEDNING

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

1 kap. Allmänna bestämmelser / 2 kap. Regional kollektivtrafik

11 § Varje kommun ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ange omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån kommunen inte överlåtit sina uppgifter enligt dessa lagar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Kommunen ska anta programmet efter samråd med den regionala kollektivtrafikmyndigheten och, i förekommande fall, landstinget.

1.1 Trafikförsörjningsprogrammet

Från den 1 januari 2012 gäller en ny lag för kollektivtrafiken (SFS 2010:1065) med vissa följändringar i Lag om färdtjänst (SFS 1997:736) respektive Lag om riksfärdtjänst (SFS 1997:735). Kollektivtrafiklagen ger delvis nya förutsättningar för genomförande och utveckling av kollektivtrafiken. I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet med ett övergripande ansvar för att kollektivtrafiken i länet anpassas så att den är tillgänglig för alla resenärsgupper.

Efter beslut i respektive fullmäktige utsågs Landstinget (Regionen) att vara regional kollektivtrafikmyndighet i Västmanland (RKTm) med avtal till samtliga kommuner i länet. Landstinget / Region Västmanland ansvarar således för kollektivtrafiken i regionen. Enligt kollektivtrafiklagen skall den regionala kollektivtrafikmyndigheten upprätta trafikförsörjningsprogram för den regionala och lokala kollektivtrafiken samt för den färdtjänst och riksfärdtjänst som myndigheten har ansvar. Efter överenskommelse med myndigheten äger kommunen rätt att överlåta huvudmannskapet för färdtjänst och riksfärdtjänst. Surahammars kommun har valt att inte överlåta huvudmannskapet för färdtjänst och riksfärdtjänst varav föreliggande trafikförsörjningsprogram för 2019-2022 har upprättas.

1.2 Planering och beslut

Arbetet med trafikförsörjningsprogrammet görs i en återkommande process där den regionala kollektivtrafikmyndigheten och företrädare från handikapp- och pensionärsorganisationerna bjuds in till samråd av kommunen. Utifrån dessa samråd och gällande lagstiftning skapas en gemensam målbild och behov av åtgärder kan pekas ut och sedan realiseras som plan. Därefter tas beslut i Socialnämnden, Kommunstyrelsen och slutligen antas programmet av Kommunfullmäktige.

Trafikförsörjningsprogrammet kommer att revideras en gång per mandatperiod men löpande följas upp under verksamhetsåren 2019-2022.

1.3 Samrådsprocess

- Programmet godkänns för remissutskick av Socialnämndens arbetsutskott 2019-04-09
- Programmet sänds till Kollektivtrafikförvaltning (Regionen), KHR och KPR för yttrande
- Remisstid till 2019-05-03
- Yttrande behandlas av Socialnämndens arbetsutskott 2019-05-07
- Socialnämnden 2019-05-21
- Kommunstyrelsens arbetsutskott 2019-08-19
- Kommunstyrelsen 2019-09-02
- Kommunfullmäktige 2019-09-16 antar programmet

2 NULÄGE

2.1 Färdtjänst och riksfärdtjänst

Färdtjänst är en transportform som ska komplettera kollektivtrafiken genom att rikta sig till personer som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmän kollektivtrafik. Färdtjänsten är behovsprövad enligt Lag om färdtjänst (SFS 1997:736) och Lag om ändring i lagen (1997:736) om färdtjänst (SFS 2006:114). Det är personens funktionsnedsättning och kollektivtrafikens tillgänglighet som är avgörande huruvida en person ska beviljas färdtjänst eller inte. Hemkommunen är enligt färdtjänstlagen ansvarig för att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom kommunen, och om det finns särskilda skäl mellan kommunen och annan kommun. En kommun får för sina kommuninvånare anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner. Färdtjänsten kan användas till arbete, service- eller fritidsverksamheter. Transporten sker med taxibil, specialfordon eller flexlinjebuss.

Riksfärdtjänst regleras i Lag om riksfärdtjänst (1997:735) och gäller för resor från en kommun till en annan kommun inom landets gränser. Hemkommunen är tillståndsansvarig och lämnar ersättning för kostnader utöver normala reskostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. Riksfärdtjänsten kan användas till rekreation, fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet. Transporten sker med taxi, specialfordon alternativt tåg, flyg eller buss med ledsagare.

2.2 Organisation

Surahammars kommun ansvarar för beställning av särskild kollektivtrafik, behovsprövning av tillstånd för färdtjänst och riksfärdtjänst, beslut om riktlinjer samt taxesättning för färdtjänst. Taxan för riksfärdtjänstresor regleras statligt i Förordning (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst. Socialförvaltningen i Surahammars kommun ansvarar för myndighetsutövningen för färdtjänst och riksfärdtjänst. Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanland ansvarar för upphandling, planering och utförande av färdtjänsten. Riksfärdtjänsten Sverige AB ansvarar för upphandling, planering och utförande av riksfärdtjänsten.

2.3 Omfattning

Färdtjänsten får användas inom Surahammars kommun och högst 30 km utanför kommunens gräns. Resan skall börja eller sluta i den egna kommunen. Färdtjänsten är tillgänglig dygnet runt. Egenavgifterna är desamma dygnet runt. Samordning av färdtjänstresor sker regelmässigt där det så är möjligt. Restiden med färdtjänst bör normalt inte överstiga vad motsvarande resa med allmän kollektivtrafik skulle tagit, i ett helhetsperspektiv från start- till målpunkt. Resan kan förbeställas tidigast 14 dagar och senast 60 minuter före avresan. Den som beviljats färdtjänst har rätt att ta med sig en medresenär som då erlägger samma avgift som färdtjänstresenären.

Personer som på grund av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa längre resor till andra kommuner utanför länet på ett särskilt kostsamt sätt kan ansöka om riksfärdtjänst.

Färdtjänst år 2018 – Surahammars kommun

Födelseår	Tillstånd (1)		Nyttjande (2)	
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
-1938	48	122	31	57
1929-1953	31	43	25	22
1954-1973	14	15	6	12
1974-1998	10	7	6	5
1999-2018	3	0	0	0
Delsumma	106	187	68	96
Summa	293		164	

(1 = Antal personer i Surahammars kommun som per den 31 december 2018 var innehavare av färdtjänstillstånd

(2 = Antal personer som har nyttjat färdtjänst under 2018 (oavsett antal resor)

Antal färdtjänstresor per månad / år / kommunens transportkostnad netto per månad / år

	2016		2017		2018		2019	
	Resor	Kostnad	Resor	Kostnad	Resor	Kostnad	Resor	Kostnad
Januari	230	81 837	206	78 941	273	73 941	211	53 464
Februari	266	105 079	220	65 246	295	73 853	184	45 833
Mars	324	115 064	275	83 342	316	90 204	208	70 243
April	273	75 257	224	67 064	253	67 276	235	63 114
Maj	290	106 950	214	78 310	334	96 199	203	57 071
Juni	268	85 845	241	71 426	293	80 921		
Juli	194	76 493	204	75 363	249	82 766		
Augusti	223	81 772	265	72 765	273	71 981		
September	213	71 977	256	74 141	238	69 202		
Oktober	268	81 815	318	89 908	288	79 320		
November	266	96 300	253	80 564	298	66 661		
December	277	91 611	309	98 500	281	78 377		
Summa	3092	1 070 000	2985	935 570	3391	930 701		

Till ovanstående transportkostnader, netto efter avdrag för egenavgifter, ska adderas administrativa kostnader för bokning, samordning, planering mm inom Kollektivtrafikförvaltningen (Regionen).

År	Resor, antal	Transportkostnad, kr	Administr. kostnad., kr	Summa kostnad, kr	Kostnad, kr per resa
2016	3 092	1 070 000	112 051	1 182 051	382,30
2017	2 985	935 570	133 834	1 069 404	358,26
2018	3 391 (*)	930 701	219 268	1 149 969	339,12

(* = varav antal resor, 57% kvinnor och 43% män

Riksfärdtjänst – Surahammars kommun, 2018

Födelseår	Antal enkelresor		Antal personer	
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
-1938	16	99	3	11
1939-1953	2	2	1	1
1954-1973	4	12	2	3
1974-1998	1	2	1	1
Delsumma	23	115	7	16
Summa	138		23	

Enkelresor	Brutto- kostnad, kr	Egen- avgifter, kr	Medresenär kr	Samordning kr	Netto- kostnad,
kr138 – Resenärer	220 417	-21 001	0	0	
32 – Ledsagare	0	0	0	0	
Summa – 161 resor	220 417	-21 001	-991	-19 036	179 390

2.4 Grunder för prissättning av resor

Färdtjänstresenären betalar en egenavgift för resan. Egenavgiften fastställs av kommunfullmäktige. Beslut om nuvarande principer för egen-avgiften trädde i kraft 2008-01-01. Egenavgifterna justeras automatiskt då VL justerar, ofta årligen, till närmast jämna kronor.

KF § 71 Dnr 2007.218 706, Ändring av färdtjänsttaxa

Socialnämnden föreslår att färdtjänsttaxan höjs och anpassas till taxan som gäller för de övriga kommunerna inom färdtjänstförbundet.

Beredande organs beslut, Socialnämndens arbetsutskott 2007-10-23, § 73, Socialnämnden 2007-11-06, § 104, Kommunstyrelsens arbetsutskott 2007-11-12, § 97, Kommunstyrelsen 2007-11-26, § 130

Förslag från 2008

Kommunstyrelsen beslutar att rekommendera kommunfullmäktige att ändra färdtjänsttaxan enligt föreliggande förslag från Socialnämnden samt att den nya färdtjänsttaxan skall träda i kraft från och med 2008-01-01.

Kommunfullmäktige beslutar att ändra färdtjänsttaxan enligt föreliggande förslag från Socialnämnden, att nya färdtjänsttaxan skall träda i kraft från och med 2008-01-01

Nu gällande färdtjänsttaxa Surahammars kommun, mars 2019

Nedanstående egenavgifter tillämpas av Kollektivtrafikförvaltningen. Syftet är att efterlikna ordinarie VL-taxa, från den tid då taxan var konstruerad som en avståndstaxa. Egenavgifterna är inarbetade på nedanstående sätt efter många år.

Enligt Kollektivtrafikförvaltningen, mars 2019 (Obs rättelse se bilagans brev av 2019-05-26, sid 19)

Inom Surahammars tätort	30 kr
Inom Virsbo och Ramnäs tätorter	30 kr
Surahammar-Västerås	54 kr
Ramnäs-Västerås	94 kr
Virso-Västerås	105 kr
Surahammar-Ramnäs	34 kr
Surahammar-Virsbo	43 kr
Virso-Fagersta	74 kr
Surahammar-Hallstahammar	54 kr

Egenavgift för arbetsresor inom färdtjänsten

Egenavgifter för arbetsresor för funktionshindrade inkluderas i riktlinjerna för färdtjänst och fastställs av Kommunfullmäktige 2019-09-16 utifrån eventuella remissyttranden och sedvanlig kommunal ärendehantering.

2.5 Allmän kollektivtrafik / Integration av allmän och särskild kollektivtrafik – Brukslinjen

I lagstiftningen skiljer man på allmän och särskild kollektivtrafik.

Allmän kollektivtrafik är öppen för alla utan särskild prövning.

Särskild kollektivtrafik är samlingsnamnet för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Syftet med dessa transporter är att resenärer med särskilda behov ska ha möjlighet att resa. Det har gjorts flera studier om samordning och gemensam lagstiftning för den allmänna kollektivtrafiken och de särskilda persontransporterna, bl a av Trafikverket, Svensk Kollektivtrafik, SKL – Sveriges kommuner och landsting samt Diskrimineringsombudsmannen m fl.

Idag ligger ansvaret för de allmänna och särskilda persontransporterna på olika huvudmän. De två transportformerna regleras också av olika lagstiftning.

Att integrera allmän och särskild kollektivtrafik är en tydlig ambition i samhället. Men dagens splittrade organisation försvårar en samordning. Det är även besvärligt för resenärerna att förstå systemet med skilda regelverk och prissättning.

I Surahammars kommun samlades den kollektivtrafik som kommunen är ansvarig för, den lokala kollektivtrafiken inom kommunen, såväl den allmänna som den särskilda kommunala kollektivtrafiken i ett samordnat projektet med början i augusti 2001, Brukslinjen. För att stimulera resandet med Brukslinjenprojektets utbud beslutades politiskt att trafiken skulle erbjudas utan prövning och till nolltaxa. I projektet ingår i mars 2019 14 fordon, samtliga anpassade så långt möjligt till flertalets behov. T ex är samtliga rullstolsanpassades. All trafik körs på HVO som drivmedel och ett försök med eldrift pågår.

I Brukslinjenprojektet ingår, till nolltaxa:

- Brukslinjen, Virsbo-Ramnäs.Surahammar
- Brukslinjen, Surahammar-Hallstahammar
- Lokalbusslinje 8, matnarbuss till och från tåg i Ramnäs
- Lokalbusslinje 9, matarbuss till och från tåg i Virsbo
- Servicelinjen, Ramnäs-Surahammar
- Flextrafik i Surahammars tätort, dagtid, måndag-fredag
- Flextrafik i Ramnäs tätort, torsdag förmiddag
- Flextrafik i Virsbo tätort inkl Gammelby, onsdag och fredag förmiddag

Skolskjuts, resor till daglig verksamhet och dagvård

Bokning, samordning och planering

Trafiken är upphandlad. Kommunens nettokostnad är 2018 ca 14,5 mkr. Trafiken ska ses i ett helhetsperspektiv och trafikproduktionen är samordnad över tidigare sektorsgränser.

Flextrafikens andel uppskattas till 2,3 mkr per 2018. För 2018 var resandet med flextrafiken 14 582 enkelresor, alla till nolltaxa som egenavgift. Kommunens kostnad var för 2018 154,86 kr per resa. Utbudet förstärktes fr o m 20 augusti 2018. Innan dess var flextrafiken i Surahammar ofta fullsatt.

Resor till daglig verksamhet och dagvård uppskattas till 1,1 mkr per 2018.

Kompletteringstrafik

De som saknar tillgång till ordinarie kollektivtrafik kan ansöka hos VL, se www.vl.se, fliken kompletteringstrafik, om sk kompletteringstrafik. Kompletteringstrafiken är ett kommunalt ansvar, en lägsta standard av kollektivtrafik, som är anropsstyrd, dvs måste bokas i förväg enligt vissa regler. Utbudet är i huvudsak till för de som har längre gångavstånd till ordinarie kollektivtrafikhållplats än 1 200 m.

Surahammars kommuns kostnader netto för kompletteringstrafiken var 20 000 kr för 2018.

Utdrag från www.vl.se generellt om kompletteringstrafik i länet:

”Du får boka max fyra resor per vecka. Du kan välja fyra enkelresor eller två tur och retur. Pris per resa är 40 kr. Detta gäller alla resor, oavsett hur gammal du är eller i vilken del av länet du bor. Resor kan göras helgfri måndag till fredag mellan klockan 9.00 och 14.00. Första resan får påbörjas tidigast klockan 9.00, sista resan ska vara avslutad senast klockan 14.00.”

3 MÅL OCH VISIONER

3.1 Syfte

Det viktigaste syftet med färdtjänsten är att erbjuda tillgänglighet och resmöjligheter till resenärer med funktionsnedsättning i Surahammars kommun.

3.2 Övergripande mål

Det övergripande trafikpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomisk och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i landet. Det övergripande målet har preciserats i ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa:

- Alla ska ges en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet
- Miljökvalitetsmålen ska uppnås.

Målet för den allmänna kollektivtrafiken är att den ska vara tillgänglig för alla, vilket medför att antalet personer som behöver utnyttja färdtjänsten minskar. Det är personens funktionsnedsättning och kollektivtrafikens tillgänglighet som är avgörande huruvida en person ska beviljas färdtjänst eller inte. Är de allmänna kommunikationerna så utformade att det är rimligt att kräva att även en person med funktionsnedsättning skall kunna använda den så föreligger ingen rätt till färdtjänst.

Färdtjänsten kommer dock att vara ett fortsatt viktigt inslag i kollektivtrafiken då den allmänna kollektivtrafiken aldrig kan garantera full tillgänglighet för alla personer med funktionsnedsättning.

3.3 Färdtjänstens vision

Visionen är att full tillgänglighet uppnås i kollektivtrafiken.

Inriktningen är att genom att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättning ska antalet som behöver utnyttja färdtjänsten minska.

Tillgänglighetsanpassning av fordon, hållplatser och den omgivande kringmiljön sker successivt.

3.4 Färdtjänstens mål

Färdtjänstens mål är indelade i tre inriktningsmål med tillhörande delmål.

Inriktningsmål 1: Kollektivtrafiken blir mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättning.

Inriktningsmål 2: Färdtjänstresan ska upplevas som säker, trygg, pålitlig och vara av god kvalitet.

Inriktningsmål 3: Färdtjänsten ska vara föregångare inom området miljövänliga och säkra transporter:

- Hela reskedjan i ett helhetsperspektiv, inklusive beställning och samordning samt transporterna ska utvecklas mot en så liten negativ miljöpåverkan som möjligt.
- Andelen fordon som drivs med fossilfria bränslen eller el ska öka
- Säkerheten i trafiken liksom i fordonen ska ha hög prioritet i verksamheten.
- De rullstolsburnas situation bör särskilt beaktas i detta avseende.

4 ÅTGÄRDER FÖR ATT NÅ MÅLEN

4.1 Strategier

Surahammars kommun har en väl utbyggd kollektivtrafik och arbetar aktivt för att göra kommunen tillgänglig och funktionshinderanpassad för invånare med funktionsnedsättning.

Tillgänglighet till transportsystemet är en viktig jämlikhetsfråga och omfattar hela transportsystemet och dess närmiljö.

För att kunna möta en ökad efterfrågan av kollektivtrafik för äldre personer samt personer med funktionsnedsättning, till följd av ändrad ålderstruktur i kommunen med allt fler äldre invånare, ska kommunen i vidare samarbete med den regionala kollektivtrafikmyndigheten arbeta för att den allmänna kollektivtrafiken är så anpassad att den procentuella andelen resenärer med färdtjänsttillstånd år 2030 inte skall ha ökat.

Resandet med kollektivtrafik ökar och är en självklar del av de flesta människors vardag.

Kollektivtrafiken utgör ett verktyg för den regionala och lokala utvecklingen. Undersökningar har påvisat att 1/3 av Sveriges befolkning har kollektivtrafiken som enda resealternativ och 50 % är helt eller delvis beroende av kollektivtrafik. Högst sannolikt är personer med funktionsnedsättning än mer beroende av kollektivtrafiken som enda alternativ. Kollektivtrafiken kommer därför och av miljöskäl att behöva utvecklas både vad det gäller omfattning men också för att bättre passa människornas olika behov. Resenärernas krav kommer successivt att förändras i takt med att nya färdtjänsttagare kommer till. Morgondagens resenär kommer sannolikt att ställa nya krav såsom på beställning via app i mobiltelefon eller via dator, bekräftelse på beställningar, information vid förseningar, betalningslösningar via bankkort, mobiltelefon eller med busskort.

Kollektivtrafiken ska fungera lika bra oavsett om man åker allmän kollektivtrafik eller färdtjänst. Utifrån ett medborgarperspektiv och likabehandlingsprincipen kan färdtjänstens olika regler, servicenivå och avgifter i länet upplevas svårbegripliga och med olika förutsättningar jämfört med den allmänna kollektivtrafiken.

En utredning är påbörjad av regionala kollektivtrafikmyndigheten för att ta fram förslag på gemensamt regelverk, servicenivå och avgifter för färdtjänsten i länet. Med en samlad organisation och gemensamma regler ges mer lika villkor för medborgarna att resa med färdtjänst och allmän kollektivtrafik samt att det förenklas för medborgaren. För närvarande har 52% (152/290) av Sveriges kommuner överlåtit färdtjänsthandläggningen till trafikhuvudmannen.

Som ett andra utvecklingssteg skulle såväl resealternativ som samordning för personer med funktionsnedsättning kunna öka mellan den allmänna kollektivtrafiken och färdtjänst. Alla får då möjlighet att färdats kollektivt, även personer med funktionsnedsättning.

Miljö- och säkerhetskrav ställs vid upphandling av nya fordon inom såväl den allmänna som särskilda kollektivtrafiken. Resenärer med olika former av funktionsnedsättning ska kunna använda den allmänna kollektivtrafiken för en större del av sina resor. Ny teknik bör kontinuerligt ses över med internetfunktioner och telefonappar.

Personer med färdtjänsttillstånd hänvisas till flextrafiken när detta är möjligt. Detta är under förutsättning att resan ska ske under flexlinjens tider och att resan sker inom flexlinjens upptagningsområde. Kollektivtrafikförvaltningen påpekar att nuläget organisation med olika beställningscentraler omöjliggör hänvisning från färdtjänst till flextrafik. Chauffören hämtar färdtjänstresenären så nära resenärens bostad som möjligt.

5 ÅTGÄRDER FÖR ATT SKYDDA MILJÖN

Kollektivtrafikmyndigheten har en viktig roll i att påverka transportsystemen att minimera negativ miljöpåverkan. Fordonen inom färdtjänsten byts successivt ut mot miljöfordon.

Leverantören av persontransporttjänster skall ha ett strukturerat och dokumenterat miljöarbete som är öppet för granskning av beställaren. Miljöarbetet skall vara aktivt under hela avtalsperioden och leda till ständig förbättring. Miljöarbetet skall följas upp internt minst en gång per år. Miljöledningsarbetet innebär att leverantören själv organiserar sitt arbete med att se till att de miljörelaterade upphandlingskraven efterföljs.

Fr o m hösten 2016 körs all kommunal kollektivtrafik i Surahammars kommun, som utförs av Björks Buss AB, uteslutande på fossilfritt förnyelsebart drivmedel, HVO.

Produkten HVO (hydrerade vegetabiliska oljor) är kolväteföreningar. Produkten kan beskrivas som en kopia på vanlig diesel. Råvaran är dock förnyelsebar med ursprung från växtriket eller slaktavfall, vilket medför en reducering av växthusgaserna med upp till 90 % i jämförelse med fossil diesel. HVO kombinerar teknisk och miljömässig prestanda på ett mycket bra sätt. Förutom fördelen med en hög CO₂-reduktion uppför sig produkten effektivare och ger renare förbränning, mindre sot i motor och reningssystem. Man uppger att HVO i flera avseenden ger upp till 80% renare avgaser jämfört biogasdrift

- Fossilfritt
- Förnyelsebart
- Ursprung från växtriket eller slaktavfall
- Upp till 90% reducering av växthusgaserna

Försök med el-drift

Sedan januari 2017 pågår försök med el-drift av en av flexlinjebussarna i Surahammar. Ambitionen är att försöket ska utökas successivt. Visionen är att laddning av batterierna som driver bussen ska ske genom solceller på bussdepåns tak.

6 EKONOMISKA KONSEKVENSER OCH FINANSIERING

6.1 Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Surahammars kommun påverkas av att trafikförsörjningen för färdtjänst och riksfärdtjänst är lagtvingande.

Alternativa transportlösningar som flextrafiken behöver utvecklas ytterligare som komplement till kollektivtrafiken för att minska behovet av färdtjänst. Såväl ett väl utbyggt servicelinjenät samt flextrafiken för äldre och personer med funktionsnedsättning försenar färdtjänstdebuten.

6.2 Ekonomiska konsekvenser för resenärerna

Nuvarande principer för egenavgifter inom färdtjänsten avses bibehållas över tiden. Färdtjänst-taxan som ska tillämpas i Surahammars kommuns färdtjänstområde är en kombination av enhets-taxa inom kommunen och reslängdsrelaterad taxa vid längre resor. Nolltaxan för resande med den inomkommunala allmänna kollektivtrafiken avses samtidigt bibehållas över tiden. Minskat beroende av separat färdtjänst är sannolik genom successiv förbättring av anpassad lokal kollektivtrafik, som flextrafiken och servicetrafiken.

7 UPPFÖLJNING

Surahammars kommun ansvarar för att följa upp och utvärdera effekten av kollektivtrafikomläggningar och hur dess kompletterande servicelinjenät fungerar för personer med funktionsnedsättningar samt om någon förändring kan utläsas i antalet färdtjänstansökningar.

Kollektivtrafikförvaltningen ansvarar för utförandet av färdtjänsten och följer upp att färdtjänsten utvecklas mot ställda mål såväl vad som gäller kvalitet, service, miljö, handikappanpassning av fordon, trafiksäkerhet som ekonomi.

Lagkrav på samråd

Varje kommun ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ange omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån kommunen inte överlåtit sina uppgifter enligt dessa lagar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Kommunen ska anta programmet efter samråd med den regionala kollektivtrafikmyndigheten och, i förekommande fall, landstinget.

Genomförda justeringar av innehållet i det slutgiltiga programmet i gult nedan.

- Surahammars kommun tackar Kollektivtrafikförvaltningen i Västmanland och SPF Seniorerna Surabygden för värdefulla synpunkter, som beaktats vid arbetet med trafikförsörjningsprogrammet.

Kollektivtrafikförvaltningen i Västmanlands Yttrande gällande Surahammars kommuns Trafikförsörjningsprogram avseende färdtjänst och riksfärdtjänst 2019 – 2022, per 2019-04-25

Förslaget till Trafikförsörjningsprogram följer i stora delar de formella krav som ställs i Lag (2010:1065) om kollektivtrafik. Det finns dock några områden som skulle behöva förtydligas.

Under rubrik 1 INLEDNING.

Det ska vara 2 kap. Regional kollektivtrafik, i förslaget står det 1 kap Allmänna bestämmelser

Ändrat

Kapitel 2.4 Grunder för prissättning av resor

I kapitlet bör principerna för vad som ligger bakom prissättningen beskrivas exempelvis:

- Pris efter reslängd
- Enhetspris
- Prinsnivå relaterad till kollektivtrafikens priser
- Pris efter faktisk resväg eller ”fågelvägen”
- Priset skall svara mot viss andel av vad transporten kostar
- Rabatter vid samordning av resa inklusive definition på vad som menas med samordning
- Pris vid resor till och från arbete
- Prissättning vid resor till dagverksamhet

Noterat, förtydligat

Kapitel 2.5 Allmän kollektivtrafik

Vi föreslår ett byte av rubrik och förslagsvis kallar stycket ”Integration allmän och särskild kollektivtrafik” eller ”Brukslinjeprojektet”. Struktur och sammanhang skulle kunna förtydligas.

Noterat, förtydligat

Under rubrik 4 Åtgärder för att nå målen

I sista stycket på sidan 12 handlar det om hänvisning till flextrafiken för personer med färdtjänstillstånd. Då detta inte är möjligt i dagsläget på grund av olika beställningscentraler bör detta formuleras om till ett önskemål eller tas bort helt. Hänvisning på detta sätt fungerar i dagsläget i Västerås.

Noterat, förtydligat

Kapitel 6.2 Ekonomiska konsekvenser för resenärerna

Texten här kommer i konflikt med texten under kapitel 2.4. Principerna för egenavgifterna finns inte beskrivna någonstans i texten.

Noterat, principerna för egenavgifterna förtydligade enligt ovan

Under rubrik 7 Uppföljning

I sista stycket står det att ”Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för ...” det ska stå ”Kollektivtrafikförvaltningen ansvarar för....”

Ändrat

Det är lite otydligt vilka de ställda målen är. Uppföljning av utfall görs av Kollektivtrafikförvaltningen.

Noterat

SPF Seniorerna Surabygdens Yttrande gällande Surahammars kommuns Trafikförsörjnings-program avseende färdtjänst och riksfärdtjänst 2019 – 2022, per 2019-05-03

Sidan 12, punkt 4, Åtgärder, 4.1 Strategier. Fråga när Kollektivtrafikförvaltningens påbörjade utredning om förslag till gemensamt regelverk etc för färdtjänsten i länet ska vara slutförd.

Kollektivtrafikförvaltningen informerar att utredningen pågår men att et av resursskäl är oklart när ett färdigt förslag kan presenteras.

Fråga vad det innebär för avstånd att ”bli hämtad så nära bostaden som möjligt”?

I så nära anslutning till bostadens entré som är praktiskt möjligt med hänsyn till framkomligheten för färdtjänstfordonet.

Fråga om miljökrav respektive övriga villkor / krav för färdtjänst och kollektivtrafik?
Synpunkter på för begränsade trafikeringstider för såväl allmän som särskild kollektivtrafik.
Avsaknad av taxiservice till allmänheten gör resmöjligheterna begränsade i vissa tidslägen för de som saknar egen bil.

Surahammars kommun saknar sedan slutet av 1990-talet lokal taxiservice för allmänheten. Kommunen ser över möjligheten att inkludera önskemål om taxiservice i kommande upphandlingar av lokal kollektivtrafik.

Geografisk tillgänglighet till regional kollektivtrafik är begränsad.

Surahammars kommun har vid flera tillfällen på olika sätt fört fram invånarnas synpunkter – som har kommunens stöd – att tillgängligheten till den regionala busstrafiken måste förbättras. Hittills har kommunen eller invånarna / resenärerna inte fått något gehör för detta. Med förbättrad kvalitet i tågföringen kan den lokala busstrafiken inom kommunen på sikt möjligen omstruktureras till lokal matning med högre tillgänglighet – lokal matning till den regionala tåg- och busstrafiken..

Förslag på generella strykningar av miljömål i programmet.

Det övergripande prioriterade målet för färdtjänst och riksfärdtjänst är att erbjuda så god funktion för resenärerna som möjligt inom de ramar för planering och ekonomi som anslås. Miljömålen lokalt som noteras i programmet är en följd av globala miljöåtaganden. Att utelämna miljömål låter sig inte göras även om synpunkten att kraven på funktion bör beaktas och prioriteras i stor utsträckning.

Parisavtalet mm internationella åtaganden

Den 4 november 2016 trädde det globala klimatavtalet från Paris ikraft. Avtalet förhandlades fram under perioden 2011-2015 och beslutades vid COP21 i Paris i december 2015. Kärnan i Parisavtalet är att minska utsläppen av växthusgaser, samt att stödja de som drabbas av klimatförändringarnas effekter.

Liksom Kyotoprotokollet är Parisavtalet kopplat till klimatkonventionen, UNFCCC, som är ett internationellt avtal under FN. Av de 197 länderna som är parter till konventionen har 194 skrivit under Parisavtalet. Hittills (maj 2019) har 185 av dessa ratificerat avtalet och därmed blivit parter till det. **Några av de viktigaste punkterna i avtalet är:**

- Hålla den globala uppvärmningen under två grader, men helst under 1,5 grader. Öka ambitionerna efter hand, avstämning var femte år
- Stöd från industrialiserade länder till utvecklingsländer
- Avtalet slår fast att den globala temperaturökningen ska hållas väl under två grader och att man ska sträva efter att begränsa den till 1,5 grader.
- Avtalet innebär också att länder successivt ska skärpa sina åtaganden och förnya eller uppdatera dessa vart femte år. En global översyn av de samlade åtagandena kommer också att ske vart femte år med start 2023. Principer för uppföljning och rapportering etablerades

Surahammars kommun
Hasse Engstrand

2019-05-26

Kollektivtrafikförvaltningen

Färdtjänsttaxa Surahammars kommun

2.4 Grunder för prissättning av resor

Färdtjänstresenären betalar en egenavgift för resan. Egenavgiften fastställs av kommunfullmäktige. Beslut om nuvarande principer för egenavgiften trädde i kraft 2008-01-01. Egenavgifterna justeras automatiskt då VL justerar, ofta årligen, till närmast jämna kronor.

KF § 71 Dnr 2007.218 706, Ändring av färdtjänsttaxa

Socialnämnden föreslår att färdtjänsttaxan höjs och anpassas till taxan som gäller för de övriga kommunerna inom färdtjänstförbundet.

Beredande organs beslut, Socialnämndens arbetsutskott 2007-10-23, § 73, Socialnämnden 2007-11-06, § 104, Kommunstyrelsens arbetsutskott 2007-11-12, § 97, Kommunstyrelsen 2007-11-26, § 130

Förslag från 2008

Kommunstyrelsen beslutar att rekommendera kommunfullmäktige att ändra färdtjänsttaxan enligt föreliggande förslag från Socialnämnden samt att den nya färdtjänsttaxan skall träda i kraft från och med 2008-01-01.

Kommunfullmäktige beslutar att ändra färdtjänsttaxan enligt föreliggande förslag från Socialnämnden, att nya färdtjänsttaxan skall träda i kraft från och med 2008-01-01

Resor inom Surahammars kommun, samt högst 30 km utanför Surahammars kommuns gränser.

Nu gällande färdtjänsttaxa Surahammars kommun, maj 2019, VL-taxa enligt VL.se

Inkl moms

Surahammars kommun, enhetstaxa, resor inom Surahammars kommun, inom kommunens gränser, inom och mellan tätorterna Virsbo, Ramnäs, Surahammars mm	30 kr
Surahammars kommun-Västerås kommun	60 kr
Surahammars kommun-Fagersta kommun (även till Skinnskb. och Norb.)	60 kr
Surahammars kommun-Hallstahammars kommun	44 kr