

TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

för färdtjänst och riksfärdtjänst

2016-2019

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING	3
1.1	Strategisk inriktning	3
2	FÄRD TJÄNST	3
2.1	Kommunfärdtjänst.....	4
2.2	Arbets- och utbildningsresor	4
2.3	Regionfärdtjänst.....	4
2.4	Omfattning av trafik.....	4
2.5	Grunder för prissättning	6
3	FÄRD TJÄNST I ANNAN KOMMUN	7
4	RIKSFÄRD TJÄNST.....	7
4.1	Omfattning av trafik.....	7
4.2	Grunder för prissättning	9
5	UPPFÖLJNING AV TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2012-2015.....	9
5.1	Färdtjänst i annan kommun	9
5.2	Tider för färdtjänstresa.....	9
5.3	Regionfärdtjänst.....	9
6	FOKUSOMRÅDEN KOMMUN	10
6.1	Färdtjänst till barn	10
6.2	Egenavgift för medresenär.....	10
6.3	Gemensamt reglemente för riksfärdtjänst.....	11
6.4	Arbets- och utbildningsresor	11
6.5	Medföljande förflyttningshjälpmedel vid färdtjänstresor	11
7	FOKUSOMRÅDEN REGION.....	12
7.1	Regionens sjukreseavgift.....	12
7.2	Avgiftsfria resor för medföljande resenär i allmän kollektivtrafik	12

Bilaga 1 Taxa vid färdtjänstresor

Bilaga 2 Taxa vid riksfärdtjänstresor

1 INLEDNING

Enligt kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) ska, i de kommuner som inte överlåtit ansvaret för färdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, ett trafikförsörjningsprogram för färdtjänsten upprättas. Varje kommun ska där ange omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst samt grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik. Kommunen ska anta programmet efter samråd med den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Västra Götalandsregionen (VGR) är regional kollektivtrafikmyndighet i Västra Götalandsregionen. Ansvaret för kollektivtrafiken fördes, i samband med skatteväxling, över från kommunerna till VGR vid årsskiftet 2011/2012. Kommunerna har dock inte överlåtit ansvaret för färdtjänsten till VGR, utan är var och en ekonomiskt ansvariga för färdtjänst och riksfärdtjänst samt ansvariga för den myndighetsutövning som utförs.

Detta trafikförsörjningsprogram gäller för följande kommuner: Essunga, Falköping, Grästorp, Gullspång, Götene, Hjo, Karlsborg, Lidköping, Mariestad, Tibro, Tidaholm, Töreboda, Skara, Skövde och Vara. Benämningen ”kommunerna” används fortsättningsvis i programmet och avser då dessa kommuner.

Det första trafikförsörjningsprogrammet för färdtjänst och riksfärdtjänst avsåg tiden 2012-2015. Detta program gäller för perioden 2016-2019 och kommer vid behov att revideras. I programmet lyfter vi bland annat fram de fokusområden som kommunerna arbetat och arbetar med.

1.1 Strategisk inriktning

Kommunernas ambition är att integrationen av särskild och allmän kollektivtrafik ska öka. I takt med att den allmänna kollektivtrafiken anpassas allt mer till olika personers fysiska och psykiska förutsättningar minskar behovet av färdtjänst och riksfärdtjänst med personbil och specialfordon. Det är dock kommunernas uppfattning att detta behov kommer att kvarstå för personer med vissa typer av funktionsnedsättning.

2 FÄRDTJÄNST

Samtliga kommuner har överlåtit till Västtrafik att upphandla transport- och beställningstjänster samt utföra samordningen av färdtjänsten med andra typer av anropsstyrda resor och sjukresor. Nuvarande transportörsavtal gäller till och med 2017-06-16. Nuvarande avtal med Samres AB för tjänsten beställningscentral gäller till och med 2017-09-30 med option på ytterligare ett år.

Kommunerna har ett gemensamt färdtjänstreglemente. Beslut enligt färdtjänstlagen fattas av den sökandes folkbokföringskommun. Varje tillstånd är individuellt utformat, utifrån de personliga förutsättningar som gäller i varje enskilt fall. Nedan följer en beskrivning av de olika typer av färdtjänstresor som regleras i det gemensamma färdtjänstreglementet.

2.1 Kommunfärdtjänst

För kommunerna **Falköping, Gullspång, Götene, Hjo, Karlsborg, Lidköping, Mariestad, Tibro, Tidaholm, Töreboda, Skara, Skövde och Vara** utgörs färdtjänstområdet av följande kommuner: Alingsås, Askersund, Essunga, Falköping, Grästorp, Gullspång, Götene, Habo, Herrljunga, Hjo, Karlsborg, Kristinehamn, Laxå, Lidköping, Mariestad, Mullsjö, Skara, Skövde, Tibro, Tidaholm, Töreboda, Trollhättan, Ulricehamn, Vara, Vårgårda och Vänersborg.

För **Essunga** kommun utgörs färdtjänstområdet av följande kommuner:

Alingsås, Ale, Bollebygd, Borås, Essunga, Falköping, Grästorp, Götene, Herrljunga, Kungälv, Lerum, Lidköping, Lilla Edet, Mariestad, Partille, Skara, Skövde, Stenungsund, Trollhättan, Töreboda, Uddevalla, Ulricehamn, Vara, Vårgårda och Vänersborg.

För **Grästorps** kommun utgörs färdtjänstområdet av följande kommuner:

Alingsås, Ale, Essunga, Falköping, Färgelanda, Grästorp, Götene, Herrljunga, Lidköping, Lilla Edet, Mellerud, Skara, Trollhättan, Uddevalla, Vara, Vårgårda och Vänersborg.

Inom de kommuner som utgör hemkommunens färdtjänstområde gäller obegränsat resande för de personer som beviljats tillstånd till färdtjänst. Det kan dock förekomma individuella begränsningar av hur färdtjänsten får nyttjas på sträckor som trafikeras av allmänna kommunikationer som anpassats för personer med funktionsnedsättning.

2.2 Arbets- och utbildningsresor

För den som är färdtjänstberättigad finns möjlighet till arbets- eller utbildningsresor efter individuell prövning. Arbetsresor kan beviljas mellan folkbokföringsadress och ordinarie arbetsplats. Utbildningsresor kan beviljas mellan folkbokföringsadress och adress för gymnasieskola, högskola, vuxenutbildning eller liknande.

2.3 Regionfärdtjänst

Regionfärdtjänst är resor som (efter registrering hos folkbokföringskommunen) kan företas till och från samt inom andra kommuner inom Västra Götalandsregionen än de som ingår i färdtjänstområdet (se punkt 2.1). Efter att en färdtjänstberättigad person blivit registrerad för regionfärdtjänst kan upp till tio enkelresor under en 12-månadersperiod företas med regionfärdtjänst. Regionfärdtjänsten sker enligt villkoren i personens färdtjänstillstånd, exempelvis vad gäller val av fordon.

2.4 Omfattning av trafik

I följande avsnitt redovisas omfattningen av färdtjänsten för kommunerna. I begreppet ingår färdtjänst enligt avsnitt 2.1-2.3 ovan. Denna redovisning skiljer sig från den SCB-statistik som kommunerna redovisar årsvis gällande färdtjänst. Vissa kommuner redovisar där även andra typer av resor, exempelvis dagvårdsresor.

Tillstånd; antal personer med tillstånd till färdtjänst 2015-12-31:

Kommun	Gruppen 80 år och äldre	Gruppen 65-79 år	Gruppen under 65 år
Essunga	113	37	36
Falköping	986	310	300
Grästorp	136	49	55
Gullspång	131	65	32
Götene	195	74	50
Hjo	103	66	42
Karlsborg	95	37	39
Lidköping	713	257	249
Mariestad	364	142	148
Tibro	114	43	44
Tidaholm	183	73	62
Töreboda	150	86	85
Skara	342	118	111
Skövde	750	307	289
Vara	368	167	119

Nyttjande; antal personer som rest med färdtjänst under 2015:

Kommun	Gruppen 80 år och äldre	Gruppen 65-79 år	Gruppen under 65 år
Essunga	56	30	24
Falköping	682	193	248
Grästorp	86	35	52
Gullspång	68	41	21
Götene	109	53	44
Hjo	70	45	34
Karlsborg	47	29	29
Lidköping	492	195	191
Mariestad	246	96	128
Tibro	48	23	23
Tidaholm	151	51	61
Töreboda	83	61	57
Skara	190	75	99
Skövde	443	210	254
Vara	248	121	87

Antal färdtjänstresor 2015 och antal färdtjänstresor per invånare 2015:

Kommun	Antal färdtjänstresor	Invånarantal (dec)	Resor/invånare
Essunga	1774	5590	0,32
Falköping	17805	32511	0,54
Grästorp	2958	5644	0,52
Gullspång	1861	5229	0,36
Götene	3808	13160	0,29
Hjo	1989	8983	0,22
Karlsborg	2181	6764	0,32
Lidköping	20 646	39009	0,53
Mariestad	10854	24043	0,45
Tibro	2501	10980	0,23
Tidaholm	2541	12669	0,20
Töreboda	5867	9293	0,63
Skara	8056	18711	0,43
Skövde	22911	53555	0,42
Vara	6661	15697	0,42

2.5 Grunder för prissättning

Modellen för prissättning av färdtjänstresor bygger på prissystemet för den allmänna kollektivtrafiken i Västra Götalands län. Beslut om färdtjänsttaxa fattas av kommunfullmäktige i varje enskild kommun.

Avgiften för en vuxen utgörs av Västrafiks baspris multiplicerat med 1,15. Taxan beräknas utifrån hur många taxezoner som resan företas inom och varje kommun utgör en zon. Antalet zoner beräknas enligt principen om fågelväg. Zontillägget är 75 % av baspriset multiplicerat med 1,15. Högsta avgift betalas för sju zoner eller fler och utgörs av baspriset multiplicerat med 5 multiplicerat med 1,15. (Egenavgiftstabell framgår av bilaga 1.)

För skolungdom (7-19 år) är avgiften 75 % av avgiften för vuxen.

För arbets- och utbildningsresor gäller ovan beskrivna kontanttaxa eller betalning genom Västrafikkort med vuxentaxa.

Vid resa som enligt beställning påbörjas mellan kl. 24.00–02.00 tillkommer utöver ordinarie avgift ett tillägg på 75 % av baspriset.

Samtliga avgifter och tillägg avrundas till närmsta hela kronor. Vid förändringar av baspriset förändras avgifter och tillägg enligt ovan på motsvarande sätt. Förändringen sker fr.o.m. det datum som förändringen gäller i den allmänna kollektivtrafiken.

3 FÄRDTJÄNST I ANNAN KOMMUN

Utöver den färdtjänst som beskrivits i avsnitten ovan, och som uppdragits av kommunerna till Västtrafik att utföra, finns också möjlighet för kommuninvånare att ansöka om att få resa en eller flera färdtjänstresor inom en kommun utanför färdtjänstområdet. (Kommunernas färdtjänstområde framgår i avsnitt 2.1.) För att få tillstånd till resa i annan kommun krävs en särskild prövning av den färdtjänstberättigades hemkommun.

För resa inom en kommun som ligger i området för regionfärdtjänst (Västra Götalandsregionen), men utanför färdtjänstområdet, utförs resorna av Västtrafik. Resorna beställs av resenären hos Västtrafiks beställningscentral. Avgiften motsvarar egenavgiften för kommunfärdtjänst inom en kommun (endast vuxentaxa tillämpas).

För resa inom någon av landets kommuner som inte ingår i färdtjänstområdet och som ligger utanför Västra Götalandsregionen, lämnas ersättning för 70 % av taxameterbeloppet. Resenären beställer en taxiresa hos valfritt taxibolag och inkommer i efterhand med kvitto till kommunens handläggare.

4 RIKSFÄRDTJÄNST

Anpassningen av kollektivtrafiken och det ökade utbudet av servicetjänster i samband med resor har bland annat som syfte att minska behovet av särlösningar för personer med funktionsnedsättning. Riksfärdtjänst beviljas av folkbokföringskommunen till de personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. Resor med riksfärdtjänst kan ske från en kommun till en annan inom Sverige (minst en kommun ska ligga utanför området för kommunfärdtjänst).

Flertalet av kommunerna har avtal med Riksfärdtjänsten Sverige för utförandet av riksfärdtjänstresor. Några kommuner administrerar själva resorna för de personer som beviljas riksfärdtjänst.

4.1 Omfattning av trafik

I följande tabeller redovisas omfattningen av riksfärdtjänsten för kommunerna.

Nyttjande; antal personer som rest riksfärdtjänst under 2015:

Kommun	Gruppen 80 år och äldre	Gruppen 65-79 år	Gruppen under 65 år
Essunga	0	0	0
Falköping	29	19	14
Grästorp	3	1	2
Gullspång	4	0	2
Götene	1	1	3
Hjo	0	5	1
Karlsborg	2	0	3
Lidköping	3	3	5
Mariestad	2	6	8
Tibro	1	1	0
Tidaholm	4	4	0
Töreboda	6	12	4
Skara	1	0	4
Skövde	10	6	19
Vara	11	1	6

Antal riksfärdtjänstresor 2015 och antal resor per invånare 2015:

Kommun	Antal riksfärdtjänstresor	Invånarantal (dec)	Resor/invånare
Essunga	0	5590	0
Falköping	213	32511	0,006
Grästorp	6	5644	0,001
Gullspång	17	5 229	0,003
Götene	13	13160	0,001
Hjo	13	8983	0,001
Karlsborg	9	6764	0,001
Lidköping	30	39009	0,0008
Mariestad	64	24043	0,003
Tibro	4	10980	0,0004
Tidaholm	8	12669	0,001
Töreboda	22	9 293	0,002
Skara	9	18711	0,001
Skövde	86	53555	0,002
Vara	59	15279	0,004

4.2 Grunder för prissättning

Den avgift som den enskilde ska betala för en riksfärdtjänstresa regleras i förordningen (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst. Enligt riksfärdtjänstlagens förarbeten ska denna avgift uppgå till ett belopp som motsvarar det normala priset för att åka med allmänna kommunikationer. Utgångspunkten för vad som är normala reskostnader var SJ:s taxesättning för resa med tåg i 2 klass år 1997. Grunderna för prissättningen på tågbiljetter har dock genomgått omfattande förändringar sedan förordningen skrevs, och är numer efterfrågestyrd istället för avståndsrelaterad. De av regeringen fastställda egenavgifterna för riksfärdtjänstresor motsvarar därmed inte de verkliga kostnaderna för motsvarande resor för personer utan funktionsnedsättning. (Egenavgiftstabell för riksfärdtjänst framgår av bilaga 2.)

5 UPPFÖLJNING AV TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2012-2015

I följande avsnitt presenteras de områden som kommunerna har arbetat med under perioden 2012-2015. Avsnitten 5.1 samt 5.2 är beslutade av respektive kommuns fullmäktige. Avsnitt 5.3 ligger vilande i väntan på förslag från Västtrafik.

5.1 Färdtjänst i annan kommun

Den avgift som en färdtjänstberättigad fick betala vid färdtjänstresor i någon av landets kommuner som inte ingår i färdtjänstområdet skilde sig tidigare åt mellan kommunerna. En gemensam taxa samt regler och rutiner för färdtjänstresa i annan kommun har arbetats fram och beslutats av kommunerna, se punkt 3.

5.2 Tider för färdtjänstresa

Kommunerna har beslutat att förändra restiderna vilket innebär att färdtjänstresa nu får ske mellan 05.00-02.00 måndag-söndag. Tidigare var restiderna 05.00-23.00 söndag-torsdag. Vid resa natt mot lördag och söndag samt helgdag var restiderna 05.00-02.00.

5.3 Regionfärdtjänst

Regionfärdtjänstresor sker enligt villkoren i personens färdtjänstillstånd, exempelvis vad gäller val av fordon. Detta medför att regionresor idag sker med personbil och specialfordon, trots att exempelvis sträckan Skövde – Göteborg trafikeras av allmänna kommunikationer som är anpassade för personer med funktionsnedsättning.

Ett bättre nyttjande av resurserna och ett mer miljövänligt alternativ är att de personer som klarar att resa med allmänna kommunikationer ska göra det på sträckor där det är möjligt. Samhället har satsat stora resurser på att göra den allmänna kollektivtrafiken mer tillgänglig för personer med olika former av funktionsnedsättningar. Att personer, som klarar av att resa

med allmänna kommunikationer, reser med taxibilar på långa sträckor där de allmänna kommunikationerna är väl anpassade är inte ekonomiskt eller miljömässigt försvarbart.

För att ge resenärerna bra förutsättningar att resa med en kombination av färdtjänst och allmänna kommunikationer behöver en del administrativa och tekniska problem lösas. Kommunerna, regionen och Västtrafik behöver finna en strategi för hur resor ska genomföras i regionen, t.ex. genom att förslag utarbetas av framtidsgruppen. I denna grupp ingår representanter från kommuner, Västra Götalandsregionen och Västtrafik. Västtrafik arbetar även med ett projekt som kallas ”Hela resan”. I väntan på förslag därifrån samt från framtidsgruppen föreslås nuvarande riktlinjer för regionresor vara oförändrade.

6 FOKUSOMRÅDEN KOMMUN

I följande avsnitt presenteras de områden som kommunerna anser vara angelägna att fokusera på och utreda närmare under programperioden 2016-2019, i syfte att utveckla och förbättra färdtjänstverksamheten. I takt med att arbetet leder fram till konkreta förslag, kommer kommunernas gemensamma färdtjänstreglemente att behöva revideras. Förslag till sådana revideringar kommer att läggas fram av handläggargruppen för särskild kollektivtrafik i Skaraborgsområdet till Kollektivtrafikerådet Skaraborg för vidare behandling. Detta råd har bland annat till uppgift att behandla frågor som avser det för kommunerna gemensamma färdtjänstreglementet. Beslut om förändringar av färdtjänstreglementet fattas dock av varje enskild kommun.

6.1 Färdtjänst till barn

Av färdtjänstlagen framgår att ”om sökanden är under 18 år ska prövningen (av tillstånd till färdtjänst) göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionshinder”. Det är alltså upp till varje kommun att göra en tolkning av vid vilken ålder barn klarar att resa olika typer av resor och på vilket sätt. För att erbjuda invånarna i Skaraborgsområdet en så likartad handläggning som möjligt har kommunernas färdtjänsthandläggare enats om ett förslag till ett gemensamt synsätt. Innan förslaget kan tillämpas måste det beslutas av kommunfullmäktige i varje enskild kommun.

6.2 Egenavgift för medresenär

Begreppet medresenär finns inte i färdtjänstlagen, men förekommer ofta i kommunernas och de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kompletterande riktlinjer/regler för färdtjänsten. Medresenär avser vanligen en person som reser i sällskap med den färdtjänstberättigade, utan att vara ledsagare. Det är ofta fråga om någon anhörig, egna barn eller kanske en vän. Enligt färdtjänstreglementet för Skaraborg har en färdtjänstberättigad rätt att ta med sig en medresenär på resan och medresenär måste stiga på och av på samma plats som den färdtjänstberättigade.

Frågan om egenavgift för medresenär har aktualiserats under förra programperioden. Handläggargruppen vill få till ett klagörande vad gäller egenavgiften för medresenär eftersom regelverket idag inte är tillräckligt tydligt när det gäller taxan.

Handläggargruppen har enats om ett gemensamt förslag på egenavgift för medresenär. Innan förslaget kan tillämpas måste det beslutas av kommunfullmäktige i varje enskild kommun.

6.3 Gemensamt reglemente för riksfärdtjänst

Handläggargruppen har påbörjat arbetet med att ta fram ett gemensamt reglemente för riksfärdtjänst. Detta för att samverka om tolkning av begrepp och på så sätt få stöd i handläggningen.

6.4 Arbets- och utbildningsresor

Möjligheten att beviljas subventionerade arbetsresor har diskuterats i handläggargruppen. Kommunen är inte lagligt skyldig att ha annan egenavgift för arbetsresor än för färdtjänst. I vissa fall kan den färdtjänstberättigade få bidrag från försäkringskassan och göra skatteavdrag i deklARATIONEN vid resor till och från arbetet. Ska då kommunen täcka upp för resor som kan bekostas av annan?

Kommunerna kommer även se över hur man ska förhålla sig till utbildningsresor.

6.5 Medföljande förflyttningshjälpmedel vid färdtjänstresor

Under de senaste åren har kommunerna noterat ett ökat antalet färdtjänstansökningar från personer som har önskemål om att få ta med olika typer av eldrivna förflyttningshjälpmedel (exempelvis elskoter), för att kompensera sin nedsatta gångförmåga på resmålet. Av färdtjänstlagen och dess förarbeten framgår att syftet med färdtjänsten är att transportera personer som inte utan väsentliga svårigheter kan förflytta sig på egen hand eller nyttja allmänna kommunikationer. Ett tillstånd till färdtjänst får förenas med föreskrifter om vilket färdmedel som ska användas. Resor i specialfordon ska beviljas dem som inte kan förflytta sig in i en personbil och därmed inte kan genomföra sin färdtjänstresa på annat sätt än sittandes i sin rullstol under färden. Det åligger däremot inte kommunen, enligt lag och gällande rättspraxis, att bevilja specialfordon till personer som klarar av att resa i personbil, men som har önskemål om att resa med specialfordon för att kunna ta med sig ett förflyttningshjälpmedel att använda på resmålet.

Några kommuner har dock valt att fatta beslut om att en liten definierad grupp färdtjänstberättigade ska ges möjlighet att beviljas tillstånd till specialfordon för att kunna ta med sitt eldrivna förflyttningshjälpmedel vid resor, även om de endast har laglig rätt till ett personbilstillstånd. Anledningen är att underlätta för personerna i deras vardag, och eftersom det antas handla om en mycket liten grupp resenärer bedöms det vara praktiskt genomförbart och ekonomiskt försvarbart.

Frågan om medföljande förflyttningshjälpmedel är i högsta grad aktuell i samtliga kommuner. För att erbjuda invånarna en så likartad färdtjänsthandläggning som möjligt bör kommunerna enas om ett gemensamt synsätt. Detta kräver fortsatt utredningsarbete, bland annat vad gäller följande frågeställningar:

- Ska medföljande hjälpmedel, som inte behövs för genomförandet av själva resan, få tas med i färdtjänsten?

- Vilka typer av förflyttningshjälpmedel ska i så fall tillåtas att tas med?
- Vilka färdtjänstberättigade ska i så fall ges tillstånd till medföljande förflyttningshjälpmedel vid resor?
- Ska en avgift tas ut för den extra plats som hjälpmedlet upptar i fordonet?
- Finns det anledning att begränsa det område inom vilket resor ska kunna genomföras?
- Är det rimligt att personer med elscooter tar upp ett helt specialfordon då samåkning är omöjligt på grund av trafikfara?
- Då tillgången på specialfordon är begränsad kan man ställa sig frågan om det är befogat att bevilja specialfordon till de som har elscooter när de egentligen kan åka i personbil?

Därtill bör erfarenheterna i de kommuner som redan fattat beslut om möjligheten till medföljande förflyttningshjälpmedel tas med i utredningsarbetet.

7 FOKUSOMRÅDEN REGION

I följande avsnitt presenteras områden som kommunerna anser vara angelägna att se över för att uppnå förbättringar, men där Västra Götalandsregionen (VGR) är ansvarig myndighet. Kommunerna har för avsikt att under programperioden prioritera nedanstående områden i diskussionerna med VGR.

7.1 Regionens sjukreseavgift

Västra Götalandsregionen är ansvarig för sjukresor. Enligt Regionens avgiftsmodell betalar en person utan färdtjänst 150 kr för sin sjukresa medan en person som är beviljad färdtjänst betalar 60 kr för sin sjukresa. Denna avgiftsmodell uppfattas som orättvis och är inte alls förenlig med principen om likställighet. Den gör också att den enskilde har svårt att förstå vilken huvudman som ansvarar för resorna. Nuvarande avgiftsmodell innebär dessutom att kommunerna får en mängd ansökningar från personer som söker färdtjänst uteslutande för att de vill göra sjukresor till den lägre avgiften. Detta resulterar i att kommunala resurser i form av hembesök och utredningsarbete tas i anspråk för personer som inte har intresse av att använda färdtjänst. En avgiftsmodell för sjukresor som inte är kopplad till om personen i fråga har tillstånd till färdtjänst eller inte är därför mycket angeläget.

7.2 Avgiftsfria resor för medföljande resenär i allmän kollektivtrafik

En del personer med rätt till färdtjänst skulle i vissa fall kunna resa med den allmänna kollektivtrafiken om de hade en person med på resan. Västtrafik bör erbjuda ett kort som ger alla färdtjänstresenärer rätt till avgiftsfritt resande för en medföljande resenär vid resor på bussar och tåg i den allmänna kollektivtrafiken. Kortet bör vara giltigt inom Västra Götalandsregionen.

Taxa vid färdtjänstresor

Priser fr.o.m. 2016-01-03

När taxan i den allmänna kollektivtrafiken ändras, förändras också taxan för färdtjänsten.

Vad kostar en färdtjänstresa?

Resans pris avgörs av hur många kommuner som resan går igenom. Du betalar din färdtjänstresa innan resan startar. Betala med så jämna pengar som möjligt. Du kan också betala med de vanligaste kontokorten.

Enkel resa inom	Vuxen	Vuxen	Ungdom	Ungdom
	05.00–24.00	24.00–02.00	05.00–24.00	24.00–02.00
En kommun	55:-	91:-	41:-	77:-
Två kommuner	97:-	133:-	72:-	108:-
Tre kommuner	138:-	174:-	104:-	140:-
Fyra kommuner	179:-	215:-	135:-	171:-
Fem kommuner	221:-	257:-	166:-	202:-
Sex kommuner	262:-	298:-	197:-	233:-
Sju kommuner eller flera	276:-	312:-	207:-	243:-

* *Ungdom är du från och med dagen du fyller 7 år intill dagen du fyller 20 år.*

Avbeställning och ändring av resa kan göras dygnet runt.

Beställningscentralen

Telefon 020–91 90 90

Öppettider för beställning

Vardagar 06.00–22.00

Lör–Sön 08.00–22.00

Helgdagar 08.00–22.00

TAXA VID RIKSFÄRDTJÄNSTRESOR

Egenavgiftstabell

Regeringen har beslutat om följande egenavgifter fr.o.m. 1997-01-01

Vägavstånd i kilometer	Egenavgift i kronor	
	26 år - uppåt	Upp t o m 25 år (70 % av egenavgiften) *
0 - 100	105	73
101 - 125	130	91
126 - 150	165	115
151 - 175	195	136
176 - 200	220	154
201 - 225	255	178
226 - 250	275	192
251 - 275	300	210
276 - 300	320	224
301 - 350	370	259
351 - 400	420	294
401 - 450	455	318
451 - 500	480	336
501 - 600	535	374
601 - 750	600	420
751 - 1 000	655	458
1 001 - 1 250	680	476
1 251 - 1 500	700	490
1 501 och längre	755	528

* Resenärer under 26 år och studerande som innehar Centrala Studiestödsnämndens rabattkort eller Sveriges Förenade Studentkårers studentkort skall betala 70 procent av egenavgiften.