



Hallandstrafiken

KOSTNADSUTREDNING FÄRDTJÄNST HALLAND

KARTLÄGGNING AV KOSTNADSDRIVANDE FAKTORER INOM FÄRDTJÄNST MED
FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER SAMT KONSEKVENSANALYS FÖR RESENÄR

Caroline Andersson

Caroline.andersson@hlt.se

0346-712 517



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Sammanfattning.....	3
2. Förslag på åtgärder.....	3
3. Bakgrund.....	4
4. Kostnadsutveckling över tid.....	5
5. Resandeutveckling över tid.....	6
6. Snittkostnad per resa/Kostnadseffektivitet.....	8
7. Kartläggning av operativa åtgärder som kan dämpa kostnadsutvecklingen	9
8. Översyn Regelverk	12

1. SAMMANFATTNING

Trafikkostnaden för färdtjänst i Halland har under åren ökat vilket dels beror på den demografiska utvecklingen med åldrande befolkning, dels en vilja att i större utsträckning nyttja sitt färdtjänsttillstånd och därmed reser oftare. Som en följd av att kollektivavtalsliknande villkor har tillämpats i nuvarande trafikavtal från 2018 ser vi en normalisering av trafikknostnader från tidigare mycket låga nivåer till normala.

Hallandstrafikens ansvar i arbetet med att upphandla och planera trafiken bygger på att förvalta förtroendet gentemot uppdragsgivare och kostnadsbärare genom att i så hög utsträckning som möjligt samordna uppdragen för att uppnå högsta möjliga kostnadseffektivitet. Detta sker dels genom kontinuerlig utvärdering av planeringssystemets inställningar och översyn av antalet aktiva fordon i förhållande till efterfrågan samt genom dialog med våra uppdragsgivare och i samverkan finna effektiva lösningar.

Genom denna utredning kan det konstateras att det i dagsläget inte finns några förslag på enkla lösningar för att dämpa kostnadsutvecklingen som inte medför kraftiga försämringar för resenären. Arbetet framåt bygger istället på långsiktiga planer och strategier (se punkt 2) inom respektive kommun som bygger på dialog och samverkan inom kommunen och tillsammans med Regionen och Hallandstrafiken.

Utredningen bygger på statistik till och med kalenderåret 2019 (bortsett från skolskjuts) Pandemin har medfört kraftigt minskat resande och därmed är det inte möjligt att dra några slutsatser på underlag från 2019-2021.

2. FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER

- Strategisk planering av verksamheter för att minska behovet av långa resor samt öka möjligheten för samplanering av resor förväntas leda till lägre trafikknostnader. Verksamheter som berörs är främst Daglig verksamhet (DC resor) men även resor till och från dagverksamhet. Hallandstrafiken ser att genom samverkan med berörda verksamheter kan lägre trafikknostnader uppnås genom manuell planering av turer samt viss förskjutning av avresetider.
- Verka för att minska behovet av samtidiga resurser under rusningstider. Genom en minskning av fordonsåtgången åstadkommer vi en högre beläggning på färre fordon och därmed lägre trafikknostnader. Här krävs samråd mellan Hallandstrafiken och berörda förvaltningar inom kommunen.



- Gemensamma resurser upphandlas för färdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Andelen skolelever som åker med kostnadsdrivande tillstånd som "direktresa" eller "ensamåkning" har ökat kraftigt sedan hösten 2018 vilket leder ökat behov av resurser i form av förare och fordon. Kommunerna bör arbeta strategisk för att minska andelen kostnadsdrivande tillstånd för att på så sätt dämpa kostnadsutvecklingen, se graf på sida 11.
- Hallandstrafiken noterar att en central utmaning som föreligger för samtliga nämnda förslag på åtgärder bottnar i att kommunerna till viss del saknar samordning mellan olika förvaltningar. För att uppnå högre effektivitet och lägre trafik kostnad bör styrningen för den strategiska planeringen för samtliga Serviceresor finnas på central nivå i varje kommun.

3. BAKGRUND

Samtliga kommuner (exkl. Kungsbacka) i Halland har sedan 2012 överlåtit uppgiften till Region Halland som regional kollektivtrafikmyndighet att ansvara för färdtjänst och riksfärdtjänst. Region Halland har i sin tur lämnat över uppgiften att upphandla och planera trafiken till Hallandstrafiken AB. Uppdragen innebär i stort att upphandla, planera, och hantera avtal och affär samt driftrelaterade frågor med kontrakterade trafikföretag samt intressenter.

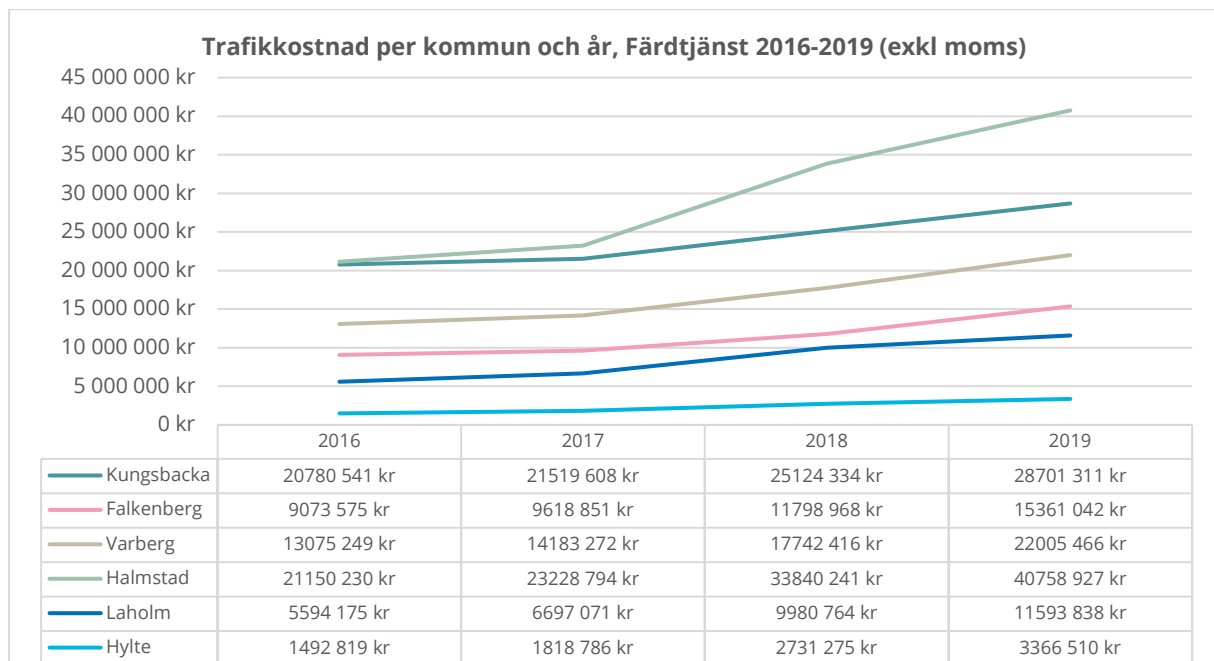
Hallandstrafiken utför verksamheten inom de ramar som Regelverket ger där en naturlig del i uppdraget är att säkerställa trygghet, säkerhet och kostnadseffektivitet för uppdragsgivarna. Hallandstrafikens uppgift är att samordna uppdragen och nyttja resurserna på bästa sätt.

Av Chefsgrupp Halland har Hallandstrafiken fått i uppdrag att se över kostnadsutvecklingen inom färdtjänst och beskriva vad som driver kostnader för dessa uppdrag samt kartlägga möjligheter till kostnadsbesparingar.

Kungsbacka kommun har valt att behålla myndighetsutövningen för färdtjänst vilket innebär att Hallandstrafiken saknar uppgifter för en fullständig kartläggning.

4. KOSTNADSUTVECKLING ÖVER TID

Ett flertal faktorer påverkar kostnadsutvecklingen inom färdtjänst: rådande avtalspriser från kontrakterade trafikföretag, indexjustering under avtalsperioden, möjligheter till samplanering av resor samt faktiskt resandeutveckling. Grafen nedan redovisar den fördelade trafikkostnaden per år och kommun för färdtjänstresor som tydligt visar ökade kostnader från 2018 och 2019. Bakgrunden till detta beskrivs nedan.



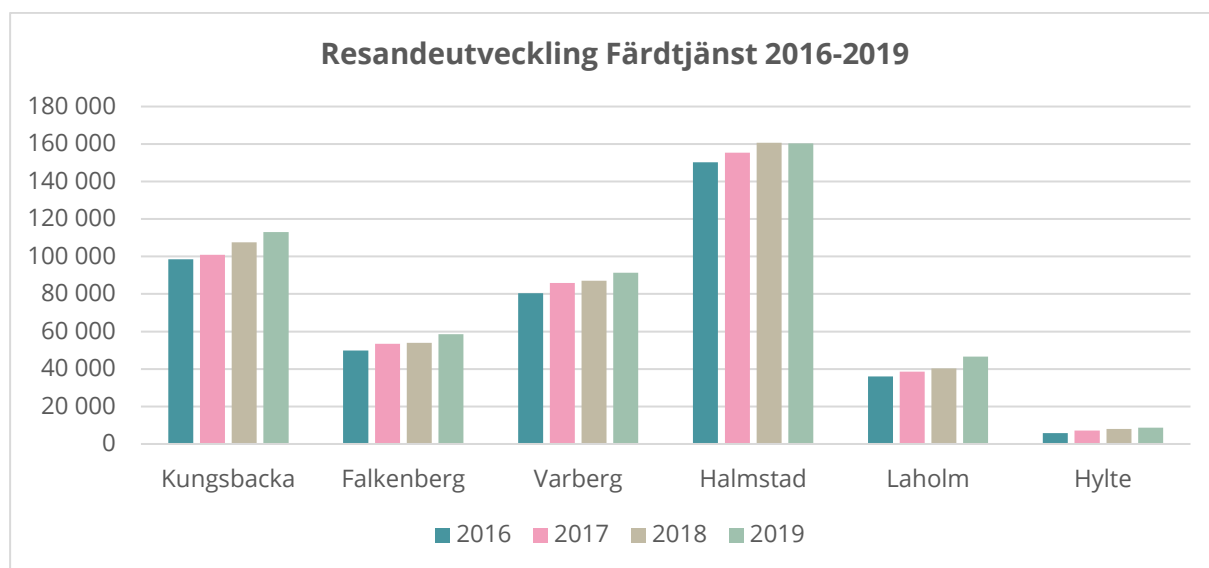
Föregående trafikavtal (N-1507) som löpte mellan 1 juli 2015 till 30 juni 2018 hade betydligt lägre timpriser än i dagens avtal samt en stor andel rörlig trafik med obestämd volym. Avtalet innebar även betydligt sämre leveranskvalité vilket drabbade de halländska kommunerna i olika omfattning. Särskilt i södra Halland drabbades resenärerna av omfattande förseningar på grund av resursbrist som uppstod då förarna prioriterade privata uppdrag som gav en högre ersättning. Efter dialog med Hallandstrafikens uppdragsgivare togs beslut att inte förlänga avtalet utan att istället upphandla på nytt.

Nuvarande avtal, NS-1807 trädde i kraft 1 juli 2018 med en ny ersättningsmodell som innehöll en större andel fast trafik samt krav på kollektivavtalsliknande villkor för förarna. Effekten av nuvarande avtal innebar en avsevärt förbättrad leveranskvalité och en mer förutsägbar tillgång till resurser. Som grafen visar har våra uppdragsgivare fått betala en högre kostnad för denna leveranskvalité. En jämförelse av juli-dec 2018 jämfört med juli-dec 2017 visar att

trafikkostnaderna i snitt ökade med 44 %. Viktigt att notera är anbudspriserna vid upphandling av Serviceresor de senaste åren ökar i samtliga län i Sverige och att det vi ser är en *normalisering* av kostnaden för tjänsten jämfört med historisk sett ohållbara avtalspriser. Taxibranschen överlag får idag till största del dess inkomst från samhällsbetalda uppdrag och endast i större städer finns det företag som livnär sig på privata uppdrag. Trafikföretag som enbart utför samhällsbetalda uppdrag har tagit över en stor del av marknaden för Serviceresor som med kollektivavtal bidrar till bättre arbetsvillkor för förare och därmed en stabil leverans kvalitet för resenärerna som många gånger har behov av särskild service.

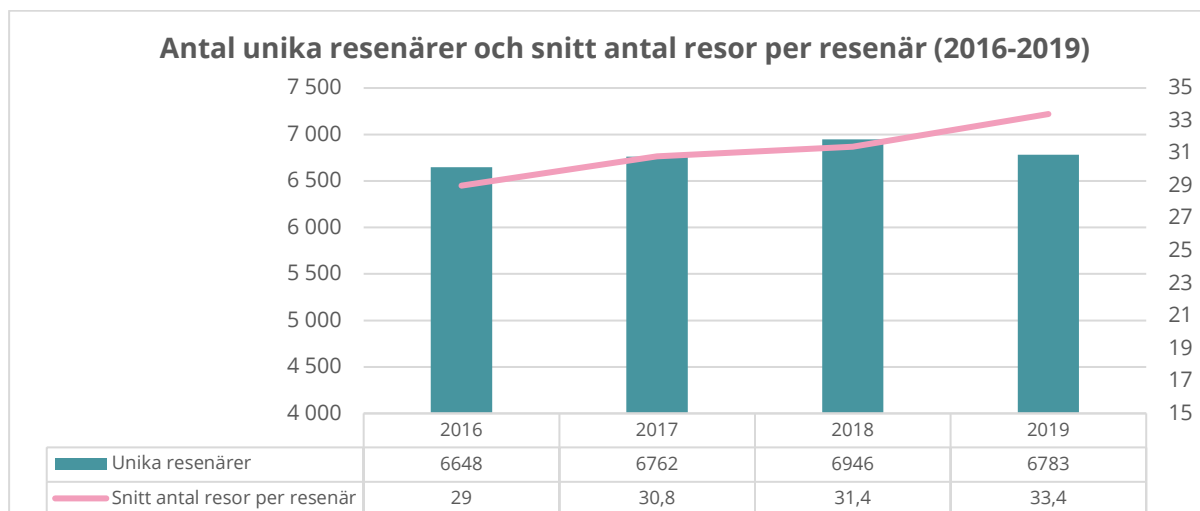
5. RESANDEUTVECKLING ÖVER TID

En betydande bidragande faktor till ökade kostnader för färdtjänst är kopplat till den faktiska resandeutvecklingen. Sammantaget ser vi under perioden 2016 till 2019 ett tydlig ökat resande inom färdtjänst med cirka 14 %. Grafen nedan visar resandeutvecklingen för färdtjänstresor per kommun. Resor som ingår i denna statistik är resor med tillstånd för färdtjänst (fritidsresor), resor med tillstånd för Arbete, Studier, resor till och från Daglig verksamhet samt till och från Dagverksamhet.

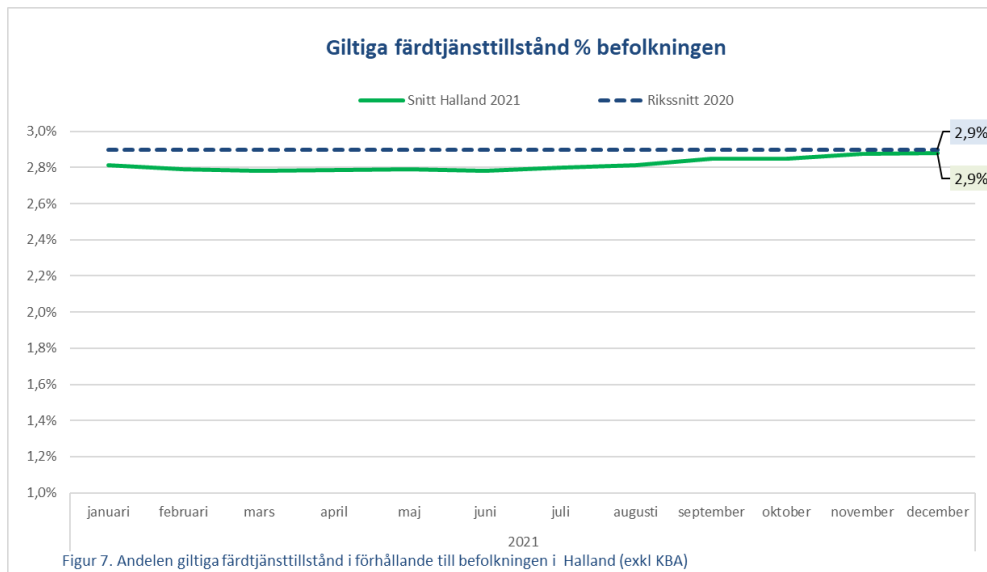


Orsaken till ökningen för resor med tillstånd för färdtjänst (fritidsresor) beror dels på den demografiska utvecklingen som innebär en åldrande befolkning och därmed fler unika resenärer. Färdtjänstresenärer kommer sannolikt framöver ha ett större behov av att delta i sociala aktiviteter och sköta personliga ärenden själv med hjälp av färdtjänst än idag.

Den totala resandeutvecklingen är även starkt kopplat till antal resor per resenär och Hallandstrafiken noterar att det genomsnittliga antalet resor per resenär har ökat från 29 till 33,4 mellan 2016-2019, se graf nedan. Hallandstrafikens analys är att den yngre generationen färdtjänstresenärer framöver kommer vilja åka i en större utsträckning än dagens äldre generation.



Att antal unika resenärer ökar har, som tidigare nämnt, sin förklaring i en åldrande befolkning. Hallandstrafiken vill samtidigt poängtera att andelen färdtjänstillstånd i förhållande till befolkningen ligger på fortsatt låga nivåer. Grafen nedan redovisar för hur stor andel av befolkningen i Halland, exklusive Kungsbacka, som har ett giltigt färdtjänstillstånd under 2021. Värt att notera är att andelen tillstånd inte överstiger snittet för hela Sverige vilket indikerar att Regionen är restriktiva med tillståndsgivningen.

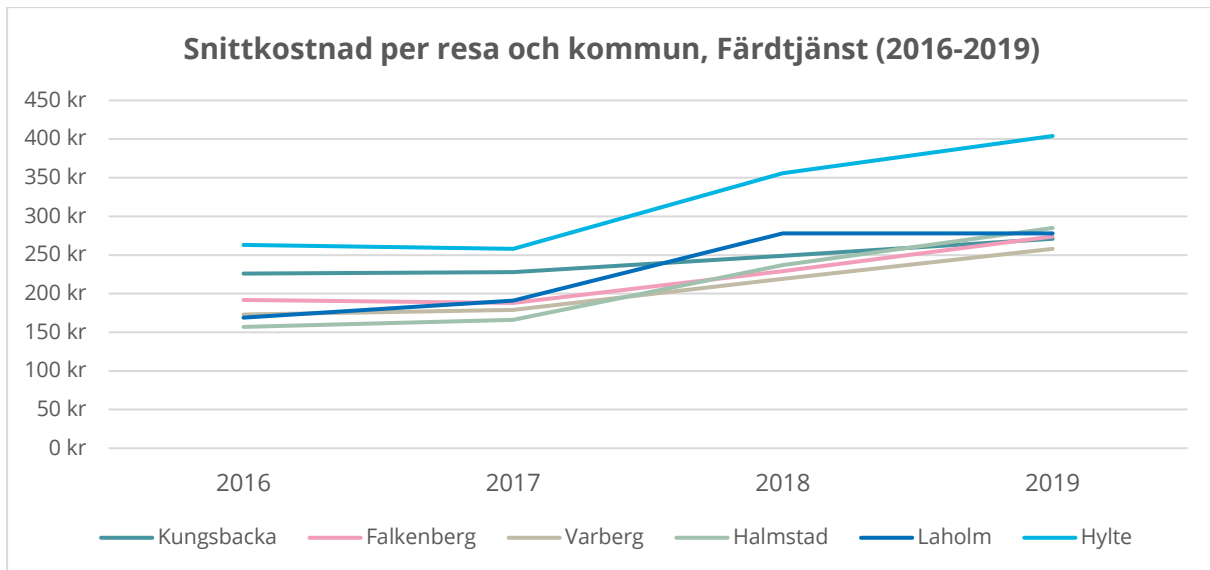


ÅTGÄRDER FÖR ATT DÄMPA RESANDEUTVECKLINGEN

Som ett sätt att möjligtvis dämpa resandeutvecklingen inom Färdtjänst kommer vi under avsnittet "Översyn av färdtjänstområdet/länsfärdtjänst" lyfta frågan om att begränsa färdtjänstområdet för resor med tillstånd för färdtjänst till enbart hemkommun och att kommunöverskridande resor ersätts med Länsfärdtjänst.

6. SNITTKOSTNAD PER RESA/KOSTNADEFFEKTIVITET

Av de olika nyckeltal som presenteras i rapporten är kostnadseffektiviteten, eller snittkostnad per resa, det som har tydligast koppling till Hallandstrafikens förmåga att samplanera resorna och utnyttja tillgängliga resurser på bästa sätt. Nuvarande avtal som trädde i kraft 1 juli 2018 med ny ersättning och affärsmodell medförde högre avtalspriser än tidigare avtal och därmed högre snittkostnad per resa. Utvecklingen är, vilket belystes tidigare, en trend som noterats bland samtliga övriga län i Sverige vilket beror dels på organisatoriska förändringar inom branschen för de företag som utför Serviceresor till exempel krav på kollektivavtalsliknande villkor för förarna.



Kostnadseffektivitetens utveckling hos kommunerna följer samma trend med varierande omfattning vilket dels beror på ersättningsmodellen i respektive kommun kopplat till geografi och tillgänglighet samt resandeutveckling inom både färdtjänst och skolskjuts. Viktigt att beakta är att Hallandstrafiken upphandlar gemensamma resurser för samtliga Serviceresor och snittkostnaden per resa för kommunen som helhet påverkas kraftigt av möjligheten till samordning inom både färdtjänst och skolskjuts.

7. KARTLÄGGNING AV OPERATIVA ÅTGÄRDER SOM KAN DÄMPA KOSTNADSUTVECKLINGEN

Inom ramen för Hallandstrafikens uppdrag har en kartläggning genomförts för att hitta åtgärder som medför en dämpad kostnadsutveckling för våra uppdragsgivare och kostnadsbärare. Följande avsnitt beskriver åtgärder i varierande utsträckning; vissa delar jobbar Hallandstrafiken med oberoende av uppdraget i CGH medans andra förslags lyfts fram för diskussion inom CGH.

7.1 MANUELL SAMORDNING AV VERKSAMHETSRESOR

Resor till och från daglig verksamhet (DV resor) och Dagcentral (DC resor) är återkommande resor där resenär eller dennes ombud bokar resor som ska utföras dagligen. Av samtliga färdtjänstresor står DC och DV resor för cirka 45 %. Majoriteten av dessa resor planeras automatisk i planeringssystemet (Planet) efter det att en beställning har genomförts. Det finns dock vissa verksamheter där vi ser att en manuell turplanering hade möjliggjort för en högre grad av samåkning med färre simultana fordon för resenärer som ska till samma verksamhet. En manuell turplanering hoppas åstadkomma att färre resurser används och därmed dämpar



kostnaden för dessa resor. Hallandstrafiken ser dock en risk för suboptimering i de fall då en manuell turplanering medför att hemtjänstpersonal eller anställda inom dagliga verksamheter behöver ändra eller utöka deras arbetstider. Hallandstrafiken har påbörjat en utredning som kommer mynna ut i ett pilotprojekt i Varbergs kommun för att se effekten av manuellt turplanerade resor till utvalda verksamheter. Pilotprojektet beräknas pågå under hösten 2022 för att därefter utvärderas.

7.2 ÖVERSYN AV SAMORDNINGSTID

När Planet samordnar resor tas olika parametrar i beaktan. Detta för att resenärerna inte ska bli utsatta för långa väntetider eller långa omvägstider. Hallandstrafiken ser kontinuerligt över dessa parametrar för att hitta de inställningar som passar bäst för förutsättningarna som finns i form av resenärer, regelverk, geografi, fordonsresurser och verksamheter. Det handlar om att hitta en balans genom att få en hög samordningsgrad utan att resenärerna tvingas åka långa omvägar eller få stå och vänta på bilen en längre tid. Dessa parametrar är idag inställda att tillåta en hög grad av samordning och troligtvis finns inte mycket utrymme för att hitta ytterligare samordningsvinster. Dessa parametrar utvärderas just nu tillsammans med en konsult med mångårig erfarenhet av systemet för att se om det finns ytterligare samordningsvinster att göra. Hänsyn bör tas till att eventuella förändringar för att minska kostnader sker på bekostnad av resenärens servicenivå och upplevelse av resan. Detta arbete sker oberoende av denna kostnadsutredning.

Utfallet av tester hitintills visar att Hallandstrafiken samplanerar resorna i en hög grad med god kostnadseffektivitet.

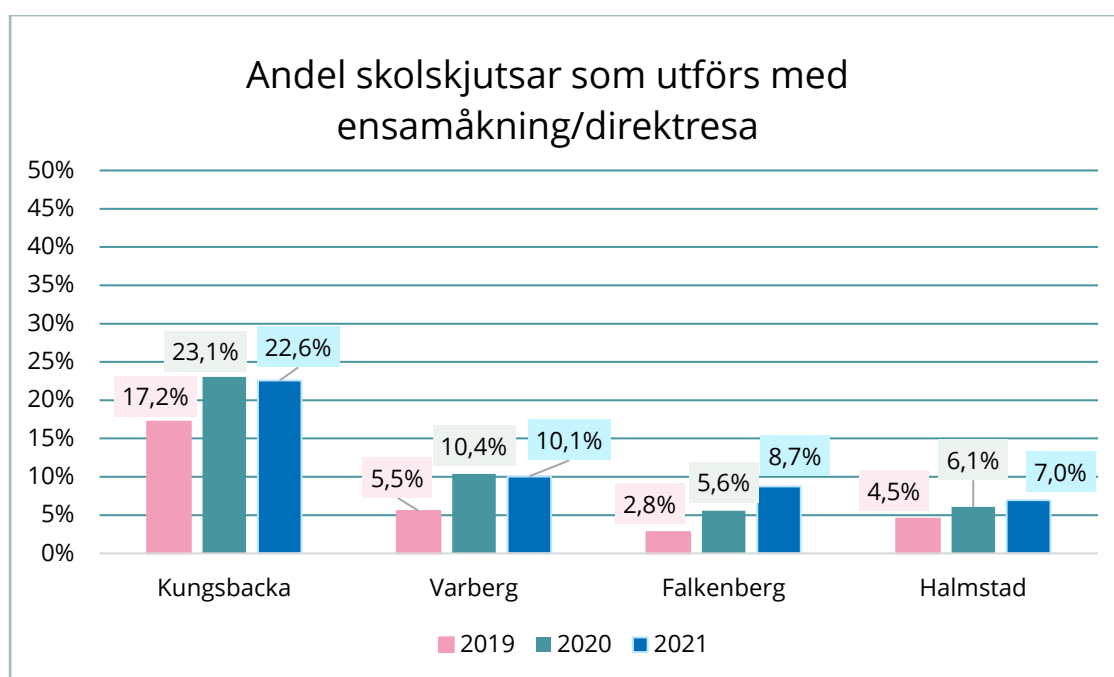
7.3 ÖVERSYN AV KOSTNADSDRIVANDE TILLSTÅND INOM SKOLSKJUTS

Särskoleskjuts beviljas för de elever som har en funktionsnedsättning som begränsar elevens möjlighet att på egen hand ta sig till och från skolan. Grundprincipen är att eleven beviljas särskoleskjuts till och från skolan och elevens folkbokföringsadress. Behov av särskoleskjuts kan också prövas från skolan och annan adress, till exempel korttidsboende.

Samtliga kommuner i Halland har sedan hösten 2018 överlåtit uppdraget till Region Halland att upphandla, planera och administrera trafiken, vilket sker genom samverkansavtal mellan kommunerna och Hallandstrafiken. Kommunerna är huvudman och kostnadsbärare för dessa resor och beslut om särskoleskjuts är upp till varje enskild kommun att besluta om.

Skolskjuts med personbil bygger, likt övriga Serviceresor på samordning av resor för att uppnå högsta möjliga kostnadseffektivitet; Hallandstrafiken noterar dock en kraftigt ökning av elever som

beviljas ensamåkning eller direktresa från hemmet och skolan. Beslut om ensamåkning eller direktresa grundas i elevens funktionsnedsättning och behov, Hallandstrafiken vill dock belysa att andelen elever som beviljas ensamåkning eller direktresa har ökat kraftigt i flertalet kommuner under åren vilket är kostnadsdrivande. Grafen nedan redovisar för andelen skolresor med personbil som utfärdas med tillstånd för direktresa eller ensamåkning. Hylte och Laholms kommun har inte beviljat tillstånd för direktresa eller ensamåkning. Som en jämförelse med resor med tillstånd för färdtjänst under 2019 utfördes 6,1% av dessa resor med tillstånd för ensamåkning eller direktresa.



Tillstånd för ensamåkning och direktresa medför sämre möjligheter till samplanering av uppdrag samt att Hallandstrafiken måste köpa in fler fordon under rusningstider, främst under morgonen. Detta har direkt effekt på kostnaden för skolskjuts med personbil i respektive kommun för varje enskild resa; det medför även indirekt en ökad kostnad för färdtjänsten då det inte är möjligt att samordna färdtjänstresorna med befintliga resurser, istället behöver extra fordon och förare sättas in för att uppfylla behovet av resurser.

För den enskilda eleven som efter avslutad skolgång istället åker färdtjänst till och från daglig verksamhet eller arbete är det regelverket för färdtjänst som ligger till grund för beslut om ensamåkning. Hallandstrafiken ser möjligheter till att minska andelen elever med kostnadsdrivande tillstånd, för detta krävs samverkan mellan uppdragsgivarna, Hallandstrafiken och trafikföretagen.

8. ÖVERSYN REGELVERK

Regelverket för Färdtjänst ligger till grund för egenavgiften för färdtjänstresan, samt vilket typ och omfattning av särskild service som ska utgå för dessa resor. Förutsättningar och villkor för samplanering av resor och servicenivåer utgår även från dessa styrande dokument. Avsnittet nedan beskriver tillståndsgivningen inom i samtliga kommuner exklusive Kungsbacka.

8.3 TILLSTÅNDSGIVNING FÄRDTJÄNST

Regelverket för färdtjänst specificerar i vilken omfattning en resenär kan bli beviljad färdtjänst. Färdtjänsthandläggarna gör bedömningen utifrån samtal med resenär samt läkarintyg vid behov. Det finns ett flertal differentierade tillstånd som medges beroende på den enskilde individens förmåga att använda kollektivtrafik samt grad av funktionsnedsättning. I dagsläget finns i Halland (exkl Kungsbacka) cirka 7 300 färdtjänsttillstånd, varav 80% är tillsvidare. Tillsvidare-tillstånd beviljas i de fall där sökanden är äldre och det är uppenbart att personen inte kan åka allmänna kommunikationer på egen hand oavsett totalt utbyggd tillgänglighet eller ej; sökanden är äldre än 80 år och bor på vårdhem; eller att sökanden är yngre än 80 år och har en kronisk sjukdom, till exempel demens eller multihandikapp.

Övriga tillstånd kan löpa mellan tre till sex månader och längre efter individuell prövning och kan begränsas på flera plan. Har resenär tillgång till egen bil eller har mottagit bilstöd från försäkringskassan beviljas 50 enkelresor per år. Vissa beviljas färdtjänsttillstånd endast under vinterhalvåret på grund av svårigheter att använda allmän kollektivtrafik. För den som kan åka buss men har väsentliga svårigheter att ta sig till busshållplatsen kan tillstånd beviljas för resa till och från hållplats. För färdtjänstresor till och från arbete/dagcenter/dagvård/studieresor beviljas endast resor till och från dessa adresser.

Likt många andra län har handläggningen av färdtjänstansökan historiskt sett föregåtts av hembesök hos den enskilde individen. Detta har emellertid ersatts av telefonbesök samt att beslut vid behov grundas i läkarutlåtande som styrker funktionsnedsättningen. Detta har resulterat i stora besparingar kopplat till handläggningen och att man har kunnat hålla nere antalet handläggare. I undantagsfall sker fortfarande hembesök om situationen kräver det och vill resenären träffa handläggare är de välkomna att boka besök.

Region Halland ser i dagsläget inte att det finns väsentliga kostnadsbesparingar kopplat till vad som har beskrivs ovan.



8.4 ÖVERSYN AV FÄRDTJÄNSTOMRÅDET/LÄNSFÄRDTJÄNST

En färdtjänstresenär har i sitt tillstånd möjlighet att resa till och från och inom angränsande kommuner inom Hallands län samt till och från angränsande kommuner utanför Hallands län enligt följande:

Boende i Varbergs kommun:

Resor inom: Varberg, Kungsbacka, Falkenberg

Resor till och från: Mark

Boende i Falkenbergs kommun:

Resor inom: Falkenberg, Varberg, Hylte, Halmstad

Resor till och från: Mark, Svenljunga, Gislaved

Boende i Hylte kommun:

Resor inom: Hylte, Falkenberg, Halmstad

Resor till och från: Gislaved, Ljungby

Boende i Halmstads kommun:

Resor inom: Halmstad, Falkenberg, Hylte, Laholm

Resor till och från: Ljungby

Boende i Laholms kommun:

Resor inom: Laholm, Halmstad

Resor till och från: Ljungby, Markaryd, Örkelljunga, Ängelholm, Båstad

Om ambitionen finns att minska antalet resor med tillstånd för färdtjänst skulle en begränsning av färdtjänstområdet till endast hemkommun vara en möjlighet. Resenären skulle då istället få ansöka om länsfärdtjänst för att åka till/inom angränsande kommuner vilket innebär att vissa resenärer hänvisas till allmän kollektivtrafik (buss och tåg) för att sedan åka vidare med bil från stationen till slutadressen (länsfärdtjänst). Alternativt beviljas resa med bil hela sträckan om man på grund av sin funktionsnedsättning inte kan åka med allmän kollektivtrafik.

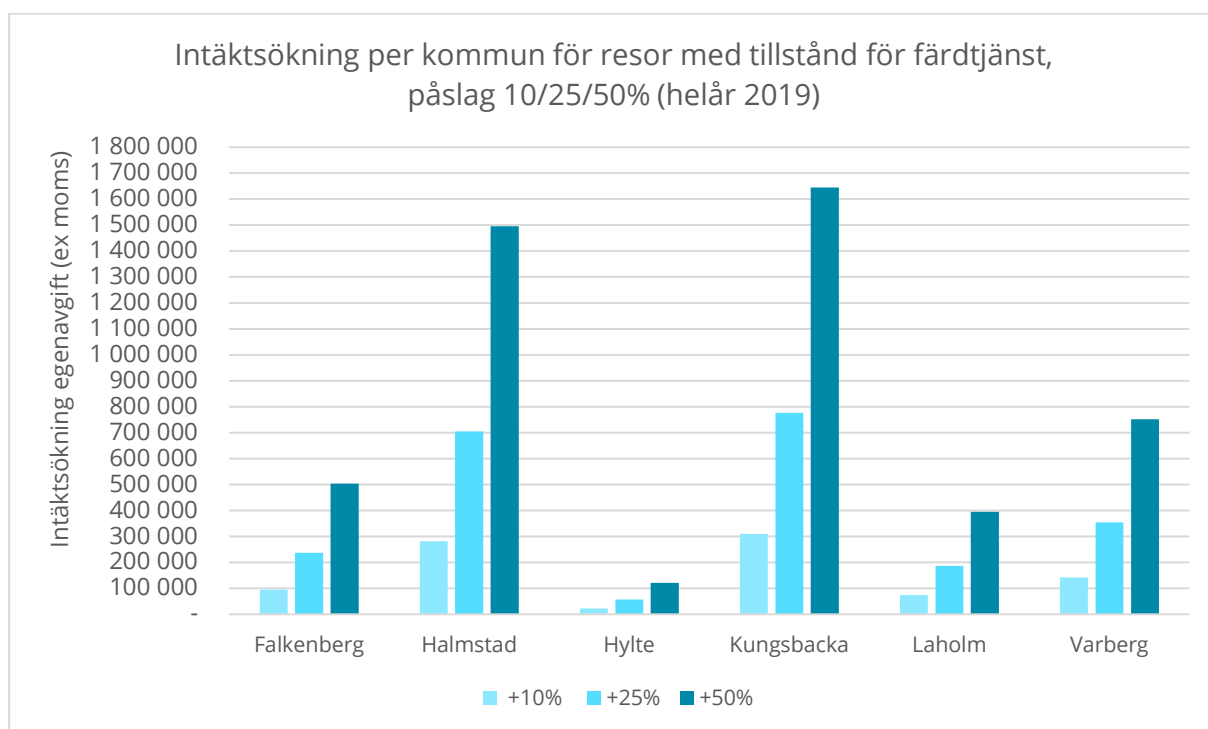
Region Halland vill dock upplysa om att en förändring troligen skulle innebära en större administrativ kostnad för handläggarna kopplat till många fler ansökningar om länsfärdtjänst än idag. Dock kräver detta en översyn av nuvarande regelverk för att beslut ska kunna fattas att ändra färdtjänstområdet.

Utifrån resenärsperspektivet skulle ett beslut om att begränsa färdtjänstområdet innebära en försämrad upplevelse av resan då många kommunöverskridande resor som idag sker med bil istället utförs med buss/tåg samt att egenavgiften för själva länsfärdtjänstresan är 25% högre än för färdtjänst.

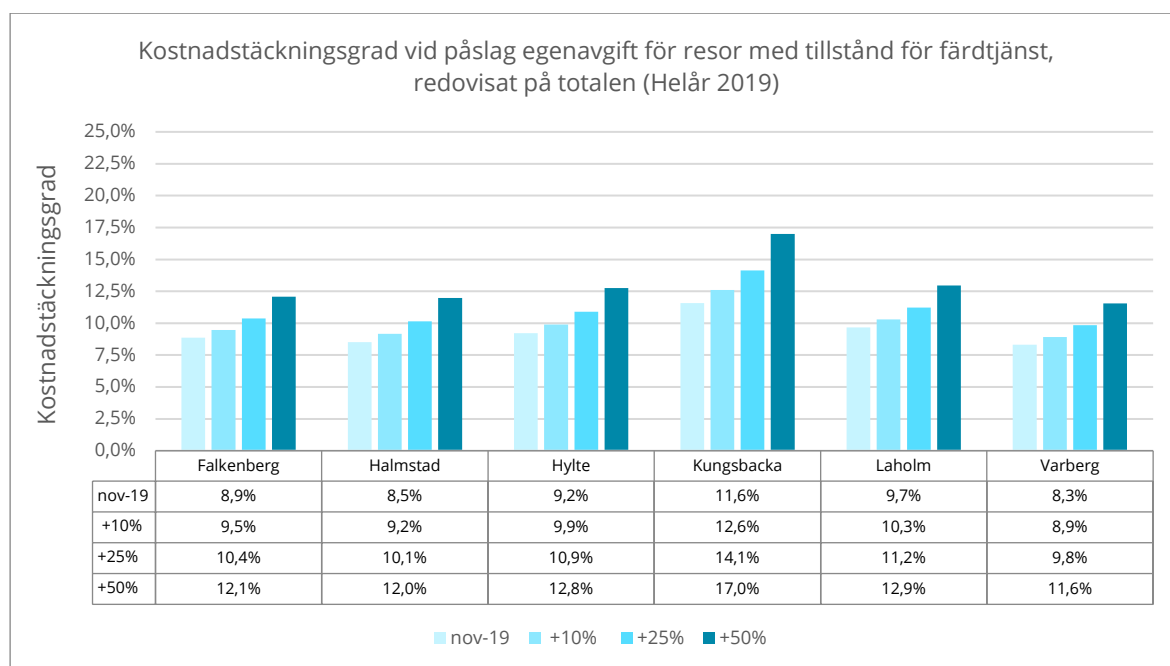
8.5 HÖJNING AV EGENAVGIFTEN FÖR FÄRDTJÄNSTRESAN

Grafen nedan visar intäktsförändring per kommun vid påslag om 10%, 25% och 50% för resor med tillstånd för färdtjänst utifrån nuvarande kollektivtrafiktaxa och 2019 års resande.

Intäktsförändringen för resor med tillstånd för färdtjänst har slagits samman med övriga färdtjänstresor (arbetsresor, DC, DV, studieresor) som i denna kalkyl kvarstår oförändrade. Som grafen visar måste egenavgiften för färdtjänstresan höjas kraftigt (25%-50%) för att få genomslag i budgetprocessen.



För att bättre förstå utfallet av intäktsförändring visar grafen nedan hur kostnadstäckningsgraden för färdtjänst ökar med påslag enligt ovan.



Värt att notera är att kostnadstäckningsgraden för resor med tillstånd för färdtjänst under 2019 låg på mellan 8-9%, vilket innebär att för att få stort genomslag måste egenavgiften höjas kraftigt. Konsekvensen av en kraftigt höjd egenavgift sannolikt blir att resenärer till viss utsträckning avstår från sin färdtjänstresa, se avsnitt nedan om priselasticitet.

PRISELASTICITET

Trivector har presenterat en studie som tar upp aspekter som påverkar resandet inom kollektivtrafik där begreppet priselasticitet tas upp som ett mått för att beskriva prisets betydelse för resandet. Som exempel innebär en priselasticitet på -0,4 inom kollektivtrafiken att om priset ökar med 10 % minskar antalet resor med 4 %. Effekten vid sänkt taxa förväntas vara hälften så stor jämfört med en höjning.

Enligt modellen kan man anta en förändrat resande kopplat till höjda eller sänkta egenavgifter enligt nedan.

Procentuell <i>höjning</i> av egenavgift	Minskat resande	Procentuell <i>minskning</i> av egenavgift	Ökat resande
20 %	-8 %	20 %	+4 %
40 %	-16 %	40 %	+8 %
50 %	-20 %	50 %	+10 %



8.6 KOSTNAD FÖR SÄRSKILD SERVICE

Lagen om färdtjänst säger att viss service alltid utförs av föraren till exempel hjälpa i och ur bil, hjälpa med säkerhetsbältet, lyfthjälp till 2 kassar/väskor. Utöver det finns vad som kallas särskild service till exempel att föraren ska följa resenären till avdelningen, hämta lämna inne, utföra trappklättring med mera. Kostnaden för särskild service under 2019 går inte att särskilja i det ekonomiska underlaget. I snitt kostar 1 minut 10kr och tid som läggs på för särskild service varierar i omfattningen beroende på hur mycket hjälp resenären behöver. För att begränsa kostnaderna för detta kan kommunerna besluta om att särskild service ska utgå i mindre omfattning alternativt låta resenären betala hela eller delar av den särskilda servicen som utgår. Hänsyn bör dock tas till risken för suboptimering; en besparing i form av minskad särskild service kan i vissa fall leda till ökad kostnad i en annan ände om resenären istället behöver extra assistans i form av hemtjänst, personal på boenden, verksamheter m.m.

Värt att notera är att handläggarna i Region Halland är restriktiva med att bevilja särskild service och är inte något som utgår inte per automatik. Kungsbacka kommun beviljar idag ingen särskild service.

8.7 KOSTNAD FÖR MEDRESENÄR

En färdtjänstresenär har möjlighet att ta med sig en medresenär under resan till samma kostnad som egenavgiften för den färdtjänstberättigade. Möjligheten finns att höja egenavgiften för medresenären – på uppdragsgivarnas begäran kan Hallandstrafiken räkna på eventuella påslag för att se hur detta skulle påverka kostnadstäckningsgraden för resan.

Att ha en medresenär är ingen rättighet för den som har tillstånd för färdtjänst, alternativet att ta bort medresenären är därmed möjligt. Hallandstrafiken och Region Halland ser dock ingen vinning i detta eftersom det sannolikt skulle bidra till en stor ökning av ansökningar om ledsagare. Detta i sig är kostnadsdrivande i form av resurser för att hantera dessa ansökningar. Kraven för att bli berättigad ledsagare är så pass stora att många skulle få avslag på deras ansökan. Slutligen skulle det innebära en kraftig försämring för den färdtjänstberättigade som sannolikt upplever detta som en inskränkning på deras möjligheter till en aktiv och meningsfull fritid.

8.8 ÖVERSYN ÖVRIGA PUNKTER I REGELVERKET

Region Halland har sett över samtliga punkter i regelverket och utöver vad som har nämnts i denna utredning finns inga punkter som direkt påverkar budgetprocessen eller kostnadsutvecklingen för färdtjänst.