

# ÅRSRAPPORT SÄK 2020

Avdelningen för Särskild kollektivtrafik



Av: Mathias Holmlund  
Enhetschef Särskild Kollektivtrafik  
Länstrafiken i Jämtlands Län

## Innehållsförteckning

Årsrapport SÄK 2020.....	2
Länstrafikens uppdrag .....	2
Uppdragsgivare .....	2
Organisation .....	2
Avtal (trafik och beställningscentral).....	2
Verksamhetsberättelse.....	3
Framtida utveckling.....	4
Myndighetsutövning/ Legitimering.....	5
Överklaganden: .....	5
Antal handlagda ärenden:.....	5
Legitimerade för färdtjänst:.....	5
Nationell Jämförelse Färdtjänstillstånd:.....	6
Sjukresebidragshandläggning.....	7
Resor per restyp samt trafik kostnader:.....	8
Antal beställningar av resor: .....	8
Färdtjänst:.....	8
Riksfärdtjänst: .....	8
Sjukresor: .....	9
Närtrafik/ Anropstyrds Linjetrafik .....	12
Statistik per kommun Färdtjänst/ Riksfärdtjänst:.....	12
Bergs Kommun: .....	12
Bräcke Kommun: .....	15
Härjedalens Kommun:.....	17
Krokoms Kommun:.....	20
Ragunda Kommun: .....	22
Åre Kommun:.....	25
Kvalité: .....	27
Ekonomi .....	28
Ekonomisk modell.....	28
Administration grunder: .....	28
Utfall 2020.....	29
Budget 2020 kontra utfall.....	29

## Årsrapport SÄK 2020

### **Länstrafikens uppdrag**

*Länstrafiken har getts i uppdrag att verkställa Region Jämtland Härjedalens och kommunernas uppgifter som ansvariga för särskild kollektivtrafik i nedanstående omfattning:*

*Länstrafikens uppdrag är att samordna de samhällsbetalda resorna oavsett om det är kommunerna, regionen eller Länstrafiken som har ansvaret för dessa. Detta sker genom att Länstrafiken bedriver:*  
*-beställnings- och samordningsfunktion (BC) för allmän och särskild kollektivtrafik*  
*-transporttjänster avseende särskild kollektivtrafik*  
*Verksamheten skall bedrivas med hjälp av entreprenörer som upphandlas i konkurrens, alternativt i egen regi.*

*Verksamheten skall bedrivas så att:*

*-samordning och planering av resor minimerar kostnaden för verksamheten och*  
*-överenskommen kvalitet på resor och tjänster upprätthålls.*

*Länstrafiken skall vidare*

*-aktivt arbeta med utveckling av resmöjligheter för att minska behovet av särskild kollektivtrafik genom att fler skall kunna nyttja den allmänna kollektivtrafiken.*

*Samtliga kommuner som ingår i Samarbetsavtalet-uppdragsavtalet och har överlåtit ansvar för färdtjänst/ riksfärdtjänst överlåter även myndighetsutövningen enligt gällande lagar.*

### **Uppdragsgivare**

Region Jämtland Härjedalen samt Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokom, Ragunda och Åre kommun.

### **Organisation**

Avdelningen för särskild kollektivtrafik (SÄK) har under året bestått av en Chef samt fyra stycken handläggare (3,8–3,3 handläggartjänster), varav ca 1,25 handläggartjänst avser sjukresehandläggning och resterande del färdtjänsthandläggning.

För utförande av beställningsmottagning samt transporter är beställningscentral och transportörer upphandlade i konkurrens. From 1 oktober drevs Beställningscentral av Region JH Reseservice.

### **Avtal (trafik och beställningscentral)**

Beställningscentral avtalet gällde tom 2020-09-30 och avtalspart var BC Jämtland AB, from 2020-10-01 drivs BC i egen regi av Region Jämtland Härjedalen Reseservice. Nya trafikavtal är tecknade för fyra områden, Bräcke, Ragunda, Åre samt Östersund, de avtalen sträcker sig tom 2025-06-14. För resterande områden utlöstes option för återstoden av 2020 och därefter har de områdena direktupphandlats under 2021. Ny upphandling är påbörjad för de fyra kvarstående områdena. I nedanstående tabell framgår avtalsparter samt vilken trafik som är upphandlad (utförs) i respektive kommun. Gulmarkerade rutor är trafik utom samarbetsavtalet.

Berg	Taxiservice i Berg AB	Sjukresa	Färdtjänst	Riksfärdtjänst	När o Anropsstyrd linjetrafik	Smågods	Linjetrafik	Skolskjuts
Härjedalen	Centrala Buss i J/H AB	Sjukresa	Färdtjänst	Riksfärdtjänst	När o Anropsstyrd linjetrafik	Smågods	Linjetrafik	Skolskjuts
Strömsund	Norra Jämtlands Taxi AB	Sjukresa			När o Anropsstyrd linjetrafik	Smågods	Linjetrafik	Skolskjuts
Krokom	Taxi Glesbygd AB	Sjukresa	Färdtjänst	Riksfärdtjänst	När o Anropsstyrd linjetrafik	Smågods	Linjetrafik	Skolskjuts
Östersund	Taxi Östersund AB	Sjukresa			När o Anropsstyrd linjetrafik	X	Linjetrafik	Skolskjuts
Bräcke	Centrala Buss i J/H AB	Sjukresa	Färdtjänst	Riksfärdtjänst	När o Anropsstyrd linjetrafik	X	Linjetrafik	Skolskjuts
Ragunda	Taxi Ragunda AB	Sjukresa	Färdtjänst	Riksfärdtjänst	När o Anropsstyrd linjetrafik	X	Linjetrafik	Skolskjuts
Åre	Taxi Väst Jämtland AB	Sjukresa	Färdtjänst	Riksfärdtjänst	När o Anropsstyrd linjetrafik	X	Linjetrafik	Skolskjuts

## Verksamhetsberättelse

Länstrafiken har under 2020 skött uppdraget avseende den särskilda kollektivtrafiken för sex av länets åtta kommuner samt för Region Jämtland Härjedalen. Året liknar inget annat i modern tid med anledning av rådande pandemi, vilken har påverkat resande, ekonomi med mera i stor utsträckning.

De kommuner som deltar i samarbetet är Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokom, Ragunda och Åre.

Trafikavtalsmässigt har 2020 varit ett problematiskt år med ett antal rättsprocesser kopplade till de avtal som var tänkt att träda i kraft 15-juni. I fyra av områdena<sup>1</sup> började nya avtal gälla 15-juni vilka i skrivande stund inte slutförhandlats. I resterande områden<sup>2</sup> har optioner i tidigvarande avtal utlöst för senare delen av 2020. Trafik i dessa områden har direktupphandlats för 2021 och ny upphandlingsprocess är påbörjad.

Myndighetsutövningen får anses ha fungerat väl. Myndighetsutövningen har varit föremål för prövning (överklaganden) av rätten i fem fall under året, varav samtliga ärenden avgjordes till Länstrafikens förmån. Handläggningstiden har under årets absoluta huvuddel varit en vecka.

Andelen färdtjänstillstånd i de sex ingående kommunerna var vid årets utgång 989 stycken.

För att mäta hur effektiv samordningen är jämförs den faktiska kostnaden för taxiresor med hur stor kostnaden skulle ha varit om resorna gjordes utan samordning. Differensen däremellan benämns samordningsvinst. Under 2020 och rådande pandemi så samordnades sjuk och färdtjänstresor i låg omfattning. Resandet skedde till huvuddel som ensamåkning from våren, vilket kraftigt påverkar årets samordningsvinst. Samordningsvinsten under 2020 var knappa 18 % i pengar motsvarar det knappt 10 miljoner kr vilket kan jämföras med 2019, då uppnåddes 26% (19,7 miljoner kr).

Ett verktyg för att mäta nöjdheten hos resenärerna är svensk kollektivtrafiks kvalitetsundersökning Anbarö. Där jämförs Länstrafiken med övriga riket. Länstrafiken har innehaft topplaceringar (1–3) sedan starten 2008. Under 2020 var det 96 % av resenärerna som gav bästa betyg (4–5, femgradig skala) när de fått betygsätta beställning och resa sammantaget. Detta skall jämföras med

<sup>1</sup> Bräcke, Ragunda, Åre, Östersund

<sup>2</sup> Berg, Härjedalen, Krokom, Östersund

riksgenomsnittet på 92 %. Resultatet i undersökningen gjorde att Länstrafiken och dess leverantörer placerade sig på en förstaplats i jämförelse med riket för tredje året i rad.

Under året har hållits två protokollförda Samrådsmöten där Länstrafiken varit sammankallande, varje uppdragsgivare har en representant. Samrådsgruppen möjliggör för varje part att få insyn och inflytande på verksamheten, såsom regelförändringar etcetera.

Personalmässigt har avdelningen SÄK varit dimensionerad med ett visst mått av redundans under året, vilket avspeglat sig i mycket korta handläggningstider.

Ett värde som särskilt följts upp gentemot avtalsparten BC Jämtland är svarstiden vid beställning av resa. Avtalskravet är att 90% av samtalen ska vara besvarade inom 2 minuter.

Färdtjänstreglementet har under året inte varit föremål för några förändringar. Egenavgifterna har varit oförändrade, de är kopplade mot Länstrafiktaxan och utgör ca 150 % av densamma. Region Jämtland Härjedalen fattar beslut angående regelverk och taxekonstruktion.

Egenfinansieringsgraden för samhällsbetalda resor är fortsatt låg (färdtjänst 12 %, sjukresor taxi 5 %).

Avseende ekonomin så uppvisade avdelningen ett positivt resultat om 14,45 miljoner kr mot budgeterade kostnader som var beräknade till 68,9 miljoner kr. Den stora diskrepansen beror på rådande pandemi.

Samtliga kommuner hade under 2019 jämförelsevis<sup>3</sup> en lägre kostnad än de hade innan de blev en part i Samarbetsavtalet. 2020 är i jämförelsehänseende ett mindre lämpligt exempel och undantag, då pandemin gjort att färdtjänstresandet varit långt under normalt och kostnaderna i linje med det.

Region Jämtland Härjedalen har en kostnadsökning jämfört med innan de blev part av samarbetsavtalet, men inte i paritet med höjningen av avtalspriserna som generellt ökat avsevärt. 2020 är även här i jämförelsehänseende ett mindre lämpligt exempel. Detta då rådande pandemi gjort att resandet varit långt under normalt, dock inte kostnaden, framför allt beroende på minskad samordning av resor. Ser vi till åren före pandemin så var antalet sjukresor med taxi de tre åren 2017–2019, de tre lägsta den senaste 13 års perioden (äldre statistik saknas).

Under 2021 behöver stort fokus läggas på att slutföra upphandling av trafik samt slutföra implementering av de nya trafikavtalen.

Vidare behöver det fortsatt ske riktade informations och utbildningsinsatser. Kunskapsnivån beträffande färdtjänst och sjukresor har emellertid avsevärt förbättrats under senare tid.

Slutligen behöver det under 2021, likt tidigare år, vara en ständigt pågående process med att förbättra, anpassa och effektivisera verksamheten. Under 2021 förändras även organisationen till del då sjukresobidragshandläggning samt ansvaret för sjukresor flyttas från Länstrafikens till Reseservice.

### **Framtida utveckling**

Samarbetsavtalet (avtal om samordning av samhällsbetalda resor i Jämtlands län) lämnar öppet för de kvarstående kommunerna, Östersunds kommun och Strömsunds kommun att ansluta sig till avtalet med sina färdtjänst/ riksfärdtjänstresor. Ett villkor för att få ansluta sig är att man ansluter sig till de gemensamma regler och taxor och kvalitetskrav som finns för tillfället. Östersunds kommun har hittills valt att stå utanför samarbetet, i huvudsak för att de vill behålla sin taxa.

Ett av uppdragen till Länstrafiken lyder ” *Länstrafiken skall vidare -aktivt arbeta med utveckling av resmöjligheter för att minska behovet av särskild kollektivtrafik genom att fler skall kunna nyttja den*

---

<sup>3</sup> Hänsyn tagen till penningvärdeförändring

*allmänna kollektivtrafiken*". Riksdagen fastlade långt tillbaka en nationell plan, vilken senare kompletterades med ett funktionsmål som preciserat lyder *Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning*. En förutsättning för att fler funktionshindrade skall kunna åka med den allmänna kollektivtrafiken är att både bussar och den fysiska miljön är anpassad och att information tillhandahålls i reseplaneraren eller motsvarande. Jämtland ligger inte i framkant beträffande fysisk anpassning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser och kartläggning av dessa samt tillhandahållande av information. Det sistnämnda är en viktig del då behovet av att er hålla aktuell, korrekt och anpassad information om tillgängligheten innan resan i många fall är direkt avgörande för om resan går att genomföra eller ej. Den här frågan berör flera aktörer och för fördjupning av Länstrafikens göranden och åtaganden i denna fråga hänvisas till *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016–2020 Region Jämtland Härjedalen* samt kommande trafikförsörjningsprogram men även till regeringens *Proposition 2016/17 Nationellt mål och inriktning för funktionshindrapolitiken*. I den sistnämnda klargörs exempelvis ansvarsområden.

Målsättningen för SÄK:s del i denna fråga har fått sänkas betydligt. Till: -att när det är möjligt, när det finns ett antal identifierade kartlagda anpassade hållplatser sökbara i trafikplaneraren, samt ett fungerande betalsystem mellan särskild och allmän kollektivtrafik, att påbörja viss styrning av färdtjänstresenärer till den allmänna kollektivtrafiken.

## Myndighetsutövning/ Legitimering

### Överklaganden:

Under året har det inkommit två överklaganden, vilket är exceptionellt lågt sett historiskt. Medelvärdet den senaste femårsperioden är 8,4. Samtliga överklaganden har tillsänts Förvaltningsrätten för avgörande.

Myndighetsutövningen har prövats av Förvaltningsrätten i fem fall under året, i samtliga fall har myndighetsutövarens beslut slutligen stått fast. Sammantaget med domsluten för 2019 och tidigare har förvaltningsdomstolen till dags dato avgjort 145 av totalt 145 ärenden, varav 138 utfallit till myndighetsutövarens favör.

Tre ärenden har under året överklagats av sökande till kammarrätten. Kammarrätten beviljade prövningstillstånd i ett av fallen. Målet avgjordes till myndighetsutövarens fördel.

### Antal handlagda ärenden:

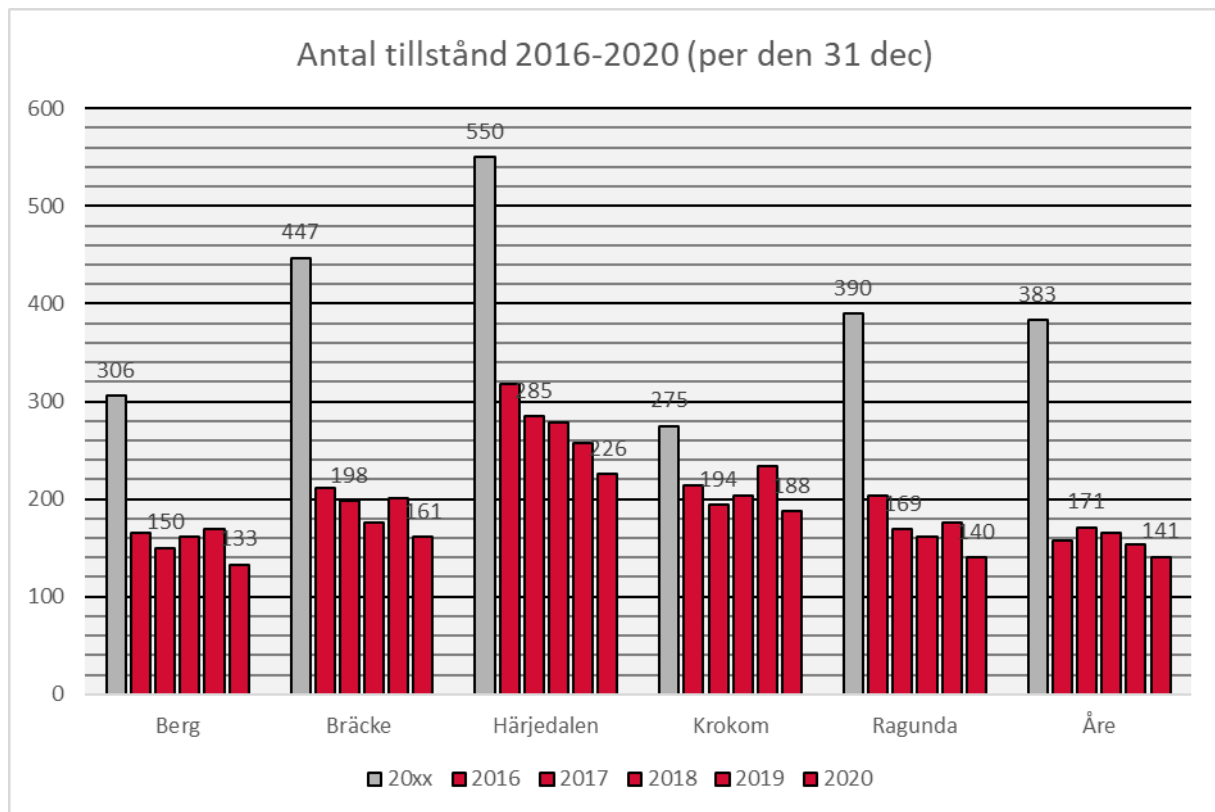
Under året har fattats formellt beslut i totalt 516 ärenden, vilket är 23 % lägre än snittet för de fem senaste åren. Orsaken står att finna i Covid-19 och den samhällspåverkan som råder, folk håller sig hemma, får troligen hjälp med handling mm och behovet av att kunna resa nedgår drastiskt. Post Covid-19 torde ansökningarna öka.

Av inkomna ansökningar beviljades drygt 94 %. Sett till nyansökningar *färdtjänst* så beviljades väl 92 %. Andelen beviljade beslut är i paritet med fjolåret och har ökat något i jämförelse med de senaste åren dessförinnan.

### Legitimerade för färdtjänst:

Per den 31/12–2020 var det 989 legitimerade för färdtjänst, jämfört med 1190 vid årets början vilket är en minskning med hela 17 %.

Efter att antalet legitimerade i en lång följd av år ha minskat avsevärt planade kurvan ut alltmer och antalet legitimerade ökade något under 2019. Bedömningen inför 2020 var inledningsvis att antalet fortsättningsvis kommer att vara relativt stabilt på dagens nivå och variera både upp och ner i mindre omfattning. Sedan kom pandemin och antalet ansökningar minskade en period drastiskt, sett till nyansökningar så minskade dessa med 23 % jämfört med 2019. På nedanstående bild illustreras förändring av antal tillstånd per kommun de senaste fem åren, samt att antalet legitimerade när myndighetsutövningen överlämnades från respektive kommun finns med som referensvärde (20xx grå stapel).



### **Nationell Jämförelse Färdtjänstillstånd:**

Observera att siffrorna avser 2019 eftersom 2020 års officiella siffror<sup>4</sup> redovisas först i juni 2021.

I genomsnitt är 31 personer per 1000 invånare färdtjänstberättigade i riket. I länen varierar antalet personer med färdtjänstillstånd i förhållande till folkmängden relativt kraftigt, vilket illustreras i bild på omstående sida. Antalet innehavare av färdtjänstillstånd per län varierar mellan 23 och 46 tillstånd per 1000 invånare. Jämtland som helhet ligger under rikssnittet, det är 26 personer per 1000 invånare som innehar färdtjänstillstånd. Det varierar stort mellan kommunerna. Jämtland ligger numer bland de län som har lägst färdtjänstinnehav, för 13 år sedan var innehavet betydligt högre och återfanns strax under de nivåer övriga norrlandslän befinner sig på idag.

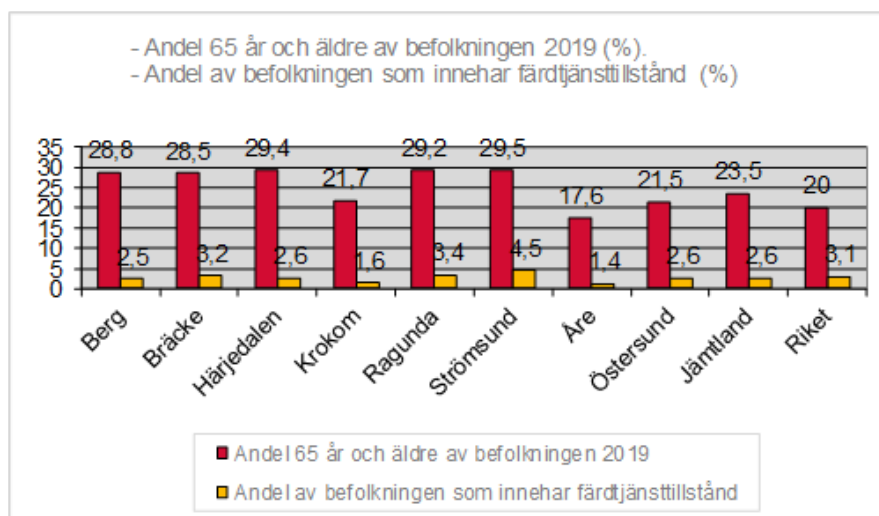
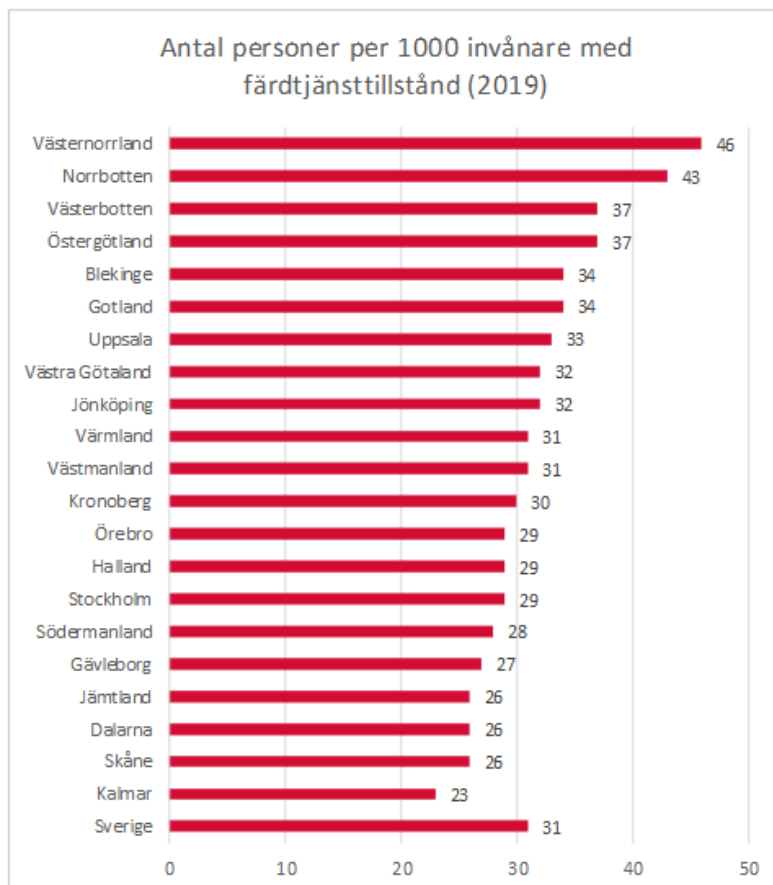
Färdtjänst är starkt kopplad till ålder, av landets färdtjänstberättigade är 78 % över 65 år. Man behöver ta hänsyn till åldersstrukturen<sup>5</sup> i kommunerna (bild på omstående sida), för att bilda sig en uppfattning om läget beträffande andel av befolkningen som innehar tillstånd. Flera av länets kommuner har en åldrande befolkning och ligger långt över rikssnittet beträffande andel av befolkningen som är 65 år eller äldre. Sett till storleksordningen på relationerna mellan ålder och andel legitimerade kan konstateras att Berg, Bräcke Härjedalen och Ragunda har en hög andel 65 eller äldre. Trots det ligger de relativt lågt beträffande hur stor del av befolkningen som innehar färdtjänstillstånd. Krokoms och Åre har förvisso låg andel 65 eller äldre men har exceptionellt låg andel färdtjänstinnehavare, bara 1,6 respektive 1,4 % av befolkningen innehar färdtjänstillstånd i de två kommunerna. Rikssnittet är att 3,1 % av befolkningen innehar färdtjänstillstånd.

Sammanfattningsvis har samarbetsavtalets samtliga kommuner ett lågt färdtjänstinnehav.

<sup>4</sup> Källa: Trafikanalys: Färdtjänst och Riksfärdtjänst 2019

<sup>5</sup> Källa: Statistiska centralbyrån





## Sjukresebidragshandläggning

Sjukresebidragshandläggningen får anses ha fungerat väl under året, handläggningstiden har under huvuddelen av året understigit 14 dagar- inkommen ansökan-beslut om utbetalning. Totalt har 38 520 ärenden handlagts vilket är 19 % färre än fjolåret (de senaste åren dessförinnan har legat i paritet med 2019). Orsaken till minskningen står att finna i Covid-19 och den samhällspåverkan som råder med mindre planerad vård än normalt. Post Covid-19 torde ansökningarna öka, då vårdskulden arbetas igenom. Ett 10-tal ärenden har varit föremål för överprövning<sup>6</sup> varav ett fåtal ändrats.

<sup>6</sup> Överprövning utförd av Chef särskild kollektivtrafik

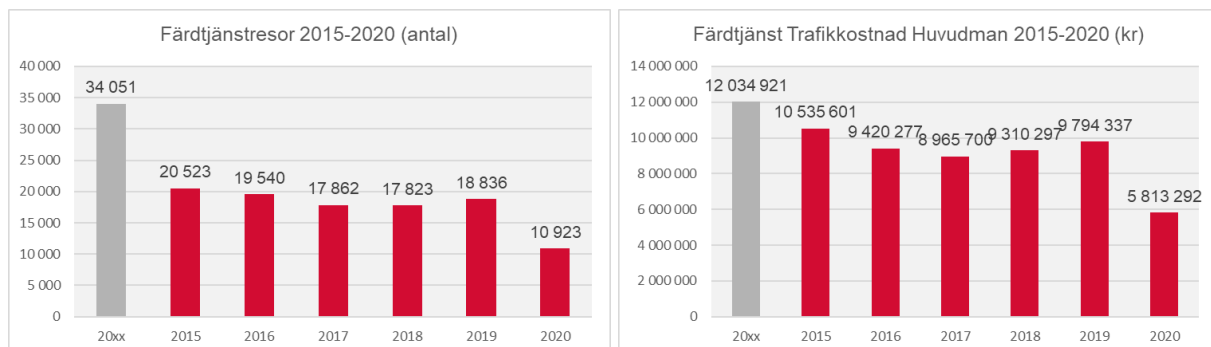
## Resor per restyp samt trafikknaster:

### Antal beställningar av resor:

Under 2020 gjordes 62 530, antalet har i jämförelse med 2019 nedgått kraftigt (-24 %) med anledning av rådande pandemi. Snittpriset för en beställning under 2020 var 26 kr.

### Färdtjänst:

Under 2020 genomfördes 10 923 färdtjänstresor vilket är en kraftig minskning, (- 42 %), jämfört med 2019 då 18 836 färdtjänstresor genomfördes. Orsaken till minskningen är Covid-19 och den samhällspåverkan som råder därutav. Huvudmännens trafikknast uppgick till 5 813 292 kr. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sex åren, samt att värdena från kommunerna året innan<sup>7</sup> verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (20xx grå stapel).



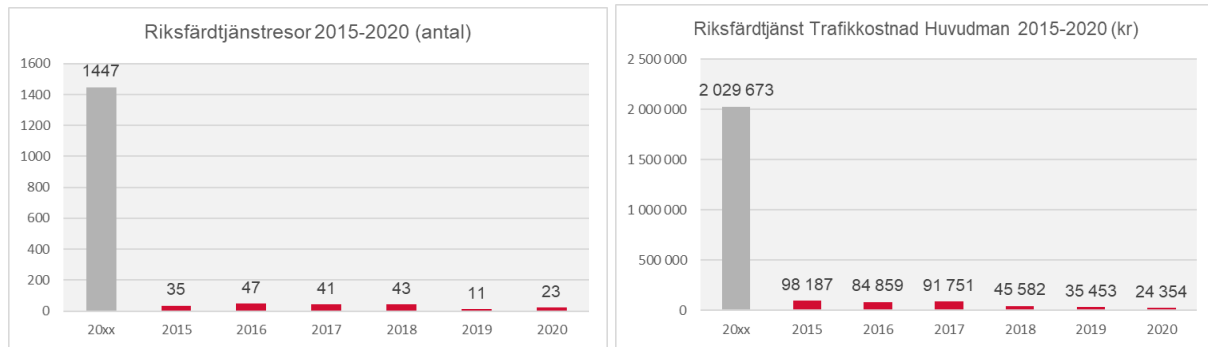
Några korta fakta om resorna: De genomfördes i huvudsak dagtid på vardagar. Beställningarna sker till huvuddel kl. 8-17. Genomsnittlig reslängd var 18 km, så många som 30 % av resorna understeg 1,9 km. 20 % av resorna genomfördes med specialfordon. Resandet bland de legitimerade varierar stort, i snitt har varje legitimerad rest 11 resor. En resa kostade i snitt 532 kr för kommunerna och 67 kr för resenären. Egenfinansieringsgraden (av trafikknasten) är 12 %. Samordningsvinsten uppgick till 7,73 % vilket motsvarar 435 000 kr. Sedan våren samordnas resorna i liten utsträckning, huvuddelen av resorna sker sedan dess som ensamåkning pgr av Covid-19. Skillnaden mot normal samordningsvinst i % är inte så stor för färdtjänst, normalt uppnås drygt 10 %. Att samordningsvinsten för färdtjänst är relativt låg beror till stor del på att resandet sker perifert. Totalt antal resta, beställda, km: 196 443 vilket är en minskning med 42 % jämfört med 2019.

För uppgifter om respektive kommun hänvisas till kapitlet *statistik per kommun*.

### Riksfärdtjänst:

Under 2020 genomfördes 23 Riksfärdtjänstresor, vilket är ökning från 2019 då 14 resor gjordes. Resorna genomfördes med flertalet färdstätt, allt från tåg med ledsagare till taxi. Huvudmännens trafikknast uppgick till 24 354 kr. En resa kostade i snitt 1058 kr för kommunerna att jämföra med 2019 då snittet låg på knappa 5000 kr. Kostnaden per resa varierar starkt beroende på vilket färdstätt som beviljats (och reslängd) därav den stora kostnadsskillnaden mellan åren. För uppgifter om respektive kommun hänvisas till kapitlet *statistik per kommun*. I diagrammen ses de senaste sex åren, samt att värdena från kommunerna året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (20xx grå stapel).

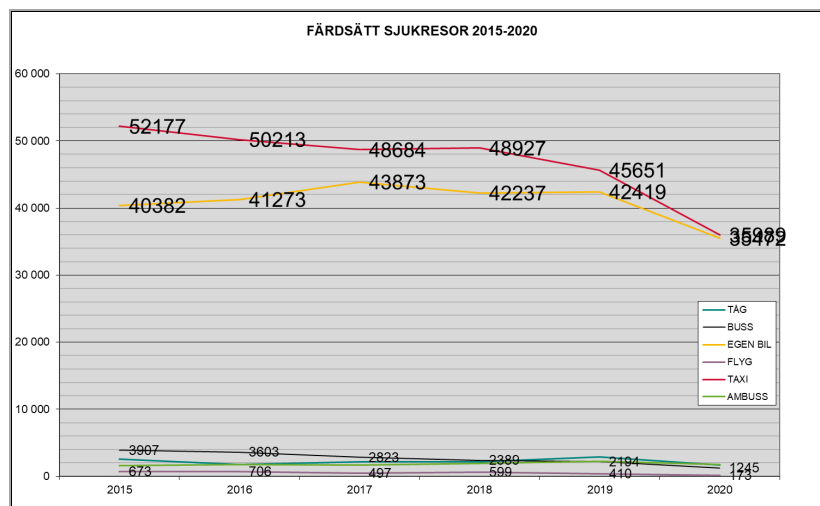
<sup>7</sup> 2007,2008,2010 respektive 2012



### Sjukresor:

Under 2020 genomfördes totalt 76 320 sjukresor med samtliga färdsätt (tåg, buss, egen bil, taxi, flyg, ambuss), vilket är en minskning med 20 % jämfört med 2019. Den huvudsakliga orsaken till nedgången står att finna i den pandemi som råder. Dessutom har dialysavdelningen färre behandlingar och mer alternativa behandlingar-hemodialys jämfört med tidigare, vilket har minskat antalet sjukresor med taxi. Dialysavdelning som historiskt stått för en stor del av det totala antalet sjukresor med taxi har minskat taxiresandet med 34 % 2020 jämfört med 2019. Störst kostnad av färdsätten återfinns i taxi, det totala antalet sjukresor med taxi har under 2020 minskat med 21 % jämfört med 2019.

50 % av resorna avser eget resande med sjukresebidrag, resterande andel, 50 %, beställdes via beställningscentralen. Den fördelningen är i paritet med 2019. Huvudmannens trafikostnad (samtliga färdsätt<sup>8</sup>) uppgick till 44 305 505 kr vilket är en minskning med drygt 6 % jämfört med 2019. Merparten av kostnadsminskningen står att finna i färdsätten egen bil, buss, tåg och flyg. Att kostnadsminskningen beträffande färdsättet taxi inte är större beror på ett flertal faktorer. En faktor är sämre samordningsvinst, detta då huvuddelen av resorna med taxi sedan i våras efter given instruktion sker som ensamåkning med anledning av rådande pandemi. De nya trafikavtalen är en annan orsak då de är dyrare än tidigare avtal. De dominerande färdsätten är likt tidigare år egen bil samt taxi, fördelningen mellan reslagen framgår i nedanstående diagram.



Billigaste färdsätt, buss, tåg eller egen bil, utgjorde 50 % av resorna till en kostnadsandel av 10 %. De dyrare färdsätten, taxi och flyg, där det krävs ett särskilt medicinskt intyg för att få nyttja, återfinns taxi som den överlägset största kostnaden. Taxikostnaden uppgick till 89 % av den totala trafikostnaden och svarade för drygt 47 % av det totala antalet resor.

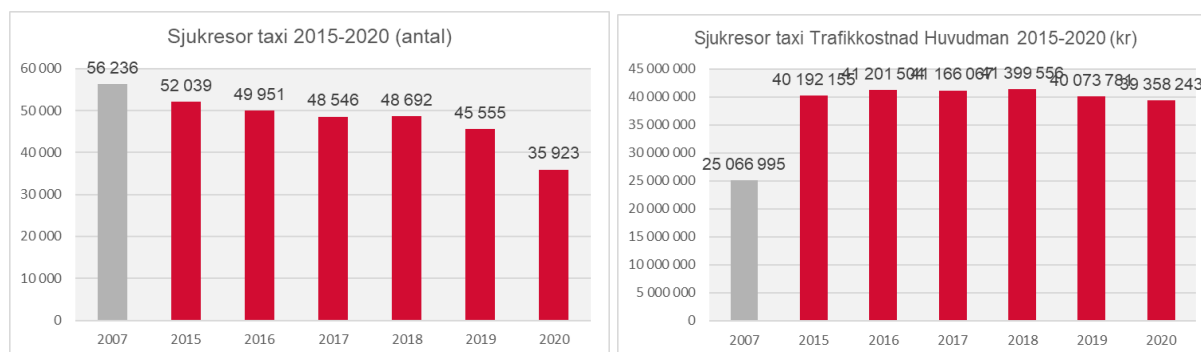
Den totala kostnaden för taxiresorna har under året minskat med 1,8 %. Antalet resor har minskat med 21 %. Att kostnadsminskningen inte är större beror på som tidigare nämndes, på ett flertal faktorer. En

<sup>8</sup> Exklusive ambuss. Exklusive Covidtransporter.

faktor är sämre samordningsvinst då huvuddelen av resorna med taxi sedan i våras sker som ensamåkning med anledning av rådande pandemi. Under 2020 blev samordningsvinsten för sjukresor 15,6 %, i pengar knappt 6,5 miljoner att jämföra med 2019 då samordningsvinsten var 27,2 % eller knappt 15 miljoner. De nya trafikavtalen är en annan orsak då de är dyrare än tidigare avtal. Vidare är det så att resor och kostnader inte alltid åtföljs stringent beroende på olika saker var för sig eller i kombination. Exempelvis vilket transportsätt resenären behöver: sittande, liggande, sittande i rullstol, längd på resa, samordningsmöjligheter etcetera. Sammansättningen på resorna (parametrarna) var i stort detsamma 2020 som 2019. Det var något större andel resor som utfördes med specialfordon 2020 och snittlängden på en beställning var däremot 1,6 km kortare 2020 jämfört med 2019.

2020 är ur jämförelseperspektiv över tid ett undantagsår, vilket även 2021 till del med stor sannolikhet kommer att vara med anledning av rådande pandemi. Innan pandemin var utvecklingen att antalet sjukresor med taxi åren dessförinnan nedgick. Sett till antalet så var antalet resor (2020 undantaget) de tre åren 2017–2019, de tre lägsta den senaste 13 års perioden (äldre statistik saknas). Redan 2017 kunde med säkerhet konstateras att införandet av obligatorisk webbutbildning för intygsutfärdare som krävs för att få utfärda intyg dyrare färd sätt i kombination med krav på motivering definitivt gett resultat. Antalet sjukresor med taxi minskade<sup>9</sup>, och därmed kostnaderna för sjukresor. Minskningen påbörjades vid halvårsskiftet 2016 och sammanföll klart med att webbutbildningen i sjukresoregelverket påbörjades av utsedd personal. Orsaken till nedgången under 2019 är inte lika klar, men en stor del av nedgången (mer än hälften av antalet resor) berodde på att antalet dialysresor minskade då dialysavdelningen införde alternativa dialysbehandlingar i hemmet samt att antalet patienter nedgick. Sett till kostnadsminskningen återfanns 2019 absoluta huvuddelen hos dialysavdelningen, då de utöver ovanstående minskade andel med specialfordon avsevärt (antal km minskade med 66%). Ser vi till 2020 så fortsätter dialysavdelningen att minska sitt resande, jämfört med 2019 hela 34 % färre resor.

I nedanstående diagram återfinns samtliga sjukresor med taxi de senaste sex åren, samt att år 2007 finns med som referensvärde (året innan samarbetsavtalet):



Några korta fakta om sjukresor med taxi: Resorna genomfördes i huvudsak dagtid på vardagar. Beställningarna sker till huvuddel kl. 8-17. Genomsnittlig reslängd var 48 km, så många som 26 % av resorna understeg 5,9 km. 21 % av resorna genomfördes med specialfordon, 6 % av resorna avser liggande transport. En resa kostade i snitt 1 094 kr för Region Jämtland Härjedalen och 60 kr för resenären. Egenfinansieringsgraden (av trafik kostnaden) är 5 %. Totalt antal resta, beställda, km: 1 722 628 km.

Avseende övriga färd sätt kan följande konstateras:

<sup>9</sup> Jämförs 2017 (ett helt år med webbutbildning) med 2015 (ett helt år utan webbutbildning) minskade antalet resor med 7 %, En mer rättvisande siffra i jämförelsen skulle fås om dialysavdelningen exkluderas, detta då en tillkommande/ avgående dialyspatient reser mycket frekvent (standard 6 resor/ vecka) och får ett stort genomslag. Antalet resor med taxi har då minskat med 11 % jämfört med 2015.

Antalet resor med egen bil har nedgått med 16 % till följd av pandemin. Andelen av det totala antalet sjukresor har ökat något, (+2 %), egen bil utgjorde 46,5 % av det totala antalet sjukresor. Merparten av bilresorna äger rum inom länet, 14 % avser utomlänsvård.

Bussresorna utgör 1,6 % av det totala antalet ersatta resor. Att andelen är så pass liten de senaste åren kan bero på att alltför många innehar färdbevis typ årskorts senior eller andra periodkort som innebär att resenären inte har någon ökad kostnad för just själva sjukresan och resan därmed inte är ersättningsberättigad. Av bussresorna avser 23 % utomlänsvård.

Tåg utgör 2,6 % av det totala antalet sjukresor 2020. Merparten av resorna, 91%, avser utomlänsvård. Huvuddelen av resorna sker numer genom resebidrag.

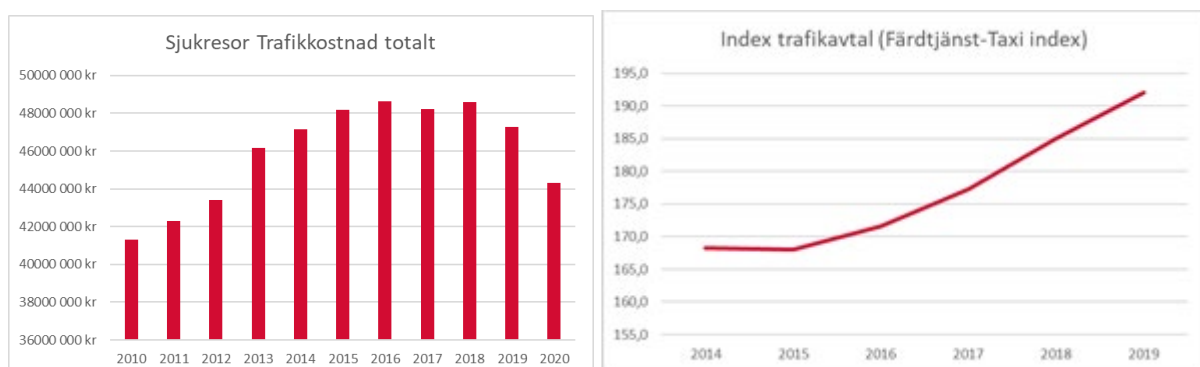
Flygresor räknas till dyrare färd sätt och kräver intyg, utgör 0,2 % av det totala antalet sjukresor 2020. Flygresorna har även före pandemin minskat under senare år, vilket sannolikt beror på att tillämpningen av regelverket stramades upp.

2,3 % av det totala antalet sjukresor gjordes med ambuss under året, vilket är i paritet med 2019. En stor del i ökningen under senare år beror på att ambuss dels uppgraderats (med ett avgränsat utrymme) samt att rutiner skapats som möjliggör att patientgrupper (infektionskänsliga och radiojodpatienter) som tidigare inte kunde nyttja ambuss numer kan det.

Trenden med minskade sjukresekostnader som startade med införandet av obligatorisk webbutbildning i sjukresereguleringen för intygsutfärdare<sup>10</sup> ledde till att 2017 var första gången sett bakåt i ett 11-års perspektiv som kostnaden för sjukresor (samtliga färd sätt) var lägre än föregående år (äldre statistik saknas). Tidigare trend var ökande kostnader år från år. Den totala trafik kostnaden för 2019 var på samma nivå som 2014, i sammanhanget bör beaktas att indexuppräknings av taxiavtalen (som årligen utgör ca 85 % av kostnadsmassan) under perioden 2014–2019 ökat kostnaden för den enskilda resan med 15%.

2020 är som tidigare nämnts ett undantagsår med särskilda parametrar och därför mindre lämpligt ur jämförelsesynpunkt. När samhället normaliserats post Covid-19 blir utvecklingen över tid intressant att följa.

I nedanstående diagram framgår total trafik kostnad sjukresor för en längre tidsperiod samt Indexutveckling taxiavtal 2014–2019. Därefter följer tabell utvisande 2020 års sjukresor med samtliga färd sätt.



<sup>10</sup> Halvårsskiftet 2016

2020 års sjukresor med samtliga färdstätt:

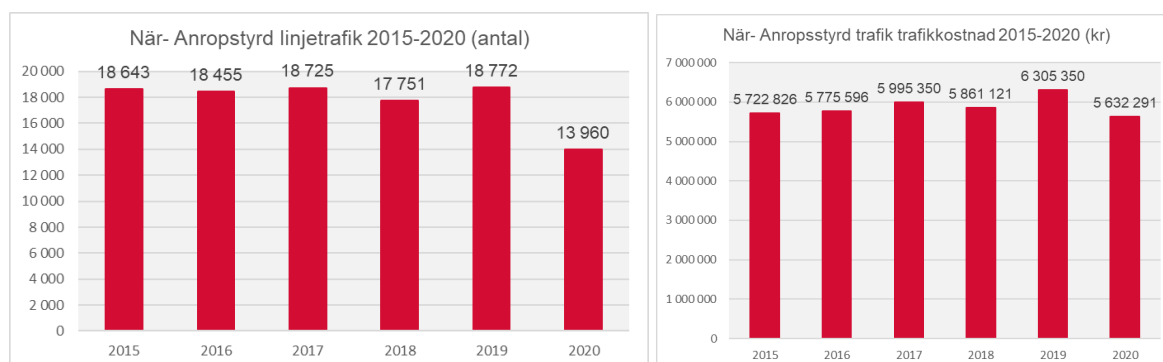
Färdstätt	Antal	Kostnad kr	% av total kostnad	% av antal resor	Snittkostnad kr
Tåg	1 691	785 899	2%	2,2%	465
Buss	1 245	149 117	0,3%	1,6%	120
Bil	35 472	3 642 115	8,2%	46,5%	103
Flyg	173	349 947	0,8%	0,2%	2023
Taxi	35 989	39 378 427	89%	47,2%	1094
Ambuss	1 750			2,3%	
Summa	76 320	44 305 505	100	100	581

### Kvalité sjukresor med taxi:

För att mäta kvalitén fyller Svensk kollektivtrafiks kundundersökning Anbaro en viktig funktion. Av länets sjukresenärer har 94 % av respondenterna under 2020 gett bästa betyg (4–5 på en femgradig skala) när de fått betygsätta beställning och resa.

### Närtrafik/ Anropsstyrds Linjetrafik

Under 2020 genomfördes 13 960 resor vilket är en minskning med 26 % jämfört med 2019, även denna trafik påverkades/as av Covid-19. Huvudmannens trafik kostnad uppgick till 5 632 291 kr. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sex åren. Närtrafiken och den anropsstyrda linjetrafiken sorterar under den allmänna kollektivtrafiken. Resorna bokas via beställningscentralen och ingår i samordningen. Samordningsvinsten var 35,4 % vilket motsvarar 2,9 miljoner. Eftersom resorna sorterar under den allmänna kollektivtrafiken görs ingen ytterligare analys i denna rapport.



## Statistik per kommun Färdtjänst/ Riksfärdtjänst:

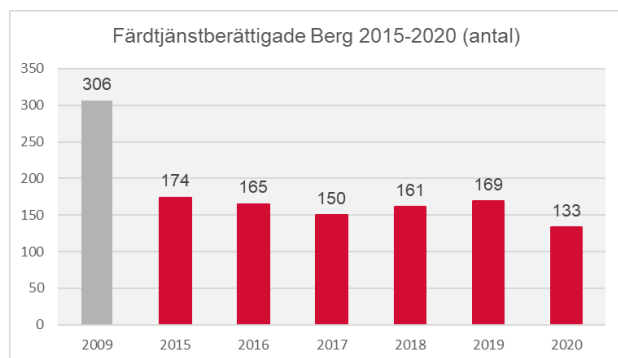
### Bergs Kommun:

Bergs kommun anslöt sig till Samarbetsavtalet 2009-06-15, myndighetsutövningen överlämnades 2009-12-01.

### Legitimerade:

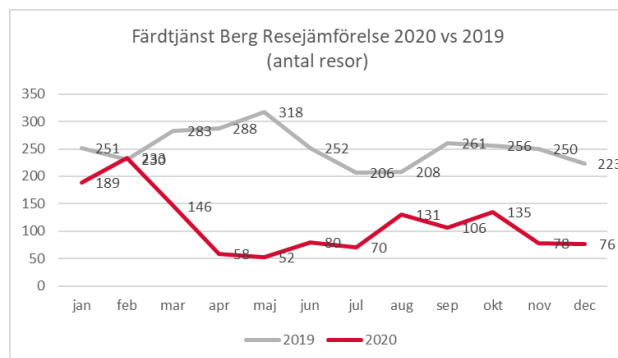
Antalet legitimerade har minskat med 21 % under året, med anledning av rådande Pandemi. I diagrammet nedan ses utvecklingen de senaste sex åren, samt att antalet legitimerade när myndighetsutövningen överlämnades från kommunen finns med som referensvärde (grå stapel). Bedömningen inför framtiden är att antalet legitimerade kommer att återgå till 2019 års nivå inom en inte allt för avlägsen framtid. I en nationell jämförelse så är färdtjänst innehavet lågt trots hög andel

innevånare 65 år eller äldre. Det är 2,5 % av kommuninnevånarna som innehar färdtjänst, riksnitt 3,1 %.

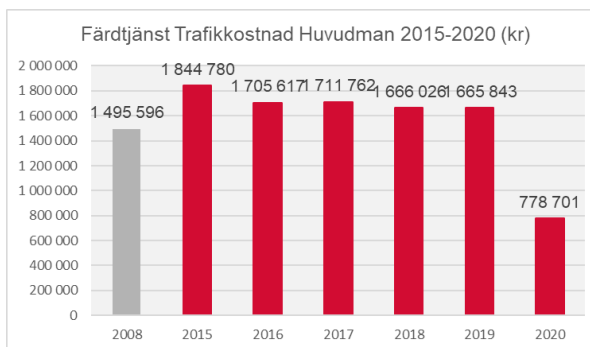
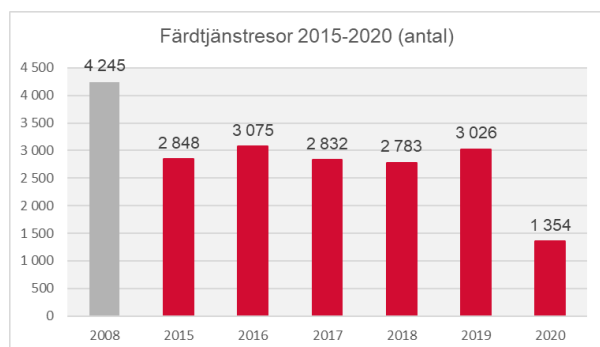


**Färdtjänst:**

Under 2020 genomfördes 1 354 färdtjänstresor vilket är en minskning med hela 55 % jämfört med 2019. Orsaken härför är rådande Pandemi vilket starkt påverkat resandet under stor del av 2020. I grafen nedan ses resandet månadsvis 2020 jämfört med 2019.



Kommunens trafik kostnad uppgick till 778 701 kr, vilket är långt under åren dessförinnan. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sex åren, samt att värdet från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel).

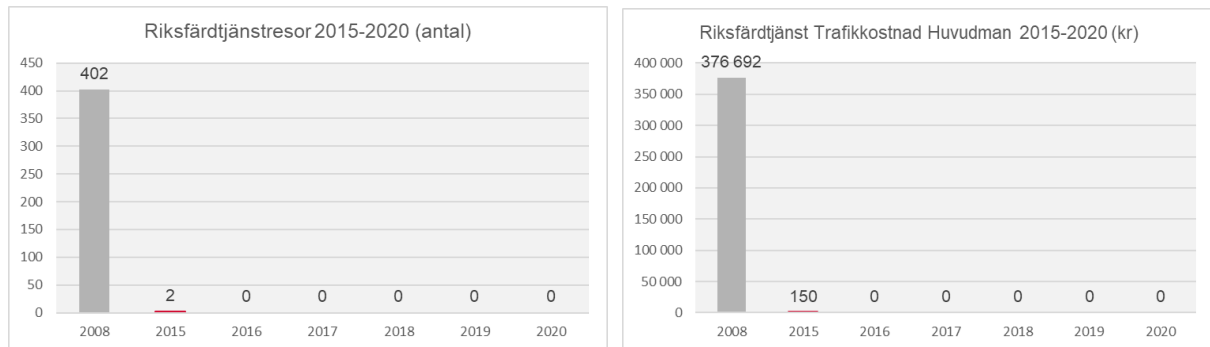


Några korta fakta om resorna: De genomfördes i huvudsak dagtid på vardagar. Genomsnittlig reslängd var 17 km. 34 % av resorna genomfördes med specialfordon. Resandet bland de legitimerade varierar stort, i snitt har varje legitimerad rest 10 resor. Andel utnyttjade tillstånd är i paritet med 2019, 70 % av tillstånden användes under året. En resa kostade i snitt 582 kr för Bergs kommun. Absoluta huvuddelen av resorna genomförs sedan i våras som ensamåkning efter given restriktion, vilket höjer kostnaden på de resor som företas. Normalt samordnas resorna i betydligt högre utsträckning och

uppnådde ifjol på årsbasis en samordningsvinst på 20 %. Motsvarande siffra för 2020 ligger på knappa 15 %. Totalt antal resta, beställda, km: 23 249 km.

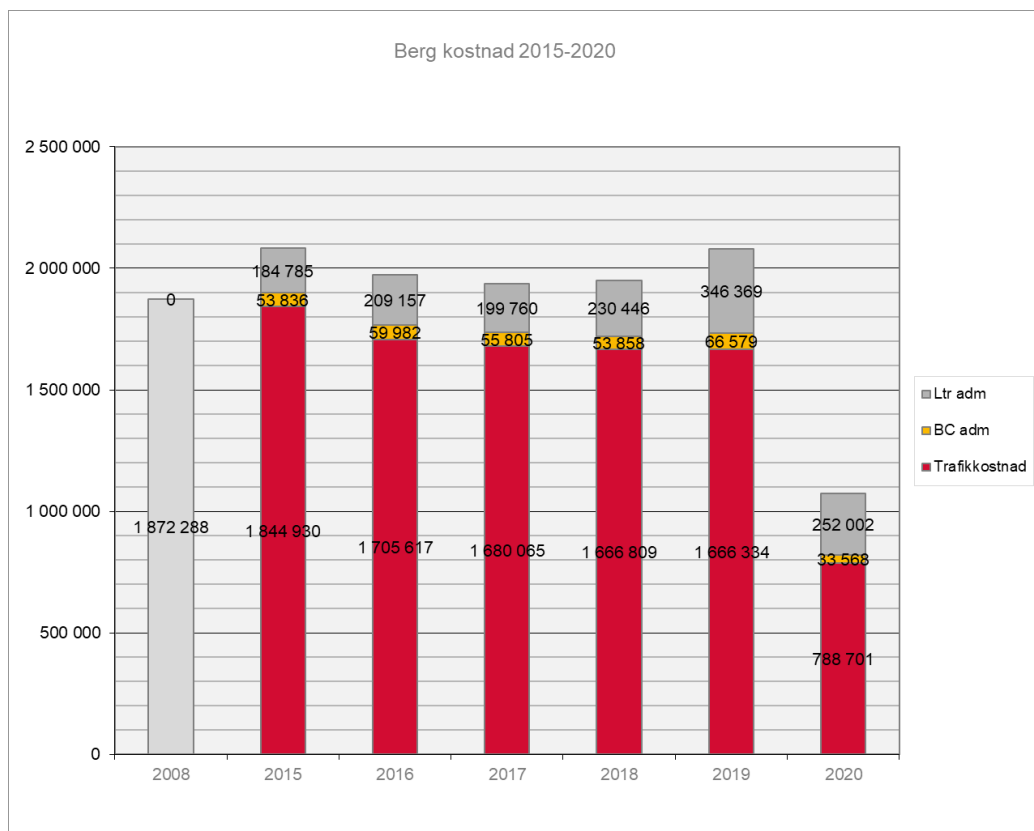
**Riksfärdtjänst:**

Inga riksfärdtjänstresor har skett under 2020 vilket är i nivå med de senaste fem åren. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sex åren, samt att värdet från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel).



**Ekonomi:**

Bergs totala kostnad för uppdraget Länstrafiken utfört uppgick 2020 till 1 074 271 kr och innefattar handläggning/ myndighetsutövning (Ltr adm.), beställningskostnad (BC adm.) och trafik kostnad (färdtjänst och riksfärdtjänst). I nedanstående diagram framgår Bergs totala kostnad de senaste sex åren. Värdena från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel), referensvärdet för kommunens kostnad för myndighetsutövning saknas.



Not: Penningvärdeförändring 2008 vs 2020: 1 872 288 kr 2008 motsvarar 2 093 209 kr 2020



**Kvalité:**

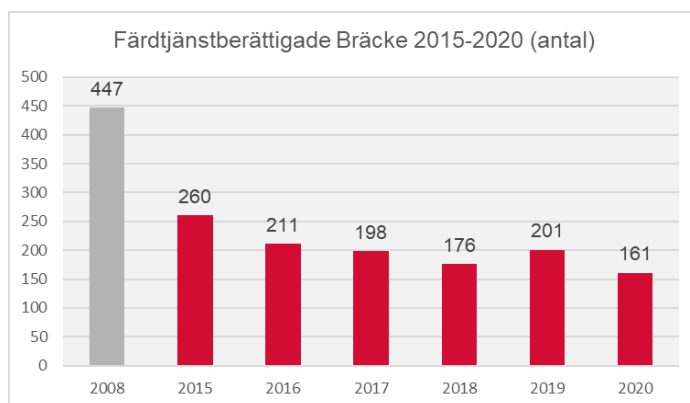
En kommun är enligt lag skyldig att tillhandahålla färdtjänstresor av god kvalitet. För att mäta kvalitén fyller Svensk kollektivtrafiks kundundersökning Anbaro en viktig funktion. Av Bergs färdtjänstresenärer har 100% av respondenterna under 2020 gett bästa betyg (4–5 på en femgradig skala) när de fått betygsätta beställning och resa.

**Bräcke Kommun:**

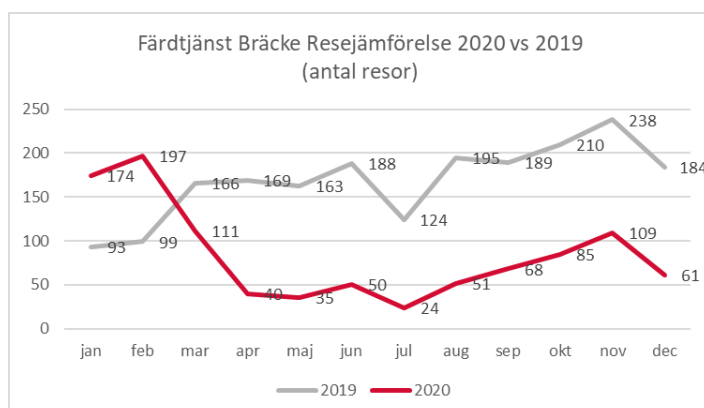
Bräcke kommun anslöt sig till Samarbetsavtalet vid starten 2008-06-15, myndighetsutövningen överlämnades 2008-12-01

**Legitimerade:**

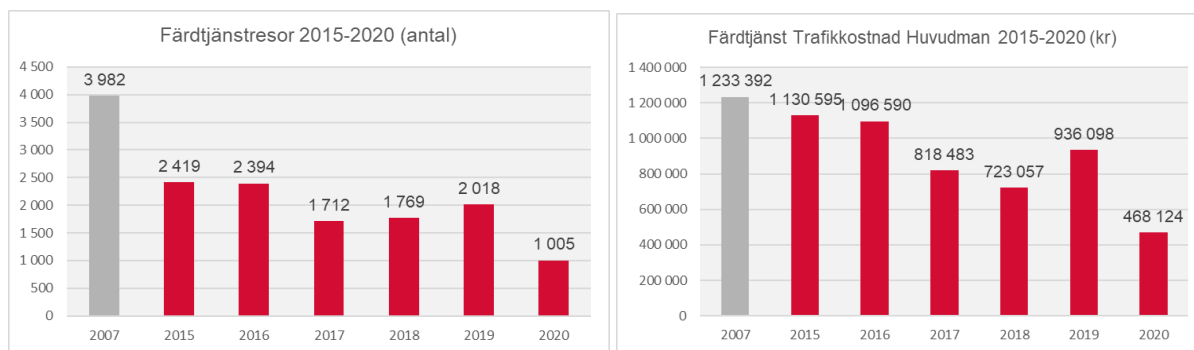
Antalet legitimerade har minskat med 20 % under året, med anledning av rådande Pandemi. I diagrammet nedan ses utvecklingen de senaste sex åren, samt att antalet legitimerade när myndighetsutövningen överlämnades från kommunen finns med som referensvärde (grå stapel). Bedömningen inför framtiden är att antalet legitimerade kommer att återgå till 2019 års nivå inom en inte allt för avlägsen framtid. I en nationell jämförelse så är färdtjänst innehavet lågt trots hög andel innevånare 65 år eller äldre. Det är 3,2 % av kommuninnevånarna som innehar färdtjänst, rikssnitt 3,1 %.

**Färdtjänst:**

Under 2020 genomfördes 1 005 färdtjänstresor vilket är en minskning med hela 50 % jämfört med 2019. Orsaken härför är rådande Pandemi vilket starkt påverkat resandet under stor del av 2020. I grafen nedan ses resandet månadsvis 2020 jämfört med 2019.



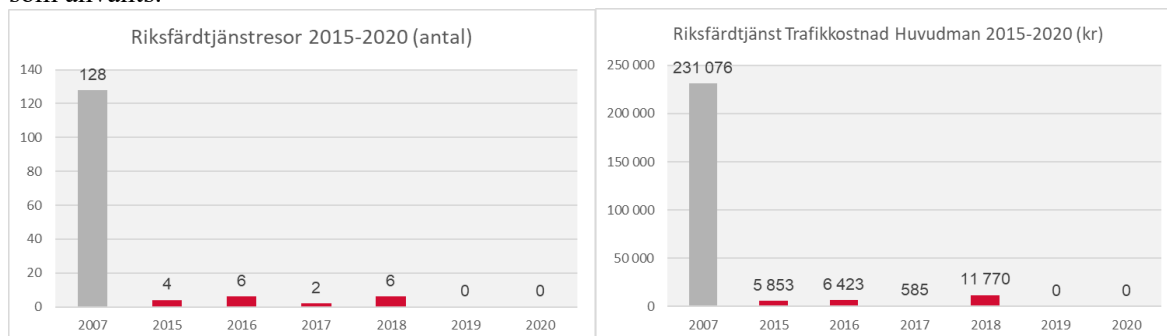
Kommunens trafik kostnad uppgick till 468 124 kr, vilket är långt under åren dessförinnan. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sex åren, samt att värdet från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel).



Några korta fakta om resorna: De genomfördes i huvudsak dagtid på vardagar. Genomsnittlig reslängd var 16 km. 38 % av resorna genomfördes med specialfordon. Resandet bland de legitimerade varierar stort, i snitt har varje legitimerad rest 6 resor. Andel utnyttjade tillstånd har minskat med 10 % jämfört med 2019, 47 % av tillstånden användes under året. En resa kostade i snitt 466 kr för Bräcke kommun. Absoluta huvuddelen av resorna genomförs sedan i våras som ensamåkning efter given restriktion, vilket höjer kostnaden på de resor som företas. Normalt samordnas resorna i betydligt högre utsträckning och uppnådde ifjol på årsbasis en samordningsvinst på 12 %. Motsvarande siffra för 2020 ligger på knappa 8 %. Totalt antal resta, beställda, km: 15 712 km.

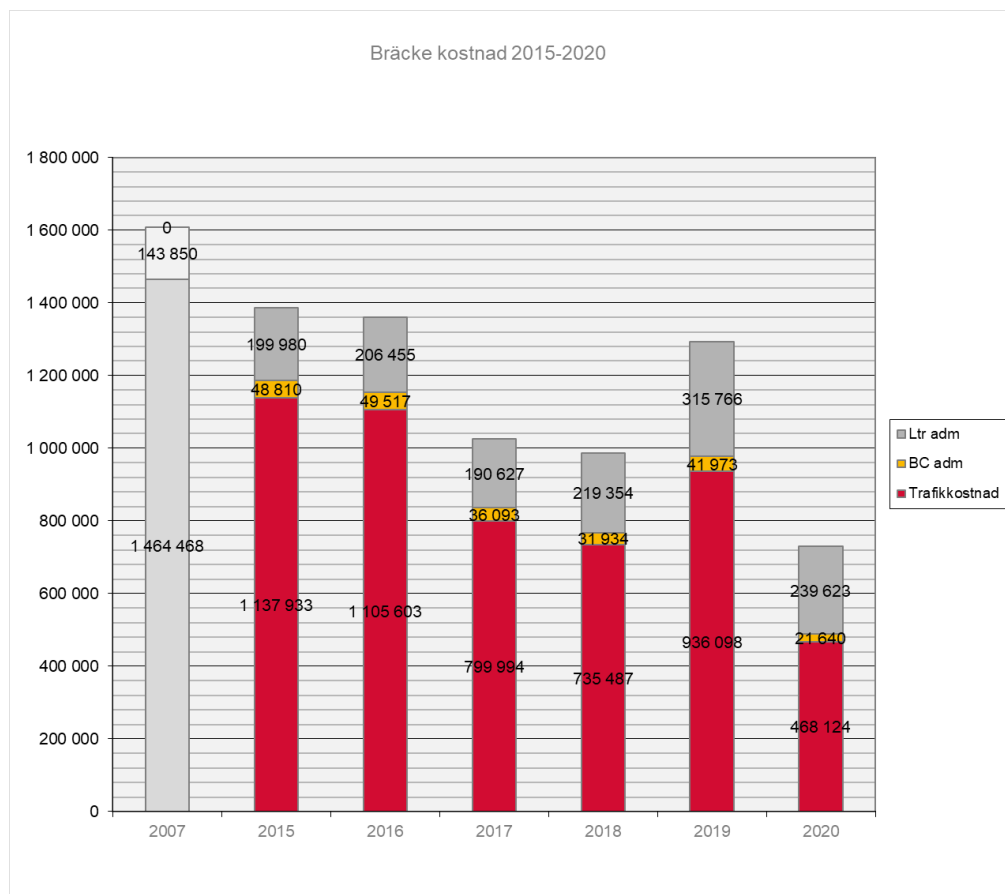
### **Riksfärdtjänst:**

Inga riksfärdtjänstresor genomfördes 2020. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sex åren, samt att värdet från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel). Kostnaden per resa varierar starkt mellan åren beroende på vilket färdstätt som använts.



### **Ekonomi:**

Bräckes totala kostnad för uppdraget Länstrafiken utfört uppgick 2020 till 729 387 kr och innefattar handläggning/ myndighetsutövning (Ltr adm.), beställningskostnad (BC adm.) och trafik kostnad (färdtjänst och riksfärdtjänst). I nedanstående diagram framgår Bräckes totala kostnad de senaste sex åren. Värdena från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel), referensvärdet för kommunens kostnad för myndighetsutövning saknas.



Not: Penningvärdeförändring 2007 vs 2020: 1 608 318 kr 2007 motsvarar 1 859 949 kr 2020

### **Kvalité:**

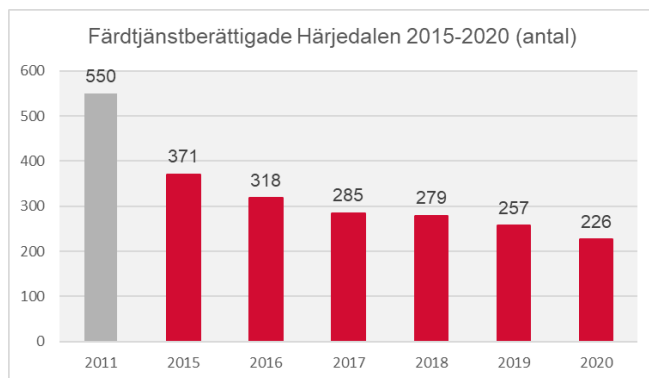
En kommun är enligt lag skyldig att tillhandahålla färdtjänstresor av god kvalitet. För att mäta kvalitén fyller Svensk kollektivtrafiks kundundersökning Anbarö en viktig funktion. Av Bräckes färdtjänstresenärer har 100% av respondenterna under 2020 gett bästa betyg (4–5 på en femgradig skala) när de fått betygsätta beställning och resa.

### **Härjedalens Kommun:**

Härjedalens kommun anslöt sig till Samarbetsavtalet 2011-07-01, myndighetsutövningen överlämnades 2011-07-01.

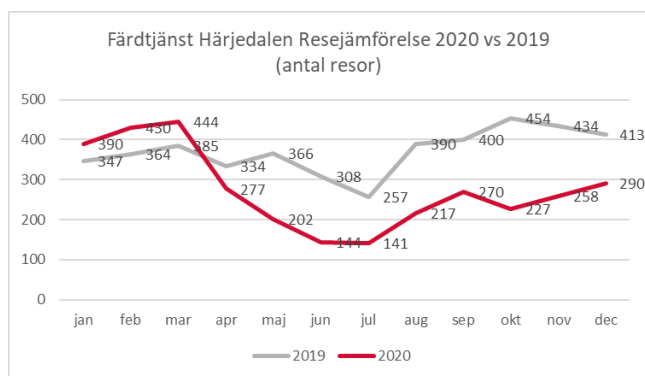
### **Legitimerade:**

Antalet legitimerade har minskat med 12 % under året, med anledning av rådande Pandemi. I diagrammet nedan ses utvecklingen de senaste sex åren, samt att antalet legitimerade när myndighetsutövningen överlämnades från kommunen finns med som referensvärde (grå stapel). Bedömningen inför framtiden är att antalet legitimerade kommer att återgå till 2019 års nivå inom en inte allt för avlägsen framtid. I en nationell jämförelse så är färdtjänst innehavet lågt trots hög andel innevånare 65 år eller äldre. Det är 2,6 % av kommuninnevånarna som innehar färdtjänst, riksnitt 3,1 %.

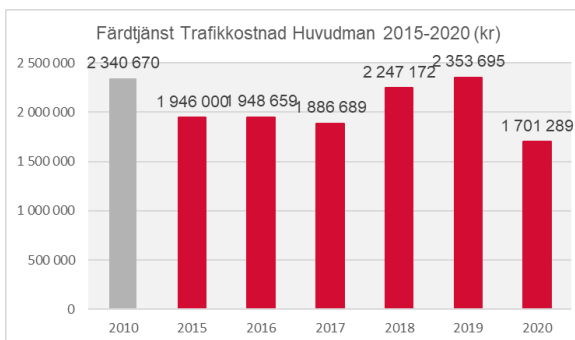
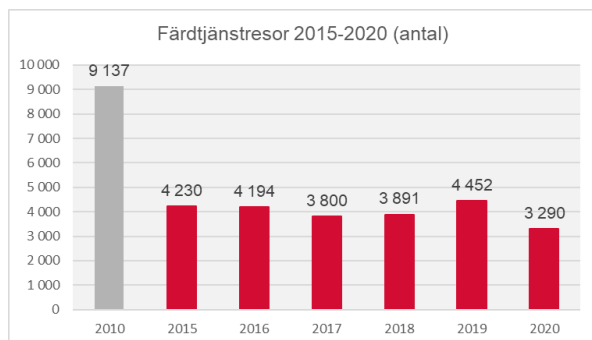


**Färdtjänst:**

Under 2020 genomfördes 3290 färdtjänstresor vilket är en minskning med 26 % jämfört med 2019. Orsaken härför är rådande Pandemi vilket starkt påverkat resandet under stor del av 2020. I grafen nedan ses resandet månadsvis 2020 jämfört med 2019.



Kommunens trafik kostnad uppgick till 1 701 289 kr, vilket är långt under åren närmast innan. Härjedalen är den kommun som minskat resandet minst under året av samarbetsavtalets kommuner. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sex åren, samt att värdet från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel).

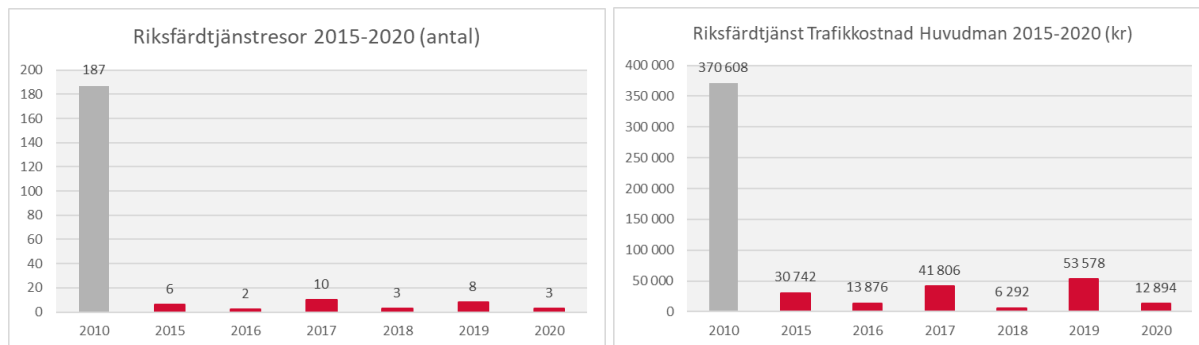


Några korta fakta om resorna: De genomfördes i huvudsak dagtid på vardagar. Genomsnittlig reslängd var 19 km. 21 % av resorna genomfördes med specialfordon. Resandet bland de legitimerade varierar stort, i snitt har varje legitimerad rest 15 resor. Andel utnyttjade tillstånd har minskat med 11 % jämfört med 2019, 44 % av tillstånden användes under året. En resa kostade i snitt 517 kr för Härjedalens kommun. Samordningsvinsten uppgick till 6,6 %. Totalt antal resta, beställda, km: 61 090 km.

**Riksfärdtjänst:**

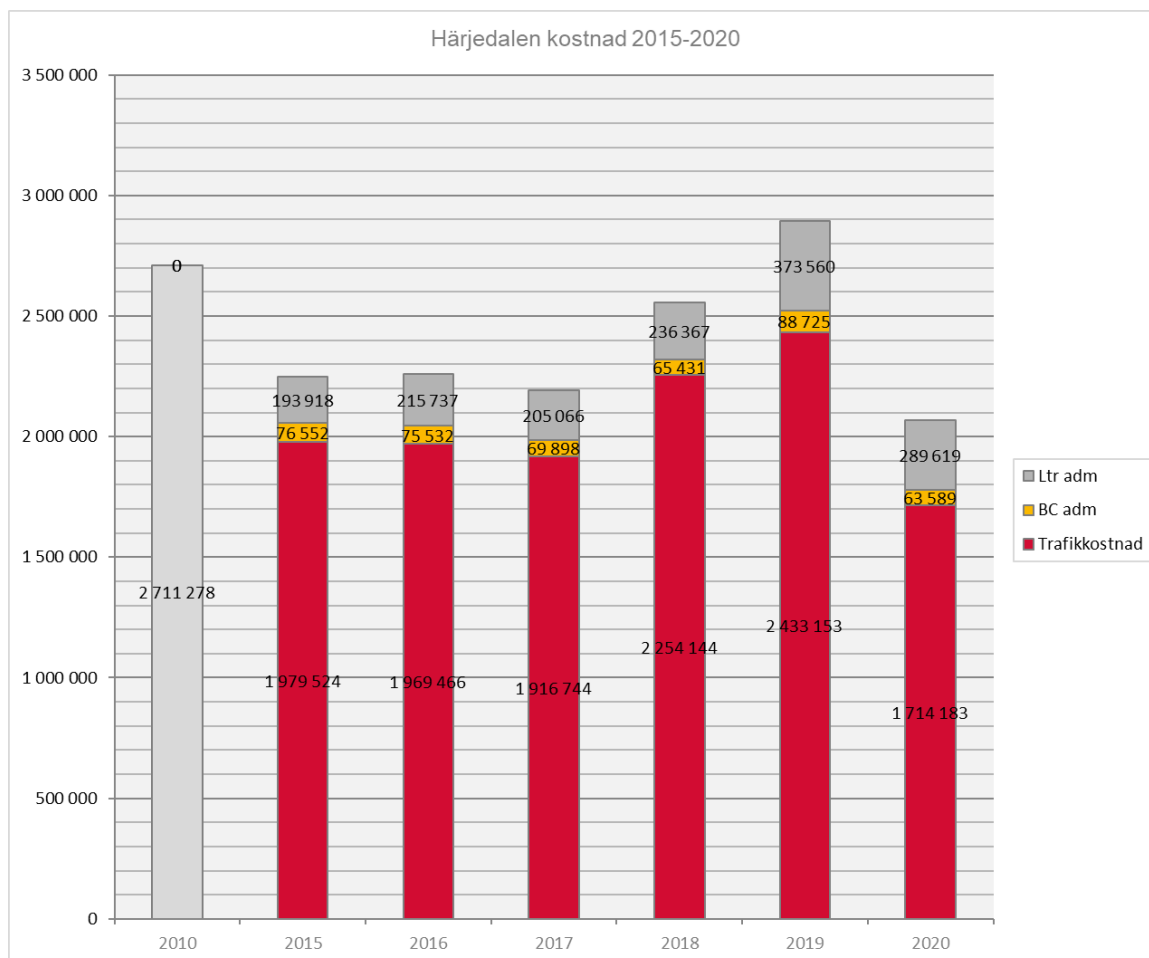
Antalet riksfärdtjänstresor uppgick till 3 stycken under 2020 vilket är i ungefärlig nivå med de senaste sex åren. Kostnaden för de tre resorna uppgick till 12 894 kr. Kostnaden per resa varierar starkt mellan

åren beroende på vilket färdstätt som använts. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sex åren, samt att värdet från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel).



**Ekonomi:**

Härjedalens totala kostnad för uppdraget Länstrafiken utfört uppgick 2020 till 2 067 391 kr och innefattar handläggning/ myndighetsutövning (Ltr adm.), beställningskostnad (BC adm.) och trafik kostnad (färdtjänst och riksfärdtjänst). I nedanstående diagram framgår Härjedalens totala kostnad de senaste fem åren. Värdena från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel), referensvärdet för kommunens kostnad för myndighetsutövning saknas.



Not: Penningvärddeförändring 2010 vs 2020: 2 711 278 kr 2010 motsvarar 3 135 474 kr 2020

**Kvalité:**

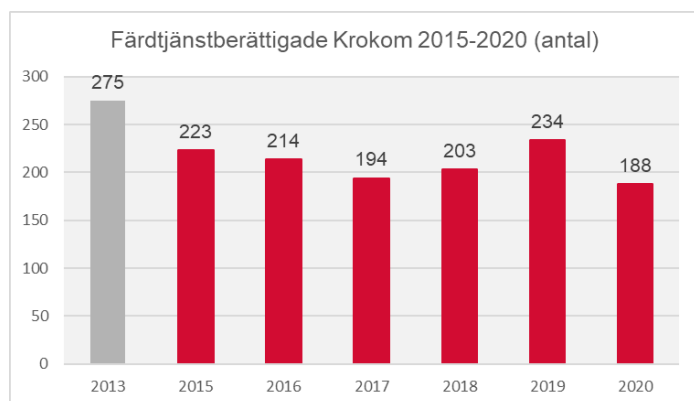
En kommun är enligt lag skyldig att tillhandahålla färdtjänstresor av god kvalitet. För att mäta kvalitén fyller Svensk kollektivtrafiks kundundersökning Anbaro en viktig funktion. Av Härjedalens färdtjänstresenärer har 96% av respondenterna under 2020 gett bästa betyg (4–5 på en femgradig skala) när de fått betygsätta beställning och resa.

**Krokoms Kommun:**

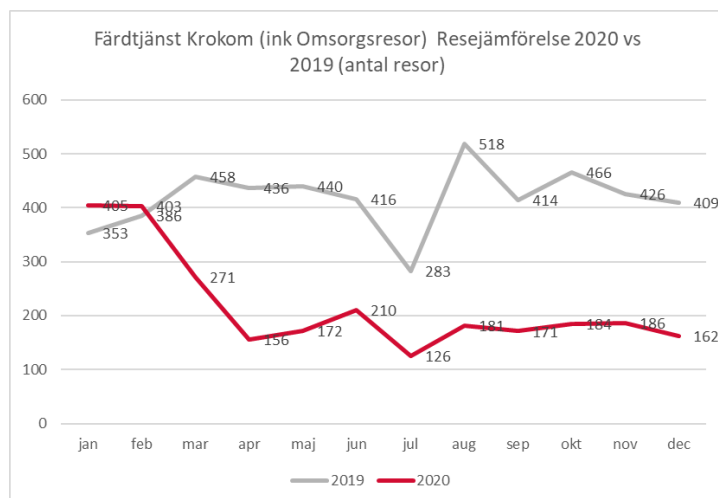
Krokoms kommun anslöt sig till Samarbetsavtalet 2013-06-15, myndighetsutövningen överlämnades 2013-07-01.

**Legitimerade:**

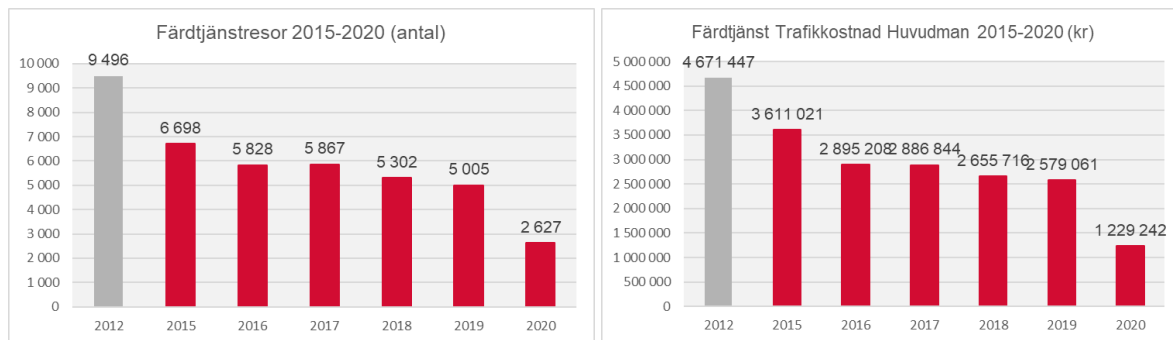
Antalet legitimerade har minskat med 20 % under året, med anledning av rådande Pandemi. I diagrammet nedan ses utvecklingen de senaste sex åren, samt att antalet legitimerade när myndighetsutövningen överlämnades från kommunen finns med som referensvärde (grå stapel). Bedömningen inför framtiden är att antalet legitimerade kommer att återgå till 2019 års nivå inom en inte allt för avlägsen framtid. I en nationell jämförelse så är färdtjänst innehavet exceptionellt lågt trots låg andel innevånare 65 år eller äldre. Det är 1,4 % av kommuninnevånarna som innehar färdtjänst, rikssnitt 3,1 %.

**Färdtjänst:**

Under 2020 genomfördes 2627 färdtjänstresor vilket är en minskning med 48 % jämfört med 2019. Orsaken härför är rådande Pandemi vilket starkt påverkat resandet under stor del av 2020. I grafen nedan ses resandet månadsvis 2020 jämfört med 2019.



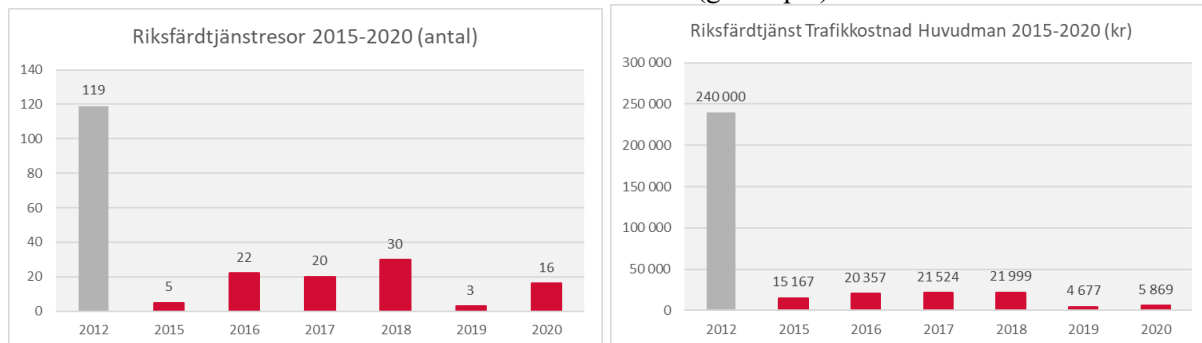
I dessa resor ingår kommunens omsorgsresor, vilka utgjorde 32 % av antalet färdtjänstresor 2020. Kommunens trafik kostnad uppgick till 1 229 242 kr, vilket är långt under åren närmast innan. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sex åren, samt att värdet från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel).



Några korta fakta om resorna: De genomfördes i huvudsak dagtid på vardagar. Genomsnittlig reslängd var 16 km. 11 % av resorna genomfördes med specialfordon. Resandet bland de legitimerade varierar stort, i snitt har varje legitimerad rest 14 resor. Andel utnyttjade tillstånd har minskat marginellt, 60 % av tillstånden användes under året. En resa kostade i snitt 468 kr för Krokoms kommun. Normalt samordnas resorna i betydligt högre utsträckning och uppnådde ifjol på årsbasis en samordningsvinst på 13 %. Motsvarande siffra för 2020 ligger på drygt 7 %. Totalt antal resta, beställda, km: 43 163.

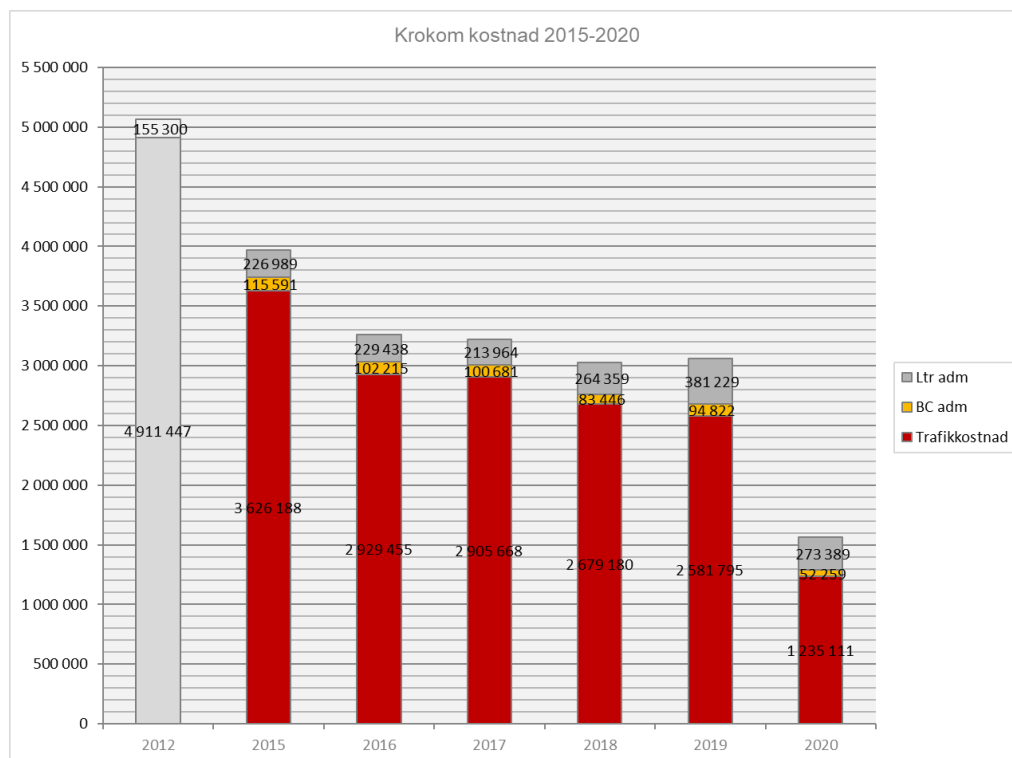
### **Riksfärdtjänst:**

Antalet riksfärdtjänstresor uppgick till 16 stycken under 2020. Kostnaden för de 16 resorna uppgick till 5 869 kr. Kostnaden per resa varierar starkt mellan åren beroende på vilket färd sätt som använts. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sex åren, samt att värdet från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel).



### **Ekonomi:**

Krokoms totala kostnad för uppdraget Länstrafiken utfört uppgick 2020 till 1 560 759 kr och innefattar handläggning/ myndighetsutövning (Ltr adm.), beställningskostnad (BC adm.) och trafik kostnad (färdtjänst och riksfärdtjänst). I nedanstående diagram framgår Krokoms totala kostnad de senaste sex åren. Värdena från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel), referensvärdet för kommunens kostnad för myndighetsutövning är ofullständigt.



Not: Penningvärdeförändring 2012 vs 2020: 5 066 747 kr 2012 motsvarar 5 417 777 kr 2020

### Kvalité:

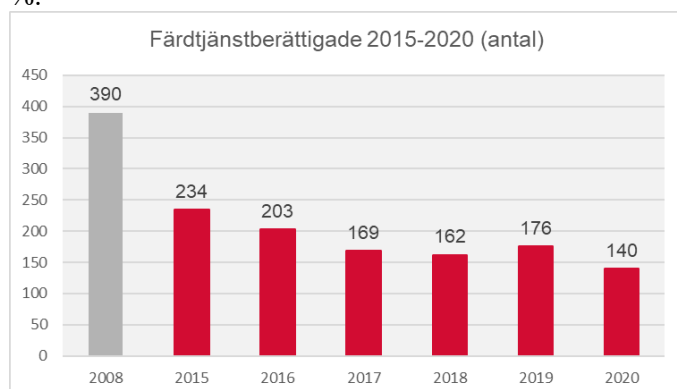
En kommun är enligt lag skyldig att tillhandahålla färdtjänstresor av god kvalitet. För att mäta kvalitén fyller Svensk kollektivtrafiks kundundersökning Anbaro en viktig funktion. Av Krokoms färdtjänstresenärer har 91% av respondenterna under 2019 gett bästa betyg (4–5 på en femgradig skala) när de fått betygsätta beställning och resa.

### Ragunda Kommun:

Ragunda kommun anslöt sig till Samarbetsavtalet vid starten 2008-06-15, myndighetsutövningen överlämnades 2008-12-01

### Legitimerade:

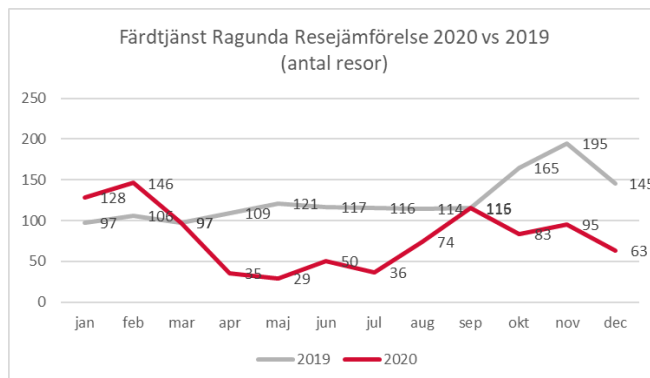
Antalet legitimerade har minskat med 20 % under året, med anledning av rådande Pandemi. I diagrammet nedan ses utvecklingen de senaste sex åren, samt att antalet legitimerade när myndighetsutövningen överlämnades från kommunen finns med som referensvärde (grå stapel). Bedömningen inför framtiden är att antalet legitimerade kommer att återgå till 2019 års nivå inom en inte allt för avlägsen framtid. I en nationell jämförelse så är färdtjänst innehavet lågt trots hög andel innevånare 65 år eller äldre. Det är 3,4 % av kommuninnevånarna som innehar färdtjänst, rikssnitt 3,1 %.



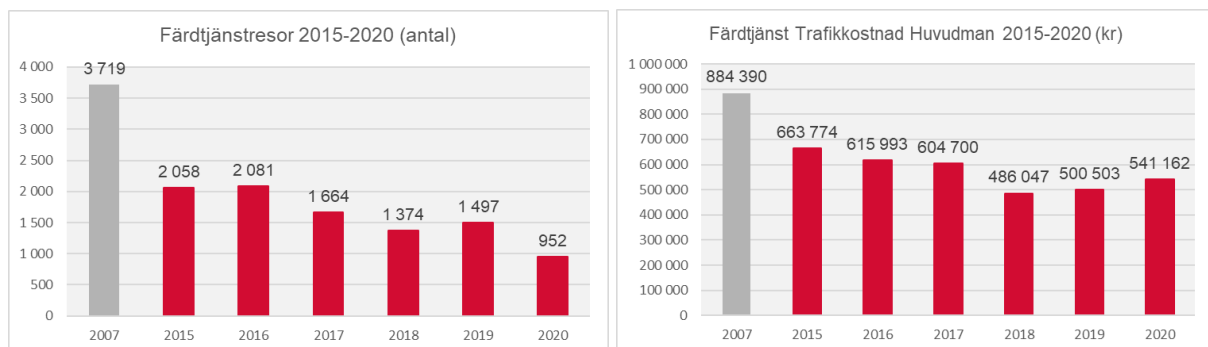


**Färdtjänst:**

Under 2020 genomfördes 952 färdtjänstresor vilket är en minskning med 36 % jämfört med 2019. Orsaken härför är rådande Pandemi vilket starkt påverkat resandet under stor del av 2020. I grafen nedan ses resandet månadsvis 2020 jämfört med 2019.



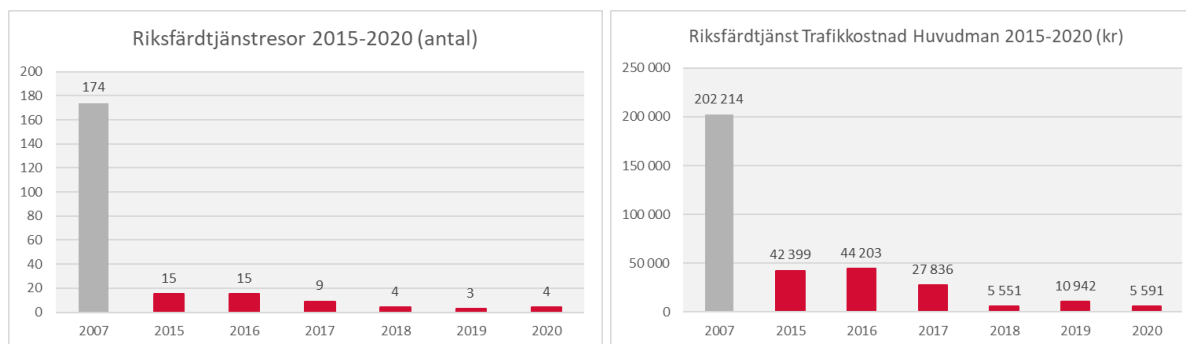
Kommunens trafik kostnad uppgick till 541 162 kr, vilket är en ökning med 8 % jämfört med 2019. Att kostnaden ökat trots minskat antal resor beror i huvudsak på att det (de) nya trafikavtalen är betydligt dyrare än tidigare avtal. En annan orsak är att resorna normalt samordnas i betydligt högre utsträckning och uppnådde ifjol på årsbasis en samordningsvinst på 11 %. Motsvarande siffra för 2020 ligger på knappa 6 %. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sex åren, samt att värdet från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel).



Några korta fakta om resorna: De genomfördes i huvudsak dagtid på vardagar. Genomsnittlig reslängd var 20 km. 19 % av resorna genomfördes med specialfordon. Resandet bland de legitimerade varierar stort, i snitt har varje legitimerad rest 7 resor. Andel utnyttjade tillstånd är i paritet med 2019, 52 % av tillstånden användes under året. En resa kostade i snitt 568 kr för Ragunda kommun. Totalt antal resta, beställda, km: 18 642 km.

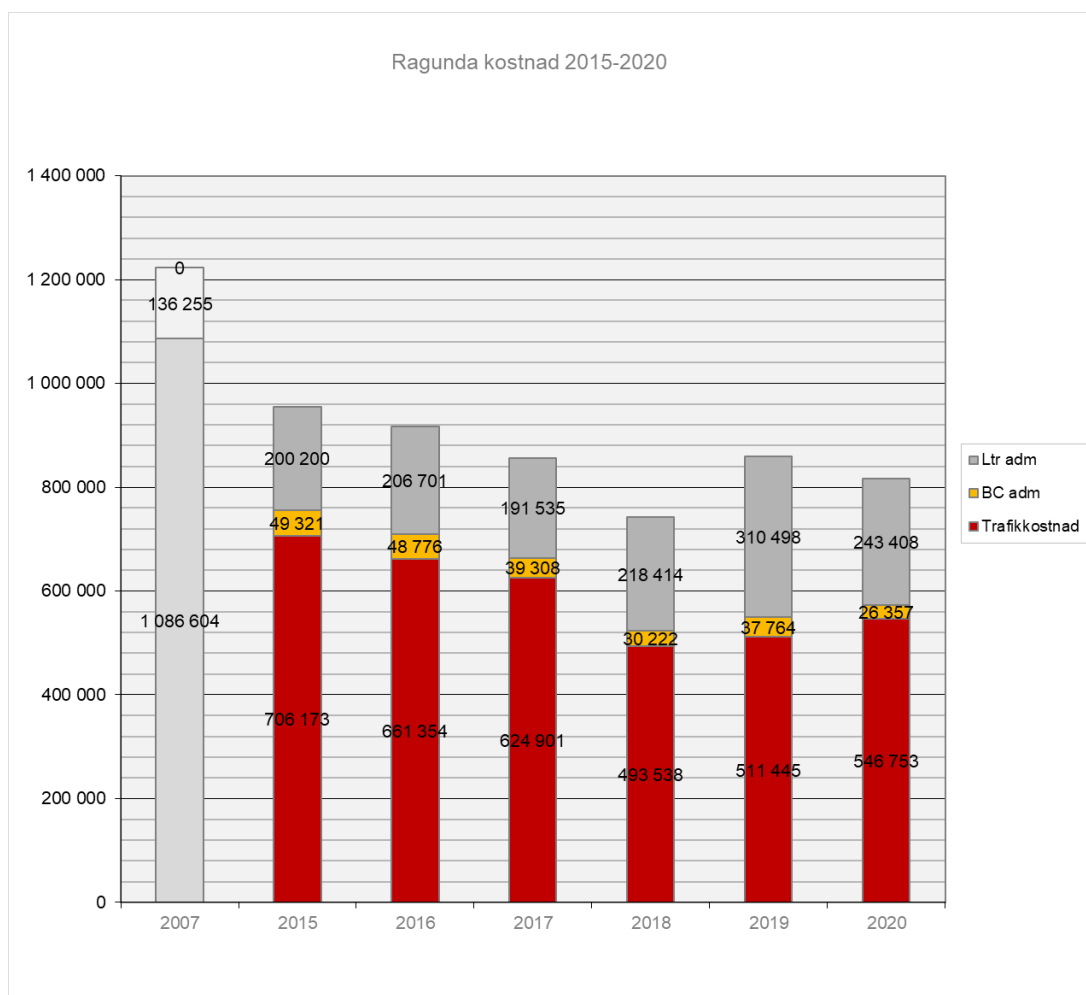
**Riksfärdtjänst:**

Antalet riksfärdtjänstresor uppgick till 4 stycken under 2020 vilket är i paritet med 2019. Kostnaden för de fyra resorna uppgick till 5591 kr. Kostnaden per resa varierar starkt mellan åren beroende på vilket färd sätt som använts. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sex åren, samt att värdet från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel).



### Ekonomi:

Ragundas totala kostnad för uppdraget Länstrafiken utfört uppgick 2020 till 816 518 kr och innefattar handläggning/ myndighetsutövning (Ltr adm.), beställningskostnad (BC adm.) och trafik kostnad (färdtjänst och riksfärdtjänst). I nedanstående diagram framgår Ragundas totala kostnad de senaste sex åren. Värdena från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel), referensvärdet för kommunens kostnad för myndighetsutövning saknas.



Not: Penningvärdet förändring 2007 vs 2020: 1 222 859 kr 2007 motsvarar 1 414 183 kr 2020

### Kvalité:

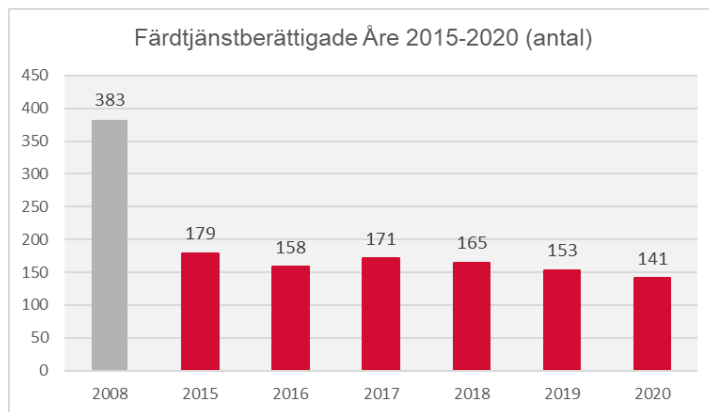
En kommun är enligt lag skyldig att tillhandahålla färdtjänstresor av god kvalitet. För att mäta kvalitén fyller Svensk kollektivtrafiks kundundersökning Anbarö en viktig funktion. Av Ragundas färdtjänstresenärer har 100% av respondenterna under 2020 gett bästa betyg (4-5 på en femgradig skala) när de fått betygsätta beställning och resa.

## Åre Kommun:

Åre kommun anslöt sig till Samarbetsavtalet vid starten 2008-06-15, myndighetsutövningen överlämnades 2008-10-01.

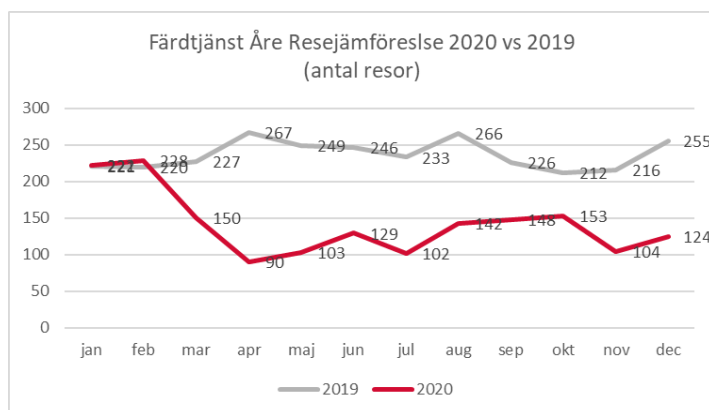
### Legitimerade:

Antalet legitimerade har minskat med 8 % under året, vilket är en liten minskning jämfört med övriga kommuner under rådande pandemi. I diagrammet nedan ses utvecklingen de senaste sex åren, samt att antalet legitimerade när myndighetsutövningen överlämnades från kommunen finns med som referensvärde (grå stapel). Bedömningen inför framtiden är att antalet legitimerade kommer att återgå till 2019 års nivå inom en inte allt för avlägsen framtid. I en nationell jämförelse så är färdtjänst innehavet exceptionellt lågt trots låg andel innevånare 65 år eller äldre. Det är 1,4 % av kommuninnevånarna som innehar färdtjänst, rikssnitt 3,1 %.

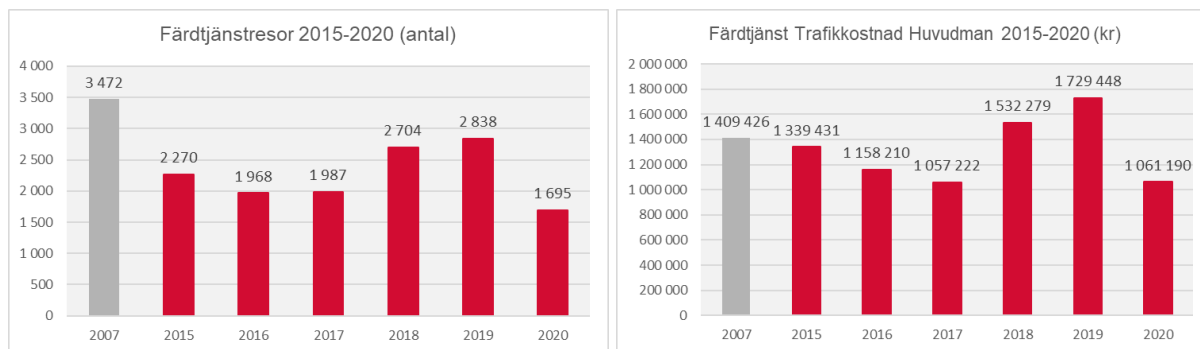


### Färdtjänst:

Under 2020 genomfördes 1695 färdtjänstresor vilket är en minskning med 40 % jämfört med 2019. Orsaken härför är rådande Pandemi vilket starkt påverkat resandet under stor del av 2020. I grafen nedan ses resandet månadsvis 2020 jämfört med 2019.



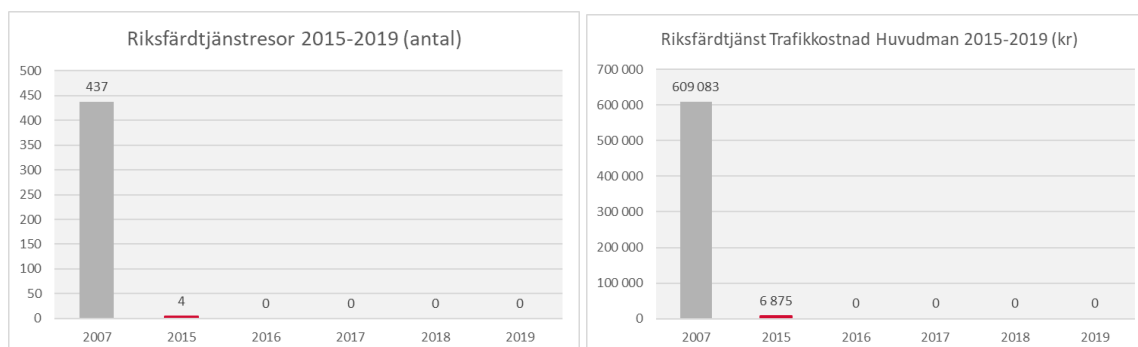
Kommunens trafik kostnad uppgick till 1 061 190 kr, vilket är långt under åren närmast innan. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sex åren, samt att värdet från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel).



Några korta fakta om resorna: De genomfördes i huvudsak dagtid på vardagar. Genomsnittlig reslängd var 20 km. 13 % av resorna genomfördes med specialfordon. Resandet bland de legitimerade varierar stort, i snitt har varje legitimerad rest 12 resor. Andel utnyttjade tillstånd har minskat med 10 % jämfört med 2019, 61 % av tillstånden användes under året. En resa kostade i snitt 609 kr för Åre kommun. Samordningsvinsten uppgick till 3,5 %. Totalt antal resta (beställda) km: 34 588 km.

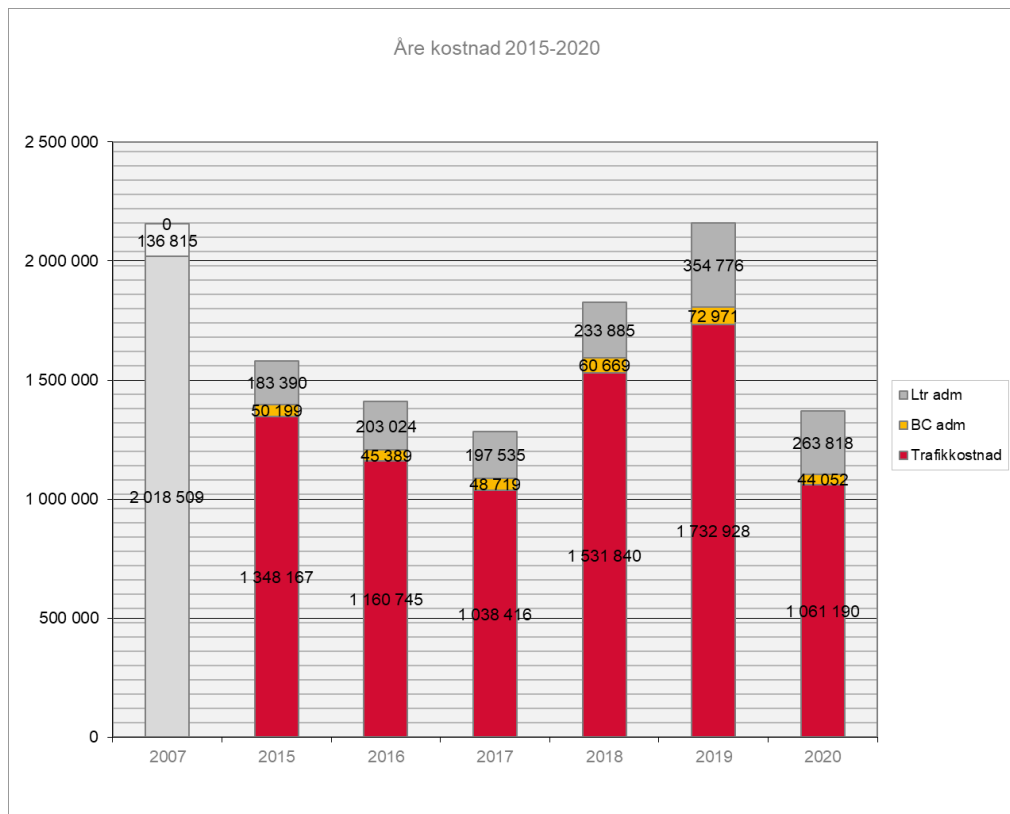
### **Riksfärdtjänst:**

Inga riksfärdtjänstresor har skett under 2020 vilket är i nivå med de senaste åren. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sex åren, samt att värdet från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel).



### **Ekonomi:**

Åres totala kostnad för uppdraget Länstrafiken utfört uppgick 2020 till 1 369 060 kr och innefattar handläggning/ myndighetsutövning (Ltr adm.), beställningskostnad (BC adm.) och trafikostnad (färdtjänst och riksfärdtjänst). I nedanstående diagram framgår Åres totala kostnad de senaste fem åren. Värdena från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel), referensvärdet för kommunens kostnad för myndighetsutövning saknas.



Not: Penningvärdeförändring 2007 vs 2020: 2 155 324 kr 2007 motsvarar 2 492 538 kr 2020

### Kvalité:

En kommun är enligt lag skyldig att tillhandahålla färdtjänstresor av god kvalitet. För att mäta kvalitén fyller Svensk kollektivtrafiks kundundersökning Anbarö en viktig funktion. Av Åres färdtjänstresenärer har 99% av respondenterna under 2020 gett bästa betyg (4–5 på en femgradig skala) när de fått betygsätta beställning och resa.

### Kvalité:

För att bedöma kvalitén på utförda tjänster, beställningsmottagning samt utförande av transporter, färdtjänst och sjukresor finns ett antal källor som sammantaget ger en bra bild över kvalitén i utförandet. De viktigaste källorna återfinns nedan:

- Sjukvårdens systematiserade avvikelserapporter gällande sjukresor.
- Utförarens, transportörens och beställningscentralens frivilliga rapporter rörande verksamheten.
- Utförarens skyldighet enligt avtal att lämna rapporter vid kvalitetsavvikelse.
- Telefonsamtal, brev, mail från såväl beställare, leverantörer och resenärer med synpunkter på verksamheten.
- Möten med vårdavdelningar, organisationer och olika råd.
- Svensk Kollektivtrafiks kundundersökning ANBARO.

Som alltid när det är en bedömning finns en risk för att den blir subjektiv, där fyller Svensk Kollektivtrafiks kvalitetsundersökning Anbarö en viktig funktion. Där rings en sjukresenär och en färdtjänstresenär upp dagen efter genomförd resa och får anonymt svara på ett antal frågor om upplevd kvalitet. Det är ett väl fungerande verktyg för att mäta nöjdheten hos resenärerna med tillräckligt många respondenter för att statistiskt säkerställa resultatet. I undersökningen jämförs Länstrafiken med resten av riket. Länstrafiken (våra leverantörer) har innehaft topplaceringar alltsedan starten 2008 och i

år åter en hedrande första plats för tredje året i följd. Under 2020 var det hela 96 % av resenärerna som gav bästa betyg (4–5 på en femgradig skala) när de fått betygsätta beställning och resa sammantaget. Den siffran skall jämföras med riksgenomsnittet som ligger på 92 %.

Nedbrutna resultat för färdtjänstresenärer på kommunnivå återfinns under statistikkapitlet per kommun. För detaljerade resultat som specifikt belyser hela eller olika delar av resan hänvisas till separat rapport *Kundnöjdhetsrapport Anbarö SÄK 2020*.

En annan viktig källa specifikt för sjukresor är Regionens systematiserade avvikelserapporter, under året inkom knappt fyrtio rapporter vilket motsvarar 1 promille av utförda sjukresor. Från utförare, resenär etcetera inkom även en handfull rapporter. Den viktigaste funktionen med dessa är att de är ett lärande instrument för organisationen för att förhindra att det som gått fel upprepas i framtiden.

De flesta incidenter och rapporter rör förseningar. Bolaget har jämfört med storstadsregionerna genom åren med några få undantag varit förskonade från allvarigare chaufförsrelaterade händelser.

Sammanfattningsvis kan konstateras att kvalitén överlag är mycket god. Dock förekommer självfallet undantag där ett antal resor "havererar" i olika grad utförandemässigt.

## Ekonomi

### **Ekonomisk modell**

Länstrafikens Avdelning för Särskild kollektivtrafik finansieras av deltagande parter i Samarbetsavtalet. Detta sker genom att Länstrafiken fakturerar varje part de faktiska kostnader som uppstått under året. Detta innebär att avdelningen inte påverkar Länstrafikens resultat utan intäkterna balanserar utgifterna. Från och med 2019 infördes ny fördelning OH-kostnader internt Länstrafiken. De fördelas mellan allmän och särskild kollektivtrafik enligt fördelningsnyckel "andel personal" (2008–2018 gjordes bedömning av faktiskt nyttjande-tillkommande kostnader). Framgent då Länstrafiken från halvårsskiftet 2020 är en del av regionen, används regionens fördelningsmodell som även den bygger på "andel personal".

### **Administration grunder:**

I samarbetsavtalet mellan Bergs kommun, Bräcke kommun, Härjedalens kommun, Krokoms kommun, Ragunda kommun, Åre kommun och Region Jämtland Härjedalen framgår enligt punkt 5 fördelningen av kostnader för drift och administration av beställningscentralen. Fördelningen sker enligt viktad nyckel med utgångspunkt från förmedlade resor.

Övriga administrationskostnader (Länstrafikens administration) som inte direkt kan hänföras skall också fördelas med den viktade nyckeln.

Kostnader som direkt kan hänföras åläggs aktuell part, exempelvis legitimering av färdtjänst som bekostas av respektive kommun, samt egenresande administration som åläggs Region Jämtland Härjedalen.

Framgent faktureras respektive kommun (likt tidigare) av länstrafiken med ett å contobelopp innefattande både BC Reseservice och Länstrafikens administration. Årligen görs sedan en avstämning per den 31/3 (senast).

## Utfall 2020

### Administration och trafik kostnader 2020 Utfall

	Region JH	När/Anrop	Berg	Bräcke	Härjedalen	Krokom	Ragunda	Åre	Summa:
Adm BC	1 020 002 <sup>11</sup>	?	33 568	21 640	63 589	52 259	26 357	44 052	1 261 467
Adm Länstrafiken	1 546 252	?	252 002	239 623	289 619	273 389	243 408	263 818	3 108 111
Trafikkostnader	44 305 505	5 632 291	788 701	468 124	1 714 183	1 235 111	546 753	1 061 190	55 751 858
Summa	46 871 759	5 632 291	1 074 271	729 387	2 067 391	1 560 759	816 518	1 369 060	60 121 936

### Budget 2020 kontra utfall

**Totalt:** Utfallet är ett positivt resultat jämfört med budget. Förklaringen till den stora diskrepansen mot lagd budget är förstas den Pandemi som alltsedan mars haft stor samhällspåverkan. Resandet har nedgått kraftigt till följd av Covid-19. Totalt var resultatet ca 14 milj. kr lägre än budgeterat.

**Administrationskostnad totalt:** Utfallet blev ca 1,4 milj.kr lägre än budgeterat. Ser vi till de ingående delarna kan vi konstatera:

**Administrationskostnad BC:** Kostnaden för BC Administration har varit ca 0,4 milj. lägre än beräknat. Detta beroende på att antalet beställningar varit 26 % lägre än budgeterat. (För sjukresor saknas beställningskostnad för okt-dec i Reseservice regi, antagande ca 0,2 milj. kr)

**Administrationskostnad Länstrafiken:** Kostnaden för Länstrafikens administration har varit ca 1 milj. kr lägre än budgeterat för år 2020. Förklaringen är huvudsakligen lägre personalkostnader, samt mindre utbildning/konferenskostnader.

**Trafikkostnader:** Kostnaderna för resandet har varit betydligt lägre än budgeterat beroende på rådande Pandemi. Antalet resor har varit 24 % lägre än budgeterat. Kostnadsnivån i de nya trafikavtalen har dock i vissa områden ökat markant. Jämfört med budget var kostnaden 12,8 milj. kr lägre. Största delen av det positiva resultatet återfinns inom sjukresor.

För utfall per part, se nedan:

	Region JH <sup>12</sup>	Berg	Bräcke	Härjedalen	Krokom	Ragunda	Åre	Summa
	sjukresor	Färdtjänst Riksft.	Färdtjänst Riksft.	Färdtjänst Riksft.	Färdtjänst Riksft.Om	Färdtjänst Riksft.	Färdtjänst Riksft.	Exkl. allmän
<b>Administration BC</b>	1 354 000	71 000	45 000	94 000	101 000	40 000	84 000	1 789 000
Utfall 2020	1 020 002	33 568	21 640	63 589	52 259	26 357	44 052	1 261 467
Resultat	333 998	37 432	23 360	30 411	48 741	13 643	39 948	527 533
<b>Administration Länstrafiken</b>	2 190 000	326 000	297 000	351 000	358 000	292 000	333 000	4 147 000
Utfall 2020	1 546 252	252 002	239 623	289 619	273 389	243 408	263 818	3 108 111
Resultat	643 748	73 998	57 377	61 381	84 611	48 592	69 182	1 038 889
<b>Trafikkostnader (netto)</b>	51 650 000	1 900 000	1 100 000	2 750 000	2 920 000	630 000	2 000 000	62 950 000
Utfall 2020	44 305 505	788 701	468 124	1 714 183	1 235 111	546 753	1 061 190	50 119 567
Resultat	7 344 495	1 111 299	631 876	1 035 817	1 684 889	83 247	938 810	12 830 433
<b>Summa Totalt:</b>	<b>55 194 000</b>	<b>2 297 000</b>	<b>1 442 000</b>	<b>3 195 000</b>	<b>3 379 000</b>	<b>962 000</b>	<b>2 417 000</b>	<b>68 886 000</b>
Utfall 2020	46 871 759	1 074 271	729 387	2 067 391	1 560 759	816 518	1 369 060	54 489 145
Resultat	8 322 000	1 222 000	712 000	1 127 000	1 818 000	145 000	1 047 000	14 396 000

<sup>11</sup> BC Reseservice okt-dec kostnad okänd därför ej inräknad

<sup>12</sup> Avseende posten trafik kostnader: Kostnaden är inte helt kompatibel med Region Jämtland Härjedalens faktiska kostnad. Beträffande kostnaden för sjukresor med taxi så avser den sjukresor med taxi företagna i samarbetsavtalets organisation. I beloppet ingår således även utomlänares resor med taxi företagna i Jämtland som faktureras respektive hemlandsting (2020: 296 resor a 767 703 kr). Jämtlänningar som på motsvarande sätt rest taxi i annat landsting är heller ej medräknade i beloppet, utan där tillkommer en kostnad, (2020: 153 resor a 230 870 kr).

**Kommentarer per part:****Berg:** (1 222 000 kr)

Största delen av det positiva resultatet återfinns i trafikknastnaden. Till följd av pandemin har färdtjänstresandst minskat med 55 % jämfört med 2019. Ingen Riksfärdtjänstresa genomfördes. Vidare har Länstrafikens och BC administrationsknastnader varit lägre än budgeterat (se anledningar föregående sida).

**Bräcke:** (712 000 kr)

Största delen av det positiva resultatet återfinns i trafikknastnaden. Till följd av pandemin har färdtjänstresandst minskat med 50 % jämfört med 2019. Ingen Riksfärdtjänstresa genomfördes. Vidare har Länstrafikens och BC administrationsknastnader varit lägre än budgeterat (se anledningar föregående sida).

**Härjedalen:** (1 127 000 kr)

Största delen av det positiva resultatet återfinns i trafikknastnaden. Till följd av pandemin har färdtjänstresandst minskat med 26 % jämfört med 2019. Tre riksfärdtjänstresor genomfördes till en låg knastnad jämfört med budgeterade medel. Vidare har Länstrafikens och BC administrationsknastnader varit lägre än budgeterat (se anledningar föregående sida).

**Krokom:** (1 818 000 kr)

Största delen av det positiva resultatet återfinns i trafikknastnaden. Till följd av pandemin har färdtjänstresandst minskat med 48 % jämfört med 2019. Tre riksfärdtjänstresor genomfördes till en låg knastnad jämfört med budgeterade medel. Vidare har Länstrafikens och BC administrationsknastnader varit lägre än budgeterat (se anledningar föregående sida).

**Ragunda:** (145 000 kr)

Största delen av det positiva resultatet återfinns i trafikknastnaden. Till följd av pandemin har färdtjänstresandst minskat med 36 % jämfört med 2019. Fyra riksfärdtjänstresor genomfördes till en låg knastnad jämfört med budgeterade medel. Vidare har Länstrafikens och BC administrationsknastnader varit lägre än budgeterat (se anledningar föregående sida). Det nya trafikavtalet i Ragunda är betydligt dyrare än tidigare avtal vilket gör att resultatet inte är än högre.

**Åre:** (1 047 000 kr)

Största delen av det positiva resultatet återfinns i trafikknastnaden. Till följd av pandemin har färdtjänstresandst minskat med 40 % jämfört med 2019. Ingen riksfärdtjänstresa genomfördes. Vidare har Länstrafikens och BC administrationsknastnader varit lägre än budgeterat (se anledningar föregående sida).

**Region Jämtland Härjedalen:** (8 100 000 kr)

Största delen av det positiva resultatet återfinns i trafikknastnaden. Till följd av pandemin har antalet sjukresor varit lägre än budgeterat, detta gäller samtliga färdsätt. Dessutom har dialysavdelning färre behandlingar och mer alternativa behandlingar-hemodialys jämfört med budgeterade medel vilket bidragit till att minska antalet sjukresor med taxi. Dialysavdelning som historiskt stått för en stor del av det totala antalet sjukresor med taxi har minskat taxiresandst med 34 % 2020 jämfört med 2019. Störst knastnad återfinns i taxi, antalet sjukresor med taxi har under 2020 minskat med 21 % jämfört med 2019. Vidare har administrationsknastnaderna, både BC och Länstrafikens administration varit lägre än budgeterat.





