

ÅRSRAPPORT SÄK 2021

Avdelningen för Särskild kollektivtrafik



Av: Mathias Holmlund
Enhetschef Särskild Kollektivtrafik
Länstrafiken i Jämtlands Län

Innehållsförteckning

Årsrapport SÄK 2021	2
Länstrafikens uppdrag	2
Uppdragsgivare	2
Organisation	2
Avtal (trafik).....	2
Verksamhetsberättelse.....	4
Framtida utveckling.....	5
Myndighetsutövning/ Legitimering.....	6
Överklaganden:	6
Antal handlagda ärenden:.....	6
Legitimerade för färdtjänst:.....	6
Nationell Jämförelse Färdtjänsttillstånd:.....	7
Resor per restyp samt trafik kostnader:.....	9
Antal beställningar av resor:	9
Fördelning mellan resslagen:	9
Färdtjänst:.....	9
Riksfärdtjänst:	10
Sjukresor:	11
Närtrafik/ Anropstyrds Linjetrafik	12
Statistik per kommun Färdtjänst/ Riksfärdtjänst:.....	13
Bergs Kommun:	13
Bräcke Kommun:	16
Härjedalens Kommun:.....	18
Krokoms Kommun:.....	21
Ragunda Kommun:	23
Åre Kommun:.....	26
Kvalité:	28
Ekonomi	29
Ekonomisk modell.....	29
Administration grunder:	29
Utfall 2021.....	30
Budget 2021 kontra utfall.....	30

Årsrapport SÄK 2021

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. (BC drivs i egen Regi av Reseservice, Region JH)

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/ riksferdtjänst 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 två stycken färdtjänsthandläggare.

Beställningsmottagning utförs av Region Jämtland Härjedalens Beställningscentral, Reseservice. För utförande av transportuppdragen är transportörer upphandlade i konkurrens.

Avtal (trafik)

2020 tecknades trafikavtal för fyra områden, Bräcke, Ragunda, Åre samt Östersund, de avtalen sträcker sig tom 2025-06-14. Under 2021 har resterande områden, Berg, Härjedalen, Krokom och Strömsund varit direktupphandlade, med grundförutsättningar utifrån tidigvarande (2013–2020) avtal. Under året tecknades avtal för ytterligare två områden, Berg och Härjedalen med trafikstart 2022-01-03, de avtalen har samma slutdatum som de avtal som tecknades 2020, dvs 2025-06-14. För de kvarvarande områdena, Krokom och Strömsund har lösning sökts att nå under året. Ett kortare avtal har tecknats (direktupphandling) för de områdena som säkerställer trafik i avvaktan på rättsutslag.

I den första av nedanstående tabeller framgår avtalsparter 2021 samt vilken trafik som är upphandlad (utförs) i respektive kommun. I den andra av nedanstående tabeller framgår avtalsparter 2022 samt vilken trafik som är upphandlad (utförs) i respektive kommun, och hur länge avtalen gäller. Gulmarkerade rutor är trafik utom samarbetsavtalet

Avtalsparter -2021:

Område	Avtalspart				Restyper			
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	X	Skolskjuts
Bräcke	Mohlins AB	Sjukresa	Färdtjänst	Riksfärdtjänst	När o Anropsstyrd linjetrafik	X	X	Skolskjuts
Ragunda	Mohlins AB	Sjukresa	Färdtjänst	Riksfärdtjänst	När o Anropsstyrd linjetrafik	X	X	Skolskjuts
Åre	Taxi Östersund AB	Sjukresa	Färdtjänst	Riksfärdtjänst	När o Anropsstyrd linjetrafik	X	X	Skolskjuts

Avtalsparter 2022-:

Område	Avtalspart	Avtalstid			Restyper			
Berg	Mohlins AB	2022-01-03 – 2025-06-14	sjukresa	Färdtjänst	Riksfärdtjänst	När o Anropsstyrd linjetrafik		Skolskjuts
Härjedalen	Mohlins AB	2022-01-03 – 2025-06-14	sjukresa	Färdtjänst	Riksfärdtjänst	När o Anropsstyrd linjetrafik		Skolskjuts
Strömsund	Norra Jämtlands Taxi AB	2022-01-03 – 2022-08-01	sjukresa			När o Anropsstyrd linjetrafik		Skolskjuts
Krokom	Taxi Glesbygd AB	2022-01-03 – 2022-08-01	sjukresa	Färdtjänst	Riksfärdtjänst	När o Anropsstyrd linjetrafik		Skolskjuts
Östersund	Taxi Östersund AB	2020-06-14 – 2025-06-14	sjukresa			När o Anropsstyrd linjetrafik		Skolskjuts
Bräcke	Mohlins AB	2020-06-14 – 2025-06-14	sjukresa	Färdtjänst	Riksfärdtjänst	När o Anropsstyrd linjetrafik		Skolskjuts
Ragunda	Mohlins AB	2020-06-14 -2025-06-14	sjukresa	Färdtjänst	Riksfärdtjänst	När o Anropsstyrd linjetrafik		Skolskjuts
Åre	Taxi Östersund AB	2020-06-14 – 2025-06-14	sjukresa	Färdtjänst	Riksfärdtjänst	När o Anropsstyrd linjetrafik		Skolskjuts

Verksamhetsberättelse

Länstrafiken har under 2021 skött uppdraget avseende den särskilda kollektivtrafiken för sex av länets åtta kommuner samt till del för Region Jämtland Härjedalen. Året har likt föregående år präglats starkt av rådande pandemi, vilken har påverkat resande, ekonomi med mera i stor utsträckning. Påverkan har succesivt minskat under året i takt med ökad vaccinationsgrad samt lättade restriktioner.

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

Trafikavtalsmässigt har 2021 varit ett problematiskt år med ett antal rättsprocesser kopplade till de avtal som var tänkt att träda i kraft 15-juni 2020. I fyra av områdena¹ började nya avtal gälla 15-juni 2020, vilka i skrivande stund inte slutförhandlats. Under 2021 har resterande områden² varit direktupphandlade, med grundförutsättningar utifrån tidigare (2013–2020) avtal. Under året tecknades avtal för ytterligare två områden, Berg och Härjedalen med trafikstart 2022-01-03, de avtalen har samma slutdatum som de avtal som tecknades 2020, dvs 2025-06-14. För de kvarvarande områdena, Krokom och Strömsund har lösning sökts att nå under året. Ett kortare avtal har tecknats (direktupphandling) för de områdena som säkerställer trafik i avvaktan på rättsutslag.

Myndighetsutövningen får anses ha fungerat väl. Myndighetsutövningen har varit föremål för prövning (överklaganden) av rätten i endast ett fall under året, ärendet avgjordes till Länstrafikens förmån. Handläggningstiden har under året legat väl inom stipulerad handläggningstid.

Antal färdtjänstillstånd i de sex ingående kommunerna var vid årets utgång 977 st.

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 2021 och rådande pandemi så samordnades sjuk och färdtjänstresor i låg omfattning. Resandet skedde till huvuddel som ensamåkning tom 26:e aug (skolstart) för färdtjänst och normal samordning för sjukresor infördes den 1:a oktober, vilket kraftigt påverkar årets samordningsvinst. Anropsstyrd linjetrafik och Närtrafik har samordnats enligt normal rutin under hela pandemin (allmän kollektivtrafik). Samordningsvinsten under 2021 var knappa 16 %, i pengar motsvarar det 9,4 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 2021 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 riksgenomsnittet på 92 %. Resultatet i undersökningen gjorde att Länstrafiken och dess leverantörer placerade sig på en förstaplats i jämförelse med riket för fjärde året i rad.

Under året har hållits tre 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 på färdtjänsthandläggningssidan varit rätt dimensionerad under året, med ett visst mått av redundans, vilket säkerställt utlovade handläggningstider kontinuerligt och skapat förutsättningar för kvalitet och utveckling.

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.

¹ Bräcke, Ragunda, Åre, Östersund

² Berg, Härjedalen, Krokom, Östersund

Egenfinansieringsgraden för samhällsbetalda resor är fortsatt låg (färdtjänst 12 %, sjukresor taxi 7 %).

Avseende ekonomin så uppvisade avdelningen beträffande färdtjänstuppdraget ett positivt resultat om 709 000 kr mot budgeterade kostnader som var beräknade till 10 814 000 miljoner kr.

Samtliga kommuner hade under 2021 såväl som senaste normalåret 2019 jämförelsevis³ en lägre kostnad än de hade innan de blev en part i Samarbetsavtalet. 2020 och i viss mån 2021 är i jämförelsehänseende ett mindre lämpligt exempel och undantag, då de åren är starkt präglade av rådande pandemi.

Under 2021 påbörjades arbetet med att upphandla ett planerings- och samordningssystem för särskild kollektivtrafik. Målet är att slutföra upphandlingen under 2022 och att ett nytt upphandling- och planeringsverktyg kommer i drift under första delen av 2023. Under 2022 behöver fokus även 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 riksfärdtjänst har emellertid avsevärt förbättrats under senare tid. En omfattande utbildningsinsats och certifiering⁴ av förare i våra avtal kommer att påbörjas 2022 (under förutsättning att pandemin så tillåter) för att säkerställa kvalitén långsiktigt.

Slutligen behöver det under 2022, likt tidigare år, vara en ständigt pågående process med att förbättra, anpassa och effektivisera verksamheten.

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 även 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 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 erhålla 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 2021–2025 Region Jämtland Härjedalen* men även till regeringens *Proposition 2016/17 Nationellt mål och inriktning för funktionshinderspolitiken*. I den sistnämnda klargörs exempelvis ansvarsområden.

En förhoppning-önskan från SÄK:s del är att det inom snar framtid finns ett identifierat startläge på plats, gällande de anpassade hållplatser som faktiskt finns och att dessa görs sökbara i trafikplaneraren.

³ Hänsyn tagen till penningvärdeförändring

⁴ Utbildningsplan enligt Svensk kollektivtrafiks förarcertifiering Serviceresor.

Myndighetsutövning/ Legitimering

Överklaganden:

Under året har det inkommit endast ett överklagande, vilket är exceptionellt lågt sett historiskt. Medelvärde den senaste tioårsperioden är 11,6. Överklagandet har tillsänts Förvaltningsrätten för avgörande.

Myndighetsutövningen har prövats av Förvaltningsrätten i ett fall under året, myndighetsutövarens beslut stod fast. Sammantaget med domsluten för 2020 och tidigare har förvaltningsdomstolen till dags dato avgjort 146 av totalt 146 ärenden, varav 139 utfallit till myndighetsutövarens favör.

Inget ärende har under året överklagats till vare sig kammarrätt eller högsta Förvaltningsdomstolen.

Antal handlagda ärenden:

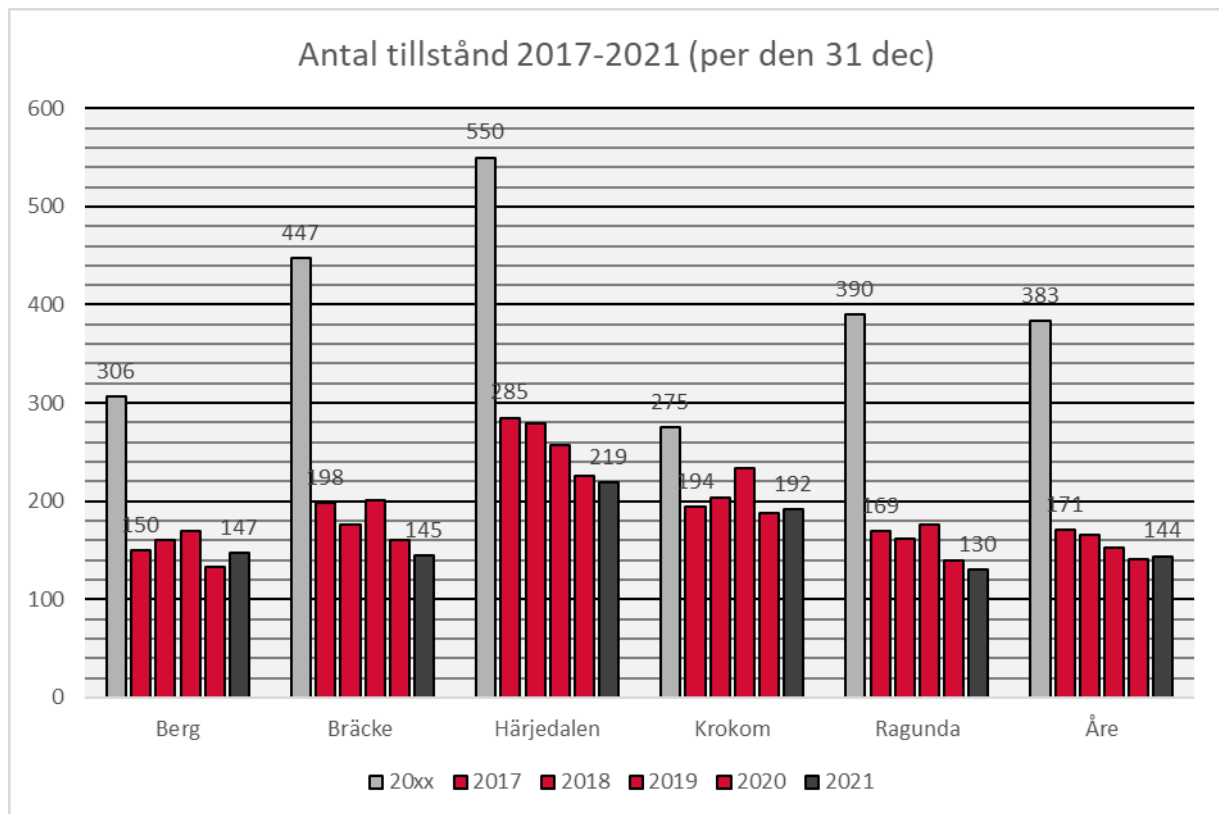
Under året har fattats formellt beslut i totalt 610 ärenden, vilket innebär att antalet nästan är uppe på normal nivå. 2019 fattades beslut i 641 ärenden. Under första pandemiåret 2020 var antalet ansökningar jämförelsevis få och det fattades beslut i 516 ärenden, vilket är historiskt lågt

Av inkomna ansökningar beviljades drygt 95 %. Sett till nyansökningar *färdtjänst* så beviljades väl 93 %. Andelen beviljade beslut är i paritet med åren 2019–2020 och har ökat något i jämförelse med de senaste åren dessförinnan.

Legitimerade för färdtjänst:

Per den 31/12–2021 var det 977 legitimerade för färdtjänst, jämfört med 989 vid årets början vilket är en minskning med 1 %. Antalet legitimerade är historiskt lågt, under 2020 minskade antalet med hela 17 % till följd av pandemin, trenden med vikande antal har dock vänt under senare delen av 2021.

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 framtiden som gjordes då var att antalet fortsättningsvis kommer att vara relativt stabilt på den dåvarande nivån och variera både upp och ner i mindre omfattning. Sedan kom pandemin och antalet ansökningar minskade en period drastiskt. Detta fick till följd att även antalet legitimerade nedgick drastiskt då inflödet av nya kunder inte vägde upp utflödet. Rent krasst så var det fler som lämnade jordelivet än tillkommande nya tillståndshavare. Ansökningarna har på senare tid återgått till normala nivåer vilket torde leda till att antalet tillstånd så sakteliga ökar den närmaste tidsperioden. 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 ljusgrå stapel).



Nationell Jämförelse Färdtjänstillstånd:

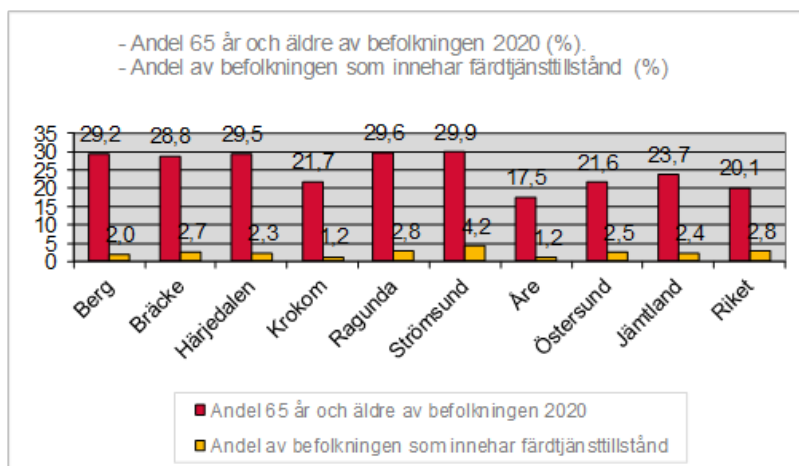
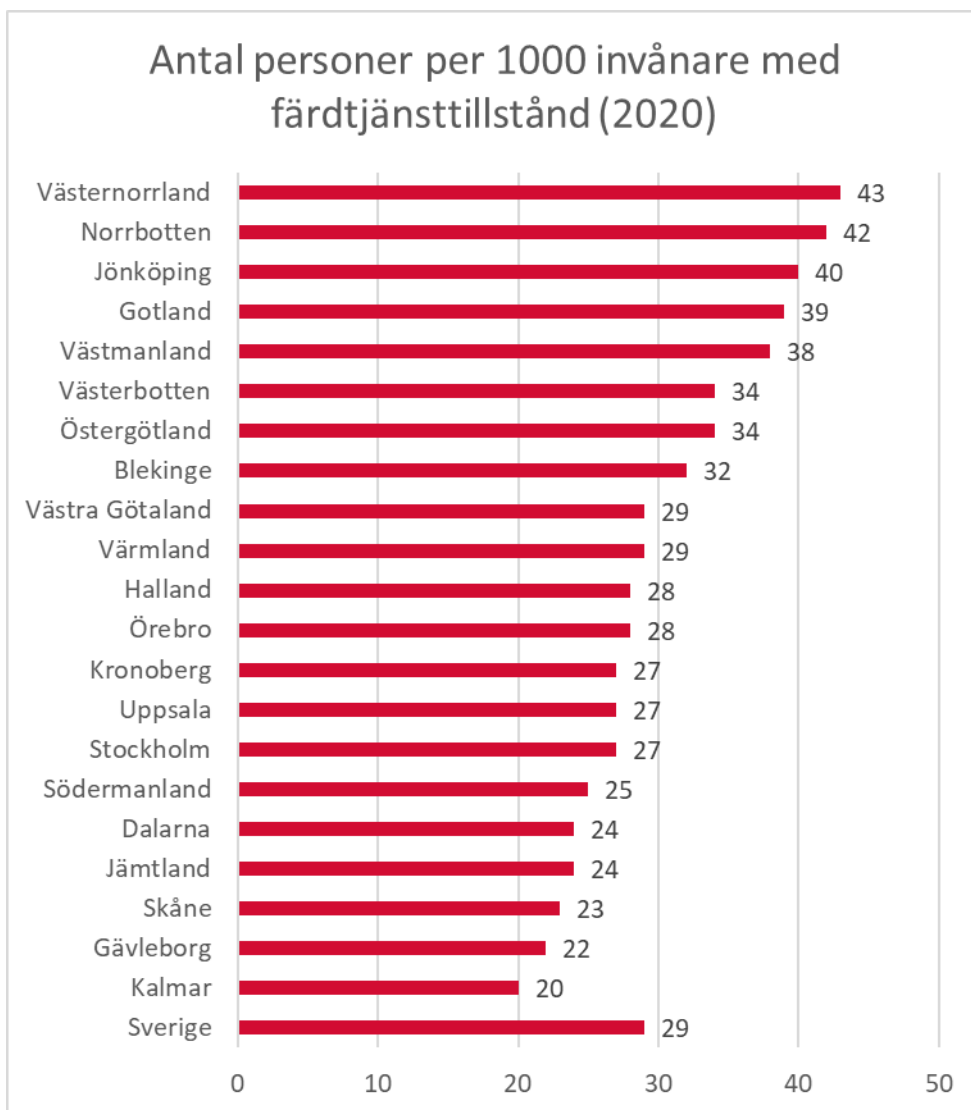
Observera att siffrorna avser 2020 eftersom 2021 års officiella siffror⁵ redovisas först i juni 2022. I genomsnitt är 29 personer per 1000 invånare färdtjänstberättigade i riket. I länen varierar antalet personer med färdtjänstillstånd i förhållande till folkmängden relativt kraftigt, vilket illustreras i bild på omstående sida. Antalet innehavare av färdtjänstillstånd per län varierar mellan 20 och 43 tillstånd per 1000 invånare. Jämtland som helhet ligger under rikssnittet, det är 24 personer per 1000 invånare som innehar färdtjänstillstånd. Det varierar stort mellan kommunerna. Jämtland ligger numer bland de län som har lägst färdtjänstinnehav, för 14 år sedan var innehavet betydligt högre och återfanns strax under de nivåer Västernorrland och Norrbotten befinner sig på idag.

Färdtjänst är starkt kopplad till ålder, av landets färdtjänstberättigade är 77 % över 65 år. Man behöver ta hänsyn till åldersstrukturen⁶ 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 vardera 1,2 % av befolkningen innehar färdtjänstillstånd i de två kommunerna. Rikssnittet är att 2,8 % av befolkningen innehar färdtjänstillstånd.

Sammanfattningsvis har samarbetsavtalets samtliga kommuner ett lågt färdtjänstinnehav.

⁵ Källa: Trafikanalys: Färdtjänst och Riksfärdtjänst 2020

⁶ Källa: Statistiska centralbyrån



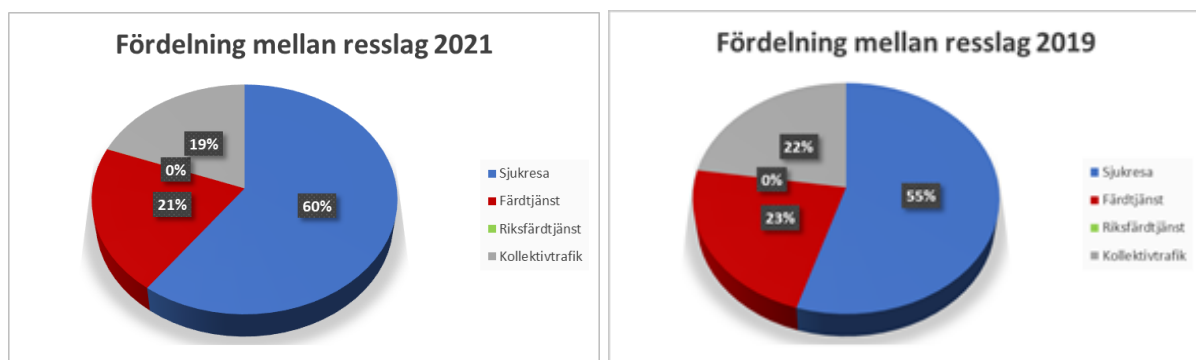
Resor per restyp samt trafikkostnader:

Antal beställningar av resor:

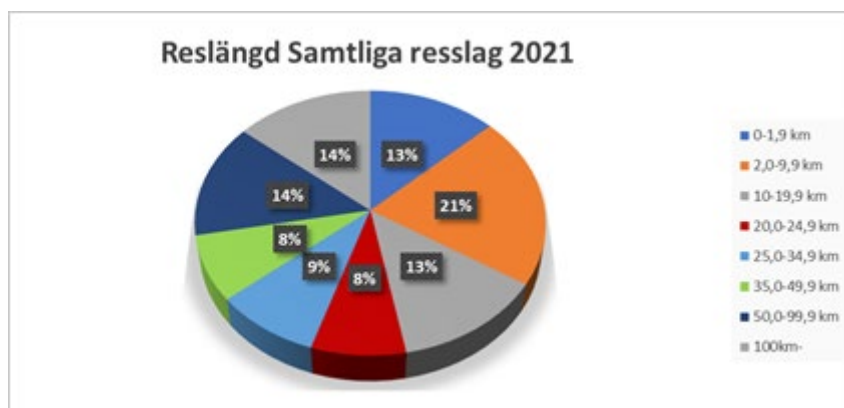
Under 2021 gjordes 65 035 resor med upphandlad trafik avropad via BC Reseservice. Antalet har ökat med +7 % jämfört med 2020 men jämför vi med ett normalår innan pandemin (2019) så är antalet – 22 % färre.

Fördelning mellan reslagen:

I nedanstående diagram framgår fördelning mellan reslagen 2021 i jämförelse med 2019 (normalår) i den upphandlade trafiken. Som kan ses utgör sjukresorna en något större andel under 2021 än ett normalår. Att det förhåller sig på det viset är ganska naturligt då sjukresorna mer är en ”måste” resa än färdtjänst och kollektivtrafik (När- och anropsstyrd linjetrafik). Resandet präglades framförallt under första halvåret 2021 starkt av rådande pandemi.



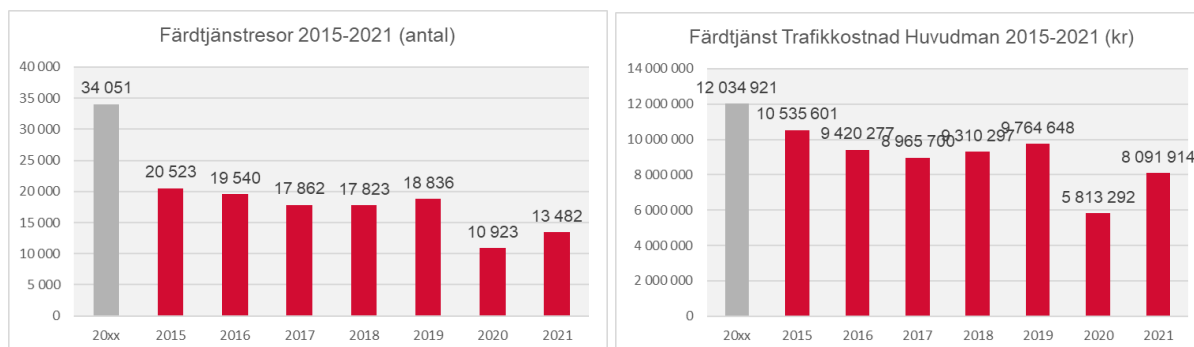
I diagrammet nedan återfinns fördelningen av samtliga anropsstyrda transporter (färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor, När- och anropsstyrd linjetrafik) procentuellt utefter reslängd.



Färdtjänst:

Under 2021 genomfördes 13 482 färdtjänstresor vilket är en ökning med + 23 % jämfört med 2020 då det genomfördes 10 923 färdtjänstresor. Men jämfört med 2019, ett ”normalår” före pandemin då det genomfördes 18 836 färdtjänstresor är det en minskning med -28 %. Orsaken till att resandet varit lågt de senaste åren är Covid-19 och den samhällspåverkan som råder därutav. Huvudmännens trafik kostnad uppgick till 8 091 914 kr. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sju åren, samt att värdena från kommunerna året innan⁷ verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (20xx grå stapel).

⁷ 2007,2008,2010 respektive 2012



Några korta fakta om resorna: De genomfördes i huvudsak dagtid på vardagar. Beställningarna sker till huvuddel kl. 8-17. Genomsnittlig reslängd var 20 km, så många som 29 % av resorna understeg 1,9 km. 17 % av resorna genomfördes med specialfordon. Resandet bland de legitimerade varierar stort, i snitt har varje legitimerad rest 14 resor. En resa kostade i snitt 600 kr för kommunerna och 74 kr för resenären. Egenfinansieringsgraden (av trafik kostnaden) är 12 %. Samordningsvinsten uppgick till 5,06 % vilket motsvarar 410 000 kr. Resorna genomfördes pgr av Covid-19 till huvuddel som ensamåkning tom 26:e augusti och normal samordning med sjukresor påbörjades 1:a oktober. Skillnaden mot normal samordningsvinst i % är ungefär hälften 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: 276 433 vilket är en ökning med + 41 % jämfört med 2020 men en minskning om – 19 % jämfört med 2019 (normalår).

För uppgifter om respektive kommun hänvisas till kapitlet *statistik per kommun*. I diagrammet nedan återfinns fördelningen av färdtjänstresorna utefter reslängd.

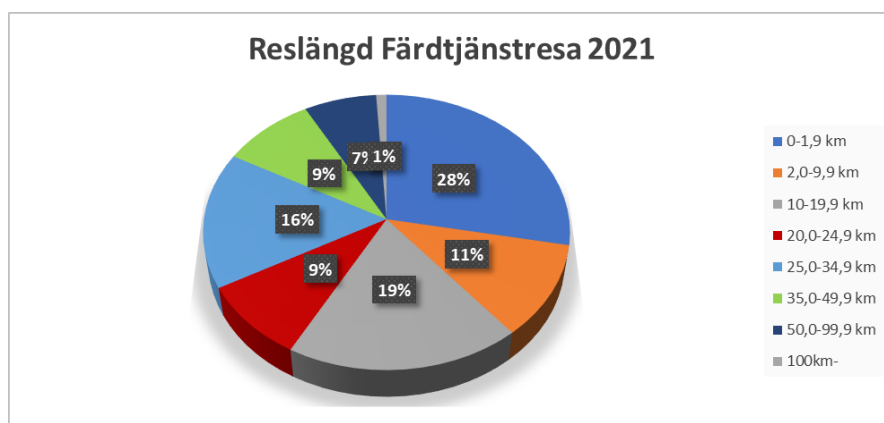
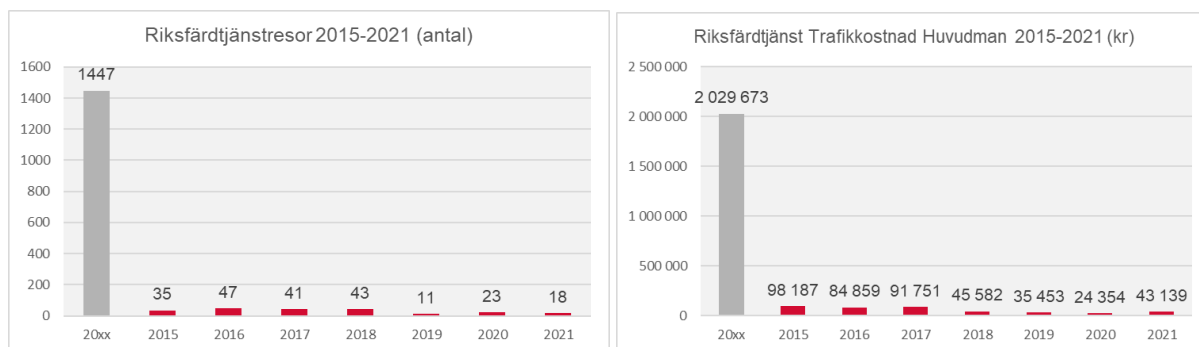


Fig. Fördelning av antalet Färdtjänstresor procentuellt utifrån avstånd i km.

Riksfärdtjänst:

Under 2021 genomfördes 18 Riksfärdtjänstresor, vilket är jämförbart med 2020. Jämför vi med ett normalår, året före pandemin, är antalet resor faktiskt fler än 2019, då 11 resor gjordes. Resorna genomfördes med flertalet färd sätt, allt från tåg med ledsagare till taxi. Huvudmännens trafik kostnad uppgick till 43 139 kr. En resa kostade i snitt 2397 kr för kommunerna att jämföra med 2019 då snittet låg på knappa 5000 kr. För resenären var snittkostnaden 267 kr. Kostnaden per resa varierar starkt beroende på vilket färd sätt 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 sju åren, samt att värdena från kommunerna året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (20xx grå stapel).



Sjukresor:

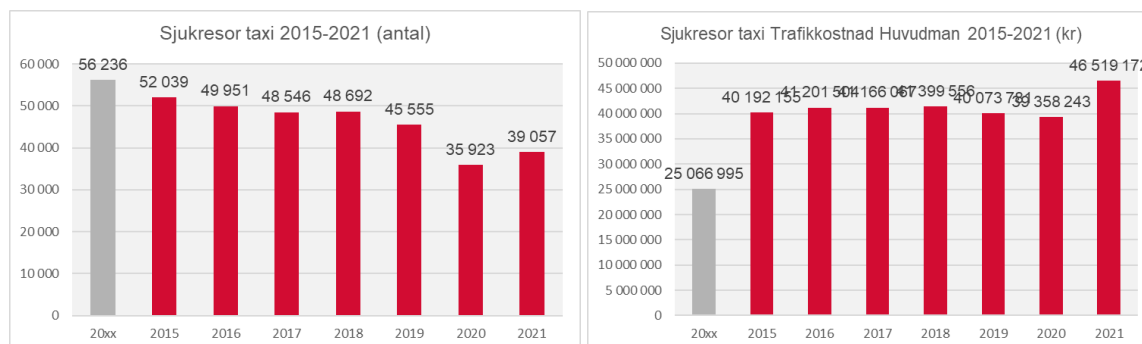
Då ansvaret för sjukresorna inklusive sjukresobidragshanteringen och budgetupprättande numer är organiserat på Regionens enhet Reseservice, redovisas från och med denna årsrapport endast de sjukresor som genomförs med upphandlad trafik i denna rapport. Någon djupare analys om fluktuationer mellan år och orsakerna härför genomförs ej heller framgent. Som tidigare redovisas framgent fortsatt resultat i kvalitetsundersökningen som utförs med de resenärer som åker *Sjukresa* i den upphandlade trafiken.

År 2021 är likt 2020 starkt präglad av Rådande Pandemi. Jämför vi antalet resor med 2019 så är antalet 14 % lägre. Trafikkostnaden för de resor som genomförts är dock väsentligt dyrare 2021 än 2019. Det beror på ett flertal faktorer. En faktor är sämre samordningsvinst då huvuddelen av resorna med taxi under året fram till och med sista september skedde som ensamåkning med anledning av rådande pandemi. Under 2021 blev samordningsvinsten för sjukresor 15,02 %, att jämföra med 2019 då samordningsvinsten var 27,2 %. 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.

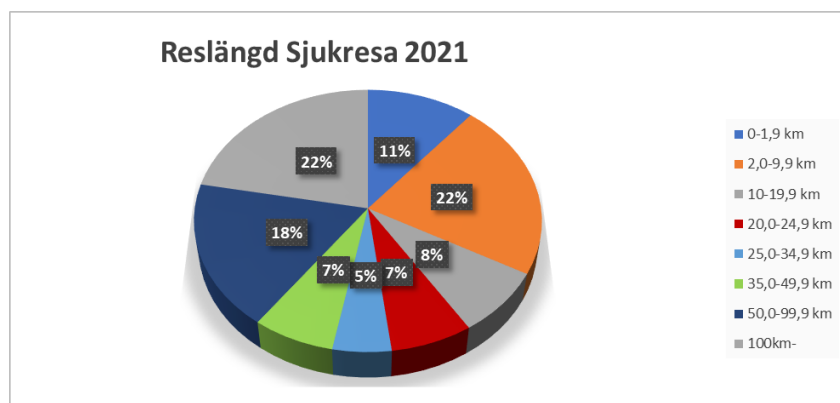
2021 likt 2020 är ur jämförelseperspektiv över tid undantagsår. Innan pandemin var utvecklingen att antalet sjukresor med taxi åren dessförinnan nedgick. Sett till antalet så var antalet resor (2021-2020 undantaget) de tre åren 2017–2019, de tre lägsta den senaste 14 års perioden (äldre statistik saknas). Redan 2017 kunde med säkerhet konstateras att införandet av obligatorisk webb utbildning 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 minskade⁸, och därmed kostnaderna för sjukresor. Minskningen påbörjades vid halvårsskiftet 2016 och sammanföll klart med att webb utbildningen 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%).

När pandemin och dess påverkan är över torde resandet öka eftersom det finns en rejäl vårdskuld uppbyggd. I nedanstående diagram återfinns samtliga sjukresor med taxi de senaste sju åren, samt att år 2007 finns med som referensvärde (året innan samarbetsavtalet):

⁸ Jämförs 2017 (ett helt år med webb utbildning) med 2015 (ett helt år utan webb utbildning) 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.



Några korta fakta om sjukresor med taxi: Resorna genomfördes i huvudsak dagtid på vardagar. Beställningarna sker till huvuddel kl. 8-17. Genomsnittlig reslängd var 49 km, så många som 26 % av resorna understeg 5,9 km. 25 % av resorna genomfördes med specialfordon (22 % med rullstol, 3 % av resorna avser liggande transport). En resa kostade i snitt 1 191 kr för Region Jämtland Härjedalen och 95 kr för resenären. Egenfinansieringsgraden (av trafik kostnaden) är 7 %. Totalt antal resta, beställda, km: 1 926 233 km.



Kvalité sjukresor med taxi:

För att mäta kvalitén fyller Svensk kollektivtrafiks kundundersökning Anbarö en viktig funktion. Av länets sjukresenärer har 93 % av respondenterna under 2021 gett bästa betyg (4-5 på en femgradig skala) när de fått betygsätta beställning och resa.

Närtrafik/ Anropsstyrds Linjetrafik

Under 2021 genomfördes 12 485 resor vilket är en minskning med 33 % jämfört med 2019 (normalår innan pandemin). Även denna trafik är starkt påverkad av Covid-19. Huvudmannens trafik kostnad uppgick till 5 231 453 kr. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sju åren. Närtrafiken och den anropsstyrda linjetrafiken sorterar under den allmänna kollektivtrafiken. Resorna bokas via beställningscentralen och ingår i samordningen. Samordningsvinsten var 30,6 % vilket motsvarar 2,3 miljoner. Eftersom resorna sorterar under den allmänna kollektivtrafiken görs ingen ytterligare analys i denna rapport.

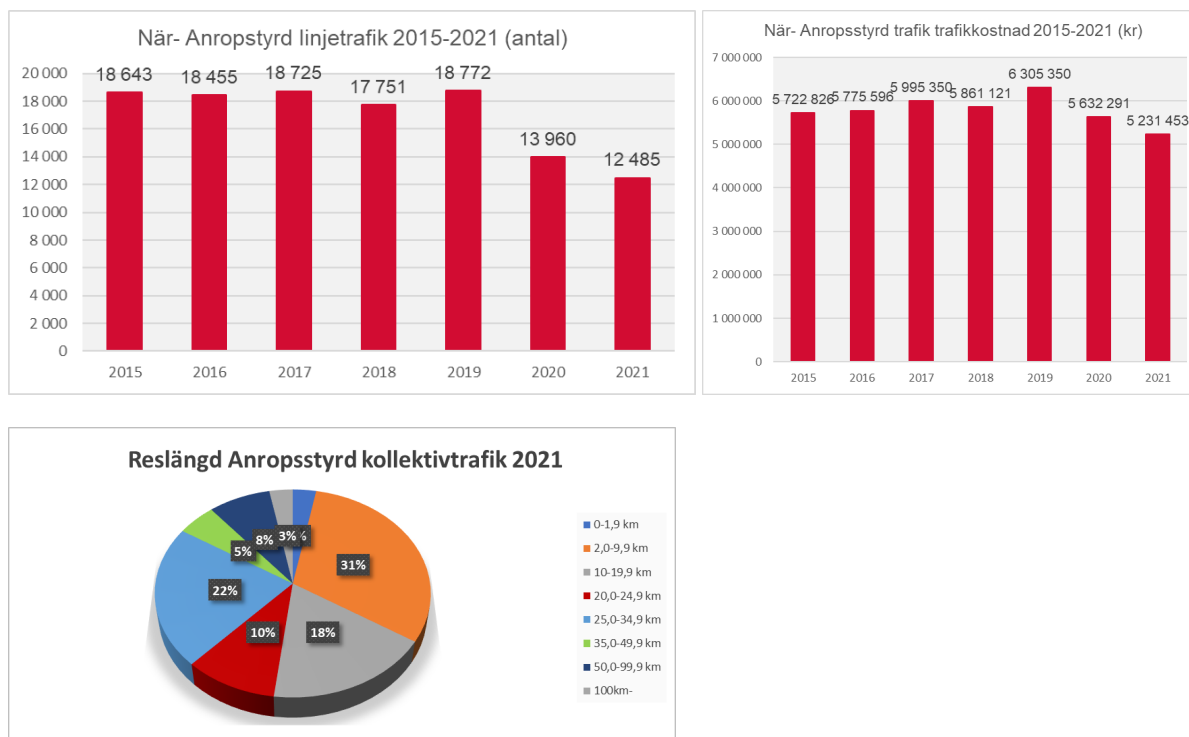


Fig. Fördelning av antalet resor Anropsstyrd linjetrafik procentuellt utifrån avstånd i km.

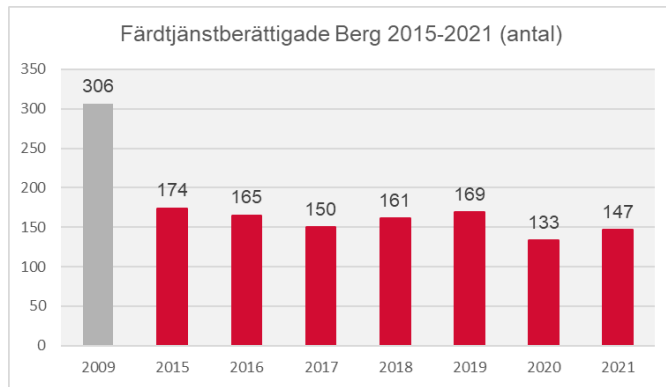
Statistik per kommun Färdtjänst/ Riksfärdtjänst:

Bergs Kommun:

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

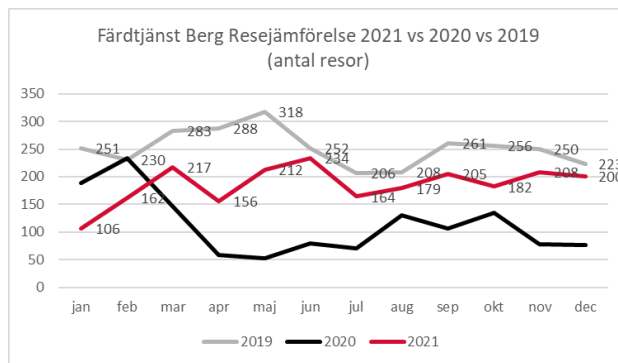
Legitimerade:

Antalet legitimerade har ökat med 10 % under året. I diagrammet nedan ses utvecklingen de senaste sju 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 2,0 % av kommuninnevånarna som innehar färdtjänst, riksnitt 2,8 %.

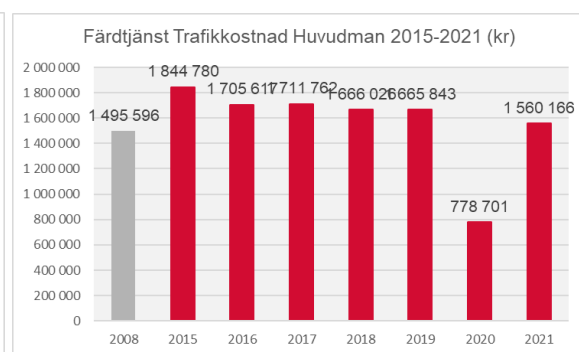
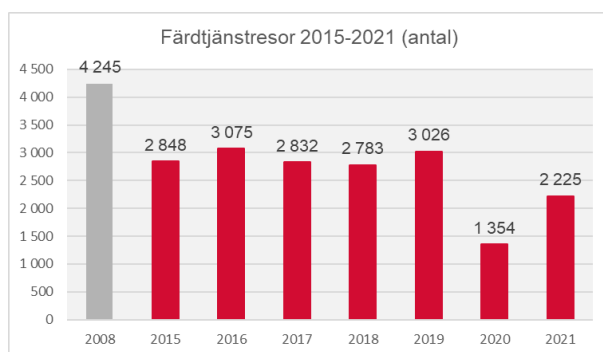


Färdtjänst:

Under 2021 genomfördes 2225 färdtjänstresor vilket är en ökning med hela 64 % jämfört med 2020 då 1 354 färdtjänstresor genomfördes. Jämför vi med 2019, ett normalår innan pandemin är det en minskning om – 26 %. Rådande Pandemi har påverkat resandet starkt under 2020 och 2021. I grafen nedan ses resandet månadsvis 2021 jämfört med både 2020 och 2019.



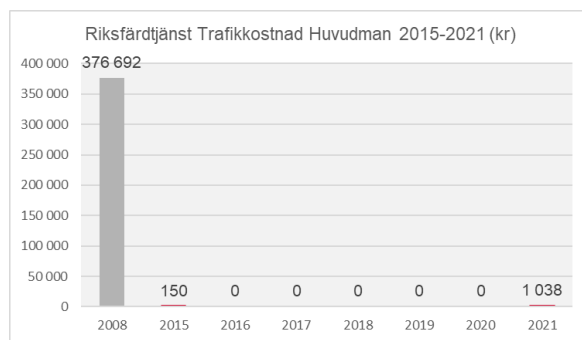
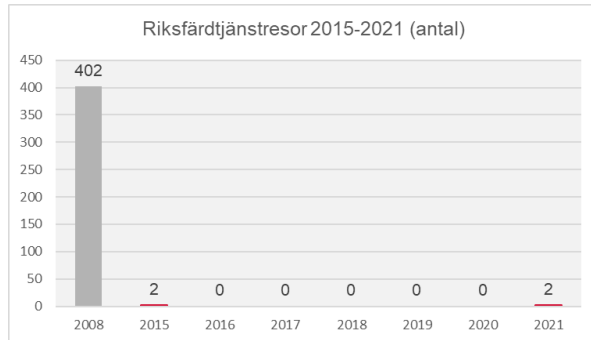
Kommunens trafik kostnad uppgick till 1 560 166 kr. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sju åren, samt att värdet från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel).



Några korta fakta om resorna: De genomfördes i huvudsak dagtid på vardagar. Genomsnittlig reslängd var 21 km. 25 % av resorna genomfördes med specialfordon. Resandet bland de legitimerade varierar stort, i snitt har varje legitimerad rest 15 resor. Andel utnyttjade tillstånd är i paritet med 2020–2019, 70 % av tillstånden användes under året. En resa kostade i snitt 701 kr för Bergs kommun. Absoluta huvuddelen av resorna genomfördes fram till 26:e augusti som ensamåkning efter given restriktion, vilket höjer kostnaden på de resor som företas. Normalt samordnas resorna i betydligt högre utsträckning och uppnådde 2019 (normalår) på årsbasis en samordningsvinst på 20 %. Motsvarande siffra för 2021 ligger på 6 %. Totalt antal resta, beställda, km: 45 713 km.

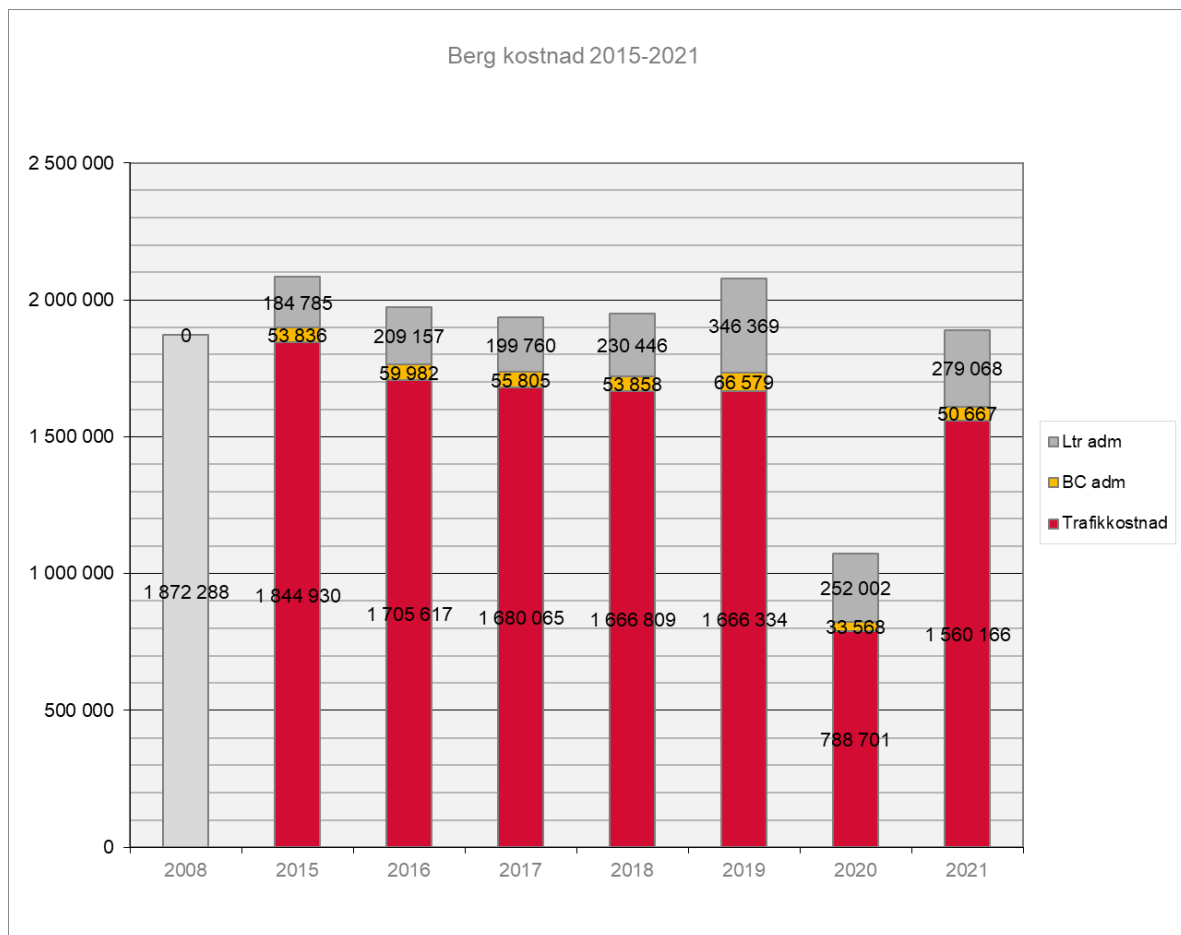
Riksfärdtjänst:

Två riksfärdtjänstresor har skett under 2021, vilket är på samma låga nivå, 0–2, som de senaste sju åren. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sju 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 2021 till 1 899 901 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 sju åren. Värdena från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel), referensvärdet för kommunens kostnad för myndighetsutövning saknas.



Not: Penningvärdet förändring 2008 vs 2021: 1 872 288 kr 2008 motsvarar 2 138 417 kr 2021

Kvalité:

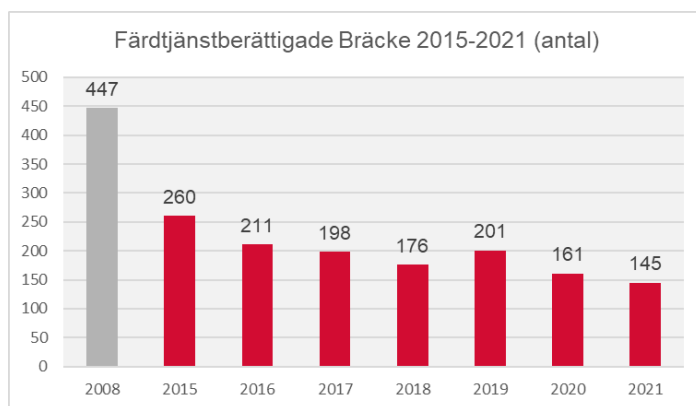
En kommun är enligt lag skyldig att tillhandahålla färdtjänstresor av god kvalitet. För att mäta kvaliteten fyller Svensk kollektivtrafiks kundundersökning Anbaro en viktig funktion. Av Bergs färdtjänstresenärer har 96 % av respondenterna under 2021 gett bästa betyg (4–5 på en femgradig skala) när de fått betygsätta beställning och resa.

Bräcke Kommun:

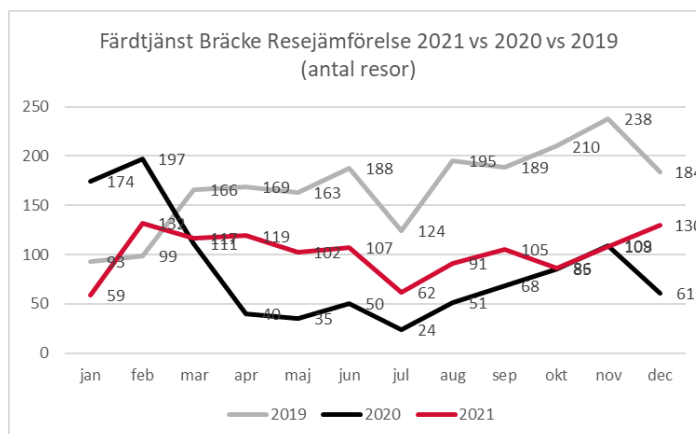
Bräcke kommun anslöt sig till Samarbetsavtalet vid starten 2008-06-15, myndighetsutövningen överlämnades 2008-12-01

Legitimerade:

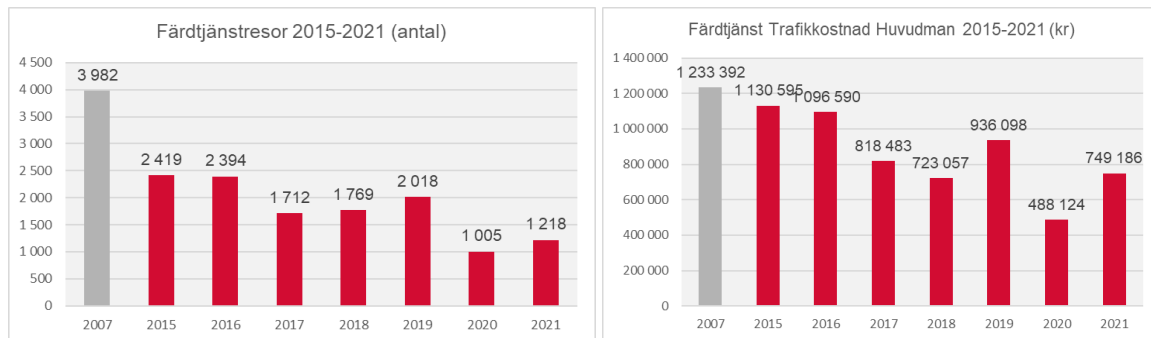
Antalet legitimerade har minskat med 10 % under året, med anledning av rådande Pandemi. I diagrammet nedan ses utvecklingen de senaste sju åren, samt att antalet legitimerade när myndighetsutövningen överlämnades från kommunen finns med som referensvärde (grå stapel). Bedömningen inför framtiden är att antalet legitimerade kommer att öka succesivt och på lite sikt återgå till 2019 års nivå. I en nationell jämförelse så är färdtjänstinnehavet lågt trots hög andel innevånare 65 år eller äldre. Det är 2,7 % av kommuninnevånarna som innehar färdtjänst, rikssnitt 2,8 %.

**Färdtjänst:**

Under 2021 genomfördes 1218 färdtjänstresor vilket är en ökning med 21 % jämfört med 2020 då 1 005 färdtjänstresor genomfördes. Jämför vi med 2019, ett normalår innan pandemin är det en minskning om – 40 %. Rådande Pandemi har påverkat resandet starkt under 2020 och 2021. I grafen nedan ses resandet månadsvis 2021 jämfört med både 2020 och 2019.



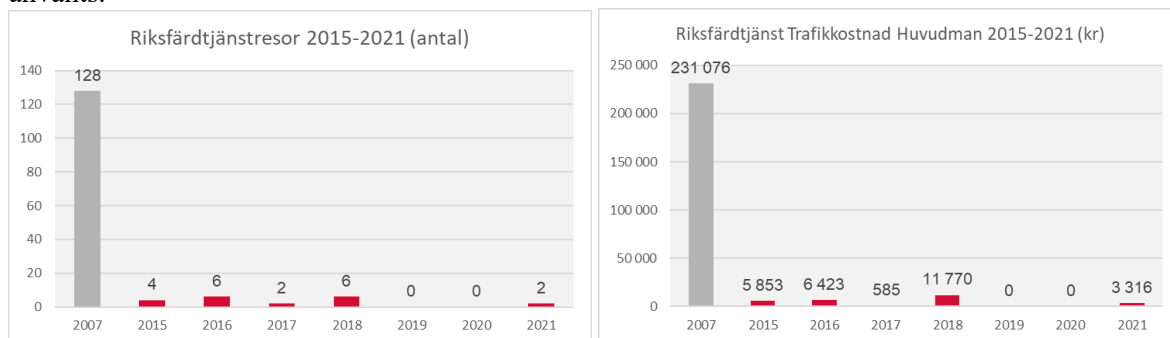
Kommunens trafik kostnad uppgick till 752 502 kr. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sju åren, samt att värdet från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel).



Några korta fakta om resorna: De genomfördes i huvudsak dagtid på vardagar. Genomsnittlig reslängd var 26 km. 18 % av resorna genomfördes med specialfordon. Resandet bland de legitimerade varierar stort, i snitt har varje legitimerad rest 8 resor. Andel utnyttjade tillstånd är i paritet med 2020, 50 % av tillstånden användes under året. En resa kostade i snitt 615 kr för Bräcke kommun. Absoluta huvuddelen av resorna genomfördes fram till 26:e augusti som ensamåkning efter given restriktion, vilket höjer kostnaden på de resor som företas. Normalt samordnas resorna i betydligt högre utsträckning och uppnådde 2019 (normalår) på årsbasis en samordningsvinst på 12 %. Motsvarande siffra för 2021 ligger på knappt 2 %. Totalt antal resta, beställda, km: 31 732 km.

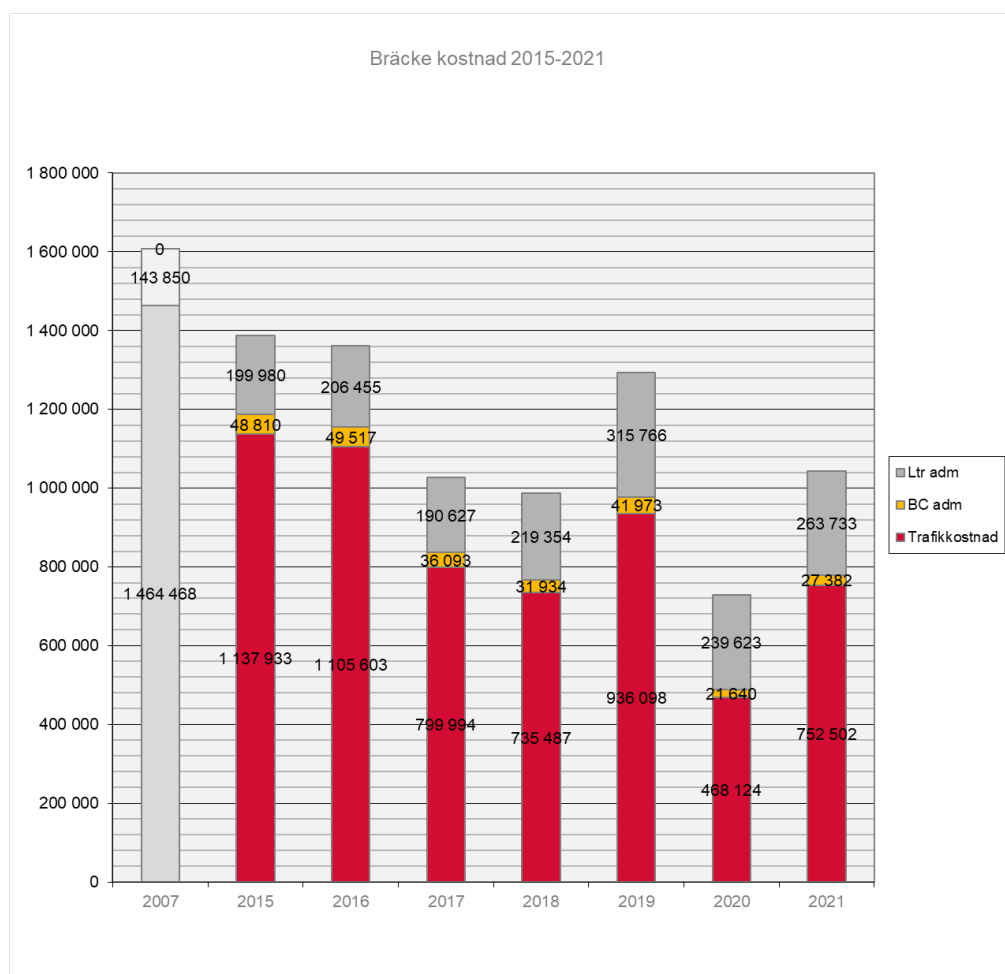
Riksfärdtjänst:

Två riksfärdtjänstresor genomfördes 2021. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sju åren, samt att värdet från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel). Kostnaden per resa varierar mellan åren beroende på vilket färd sätt som använts.



Ekonomi:

Bräckes totala kostnad för uppdraget Länstrafiken utfört uppgick 2021 till 1 043 617 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 sju 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 2021: 1 608 318 kr 2007 motsvarar 1 836 926 kr 2021

Kvalité:

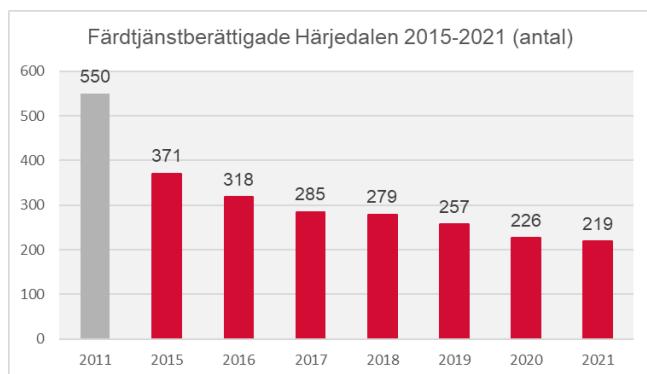
En kommun är enligt lag skyldig att tillhandahålla färdtjänstresor av god kvalitet. För att mäta kvaliteten fyller Svensk kollektivtrafiks kundundersökning Anbaro en viktig funktion. Av Bräckes färdtjänstresenärer har 97 % av respondenterna under 2021 gett bästa betyg (4–5 på en femgradig skala) när de fått betygsätta beställning och resa.

Härjedalens Kommun:

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

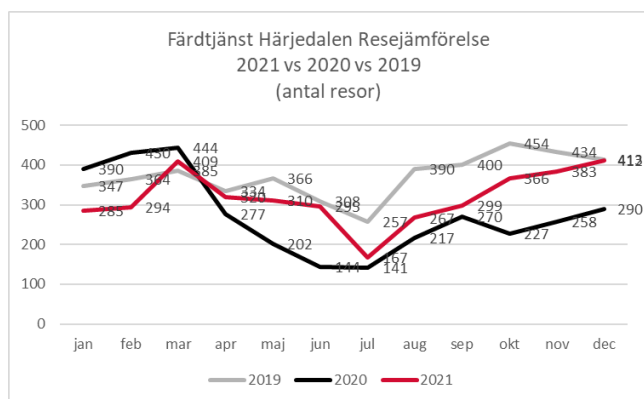
Legitimerade:

Antalet legitimerade har minskat med 3 % under året. I diagrammet nedan ses utvecklingen de senaste sju 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 öka succesivt och på lite sikt återgå till 2019 års nivå. I en nationell jämförelse så är färdtjänst innehavet lågt trots hög andel innevånare 65 år eller äldre. Det är 2,3 % av kommuninnevånarna som innehar färdtjänst, riksnitt 2,8 %.

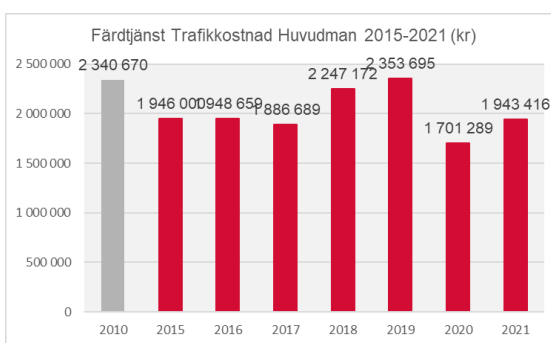
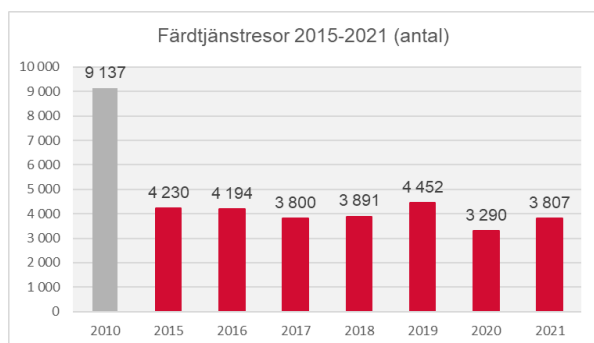


Färdtjänst:

Under 2021 genomfördes 3807 färdtjänstresor vilket är en ökning med 16 % jämfört med 2020 då 3290 färdtjänstresor genomfördes. Jämför vi med 2019, ett normalår innan pandemin är det en minskning om – 15 %. Rådande Pandemi har påverkat resandet under 2020 och 2021, dock i betydligt lägre grad än flertalet andra kommuner. I grafen nedan ses resandet månadsvis 2021 jämfört med både 2020 och 2019.



Kommunens trafik kostnad uppgick till 1 943 416 kr. Härjedalen sticker ut då resandet är på normal nivå. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sju åren, samt att värdet från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel).

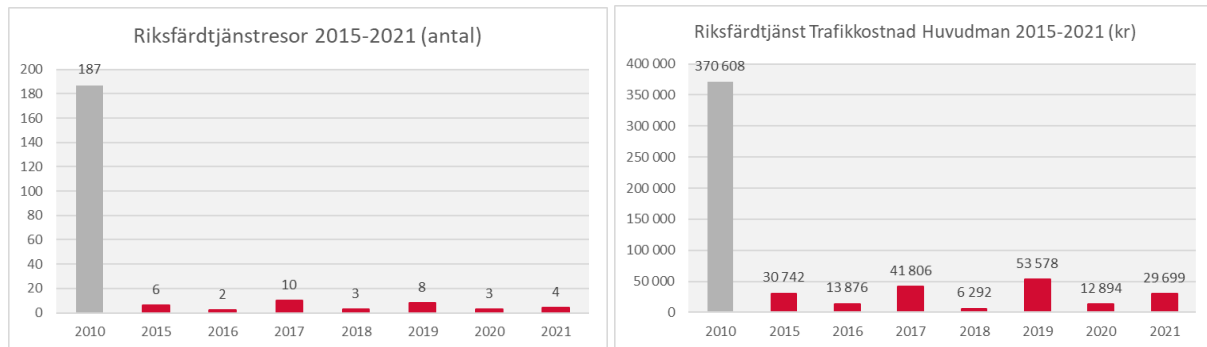


Några korta fakta om resorna: De genomfördes i huvudsak dagtid på vardagar. Genomsnittlig reslängd var 19 km. 14 % av resorna genomfördes med specialfordon. Resandet bland de legitimerade varierar stort, i snitt har varje legitimerad rest 17 resor. Andel utnyttjade tillstånd har ökat med 10 % jämfört med 2020, 54 % av tillstånden användes under året. En resa kostade i snitt 510 kr för Härjedalens kommun. Totalt antal resta, beställda, km: 72 317 km. Absoluta huvuddelen av resorna genomfördes fram till 26:e augusti som ensamåkning efter given restriktion, vilket höjer kostnaden på de resor

som företas. Normalt samordnas resorna i betydligt högre utsträckning och uppnådde 2019 (normalår) på årsbasis en samordningsvinst på drygt 8 %. Motsvarande siffra för 2021 ligger på 4 %

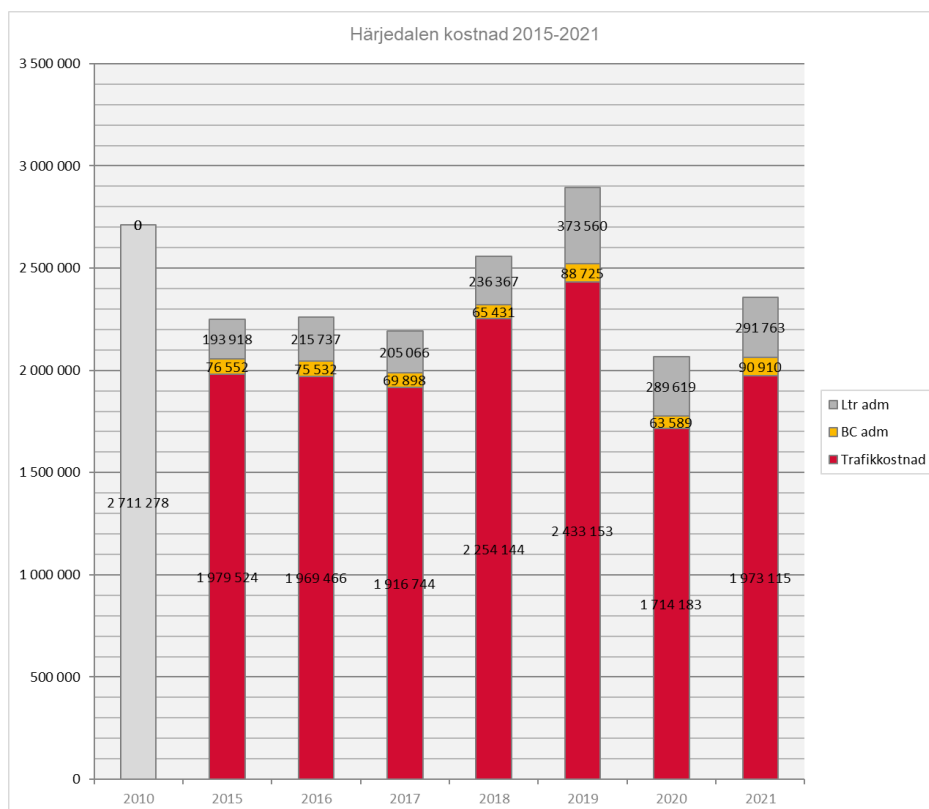
Riksfärdtjänst:

Antalet riksfärdtjänstresor uppgick till 4 stycken under 2021 vilket är i ungefärlig nivå med de senaste sju åren. Kostnaden för de fyra resorna uppgick till 29 699 kr. Kostnaden per resa varierar starkt mellan åren beroende på vilket färdstätt som använts. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sju 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 2021 till 2 355 788 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 sju åren. Värdena från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel), referensvärdet för kommunens kostnad för myndighetsutövning saknas.



Not: Penningvärdet förändring 2010 vs 2021: 2 711 278 kr 2010 motsvarar 3 096 662 kr 2021

Kvalité:

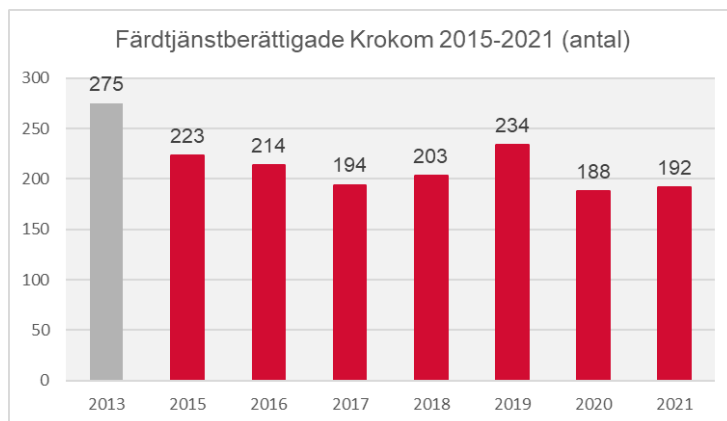
En kommun är enligt lag skyldig att tillhandahålla färdtjänstresor av god kvalitet. För att mäta kvalitén fyller Svensk kollektivtrafiks kundundersökning Anbaro en viktig funktion. Av Härjedalens färdtjänstresenärer har 98 % av respondenterna under 2021 gett bästa betyg (4–5 på en femgradig skala) när de fått betygsätta beställning och resa.

Krokoms Kommun:

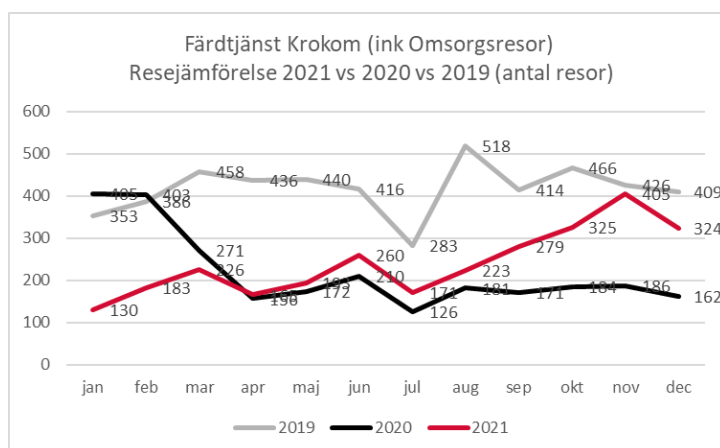
Krokoms kommun anslöt sig till Samarbetsavtalet 2013-06-15, myndighetsutövningen överlämnades 2013-07-01.

Legitimerade:

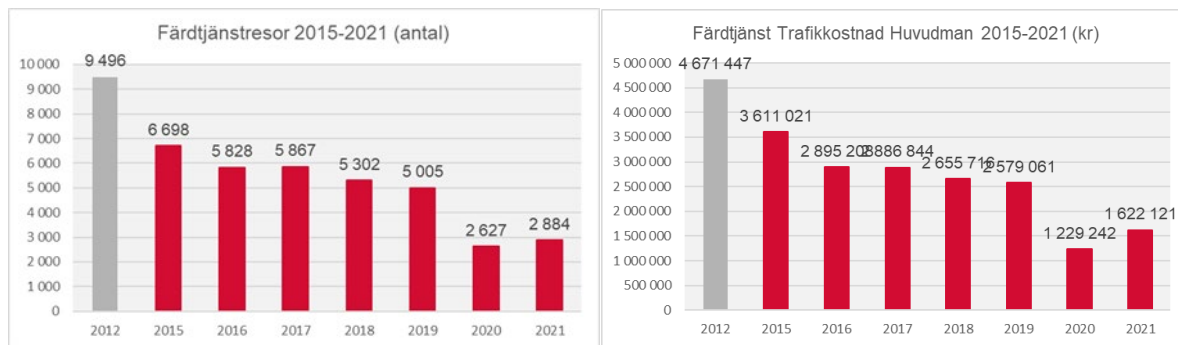
Antalet legitimerade har ökat med 2 % under året. I diagrammet nedan ses utvecklingen de senaste sju åren, samt att antalet legitimerade när myndighetsutövningen överlämnades från kommunen finns med som referensvärde (grå stapel). Bedömningen inför framtiden är att antalet legitimerade succesivt kommer att öka och på lite sikt kommer att återgå till 2019 års nivå. I en nationell jämförelse så är färdtjänst innehavet exceptionellt lågt trots låg andel innevånare 65 år eller äldre. Det är 1,2 % av kommuninnevånarna som innehar färdtjänst, rikssnitt 2,8 %.

**Färdtjänst:**

Under 2021 genomfördes 2884 färdtjänstresor vilket är en ökning med 10 % jämfört med 2020 då 2627 färdtjänstresor genomfördes. Jämför vi med 2019, ett normalår innan pandemin är det en minskning om – 42 %. Rådande Pandemi har påverkat resandet starkt under 2020 och 2021. I grafen nedan ses resandet månadsvis 2021 jämfört med både 2020 och 2019.



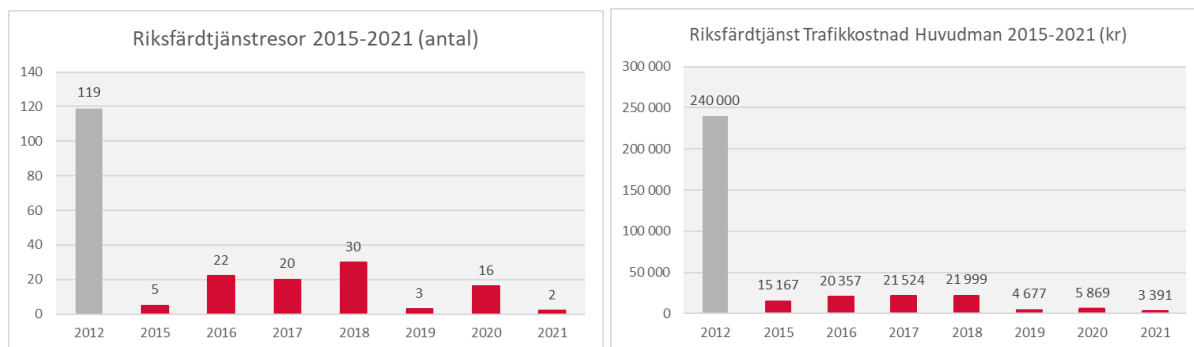
I dessa resor ingår kommunens omsorgsresor, vilka utgjorde 24 % av antalet färdtjänstresor 2021. Kommunens trafik kostnad uppgick till 1 622 121 kr, vilket är långt under åren normalt (-2019). I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sju åren, samt att värdet från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel).



Några korta fakta om resorna: De genomfördes i huvudsak dagtid på vardagar. Genomsnittlig reslängd var 19 km. 13 % av resorna genomfördes med specialfordon. Resandet bland de legitimerade varierar stort, i snitt har varje legitimerad rest 15 resor. Andel utnyttjade tillstånd är i paritet med 2020, 60 % av tillstånden användes under året. En resa kostade i snitt 562 kr för Krokoms kommun. Absoluta huvuddelen av resorna genomfördes fram till 26:e augusti som ensamåkning efter given restriktion, vilket höjer kostnaden på de resor som företas. Normalt samordnas resorna i betydligt högre utsträckning och uppnådde 2019 (normalår) på årsbasis en samordningsvinst på 13 %. Motsvarande siffra för 2021 ligger på 6,6 %. Totalt antal resta, beställda, km: 54 547 km.

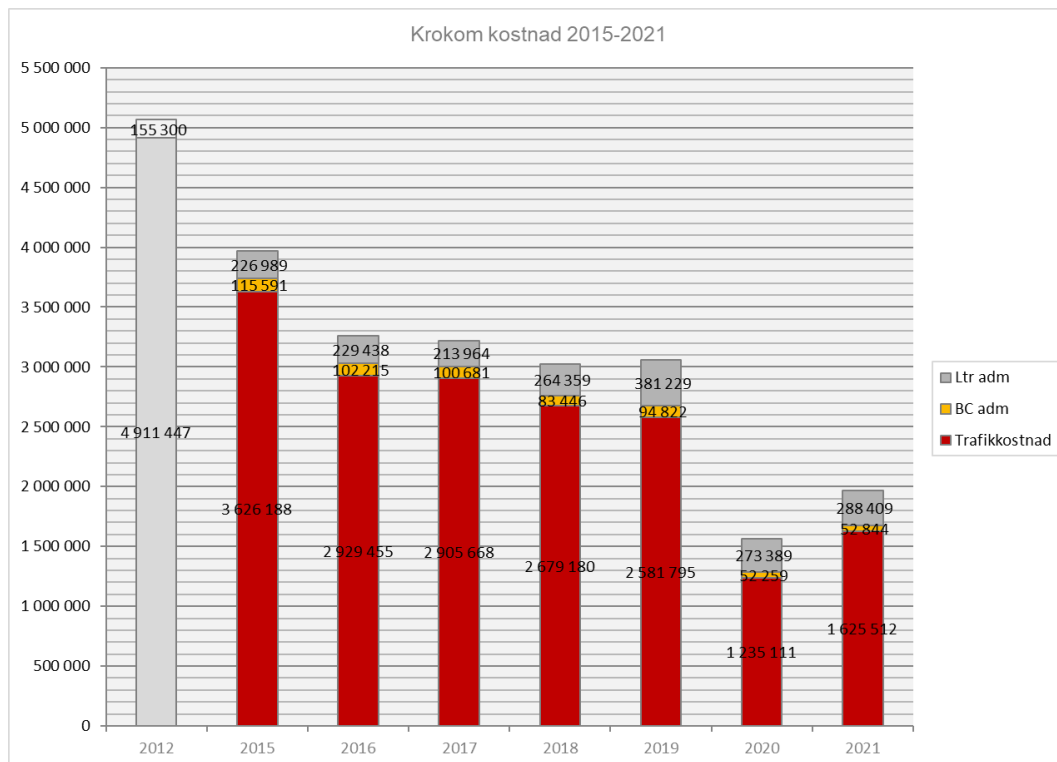
Riksfärdtjänst:

Antalet riksfärdtjänstresor uppgick till 2 stycken under 2021. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sju 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 färd sätt som använts.



Ekonomi:

Krokoms totala kostnad för uppdraget Länstrafiken utfört uppgick 2021 till 1 966 765 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 sju 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 2021: 5 066 747 kr 2012 motsvarar 5 534 786 kr 2021

Kvalité:

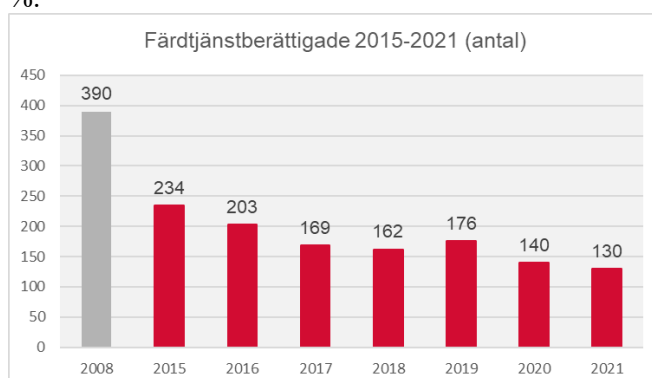
En kommun är enligt lag skyldig att tillhandahålla färdtjänstresor av god kvalitet. För att mäta kvalitén fyller Svensk kollektivtrafiks kundundersökning Anbaro en viktig funktion. Av Krokoms färdtjänstresenärer har 97 % av respondenterna under 2021 gett bästa betyg (4-5 på en femgradig skala) när de fått betygsätta beställning och resa.

Ragunda Kommun:

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

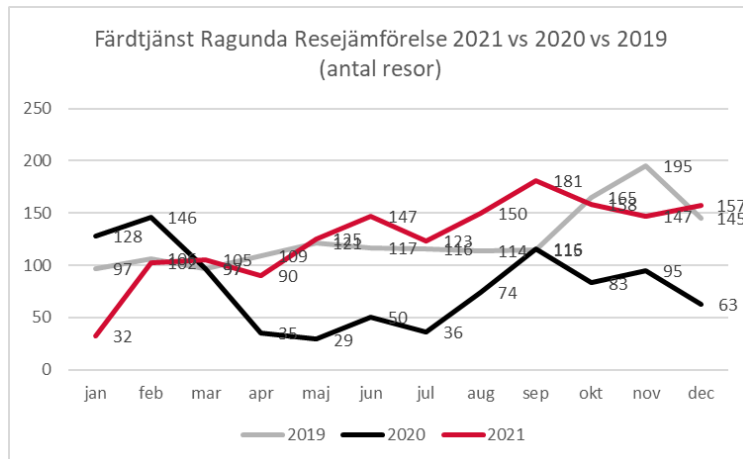
Legitimerade:

Antalet legitimerade har minskat med 7 % under året, med anledning av rådande Pandemi. I diagrammet nedan ses utvecklingen de senaste sju åren, samt att antalet legitimerade när myndighetsutövningen överlämnades från kommunen finns med som referensvärde (grå stapel). Bedömningen inför framtiden är att antalet legitimerade succesivt kommer att öka och på lite sikt återgå till 2019 års nivå. I en nationell jämförelse så är färdtjänstintehavet lågt trots hög andel innevånare 65 år eller äldre. Det är 2,8 % av kommuninnevånarna som innehar färdtjänst, riksnitt 2,8 %.

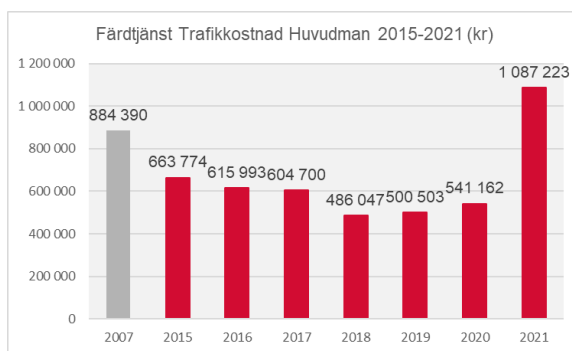
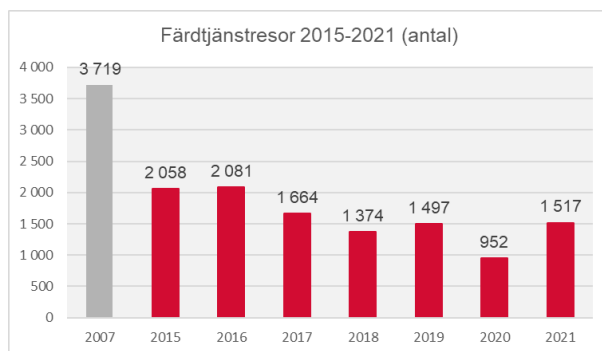


Färdtjänst:

Under 2021 genomfördes 1517 resor, vilket faktiskt är fler än ett normalår (2019) före pandemin. Ragunda sticker ut härvidlag, under 2020 var det förvisso en nedgång med 36 % jämfört med 2019 men med årets resande är man tillbaka på normal nivå medan andra kommuner fortfarande är starkt påverkade av rådande pandemi. I grafen nedan ses resandet månadsvis 2021 jämfört med 2020 och 2019.



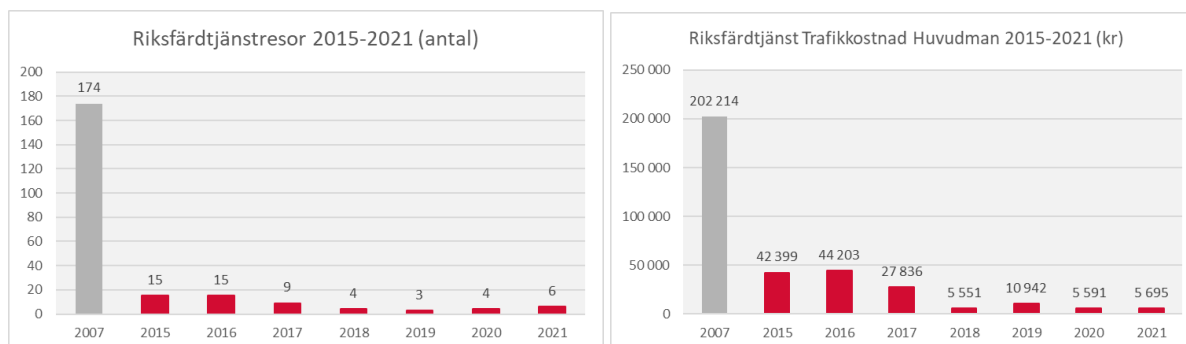
Kommunens trafik kostnad uppgick till 1 087 223 kr, vilket är mer än en fördubbling jämfört med 2019. Att kostnaden ökat så markant beror i huvudsak på att det (de) nya trafikavtalet är betydligt dyrare än tidigare avtal som för Ragunda låg på en i jämförelse väldigt förmånlig nivå. En annan orsak är att resorna normalt samordnas i betydligt högre utsträckning och uppnådde 2019 på årsbasis en samordningsvinst på 11 %. Motsvarande siffra för 2021 ligger på 2 %. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sju 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 18 km. 22 % av resorna genomfördes med specialfordon. Resandet bland de legitimerade varierar stort, i snitt har varje legitimerad rest 12 resor. Andel utnyttjade har ökat med 6 % jämfört med 2020, 58 % av tillstånden användes under året. En resa kostade i snitt 717 kr för Ragunda kommun. Totalt antal resta, beställda, km: 27 016 km.

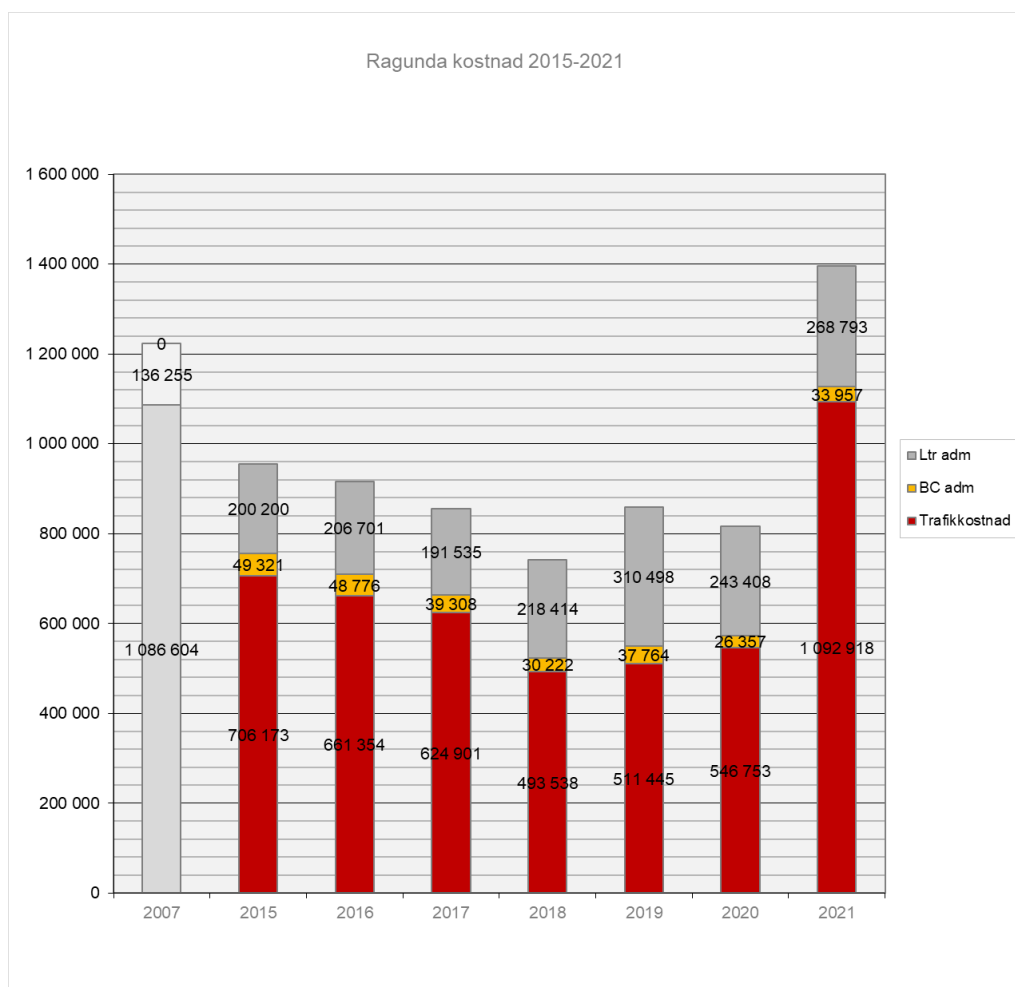
Riksfärdtjänst:

Antalet riksfärdtjänstresor uppgick till 6 stycken under 2021 vilket är i paritet med de senaste åren. Kostnaden för de sex resorna uppgick till 5695 kr. Kostnaden per resa varierar starkt mellan åren beroende på vilket färd sätt som använts. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sju 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 2021 till 1 395 668 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 sju 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 2021: 1 222 859 kr 2007 motsvarar 1 444 725 kr 2021

Kvalité:

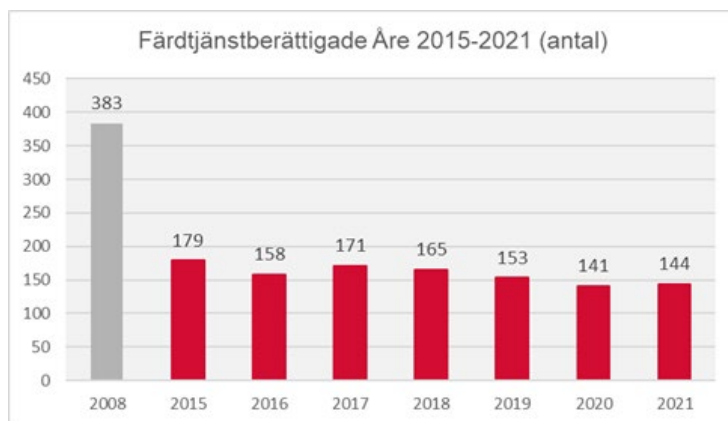
En kommun är enligt lag skyldig att tillhandahålla färdtjänstresor av god kvalitet. För att mäta kvalitén fyller Svensk kollektivtrafiks kundundersökning Anbarö en viktig funktion. Av Ragundas färdtjänstresenärer har 97 % av respondenterna under 2021 gett bästa betyg (4-5 på en femgradig skala) när de fått betygsätta beställning och resa.

Åre Kommun:

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

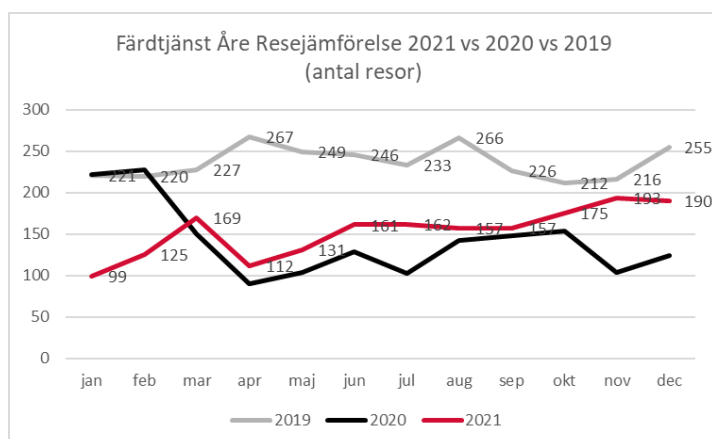
Legitimerade:

Antalet legitimerade har ökat med 2 % under året. I diagrammet nedan ses utvecklingen de senaste sju 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 2018–2019 års nivåer 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 1,2 % av kommuninnevånarna som innehar färdtjänst, rikssnitt 2,8 %.

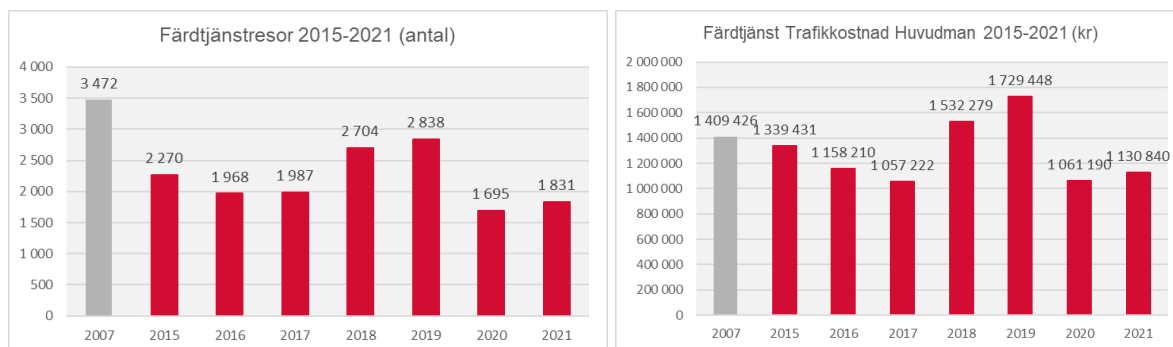


Färdtjänst:

Under 2021 genomfördes 1831 färdtjänstresor vilket är en ökning med 8 % jämfört med 2020 då 1695 färdtjänstresor genomfördes. Jämför vi med 2019, ett normalår innan pandemin är det en minskning om – 35 %. Rådande Pandemi har påverkat resandet starkt under 2020 och 2021. Men ser man några år bakåt är skillnaden mindre dramatisk (se diagram längre ner). I grafen nedan ses resandet månadsvis 2021 jämfört med både 2020 och 2019.



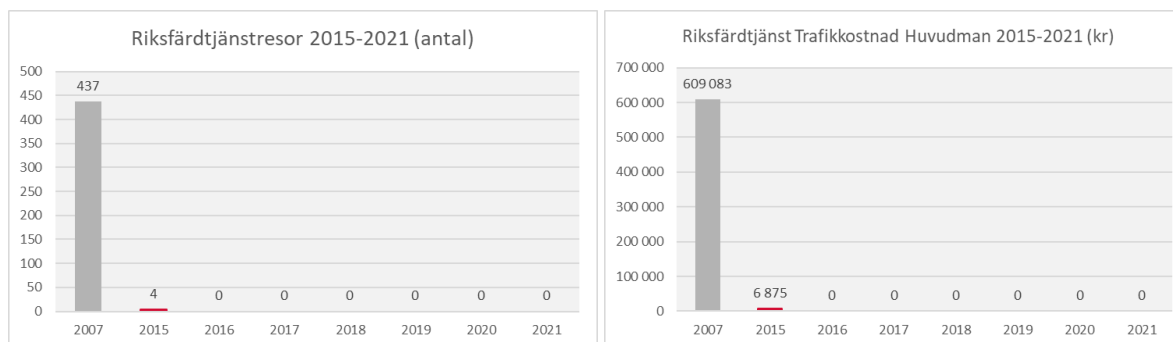
Kommunens trafik kostnad uppgick till 1 130 840 kr, vilket är lågt jämfört med innan pandemin. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sju åren, samt att värdet från kommunen året innan verksamheten överlämnades finns med som referensvärde (grå stapel).



Några korta fakta om resorna: De genomfördes i huvudsak dagtid på vardagar. Genomsnittlig reslängd var 25 km. 15 % av resorna genomfördes med specialfordon. Resandet bland de legitimerade varierar stort, i snitt har varje legitimerad rest 13 resor. Andel utnyttjade tillstånd är i paritet med 2020, 62 % av tillstånden användes under året. En resa kostade i snitt 618 kr för Åre kommun. Samordningsvinsten uppgick till 4,6 % vilket är i normal paritet. Totalt antal resta (beställda) km: 45 074 km.

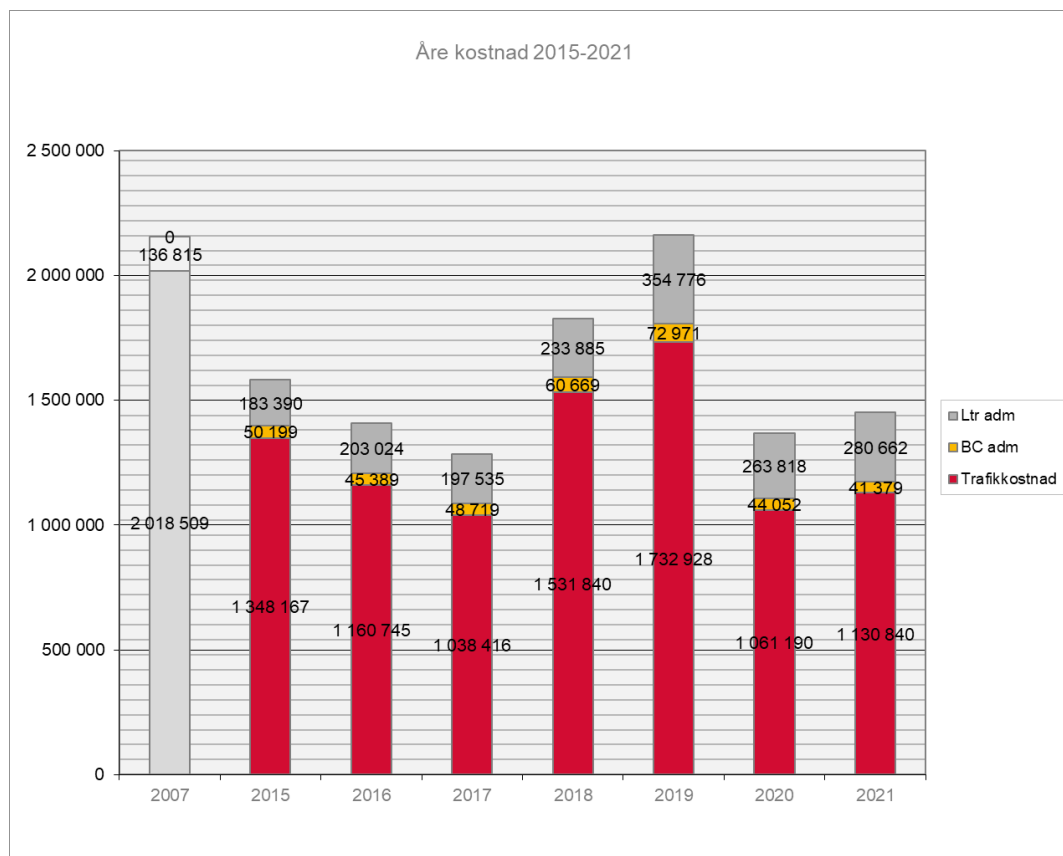
Riksfärdtjänst:

Inga riksfärdtjänstresor har skett under 2021 vilket är i nivå med de senaste åren. I nedanstående diagram ses utvecklingen de senaste sju 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 2021 till 1 452 881 kr och innefattar handläggning/ myndighetsutövning (Ltr adm.), beställningskostnad (BC adm.) och trafik kostnad (färdtjänst och riksfärdtjänst). I nedanstående diagram framgår Åres totala kostnad de senaste sju 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 2021: 2 155 324 kr 2007 motsvarar 2 546 370 kr 2021

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 96 % av respondenterna under 2021 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 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 toppplaceringar alltsedan starten 2008 och i år åter en hedrande första plats för fjärde året i följd. Under 2021 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 Anbarο SÄK 2020*.

En annan viktig källa specifikt för sjukresor är Regionens systematiserade avvikelserapporter, under året inkom endast ett fåtal rapporter, betydligt färre än ett normalår. Från utförare, resenär etcetera inkom enstaka 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 normalt förseningar. Länstrafiken 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 ett antal resor årligen av motsatt karaktär, ett antal resor ”havererar” i olika grad utförandemässigt och är av undermålig kvalitet.

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 from 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.

Respektive kommun faktureras av länstrafiken med ett å contobelopp innefattande både BC Reseservice och Länstrafikens administration. Årligen görs sedan en avstämning per den 31/3 (senast), strävan är alltid att göra detta i samband med december månads fakturering vilket skedde 2021 såväl som samtliga år dessförinnan.

Utfall 2021

Administration och trafikkostnader 2021 Utfall Färdtjänst-Riksfärdtjänst

	Berg	Bräcke	Härjedalen	Krokom	Ragunda	Åre	Summa:
Adm BC	50 667	27 382	90 910	52 844	33 957	41 379	297 139
Adm Länstrafiken	279 068	263 733	291 763	288 409	268 793	280 662	1 672 428
Trafikkostnader	1 560 166	752 502	1 973 115	1 625 512	1 092 918	1 130 840	8 135 053
Summa	1 889 288	1 043 617	2 355 788	1 966 765	1 395 668	1 452 881	10 104 620

Budget 2021 kontra utfall

Totalt: Totalt resultat för 2021 är positivt om 709 000 kr mot budgeterade kostnader som var beräknade till 10 814 000 kr. Avvikelsen mot budget var 6,6 % lägre kostnad än budgeterat

Administrationskostnad totalt: Utfallet blev 519 000 kr lägre än budgeterat. Ser vi till de ingående delarna kan vi konstatera:

Administrationskostnad BC: Kostnaden för BC Administration har varit 76 000 kr lägre än beräknat. Detta beroende på att antalet beställningar varit 17 % lägre än budgeterat.

Administrationskostnad Länstrafiken: Kostnaden för Länstrafikens administration har varit 443 000 kr lägre än budgeterat för år 2021. Förklaringen är huvudsakligen lägre personalkostnader, lägre IT-kostnader, samt mindre utbildning/konferenskostnader.

Trafikkostnader: Resandet totalt sett under perioden har som en följd av Covid-19 varit -17 % lägre än budgeterat vilket påverkar resultatet positivt om 190 000. Samtidigt så genomfördes absoluta huvuddelen av resorna som ensamåkning efter given restriktion fram till 26:e augusti, vilket höjer kostnaden på de resor som företogs dessförinnan. Tiden därefter fram till 1 oktober påverkades av att sjukresorna inte samordnades med färdtjänstresenärerna. From 1 oktober samordnas alla resslag enligt normal rutin. Normalt samordnas färdtjänstresorna i högre utsträckning och uppnår på årsbasis en samordningsvinst på ca 11 %. Medlen som är budgeterade för riksfärdtjänst är lågt anspråkstagna under året, vilket också påverkar resultatet positivt.

Indexutvecklingen i trafikavtalen var långt högre än budgeterat, mitt antagande i budget var +3 %. Taxiindex har haft en dramatisk ökning den senaste tiden historiskt sett. Det har exempelvis ökat med 9,6 % (okt 2020-okt-2021), i huvudsak på grund av ökande bränslepriser, vilket påverkar trafikkostnaden negativt.

Sammantaget har trafikkostnaden varit 2,3 % lägre än budgeterat. För utfall per part, se nedan:

	Berg	Bräcke	Härjedalen	Krokom	Ragunda	Åre	Summa
	Färdtjänst Riksfärdtjänst	Färdtjänst Riksfärdtjänst	Färdtjänst Riksfärdtjänst	Färdtjänst Riksfärdtjänst. Omsorgsresor	Färdtjänst Riksfärdtjänst	Färdtjänst Riksfärdtjänst	Färdtjänst Riksfärdtjänst
Administration BC	63 000	38 000	81 000	87 000	38 000	66 000	373 000
Utfall 2021	50 667	27 382	90 910	52 844	33 957	41 379	297 138
Resultat	12 333	10 618	-9 910	34 156	4 043	24 621	75 862
Administration Länstrafiken	353 000	346 000	359 000	360 000	344 000	354 000	2 116 000
Utfall 2021	279 068	263 733	291 763	288 409	268 793	280 662	1 672 428
Resultat	73 932	82 267	67 237	71 591	75 207	73 338	443 572
Trafikkostnader (netto)	1 320 000	820 000	1 790 000	1 775 000	1 100 000	1 520 000	8 325 000
Utfall 2021	1 560 166	752 502	1 973 115	1 625 512	1 092 918	1 130 840	8 135 053
Resultat	-240 166	67 498	-183 115	149 488	7 082	389 160	189 947
Summa Totalt:	1 736 000	1 204 000	2 230 000	2 222 000	1 482 000	1 940 000	10 814 000
Utfall 2021	1 889 901	1 043 617	2 355 788	1 966 765	1 395 668	1 452 881	10 104 620
Resultat	-153 901	160 383	-125 788	255 235	86 332	487 119	709 381

Kommentarer per part:**Berg: (-154 000 kr)**

Uppvisar ett negativt resultat jämfört med budgeterade kostnader. Trafikkostnaden har varit högre än budgeterat. Resandet totalt sett under perioden har varit 6 % lägre än budgeterat. Det som påverkar resultatet i negativ riktning är att absoluta huvuddelen av resorna genomfördes som ensamåkning efter given restriktion fram till 26:e augusti, vilket höjer kostnaden på de resor som företogs. Tiden därefter fram till 1 oktober påverkades av att sjukresorna inte samordnades med färdtjänstresenärerna. Normalt samordnas resorna i betydligt högre utsträckning, 2019 nåddes på årsbasis en samordningsvinst på 20 %. En annan faktor som också påverkar resultatet i negativ riktning är reslängden. Reslängden på de resor som företas har ökat. Indexutvecklingen i trafikavtalen har varit betydligt högre än budgeterat till följd av skenande bränslepriser vilket också ökat priset på de resor som företas. Faktorer som påverkar resultatet i positiv riktning är administrationskostnaden, framför allt länstrafikens administration samt att kostnaden för riksfärdtjänst under året varit nästan obefintlig.

Bräcke: (161 000 kr)

Uppvisar ett positivt resultat jämfört med budgeterade kostnader. Det positiva resultatet återfinns relativt jämnt fördelat mellan administrationskostnad och trafikkostnad. Resandet totalt sett under perioden har som en följd av Covid-19 varit lägre (-33 %) än budgeterat vilket påverkar trafikkostnaden positivt. Samtidigt så genomfördes absoluta huvuddelen av resorna som ensamåkning efter given restriktion fram till 26:e augusti, vilket höjer kostnaden på de resor som företogs dessförinnan. Tiden därefter fram till 1 oktober påverkades av att sjukresorna inte samordnades med färdtjänstresenärerna. Normalt samordnas resorna i högre utsträckning, 2019 nåddes på årsbasis en samordningsvinst på 12 %. Indexutvecklingen i trafikavtalen har varit betydligt högre än budgeterat till följd av skenande bränslepriser vilket också ökat priset på de resor som företas.

Härjedalen: (-126 000 kr)

Uppvisar ett negativt resultat jämfört med budgeterade kostnader. Det negativa resultatet återfinns i trafikkostnaden och vägs upp till del av lägre administrationskostnad än budgeterat. Resandet totalt sett under perioden har varit 6 % lägre än budgeterat. Fram till 26:e augusti genomfördes absoluta huvuddelen av resorna som ensamåkning efter given restriktion, vilket höjer kostnaden på de resor som företogs dessförinnan. Tiden därefter fram till 1 oktober påverkades av att sjukresorna inte samordnades med färdtjänstresenärerna. Normalt samordnas resorna i högre utsträckning, 2019 nåddes på årsbasis en samordningsvinst på 13 %. Indexutvecklingen i trafikavtalen har varit betydligt högre än budgeterat till följd av skenande bränslepriser vilket också ökar trafikkostnaden. Kostnaden gentemot budget för riksfärdtjänst har varit lägre under året, vilket påverkar resultatet i positiv riktning.

Krokom: (255 000 kr)

Uppvisar ett positivt resultat om jämfört med budgeterade kostnader. Största delen av det positiva resultatet återfinns i trafikkostnaden, men en betydande del återfinns i lägre administrationskostnader än budgeterat. Resandet totalt sett under perioden har som en följd av Covid-19 varit betydligt lägre, - 29 %, än budgeterat. Samtidigt så genomfördes absoluta huvuddelen av resorna som ensamåkning efter given restriktion fram till 26:e augusti, vilket höjer kostnaden på de resor som företogs dessförinnan. Tiden därefter fram till 1 oktober påverkades av att sjukresorna inte samordnades med färdtjänstresenärerna. Normalt samordnas resorna i högre utsträckning, 2019 nåddes på årsbasis en samordningsvinst på 13 %. Indexutvecklingen i trafikavtalen har varit betydligt högre än budgeterat till följd av skenande bränslepriser vilket också ökat priset på de resor som företas.

Ragunda: (86 000 kr)

Uppvisar ett positivt resultat jämfört med budgeterade kostnader. Det positiva resultatet återfinns i huvudsak i lägre administrationskostnad än budgeterat. Resandet totalt sett under perioden har varit högre, +5 %, än budgeterat. Absoluta huvuddelen av resorna genomfördes efter given restriktion som ensamåkning fram till 26:e augusti, vilket höjde kostnaden på de resor som företogs dessförinnan. Tiden därefter fram till 1 oktober påverkades av att sjukresorna inte samordnades med färdtjänstresenärerna. Normalt samordnas resorna i högre utsträckning, 2019 nåddes på årsbasis en samordningsvinst på 11 %. Indexutvecklingen i trafikavtalen har varit betydligt högre än budgeterat till följd av skenande bränslepriser vilket också ökat priset på de resor som företas. En ringa kostnad har fallit ut för riksfärdtjänst hittills under året, vilket bidrar till att trafik kostnaden är relativt balanserad.

Åre: (487 000 kr)

Uppvisar ett positivt resultat jämfört med budgeterade kostnader. Huvuddelen av det positiva resultatet återfinns i lägre trafik kostnader än budgeterat. I tabellen nedan framgår mer detaljerat ekonomiskt utfall. Resandet totalt sett under perioden har som en följd av Covid-19 varit betydligt lägre än budgeterat, - 25%, vilket påverkar resultatet positivt. Samtidigt så genomfördes absoluta huvuddelen av resorna som ensamåkning efter given restriktion fram till den 26:e augusti, vilket höjde kostnaden på de resor som företogs dessförinnan. Tiden därefter fram till 1 oktober påverkades av att sjukresorna inte samordnades med färdtjänstresenärerna. Normalt samordnas resorna i något högre utsträckning, 2019 nåddes på årsbasis en samordningsvinst på 4 %. Indexutvecklingen i trafikavtalen har varit betydligt högre än budgeterat till följd av skenande bränslepriser vilket också ökar trafik kostnaden. Budgeterade medel för riksfärdtjänst förblev ograverade 2021 vilket påverkar trafik kostnaden positivt. Sammantaget är trafik kostnaden - 25 % lägre än budgeterat.

