

TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

FÄRDTJÄNST OCH RIKSFÄRDTJÄNST I NYKÖPINGS KOMMUN



Nyköping

STYRANDE DOKUMENT

Dokumenttitel	Trafikförsörjningsprogram för färdtjänst och riksfärdtjänst i Nyköpings kommun
Diarienummer	KK25/264
Kategori av styrdokument	Normerande
Fastställt av	Kommunstyrelsen
Beslutsdatum	2025-10-20
Giltighetstid	Från och med den 1 december 2025 till och med den 31 oktober 2029. Revideras i samband med förändring/upphandling av trafikavtal eller ändrad lagstiftning.
Omfattar	Division Samhällsbyggnad, Kollektivtrafikenheten
Dokumentansvarig	(Politisk nivå) Kommunstyrelsen (Tjänstenivå) Enhetschef Samhällsbetalda resor Kollektivtrafikenheten, division Samhällsbyggnad
Uppföljning	Uppföljning görs tre gånger per år i samband med verksamhetsuppföljning.
Aktualitetsprövning	Av dokumentansvarig på tjänstenivå i samband med förändring av avtalet eller vid nytt avtal

KATEGORIER AV STYRDOKUMENT

Organiserande	Förklarar, tydliggör och reglerar kommunens roll- och ansvarsfördelning samt vem som har rätt att fatta beslut.
Normerande	Beskriver kommunens förhållningssätt i en viss fråga eller ger direktiv för hur något ska utföras och syftar till att styra beteenden utifrån en gemensam värdegrund.
Aktiverande	Beskriver vad kommunen vill förändra eller uppnå inom specifika områden och syftar till att ge ett uppdrag att handla på ett visst sätt.
Reglerande	Anger villkoren för kommunal service och vilka krav kommunen ställer på de som lever, verkar och vistas i Nyköping.

INNEHÅLL

1	INLEDNING.....	1
1.1	Inledning	1
1.2	Syfte	1
1.3	Mål.....	1
1.4	Begreppsförklaring	2
1.4.1	Regionala kollektivtrafikmyndigheten	2
1.4.2	Sörmlandstrafiken.....	2
1.4.3	Allmän kollektivtrafik	3
1.4.4	Särskild kollektivtrafik.....	3
1.4.5	Tillgänglighetsanpassat färdmedel	3
1.5	Avgränsningar	3
2	BESKRIVNING AV TJÄNSTER.....	4
2.1	Information om färdtjänst.....	4
2.1.1	Färdtjänst i annan kommun.....	4
2.2	Information om riksfärdtjänst.....	4
2.3	Överklagande	5
2.4	Riktlinjer	5
3	ORGANISATION OCH ANSVAR	6
3.1	Ansvarsfördelning	6
3.1.1	Upphandling	6
3.1.2	Utförande.....	6
3.1.3	Planering.....	6
3.1.4	Överenskommelse och fördelningsnyckel.....	6
3.2	Samarbete	7
4	FÖRUTSÄTTNINGAR VID FÄRDTJÄNSTRESOR	8
4.1	Tider för färdtjänst.....	8
4.1.1	Väntetider och omvägar	8
4.2	Omfattning.....	8

4.3	Beställning och samordning av resor	8
4.4	Service i samband med resan.....	8
5	EKONOMI OCH PRISSÄTTNING	9
5.1	Färdtjänst.....	9
5.1.1	Grunder för prissättning	9
5.1.2	Finansiering och kommunens kostnader för färdtjänst	10
5.2	Riksfärdtjänst.....	10
5.2.1	Grunder för prissättning	10
5.2.2	Finansiering och kommunens kostnader för riksfärdtjänst	10
6	TRAFIKENS OMFATTNING	11
6.1	Befolkningsutveckling	11
6.2	Befolkningsförändring ålder 80 och äldre	12
6.3	Historisk utveckling och behov av insatser	13
6.4	Resande Färdtjänst.....	13
6.5	Resande Riksfärdtjänst.....	14
7	UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING	15
7.1	Uppföljning och utvärdering	15
7.2	Revidering	15
8	BILAGOR.....	16
8.1	Bilaga 1 Egenavgifter vid riksfärdtjänstresa.....	16

1 INLEDNING

1.1 Inledning

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

Region Sörmland är regional kollektivtrafikmyndighet i Södermanlands län. Nyköpings kommun har inte överlåtit ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till Region Sörmland utan är ekonomiskt ansvariga för färdtjänst och riksfärdtjänst och för den myndighetsutövning som utförs.

Detta trafikförsörjningsprogram gäller för Nyköpings kommun under perioden 2025-2029 och kan vid behov revideras vid exempelvis lagändring.

1.2 Syfte

Trafikförsörjningsprogrammet för färdtjänst och riksfärdtjänst syftar till att säkerställa en trygg, tillgänglig och kostnadseffektiv transportlösning för personer med funktionsnedsättning och andra resenärer med särskilda behov.

1.3 Mål

De mål som trafikförsörjningsprogrammet är med och bidrar till är att kollektivtrafik ska vara tillgängligt för alla. Även de med funktionsnedsättningar ska ha möjlighet att resa kollektivt och delta i samhället. De mål som är framtagna tar stöd i Nyköpings kommuns transportstrategi och hållbarhetsprogram samt Region Sörmlands trafikförsörjningsprogramms övergripande mål om funktionell, attraktiv, effektiv och tillgänglighetsanpassad kollektivtrafik.

- Resor ska vara anpassade och inkluderande, med fokus på att ge resenärer med funktionsnedsättning likvärdiga möjligheter att resa.
- Resorna ska präglas av god kvalitet, punktlighet och säkerhet för att skapa en positiv reseupplevelse.
- Transportlösningarna ska vara miljövänliga och resurseffektiva, med optimerade rutter och samordning.
- Kostnader för färdtjänst och riksfärdtjänst ska hanteras på ett ansvarsfullt sätt.
- Ny teknik och digitala lösningar ska utnyttjas för att förbättra tillgänglighet, bokningssystem och information för resenärer.

För att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla behöver den fortsätta utvecklas dels genom fordon och digitala verktyg, dels i form av anpassningar som till exempel ledsagare, reskassa och annan hjälp under resan. Det uppnås genom en god samverkan mellan kommunen, regionen, trafikföretag och intresseorganisationer.

Genom att arbeta strategiskt med målen kan färdtjänsten och riksfärdtjänsten fortsätta att vara en pålitlig och inkluderande del av kollektivtrafiken, med fokus på att möta resenärernas behov och förväntningar.

Region Sörmland mäter olika måttal kopplat till det regionala trafikförsörjningsprogrammet och dess mål att:

1. i den särskilda kollektivtrafiken ska resenären uppleva god kvalitet under hela resan, och
2. den särskilda kollektivtrafiken ska anordnas och utföras på ett effektivt vis.

För uppföljning av kommunens trafikförsörjningsprogram har nedan fem områden valts ut.

Målområden	Mål	Resultat 2024
Andel nöjda resenärer med särskild kollektivtrafik	92%	91%
Punktlighet	90%	88%
Bemötande vid beställning och under resan	95%	89%
Andel besparade kilometer till följd av samordning av resor	15%	19%
Servicenivå vid beställning i telefon	70%	79%

1.4 Begreppsförklaring

1.4.1 Regionala kollektivtrafikmyndigheten

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för den allmänna kollektivtrafiken. I Södermanlands län är det Region Sörmland som är regional kollektivtrafikmyndighet.

1.4.2 Sörmlandstrafiken

Sörmlandstrafiken är Region Sörmlands varumärke för kollektivtrafiken i Södermanlands län.

1.4.3 Allmän kollektivtrafik

Allmän kollektivtrafik är i förväg organiserade och regelbundet tillgängliga persontransporter som erbjuds allmänheten. Det är avtalsreglerad trafik som den regionala kollektivtrafikmyndigheten tar ansvar för genom tecknat avtal med trafikföretag eller utför i egen regi. Trafiken ska dessutom vara till allmänhetens förfogande med gällande färdbevis. Allmän kollektivtrafik kan också vara kommersiell och drivas i vinstsyfte av ett trafikföretag. Kommersiell trafik måste dock också anmälas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

1.4.4 Särskild kollektivtrafik

Särskild kollektivtrafik ger en möjlighet för personer med särskilda behov som har svårt att utnyttja den allmänna kollektivtrafiken för att förflytta sig inom länet. Den särskilda kollektivtrafiken består av färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor. För att kunna nyttja den särskilda kollektivtrafiken krävs att man får ett tillstånd utfärdat och resan beställs i förväg. Särskild kollektivtrafik benämns ofta som Serviceresor.

Kommunerna är enligt lag skyldiga att anordna färdtjänst och riksfärdtjänst för sina invånare. Skillnaden mellan färdtjänst och riksfärdtjänst är att färdtjänst gäller för resor inom den egna kommunen (eller det område som bestämts av tillståndsgivande myndighet) och riksfärdtjänst gäller resor utanför området men inom Sverige.

För sjukresor ansvarar Region Sörmland.

1.4.5 Tillgänglighetsanpassat färdmedel

Ett tillgänglighetsanpassat färdmedel är ett transportmedel som är utformat för att användas för personer med olika funktionsnedsättningar. Det kan inkludera funktioner som rullstolsplats, ramp eller hiss. Syftet är att säkerställa att alla, oavsett funktionsförmåga, kan resa på ett tryggt och säkert sätt.

1.5 Avgränsningar

Nyköpings kommun har valt att inte överlåta färdtjänst och riksfärdtjänst till den regionala kollektivtrafikmyndigheten och har därför tagit fram ett trafikförsörjningsprogram för denna trafik.

Detta program behandlar enbart färdtjänst och riksfärdtjänst. Det finns även andra former av kollektivtrafik som hanteras av kommunen och kollektivtrafikmyndigheten, olika former av beställd trafik som skolskjuts, resor till dagverksamhet med mera, denna trafik behandlas inte i detta program.

2 BESKRIVNING AV TJÄNSTER

2.1 Information om färdtjänst

Färdtjänst är särskild kollektivtrafik och är ett komplement till allmän kollektivtrafik. Färdtjänst ska ge möjlighet för personer med varaktiga funktionsnedsättningar att förflytta sig på egen hand.

För att beviljas färdtjänst enligt Nyköpings kommuns riktlinjer krävs det att den sökande:

- är folkbokförd i Nyköpings kommun.
- har stadigvarande fysisk och/eller psykisk funktionsnedsättning.
- har ett varaktigt funktionshinder av minst 3 månader.
- har ett funktionshinder som regelmässigt förorsakar stora svårigheter att använda allmän kollektivtrafik. Vid bedömning ska hänsyn tas till den enskildes förmåga.

Färdtjänst beviljas inte vid avsaknad av allmän kollektivtrafik, lång väg till busshållplats eller glest trafikutbud. Färdtjänst beviljas inte heller för resor som av någon anledning bekostas av det allmänna.

2.1.1 Färdtjänst i annan kommun

Utöver den färdtjänst som beskrivits i avsnitt 2.1, och som uppdragits av kommunerna till Sörmlandstrafiken att utföra, finns också möjlighet för kommuninvånare att ansöka om att få resa en eller flera färdtjänstresor inom en kommun utanför färdtjänstområdet.

2.2 Information om riksfärdtjänst

Riksfärdtjänst är resor som sker från Nyköpings kommun till kommun utanför Södermanlands län tur och/eller retur.

För att beviljas riksfärdtjänst enligt Nyköpings kommuns riktlinjer krävs det att den sökande:

- är folkbokförd i Nyköpings kommun.
- har ett funktionshinder som anses vara stort och varaktigt.
- har ett funktionshinder som medför att resorna inte kan ske till normala reskostnader.
- har ett varaktigt funktionshinder av minst 6 månader.
- ska utföra en resa där ändamålet är rekreation, fritidsverksamhet eller annan enskild angelägenhet.

Resor med riksfärdtjänst kan endast ske inom Sverige från en kommun till en annan och de ska inte på annat sätt bekostas av det allmänna, till exempel sjukresor.

Resor med riksfärdtjänst ska i första hand ske med allmänna kommunikationer som buss, tåg eller flyg med ledsagare, i andra hand med personbil eller specialfordon. När beslut tas om tillstånd till riksfärdtjänst väljs färd sätt med hänsyn till personens funktionsnedsättning. Kommunen är skyldig att se till att riksfärdtjänstresan sker till minsta möjliga kostnad.

Resor med riksfärdtjänst bokas av handläggare hos Riksfärdtjänsten Sverige AB.

2.3 Överklagande

Den enskilde har rätt att skriftligen överklaga beslutet till förvaltningsrätten inom tre veckor från det att personen tagit del av beslutet. Information om hur överklagande går till bifogas i beslutet.

2.4 Riktlinjer

Mer information om ansökan, utredning och beslut om färdtjänst och riksfärdtjänst finns att läsa i de aktuella riktlinjer som finns publicerad på Nyköpings kommuns hemsida.

3 ORGANISATION OCH ANSVAR

3.1 Ansvarsfördelning

3.1.1 Upphandling

Region Sörmland upphandlar serviceresor för alla kommuner i Södermanlands län. Avtalen är uppdelade i olika områden och Nyköpings kommun upphandlas tillsammans med Oxelösunds kommun. Avtalet innehåller förutom färdtjänst även sjukresor som Region Sörmland ansvarar för.

Region Sörmland upphandlar även riksfärdtjänst åt kommunerna.

3.1.2 Utförande

Det avtal som gäller från 1 januari 2025 till 31 oktober 2029 utförs av VTV Transport och Taxi AB. Region Sörmland ansvarar för avtalsförvaltning och uppföljning av avtalet.

Riksfärdtjänst kan utföras av flera trafikföretag beroende på var resan ska genomföras. Det är Riksfärdtjänsten AB som i nuvarande avtal planerar och samordnar resor med riksfärdtjänst.

3.1.3 Planering

Alla färdtjänstresor samordnas i den för länets kommuner gemensamma beställningscentralen hos Region Sörmland, Sörmlandstrafiken.

Resorna sker med personbil eller specialfordon (rullstolsbil). Resorna samordnas med sjukresor i ett planeringssystem (Alfa) som ägs av Snapcode och upphandlas av Region Sörmland. Det är endast personer med tillstånd som kan beställa färdtjänstresor.

3.1.4 Överenskommelse och fördelningsnyckel

I samband med regionbildningen 1 januari 2019 tecknades en överenskommelse mellan Region Sörmland och länets kommuner om kollektivtrafik i Södermanlands län. Genom överenskommelsen övertog Region Sörmland bland annat rollen som kollektivtrafikhuvudman från Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet. Överenskommelsen utgår från principer för uppgiftsfördelning i tidigare överenskommelse om kollektivtrafiken i Sörmland från 2012 och kompletterades med den utveckling som skett sedan dess.

I överenskommelsen framgår bland annat följande delar som berör den särskilda kollektivtrafiken:

- Regionen ansvarar för att tillhandahålla ett servicecenter för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.

- Regionen ansvarar för upphandling, avtalsförvaltning och planering av färdtjänstresor.
- Overheadkostnader för den särskilda kollektivtrafiken ska fördelas mellan Regionen och respektive kommuner enligt aktuella nycklar baserade på antal bokningar samt trafik kostnader.
- Regionen ansvarar för de tekniska system som behövs för att bedriva allmän och särskild kollektivtrafik i länet.

Fördelningsnyckel för 2025 för overheadkostnader ser ut på följande sätt:

Huvudman	Fördelningsnyckel särskild kollektivtrafik	Kostnad per kommun
Eskilstuna kommun	34,33%	13 522 609,88 kr
Katrineholms kommun	2,34%	919 755,29 kr
Flens kommun	3,64%	1 433 663,38 kr
Gnesta kommun	3,03%	1 192 286,27 kr
Region Sörmland	38,77%	15 272 297,32 kr
Nyköpings kommun	7,03%	2 770 192,26 kr
Oxelösunds kommun	1,42%	560 807,54 kr
Strängnäs kommun	6,52%	2 569 967,32 kr
Trosa kommun	1,99%	784 040,97 kr
Vingåkers kommun	0,92%	363 023,84 kr
Summa	100%	39 388 644,09 kr

3.2 Samarbete

Region Sörmland håller varje år två nätverksträffar för särskild kollektivtrafik där utfall för resor, NKI och mätningar från servicecenter presenteras. Nätverksträffarna är för samtliga kommuner i Sörmland.

Utöver nätverksträffar håller regionen enskilda möten med respektive kommun två gånger per år där man diskuterar varje kommuns resande, NKI och eventuellt kommande förändringar.

Vid frågor som kommer löpande under året sker en kontinuerlig dialog mellan Nyköpings kommuns handläggare och Regionens trafikadministration för särskild kollektivtrafik.

4 FÖRUTSÄTTNINGAR VID FÄRDTJÄNSTRESOR

4.1 Tider för färdtjänst

En färdtjänstresa är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken. Kommunen erbjuder därför färdtjänstresor under liknande tider som den allmänna kollektivtrafiken är tillgänglig, tiderna beslutas av kommunen. Färdtjänstresenären betalar en egenavgift som är beslutad av kommunen.

4.1.1 Väntetider och omvägar

Färdtjänst kan jämföras med vanlig kollektivtrafik eftersom den ofta innebär samåkningar och omvägar vilket kan medföra att färdtjänsten ibland kan bli något försenad. Vid samåkning kan väntetiden bli något längre och önskad tid kan förskjutas beroende av resenärens behov, tillgängligheten på fordon samt hur långt i förväg som resan bokas. Vid längre resor kan väntetiden bli ännu längre.

4.2 Omfattning

Inom Nyköpings kommun är antalet resor obegränsade. Går resan utanför Nyköpings kommun men inom Sörmlands län samt till Norrköpings central eller Södertälje Syd gäller 30 enkelresor per år. Vid behov kan antalet resor utökas.

4.3 Beställning och samordning av resor

Färdtjänstresor beställs av resenären hos Sörmlandstrafikens beställningscentral, som ägs av Region Sörmland. Beställningscentralen hanterar färdtjänstresor och sjukresor i hela länet. Beställning sker per telefon eller via applikation.

För att få ett så effektivt resande som möjligt samordnas de flesta resorna i länet. Det sker främst genom att fler personer som ska samma väg får åka tillsammans i bilen (samåkning) eller att en bil får en bestämd rutt som den kör utan att åka tillbaka till depån (slinga) och på den rutten kan köra flera personer. Detta ger både miljömässiga vinster och ekonomiska vinster. De resor som inte kan samordnas görs som singelresor.

4.4 Service i samband med resan

I färdtjänstresan ingår att taxiföretaget ska hämta och lämna färdtjänstresenären innanför bostadens och den beställda adressens ytterentré. Personen ska även vid behov få hjälp i och ur bilen samt hjälp med bagage och sitt hjälpmedel. I servicen ingår det även att personen vid behov ska kunna hämtas och lämnas vid buss och tågpergong.

5 EKONOMI OCH PRISSÄTTNING

5.1 Färdtjänst

5.1.1 Grunder för prissättning

Modellen för egenavgift för färdtjänst gäller från 16 december 2024 och indexregleras årligen med samma procentsats som Sörmlandstrafikens justering för Sörmlandstaxan.

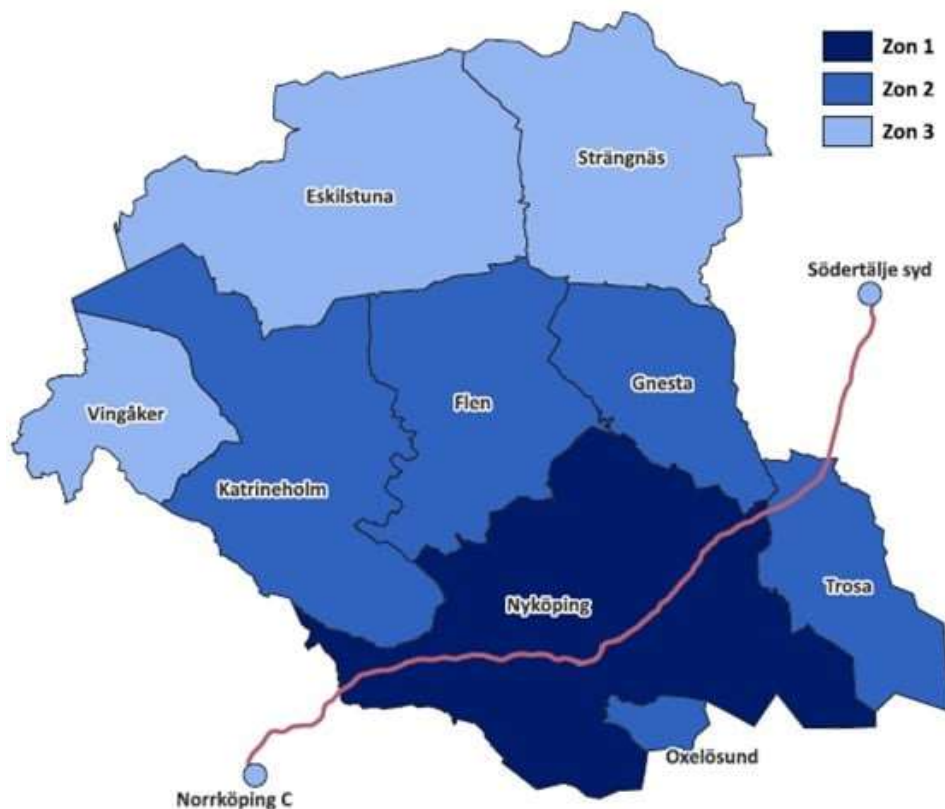
Kostnaden för resan beror på ålder på resenär samt inom vilken zon som resan går i eller vilken zon som resan går till. Kostnaden för 2025 är:

- 0-6 år: zon 1: 0 kronor, zon 2: 0 kronor, zon 3: 0 kronor
- 7-19 år: zon 1: 25 kronor, zon 2: 42,50 kronor, zon 3: 60 kronor
- Vuxen: zon 1: 50 kronor, zon 2: 85 kronor, zon 3: 120 kronor

Resan betalas med kort eller kontant direkt till chauffören vid början av resan. Det går även att betala med reskassa, det innebär att resenären eller ett ombud sätter in pengar på resenärens färdtjänstkonto som sedan kan användas för resor.

Medresenären betalar enligt färdtjänstens egenavgifter och utifrån sin egen ålder, undantaget barn 0 till 6 år som åker kostnadsfritt.

Zonindelning är enligt kartan nedan.



5.1.2 Finansiering och kommunens kostnader för färdtjänst

Färdtjänsten i Nyköpings kommun finansieras genom kommunens budget, där resenärens egenavgift utgör en del av kostnaden för resan som dras av från trafikkostnaden som faktureras kommunen.

Kommunen ansvarar för att säkerställa en långsiktigt hållbar finansiering av färdtjänsten.

Under 2024 var trafik kostnaderna för färdtjänst 7 787 000 kr.

Utöver kostnad för resor betalade kommunen 2 721 000 kr till Region Sörmland i enlighet med den överenskommelse och fördelningsnyckel som finns för administrativa kostnader.

5.2 Riksfärdtjänst

5.2.1 Grunder för prissättning

Den avgift som den enskilde ska betala för en riksfärdtjänstresa regleras i förordningen (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst. Enligt riksfärdtjänstlagens förarbeten ska denna avgift uppgå till ett belopp som motsvarar det normala priset för att åka med den allmänna kollektivtrafiken. Utgångspunkten för vad som är normala reskostnader var SJ:s taxesättning för resa med tåg i 2 klass år 1997. Grunderna för prissättningen på tågbiljetter har dock genomgått omfattande förändringar sedan förordningen skrevs och är numer efterfrågestyrd i stället för avståndsrelaterad. De av regeringen fastställda egenavgifterna för riksfärdtjänstresor motsvarar därmed inte de verkliga kostnaderna för motsvarande resor för personer utan funktionsnedsättning. (Egenavgiftstabell för riksfärdtjänst framgår av bilaga 1).

5.2.2 Finansiering och kommunens kostnader för riksfärdtjänst

Nyköpings kommun ansvarar för finansieringen av resor inom riksfärdtjänsten genom sin egen budget, där resenären betalar en egenavgift fastställd i Förordning (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst.

Kommunen sköter både ansökningar och bokningar av resor i samarbete med Riksfärdtjänst Sverige AB, vilket möjliggör en effektiv hantering av tjänsten. Genom samarbetet säkerställs att resenärerna får tillgång till en tillförlitlig transportlösning som uppfyller deras behov och ger en hög servicegrad.

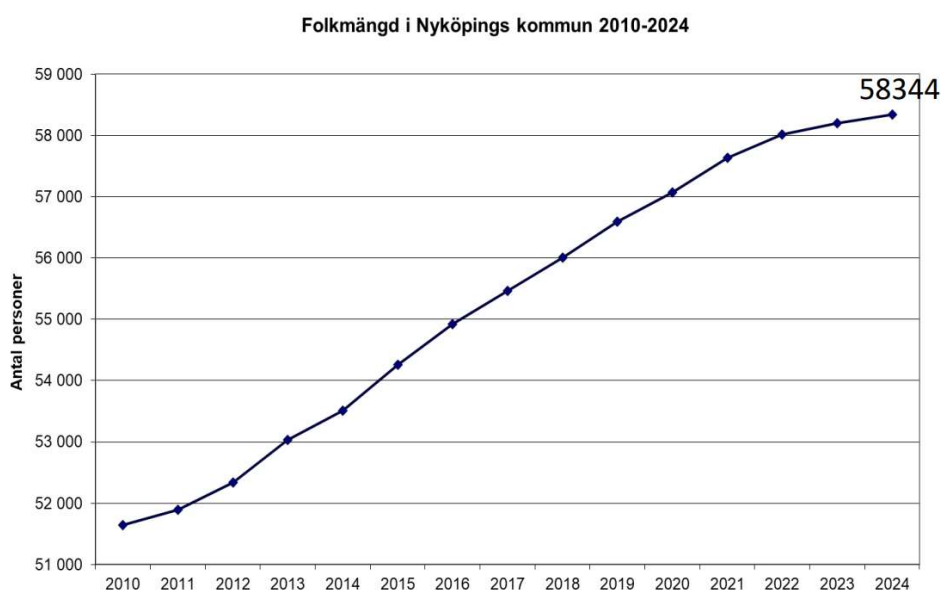
Under 2024 var trafik kostnaderna för riksfärdtjänst 1 725 000 kr.

6 TRAFIKENS OMFATTNING

6.1 Befolkningsutveckling

Sverige står inför en demografisk förändring som innebär att antalet individer i gruppen äldre blir allt fler. Även om gruppen äldre också blir friskare är det rimligt att anta att gruppen som förväntas ha behov av tillgänglighetsanpassade färdmedel kommer att bli fler.

När det blir allt fler som förväntas vara i behov av tillgänglighetsanpassade färdmedel sker värderingsförskjutningar i samhället och morgondagens äldre antas därför ha andra krav på ett mer varierat och bättre kundanpassat utbud av tjänster och produkter. Det antas därför ställas ökade krav på färdtjänst och riksferdtjänst.

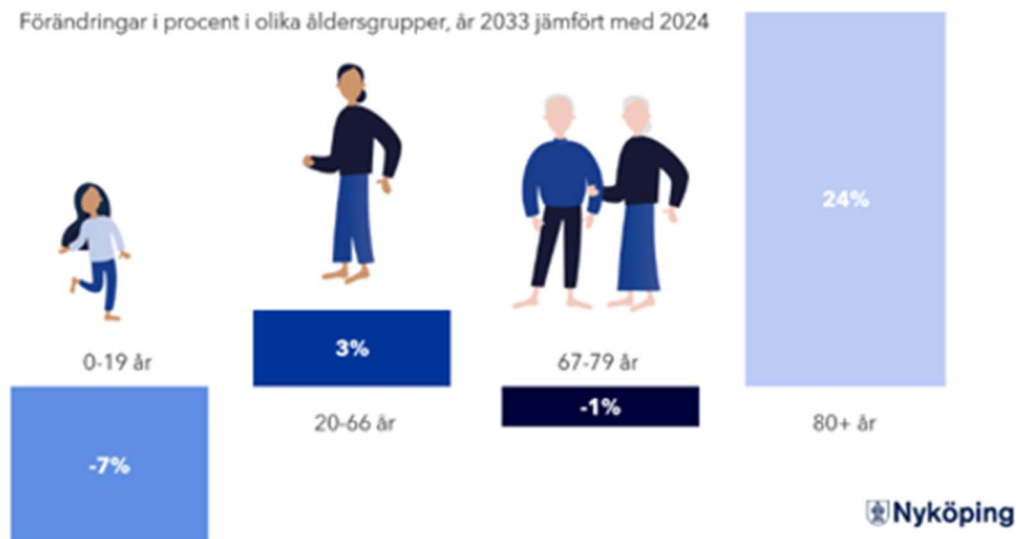


Befolkningsutvecklingen i Nyköpings kommun visar en stadig ökning från cirka 51 500 invånare år 2010 till över 58 000 år 2024. Den demografiska tillväxt innebär ett ökat tryck på kommunens transportsystem och ställer krav på anpassning. För att möta de framtida behoven är det viktigt att trafikförsörjningsprogrammet planeras utifrån denna trend, med särskild fokus på att säkerställa god tillgänglighet, kapacitet och hållbarhet i transportsystemet.

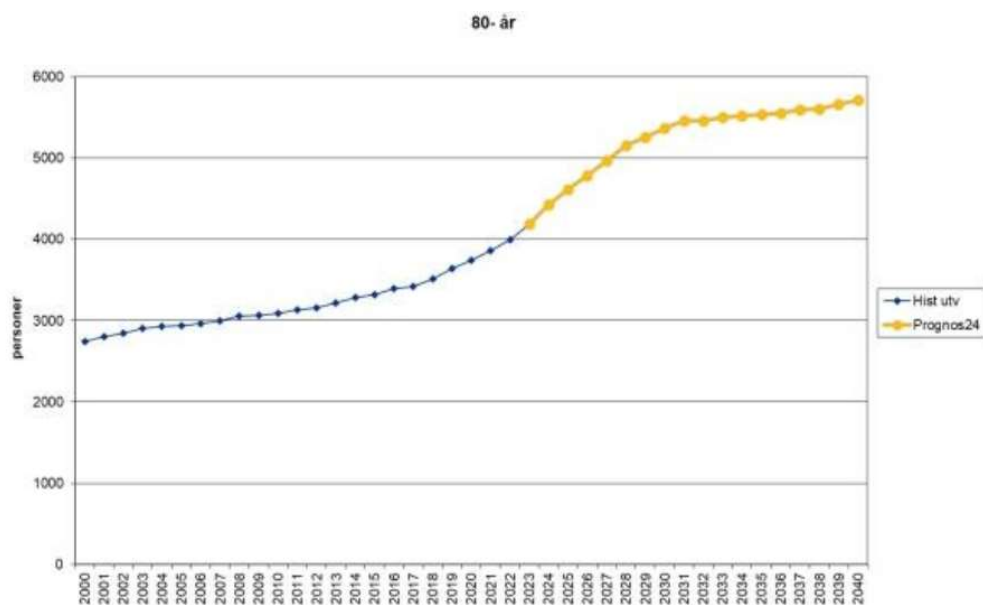
I takt med att den allmänna kollektivtrafiken anpassas alltmer till olika personers fysiska och psykiska förutsättningar minskar behovet av färdtjänst och riksferdtjänst med personbil och specialfordon. Det är dock kommunens uppfattning att detta behov kommer att kvarstå för personer med vissa typer av funktionsnedsättning.

6.2 Befolkningsförändring ålder 80 och äldre

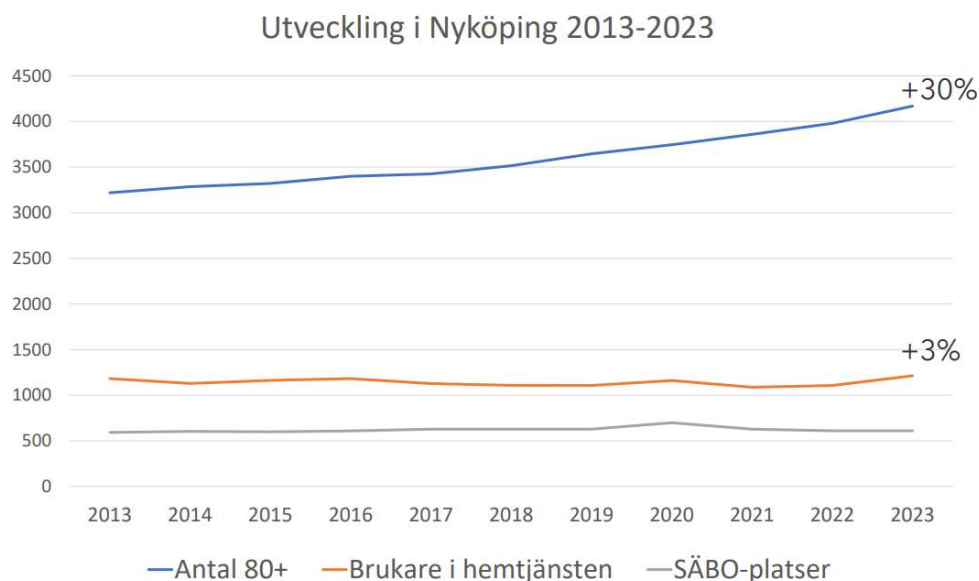
Förändringar i procent i olika åldersgrupper, år 2033 jämfört med 2024



Prognosen visar att åldersgruppen som är över 80 år och äldre i Nyköpings kommun ökar gradvis i antal under hela prognosperioden och förväntas nästan fördubblas fram till 2040. I grafen nedan syns att ökningen blir särskilt kraftig i början av perioden.



6.3 Historisk utveckling och behov av insatser



Befolkningsstrukturen i Nyköping präglas av en relativt hög andel äldre invånare. Trots att den äldre befolkningen ökar sätts inte insatser in lika tidigt i samma utsträckning som tidigare, vilket antas bero på att den äldre befolkning är friskare nu än vad den tidigare har varit. Utifrån nuvarande utveckling förväntas behovet av färdtjänst öka, men sannolikt med en viss fördröjning. Den allmänna kollektivtrafiken tillgänglighetsanpassas successivt både i fordon och vid hållplatser vilket också kan bidra till fördröjningen av insatsen färdtjänst.

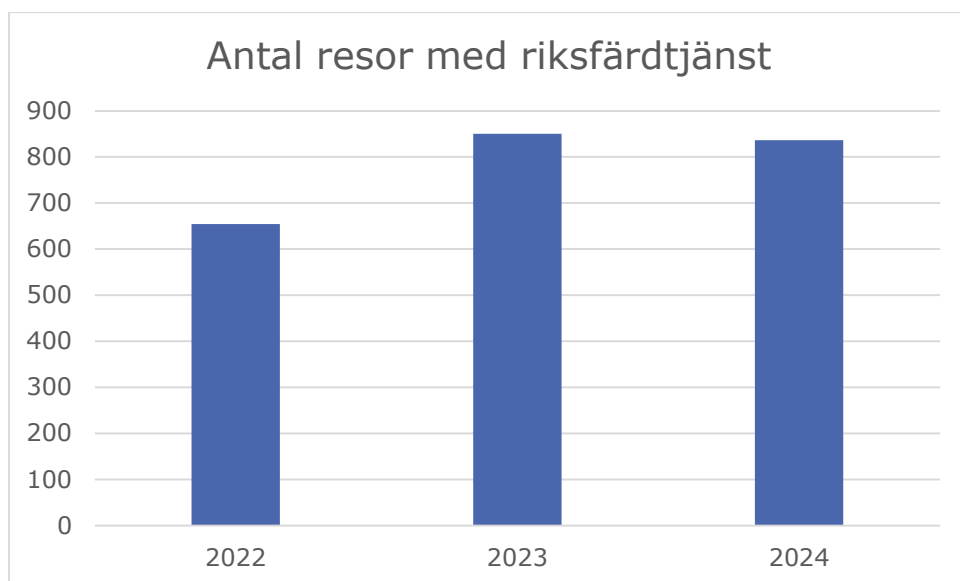
6.4 Resande Färdtjänst

År	Antal resor	Antal tillstånd	Resor per invånare	Resor per tillstånd
2022	27 270	2001	0,48	14
2023	33 970	2165	0,58	16
2024	39 212	2098	0,66	19

De senaste åren har resande ökat stadigt trots att antalet tillstånd ligger på en relativt jämn nivå. Det kan indikera att de som reser har ett större behov av att utföra ärenden själva då andra insatser som till exempel hemtjänst eller särskilt boende tillkommer i senare ålder än tidigare.

I Region Sörmlands prognos för särskild kollektivtrafik 2025 har antaganden gjorts om fortsatt resandeutveckling för färdtjänst och riksfärdtjänst på 6,7 % baserat på prognos gjord per kommun.

6.5 Resande Riksfärdtjänst



Mellan 2022 och 2024 har antalet resor med riksfärdtjänst i Nyköpings kommun varierat något, med en ökning från cirka 650 resor 2022 till 850 resor år 2023, följt av en marginell minskning 2024. Resor med riksfärdtjänst ligger relativt jämnt från år till år. Vi ser att det är relativt få personer i kommunen som gör en stor del av resorna, vilket kan bero på att tjänsten inte är lika välkänd som färdtjänst.

7 UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING

7.1 Uppföljning och utvärdering

Målen och nyckeltalen i trafikförsörjningsprogrammet följs upp tre gånger per år i samband med verksamhetsuppföljning. De aktiviteter som görs årligen för att uppnå målen läggs in i verksamhetsplanen för Kollektivtrafikenheten och följs upp i verksamhetsuppföljningen.

7.2 Revidering

Trafikförsörjningsprogrammet följer gällande trafikavtal för färdtjänst och riksfärdtjänst och sträcker sig därmed fram till 2029-10-31. Nytt program eller revidering av befintligt program tas fram i samband med nytt trafikavtal eller vid behov till följd av exempelvis lagändringar.

8 BILAGOR

8.1 Bilaga 1 Egenavgifter vid riksfärdtjänstresa

I Förordning 1993:1148 om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst meddelas föreskrifter om beräkningen av den egenavgift som tillståndshavaren enligt 8 § lagen (1997:735) om riksfärdtjänst skall betala vid resa med riksfärdtjänsten. Förordning (1997:782).

Oavsett vilket färdmedel som faktiskt används skall det kortaste vägavståndet mellan de orter där resan börjar och slutar läggas till grund för beräkningen av egenavgiften. Vid båtresa skall det kortaste avståndet mellan hamnarna räknas som vägavstånd.

Vid resa till och från Gotland skall för sjösträckan följande vägavstånd gälla: Nynäshamn--Visby 150 kilometer, Oskarshamn--Visby 120 kilometer.

Vägavstånd i kilometer	Egenavgift i kronor
0 - 100	105
101 - 125	130
126 - 150	165
151 - 175	195
176 - 200	220
201 - 225	255
226 - 250	275
251 - 275	300
276 - 300	320
301 - 350	370
351 - 400	420
401 - 450	455
451 - 500	480
501 - 600	535
601 - 750	600
751 - 1000	655
1001 - 1250	680
1251 - 1500	700
1501 och längre	755

Resenärer under 26 år och studerande som innehar Centrala studiestödsnämndens rabattkort eller Sveriges Förenade Studentkårs studentkort skall betala 70 procent av egenavgift. Förordning (1996:1094).