



## Tjänsteskrivelse

### Datum

2025-10-15

### Vår referens

Christoffer Nilsson  
Projektkoordinator  
christoffer.nilsson@malmö.se

## Redovisning av kommunfullmäktiges uppdrag om att genomföra en översyn av färdtjänstregelverket TN-2024-409

### Sammanfattning

I budgeten för 2023 fick tekniska nämnden i uppdrag av kommunfullmäktige att se över färdtjänstregelverket. Uppdraget mynnade ut i förslag från tekniska nämnden om ändrade regleringar i form av riktlinjer och avgifter. Kommunfullmäktige beslutade 2025-01-30 att anta förslagen. Detta ärende berör förändringar i de antagna regleringarna.

### Förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslås besluta

att godkänna förvaltningens förslag till ändringar i riktlinjer för färdtjänst och lämna över förslaget till kommunfullmäktige för beslut,

### Beslutsunderlag

- G-Tjänsteskrivelse - TN 2025-10-21 - Färdtjänstregelverket
- Riktlinjer för färdtjänst 2025-10-21

### Beslutsplanering

Tekniska nämnden 2024-02-26

Tekniska nämnden 2024-06-12

Tekniska nämnden 2024-10-22

Tekniska nämnden 2025-10-21

### Beslutet skickas till

[Här skriver du vem beslutet ska skickas till efter att protokollet är justerat, ange funktion eller organisation. Uppgifterna överförs till protokoll och protokollsutdrag. I fliken expediera till, på ärendekortet, anger du fullständiga uppgifter som exempelvis e-postadress, som en information till nämndsekreteraren. Om beslutet inte ska expedieras, kan denna text och rubrik tas bort.]



## Ärendet

Efter att kommunfullmäktige 2025-01-30 beslutat om att anta de föreslagna regleringar som tekniska nämnden lämnat över i samband med budgetuppdraget 2023 har arbetet med att implementera förändringarna tagit vid.

Sedan beslutet har synpunkter gällande regleringarna kommit från intresseorganisationer och enskilda individer via media och direkt till såväl fastighets- och gatukontoret som till politiska företrädare i Malmö stad. Fastighets- och gatukontoret har efter detta fått i uppdrag att med grund i de synpunkter som inkommit ta fram förslag på åtgärder.

Den första åtgärden förvaltningen föreslår är att sänka åldern för pendlingsreseabonnemanget från 18 år till 15 år. Detta då ett antal individer som reser mellan olika utbildningar och kommunala verksamheter inte har kunnat göra dessa resor med pendlingsreseabonnemanget innan sin 18-års-dag men därefter kunnat göra det trots att de under denna period gått på samma utbildning eller varit aktuella för samma kommunala verksamheter. Åldersgränsen på 15 år föreslås då de allra flesta som går på gymnasieskola inleder sina gymnasiestudier det år de fyller 16 men att födelsedagen kan ske efter terminsstart. Regleringsändringen görs i **5.12**

**Pendlingsresor till arbete, studier och kommunal verksamhet** i styrdokumentet **Riktlinjer för färdtjänst**.

Effekterna av åtgärden är i dagsläget svårbedömda då det i detta nu inte finns tillräcklig data för en djupare analys vilket gör att förvaltningen behöver göra ett antagande om antalet individer som kommer att nyttja den extra rätt åtgärden reglerar. Förutom osäkerheten i antalet individer finns även en osäkerhetsfaktor i längden på resorna då pendlingsabonnemanget tillåter resor inom hela Skåne.

Givet ovan faktorer bedömer förvaltningen att kostnaden för åtgärden i jämförelse med om riktlinjerna stått oförändrade är inom spannet 10-30 miljoner kronor på årsbasis i 2025 års värde. Vid sådant fall att få individer nyttjar den extra rätt åtgärden reglerar och samtliga resor företas inom Malmös kommungräns hamnar kostnaden i den lägre delen av spannet medan kostnaden hamnar i den högre delen av spannet ifall många nyttjar rätten varav flera av dem har pendling utanför den egna kommunen.

Vidare bedöms åtgärden kunna få som effekt att fler väljer att använda färdtjänsten för att ta sig till och från utbildningar och verksamheter som omfattas av den förändrade regleringen och att fler väljer utbildningar och kommunalt beslutade insatser utanför Malmö stad. Vid sådant fall att dessa effekter inträffar kommer det få konsekvenser för planeringen av trafik, speciellt under peak-tider då trycket på trafiken redan är hårt, vilket kan leda till kapacitetsbrist och förseningar.



Den andra åtgärden förvaltningen föreslår är att höja antalet resor i fritidsreseabonnemanget från dagens 16 enkelresor per kalendermånad till 18 enkelresor per kalendermånad. Regleringsändringen görs i punkt **5.13 Fritidsreseabonnemang** i styrdokumentet **Riktlinjer för färdtjänst**.

Åtgärden skulle träffa brett då samtliga som har ett färdtjänstillstånd har möjligheten att ansöka om ett fritidsreseabonnemang. Åtgärden skulle minska kostnader för enskilda individer med mellan cirka 35-100 kronor i månaden för resenärer under 20 år och cirka 75-200 kronor i månaden för resenärer 20 år och över beroende på resornas längd. Detta förutsatt att resenärerna gör resorna till standardavgift innan åtgärden och får dessa resor inräknade i sin fasta månadsavgift efter att åtgärden genomförs. Dock är det inte sannolikt att samtliga resenärer skulle genomföra de extra resorna om kostnaden för dessa inte ingick i abonnemanget, därför bedöms åtgärden leda till ett ökat resande.

Likt den föregående åtgärden är det svårt för staden att göra en bedömning av åtgärdens effekter innan tillräcklig data finns. Givet de antalet individer som idag har ett schema för sina resor, vilket är över 900 individer av Malmö stads totalt nästan 6000 tillståndsinnehavare, skulle den utökade rätten kunna innebära nästan 25 000 extra resor om året vid sådant fall att samtliga individer ansöker om och beviljas fritidsreseabonnemanget och genomför alla de extra resor som åtgärden berättigar till.

Bedömd kostnad för åtgärden i jämförelse med om riktlinjerna stått oförändrade blir cirka 6 miljoner kronor på årsbasis i 2025 års värde. Om färre än dessa cirka 900 individer ansöker om och beviljas fritidsreseabonnemang och om samtliga resor resenärer har rätt till inte genomförs blir kostnaden lägre, om fler än dessa individer ansöker och om alla resor resenärer har rätt till genomförs ökar kostnaden.

Den tillkommande mängd resor den andra åtgärden skulle innebära kommer få effekter på planeringen av trafiken. Då fritidsreseabonnemanget är framtaget som en abonnemangssorm som dels ska erbjuda resor till ett lågt pris för resenärerna dels säkra genomförandet av resorna kan syftet med abonnemangsformen delvis äventyras om antalet resor ökar fort.

De åtgärder som föreslagits är regleringsmässigt inga svårigheter att genomföra och innebär inte heller några större tekniska problem för staden att genomföra. Detta innebär att åtgärderna sannolikt kan verkställas när kommunfullmäktiges beslut vunnit laga kraft.

## **Ansvariga**

Anna Modig Avdelningschef  
Tobias Nilsson Direktör