

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-04-28

Ärende/Dok. id.
TN 2014-0463

Handläggare
Jens Plambeck
08- 686 1651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2016-05-31, punkt 28

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Remissutskick utredning Framtida inriktning Färdtjänsten- fas 2

Ärendebeskrivning

Trafikförvaltningen har i uppdrag att fastställa en strategisk inriktning inför framtiden för färdtjänsten samt utreda nya trafiklösningar för närtrafik och anropsstyrd trafik inom den allmänna kollektivtrafiken.

Uppdraget gällande översyn av inriktning för färdtjänsten i framtiden är uppdelat i två faser. Denna del är fas 2 av utredningen.

Beslutsunderlag

Framtida inriktning för färdtjänstverksamheten i Stockholms län- fas 1, beslut i trafiknämnden 12 mars 2015, TN 2014-0463.

Bilaga 1: Rapport Framtida inriktning för färdtjänstverksamheten för Stockholms län fas 1.

Framtida inriktning för färdtjänst, närtrafik och anropsstyrd landsbygdtrafik, Informationsärende 19 januari 2016, TN 2014-0463.

Framtida inriktning för Färdtjänsten- fas 2, TN 2014-0463.

Bilaga 2: Rapport Framtida inriktning för Färdtjänsten- fas 2 med bilagor.

Bilaga 3: Sändlista remissinstanser.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att uppdra åt förvaltningschefen att remittera utredningen *Framtida inriktning Färdtjänsten – fas 2* till länets kommuner och berörda intresseorganisationer.

Förvaltningens förslag på inriktning och motivering

Sammanfattning

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-04-28

Ärende/Dok. id.
TN 2014-0463

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

I remissutskicket har en övergripande genomgång gjorts av färdtjänstverksamheten från ansökningsprocess till uppföljning av verksamheten. I remissutskicket föreslås förändringar i vissa delar, medan andra delar föreslås oförändrade. I remissutskicket föreslås att trafikförvaltningen inför en större kontroll av trafiken, hantering av kundärenden och i dialogen med resenärerna. En större kontroll än vad som gäller för den allmänna kollektivtrafiken föreslås. Skälet till detta är att den särskilda kollektivtrafiken är annorlunda till sin karaktär. Uppföljningen av trafiken ska däremot ske på samma sätt som för den allmänna kollektivtrafiken.

I utredningen föreslås åtgärder som bedöms:

1. Höja kvaliteten i form av tydligare och enklare information, bokning samt genom hantering av synpunkter.
2. Öka resurseffektiviteten genom ruttplanering av köruppdrag och ökad samåkning.
3. Höja kvaliteten genom kontinuerlig uppföljning, både av mätbara data och av mätningar av upplevd kvalitet i utfört uppdrag.
4. Bidra till en resurseffektiv färdtjänstverksamhet.

Det finns starka samband mellan förändringsförslagen. Om beslut tas för genomförande av ett visst förslag är beslut om vissa andra delar nödvändiga.

Allt arbete har utgått ifrån de lagar och riktlinjer som gäller för färdtjänsten. Andra viktiga utgångspunkter har varit målen i Stockholms läns landstings regionala trafikförsörjningsprogram och handikappolitiska program samt mål och inriktning i Stockholms läns landstings budget. Synpunkter från intresseorganisationer för funktionsnedsatta har varit mycket viktiga som underlag i arbetet. Även trafikförvaltningens övergripande riktlinjer och strategier inklusive affärsmodell samt samlade erfarenheter av dagens verksamhet har varit viktiga utgångspunkter.

Utredningens övergripande fokus har varit att på bästa sätt väga samman resenärsnyttan och resurseffektiviteten i samtliga färdtjänstens ingående funktioner.

Bakgrund

För driften av färdtjänstverksamheten finns ett flertal avtal som löper ut under första halvåret 2018. Trafikförvaltningen planerar därför, under våren 2016, att starta en "planeringsstudie inför upphandling". Utredningen Framtida inriktning Färdtjänsten görs dels för att slå fast en inriktning för planeringsstudien och dels som underlag i valet av nytt trafikhanteringssystem.

Färdtjänstverksamheten inom Stockholms län är väl fungerande, med relativt god kvalitet och med stort utbud för vissa grupper i form av tid, resor och frihet. Både resandet och kostnaderna ökar trots all satsning på förbättrad tillgänglighet i den allmänna kollektivtrafiken. Dessa förutsättningar, tillsammans med den stora

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-04-28

Ärende/Dok. id.
TN 2014-0463

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

befolkningstillväxten i regionen gör att färdtjänstverksamheten står inför stora utmaningar i framtiden.

De viktigaste utmaningarna för färdtjänstverksamheten i framtiden är:

1. Att kostnaderna i färdtjänsten ökar varje år. Det är en liten del av färdtjänstresenärerna som står för en stor del av kostnadsökningen.
2. Att färdtjänstverksamhetens befintliga IT-system, först och främst för planering av resor är ålderdomliga och måste bytas ut.
3. Att vid anskaffande av nytt trafikhanteringsystem se över möjligheterna till mer modern och effektiv trafikplanering som kan medföra minskade kostnader i verksamheten.
4. Att möjliggöra en modell av kundval för alla färdtjänstresenärer. En viktig utgångspunkt i utredningen är att någon form av kundval införs för alla färdtjänstresenärer.
5. Att färdtjänsten upprätthåller en god kvalitet med nöjda resenärer.
6. Att regelverk för färdtjänsten är lika för alla färdtjänstresenärer.

För att nå effekter inom alla utmaningar krävs att samtliga delar inom färdtjänsten, från ansökningsprocess till uppföljning, hanteras som en helhet.

Överväganden

För att uppnå rekommenderad inriktning för färdtjänsten har 35 olika förslag på åtgärder tagits fram, vissa av principiell karaktär, andra är mer detaljerade men avgörande för att nå bästa effekt av de principiella förslagen.

Dagens trafikhanteringsystem Samplan föreslås ersättas av en dynamisk planeringsmodell med ruttplanering och ökad kontroll av fordonsresurser som medför ökad effektivisering. Denna modell av planering av beställda färdtjänstresor möjliggör även en form av kundval för alla.

En ny kundvalsmodell "Val av transportör" föreslås. Kundvalsmodellen kan införas om trafikplanering utförs enligt rekommenderat förslag ovan.

En fristående beställningscentral föreslås för all anropsstyrd trafik inom både allmän och särskild kollektivtrafik.

Samma egenavgift föreslås för medresenär som för de färdtjänstberättigade.

Dagens differentierade och ojämlika resetilldelning ändras så att alla färdtjänstresenärer, oberoende av funktionsnedsättning och typ av färdtjänsttillstånd, bedöms likartat utifrån samma regelverk. I utredningen föreslås samma resmöjligheter för alla.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-04-28

Ärende/Dok. id.
TN 2014-0463

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Dagens Närtrafik som finns i vissa stadsdelar/tätorter föreslås ersättas av vanliga kvarterslinjer där många reser och i övrigt av ett nytt koncept med anropsstyrd flextrafik. Även på landsbygden föreslås anropsstyrd trafik införas som komplement till busstrafiken. Dessa koncept för anropsstyrd trafik utreds separat men förutsätter av effektivitetsskäl en integrering med färdtjänstverksamheten avseende beställningscentral, trafikhanteringssystem och trafikutförande.

I utredningen föreslås en resetilldelning på 500 resor per år som fördelas månadsvis. Lagstadgade väsentliga resor (arbetsresor/skolresor/resor till förtroendeuppdrag och liknande resor) tillkommer och tilldelas vid ansökningstillfället och revideras årsvis.

En av de viktigaste frågorna som representanter för intresseorganisationerna för funktionshindersfrågor har lyft är behovet av realtidsinformation om var beställd bil är, när den kommer och vilken bil som kommer. Detta ska kunna hanteras i det nya trafikhanteringssystemet. I utredningen föreslås även att en handlingsplan för informationsåtgärder tas fram.

Bedömd lämplig tidpunkt för trafikstart har ett starkt samband och behov av synkronisering med upphandling av nytt trafikhanteringssystem. Nya avtal föreslås träda i kraft till april 2019 d.v.s. efter en förlängning av nuvarande avtal med ett år.

Samordning av beslut, upphandling och implementering av nytt trafikhanteringssystem ger en tidplan som bygger på successiv trafikstart april-september 2019. Det finns endast små möjligheter till förskjutning av beslut om utredning, planeringsstudie, val av trafikhanteringssystem, upphandling av nya trafikavtal samt implementering av nytt trafikhanteringssystem om verksamheten ska vara i drift före april 2020. Längre än till april 2020 går det inte att förlänga avtalen.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

År 2015 var kostnaderna för färdtjänstverksamheten 1,4 miljarder kronor varav sjukresorna stod för 280 miljoner kronor. Kostnaden per resa är i genomsnitt 305 kronor. Intäkterna via egenavgifter motsvarar mindre än 15 procent av kostnaderna.

Om dagens kostnader för färdtjänstverksamheten uppräknas till år 2020 och 2030 med en linjär resandeökning på 2 procent per år och en indexjustering om 2 procent per år beräknas färdtjänsten år 2020 att kosta cirka 1,65 miljarder kronor per år och år 2030 cirka 2,2–2,3 miljarder kronor per år. Med föreslagen förändring av kundval, resetilldelning, ruttplanering m.m. bedöms en effektivisering på cirka 150-250 miljoner kronor på årsbasis kunna erhållas. Utan kundval bedöms effektivisering bli cirka 300- 400 miljoner kronor.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-04-28

Ärende/Dok. id.
TN 2014-0463

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sociala konsekvenser

Intresseorganisationerna för funktionshinderfrågor och pensionärer har ingått i en referensgrupp i utredningen. Syftet med referensgruppen har varit att samla in organisationernas synpunkter och förslag på förändringar. Totalt har nio referensgruppsmöten hållits samt tre separata möten med HSO¹, DHR² och SRF³. Samtliga synpunkter från intresseorganisationerna finns sammanställda i utredningens Bilaga 2.

Förslagets maxtak medför att ca 80 procent av alla färdtjänstberättigade (de med tillstånd för resor med taxi), får möjligheten att göra mer än dubbelt så många resor som idag.

Resenärerna kan via det nya trafikhanteringsystemet få meddelande om när bil kommer, vilken bil som kommer och om försening uppstår.

Kundval i form av "Val av transportör" föreslås införas för alla färdtjänstresenärer. Färdtjänstresenärerna kan då få, precis som i hemtjänsten, välja en transportör som ska gälla som förstahandsval.

Föreslaget maxtak medför att de färdtjänstresenärer som idag har fritt resande (tillstånd för koncept rullstolstaxi, tillstånd för ensamåkning i taxi samt personer under 25 år) får en viss begränsning av resmöjligheterna. Idag reser 1 procent av färdtjänstresenärerna mer än 500 resor.

Färdtjänstresenärer med tillstånd att resa med koncept Rullstolstaxi föreslås få, istället för att ringa direkt till taxibolagens växlar, ringa till en gemensam beställningscentral. Resenärerna behöver bara ett enda telefonnummer och får då precis som idag information om när bilen kommer.

Konsekvenser för miljön

Ökad resurseffektivisering av fordonsutnyttjandet samt ruttplanering av beställda färdtjänstresor bidrar positivt till minskade utsläpp.

Riskbedömning

Den enskilt största risken är tidsaspekten, att uppsatt tidplan för utredning och kommande upphandling inte följs. Om beslut enligt plan inte tas och tidplanen förskjuts framåt finns risken att nuvarande avtal löper ut och att direktupphandling måste göras. Tidsaspekten är den risk som ger störst konsekvens ur aspekterna genomförande, upphandling, drift och kostnader.

¹ Handikappföreningarnas samarbetsorgan

² Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder

³ Synskadades riksförbund

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-04-28

Ärende/Dok. id.
TN 2014-0463

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Föreslagen resetilldelning på 500 resor per år för alla kan medföra en psykologisk effekt som bidrar till ökat resande med färdtjänsten. Risken bedöms dock som liten då cirka hälften av alla färdtjänstberättigade idag gör högst 10 resor per år.

En risk att beakta är att nya IT-system förändrar arbetsrutiner både inom trafikförvaltningen och hos transportörerna. Sannolikheten för uppstartsproblem har bedöms som hög men konsekvenserna inte så betydande.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef strategisk utveckling