

PM 2016:152 RI (Dnr 151-969/2016)

Framtida inriktning för färdtjänsten

Remiss från Stockholms läns landsting

Remisstid den 30 september 2016

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Som svar på remissen ”Framtida inriktning för färdtjänsten” hänvisas till vad som sägs i promemorian.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Stockholms läns landsting har i uppdrag att utreda nya trafiklösningar och fastställa en inriktning för framtidens färdtjänst. En översyn har genomförts som presenteras i rapporten ”Framtida inriktning för färdtjänsten”. Utredningen föreslår att antalet färdtjänstresor per år begränsas till 500 resor för alla resenärer. I utredningen föreslås även att en ny beställningscentral och ett nytt trafikhanteringssystem ska upphandlas, som möjliggör kundval för alla färdtjänstresenärer. I dagsläget har endast resenärer med tillstånd för resa med rullstolstaxi rätt och möjlighet att välja utförare. Trafikförvaltningen föreslås i utredningen ta ett större ansvar för hanteringen av kundärenden.

Remissen finns att läsa i sin helhet på [Stockholms läns landstings hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, socialnämnden, trafikinämnden, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Älvsjö stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd och kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor.

Stadsledningskontoret ställer sig i huvudsak positiv till utredningens förslag.

Socialnämnden ställer sig i huvudsak positiv till utredningens förslag men anser bland annat att den höjning med 50 kronor per resa för medresenär som redan i praktiken har genomförts ska återställas.

Trafikinämnden anser att nya trafiklösningar/linjedragningar som flextrafik och kvarterslinjer bör ske i samråd med trafikkontoret. Övriga åtgärdsförslag bedöms inte påverka trafikinämndens ansvarsområde och nämnden har därmed inget att invända mot dessa.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd ställer sig i huvudsak positiv förslagen i trafikförvaltningens rapport.

Älvsjö stadsdelsnämnd ställer sig positiva bland annat till förslaget om att trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting tar en större kontroll över trafiken samt ett större ansvar för hanteringen av kundärenden och dialogen med resenären.

Östermalms stadsdelsnämnd ställer sig bakom utredningen i sin helhet och är särskilt positiv till inriktningen mot förbättrad information till resenären.

Kommunstyrelsens råd för funktionshindersfrågor anser att kostnaden för medresenär bör återgå till att vara 20 kronor per resa och att höjningen med 50 kronor per resa ska återställas. Vidare är rådet kritiskt till att sätta gränsen om tillåtna resor till 500 per år.

Mina synpunkter

Det är eftersträfvansvärt att staden och landstinget har ett nära samarbete i frågor om färdtjänst för att förbättra tillgängligheten och servicen för brukarna. Jag vill vidare understryka att det är av stor vikt att de resenärer som har ett behov av resor inte begränsas i sina möjligheter att oavsett funktionsförmåga delta i samhällslivet. Därför vänder jag mig mot förslaget att begränsa antalet färdtjänstresor till 500 per år. Behovet bör vara vägledande och det skulle därför vara olyckligt om man satte ett tak för antalet resor så att det drabbar enskilda i stor utsträckning.

Jag delar vidare socialnämndens uppfattning att kostnaden för medresenär bör återgå till att vara 20 kronor per resa och att den höjning med 50 kronor per resa som redan i praktiken har genomförts ska återställas. Detta för att medresenären, som i praktiken har samma ansvar som en ledsagare, inte ska få en ökning i resekostnaden medan ledsagaren färdas gratis.

Det är vidare viktigt att den föreslagna kundvalsmodellen noga följs upp och utvärderas ur ett brukarperspektiv så att inte resenärer med tillstånd för rullstolstaxi upplever en minskad valfrihet.

Till sist vill jag understryka att offentlig upphandling inte ska bidra till social dumpning och att det därför är viktigt att ställa krav på arbetsvillkor i nivå med kollektivavtal i kommande upphandlingar av färdtjänst. Det är oacceptabelt att vissa förare enligt nuvarande färdtjänstavtal i praktiken tjänar ca 50-60 kronor i timmen och jobbar upp till 200-300 timmar i månaden, vilket innebär en ohållbar arbetsmiljö för förarna och leder till en försämrad kvalitet för brukarna. I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Som svar på remissen "Framtida inriktning för färdtjänsten" hänvisas till vad som sägs i promemorian.

Stockholm den 15 september 2016

KARIN WANNGÅRD

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remissen, sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

Kollektivtrafiken består av allmän och särskild kollektivtrafik. Inom den särskilda kollektivtrafiken bestäms villkoren för resenären genom lagar, men också via politiskt beslutade riktlinjer som reglerar fördelning av antal resor. Färdtjänsten i Stockholms län består idag av färdtjänst med taxi och specialfordon (inkluderat rullstolstaxi och liggande transporter), sjötaxi, närtrafikens linjebelagda busstrafik och anropsstyrda busstrafik. Totalt har ca 70 000 personer i Stockholms län tillstånd att resa med färdtjänsten, varav ca 58 000 reser med färdtjänsttaxi och ca 12 000 med specialfordon. Det framkommer i utredningen att antalet resor inom färdtjänsten samt kostnaderna ökar trots satsningar på förbättrad tillgänglighet i den allmänna kollektivtrafiken. Ökningarna tillsammans med den stora befolkningstillväxten i regionen, och med en ökande andel äldre, resulterar i att färdtjänstverksamheten står inför stora utmaningar i framtiden.

Stockholms läns landsting har i uppdrag att utreda nya trafiklösningar och fastställa en inriktning för framtidens färdtjänst. Syftet med utredningen är att få underlag inför kommande upphandlingar av färdtjänst och inför valet av en ny beställningscentral och ett nytt trafikhanteringssystem. Intresseorganisationer har genom referensgrupper deltagit i utredningen. Utredningen föreslår följande förändringar för att höja kvaliteten, effektivisera planeringen och uppnå en större kontroll av färdtjänsten:

- Nya regelverk ska gälla för alla med förändrad resetilldelning av antal resor per resenär
- En ny beställningscentral och ett nytt trafikhanteringssystem ska upphandlas som möjliggör kundval för alla resenärer
- Trafikförvaltningen ska ta ett större ansvar för hanteringen av kundärenden och för dialogen med resenärerna

Förslagen bedöms minska kostnaderna år 2020 med ca 150-250 mnkr.

Nya regelverk

Regler och rutiner ska enligt utredningens förslag likställas mellan den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken. Detta gäller särskilt i frågor kring information vid planering av resor, förseningsersättning och hantering av kundärenden. Resetilldelningen för alla färdtjänstresenärer, oberoende av funktionsnedsättning och färdtjänsttillstånd, ska begränsas till 500 resor per år. I dag har resenärer som har tillstånd för rullstolstaxi ett fritt antal resor, medan de som reser med taxi tilldelas 198 resor per år. Totalt 1 % av alla färdtjänstresenärer reser mer än 500 resor per år. Lagstadgade väsentliga resor (arbetsresor/skolresor/resor till förtroendeuppdrag och liknande resor) tillkommer och tilldelas vid ansökningstillfället. Utredningen föreslår att resor till ideella och politiska förtroendeuppdrag inkluderas i begreppet ”väsentliga resor” samt att det tydliggörs i riktlinjerna att kostnaden för medresenärer ökat från 20 kronor till 70 kronor per resa. En medresenär förväntas vara färdtjänstresenären behjälplig under resan på samma sätt som en ledsagare som reser gratis.

Beställningscentral och trafikhanteringssystem

Utredningen föreslår att en beställningscentral införs och ett trafikhanteringssystem som båda hanterar all anropsstyrd trafik (resor som förbeställs av resenären) och även har information om SL:s övriga trafik. Att det nya trafikhanteringssystemet har information om och erbjuder alternativ inom allmän kollektivtrafik, förväntas resultera i ett ökat antal resor inom den allmänna kollektivtrafiken. Andra vinster som förslaget förväntas leda till är ett effektivare utnyttjande av fordon, enklare för resenärerna att beställa sin resa digitalt och möjligheten att kunna se när beställt fordon anländer. Förslaget förväntas också möjliggöra systematisk uppföljning av genomförda transporter och därigenom möjligheten till kvalitetssäkring.

I utredningen föreslås en kundvalsmodell "Val av transportör" som innebär att samtliga resenär med färdtjänsttillstånd genom en utvecklad kundprofil ska få välja transportör av färdtjänst på samma sätt som man kan välja sin hemtjänstutförare. Kundprofilen skulle spegla information som lagras i tillståndssystemet, så att korrekta förslag på resor kan presenteras och bokas av resenären. Idag finns kundval för dem med färdtjänsttillstånd för rullstolstaxi, de ringer direkt till önskat taxibolag och bokar sin resa.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, socialnämnden, trafikinämnden, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Älvsjö stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd och kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret ställer sig i huvudsak positiv till utredningens förslag.

När en resenär med tillstånd för rullstolstaxi behöver transport kan de idag ringa direkt till ett valfritt taxibolag. Enligt förslaget ska det införas en kundvalsmodell där resenären får välja mellan utvalda förare. Detta bör följas upp så att inte valfriheten inskränks.

Att intresseorganisationer har fått delta i arbetet med utredningen via referensgrupper ses som positivt.

Stadens trafikkontor arbetar mycket med tillgänglighet inom kollektivtrafiken, och förslaget kan komma att innebära ökade kostnader i samband med ombyggnation av t.ex. hållplatser. Det är därför eftersträvänsvärt med ett nära samarbete mellan Stockholm läns landsting och Stockholm stads trafikkontor.

För att möjliggöra att de resenärer som har ett stort behov av resor inte begränsas i sina möjligheter att oavsett funktionsförmåga delta i samhällslivet, bör antalet färdtjänstresor inte begränsas till 500 per år.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att som svar på remissen "Framtida inriktning för färdtjänsten" hänvisas till vad som sägs i kontorets tjänsteutlåtande.

Socialnämnden

Socialnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 augusti 2016 följande.

1. Socialnämnden hänvisar till tjänsteutlåtandet som svar på remissen.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Särskilt uttalande gjordes av Andréa Ström m.fl. (alla M) och Isabel Smedberg Palmqvist m.fl. (alla L), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Stina Bengtsson (C) och Sofia Modigh (KD) som hänvisade till särskilt uttalande gjort av Andréa Ström m.fl. (alla M) och Isabel Smedberg Palmqvist m.fl. (alla L).

Socialförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 21 juni 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig i huvudsak positiv till utredningens förslag. Att intresseorganisationer har fått delta i arbetet med utredningen via referensgrupper är förvaltningen positiv till.

Förvaltningen föreslår att antalet färdtjänstresor för alla färdtjänstresenärer begränsas till den högsta nivån som analyseras i utredningen, dvs. 700 resor per år istället för 500 resor som utredningen föreslår. Detta för att möjliggöra att de ca 500 färdtjänstresenärer som idag reser mer än 500 resor per år och har ett stort behov av resor inte begränsas i sina möjligheter att oavsett funktionsförmåga delta i samhällslivet. En gräns med 700 tillåtna resor per år med föreslagen kundvalsmodell skulle innebära en minskning av dagens kostnader för färdtjänst med 8-12 % per år. Motsvarande minskning av kostnaderna med en gräns på 500 resor per år skulle innebära en minskning med 14-16 %.

Förvaltningen anser att kostnaden för medresenär bör återgå till att vara 20 kronor per resa och att den höjning med 50 kronor per resa som redan i praktiken har genomförts ska återställas och därmed inte behöver förtydligas i riktlinjerna. Det bedöms inte vara rimligt att medresenären, som har samma ansvar som en ledsagare för att vara färdtjänstresenären behjälplig under resan, ska få en ökning av resekostnaden medan ledsagaren färdas gratis.

Kundvalsmodellen ”Val av transportör” kan resultera i att resenärer med tillstånd för rullstolstaxi upplever en minskad valfrihet då de endast får välja mellan utvalda utförare till skillnad från idag då de kan ringa direkt till valfritt taxibolag. Förvaltningen föreslår av den anledningen att den föreslagna kundvalsmodellen efter ett eventuellt införande noggrant följs upp och utvärderas ur ett kundperspektiv.

Förvaltningen föreslår att nämnden överlämnar tjänsteutlåtandet till Kommunstyrelsen, som svar på remiss.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2016 följande.

1. Trafiknämnden beslutar att som svar på remissen överlämna kontorets tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Ersätтарыttrande gjordes av Malin Ericson (Fi), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 juli 2016 har i huvudsak följande

lydelse.

Nya trafiklösningar/linjedragningar som flextrafik och kvarterslinjer bör ske i samråd med trafikkontoret. Övriga åtgärdsförslag bedöms inte påverka trafikkontorets ansvarsområde och kontoret har därmed inget att invända mot dessa.

Trafikkontoret har i över 15 år arbetat med att förbättra möjligheterna för fler att använda den allmänna kollektivtrafiken. Bland annat har busshållplatser och övergångsställen byggts om och platser har kompletterats med ledstråk. Åtgärder har utförts i både ytter- och innerstaden. Kostnaderna för ombyggnaderna och mängden platser är dock omfattande och prioriteringar måste ske. Därför är ett nära samarbete och samsyn kring åtgärder mellan trafikkontoret och Trafikförvaltningen viktigt.

Trafikkontorets ambition är att så många som möjligt ska kunna använda och stanna kvar så länge som möjligt i den allmänna kollektivtrafiken. Därför har trafikkontoret inte bara inriktat tillgänglighetsarbetet på de mest frekventerade hållplatserna och de stora knutpunkterna. Trafikkontorets erfarenhet är t ex att många, framförallt äldre, föredrar att åka med de röda bussarna (i alla fall i innerstadsmiljö). På de röda bussarna är tempot lugnare än i tunnelbanan och på stombussarna samt att möjligheterna till att få sittplats större. Trafikkontoret kan dock konstatera att vid senaste linjeomläggningen i innerstaden drogs ett antal linjer (med redan ombyggda hållplatser och med tillgängliga vägar dit) om eller in för de röda bussarna med hänvisning till för få resenärer eller att andra linjer fanns i närheten (i vissa fall enbart stombuss eller tunnelbana). Kontoret anser att inför eventuellt kommande förändringar är det angeläget att konsekvenserna för t ex äldres och personer med funktionsnedsättnings resande utreds. Det kan också vara av vikt att följa upp förändringar i färdtjänstresandet före och efter åtgärd.

Trafikkontoret ser positivt på att intresseorganisationer för funktionshinderfrågor och pensionärer har ingått i en referensgrupp under utredningen.

Funktionshinderrådet har tagit del av ärendet. Rådet vill betona att färdtjänsten är en del av kollektivtrafiken. Därmed ska personer med funktionsnedsättning resa på samma villkor som övriga resenärer. Rådet efterfrågar en tydligare analys av de faktiska konsekvenserna för den enskilde färdtjänstkunden. Detta gäller såväl praktiska som ekonomiska faktorer.

I ärendet föreslås ett effektivare utnyttjande av fordonet det vill säga mer samåkning. Som färdtjänstresenär innebär en resa mellan A – B att man kan få åka mellan C – D innan man kommer till sin destination. Detta skiljer sig från övrig kollektivtrafik, där man på förhand vet hur lång resan är.

Det är inte lämpligt ur säkerhetssynpunkt att samåka när det gäller personer som använder el-stolar.

Att låsa upp sig till en operatör innebär en försämring för dem som åker med rullstolstaxi idag. Detta tar bort väsentliga incitament för färdtjänstbolag som vill behålla en hög servicenivå. Rådet förespråkar kundval för alla som reser med färdtjänst i Stockholms län.

Kostnaden för medresenär ökar. För de resenärer som inte har ledsagare eller dylikt kan det komma att leda till ytterligare isolering, genom att man av ekonomiska skäl avstår från resor.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2016 följande.

1. Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till

- kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Stadsdelsnämnden beslutar om omedelbar justering.

Särskilt uttalande gjordes av Awad Hersi m.fl. (alla MP), Anna Jonazon m.fl. (alla S) och Rashid Mohamed (V), *bilaga 1*.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 29 juli 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig i huvudsak positiv förslagen i Trafikförvaltningens rapport. I framtiden kommer behovet av färdtjänst att öka trots att tillgängligheten har ökat inom staden. Det är därför viktigt att effektivisera verksamheten, hålla ner kostnaderna och öka kvaliteten.

För stadsdelens del ser vi fram mot en förbättring av Närtrafiken med anropsstyrda Flexlinjer som täcker in hela lokalområdet. Dessa flexlinjer skulle t.o.m. kunna minska behovet av färdtjänsttaxi, minska biltrafiken och på så sätt bidra till en bättre miljö.

Utredningens förslag om skolresor skulle kunna bli en större kostnad för stadsdelen, om den inte i framtiden skall omfattas av Färdtjänsten, som nu är fallet. Det gäller främst taxiresor till specialskolor utanför stadsdelen.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 1 september 2016 följande.

1. Stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Synpunkter från funktionshinderrådet tas med som tillägg till protokollet att delges remissinstansen.
3. Denna paragraf förklaras omedelbart justerad.

Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 6 juli 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Älvsjö stadsdelsförvaltning ställer sig positiva till förslaget om att trafikförvaltningen tar en större kontroll över trafiken samt ett större ansvar för hanteringen av kundärenden och dialogen med resenären.

Förslaget om att en fristående beställningscentral (som i nuvarande avtal) även ska kompletteras med funktion för tillgänglighet till fordonsposition och omdirigering bifalls av förvaltningen. Likaså framgår att ett nytt IT-system för färdtjänstverksamheten behöver upphandlas för att öka kommunikation, trygghet, service till kunder och ökad effektivitet när det gäller utnyttjandet av befintliga fordon.

Att färdtjänsten kan välja transportör samt att valfriheten gäller alla med tillstånd för taxi ser vi som positivt för resenärerna men innebär även ökade kostnader. Förvaltningen är tveksam till om kundnyttan uppväger de extra kostnaderna som ”Val av transportör” kan ge.

Förvaltningen stöder förslaget om att den allmänna kollektivtrafiken i större grad anpassas till personer med funktionsnedsättningar så att andelen taxiresor med ensamresande minskar. Förslaget om flextrafik i tätortsområden som inte trafikeras av allmänna kommunikationsmedel eller ligger avlägset kan också ge positiva effekter. I landsorten ges inte samma möjlighet till samordning varför anropsstyrd trafik med taxi kan vara en lösning.

Förvaltningens bedömning är att det är positivt om fler personer kan använda allmänna kommunikationer så att personer med funktionsnedsättningar, i större grad, kan känna sig

oberoende.

Förvaltningen ser det som positivt att alla färdtjänstresenärer oberoende av funktionsnedsättning och färdtjänsttillstånd bedöms likartat och utifrån samma regelverk.

Förslaget att de enligt lagen så kallade väsentliga resor (till arbete, utbildning m) ska tilldelas utan särskild ansökan ser vi som positivt.

Älvsjö stadsdelsförvaltning ställer sig positiva till att ta bort möjligheten för personer att utan begränsningar använda färdtjänsten för fritidsresor. Däremot är förvaltningen tveksamt till att resenärer med tillstånd för resa med taxi generellt skall ges möjlighet till 500 resor per år, särskilt då det framkommer att det endast är en mindre andel som reser så mycket (mindre än 2 procent). Bedömningen är att en generell tilldelning kan vara positivt men att nivån för antalet resor per år bör begränsas.

Det framkommer att det är ett litet antal resenärer som reser för stora summor varje år. I dessa enskilda ärenden bör särskilda prövningar och biståndsbedömningar göras. Förvaltningen föreslår att det skall beslutas om en övre gräns för hur många resor per år som kan beviljas.

Förvaltningen bifaller förslaget om utformning och nivå på egenavgifter.

Tillägg till protokollet

Synpunkter från funktionshinderrådet 25 augusti 2016

Rådet har tagit del av ärendet och vill framföra följande.

Bemötande och utbildning

Det är mycket viktigt med ett bra bemötande av såväl chaufförer som annan personal som hanterar färdtjänstresor. Det borde vara obligatoriskt med utbildning för dessa yrkesgrupper vad gäller bl.a. bemötande av god kvalité som handlar om respekt för de olika färdtjänstresenärerna. Utbildning kan t.ex. ske via de olika organisationerna som finns inom funktionshinderrörelsen.

Resande

I rapporten skissas på ett ”tak” på antalet resor. Rådet anser att det borde vara ett fritt resande för dem som behöver. Det finns idag redan regler om hur man beställer och hur resorna skall ske och skulle inte behöva innebära ett ökat antal resor eller ökade kostnader. Däremot är det angeläget ur rättvisesynpunkt och dessutom skulle administrationen minska.

Sociala företag

Idag upphandlas färdtjänsten av Stockholms läns landsting där ”billigast” vinner. Det vore mycket angeläget att ställa ett antal krav på de bolag som kör färdtjänst som kan gälla:

- att hitta rätt adress
- att ha kunskap om olika funktionsnedsättningar
- att ha ett allmänt bra bemötande
- att följa regler för hur länge man får köra bil utan rast

Information till färdtjänstresenärerna

Det behövs också bättre information till färdtjänstresenärerna om t.ex. specialbestämmelserna som gäller för resor till och från Arlanda. Rådet vill utöver synpunkterna ovan hänvisa till socialförvaltningens funktionshinderråds yttrande i ärendet.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2016

följande.

1. Tjänsteutlåtandet överlämnas till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Omedelbar justering.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 1 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Rapport ”Framtida inriktning för färdtjänsten” har ett stort antal förslag som syftar till att förbättra resandet med färdtjänst för resenären, och förvaltningen ställer sig bakom utredningen i sin helhet. Något av det mest positiva ur ett resenärsperspektiv är inriktningen mot förbättrad information, vilket enligt utredningens referensgrupper bedömts som ett av de viktigaste områdena att förbättra för att öka tryggheten hos resenärerna. Förvaltningen ställer sig positiv till en utveckling av hemsidan och att de tekniska lösningar som finns idag, så som smartphone applikationer och möjlighet att få realtidsinformation, utnyttjas inom färdtjänsten. I likhet med vad som uttrycks i utredningen instämmer förvaltningen i att tekniken måste vara användarvänlig och att det inför utvecklingen av de nya tekniska lösningarna kan behöva inhämtas mer kunskap om hur äldre personer samt personer med olika funktionsnedsättningar uppfattar och använder teknik. Informationen till resenärerna bör exempelvis vara både visuell och hörbar.

Den föreslagna ändringen av resetilldelningen – från 198 till 500 resor (plus väsentliga resor) – gör att tilldelningen av resor ökar för de allra flesta resenärerna. Förändringen uppskattas dock bara beröra en liten del av färdtjänstresenärerna. Cirka hälften av färdtjänstresenärerna gör idag 0-10 resor per år och sannolikheten att deras resebeteende ändras av den ökade tilldelningen är liten, eftersom de redan med den nuvarande tilldelningen är långt ifrån att utnyttja alla resor. Förslaget är däremot positivt och innebär förenklingar för de resenärer som idag har svårt att få resorna att räcka till.

De som påverkas negativt av den förändrade resetilldelningen är de som idag gör fler än 500 resor per år, vilket motsvarar omkring 1 procent av de färdtjänstberättigade i Stockholms län. Det är således en liten grupp som begränsas, men för de enskilda individerna kan begränsningen sannolikt upplevas vara stor, vilket förvaltningen vill lyfta fram.

Den nya formen av kundval, ”Val av transportör”, gör att alla färdtjänstresenärer kommer att få möjlighet att göra ett förstahandsval om en till två transportörer. Att öka resenärens valfrihet och egenmakt över sitt resande kan tänkas bidra till större kundnöjdhet hos resenären, förutsatt att vald transportör finns tillgänglig. Det kan också tänkas leda till en förbättring av transportörer på sikt, då resenärernas val gör att de transportörer som uppfyller resenärens förväntningar bäst blir de som väljs i första hand. Däremot kan ”Val av transportör” samtidigt leda till att det blir svårare att samordna och ruttplanera de beställda färdtjänstresorna, vilket riskerar göra systemet ineffektivt i form av fler bilar med färre resenärer samt ökade kostnader för trafikförvaltningen. Detta uttrycks även i utredningen som en nackdel med det föreslagna kundvalet. I de fall resenärens valda transportör inte finns tillgänglig kommer resenären erbjudas en annan transportör, något som kan leda till längre väntetider för resenären, alternativt att restiden förlängs för flera resenärer genom längre omvägstider.

Den föreslagna kostnadsökningen för medresenärer, från 20 kr till 70 kr per resa, kan innebära betydande kostnadsökningar för en del färdtjänstresenärer med resesällskap, då resesällskapet många gånger är en förutsättning för att resmålet ska bli meningsfullt för den färdtjänstberättigade.

När nya inriktningar och åtgärder implementeras finns det i övergångsfasen alltid en risk för osäkerhet och missförstånd. Det är därför av stor vikt att informationen till de som berörs av förändringarna är tydlig, så att missförstånd och osäkerhet hos resenärerna undviks i största möjliga mån.

Förvaltningen föreslår sammanfattningsvis att stadsdelsnämnden överlämnar

tjänsteutlåtandet som svar på kommunstyrelsens remiss.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågors yttrande daterat den 30 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunstyrelsens funktionshindersråd har fått möjlighet att yttra sig över landstingets Rapport Framtida inriktning för färdtjänsten. Vi tycker att det är mycket positivt att brukarorganisationer har fått yttra sig om remissen.

Kommunstyrelsens funktionshinderråd instämmer i socialnämndens yttrande att kostnaden för medresenär bör återgå till att vara 20 kronor per resa och att den höjning med 50 kronor per resa som redan i praktiken har genomförts ska återställas och därmed inte behöver förtydligas i riktlinjerna. Det bedöms inte vara rimligt att medresenären, som har samma ansvar som en ledsagare för att vara färdtjänstresenären behjälplig under resan, ska få en ökning av resekostnaden medan ledsagaren färdas gratis.

Vi är kritiska till att sätta gränsen om tillåtna resor per år till 500. Den här gruppen, som gör fler än 500 resor per år motsvarar omkring 1 procent av de färdtjänstberättigade i Stockholms län. Trots att det är en liten grupp som begränsas, lär begränsningen sannolikt upplevas vara stor. En gräns med 700 tillåtna resor per år med föreslagen kundvalsmodell skulle innebära en minskning av dagens kostnader för färdtjänst med 8-12 % per år. Motsvarande minskning av kostnaderna med en gräns på 500 resor per år skulle innebära en minskning med 14-16 %. Det kan inte anses motiverat att i det här läget sänka till 500 per år, en högre andel tillåtna resor bör istället prövas.

Reservationer m.m.

Socialnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Andréa Ström m.fl. (alla M) och ledamoten Isabel Smedberg Palmqvist m.fl. (alla L) enligt följande.

Färdtjänsten är en viktig verksamhet som har mycket stor betydelse för de som behöver den. Stockholms läns färdtjänst är lika stor, eller större, än färdtjänsten i hela det övriga landet tillsammans. Den fungerar jämförelsevis mycket väl, men måste naturligtvis fortsätta göra det även i framtiden.

Vi vill trycka på utvecklingen av samarbetet mellan landstingets övergripande skötsel av färdtjänsten specifikt i Stockholms län och överenskommelsen med Stockholms stad och länets alla andra kommuner.

För att få största möjliga enhetlighet och likabehandling av ansökningar om färdtjänst i hela länet så är det troligen bäst att länets kommuner utökar överenskommelsen med landstinget så att hela ansökningsprocessen administreras av landstinget (och att länets kommuner inte längre, på i detalj 26 olika sätt, handlägger delar av ansökningsbedömandet lokalt). Inom landstinget finns sannolikt både praktiska och ekonomiska vinster att göra på att helt samordna färdtjänst- och sjukresor.

Den stora utmaningen för framtidens färdtjänst i Stockholms län är tveklöst att kunna erbjuda resor med god kvalitet till de som behöver med hållbar ekonomi för landstinget (och indirekt alla kommuner i länet). Det ställer framförallt stora krav på även ett framtida omdömesgillt och genomtänkt upphandlingsarbete av färdtjänstens taxitjänster.

I detaljer i denna stora utredning är vi tveksamma till att det beskrivna möjliga framtida systemet med att taxiresor inom färdtjänsten i stor utsträckning ska ske i "slingor". Den planeringsmodellen bör inte passa färdtjänst av sådan stor omfattning som den i Stockholms län. Om den blev regel för verksamheten skulle det troligen innebära stora kvalitativa utmaningar och administrativa problem utan några tydliga ekonomiska fördelar.

Trafiknämnden

Ersätтарыttrande gjordes av Malin Ericson (Fi) enligt följande.

Som trafikkontoret konstaterar i sina synpunkter är det viktigt att så många som möjligt kan använda kollektivtrafiken; den ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar och för äldre. Det handlar om den fysiska miljön vid hållplatser och i fordonen men också om närhet till kommunikationer. Finns det ingen allmän kollektivtrafik nära är en god färdtjänst ett måste för att personer med funktionsvariationer ska kunna röra sig fritt.

Feministiskt initiativ anser att det förslag som trafikförvaltningen lägger fram allvarligt försvårar för personer med funktionsnedsättningar att vara del av samhället på lika villkor. Det sänkta taket på antalet resor, från 700 till 500, är en cynisk åtgärd att spara pengar genom att kraftigt skära ned på en grupp människors möjlighet att ta sig ställen när de vill. Redan idag måste varje resa tänkas över; med ett sänkt tak blir de avvägningarna ännu fler. Hur många andra grupper människor behöver inskränka sina liv på ett motsvarande sätt?

Kritik måste också riktas mot tanken att resenärerna ska binda sig till en enstaka färdtjänstoperatör. Särskilt för dem som idag åker med rullstolstaxi är det en kraftig försämring eftersom de har en särskild modell för kundval. De kommer inte längre kunna ringa direkt för det bolag de vill för att boka sin resa. Allmänt gör den föreslagna nya modellen att det blir svårare för resenärerna att välja bort ett bolag som de inte är nöjda med.

Socialnämndens, äldre- och överförmyndarnämndens gemensamma funktionshinderråd lyfter i sitt uttalande den beroendeställning som färdtjänstresenärer befinner sig i, vilket gör att det man ofta avstår från att framföra klagomål eller anmäla en olämplig chaufför. För den som inte orkar eller vågar klaga är valfriheten att bara ringa en annan operatör vid nästa resa viktig.

Det är anmärkningsvärt att landstingsmajoriteten, som ständigt driver valfriheten till sin spets, här väljer att lägga fram ett förslag som kraftigt begränsar en viss grupp människors valfrihet.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Awad Hersi m.fl. (alla MP), Anna Jonazon m.fl. (alla S) och Rashid Mohamed (V) enligt följande.

Det är viktigt att landstinget använder de verktyg som finns för att nå miljö- och klimatmålen.

Resandet bör på olika sätt optimeras ur miljö- och resurssynpunkt. Mer tyngd bör läggas vid effektiv ruttplanering och val av bästa fordon ur miljösynpunkt.

Även om vi ser många fördelar med kollektivt resande inom färdtjänsten, som kvarterstrafik och samåkning, vill vi ändå framhålla att ensamåkning behöver finnas som en möjlighet.

Arbetet med att öka andelen förnybar energi i färdtjänsttrafiken behöver ökas. Vid utgången av 2015 var andelen förnybar energi i färdtjänsttrafiken 40 % - långt ifrån landstingets trafikförvaltnings mål om 75 % förnybart i kollektivtrafiken.

Dessutom är det viktigt att förarna utbildas i klimatsmart körning, för att ytterligare minska utsläppen från trafiken.

Kvalitets- och utbildningskraven generellt behöver skärpas, liksom uppföljningen. Även om statistiken är på promillenivå är det inte acceptabelt att många människor varje år skadas i samband med färdtjänstresor, om det sker på grund av förarens oaktsamhet. Resenärerna ska inte behöva hamna på fel adress – eller inte komma fram alls på grund av ”bommade” resor. För att säkerställa kvaliteten på utbildningen och att förarna verkligen deltar, bör utbildningen ske i landstingets regi.

Till sist välkomnar vi också förslaget om att utreda möjligheten att ta fram en smartphone-app för exempelvis smidigare information om var fordonet befinner sig. Vi vill samtidigt poängtera att inte alla funktionshindrade kan använda appar. Det är också viktigt att ta hänsyn till integritetsaspekten, och att exempelvis app-leverantörerna genom det blotta faktum att en person laddar ned en färdtjänstapp får kännedom om att en enskild individ har ett funktionshinder. En uppgift som denna är enligt personuppgiftslagen känslig och extra skyddsvärd.