

Handläggare
Kerstin Karlstedt
Telefon: 08-508 21 000**Till**
Älvsjö Stadsdelsnämnd

Remissvar gällande Rapport Framtida inriktning för färdtjänsten

1. Stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Omdelbar justering.

Per Kjellander
StadsdelsdirektörEva Frykler
Verksamhetsområdeschef

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har remitterat ”Rapport Framtida inriktning för färdtjänsten” till ett urval stadsdelsnämnder varav Älvsjö stadsdelsnämnd är en. Socialnämnden, Trafiknämnden och Stadsledningskontoret skall också lämna yttrande.

Trafikförvaltningen har i uppdrag att fastställa en strategisk inriktning för framtiden för färdtjänsten och utreda nya trafiklösningar för närtrafik och anropsstyrd¹ trafik inom den allmänna kollektivtrafiken. Utredningen har gjorts dels för att slå fast en inriktning inför kommande planeringsstudie inför upphandling av färdtjänstverksamheten och dels som underlag i valet av nytt trafikplaneringssystem.

Älvsjö stadsdelsförvaltning är positiva till förslagen om att:

- Trafikförvaltningen tar en större kontroll över trafiken samt ett större ansvar för hanteringen av kundärenden och dialogen med resenären.
- En fristående beställningscentra (som i nuvarande avtal) även ska kompletteras med funktion för tillgänglighet till fordonsposition och omdirigering.

¹ Anropsstyrd trafik-Resenären förbeställer sina resor, oberoende om det är linjelagda turer, flextrafik eller trafik med taxi/specialfordon. Att trafiken är anropsstyrd beskriver inte trafikslaget utan bara under vilja förutsättningar trafiken körs.

- Förslaget om flextrafik i tätortsområden som inte trafikeras av allmänna kommunikationsmedel eller ligger avlägset. I landsorten ges inte samma möjlighet till samordning varför anropsstyrd trafik med taxi kan vara en lösning.
- Alla färdtjänstresenärer oberoende av funktionsnedsättning och färdtjänstillstånd bedöms likartat och utifrån samma regelverk.
- Ta bort möjligheten för personer att utan begränsningar använda färdtjänsten för fritidsresor.
- Förslaget om utformning och nivå på egenavgifter.

Älvsjö stadsdelsförvaltning är tveksamma till förslagen om 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.
- Införande av kundvalsmodell "Val av transportör" och om de extra kostnaderna det beräknas medföra.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom verksamhetsområdet för äldre- och funktionsnedsatta som även gjort en bedömning ur jämställdhetsperspektiv. Förslag till beslut bedöms vara neutralt ur jämställdhetsperspektiv och har behandlats i pensionärsrådet, rådet för funktionshindersfrågor och förvaltningsgruppen 2016-08-25.

Bakgrund

Ansvar

Ansvaret för färdtjänsten ligger i grunden på kommunerna. Länets kommuner har sedan lång tid tillbaka genom avtal överlåtit åt Stockholms läns landsting att ansvara för färdtjänsten. Delar av detta ansvar har överförts till den regionala kollektivtrafik-huvudmannen.

Ansvaret för länets samlade behov av upphandlad särskild kollektivtrafik ligger idag på länets 26 kommuner samt två olika delar i landstinget, sjukvården och trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen har enligt avtalet ansvaret för att anordna färdtjänsten inom Stockholms län för kommunens invånare. Trafikförvaltningen ansvarar för upphandling, planering och genomförandet av sjukresor.

Ansvaret för utredning av färdtjänstillstånd, resor till daglig verksamhet liksom ansvaret för resor till/från särskolor, skolskjutsar samt förskolor och fritidshem ligger hos kommunerna.

Utredningen

Trafikförvaltningen har i uppdrag att fastställa en strategisk inriktning för framtiden för färdtjänsten och utreda nya trafiklösningar för närtrafik och anropsstyrd² trafik inom den allmänna kollektivtrafiken. Utredningen har gjorts dels för att slå fast en inriktning inför kommande planeringsstudie inför upphandling av färdtjänstverksamheten och dels som underlag i valet av nytt trafikplaneringssystem.

² Anropsstyrd trafik-Resenären förbeställer sina resor, oberoende om det är linjelagda turer, flextrafik eller trafik med taxi/specialfordon. Att trafiken är anropsstyrd beskriver inte trafikslaget utan bara under vilja förutsättningar trafiken körs.

Uppdraget har bestått av två Faser, gällande Fas 1 finns beslut från trafiknämnden från mars 2015, TN 2014 - 0463. Aktuell utredning och rapport är Fas 2 av utredningen. Övergripande mål för färdtjänsten är enligt trafikförsörjningsprogrammet nöjda kunder och resurseffektivitet. Den stora befolkningsökningen och den ökande andelen äldre bedöms medföra ökat resande och därmed ökande kostnader i framtiden. Den viktigaste utmaningen för färdtjänstverksamheten i framtiden är därför att erbjuda förbättrad kvalitet utan att öka kostnaderna.

I utredningen har en övergripande genomgång gjorts av färdtjänstverksamheten från ansökningsprocess till uppföljning av verksamheten. Utredningen har förslag på förändringar i vissa delar, medan andra delas föreslås oförändrade.

Färdtjänsten idag

Färdtjänsten i Stockholm består i dag av trafikslagen färdtjänst med taxi och specialfordon (inkluderande koncept rullstolstaxi, samt liggande transporter) sjötaxi, närtrafikens linjelagda busstrafik samt närtrafikens anropsstyrda busstrafik. Färdtjänsten är uppdelad i olika avtal för färdtjänstresor med taxi, specialfordon inkluderande koncept rullstolstaxi, liggande transporter, närtrafik och beställningscentral.

Villkor

Kollektivtrafik består enligt Lag om kollektivtrafik (2010:1065) av allmänna och särskild kollektivtrafik. Den allmänna kollektivtrafiken definieras som linjelagd och anropsstyrd kollektivtrafik som är tillgänglig för allmänheten. Den särskilda kollektivtrafiken, inkluderande färdtjänsten, är ett trafikslag som kännetecknas om omfattande lagreglering. Villkoren bestäms av yttre villkor i form av lagar men också av politiska beslut i form av riktlinjer där fördelning av antal resor regleras. Kollektivtrafiklagen reglerar rätten till färdtjänstresor för att personer med funktionsnedsättning ska kunna göra så kallade ”väsentliga resor” d.v.s. arbetsresor, resor till skola/studier, lämna barn på förskola och liknande. Reglering av rätt till fritidsresor regleras inte i lagen utan rätten till visst antal fritidsresor beslutas om i respektive län/landstings riktlinjer för färdtjänst.

Antal och kostnader

Kostnaden för färdtjänstverksamheten i Stockholms län uppgick 2015 till 1,4 miljarder. I denna summa ingår kostnader för sjukresor, alla ingående avtal samt en schablonberäknad kostnad för de cirka 5 miljoner resor som färdtjänstresenärerna gör i den allmänna kollektivtrafiken. Kostnaderna har ökat, speciellt för sjukresor och specialfordon.

Totalt innehar drygt 70 000 personer färdtjänsttillstånd samtidigt. Cirka 58 000 har tillstånd för resor med färdtjänsttaxi och cirka 12 000 för koncept rullstolstaxi³. Av dessa personer var det 19 000 personer som under 2014 inte gjorde några resor alls med färdtjänst, ungefär 45 procent gjorde cirka 10 resor per år emedan 35 personer reste för i genomsnitt 734 000 kr/år.

Andelen färdtjänstresenärer som har tillstånd för att resa med koncept rullstolstaxi är cirka 17 procent och kostnaden för specialfordon har ökat med cirka 25 procent på två år. Cirka 1 300 resenärer står för 1/3 av kostnaderna för färdtjänst.

Principer vid utformning av framtidens färdtjänst

Vissa principer vid utformning av framtidens färdtjänst utgår ifrån nio principer som skall vara vägledande:

1. Färdtjänsten ska vara ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för de som sällan eller aldrig kan resa med den allmänna kollektivtrafiken.
2. Fokus för färdtjänsten är att erbjuda service med god kvalitet. Färdtjänsten bör därför utgå ifrån kunskap om kundernas behov och förväntningar.
3. Färdtjänstverksamheten ska utformas med fokus på kostnadseffektivitet.
4. Ansökningsprocessen präglas av enkelhet, tydliga bedömningsgrunder, hög kunskap om olika funktionsnedsättningar och dess behov av transparens.
5. Färdtjänsten är till för att förenkla vardagen för personer med funktionsnedsättningar. Att tillgodose behovet av väsentliga resor för att vardagen bör fungera på tillfredsställande sätt.
6. Beställning, planering och resor med färdtjänsten bör präglas av enkelhet och tydlighet på ett för kunden, leverantören och trafikförvaltningen effektivt sätt.

³ Koncept rullstolstaxi= Koncept som inkluderar tillstånd att resa med specialfordon, obegränsat resande, resa när man vill, resa ensam och beställa direkt till taxibolag.

7. Planering av en resa samordnas i ett gemensamt trafikledningssystem kopplat till realtidsinformation samt ett för alla trafikformer gemensamt reseinformationssystem.
8. Skapa möjlighet för resenärerna att välja transportör.
9. På landsbygden samordnas färdtjänstresor med annan form av anropsstyrd trafik. I tätbebyggda områden utvecklas system med flexibla anropssystem stadsdelstrafik med mindre bussar som samordnas med färdtjänsten i gemensamt trafikanterings- och bokningssystem.

Medverkan från intresseorganisationer

Intresseorganisationerna för funktionshinderfrågor och pensionärer har ingått i en referensgrupp i utredningen. Syftet med referensgruppen har i första hand varit att samla organisationernas synpunkter men även att ta upp idéer på förändringar för diskussion. Totalt nio referensmöten har hållits samt tre separata möten med HSO⁴ DHR⁵ och SRF⁶.

Rapportens förslag

I utredningen föreslås åtgärder som bedöms:

- Höja kvaliteten i form av tydligare och enklare information, bokning samt genom hantering av synpunkter
- Öka resurseffektiviteten genom ruttplanering av köruppdrag och ökad samåkning
- Höja kvaliteten genom kontinuerlig uppföljning, både av mätbara data och av mätningar av upplevd kvalitet i utfört uppdrag.

Trafikupplägg

I utredningen föreslås en beställningscentral och ett trafikplaneringssystem som både hanterar all anropsstyrd trafik och har information om SL:s övriga trafik. Trafikanteringsystemet skall bland annat möjliggöra:

- Effektivare utnyttjande av fordon
- Information till resenärer om olika resmöjligheter
- Enkelt att boka och beställa via olika media
- Information om när beställd bil kommer
- Kundval
- Systematisk uppföljning av genomförda transporter

⁴ Handikappföreningarnas samarbetsorgan

⁵ Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder

⁶ Synskadades riksförbund

I utredningen föreslås att trafikförvaltningen tar en större kontroll över trafiken samt ett större ansvar för hanteringen av kundärenden och dialogen med resenären. Skälet till detta är att den särskilda kollektivtrafiken är annorlunda till sin karaktär med bl.a. ensamresor i ett taxifordon. Uppföljningen föreslås ske på samma sätt som för den allmänna kollektivtrafiken. En ökad samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik eftersträvas.

I förslaget föreslås att en fristående beställningscentra (som i nuvarande avtal) även skall få uppdrag att ansvara för en funktion för tillgänglighet till fordonsposition och omdirigering.

Nuvarande IT-system för färdtjänstverksamheten är ålderdomligt och måste bytas ut. Specifika krav på systemet redovisas i rapporten. Upphandlingen av IT-plattform ska ske parallellt med kommande planeringsstudie inför upphandling av färdtjänstverksamheten.

Ny kundvalsmodell

En ny modell ”Val av transportör” föreslås. Samma regler föreslås gälla för alla färdtjänstresenärer med tillstånd för taxi.

I rapporten redovisas bedömd kostnadsutveckling till 2020 och 20130. Alternativen jämförs med befintlig trafik, beräknad befolkningsutveckling, indexuppräknung och ruttplanering. Kundval anges som en kostnadsdrivande faktor då kundval minskar möjligheten till ruttplanering och samåkning. Vid begränsning av antal resor till max 500 resor per år beräknas kostnaderna minska med 14-15 procent men om kundval inte införs beräknas kostnaderna minska med 23-25 procent.

Färdtjänst i tätort respektive landsbygd

I utredningen förslås olika lösningar för tätort respektive landsbygd. Som tätort definieras i Sverige⁷ som ett bebyggt område med minst 200 innevånare och högst 200 meter mellan husen. Övriga områden definieras som glesbygd, vilket gör att ytan i Stockholms län rent statistiskt utgörs av 95 procent glesbygd och 5 procent tätort. Stockholms län har anslutit sig till Landsortsprogrammets definition som innebär att till landsort räknas hela länet utom tätort med fler än 20 000 innevånare. Områden på längre avstånd än 45 minuter

⁷ SCB

benämns glesbygd och områden med 5-45 minuters restid som har mer än 3 000 innevånare benämns tätortsnära landsbygd.

Förutsättningarna för en väl fungerande färdtjänst på landsbygden skiljer sig från hur den kan utformas i tätbebyggda områden. Tätortens trafikkompletteras med kvarterslinjer, för främst service-inköps- och fritidsresor och flextrafik med mindre bussar. I landsorten föreslås införande av samordnad anropsstyrd trafik med taxi, mellan allmän och särskild lokaltrafik i de områden där det idag inte finns annan allmän kollektivtrafik.

Resetilldelning

Alla färdtjänstresenärer oberoende av funktionsnedsättning och färdtjänsttillstånd bedöms likartat utifrån samma regelverk. Ett enklare koncept med samma resemöjligheter för alla.

Resetilldelningen föreslås bli 500 resor att fördela månadsvis. Konsekvenserna blir att:

- De färdtjänstresenärer, cirka 80 procent, med tillstånd för resa med taxi får möjlighet att göra mer än dubbelt så många resor som idag.
- För dem som har rätt att åka ensamma i taxi görs begränsningar från fritt resande till 500 resor plus väsentliga resor.
- Resetilldelningen för färdtjänstberättigade som är under 25 år begränsas från fritt resande till 500 resor plus väsentliga resor.
- Färdtjänstresenärer med tillstånd att resa med rullstolstaxi ska beställa resa via den gemensamma beställningscentralen för all anropsstyrd trafik i stället för att ringa direkt till taxibolaget.
- Resetilldelningen föreslås begränsas från fritt resande till 500 resor plus väsentliga resor.
- Kundval i form av ”Val av transportör”. Samma regler gäller för färdtjänstresenärer med tillstånd för resa med taxi, vilket kan innebära en liten försämring jämfört med idag.

Lagstadgade väsentliga resor (arbetsresor/skolresor/resor till förtroendeuppdrag och liknande resor) tillkommer och tilldelas vid ansökningstillfället och revideras årligen.

Huvudinriktningen för utredningens förslag har varit att de enligt lagen så kallade väsentliga resor (till arbete, utbildning m) ska tilldelas utan särskild ansökan.

Egenavgifter

I nuvarande system betalar resenären 70 kronor för varje 30-kilometersresa och medföljande betalar 20 kronor. Samma egenavgifter för medresenär som för färdtjänsteberättigad föreslås gälla i framtiden.

Högsta månadskostnad för resorna, det vill säga högkostnadsskyddet, är 790 kronor, samma pris som SL:s 30-dagarskort. För sjukresor tas en egenavgift ut på 140 kronor per resa. Högkostnadsskyddet för sjukresor är max 1400 kronor per år.

Förutom att medföljare betalar samma avgift som resenären föreslås inga förändringar.

Förvaltningens synpunkter och förslag

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.
