

## Kort sammanfattning

Färdtjänsten i Stockholms län 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.

Trafikförvaltningen har i uppdrag att fastställa en strategisk inriktning för framtiden för färdtjänsten och utreda nya trafiklösningar för närtrafik och anropsstyrd<sup>1</sup> trafik inom den allmänna kollektivtrafiken. Utredningen görs dels för att slå fast en inriktning inför kommande planeringsstudie inför upphandling av färdtjänstverksamheten och dels som underlag i valet av nytt trafikhanteringssystem.

Uppdraget om en översyn av inriktning för färdtjänsten i framtiden är uppdelat i två faser. Denna rapport är Fas 2 av utredningen. Fas 1 togs beslut om i trafiknämnden i mars 2015, TN 2014-0463.

Övergripande mål för färdtjänsten är enligt trafikförsörjningsprogrammet nöjda kunder och resurseffektivitet.

Den stora befolkningsökningen och den ökade andelen äldre bedöms medföra ökat resande och därmed ökade kostnader i framtiden. Den viktigaste utmaningen för färdtjänstverksamheten i framtiden är därför att erbjuda förbättrad kvalitet utan att öka kostnaderna.

Inriktningen för arbetet med utredningen har varit att genom hela processen arbeta tillsammans med intresseorganisationerna för funktionshinderfrågor för att få deras synpunkter dagens färdtjänst och på föreslagna förändringar.

En förutsättning för att hinna byta ut trafikhanteringssystemet innan nya avtal träder i kraft är att förlänga nuvarande avtal minst ett år, till april 2019. Nuvarande avtal löper till april 2018 men är möjliga att förlänga, som längst, till april 2020.

Avtalen är möjliga att förlänga till april 2020 om det är nödvändigt. I samband med att nya avtal kommer till kan flertalet förslag införas.

I utredningen föreslås bland annat samma regelverk för alla, en ny form av kundval och ändrad resettilldelning. Alla resenärer föreslås få samma resmöjligheter. Detta innebär att en stor grupp resenärer får möjligheter att göra fler resor än idag medan en liten grupp får något sämre resmöjligheter än idag.

---

<sup>1</sup> Anropsstyrd trafik = Resenärerna förbeställer sina resor, oberoende om det är linjelagda turer, flextrafik eller trafik med taxi/specialfordon. Att trafiken är anropsstyrd beskriver inte trafikslag utan bra under vilka förutsättningar trafiken körs.

Strategisk utveckling  
*Planering*

RAPPORT  
2016-06-03  
Version 1

Ärende/Dok. id.  
TN 2014-0463

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Förslagen bedöms höja kvaliteten i färdtjänsten i form av bättre information till resenärerna samt genom en bättre uppföljning och kontroll av trafiken.

Förslagen bedöms även, genom införande av ett nytt trafikhanteringssystem och modell, medföra en effektivare planering och större kontroll av trafiken.

Förslagen bedöms minska kostnaderna år 2020 med ca 150-250 mnkr jämfört med uppräknig av dagens trafik, vilket bedöms motsvara ca 10-15 % av kostnaderna.

Den enskilt största risken för den i utredningen förslagna inriktningen för färdtjänsten är tidsaspekten, att uppsatt tidplan inte följs. Om beslut enligt plan inte tas och tidplanen förskjuts framåt finns risken att trafikhanteringssystemet inte hinner upphandlas och implementeras innan nya trafikavtal träder i kraft.

## Sammanfattning

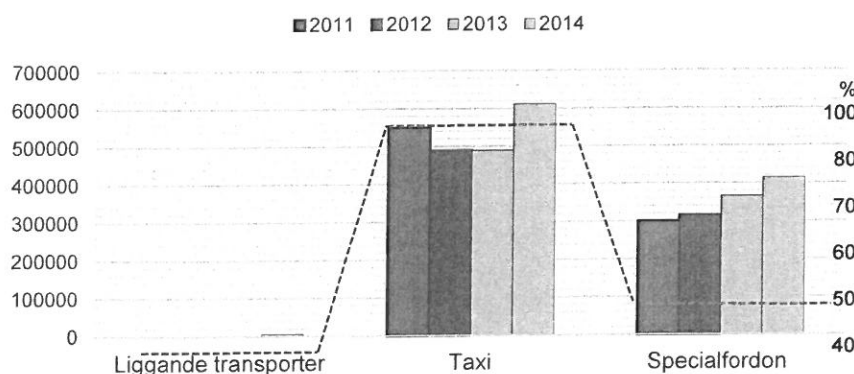
### Inledning

Kollektivtrafiken består enligt Lag om kollektivtrafik (2010:1065) av allmän och särskild kollektivtrafik. Den särskilda kollektivtrafiken, inkluderande färdtjänsten, är ett trafikslag som kännetecknas av omfattande lagreglering. Villkoren för resenären bestäms av yttre villkor i form av lagar men också av politiska beslut i form av riktlinjer där fördelning av antal resor regleras.

Färdtjänsten i Stockholms län 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.

Totalt har ca 70 000 personer i Stockholms län vid ett och samma tillfälle tillstånd att resa med färdtjänsten. Ca 58 000 har tillstånd för resor med färdtjänsttaxi och ca 12 000 för resor med koncept rullstolstaxi<sup>2</sup>. Under ett år hanteras tillstånd för ca 85 000 personer, d.v.s. det tillkommer och faller ifrån tillståndshavare.

Totalt gjordes under 2015 ca 4,1 miljoner resor o färdtjänstensregi med den särskilda kollektivtrafiken till en kostnad av 1,4 miljarder kr varav 280 mnkr är sjukresor. I den allmänna kollektivtrafiken gjordes drygt 5 miljoner resor av färdtjänstberättigade. 17 % av de färdtjänstberättigade har tillstånd för resor med koncept rullstolstaxi. Deras resor står för 44 % av färdtjänstresenärernas resekostnader. 1 % av resenärerna reser mer än 500 resor per år och de står för 16 % av de färdtjänstberättigades resekostnader. Andelen resor med färdtjänsttaxi har mellan 2014 och 2015 ökat med 1 % medan resandet med koncept rullstolstaxi ökat med 6 % utan att antalet färdtjänstberättigade ökat. Ökad kostnad för samma period var 40 mnkr. Koncept rullstolstaxi stod för större delen av kostnadsökningen.



Figur 1 Kostnader per fordonsslag 2011-2014. Staplarna visar de totala kostnaderna och den gröna streckade linjen visar andel resenärer i respektive fordonsslag

<sup>2</sup> Koncept Rullstolstaxi = Koncept som inkluderar tillstånd att resa med specialfordon, obegränsat resande, resa när man vill, resa ensam och beställa direkt till taxibolag.

Strategisk utveckling  
Planering

RAPPORT  
2016-06-03  
Version 1

Ärende/Dok. id.  
TN 2014-0463  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

### Utredningens syfte och mål

Trafikförvaltningen har i uppdrag att fastställa en strategisk inriktning för framtiden för färdtjänsten och utreda nya trafiklösningar för närtrafik och anropsstyrd<sup>3</sup> trafik inom den allmänna kollektivtrafiken.

Utredningen görs dels för att slå fast en inriktning till kommande planeringsstudie inför upphandling av färdtjänstverksamheten och dels som underlag i valet av nytt trafikhanteringssystem.

Uppdraget om en översyn av inriktning för färdtjänsten i framtiden är uppdelat i två faser. Denna rapport är fas 2 av utredningen. Fas 1 togs beslut om i trafiknämnden i mars 2015.

### Mål och principer för färdtjänsten

Övergripande mål för färdtjänsten är enligt trafikförsörjningsprogrammet hög kundnöjdhet och resurseffektivitet. Ett antal principer har även varit centrala i utredningen. Principerna finns beskrivna i kapitel 6.

### Utmaningar

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. Som beskrivits ovan ökar dock både resandet och kostnaderna trots all satsning på förbättrad tillgänglighet i den allmänna kollektivtrafiken. Dessa förutsättningar, tillsammans med den stora befolkningstillväxten i regionen med förändrad åldersstruktur som på sikt medför en ökad efterfrågan på resor med färdtjänsten, gör att färdtjänstverksamheten står inför stora utmaningar i framtiden.

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

De viktigaste utmaningarna för färdtjänstverksamheten i framtiden bedöms vara:

1. Att kostnaderna i färdtjänsten ökar varje år. Det är liten del av färdtjänstresenärerna som står för en stor del av kostnadsökningen.
2. Att färdtjänsten upprätthåller en god kvalitet med nöjda resenärer.
3. Att färdtjänstverksamhetens befintliga IT-system, först och främst för planering av resor är ålderdomliga och måste bytas ut.
4. Att vid anskaffande av nytt trafikhanteringssystem se över möjligheterna till mer modern och effektiv trafikplanering mot bakgrund av risken för stora kostnadsökningar i framtiden. Med ett nytt trafikhanteringssystem skulle följande förbättringar kunna uppnås och säkerställas:
  - a. Kundval
  - b. Realtidsinformation till resenärerna
  - c. Effektivare fordonsplanering
  - d. Förbättrad kvalitet genom förbättrad uppföljning.

---

<sup>3</sup> Anropsstyrd trafik = Resenärerna förbeställer sina resor, oberoende om det är linjelagda turer, flextrafik eller trafik med taxi/specialfordon. Att trafiken är anropsstyrd beskriver inte trafikslag utan bra under vilka förutsättningar trafiken körs.

Strategisk utveckling  
Planering

RAPPORT  
2016-06-03  
Version 1

Ärende/Dok. id.  
TN 2014-0463

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

5. Att möjliggöra en modell av kundval för alla färdtjänstresenärer. En viktig utgångspunkt i utredningen är att någon form av kundval införs för alla färdtjänstresenärer.
6. Att regelverk för färdtjänsten är lika för alla färdtjänstresenärer.
7. Att erbjuda en attraktiv färdtjänst med ökad samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik

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

### **Utgångspunkter för framtida inriktning för färdtjänsten**

En utgångspunkt för utredning Framtida inriktning för färdtjänsten, fas 2 är de i fas 1 beslutade utredningsområdena.

Inriktningen för arbetet med utredningen har varit att genom hela processen arbeta tillsammans med intresseorganisationerna för funktionshinderfrågor för att deras synpunkter på bästa sätt ska tas tillvara.

Kollektivtrafiklagen (Lag om kollektivtrafik 2010:1065) 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 rätten till fritidsresor inkluderas inte i lagen utan rätten till visst antal fritidsresor beslutas om i respektive län/landstings riktlinjer för färdtjänsten.

Dagens koncept rullstolstaxi i färdtjänsten är unikt i Sverige, liksom kundval i kollektivtrafiken. Ruttplanering och/eller samplanering sker i större utsträckning i andra län. Kundnöjdheten bland färdtjänstresenärer är något lägre i Stockholms län än totalt i landet, ca 87 % mot ca 91 %. Detta trots att resmöjligheter och kostnaden för resenären är mer fördelaktig i Stockholms län än i landet i övrigt.

Inom färdtjänstverksamheten pågår även kontinuerlig utveckling av verksamheten, i dagsläget bl. a. outsourcing av färdtjänstens kundtjänst, ny hemsida och översyn av tillstånd och ansökningsblanketter. Detta arbete är så långt möjligt samordnat med denna utredning om framtida färdtjänst.

### **Samverkan med intresseorganisationerna**

Intresseorganisationerna för funktionshinderfrågor och pensionärer har ingått i en referensgrupp i utredningen. Syftet med referensgruppen har i första hand varit att samla in organisationernas synpunkter men även att ta upp idéer på förändringar för diskussion. Totalt 9 referensgruppsmöten har hållits samt tre separata möten med HSO<sup>4</sup>, DHR<sup>5</sup> och SRF<sup>6</sup>. Samtliga synpunkter från intresseorganisationerna finns sammanställda i Bilaga 2.

<sup>4</sup> Handikappföreningarnas samarbetsorgan

<sup>5</sup> Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder

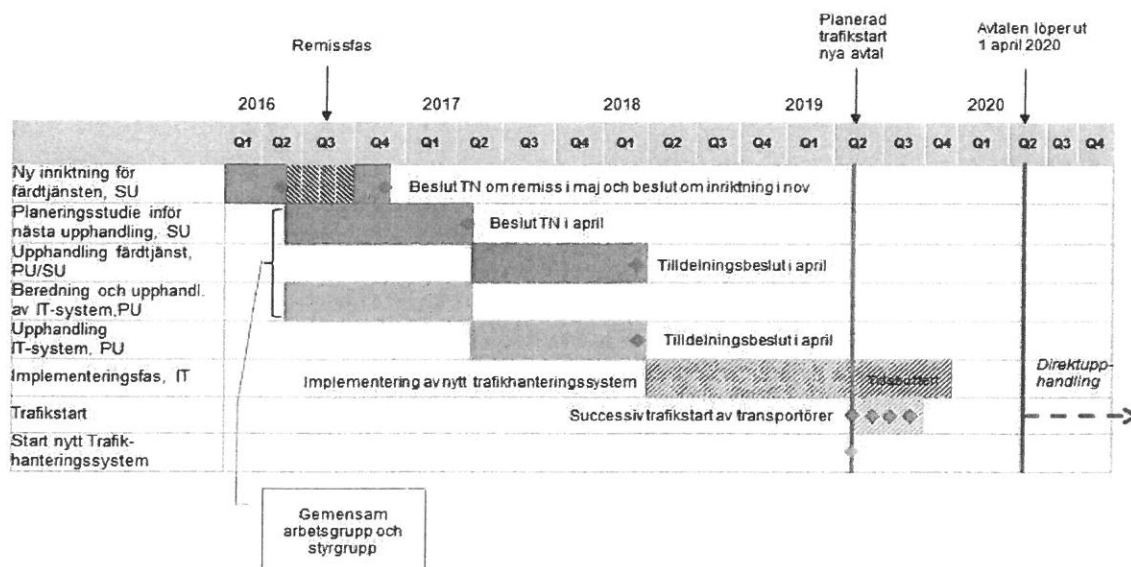
<sup>6</sup> Synskadades riksförbund

### Tidplan och genomförande

En förutsättning för att hinna byta ut trafikhanteringssystemet innan nya avtal träder i kraft är att förlänga nuvarande avtal minst ett år, till april 2019. Avtalen är möjliga att förlänga till april 2020 om det är nödvändigt. I samband med att nya avtal kommer till kan flertalet förslag införas.

Val av tidpunkt för trafikstart har ett starkt samband och behov av synkronisering med upphandlingen av ett nytt trafikhanteringssystem. Detaljerad tidplan presenteras i kapitel 2.3. 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.

Beskriven tidplan bygger på en nära samverkan mellan utredningsorganisationerna för denna utredning, planeringsstudien inför kommande upphandling (avdelning strategisk utveckling) och programstudien för nytt trafikhanteringssystem (avdelning projekt och upphandling).



### Frågor som överförs till kommande planeringsstudie

Affärsmodell och hantering av frågor i form av socialt ansvar bl a av branschen så kallade "schyssta villkor", kommer att hanteras i kommande planeringsstudie inför upphandling av färdtjänstverksamheten.

### Förslag till inriktning för färdtjänsten

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 delar föreslås oförändrade. I utredningen föreslås att trafikförvaltningen tar en större kontroll över trafiken samt ett större ansvar

Strategisk utveckling  
*Planering*

RAPPORT  
2016-06-03  
Version 1

Ärende/Dok. id.  
TN 2014-0463

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

för hanteringen av kundärenden och dialogen med resenärerna. Det innebär ett större ansvar än i hanteringen av den allmänna kollektivtrafiken. Skälet till det är att den särskilda kollektivtrafiken är annorlunda till sin karaktär med bl.a. ensamresor i ett taxifordon. Uppföljningen av trafiken föreslås däremot ske på samma sätt som för den allmänna kollektivtrafiken.

Förslagen kan även bestå av förstärkning och vidareutveckling av redan pågående utvecklingsarbeten. Förslagen kommer i vissa fall att innebära förändring av arbets- och upphandlingssätt och i vissa fall endast påverka delar av verksamheten. Det finns starka samband mellan en del av förslagen. Om beslut tas för genomförande av ett visst förslag är beslut om vissa andra delar nödvändiga.

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.

#### *Trafikupplägg*

I utredningen föreslås en beställningscentral och ett trafikhanteringssystem som båda hanterar all anropsstyrdtrafik och även har information om SL:s övriga trafik.

Trafikhanteringssystemet ska möjliggöra följande funktioner:

- Effektivt utnyttjande av fordon.
- Information till resenärerna om olika resmöjligheter.
- Enkelt att boka och beställa via flera media.
- Information till resenärerna om när beställd bil kommer.
- Kundval.
- Systematisk uppföljning av genomförda transporter för att uppnå en hög kvalitet i utförd trafik.

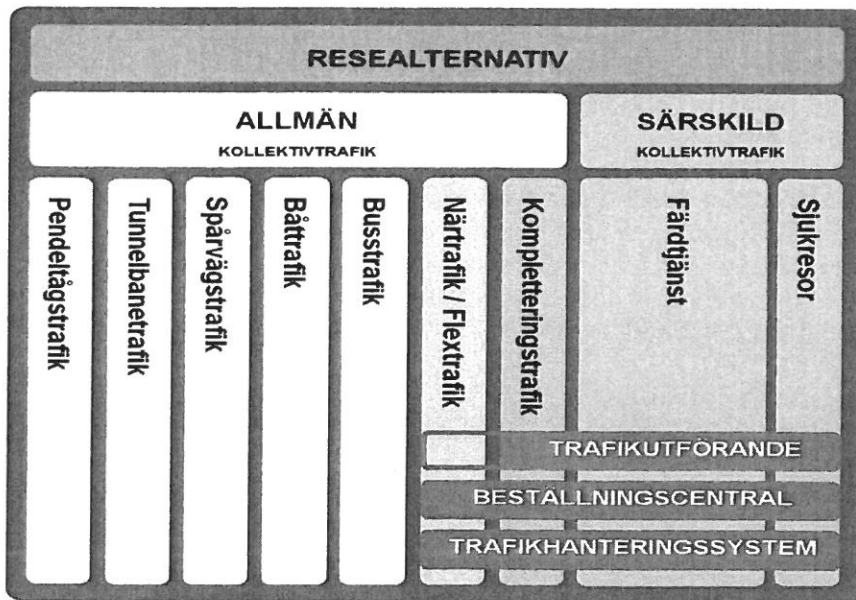
#### *Ny kundvalsmodell*

En ny kundvalsmodell "Val av transportör" enligt Förslag 9, kap 9, föreslås. Hur kostnadsdrivande kundval blir beror på hur trafiken planeras och i vilka fall undantags kan göras.

#### *Färdtjänsten i tätort respektive på landsbygden*

Färdtjänstresor i tätort föreslås kunna utföras i den allmänna kollektivtrafiken däribland kvarterslinjer, flextrafik och färdtjänst med taxi och specialfordon (inkluderande koncept rullstolstaxi). Se beskrivning av trafikslagen i Förslag 1A, kapitel 8.7. En studie av hur flextrafiken ska utformas föreslås genomföras parallellt med planeringsstudie inför upphandling av färdtjänstverksamheten 2016. Begreppet Närtrafik ersätts av kvarterslinjer och flextrafik. Se beskrivning i Förslag 1C (se kap 8.7).

Färdtjänstresor på landsbygden föreslås kunna ske, utöver färdtjänst, med allmän linjetrafik och anropsstyrd trafik. Utförlig beskrivning finns i Förslag 1B (se kapitel 8.7).



Figur 2 Trafikslag inom kollektivtrafiken

### Uppföljning av genomförd trafik

För att säkerställa en god kvalitet i färdtjänsten är systematisk kvalitetsuppföljning utifrån fastställda rutiner och rapporter av största vikt. Rapporterna som följer trafikförvaltningens arbetsordning och som följas upp och fungerar som underlag för förbättringsåtgärder.

### Resetilldelning

Dagens differentierade och ojämlika resetilldelning ändras så att alla färdtjänstresenärer oberoende av funktionsnedsättning och färdtjänstillstånd bedöms likartat utifrån samma regelverk. I utredningen föreslås ett tydligt och enkelt koncept med samma resmöjligheter för alla.

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

Huvudinriktning för utredningens förslag har varit att de enligt lagen så kallade väsentliga resorna (till arbete, utbildning mm) ska tilldelas utan särskild ansökan. Därutöver har olika nivåer (300, 500 eller 700 resor per år) på antal resor utöver de väsentliga resorna analyserats, beräknats och riskbedömts.

I utredningen föreslås att resor till ideella och politiska förtroendeuppdrag inkluderas i "väsentliga" resor.

### Egenavgifter

Samma egenavgift för medresenär som för färdtjänstberättigad.



Strategisk utveckling  
Planering

RAPPORT  
2016-06-03  
Version 1

Ärende/Dok. id.  
TN 2014-0463  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

### *Informationsåtgärder*

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. Färdtjänstresenärerna har även önskemål om bättre information om färdtjänstverksamheten och hur man kan resa i den allmänna kollektivtrafiken t.ex. med anropsstyrd flextrafik. De önskar även information om hur framförda synpunkter hanteras. I utredningen föreslås att en handlingsplan för informationsåtgärder tas fram.

### *Hantering av kundsynpunkter*

Kundsynpunkter lämnas till många olika parter i hela färdtjänstverksamheten, från förare till affärsförvaltare. I utredningen föreslås att en rutin för insamling, hantering av kundsynpunkter och eventuella åtgärder som vidtagits utifrån inkomna synpunkter tas fram.

### *Synkronisering av regler för all kollektivtrafik*

Regler och rutiner föreslås likställas mellan den särskilda kollektivtrafiken och den allmänna. Det gäller speciellt frågor kring information vid planering av resor, informationskanaler, förseningsersättning, hantering av kundärenden samt regler kring ersättning och betalningskrav. En effekt kan bli att fler färdtjänstresenärer utnyttjar den allmänna kollektivtrafiken.

### **Konsekvenser för resenärerna**

Förslagen innebär att alla resenärer får information om att beställd bil är på väg och om eventuella förseningar. Kvalitén i trafiken bedöms även bli bättre än idag.

### *Färdtjänstresenärer med tillstånd för resa med taxi*

Dessa resenärer, ca 80 % alla färdtjänstberättigade, får möjligheten att göra mer än dubbelt så många resor som idag.

Kundval i form av "Val av transportör" införs även för färdtjänstberättigade med tillstånd att resa med taxi. Färdtjänstresenärerna får, precis som i hemtjänsten, välja en transportör som finns angiven som resenärens förstahandsval i kundprofil. Den nya modellen på kundval kan innebära att resenären inte alltid får vald transportör om bil befinner sig för långt från beställd adress. Resenär kan då välja att ta annan bil eller vänta.

Resetilldelningen för de färdtjänstresenärer som har rätt att åka ensamma i taxi begränsas från fritt resande till 500 resor plus väsentliga resor. Denna grupp utgör ca 4 % av den färdtjänstberättigade.

Resetilldelningen för de färdtjänstresenärer som är under 25 år begränsas från fritt resande till 500 resor plus väsentliga resor. Denna grupp utgör ca 2 % av den färdtjänstberättigade.

### *Färdtjänstresenärer med tillstånd att resa med koncept Rullstolstaxi*

Istället för att ringa direkt taxibolagens växlar så ringer färdtjänstresenärerna till en gemensam beställningscentral för all anropsstyrd trafik. Resenärerna behöver bara hålla

rätt på ett enda telefonnummer och de får precis som idag information om vem och när bilen kommer.

Resetilldelningen föreslås begränsas från fritt resande till 500 resor plus väsentliga resor. Idag reser 1 % av färdtjänstresenärerna mer än 500 resor.

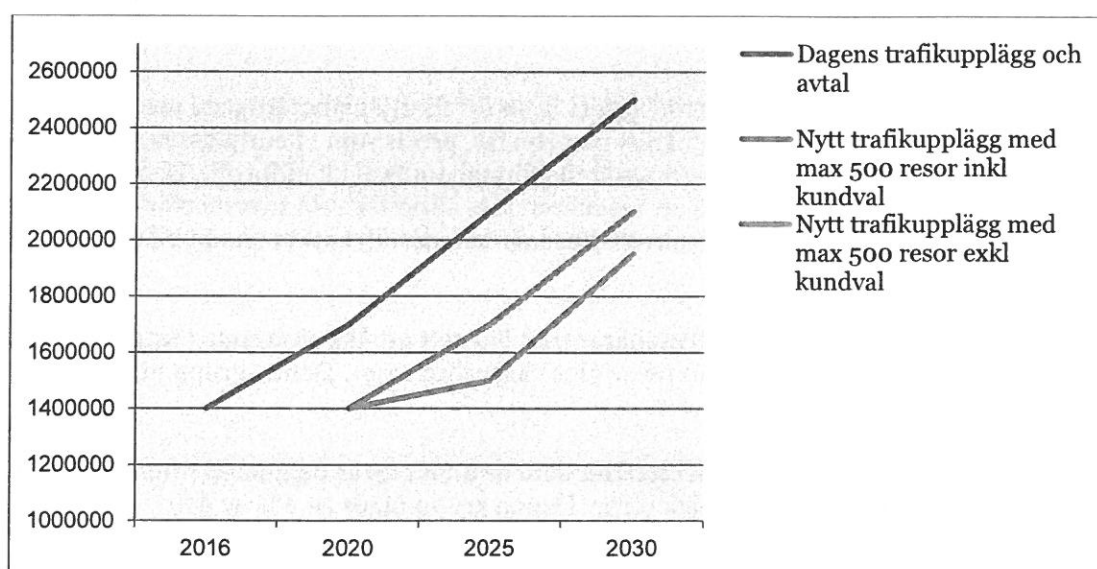
Kundval i form av "Val av transportör". Samma regler gäller för färdtjänstresenärer med tillstånd för resa med taxi, vilket kan innebära en liten försämring jämfört med idag..

### Faktiska och bedömda kostnader

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

Om dagens kostnader för färdtjänstverksamheten uppräknas till år 2020 och 2030 med en linjär resandeökning på 2 % per år och en indexjustering om 2 % per år beräknas färdtjänsten år 2020 att kosta ca 1,65 miljarder kr per år och år 2030 ca 2,2–2,3 miljarder kr per år. Med föreslagen förändring av kundval, resetilldelning, ruttplanering m.m. bedöms en besparing på ca 150-250 mnkr erhållas. Utan kundval bedöms besparingen bli ca 300-400 mnkr. Besparingen kan erhållas när nya avtal och nytt trafikhanteringssystem införs d.v.s. tidigast under 2019.

I beräkningarna har inte hänsyn tagits till eventuella kostnadsökningar med anledning av att taxiförarna är missnöjda med arbetsvillkoren och att kostnaderna är mycket låga idag. En upphandling med krav på schyssta villkor för taxiförarna kan leda till kostnadsökningar. I planeringsstudie inför kommande upphandlingar kommer analys göras av möjligheten att ställa sociala krav.



Figur 3: Bedömd kostnadsutveckling till år 2030

### Riskbedömning

Den enskilt största risken med föreslagna åtgärder är tidsaspekten, att uppsatt tidplan inte följs. Om beslut enligt plan inte tas och tidplanen förskjuts framåt finns risken att;

1. Trafiken måste direktupphandlas. Avtalen kan om det blir nödvändigt förlängas till april 2020. Tidsaspekten är den risk som får största konsekvenser ur aspekterna genomförande, upphandling, drift och kostnader.
2. Trafikhanteringssystemet inte hinner upphandlas och implementeras innan nya trafikavtal träder i kraft.

Om alternativet med att hantering av fordonsplanering sker i trafikhanteringssystemet med stöd av trafikstyrningsfunktion i beställningscentralen finns en risk att taxiförare inte loggar in i trafikhanteringssystemet och finns tillgängliga för att utföra uppdrag åt färdtjänsten utifrån uppsatt plan. Frågeställningen kommer att hanteras inom ramen för kommande planeringsstudie.

En risk om fordonsplanering görs av taxibolagen är att planering av beställda resor blir mindre effektiva och att kostnaderna blir högre.

Den i utredningen föreslagna resetilldelningen för färdtjänstberättigade är framtagen efter analys av erfarenheter från dagens resande. En risk vid införande av ett friare resande för en större grupp är att kostnaderna ökar pga den psykologiska effekten att resenärernas har möjlighet att resa mer. Hänsyn har vid beräkningarna tagits till detta, men risk finns att resenärerna ändrar sitt resebeteende på ett sätt som inte har kunnat förutses. Risken upplevs dock som liten då hälften av alla färdtjänstberättigade idag gör högst 10 resor per år.

En risk att beakta är att nya IT-system förändrar arbetsrutiner både hos trafikförvaltningen som transportörer. Sannolikheten för uppstartsproblem kan bedömas hög men konsekvenser inte så betydande.

### Sammanställning av förslag och bedömda effekter

För att uppnå rekommenderad inriktning för färdtjänsten har 27 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. I kapitlen 8-13 beskrivs varje förslag samt bakgrunden till dessa. I tabellen nedan återfinns en bedömning av förslagens sammanvägda effekter, resenärnyttan och resurseffektivitet.

Tabell 1 Sammanställning över förslag och effektbedömning <v resenärnyttan och resurseffektivitet

Skala vid sammanfattande effektbedömning:

+++	Hög effekt	±	Ingen effekt
++	Medelhög effekt	-	Liten negativ effekt
+	Låg effekt	--	Stor negativ effekt

Principförslag	Resenärnyttan	Resurseffektivitet
----------------	---------------	--------------------

Strategisk utveckling  
 Planering

 RAPPORT  
 2016-06-03  
 Version 1

 Ärende/Dok. id.  
 TN 2014-0463

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Förslag 1	Olika trafikslag för färdtjänsten i tätort resp. landsbygd. Närtrafiken delas upp på kvarterslinjer och anropsstyrd flextrafik. På landsbygden föreslås integrering av allmän och särskild kollektivtrafik. . Se kap 8.7.	++	++
Förslag 3	Oförändrat taxesytem och egenavgifter. Se kap 8.7	±	±
Förslag 6	Nytt trafikhanteringsystem som kan hantera de i kapitel 9.3.2 redovisade funktionerna.	+++	+++
Förslag 7	En fristående beställningscentral för alla resor med anropsstyrd trafik, särskild som allmän kollektivtrafik. Se kap 10.12	++	+++
Förslag 8	Ruttplanering av samtliga färdtjänstresor. Se kap 11.14	+	+++
Förslag 9*	Ny kundvalsmodell "Val av transportör". Se kap 10.12	++	-
Förslag 10*	Meddelande till resenär i realtid. Se kap 11.14	+++	+
Förslag 18	Antalet resor begränsas till 500 resor + plus väsentliga resor för alla färdtjänstresenärer.** Se kap 10.12	++	++
Övriga förslag		Resenärs- nytta	Resurs- effektivitet
Förslag 2	En tydlig informationsplan för färdtjänsten. Se kap 8.7	++	++
Förslag 4	Systematisk uppföljningsrutin till varje kvalitetskrav som ställs i upphandlingarna. Skriftliga kvartalsrapporter enligt trafikavdelningen upprättad arbetsordning. Se kap 13.4.	++	+++
Förslag 5	Specifikation på utbildningskrav av förare och annan personal. Utbildning av oberoende part. Se kap 8.7	+++	++
Förslag 11	Uppföljning av trafiken via trafikhanteringsystemet		
Förslag 12	Transparent ansökningsprocess. Tydliggöra färdtjänsttillståndets i två delar, tillstånd och resetilldelning. Mer transparent process. Se kap 10.12	+++	+++
Förslag 13	Trafikförvaltningens riktlinjer för färdtjänsten utformas till ett tydligare styrdokument. Se kap 10.12	++	+++
Förslag 14	Färdtjänstresor går endast mellan beställd startadress och måladress. Via- resor är endast tillåtna för att hämta/lämna barn på förskola/skola eller liknande. Se kap 10.12	-	++
Förslag 15	Medresenär reser samma sträcka som färdtjänstresenär samt betalar samma egenavgift som färdtjänstresenären. Se kap 10.12	-	++
Förslag 16	Justering av riktlinjer gällande: 1.Kollin- Två kollin får medtagas, dock ej mer än färdtjänstresenären eller ledsagare/medresenär kan bära till taxin. Se kap 10.12 2. Antal medföljande personer - ledsagare, medresenär och barn) färdtjänstresenär få ta med på resan. Se kap 10.12	-	++
Förslag 17	Möjligheten att spärra färdtjänstkort samt skicka obetalda fakturor gällande egenavgifter till kronofogde. Se kap 10.12	-	+++

Strategisk utveckling  
 Planering

 RAPPORT  
 2016-06-03  
 Version 1

 Ärende/Dok. id.  
 TN 2014-0463

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Förslag 19	Ny kundprofil tas fram för alla färdtjänstberättigade. Se kap 10.12	+++	++
Förslag 20	Översyn av utformning av färdtjänstkort. Se kap 10.12	±	+
Förslag 21	Regeln att färdtjänstresenärer automatisk har rätt till sjukresa samt synkronisering av regelverk för färdtjänsten och sjukreor bör utredas närmare. Se kap 10.12	-	+++
Förslag 22*	Resegarantifunktionen renodlas och jämföras med förseningsersättning inom den allmänna färdtjänsten. Se kap 11.14	++	++
Förslag 23	Enklare och ökade möjligheter för "Bil på gatan" för vissa. Se kap 11.14	++	-
Förslag 24	System med kopplade resor utvecklas inte i detta skede. För resor över 30 km bör dock möjligheten övervägas att större delen av resan görs i ett trafikslag inom den allmänna kollektivtrafiken. Se kap 11.14	-	+
Förslag 25	En metod för systematisk hantering av kundsynpunkter tas fram En utredning görs om ett nytt sätt att samla och rapportera kundsynpunkter inkluderande Komplettering av frågor i ANBARO så att den likställs mer med kundundersökningen i den allmänna kollektivtrafiken. Se kap 13.4	++	++
Förslag 26	Opertisk miljörevisor genomför miljörevisionerna. Se kap 13.4	±	++
Förslag 27	Så kallade rabattkörningar för transportörerna tas bort. Se kap 11.14	±	+

\*) Avslås om beslut om huvudalternativ A tas.