

## **UTKAST**

### **Förutsättningar och effekter av dagens kundval enligt koncept Rullstolstaxi för alla färdtjänstresor**



## Innehållsförteckning

1	Inledning.....	3
1.1	Särskilt uttalande om remissutskick utredning Framtida inriktning för Färdtjänsten – Fas 2.....	3
1.2	Genomförande av uppdraget.....	4
2	Dagens koncept Rullstolstaxi.....	4
3	Jämförelse mellan koncept Rullstolstaxi för alla färdtjänstresenärer med olika resetilldelning och dagens färdtjänst.....	5
4	Upphandling och ersättningsmodell.....	6
4.1	Lagliga möjligheter att införa kundval.....	6
4.2	Ersättningsmodell.....	7
5	Effekt av införande av koncept Rullstolstaxi för färdtjänstresor med taxi... ..	7
5.1	Skillnad gällande färdtjänstresornas konkurrenssituation.....	7
5.2	Effekt av maxtak alternativt fritt resande.....	8
5.3	Effekt på kvalitetskrav i upphandling av färdtjänsttrafiken.....	9
5.4	Effekter av i förfrågningsunderlaget fastlagd ersättningsnivå.....	9
5.5	Effekt vid krav på överkapacitet.....	10
5.6	Erbjudna volymer och områdsindelning.....	10
5.7	Beställning av resa.....	10
5.8	Effekt på resande i den allmänna kollektivtrafiken.....	11
5.9	Kundnöjdhet.....	11
6	Risker.....	11
7	Kostnader.....	12
8	Preliminära sammanfattande slutsatser.....	14

## 1 Inledning

Trafikförvaltningen har kompletterat utredningen "Framtida inriktning för färdtjänsten" med ett utkast till underlag "Förutsättningar och effekter av dagens kundval enligt koncept Rullstolstaxi för alla färdtjänstresenärer". Uppdraget gavs av Stockholms läns landstings Färdtjänst- och tillgänglighetsberedning i maj i samband med beslut om att remittera utredningen.

Underlaget ska ses som ett utkast som har tagits fram under kort tid. Underlaget kommer att fördjupas/justeras utifrån dialoger med politik och intresseorganisationer och inarbetas i utredningen "Framtida inriktning för färdtjänsten".

Trafikförvaltningen har fått i uppdrag att komplettera utredning Framtida inriktning för färdtjänst med att bedöma effekterna kundval för alla färdtjänstresenärer.

Till utredning Framtida inriktning för färdtjänsten har en separat analys av kundval gjorts, se utredningens Bilaga 5 – Underlagsrapport Kundval. Där konstateras att Stockholms län är det enda länet där kundval inom kollektivtrafiksektorn, enligt den ursprungliga kundvalsmodellen, införts. Denna kundvalsmodell har utarbetats i första hand för hemtjänstverksamheten.

I tilläggsuppdraget har önskan om en kompletterande analys av en planeringsmodell för färdtjänsten som bygger på dagens koncept Rullstolstaxi. Ett komplement till de förslag som presenteras i utredning "Framtida inriktning för färdtjänsten – Fas 2". I utredningen jämförs olika alternativ mot dagens färdtjänst. I detta PM görs därför samma jämförelse, dvs jämförelse mellan Alt 1: Dagens Färdtjänst och Alt 2: Dagens koncept Rullstolstaxi för alla färdtjänstresor.

### 1.1 Särskilt uttalande om remissutskick utredning Framtida inriktning för Färdtjänsten – Fas 2

Tilläggsuppdraget formulerades i ett särskilt uttalande vid färdtjänst- och tillgänglighetsberedningens beslut om extern remiss av utredning Framtida inriktning för färdtjänsten i maj 2015. Det särskilda uttalandet lyder:

*Trafikförvaltningen har idag uppdrag att göra en översyn av framtida inriktning för färdtjänsten. Arbetet har pågått under en längre tid och det ärende som nu är aktuellt är fas två av utredningen.*

*I utredningen presenteras hur färdtjänsten är organiserad i dagsläget och alternativ till hur de kunde se ut i framtiden. Från Alliansens sida vill vi inför det kommande arbetet med planeringsstudien även se fler alternativa inriktningar tydliggjorda. Alliansen införde för ett antal år sedan kundval inom rullstolstaxi och vill därmed också se alternativt trafikupplägg som utgår från kundval inom hela färdtjänsten, dels med fritt resande och dels med ett maxtak på resande.*

Som bilaga till uppdraget överlämnades en tabell från utredningen gällande jämförelse mellan dagens trafikupplägg och framtida inriktning kompletterad med två kolumner för Kundval med tak på 500 resor och Kundval med fritt resande. Kompletterad tabell återfinns i Bilaga 1 sid 15.

## 1.2 Genomförande av uppdraget

Tilläggsuppdraget presenteras i form av detta till utredning Framtida inriktning för färdtjänsten – fas 2 kompletterande PM.

I till utredningen Framtida inriktning för färdtjänsten – fas 2, Bilaga 5 - Underlagsrapport Kundval, beskrivs förutsättningar för kundval.

Stockholms läns koncept Rullstolstaxi är unikt i sitt slag, dels konceptet som sådant och dels att konceptet är kompletterat med kundval. Se beskrivning nedan.

I detta PM analyserar effekterna av införande av kundvalsmodell enligt dagens koncept Rullstolstaxi för alla färdtjänstresenärer. Förutsättningar för fritt resandet eller ett maxtak om 300 alternativt 500 resor per år beräknas. Resultatet jämförs därefter med dagens färdtjänststrafik med tilldelning om 198 resor för färdtjänstresenärer med tillstånd att åka taxi och fritt resande för de med tillstånd att åka med specialfordon. Fritt resande har idag även de färdtjänstresenärer som har tillstånd att åka ensam i taxibilen och alla resenärer som är 25 år eller yngre.

## 2 Dagens koncept Rullstolstaxi

Som bakgrund till analysen i detta PM beskrivs först dagens koncept Rullstolstaxi inkluderande kundval.

”Rullstolstaxi” är i dagens färdtjänst benämningen på konceptet för färdtjänst med specialfordon.

”Rullstolstaxi” inkluderar flera parametrar som tillsammans skapar konceptet. Dessa parametrar är:

1. Tillstånd att resa med specialfordon,
2. Obegränsat resande,
3. Resa när på dygnet man vill,
4. Ingen förbeställningstid,



Figur 1 I koncept Rullstolstaxi ingående parametrar

5. Resa ensam<sup>1</sup>,
6. Beställa direkt till taxibolagen.

Effekten av samverkan mellan de sex parametrarna i koncept Rullstolstaxi gör att en resa med Rullstolstaxi mer fungerar som en enskild taxiresa än som en form av kollektivtrafik under vilken färdtjänsten lyder.

Upphandlingen av koncept Rullstolstaxi är gjord utifrån en kundvalsmodell där kunden ringer direkt till transportörerna och inte via en central beställningscentral. Resan bokas i transportörens bokningssystem på samma premisser som en vanlig färdtjänstresa med taxi. Transportörerna har via avtal skyldighet att även registrera alla beställningar i trafikförvaltningens trafikhanteringsystem (idag Samplan). Separat avtal finns för de kunder som inte önskar kundval. De beställer via beställningscentral.

Fritt resande kan, om beslut tas, styras av andra riktlinjer än idag gällande t ex restider, reslängd, ärende, samåkning, kundval mm. De sex i koncept Rullstolstaxi ingående parametrarna kan efter beslut i trafiknämnden ändras. T ex kan införande av maxtak, tidpunkter för resande eller beställningsrutiner införas eller att former för kundval ändras. Varje förändring kommer att få effekt på resenärernas resmöjligheter, kostnader, effektivitet, nyttjande av den vanliga kollektivtrafiken och eventuellt kundnöjdheten.

### **3 Jämförelse mellan koncept Rullstolstaxi för alla färdtjänstresenärer med olika resetilldelning och dagens färdtjänst**

Jämförelsen görs för år 2030 mellan:

**Alt 1:** Dagens upplägg för färdtjänstresor med taxi – antal resor max 198 st. per år samt fritt resande för färdtjänstresenärer i koncept Rullstolstaxi.

**Alt 2:** Kundval enligt dagens koncept Rullstolstaxi för hela färdtjänsten ” med:

- a. Maxtak på 300 resor per år.
- b. Maxtak på 500 resor per år.
- c. Fritt resande.

Se tabell 3 i bilaga.

---

<sup>1</sup> Fr. o m avtal som startade 1 april 2016 förutsätts transportörerna samplanera när det är möjligt. Förutsättningarna för ett ökat samresande i rullstolstaxi är dock små. Då varje resenär enskilt beställer resor direkt till transportörerna vilka inte har någon utvecklad form av samåkningsplanering i sitt planeringssystem får detta ingen effekt utan resultatet blir att varje resenär åker själv i en bil.

I kapitel 5-7 beskrivs mer i detalj effekterna av dagens koncept Rullstolstaxi för färdtjänstresor med taxi.

## 4 Upphandling och ersättningsmodell

Upphandling av koncept Rullstolstaxi omfattar i nuvarande avtal:

1. Färdtjänst- och sjukresor med specialfordon med kundval
2. Färdtjänst- och sjukresor med specialfordon utan kundval

Upphandling av färdtjänstresor med taxi i dagens avtal omfattar:

1. Färdtjänstresor med taxi
2. Sjukresor med taxi
3. Tjänstresor

Upphandling enligt koncept Rullstolstaxi för både specialfordon och taxi samt separat upphandling för liggande transporter medför att en upphandlad beställningscentral behövs även i framtiden.

### 4.1 Lagliga möjligheter att införa kundval

Lagen om valfrihet (LOV) omfattar inte transporter. Kundval inom transportsektorn hanteras inom LUF/LOU. Lagen lämnar dock utrymme för tolkning. Upphandling av koncept Rullstolstaxi genomfördes 2015-2016 utan överklagan. Men Kammarrätten konstaterade vid tidigare upphandling i mål 2011-03-02 nr 5418-10, liksom även förvaltningsrätten, att det inte finns någon lagstadgad rätt om valfrihet för brukare inom färdtjänsten. Men att avrop enligt fördelningsnyckeln rangordning (se nedanstående punkter) inte skulle komma att medföra påtagliga nackdelar eller särskilda svårigheter.

I LOU anges att den upphandlande myndigheten, vid ramavtal med i övrigt fastställda villkor, får tilldela kontrakt till en leverantör på grundval av:

1. Rangordning av ramavtalsleverantörerna,
2. Professionell bedömning av en enskild persons särskilda behov,
3. Enskild persons val, eller
4. Annan objektiv fördelningsgrund.

Punkten 2 och 3 får tillämpas förutsatt att varan eller tjänsten är avsedd för den enskilde.

Kundval i färdtjänsten upphandlas som ramavtal med fördelningsnyckeln ”enskild persons val”. Huvudregel för ramavtal är att minst tre leverantörer (i nya EU direktivet ändras detta till två) antas. Det förutsätter att det finns ett tillräckligt antal anbud som kan godtas (5 kap. 5 § LOU). Kammarrätten anser i mål nr 5418-10 att det måste vara möjligt för den upphandlande enheten att i förfrågningsunderlaget uppställa sådana skalkrav som möjliggör att kravet på god kvalitet uppfylls inom färd- och sjuktransporter.

#### 4.2 Ersättningsmodell

Vid införande av koncept Rullstolstaxi valdes den fasta ersättningsnivån som var ungefär densamma som i tidigare avtal. Upphandling med fördefinierat pris per km och tid används vid upphandling av koncept Rullstolstaxi. Fast pris vid upphandling är en av grundförutsättningarna i traditionell kundvalsmodell och bygger på att den upphandlade enheten sätter ett pris som anbudsgivarna förbinder sig att leverera den specificerade tjänsten för. I traditionell kundvalsmodell bygger prissättningen på att antagna leverantörer utifrån fast pris kan för kunderna presentera ett serviceutbud inom hemtjänsten. Leverantörerna har en möjlighet att profilera sig inför kundens val. Val sker innan första gången tjänsten utförs. Leverantör kan sedan bytas, men kräver avregistrering av vald leverantör och ny registrering av ny leverantör hos berörd kommun.

För trafikförvaltningen innebär detta en fast ersättningsnivå för alla anbudsgivare omfattande;

1. Fast pris per km
2. Fast framkörningsavgift
3. Fast avgift för användning av trappklättrare (beställs i förväg)
4. Fast avgift för extra service (beställs i förväg).

En tjänst som avropas vid varje beställning.

### 5 Effekt av införande av koncept Rullstolstaxi för färdtjänstresor med taxi

#### 5.1 Skillnad gällande färdtjänstresornas konkurrenssituation

Om konceptet Rullstolstaxi inkluderande kundval införs även för färdtjänstresor med taxi kommer andra effekter att uppstå än resor med specialfordon. I tabellen nedan redovisas statistik från 2015 som underlag till bedömda effekter.

	<b>Dagens färdtjänst koncept Rullstolstaxi för resor med specialfordon</b>	<b>Koncept Rullstolstaxi för färdtjänstresor med taxi</b>
Antal färdtjänstresenärer	Ca 12 000 <sup>2</sup> (17 %)	Ca 58 000 <sup>3</sup> (83 %)
Totalt antal resor per år	Ca 940 000 + 250 000 sjukresor	Ca 2 150 000 + 670 000 sjukresor
Antal färdtjänstresor + sjukresor per dag i Stockholms län.	Ca 3 000 färdtjänstresor + 800 sjukresor.	Ca 7000 + 2 200 sjukresor.
Övriga resor per dag och i Stockholms län.	Kommunernas upphandlade resor till skolor och dagverksamhet.	40 000 taxiresor <sup>4</sup> + övriga samhällsbetalda transporter.
Antal tillgängliga fordon.	Ca 800 enligt avtal. <sup>5</sup>	Samtliga taxibilar hos upphandlade taxibolag. I Stockholms län finns ca

<sup>2</sup> Till detta tillkommer personer som erhåller rätt att göra sjukresor.

<sup>3</sup> Till detta tillkommer personer som erhåller rätt att göra sjukresor.

<sup>4</sup> Uppskattning utifrån att färdtjänstresorna utgör ca 30-40% av antalet resor.

<sup>5</sup> Max utnyttjat antal fordon för färdtjänstresor under en timme är 550 st.

6 200 taxibilar(2,95 fordon per 1000  
invånare)<sup>6</sup>.

*Tabell 1 Skillnad mellan koncept rullstolstaxi för specialfordon och för taxi.*

Färdtjänstresor med taxi konkurrerar på en helt annan marknad än resor med specialfordon. Specialfordon har samhällsbetalda resor som huvudsaklig uppgift där transportörerna har god kunskap om färdtjänstresenärerna. Det är ofta samma personer som reser på morgon och eftermiddag till skola eller dagverksamhet och för arbetsresor och fritidsresor med färdtjänsten.

För färdtjänstresor med taxi är situationen en helt annan. Varje beställning av färdtjänstresa konkurrerar på öppna marknaden med samtliga andra privat- och affärsresenärer som samtidigt beställer resa. Problemen kommer bli störst under peak-tid på morgon och eftermiddag såvida inte ersättningsnivån sätts på en högre nivå än vad som gäller på den öppna taximarknaden. Detta medför en betydligt högre kostnad än idag. Färdtjänstresor med taxi utgör ca 30 % av det totala resandet med taxi. Resor med specialfordon har inte en sådan konkurrenssituation.

I koncept Rullstolstaxi bedöms parametrarna fritt resandet, ensamåkning och bokning av resa enligt samma princip som vanlig taxi ha drivit kostnaderna i färdtjänsten. Sedan koncept Rullstolstaxi infördes har antalet resor med specialfordon liksom resornas längd ökat. Under 2015 ökade antalet resor i Koncept Rullstolstaxi med 7 % medan resorna med taxi ökade med 1 %. Total ökade kostnaderna med 5 %.

## 5.2 Effekt av maxtak alternativt fritt resande

År 2015 gjordes totalt ca 2,7 miljoner resor med färdtjänsten i Stockholms län av ca 70 000 färdtjänstresenärer, varav ca 25 % inte gör några resor alls.

Hur resor planeras i form av samordning och samåkning eller ensamåkning påverkar i hög grad volymen färdtjänstresor. Ökad resetilldelning och möjlighet att åka ensam bedöms öka antalet färdtjänstresor. Detta påverkar självfallet även kostnaderna för utförda resor. I detta tilläggsuppdrag har effekterna studerats för följande alternativ och därefter jämförts med dagens färdtjänst och resetilldelning:

1. Koncept Rullstolstaxi för alla med ett maxtak om 300 resor + väsentliga resor för alla färdtjänstresenärer.
2. Koncept Rullstolstaxi för alla med ett maxtak om 500 resor + väsentliga resor för alla färdtjänstresenärer.
3. Koncept Rullstolstaxi för alla med fritt resande för alla färdtjänstresenärer.

Ett eventuellt införande av dagens Rullstolstaxi inkluderande kundval för färdtjänstresor med taxi bedöms medföra större resandeökning än att ha dagens färdtjänsttrafik. Fritt resande bedöms medföra störst kostnadsökning. Stor risk

---

<sup>6</sup> Statistik från Taxiförbundet.



finns även att resandet med Närtrafiken och den allmänna kollektivtrafiken minskar.

### **5.3 Effekt på kvalitetskrav i upphandling av färdtjänsttrafiken**

I senaste upphandlingen av koncept Rullstolstaxi ställdes ett antal skallkrav om kvalitet, fordon, uppföljning mm.

Om modell koncept Rullstolstaxi införs för taxi kan vissa av dessa krav inte ställas då marknadsförutsättningarna skiljer sig väsentligt med utgångspunkt från andelen av den totala taximarknaden för respektive fordonsslag.

### **5.4 Effekter av i förfrågningsunderlaget fastlagd ersättningsnivå**

Trafikförvaltningen har generellt en omfattande kompetens och erfarenhet av att kostnadsestimera verksamheterna för den trafik som upphandlas vilket fungerar bra i de upphandlingar där man använder sådana kalkyler till att bedöma anbudsprisernas rimlighet och bärkraftighet. Det är något oklart i dagsläget om det finns tillräckligt med information och erfarenhet om marknads- och produktionsförutsättningarna för färdtjänst för att kunna ta fram en priskalkyl med tillräckligt god precision för att fungera effektivt i en upphandling med fördefinierat pris.

För att fördefinierade priser ska kunna användas så behöver den upphandlade enheten ha mycket god kännedom om de kostnads- och affärsmässiga förutsättningarna för att veta om tjänsterna upphandlas till rätt pris.

Trafikförvaltningens bedömning av marknadsmässigt pris för att färdtjänstresor i konkurrens med "vanliga" taxi-kunder kommer att bli svår. Priserna skiljer sig mellan olika transportörer och tid på dygnet. Vid den senaste upphandlingen för färdtjänstresor med taxi skiljde sig priserna avsevärt i de olika anbudena.

Om priset sätts för högt resulterar affären i högre marginaler för leverantörerna än vad konkurrenssituationen annars skulle gett vilket leder till högre kostnader än nödvändigt för trafikförvaltningen. Om i stället priset sätts för lågt så riskerar man en situation där få eller inga potentiella transportörer är intresserade av att lämna in anbud alternativt att transportörerna drivs till att försöka hitta affärsmässigt tveksamma strategier för att sänka sina kostnader för att kunna leverera tjänsten inom det fördefinierade priset.

Om prissättningen av någon part upplevs felaktig kommer med stor sannolikhet många diskussioner uppstå om trafikförvaltningens ansvar för "rätt" prissättning av transporterna och ansvar gentemot taxiförarna. Vid införande av kundval bedöms en prishöjning komma att ske för att vara säker på att attrahera fler leverantörer av någorlunda volymer.

För att undvika detta är en ersättningsmodell där leverantörerna avgör acceptabel ersättningsnivå att föredra. Fast prissättning riskerar motverka den fria konkurrensen och marknadskrafterna. Denna modell kan även vara problematisk utifrån ett konkurrens- och kostnadseffektivitetsperspektiv. Det kan bli svårare att

åstadkomma en effektiv konkurrens i upphandlingen och risken finns att tjänsterna inte upphandlas till marknadsmässiga priser. I dagens koncept Rullstolstaxi har i uppgift från marknaden framkommit att beläggningsgraden idag är under 40 % men att ersättningsnivån upplevs rätt utifrån krav på transportörerna om överkapacitet.

### **5.5 Effekt vid krav på överkapacitet**

En generell förutsättning för kundval oberoende av verksamhet är att det finns en överkapacitet på erbjuden tjänst, idag ca 30-40% inom Rullstolstaxi. Behovet av överkapacitet i taxiavtalen är mycket svårt att uppskatta eftersom, som tidigare beskrivits, färdtjänstresenärerna i varje beställningstillfälle konkurrerar med övriga taxiresenärer.

### **5.6 Erbjudna volymer och områdsindelning**

I avtalen gällande koncept Rullstolstaxi erbjuds inte transportörerna några garanterade volymer. I nuvarande avtal för färdtjänstresor med taxi delas Stockholms län in i 72 områden där avtalade transportörer är garanterade att köra en viss andel av uppdragen i respektive område. Länet kan delas in i områden (färre än idag) även vid införande av kundval, men utan garanterade volymer av köruppdrag. Risk uppstår att anbud inte kommer att lämnas för alla områden. I LOU anges att minst tre (kommande lag två) transportörer ska finnas per delområde.

Om färdtjänstresor med taxi upphandlas enligt samma princip, d.v.s. inga garanterade volymer ökar risken för att endast större transportörer lämnar anbud. Att vid upphandling anbud inte lämnas för alla områden, speciellt på landsbygden, vilket medför att gjorda beställningar av färdtjänstresor blir svårt att utföra.

### **5.7 Beställning av resa**

Kundval inom färdtjänsttaxi innebär att ca 58 000 personer (7000 resor per dag) ringer till olika taxibolag och beställer resor i konkurrens med övriga taxiresenärer. Problematiken beskrivs i exemplet i rutan till höger.

Vid kundval på färdtjänstresa med taxi skulle beställning göras till upphandlade transportörer per område i Stockholms län. Antalet taxitransportörer kan, om marknaden kan öppnas upp för fler och mindre taxibolag, bli relativt många. Färdtjänstresenärerna måste då hålla reda på vilka taxibolag som kör i respektive område och veta/hitta telefonnummer till dessa.

Transportören är inte skyldig att tacka ja till färdtjänstresenärens beställning utan kan hänvisa resenären att ringa annan transportör. Det kan medföra att resenärens förstahandsval av transportör minskar och i värsta fall måste färdtjänstresenären ringa flera stycken transportörer. Effekten kan bli en upplevd sämre kvalitet. Om kundval för färdtjänstresor med taxi skulle gälla idag finns endast två bolag att ringa. Kundvalet i detta fall får mer en form av direktresa likställd med en vanlig taxiresa. Trafikavdelningens sektion färdtjänst har även konstaterat att den transportör som på hemsidan står överst på listan över valbara transportörer väljs i

betydligt större omfattning än övriga transportörer. Effekten kvarstår oberoende av vilket bolag som står först på listan.

### 5.8 Effekt på resande i den allmänna kollektivtrafiken

Vid ökad resetilldelning inom färdtjänsten i kombination med kundval förväntas resandet med den allmänna kollektivtrafiken att minska. Eftersom färdtjänstresenärerna snabbt når högkostnadsskyddet, kan resor göras utan extra kostnad, när så önskas utifrån resenärens enskilda behov. Om maxtak på 300 alternativt 500 resor blir effekten något mindre.

### 5.9 Kundnöjdhet

Kundnöjdheten går för närvarande ner något bland färdtjänstresenärerna och ligger nu på 81 %. Kundval kan öka kundnöjdheten men kan även skapa missnöje pga. begränsad tillgång till taxifordon när resenärerna vill resa.

Representanter för intresseorganisationerna för handikappfrågor har angett att de önskar kundval för att:

1. Få information från taxibolagen om när taxin kommer och vilken taxibil som kommer.
2. Få resa ensam, snabbt och direkt till önskad adress.

## 6 Risker

Trafikförvaltningen har genomfört en riskanalys gällande effekter av införande av koncept Rullstolstaxi även för färdtjänstresor med taxi. Ett antal risker värderades och fördelades enligt diagram nedan. De situationer som bedöms skapa största riskerna utifrån kundnöjdhet, kostnadseffektivitet samt juridiskt och administrativt genomförande är:

- A. Färdtjänstresenärerna konkurrerar med övriga taxiresenärer om varje bil. Risk för brist på tillgängliga taxibilar eller utebliven taxibil.
- B. Ineffektiv planering av beställda resor pga. utebliven samordning av beställda resor<sup>7</sup>.
- C. Minimal samplanering av resor.
- D. Svårt att bedöma "rätt" ersättningsnivå till transportörerna.
- E. Ökat resande och ökade kostnader.
- F. Förare lockar resenärerna att göra fler resor.
- G. resor.
- H. Utveckling av flextrafiken bli mer kostsam.

5	10	15	A B C	D E
4	8	F G	16	20
H	I J	K L M N	12	15
P O	4	Q	R	10
1	2	3	4	5

Figur 2 Riskmatris Kundval koncept Rullstolstaxi

<sup>7</sup> Samordning av beställda resor = 3-5 beställda resor planeras i sammanhängande länkar (rutter) per fordon. Fordon hämtar och lämnar efterförplanerat schema vilket kan innebära ökad samåkning men i huvudsak mindre tomköring.

Riskerna H-R i figur 2 redovisas inte pga. att de är gula eller gröna.

Övriga risker att beakta:

- Färre resor, av färdtjänstresenärer, i den allmänna kollektivtrafiken.
- Eftersom det inte blir möjligt att ha en gemensam beställningscentral kommer integreringen mellan allmän och särskild kollektivtrafik bli mycket svår att uppnå. Med en gemensam beställningscentral för all anropsstyrd trafik finns möjlighet att på landsbygden nyttja samma taxifordon till resor med anropsstyrd trafik i den allmänna kollektivtrafiken där linjelagd busstrafik inte trafikerar, med färdtjänstresor. En modell som ökar resmöjligheterna för alla på landsbygden med effektivt resursutnyttjande.

## 7 Kostnader

Kostnadsberäkningarna är gjorda utifrån antaganden och erfarenheter från införandet av koncept Rullstolstaxi. Beräkningarna är därför ungefärliga och kan avvika både positivt och negativt.

Resandeökningen i koncept Rullstolstaxi har medfört en kraftig kostnadsökning de senaste åren. Utfallet för perioden 2016 är, trots att nytt avtal startat med 10 % lägre ersättningsnivå till taxi, ökade kostnader för färdtjänsten. Resor med koncept Rullstolstaxi står för 44 % av kostnaderna, men utgör 30 % av antalet färdtjänstresor 2015.

Kostnaderna för specialfordon (koncept Rullstolstaxi) har ökat med ca 25 % på två år. Det fria resandet och längre resor för varje år är huvudskälen till kostnadsökningen.

Införande av koncept Rullstolstaxi för övriga färdtjänstresor skulle öka kostnaderna för färdtjänstverksamheten betydligt. Kostnadsökningens storlek beror sedan på vilken tilldelningsnivå färdtjänstresenärerna erhåller, maxtak på 300 alternativt 500 resor eller fritt resande.

Effekter av kundval enligt koncept Rullstolstaxi som påverkar kostnaderna negativt är:

- Utebliven samåkning. Samåkningen som idag sker vid 14 % av resorna med färdtjänsttaxi uteblir.
- Ineffektiv planering av beställda resor pga. utebliven samordning av resor (samordning övervägs i utredningen)
- Ökade kostnader pga. att trafikförvaltningen tvingas bestämma ersättningsnivån i upphandlingen.
- Fortsatt ökat resande med specialfordon med 5-7 % per år.
- Bedömt ökat resande med färdtjänsttaxi med ca 10 % per år.
- Kundvalsmodellen skapar behov av avtalad överkapacitet även för taxi, vilket driver upp kostnaderna för trafiken.

### 7.1 Kostnadsberäkningar med koncept Rullstolstaxi med fritt resande alternativt maxtak på 300 alternativt 500 resor för alla färdtjänstresenärer

Nedan görs jämförelse av bedömda kostnader mellan olika planeringsmodeller (samordning av beställda resor, samåkning mm) och resetilldelning med nuvarande färdtjänst med dess planeringsmodell och resetilldelning. Dagens färdtjänst, d.v.s. samma planeringsmodell som idag och samma resetilldelning, bedöms kosta ca 3,4 miljarder kronor år 2030. Hänsyn har i beräkningarna tagits till befolkningsprognos framtagits av Stockholms läns landstings samt den bedömda åldersstrukturen med högre andel äldre.





Kostnaderna vid införande av en färdtjänst lik koncept Rullstolstaxi, för alla färdtjänstresenärer, innebär följande kostnadsökningar år 2030:

- Ca 50- 75 mkr vid maxtak på 300 resor för alla färdtjänstresenärer.
- Ca 350-450 mkr vid maxtak på 500 resor för alla färdtjänstresenärer.
- Ca 700-900 mkr vid fri resetilldelning för alla färdtjänstresenärer.

Skillnader i kostnader för andra alternativ som övervägs i utredning Framtida inriktning för färdtjänsten eller annan resetilldelning i dagens färdtjänst med bl.a. gällande riktlinjer för samåkning ger i stället kostnadsreduceringar på mellan 75-300 mkr per år.

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.

#### Bedömda kostnader

	mnkr	Bedömd kostnad för dagens färdtjänst år 2030 – 3,4 mdkr	mnkr
Kundval max 300 resor			
Kundval max 500 resor			
Kundval max fritt resande			
Alternativa planeringsmodeller bedömda i utredningen			

Tabell 2 Jämförelse av kostnadseffekter av olika alternativ jämfört med bedömda kostnader för dagens färdtjänst uppräknat till 2030.

## 8 Preliminära sammanfattande slutsatser

Följande för- och nackdelar har bedömts finnas med koncept Rullstolstaxi för alla färdtjänstresenärer jämfört med dagens modell.

Fördelar	Nackdelar
Färdtjänstresenärerna kan välja vilket taxibolag och förare de önskar åka med.	Utebliven samåkning.
Ökade möjligheter att resa ensam i taxi.	Ineffektiv planering av beställda resor på grund av utebliven samordning av beställda resor.
Fler resmöjligheter.	Ökat resande
Ökad trygghet vid direkt kontakt med transportör.	Ökade kostnader på grund av att trafikförvaltningen tvingas bestämma ersättningsnivån i upphandlingen
Ökad kundnöjdhet för vissa grupper.	Kundval ökar kostnaderna.
	Färdtjänstresenärerna kan få ringa runt till flera transportörer innan beställning tas emot.
	Ersättningsmodellen medför stor risk för att "rätt" pris inte erhålls eftersom företagen på marknaden inte får möjlighet att sätta priset.
	Konkurrensen med övriga taxiresenärer ökar risken för att färdtjänstresenärerna kan få vänta längre, alternativt inte få tag på en taxibil, speciellt i peaktid.
	Fler sjukresor kommer att genomföras som färdtjänstresor vars kostnader kommer att belasta trafikförvaltningens budget istället för hälso- och sjukförvaltningens.
	Färre färdtjänstresor bedöms göras med den allmänna kollektivtrafiken.
	Svårare att ge resenärerna aktuell information då kontakten i huvudsak sköts via transportörerna.

En första preliminär slutsats av genomförd analys är att alternativet är kostnadsdrivande samtidigt som nyttan för färdtjänstresenärerna blir relativt liten. Om koncept Rullstolstaxi ändå införs för alla bör en lägre tilldelning av resor än 500 per år övervägs för att hindra skenande kostnader i framtiden.

Handläggare  
 Mikael Eriksson/ Helene Ljungqvist  
 mikael.b.eriksson@sll.se

**Jämförelse mellan koncept Rullstolstaxi för alla färdtjänstresenärer med olika resetilldelning och dagens färdtjänst**

Specifikation	Alt 1: Dagens trafikupplägg	Alt 2: Koncept Rullstolstaxi för hela färdtjänsten	Anmärkning
<b>Upphandling</b>			
Tillgång till fordon	Taxi: Alla fordon hos avtalade taxibolag. RT: Avtal reglerar en överkapacitet av special-fordon. Maxnyttjande 550 st./h, tillgång enligt avtal är ca 800 st.	Kräver överkapacitet på alla fordonstyper för att kunna erbjuda resenärerna önskat fordon oberoende på var de bor. Överkapacitet driver upp kostnaderna.	
Effekt för taxibolagen	Upphandlingsmodell skapar fördelar för större transportörer i taxiavtalen.	Överkapacitet av fordon i alla trafikområden krävs. Kostnadsdrivande.	Beroende på ersättningsnivå kan även mindre bolag attraheras att lämna anbud.
Ersättningsmodell	Taxi: Pris per km och tid. RT: Fast ersättning per km.	Kundvalsmodellen utgår från fast pris per km.	
<b>Resetilldelning</b>			
Maxtak 300 resor		Bedömd kostnadsökning om ca 50-75 mkr per år. Förväntat ökat resande med taxi men resandet med RT bedöms minska med ca 20%.	
Maxtak 500 resor		Bedömd kostnadsökning om ca 350-450mkr. Förväntat ökat resande med taxi men resandet med RT bedöms minska med ca 7-10%.	
Fritt resande	Fritt resande för Rullstolstaxi, taxi 198 resor/år.	Mycket stora kostnadsökningar.	Pågående utredning om resurseffektivisering av framtida färdtjänst omfattar en alternativ kundvalsmodell där resenärerna kan välja taxibolag.
<b>Beställning av resa</b>			
Beställningscentral (BC)	För beställning av färdtjänstresor med taxi + liggande transporter+ för specialfordon utan önskar kundval. Egen BC för anropsstyrd Närtrafik.	BC för resenärer som väljer bort möjligheten till kundval + liggande transporter. Övriga beställer direkt hos upphandlade taxibolag. Egen BC för anropsstyrd Närtrafik.	För alternativ kundvalsmodell som beskrivits i utredning framtida inriktning för färdtjänsten krävs att samtliga resor beställs via BC och där samordnas.
Förbeställningstid	Taxi: 30 minuter i tätort, en timme i glesbygd. Rullstolstaxi: Ingen.	Ingen förbeställningstid.	
Restidpunkt	Taxi: 3 fasta tider per timme hela dygnet. Rullstolstaxi. När som helst hela dygnet.	När som helst hela dygnet. Om inte ny begränsning i tid sätts.	Vid ett eventuellt införande av samordning av beställda resor meddelas resenär exakt tid när rutt är fastlagd. Resa övervägs kunna beställas av resenär till önskad avgångs eller ankomsttid.
<b>Information</b>			
Information till resenärerna	Taxi och RT: På förarens egna initiativ gör så. Föraren ska enligt avtal kontakta resenären om taxin/specialfordonet är sent. Sker sällan enligt resenärer.	Avtalsregleras. Bygger därefter på att förare på eget initiativ gör så enligt krav i avtal.	Kan hanteras digitalt via nytt trafikhanteringssystem.
<b>Planering av resa</b>			
Samordning av beställda resor	Samplanering av två resor för färdtjänsttaxi. Taxi: Trafikhanteringssystem (idag Samplan) parar ihop max två olika resor och skickar till taxibolag. Beställningen avgör om uppdraget ska utföras med en eller två bilar. Taxibolag fördelar uppdrag på bilar. RT: Fungerar som vanlig privat taxiverksamhet, d.v.s. varje resenär hanteras separat.	Nej. Eftersom resenären ringer direkt till taxibolag utförs beställningen som en enskild taxiresa utan samplanering eller samordning av resor. Hela färdtjänsttrafiken kommer att fungera som RT idag.	
Samåkning	Idag 14 % för färdtjänstresor med taxi.	Ingen samplanering eller samåkning, se text i ruta ovan.	Vid ett eventuellt införande av ökad samordning av resor och samåkning minskar kostnaderna.
<b>Uppföljning</b>			
Tidhållning	Taxi: För en av två samplanerade resenärer kommer taxi alltid för sent eftersom de får samma tid. Rullstolstaxi: OK	Styrs av taxibolagen samt krav i avtal.	

 Stockholms läns landsting  
 Trafikförvaltningen  
 105 73 Stockholm

 Leveransadress:  
 Lindhagensgatan 100  
 Godsmottagningen  
 112 51 Stockholm

 Telefon: 08-686 16 00  
 Fax: 08-686 16 06  
 E-post: registrator.tf@sll.se

 Säte: Stockholm  
 Org.nr: 232100-0016  
 www.sll.se

<b>Resandet</b> <i>Linjär resandeökning med 2 % (befolkningsökning) för alla alternativ</i>			
Bedömd resandeutveckling	Taxi: 1 % mellan 2014-2015. RT: 7 % mellan 2014-2015.	En förväntat ökat resande med taxi med 20 % när fritt val införs. Vid fritt resande bedöms resandet öka ca 7 % per år i RT.	
Integrering mellan allmän och särskild kollektivtrafik	Låg integrering. Idag görs 5 miljoner färdtjänstresor i den allmänna kollektivtrafiken.	Att resenärerna beställer direkt till taxibolagen utesluter integrering av olika trafikslag. Vid riskanalys gjordes bedömningen att resenärernas vilja att åka med den allmänna kollektivtrafiken minskar då resandet med färdtjänsten med kundval blir som en privat direktresa från start till måladress.	Vid ett eventuellt införande av ny planeringsmodell och nytt trafikhanteringssystem med samordning av beställda resor ökar möjligheterna till integrering av olika trafikslag.
<b>Beräknade kostnader 2020</b>			
Dagens färdtjänst	Ökade kostnader.		Idag koncept Rullstolstaxi för de som har tillstånd att åka specialfordon. Ca 12 000 färdtjänstberättigade.
Kundval enligt koncept Rullstolstaxi med maxtak om 300 resor.		Förslag redovisas i detta PM. Genom ändring av riktlinjer kan resettilldelning justeras. Bedömd kostnadsökning år 2030 om ca 50- 75 mkr jämfört med dagens färdtjänst samma år.	
Kundval enligt koncept Rullstolstaxi med maxtak om 500 resor.		Förslag redovisas i detta PM. Genom ändring av riktlinjer kan resettilldelning justeras. Bedömd kostnadsökning år 2030 om ca 350- 450 mkr jämfört med dagens färdtjänst samma år.	
Kundval enligt koncept Rullstolstaxi med fritt resande.		Kostnader för resor över 500 resor + en förväntat ökat resande med taxi med 20 % när fritt val införs. Bedömd kostnadsökning med ca 700-900 mkr mer per år jämfört med dagens färdtjänst samma år	.
Närtrafiken/Flextrafik/Anrops styrd trafik på landsbygden	Smärre justeringar i nuvarande Närtrafik.	Ingen förändring av Närtrafiken. Risk för att linjer får läggas ned	Närtrafik övervägs, i utredning framtida inriktning för färdtjänsten, ersättas av ett utbyggt system av flexlinjer, kvarterslinjer och anropsstyrd trafik på landsbygden.
Risker	Kraftigt ökat resande med koncept RT.	1. Svårighet att få tag på bil, alternativt långa väntetider då färdtjänstresenärerna konkurrerar vid varje beställning med all övriga taxiresenärer. 2. Ökade kostnader, tveksamhet om rätt nivå samt pris som konkurrerar med övriga resenärer. 3. Fler sjukresor görs som färd-tjänstresor. 4. Resekostnaderna belastar fel budget. 5. Ingen samåkning. Bedömda risker: 6. Fler sjukresor görs som färdtjänstresor. Rese-kostnaderna belastar fel budget. 7. Ökat antal taxiresor. 8. Minskat antal resor i den allmänna kollektivtrafiken.	I utredning Framtida inriktning för färdtjänsten har riskanalys gjord för alternativ med mer samordning av beställda resor med ökad samåkning och en gemensam BC.

**Tabell 3 Bilaga - Jämförelse mellan dagens färdtjänst och kundval (Rullstolstaxi är i tabellen benämnt som RT, beställningscentral =BC)**