



Motion av Erika Ullberg m fl om utvecklad och förbättrad tillgänglighet och färdtjänst

Färdtjänsten är ett viktigt komplement när den allmänna kollektivtrafiken inte räcker till. En tillgänglig, prisvärd och trygg färdtjänst är avgörande för att alla invånare på lika villkor ska ha möjlighet till ett arbetsliv och ett aktivt socialt liv.

Det behövs ständigt insatser för att utveckla färdtjänsttrafiken och för att förbättra tillgängligheten. Vi upplever att det arbetet i viss mån har gått i stå och vill lyfta ett antal frågor som vi tror skulle innebära förbättrad kvalitet och effektivitet i verksamheten.

Tillgänglighet

Även om färdtjänst ska hålla en hög kvalitet så innebär ändå möjligheten att kunna resa med SL en mycket större frihet för den enskilda. Att så många som möjligt ska kunna resa med SL är därför ett övergripande mål. Det ställer stora krav på ett aktivt arbete för ökad tillgänglighet. Om fler kan åka med SL frigörs dessutom resurser som kan användas till ett friare resande för de med störst behov.

Att ny trafik som Spårväg City och båttrafiken på M/S Ballerina invigdes utan att vara tillgängliga för flera grupper av funktionshindrade har väckt förvåning hos många kring vilken syn sittande majoritet har på tillgänglighetsarbetet. Vad gäller spårvägen så påtalade brukarorganisationerna problemen långt innan trafikstart. Att kritiken inte togs på allvar måste ses som ett lågvattenmärke i arbetet. Det är oacceptabelt med nyinvesteringar i otillgänglig trafik.

Utöver exemplen ovan så finns mycket annat som talar för att tillgänglighetsfrågorna alltför ofta hamnar i skymundan. Fler skulle kunna åka med den allmänna kollektivtrafiken om nödvändiga anpassningar gjordes i SL-trafiken och längs vägen till och från hållplatser och stationer. Både SL, kommuner och väghållare är därmed ansvariga för tillgänglighetsarbetet. Vi ser ett stort behov av ett gemensamt arbete med högre prioritet än idag. Ofta är det små åtgärder till ringa kostnader, men som innebär stor skillnad för någon med funktionshinder.



Tidigare har ett tillgänglighetsarbete bedrivits mellan färdtjänsten, SL och kommunerna under namnet OTA (offensivt tillgänglighetsarbete) där man både tittat på fysisk planering kring och vägen till och från stationer och hållplatser, identifierat tillgänglighetsbrister i SL-trafiken samt även försökt höja kompetensen kring ansökningsprocessen. Projektet avslutades dock 2010.

Vi tror inte att man blir färdig med ett tillgänglighetsarbete utan nya hinder kan ständigt dyka upp som kräver nya åtgärder och insatser. Vi vill därför se ett intensifierat arbete med tillgänglighet mellan SL, färdtjänstavdelningen och kommunerna med bl.a. OTA-projektet som modell.

Taxa

Även om kostnaden för färdtjänst är relaterad till priset på SL:s 30-dagarskort så finns det ett eget taxesystem i färdtjänsten. Resenärerna betalar 70 kr per påbörjade 3 mil. För en resa längre än 3 mil kostar det 70 kr för varje påbörjade 3 mil. Priset för 30-dagarskortet utgör dock en form av ”högstkostnadsskydd” per månad varför högsta kostnad blir 790 kronor för helt pris eller 490 kronor för reducerat pris. Det betyder att den borgerliga majoritetens kraftiga höjning av SL-kortet också har inneburit höjningar för färdtjänstresenärerna.

Vi anser att det enhetstaxa är en bra princip i såväl den allmänna som särskilda kollektivtrafiken. Det ska inte behöva kosta mer för att man bor långt från affärer eller aktiviteter. Vi vill därför införa enhetstaxa i färdtjänsten och därmed slopa dagens tremilsgräns.

Ansvar, insyn och samverkan

I den organisation som den borgerliga majoriteten införde när man slog samman SL och färdtjänsten så misslyckades man med att hitta en modell som säkrade god kostnadskontroll. Den ekonomiska styrningen av färdtjänstverksamheten har således inte hängt samman med tilldelningsfrågor. Resultatet har blivit att prognoser slagit fel och att underskotten varit stora. Revisorerna har med anledning av detta också kritiserat att den nya organisationen för att det råder oklarheter vad gäller ansvarsfrågorna.

Det är av yttersta vikt att färdtjänstverksamheten kommer tillbaka till god kostnadskontroll och att ansvarsfrågorna klaras ut. I arbetet med ny förvaltningsorganisation som nu pågår bör man därför särskilt titta på detta och ta revisorernas kritik på allvar.



En tydlig organisation är också en förutsättning för att brukarorganisationerna ska ha möjlighet till påverkan. Brukarorganisationerna hade höga förväntningar på den nya organisationen. Nu möts vi av signaler om att det inte har blivit så bra. Tvärtom, vi möter många som är missnöjda och HSO har t.ex. tillskrivit Trafiknämnden om brister i dialog och samverkan.

Dialogen med brukarorganisationerna måste förbättras både för att utveckla färdtjänsten i en positiv riktning men också för att tillgänglighetsfrågorna ska tas på allvar. Vi vill hitta nya och fler former för samverkan med brukarorganisationerna.

Brukarnas val ska styra i högre grad

Majoriteten har länge talat om kundval i färdtjänsten. Inte mycket har dock hänt. Vi är i grunden positivt inställda till att brukarnas val ska styra i högre grad. Vi vet att många brukare vill åka med sitt lokala bolag eller med Taxi Stockholm som har högt renommé, bl.a. för att de har kollektivavtal. Trots detta innebär den senaste upphandlingen av taxitjänster att urvalet av bolag blir mindre och just de bolag som vi vet är populära finns inte med alls. Det är ett steg i fel riktning.

Vi är positiva till ökade möjligheter för brukare att välja leverantör. Så kallade kundvals-system innebär sannolikt ökade kostnader. Ska valfriheten innebära höjd kvalitet i verksamheten måste dock tillräckliga resurser finnas.

Ska verklig valfrihet uppnås måste fokus ligga på brukarna. Det finns en farhåga att man i och med ett kundvalssystem försvårar inflytande och ansvarsutkrävande. System med ”peng” och ”check” har ofta visat sig ha stora inneboende problem, särskilt i verksamheter där brukarnas behov ser mycket olika ut.

Vad gäller färdtjänst måste man även ha förståelse för att alla brukare varken kan eller vill välja utan som värdesätter att det finns ett sammanhållet nummer man ringer till och får hjälp oavsett vad saken gäller.

Det finns flera lösningar på hur man kan förena de olika behoven och samtidigt garantera en hög kvalitet. Auktorisation kan vara en modell, men vi är villiga att titta även på andra. Vi vill se en bred översyn av hur brukarnas val av leverantör kan tillgodoses bättre än idag. I det sammanhanget är det viktigt att påpeka att fler leverantörer än taxi borde beröras.



Höjd kvalitet – höge krav vid upphandlingar

Vid upphandlingar måste kvalitet gå före pris. Brukarna av färdtjänsten ska få en god service och att de ska kunna lita på att förarna har rimliga arbetsvillkor. Alla landstingets leverantörer borde därför uppfylla villkor som lägst uppfyller normal standardnivå i tillämpliga branschavtal. Detta krav ställs inte idag. Vi vill därutöver ställa högre krav på lokalkännedom vid upphandlingen av taxiväxlar.

Den senaste färdtjänstupphandlingen hade förmodligen fått ett annat utfall om vi hade ställt sådana krav. Inget av de två bolagen som vann 98 procent av marknaden har kollektivavtal för sina förare.

Det finns dock fler problem med den senaste upphandlingen. Mindre taxibolag i länets ytterkanter har haft och kan fortsatt få svårt att överleva utan uppdrag för färdtjänsten. Detta kan resultera i fler svartkörningar, mindre utbud och försämringar för alla invånare. Detta är inte huvudfokus för landstingets färdtjänstverksamhet, men det kan påverka pris och konkurrensmöjlighet för framtida upphandlingar.

Många brukare oroar sig nu för att det kommer att bli svårt att få fram fordon i tid. I glesbygd är brukarna vana vid att bara det lokala bolaget finns på plats. Det finns en rädsla för att de nya leverantörerna inte kommer att klara av detta och att andra mer lönsamma körningar kommer att få gå före. Den oron, befogad eller inte, måste tas på allvar.

Vi socialdemokrater påpekade i samband med beslutet om färdtjänstupphandling att förutsättningar ska ges till fler lokala och mindre entreprenörer att lägga anbud. Vi kan konstatera att utfallet blev precis tvärtom. Tolv anbud inkom men bara fyra tilldelades hela eller delar av området. Två bolag - som har samma ägare - tilldelades hela 98 procent av marknaden! Det är vad man kallar ett oligopol och allt annat än mångfald.

Trygghet

Det är av största vikt att alla känner sig trygga med att åka med färdtjänsten. Det är mycket ovanligt att förare gör sig skyldiga till övergrepp och kränkningar, men tyvärr så har det förekommit. Uppgifter i media har på senaste tid bidragit till ökad oro.

För att få köra för färdtjänsten räcker det inte med den taxilegitimation som Transportstyrelsen utfärdar. Alla förare ska därutöver ha utbildning om i bemötandefrågor och kunskap om funktionshinder. Det är också av största vikt att färdtjänsten följer upp klagomål och utfärdar varningar vid mindre förseelser. Vid



upprepade varningar eller vid allvarliga förseelser ska berörd förare stängas av från att köra färdtjänst.

Det bästa är givetvis att situationer som leder till varningar och avstängningar aldrig behöver uppkomma. Då krävs dock att de entreprenörer som arbetar inom färdtjänsten ökar sin kontroll av vilka förare som är lämpliga att köra för färdtjänsten men framförallt behöver utbildningsinsatserna öka. Av särskild vikt är frågor om diskriminering, jämställdhet och att sprida kunskapen om vilka faktorer som ökar upplevelsen av trygghet och service.

Översyn av resetilldelning

Idag får inte alla resa så mycket som de skulle vilja. Det finns andra som inte nyttjar alla sina tilldelade resor. Det är viktigt att principerna för tilldelning upplevs rättvisa och transparanta.

Vi tror att fler skulle kunna resa med SL när de gör korta resor. Att vid beställning anvisa till närtrafik eller låggolvsbuss för korta resor i närområdet kan vara ett sätt att få fler att resa med SL och spara resurser som kan användas till att utöka resorna för de grupper som idag inte anser att deras behov är uppfyllda. Vi vill därför se en översyn av resetilldelningen där förslag på ökad tilldelning balanseras av förslag på möjliga effektiviseringar och ökad anvisning. I glesbygd kan det handla om bättre samarbete mellan taxi, färdtjänst, skolskjuts och SL-trafiken för att bättre nyttja gemensamma resurser och därmed kunna ge bättre service än idag. I centrala områden kan det handla om att t.ex. utveckla linjelagd färdtjänst.

I samband med en utredning av resetilldelning bör även andra aktuella frågor, som t.ex. funktionshindrade föräldrars möjlighet till så kallade via-resor till skola, belysas och alternativ till olika lösningar tas fram.

Med anledning av ovanstående föreslår vi landstingsfullmäktige besluta att uppdra åt Trafiknämnden

att tillse att all ny trafik uppfyller tillgänglighetskrav,

att initiera ett tillgänglighetsarbete i samverkan med färdtjänstavdelningen, SL och kommunerna i likhet med de s. k. OTA-projektet,

att slopa tremilsgränsen i färdtjänststaxan till förmån för en enhetlig taxa,



att ta särskild hänsyn till dagens problem med bristande ansvarsuppföljning och insyn vad gäller färdtjänst- och tillgänglighetsfrågornas vid utformande av ny förvaltningsorganisation,

att utveckla nya former för dialog med brukare och brukarorganisationer för att säkerställa att deras synpunkter blir en del av kvalitetsarbetet,

att initiera en bred och förutsättningslös utredning om hur brukarnas val av leverantörer ska kunna tillgodoses på ett bättre sätt än idag,

att ställa högre krav vid upphandlingar vad gäller kvalitet,

att säkerställa att leverantörer vid upphandling lever upp till standardnivå i tillämpliga branschavtal,

att intensifiera förarutbildningen i syfte att höja upplevelsen av service och trygghet samt,

att göra en översyn av resetilldelningen i syfte att bättre anpassa antalet resor efter behoven.

att i samråd med berörda kommuner utreda och förbättra möjligheten till så kallade via-resor för föräldrar med barn i de lägre grundskoleåren.

Stockholm den 9 februari

Erika Ullberg

Anita Johansson

Catarina Agrell

Nanna Wikholm

Jan Jogell