

Administrativa avdelningen
Ann-Cathrine Medwik
Trafikavdelningen
Björn Nilsson

TJÄNSTEUTLÅTANDE NR 35/2004

2004-11-18

FtjN 0403-34

Färdtjänstnämnden	Ärende nr
2004-11-30	5
2005-04-26	4

Färdtjänstnämnden

Yttrande över motion 2003:69 om en opartisk utredning om rullstolstaxi samt svar på nämndens uppdrag om konsekvenser av avgiftsförändringen för rullstolstaxi

ÄRENDET

Färdtjänstnämnden har av trafik- och planeringsroteln fått i uppdrag att yttra sig över motion 2003:69 av Birgitta Bexelius (fp) och Caroline Åkerhielm (fp). Motionärerna föreslår att det skall utföras en opartisk ekonomisk analys av vad rullstolstaxi innebär samhällsekonomiskt och för den enskilde rullstolsburne perioden före och efter avgiftshöjningen som var i oktober 2003. Motionen skall vara besvarad senast 2004-11-26 men förvaltningen har fått förlängd svarstid.

Färdtjänstnämnden beslutade 2004-04-20, i enlighet med förslag från m-, kd- och fp-ledamöterna, att ge förvaltningen i uppdrag att genomföra en undersökning bland de personer som tidigare utnyttjade rullstolstaxi för att utreda konsekvenserna av avgiftsförändringen, samt att redovisa för nämnden vilken kostnadsbesparing indragningen av rullstolstaxi inneburit under det första halvåret.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Färdtjänstnämnden föreslås besluta

- att* godkänna och överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på motionen,
- att* godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på nämndens uppdrag samt
- att* förklara paragrafen omedelbart justerad.

BILAGOR:

- Nr 1:A: "Förvaltningens synpunkter och kommentarer på Temos undersökning av rullstolstaxiresor" Nr 1: "Bakgrund och ekonomisk analys angående utvecklingen av rullstolstaxi"
- Nr 2: Temos undersökning "Undersökning angående attityder till rullstolstaxi"
- Nr 3: Motion 2003:69 av Birgitta Bexelius (fp) och Carloline Åkerhielm (fp)
- Nr 4: Färdtjänstnämndens uppdrag enligt förslag från m-, kd- och fp-ledamöterna.

UPPDRAGET

I nämndens uppdrag ingår att genomföra en undersökning för att utreda konsekvenserna av avgiftsförändringen för den enskilde färdtjänstresenären. Motionärerna yrkar på att det skall göras en analys av vad rullstolstaxi innebär för den enskilde rullstolsburne och vad det innebär för möjligheterna att kunna arbeta och delta i fritidsaktiviteter.

Färdtjänsten har därför i samarbete med Temo genomfört en undersökning för att utreda konsekvenserna av avgiftsförändringen. Temos undersökning syftar till att ta reda på vad rullstolstaxi inneburit för den enskilde rullstolstaxiresenären, resenärernas attityder till rullstolstaxi och vad konsekvenserna av avgiftshöjningen medfört, om ekonomin påverkats m.m. Svaren speglar perioden före och efter avgiftsförändringen av rullstolstaxi.

Undersökningen har fokuserat på följande områden: (1) hur rullstolstaxi nyttjades (2) till vilken typ av resor (3) hur resenären nu utför sina resor (4) hur förändringen påverkat resenärens resande (5) hur tillgängligheten till rullstolstaxi uppfattades (6) hur kvalitén på tjänsten uppfattades (7) hur resenärens ekonomi har påverkats av avgiftsförändringen.

Handikapporganisationernas företrädare i Färdtjänstens samverkansråd har godkänt frågeformuläret som använts vid telefonintervjuerna.

I uppdraget från nämnden ingår att redovisa kostnadsbesparingar till följd av avgiftsförändringen första halvåret. Detta redovisar förvaltningen i den ekonomiska analysen och i sammanfattningen. Där redovisas som bakgrund fakta över utvecklingen av rullstolstaxi från den första förstudien om ett friare färdtjänstresande via pilotprojekt, försöksverksamhet och avgiftsbeläggning av resorna fram till och med de villkor som för närvarande gäller. I redovisningen beskrivs också de redovisade kostnader som respektive period inneburit för genomsnittskostnaden av en resa samt skillnader i total kostnad för landstinget. Bakgrund och ekonomisk analys angående utvecklingen av rullstolstaxi redovisas i en särskild bilaga till detta tjänsteutlåtande. (Se bilaga nr 1.)

I motionen ingår även att landstinget föreslås låta göra en opartisk ekonomisk analys av hur effektiv (eller ineffektiv) rullstolstaxi är och vad rullstolstaxi innebär samhällsekonomiskt. Förvaltningen har inte låtit göra någon sådan analys.

Både motionen och uppdraget från nämnden behandlar i sak delvis samma frågeställning och är därmed svåra att särskilja från varandra.

Förvaltningen har därför valt att besvara båda dessa i ett och samma tjänsteutlåtande.

BAKGRUND

Nedan redovisas tidpunkter och beslut av de olika händelser som berör tjänsteinnehållet rullstolstaxi i dess olika former. En mer detaljerad redovisning av respektive period med angivande av bland annat syfte och resultat finns i bilaga 1.

Pilotprojekt – Taxi för alla

Projektet bestod av två delar. Dels en förstudie dels ett praktiskt försök under en begränsad period.

Förstudie – Taxi för alla

(Tjänsteutlåtande NR 37/1999)

Färdtjänstnämnden beslöt i maj 1999 att bl.a. ekonomiskt stödja Institutet Independent Living (IIL) att genomföra en förstudie om kontantstöd istället för färdtjänst skulle kunna leda till förbättrad rörlighet av människor med omfattande funktionshinder som var beroende av färdtjänstens specialfordon. Målsättningen var att nå bättre kvalitet till samma kostnad jämfört med resor med färdtjänstbussar.

Pilotprojekt – Taxi för alla. Praktiskt försök

(Tjänsteutlåtande NR 14/2001)

Efter avrapportering av förstudien till Färdtjänstnämnden beslutade Färdtjänstnämnden i maj 2001 att genomföra en begränsad försöksverksamhet av ett friare resande inom färdtjänstbussverksamheten under perioden september 2001 – december 2002. Inför ”pilotförsöket” gjordes ett antal praktiska anpassningar i samarbete med representanter från IIL, leverantörerna, brukarna och Färdtjänstförvaltningen. Pilotförsöket följdes också upp av två externa konsulter genom dels en ekonomisk utvärdering, dels en brukarundersökning av upplevelser av försöket.

Utökad försöksperiod i upphandling för perioden

1 februari 2003 – 30 april 2004 (FtjN 0203-0102)

På basis av erfarenheterna under pilotförsöket med ”Taxi för alla” beslutade Färdtjänstnämnden i mars 2002 att i den förestående nyupphandlingen av färdtjänstbussar att utöka försöket genom att inarbeta möjligheten i de transportavtal som tecknades. Tjänsten benämndes ”Rullstolstaxi” och skulle omfatta perioden 1 feb. 2003 – 30 april 2004.

Justeringar i "Rullstolstaxi" i upphandling för perioden 1 maj 2004 – 30 april 2008 (FtjN 0306-090)

I upphandlingen av specialfordon justerades innehållet i försöket med "Rullstolstaxi" till att begränsas till speciella tidpunkter på dygnet samt helger för att möjliggöra ett flexiblere främst fritidsresande under just kvälls- och helgtid. Avtalet omfattar perioden efter den 1 maj 2004 och fram till i första hand maj 2008.

Handlingsplan för att få budget i balans (Tjänsteutlåtande NR 31/2003)

Färdtjänstnämnden beslutade i juni 2003 att föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att avgiften för resa med rullstolstaxi ska överensstämja med avgiften för "bil för eget bruk" vilken är 50 procent av taxameterbeloppet, dock minst 50 kr. fr.o.m. 1 okt. 2003. Detta infördes den 15 oktober 2003 efter beslut i fullmäktige den 7 okt. 2003.

FÖRVALTNINGENS SYNPUNKTER

TEMOS undersökning – en sammanfattning av resultatet

Temos undersökning är baserad på 300 av 1000 slumpmässigt utvalda färdtjänstresenärer som någon gång under perioden rest med rullstolstaxi 1 feb.–30 sept. 2003. Av dessa 1000 i bruttourvalet föll hela 70 procent bort av olika skäl. Anledningarna var bl.a. resenärer som inte kom ihåg att de rest, talsvårigheter, fel telefonnummer, bortresta, vägrade av princip att svara m.m. Större delen av bortfallet är med stor sannolikhet sällanresenärer. Detta innebär att urvalet inte fått den representativitet som avsågs utan utgörs till stor del av resenärer som ofta, eller mycket ofta använde rullstolstaxi. Utifrån det stora bortfall som undersökningen därmed medfört är det svårt att dra några generella slutsatser. Ytterligare resultatpåverkande faktor kan vara att eftersom undersökningen berör en period som ligger 1 till 1½år tillbaka i tiden har många oklara minnen av enskilda resor. Dessutom verkar en viss sammanblandning och begreppsförvirring mellan sjukresor med specialfordon och den aktuella tjänsten skett till följd av att båda populärt har kallats för rullstolstaxi.

Samtliga intervjuades per telefon under en tvåveckorsperiod i november.

Förvaltningen har trots det stora bortfallet ändå försökt att sammanfatta resultaten av undersökningen utifrån nämnduppdraget. Förvaltningen har dessutom mer detaljerat i bilaga 1:A återgett och tolkat några belysande frågeställningar.

Svaren i Temoundersökningen är indelade i två huvudgrupper, dels resenärer som ofta eller alltid använde rullstolstaxi dels resenärer som sällan eller vid enstaka tillfällen reste med rullstolstaxi.

På grund av förändringen i avgiften för resandet med rullstolstaxi anger av samtliga:

57 % att de åker mindre idag på grund av avgiftshöjningen

50 % att de har avstått från att resa med rullstolstaxi

53 % att de idag reser på ett annat sätt

53 % att det var lättare att resa med rullstolstaxi med avseende på tillgängligheten jmf med annat färdtjänstresande

62 % att rullstolstaxin alltid kom i tid

86 % att rullstolstaxi är lämpliga för ändamålet

39 % att deras ekonomi har påverkats så att de väljer att resa på annat sätt

Av svaren framgår också att de allra flesta idag väljer att resa med ordinarie specialfordon, därefter färdtjänsttaxi och rullstolstaxi.

Avgiftsförändringen anger sex av tio som främsta skäl till det förändrade resandet.

Av resultaten från denna undersökning framgår också att bland dem som ofta reste med rullstolstaxi ansåg de allra flesta att fördelarna vägde över för rullstolstaxiresandet jämfört med det traditionella färdtjänstresandet. De som reste ofta utgjordes i verkligheten av en mindre grupp resenärer på ca 12-13 procent av dem som reste med rullstolstaxi medan de i undersökningen kom att bli 60 procent. I den gruppen ingick de som hade ett mycket frekvent resande och som utgjordes av en ytterst liten grupp på 10 personer, eller 0,4 procent.

Av förklarliga skäl är gruppen som ofta reste med rullstolstaxi i Temos undersökning de som i högre grad anger att de idag på grund av avgiftshöjningen reser mindre med rullstolstaxi, att de avstått från att resa med rullstolstaxi, samt att deras ekonomi påverkades så att de idag väljer att resa på ett annat sätt än med rullstolstaxi. De upplever även att tillgängligheten var bättre med rullstolstaxi jämfört med andra färdtjänstresätt.

Bland gruppen som reste sällan med rullstolstaxi är det inte en lika hög andel som anger att de förändrat sitt resande på grund av avgiftshöjningen. Här har 43 procent svarat att de inte avstår från att resa med rullstolstaxi. Detta beror förmodligen på att de använder andra alternativ som de upplever fungerar bra.

Positiva synpunkter på rullstolstaxi

Bland de positiva synpunkterna var att många saknar flexibiliteten och friheten som rullstolstaxi innebar för dem och den personliga kontakten som flera fick med chaufförerna. Många vill även att avgiften skall ändras så som det var när rullstolstaxi infördes.

Kritiska synpunkter på rullstolstaxi

Till de kritiska synpunkterna nämns framförallt att det känns otryggt, att chaufförerna inte har ett bra bemötande, bilarna kom aldrig i tid, att rullstolstaxi bara var bra för dem som bodde i Stockholm, bilarna var inte lämpade för rullstolar etc.

Ekonomiska utfallet för rullstolstaxiresandet

Cirka 85 procent av gruppen färdtjänstbussresenärer använde aldrig rullstolstaxi medan ca 15 procent någon gång under perioden februari – september 2003 reste med rullstolstaxi. Flertalet endast vid några enstaka tillfällen emedan det var ett litet antal resenärer som svarade för huvuddelen av resandet. Ett 10-tal resenärer genomförde nästan alla sina resor med rullstolstaxi och stod för över 10 procent av resor och totalkostnad för rullstolstaxikonceptet. Kostnaden per resa i rullstolstaxi översteg kostnaden för en genomsnittsresa med färdtjänstbuss med ca 29 kronor efter tillägg för beställningsersättning. Merkostnaden för färdtjänst med rullstolstaxi kan då beräknas till ca 1,4 miljoner kronor för de drygt åtta månadernas verksamhet. I beräkningarna har ingen hänsyn tagits till eventuella konsekvenser för effektiviteten i ordinarie specialfordonstrafik till följd av ett minskat underlag för samplanering och samutnyttjande av specialfordon.

Resandet med rullstolstaxi, efter införandet av egenavgiften, utgörs av knappt 200 resor i månaden. En del av resandet sker istället med taxifärdtjänst men huvuddelen av det tidigare rullstolstaxiresandet utförs av ordinarie specialfordon. Antalet ordinarie specialfordon har i samband med samordningen med sjukresandet i specialfordon den 1 maj 2004 också utökats väsentligt.

Stellan Hellqvist
Förvaltningschef

Per Junesjö
Avd.chef trafikavdelningen