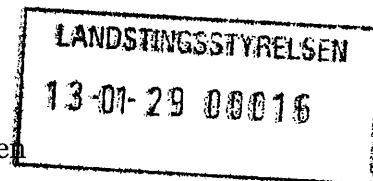


Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE  
2013-01-16

LS 1202-0284

Landstingsstyrelsen



## **Motion 2012:4 av Erika Ullberg m fl (S) om utvecklad och förbättrad tillgänglighet och färdtjänst**

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

### **Ärendebeskrivning**

Erika Ullberg (S) har lämnat en motion om utvecklad och förbättrad tillgänglighet och färdtjänst.

### **Förslag till beslut**

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

*att anse motionen besvarad.*

### **Landstingsrådsberedningens motivering**

Färdtjänsten är en del av kollektivtrafiken. Den finns till för de resenärer som inte alltid kan åka med den allmänna kollektivtrafiken. Sedan Alliansen fick förtroendet att leda Stockholms läns landsting så har vi höjt resetilldelningen i tre steg sedan Socialdemokraternas kraftiga sänkning av antalet resor. Rekordstora satsningar på att öka tillgängligheten i den allmänna kollektivtrafiken har också genomförts. Alliansens långsiktiga mål för tillgänglighetsarbetet inom kollektivtrafiken är att den allmänna kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt resealternativ för resenärer med funktionsnedsättning. Det skapar frihet och makt över den egna vardagen.

I Trafikförvaltningens arbete med att utveckla och upphandla trafik är ett tillgänglighetsperspektiv en lika självklar del som barnperspektivet. Förvaltningen lägger stor vikt vid såväl funktion som trafikens utförande vid alla upphandlingar om ny trafik.

Förvaltningen deltar också i branschgemensamma standardiseringsarbeten vad gäller fordonskrav och specifikationer på till exempel bussar, vilket skapat ett branschgemensamt underlag, Buss 2010, som gäller vid upphandlingar. Utöver Buss 2010 följer förvaltningen de EU-direktiv som reglerar tillgänglighet liksom gällande styrdokument såsom Trafikförvaltningens riktlinjer för tillgänglighet (RiTILL). Riktlinjerna gäller i hela trafikutövarens verksamhet och gäller vid alla nya upphandlingar.

OTA-projektet var ett arbete som drevs under den tid då färdtjänstverksamheten var en egen förvaltning och var då ett arbetssätt att initiera kommunkontakter och arbeta med frågor rörande färdtjänst, närtrafik och tillgänglighet. När färdtjänsten integrerades i Trafikförvaltningen fanns redan en uppbyggd funktion med löpande kommunkontakter varför det var naturligt att även färdtjänst- och tillgänglighetsfrågorna drevs vidare i det löpande arbetet som redan bedrevs.

I ett växande län med en stor befolkningsökning är det viktigt att satsa på ny och moderniserad kollektivtrafik. Att som Socialdemokraterna komma med ofinansierade lösningar om enhetstaxa är oansvarigt. Alliansen har i stället gett ett uppdrag till förvaltningen att se över fördelningen av antalet resor under 2013 i syfte att förbättra kvalitén, minska färdtjänstens kostnader och möjliggöra ett friare resande. Målsättningen är att under 2014 öka resetilldelningen för dem med störst behov av färdtjänst. Möjligheten till ett mer kostnadseffektivt resande genom att koppla färdtjänstresor till den allmänna kollektivtrafiken ska också utredas.

Den anropsstyrda trafiken har avsevärt förbättrat tillgängligheten. För att förbättra servicen till resenärerna ytterligare vill vi fortsätta att utveckla den anropsstyrda trafiken och ersätta tidtabellsbunden linjetrafik med liten eller oregelbunden efterfrågan. Närtrafiken ska i framtiden utvecklas i riktning mot att bli anropsstyrd trafik. Möjligheten att hänvisa färdtjänstens resenärer till den anropsstyrda trafiken ska utredas i syfte att ge färdtjänstresenärerna ett friare och mer kostnadseffektivt lokalt resande.

När funktionerna inom AB SL ska föras in i den nya förvaltningsorganisationen för den regionala kollektivtrafikmyndigheten kommer myndighetsdelen av färdtjänsten att ligga i samma övergripande förvaltningsorganisation som övriga funktioner. Det är självklart att uppföljningen och insynen i färdtjänst- och tillgänglighetsfrågorna ska vara lika god som för övriga funktioner i den nya organisationen.

SKRIVELSE  
2013-01-16

LS 1202-0284

Trafikförvaltningen följer av Landstingsstyrelsen utvecklad modell för samverkan mellan landstinget, trafikförvaltningen samt länets pensionärs- och handikapporganisationer. Det är angeläget att ständigt utveckla och förbättra dialogen mellan trafikförvaltningen samt länets pensionärs- och handikapporganisationer. Samverkan har utvecklats i olika steg beroende på resenärsgrupp och trafikslag samt sker i formerna samverkansråd, beredningsgrupp och resursgrupper. Politiker inbjuds att delta två gånger per år till så kallade samrådsmöten.

Brukares val av leverantör så kallat Kundvalt resande finns idag inom färdtjänst för resenärer som reser med Rullstolstaxi. Möjligheten till kundval inom Rullstolstaxi är kopplat till en tidigare upphandling då Lagen om offentlig upphandling (LOU) hade en annan utformning än idag.

Trafikförvaltningen har noga utrett frågan om kundval inom färdtjänsten. Tyvärr resulterade en lång överprövningsprocess i flera rättsinstanser i ett konstaterande att kundval inom färdtjänsten står i strid med bestämmelserna i både LOU och EU-rätten. Därför har nya upphandlingar med kundval tillsvidare avbrutits. Det pågår dock ett arbete på EU-nivå med att se över befintligt direktiv om offentlig upphandling, vilket kan komma att påverka hur lagen om valfrihet utformas och vilka tjänster och varor den kan komma att omfatta.

Trots att kundnöjdheten bland färdtjänstens resenärer är hela 89 procent vill Alliansen fortsätta att förbättra färdtjänsten. Inför upphandlingen av färdtjänst 2011 vidtogs därför flera åtgärder för att bland annat förbättra konkurrensen i upphandlingen med syfte att förbättra kvalitén inom färdtjänsten, vilket resulterade i att 12 anbudsgivare deltog i upphandlingen. För att uppnå en god kvalitet är avtalet utformat så att bonus tillfaller de leverantörer som lyckas bra samtidigt som kvalitetsavgifter kan bli kännbara ifall en färdtjänstleverantör inte uppnår de fastställda kraven.

Att ställa krav på kollektivavtal vid upphandlingar strider mot nuvarande EU-rätt, som inte möjliggör att i offentlig upphandling ställa krav på kollektivavtal.

Att resenärer känner sig trygga i både den allmänna kollektivtrafiken och i färdtjänsten är en förutsättning för att öka det kollektiva resandet i Stockholms län. Utbildning av förare och personal är således mycket viktigt. Taxiförarlegitimation krävs för taxiförare och yrkeskompetensbeviset krävs för bussförare. För taxi har regeringen dessutom fattat beslut om att uppdraga åt Transportstyrelsen att återinföra lokalkännedomspövet för taxiförare i

SKRIVELSE  
2013-01-16

LS 1202-0284

Stockholms län, vilket är särskilt betydelsefullt för färdtjänstresenärerna i vårt län. Trafikförvaltningen har arbetat både för att höja kraven för taxiförarlegitimationen och för att bibehålla lokalkännedomspövet för taxiförare.

För förare i trafikförvaltningens trafikavtal ingår dessutom krav på genomförd insiktsutbildning. I färdtjänst ställs också krav på kompletterande utbildning om man kör till exempel rullstolstaxi eller vid trappklättring.

Trafikförvaltningen lägger även stor vikt på att fånga upp de förare som inte fungerar i sin roll som färdtjänstchaufförer för att öka tryggheten och säkerställa servicen för resenärerna.

Trafikförvaltningen har i budget 2013 fått i uppdrag att se över fördelningen av antalet resor och Alliansen kommer att återkomma i frågan.

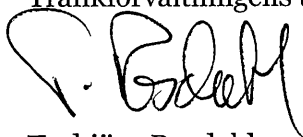
### Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 4 oktober 2012

Motion 2012:4

Trafiknämndens protokollsutdrag den 25 september 2012 med S-, MP- och V-ledamöternas reservationer

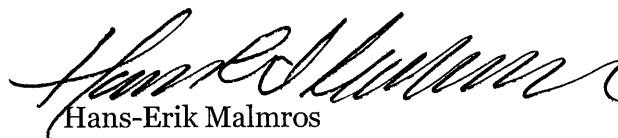
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 30 augusti 2012



Torbjörn Rosdahl



Christer G Wennerholm



Hans-Erik Malmros

Landstingsstyrelsens förvaltning  
Landstingsdirektörens stab

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2012-10-04

LS 1202-0284

Landstingsstyrelsen

Ankom Stockholms läns landsting 2012 -10- 09 Dnr. LS 1202-0284
-------------------------------------------------------------------------

Rotel III

## **Motion 2012:4 av Erika Ullberg (S) om utvecklad och förbättrad tillgänglighet och färdtjänst**

### **Ärendebeskrivning**

Erika Ullberg (S) har lämnat en motion om utvecklad och förbättrad tillgänglighet och färdtjänst.

### **Beslutsunderlag**

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 4 oktober 2012  
Motion 2012:4  
Trafiknämndens protokollsutdrag den 25 september 2012 med S-, MP- och V-ledamöternas reservationer  
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 30 augusti 2012

### **Förslag till beslut**

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta  
*att* anse motionen besvarad.

### **Förvaltningens förslag och motivering**

#### *Sammanfattning*

Erika Ullberg (S) har lämnat en motion om utvecklad och förbättrad tillgänglighet och färdtjänst.

#### *Överväganden*

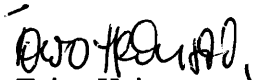
Trafiknämnden har i sitt utlåtande lämnat utförliga svar på förslagen i motionen. Landstingsstyrelsens förvaltning anser att motionen ska anses besvarad med hänvisning till det utlåtande som trafiknämnden har lämnat.

### **Ekonomiska konsekvenser av beslutet**

Beslutet har inga ekonomiska konsekvenser.

**Miljökonsekvenser av beslutet**

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

  
Toivo Heinsoo  
Landstingsdirektör



MOTION  
2012-02-09

Protokoll III

2012:4

## 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 transparenta.

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 glesbyggd 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.

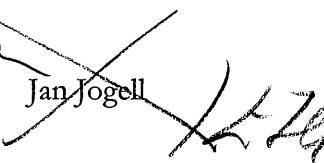
Stockholm den 9 februari

  
Erika Ullberg

  
Anita Johansson

  
Catarina Agrell

  
Nanna Wikholm

  
Jan Jogell

Trafiknämnden

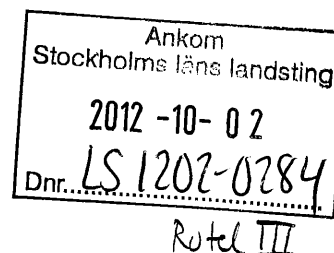
PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 8/2012

Sammanträdesdatum  
2012-09-25

Datum för justering: 2012-09-25

Christer G Wennerholm  
Erika Ullberg



---

§ 113

**Yttrande över motion 2012:4 om utvecklad och förbättrad tillgänglighet och färdtjänst**  
(TN 1203-0052)

I ärendet förelåg skrivelse 2012-08-30 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Gunilla Roxby Cromvall (V).

YRKANDEN

- 1) bifall till förvaltningschefens förslag till beslut,
- 2) bifall till V-ledamotens förslag till beslut (bifall till motionen),
- 3) bifall till S-ledamöternas förslag till beslut, bilaga 1,
- 4) bifall till MP-ledamotens förslag till beslut, bilaga 2.

Ordföranden ställde proposition om yrkanden och fann att trafiknämnden bifallit förvaltningschefens förslag till beslut.

BESLUT

*Trafiknämnden beslöt*

att översända förvaltningschefens förslag till yttrande till Landstingsstyrelsens förvaltning, samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad

RESERVATIONER

S- MP- och V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet.

---

Vid protokollet

Sara Catoni

---

Utdragsbestyrkande  
Ingela Svanberg Ohlsson

2012-09-25

TN 1203-0052

Trafiknämnden, ärende 11

**Yttrande över motion 2012:4 om utvecklad och förbättrad tillgänglighet och färdtjänst**

Trafiknämnden föreslås avge yttrande i enlighet med nedan och därutöver besluta

att rekommendera fullmäktige att bifalla motionen.

Motionen anför att dagens organisation för färdtjänst- och tillgänglighetsfrågor lämnar mycket i övrigt att önska vad gäller tydlighet och ansvarsfördelning. Det illustreras mycket väl av att motionen, trots att den både berör verksamhets- och tilldelningsfrågor, bara har behandlas av beredningen och inte av utskottet. Den nya förvaltningsorganisationen måste beakta de problem som finns. Inte minst mot bakgrund av brukarorganisationernas kritik och behovet av ökad dialog med dem. Deras synpunkter är inte minst viktiga vid utformandet av olika utbildningsinsatser hos förare.

Det är många tjänstemän som gör betydande insatser för tillgänglighet i trafiken och för kvalitet i färdtjänsten. SL har bra och tydliga krav vad gäller tillgänglighet i t.ex. RiTill. Det hjälper dock föga när den politiska majoriteten i strid med dessa ambitioner investerar i kollektivtrafik som de på förhand vet är otillgänglig.

Vi har positiva erfarenheter av OTA-arbetet och är övertygade om att ett kontinuerligt arbete i samma anda behövs. Hur detta ska utformas är inte en fråga för politiken men SL måste vara tydliga i sina krav. Inte minst mot bakgrund av otillgängliga miljöer runt och på väg till SL:s stationer och hållplatser ökar SL:s kostnader för färdtjänst. Ett mer aktivt tillgänglighetsarbete skulle dessutom frigöra medel. Det behövs till den översyn av tilldelningen som både vi Socialdemokrater och den styrande majoriteten vill genomföra.

Korrekta beräkningar på vad olika reformer kostar behövs. Det svar som ges i yttrandet är tyvärr alltför summariska. Detsamma gäller tyvärr även redogörelsen för de juridiska förutsättningarna för ett ökat kundval m.m.

Det är bra att ett avtal om sk via-resor har slutits med Stockholms stad. Det behövs dock en långsiktig lösning för alla berörda.

MILJÖPARTIET DE GRÖNA

FÖRSLAG TILL BESLUT

2012-09-25  
Ärende nr 11

### **Yttrande över motion 2012:4 om utvecklad och förbättrad tillgänglighet och färdtjänst**

Att följa upp och utvärdera tilldelningen av resor är viktigt. Behoven och möjligheterna kan förändras över tid, och bör ses över då och då.

Möjligheten att göra via-resor är viktig både för barn och föräldrar. Idag är det både ologiskt, krångligt och ineffektivt för de som tvingas beställa flera olika resor, istället för att kunna göra en sammanhängande resa. Regelverket måste därför utredas. Det är inte heller ett resurseffektivt system, varken ekonomiskt eller klimatmässigt.

#### **Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

att bifalla motionens att-satser 10 och 11

att uppdra till förvaltningen att inleda samtal med länskommunerna i syfte att få fram liknande avtal som för boende i Stockholms stad, i väntan på ändrade regelverk för via-resor, samt

att i övrigt godkänna tjänsteutlåtandets förslag till beslut

Datum  
2012-08-30Identitet  
TN 1203-0052Handläggare:  
Ragna Forslund  
08-686 1959

Ankom Stockholms läns landsting 2012 -10- 02 Dnr. <u>LS 1202-0284</u>
--------------------------------------------------------------------------------

STYRELSESAMMANTRÄDE	ÄRENDE NR
2012-09- 25	11

## Yttrande över motion 2012:4 om utvecklad och förbättrad tillgänglighet och färdtjänst

I en motion av Erika Ullberg (S) m.fl. föreslås relaterat till tillgänglighet och färdtjänst ett antal åtgärder summerade i elva "att-satser". I motionen föreslås att landstingsfullmäktige ska besluta att uppdra åt Trafiknämnden att;

- tillse att all ny trafik uppfyller tillgänglighetskrav,
- initiera ett tillgänglighetsarbete i samverkan med färdtjänstavdelningen, SL och kommunerna i likhet med det s.k. OTA-projektet,
- slopa tremilsgränsen i färdtjänsttaxan till förmån för en enhetlig taxa,
- ta särskild hänsyn till dagens problem med bristande ansvarsuppföljning och insyn vad gäller färdtjänst- och tillgänglighetsfrågorna vid utformande av ny förvaltningsorganisation,
- utveckla nya former för dialog med brukare och brukarorganisationer för att säkerställa att deras synpunkter blir en del av kvalitetsarbetet,
- initiera en bred och förutsättningslös utredning om hur brukarnas val av leverantörer ska kunna tillgodoses på ett bättre sätt än idag,
- ställa högre krav vid upphandlingar vad gäller kvalitet,
- säkerställa att leverantörer vid upphandling lever upp till standardnivå i tillämpliga branschavtal,
- intensivifiera förarutbildningen i syfte att höja upplevelsen av service och trygghet,
- göra en översyn av resetilldelningen i syfte att bättre anpassa antalet resor efter behoven,
- i samråd med berörda kommuner utreda och förbättra möjligheten till så kallade via-resor för föräldrar med barn i de lägre grundskoleåren.

Nedan behandlas de olika förslagen var och för sig.

### Att tillse att all ny trafik uppfyller tillgänglighetskrav

I SL:s arbete med att utveckla och upphandla ny trafik är möjligheterna att resa för personer med funktionsnedsättningar och äldre en lika självklar del som barnperspektivet. SL lägger stor vikt vid såväl funktion som trafikens utförande i dessa frågor vid alla upphandlingar av ny trafik.

SL deltar även i branschgemensamma standardiseringsarbeten gällande fordonskrav och specifikationer på exempelvis bussar vilket skapat ett branschgemensamt



underlag vid upphandlingar genom branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik, dokumentet Buss 2010. För frågor som gäller tillgänglighetsanpassning och krav på fordon har SL varit särskilt aktivt. SL:s krav på nya fordon motsvarar de krav som ställs i dokumentet Buss 2010. Dessutom finns EU-direktiv som reglerar tillgänglighet. SL följer såväl kraven i dokumentet Buss 2010 som nämnda EU-direktiv.

SL har formulerat krav i trafikavtalen enligt vilka trafikutövaren åtar sig att följa SL:s gällande styrdokument (t.ex. riktlinjer), här främst riktlinjer för tillgänglighet RiTILL. Denna skyldighet gäller i hela trafikutövarens verksamhet. I tidigare och äldre upphandlade trafikavtal finns inte någon direkt koppling till RiTILL men vid ny trafikupphandling är riktlinjerna implementerade.

Nya fordon i trafiken ska enligt redan fattade beslut uppfylla EU:s tillgänglighetskrav, branschkrav i Buss 2010 och krav enligt SL:s riktlinjer, RiTILL. En konsekvensanalys gällande tillgänglighet ska göras inför varje beslut om upphandling. Tillgänglighet för funktionsnedsatta är en prioriterad fråga som redan finns med i arbetet inför varje ny upphandling.

### **Att initiera ett tillgänglighetsarbete i samverkan med färdtjänstavdelningen, SL och kommunerna i likhet med det s.k. OTA-projektet**

OTA projektet var ett arbete som drevs under den tid då färdtjänsten var en egen förvaltning och var ett arbetssätt att initiera kommunkontakter och bearbeta frågor gällande färdtjänst, närtrafik och tillgänglighet. När färdtjänst-organisationen integrerades i SL:s organisation fanns redan en uppbyggd funktion med löpande kommunkontakter varför det var naturligt att även färdtjänstfrågor och frågor om tillgänglighet drevs vidare i det löpande arbetet.

Frågor om tillgänglighet är en naturlig del i det arbete och de kommunkontakter som SL:s samhällsplanerare utför och frågeställningarna finns redan som ett delområde med i de normala kommunkontakterna.

### **Att slopa tremilsgränsen i färdtjänsttaxan till förmån för en enhetlig taxa**

Den nya kollektivtrafiklagen (§10) lägger ansvaret för prissättning av resor på landstinget, den regionala kollektivtrafikmyndigheten att fastställa grunderna för prissättningen för resor med färdtjänst. Frågan om taxesättning/prissättning av resande är därför att hänföra närmast till Färdtjänstutskottet för fortsatt handläggning.

Den största volymen resor i färdtjänst sker i hemområden och är kortare än brytgränsen 30 km. Trots detta sker stora volymer resor som är längre än 3 mil.

År 2011 skedde cirka 430 000 resor som var längre än 30 km. Att beräkna kostnaderna för att slopa tremilsgränsen kräver ett mer omfattande utredningsarbete och en noggrannare analys av de effekter som högkostnadsskyddet ger i detta. En uppskattad direkt kostnadseffekt för färdtjänstverksamheten, beroende på intäktsminskningen, är cirka 32 miljoner kronor beräknad på årsbasis. Då med viss skattning i effekterna av högkostnadsskyddets påverkan.

Det bör också i en noggrannare analys vägas in andra effekter som kan skapas i form av en större vilja att resa med färdtjänst längre sträckor samt hur beslutet skulle påverka övergången till resande i allmän kollektivtrafik på långa sträckor. Sammantaget kan detta skapa kostnadseffekter för färdtjänstsystemet som inte beaktas här.

### **Att ta särskild hänsyn till dagens problem med bristande ansvarsuppföljning och insyn vad gäller färdtjänst- och tillgänglighetsfrågorna vid utformande av ny förvaltningsorganisation**

Ett utredningsarbete pågår där funktionerna inom aktiebolaget SL ska föras in i förvaltningsorganisationen för den regionala kollektivtrafikmyndigheten inom SLL. När detta sker kommer myndighetsdelen av färdtjänsten – idag Färdtjänstavdelningen SLL – att ligga i samma övergripande förvaltningsorganisation som övriga funktioner som idag finns inom SL.

Hur den nya förvaltningsorganisationen slutligt kommer att organiseras är inte fastställt när detta skrivs, ett utredningsarbete pågår och kommer att presenteras senare under hösten 2012. Det förtjänar att påpekas att samarbetet på tjänstemannanivå fungerat väl trots att färdtjänst- och tillgänglighetsfrågorna finns både i en förvaltning och i ett aktiebolag.

Frågan om framtida organisationsstruktur bör därför hänföras till pågående utredningsarbete om den nya organisationen av Trafiknämndens förvaltning och ett förändrat SL.

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

SL följer av Landstingsstyrelsen utvecklad modell för samverkan mellan SLL/SL och länets pensionärs- och handikapporganisationer. Samverkan har utvecklats i olika steg beroende på resenärgrupp samt trafikslag och sker i formerna samverkansråd, beredningsgrupp och resursgrupper. Olika aktuella frågeställningar dryftas och bearbetas underhand mellan tjänstemän och brukarrepresentanter. Politiker inbjuds enligt fastställd plan två gånger per år till samrådsmöten. SL upplever samverkan funktionell och tillräcklig i den modell som används idag.

### **Att initiera en bred och förutsättningslös utredning om hur brukarnas val av leverantörer ska kunna tillgodoses på ett bättre sätt än idag.**

Brukares val av leverantör i färdtjänst, s.k. *Kundvalt resande*, finns idag inom färdtjänst och sjukresor när det gäller resenärer som har utfärdat tillstånd med ett behov att kunna resa med specialfordon - *Rullstolstaxi*. Möjligheten till brukarens egna val av utförandeleverantör är kopplat till en upphandling som skedde med trafikstart 2008 och som möjliggjordes då eftersom LOU (Lagen om offentlig upphandling) hade en annorlunda utformning 2008 än vad som nu gäller. Dessa trafikavtal medger resor med kundval som längst till den 30 september 2015.

Fortsatt möjlighet till kundvalt resande är en fråga som därefter noga genomlysts och utretts utförligt. Dels i form av en fristående utredning via företaget BDO, dels beträffande juridiska förutsättningar av SL:s egna jurister och även fristående juridisk kompetens samt slutligt vad som framkommit vid en lång överprövningsprocess gällande en påbörjad trafikupphandling år 2010 med kundvalt resande som förutsättning.

Det juridiska resultatet av en lång överprövningsprocess i flera rättsinstanser blev ett slutgiltigt konstaterande att kundval inom färdtjänst står i strid med bestämmelserna i LOU och EU-rätten varför beslutet blev att den berörda kundvalsupphandlingen avbröts.

Riksdagens Trafikutskott har i ett betänkande 2011/12: TU5, i maj 2012 behandlat ett antal motioner gällande frågan om kundval i färdtjänst. Utskottet beslutade avslå dessa motioner och pekade samtidigt på ett pågående arbete inom EU med att se över befintligt direktiv om offentlig upphandling. Det konstaterade att utfallet av det arbetet kan komma att påverka hur lagen om valfrihet utformas och vilka varor och tjänster den kan komma att omfatta.

SL:s bedömning är därmed att det inte utan förändringar i berörda lagrum finns några förutsättningar för ett nytt upphandlingsförfarande med kundvalt resande och att det inte heller finns förutsättningar för att en ny utredning skulle komma till ett annat resultat.

### **Att ställa högre krav vid upphandlingar vad gäller kvalitet**

SL är positivt till att underhand utveckla och anpassa kvalitetskrav i upphandlingar efter de erfarenheter som inkommer från omvärldsbevakning, teknisk utveckling, resenärer och brukarorganisationer samt underhand inkommande klagomål på resor. Inför varje ny upphandling finns tillfälle att justera och förbättra de krav som bör ställas i upphandling.

Trots detta finns anledning att belysa att färdtjänsten når mycket höga nöjdhetsstal jämfört med både allmän kollektivtrafik och andra branscher som är kända för en hög kundnöjdhet. Kvalitén inom färdtjänst mäts på olika sätt, dels via teknisk mätning inom olika IT-system, t ex hämttider och registrering av resebevis, dels genom branschorganisationens Svensk Kollektivtrafiks intervjubarometer, Anbarometer. De nyckeltal som uppnås visar mycket höga nöjdhetsstal och uppmätt kundnöjdhet ligger på 89 %.

SL är positivt till att fortsatt bearbeta nya avtal för en förbättrad kvalitet kopplat till erfarenheter från trafik och leverans. Ett generellt krav på ökad kvalitet som inte riktas mot de delar i verksamheten som bör förbättras ger risker för väsentligt ökade kostnader för köpta resor. Det kan minska möjligheten att skapa "fler resor för pengarna" till en acceptabelt god kvalitet.

### **Att säkerställa att leverantörer vid upphandling lever upp till standardnivå i tillämpliga branschavtal**

Det finns inga generellt framställda branschavtal. Om det med branschavtal i satsen avses kollektivavtal, så vill SL tydliggöra att skälet till att det inte ställs krav på kollektivavtal i dagens trafikavtal har en koppling mot nuvarande EU-rätt som inte möjliggör att i offentlig upphandling ställa krav på kollektivavtal.

### **Att intensifiera förarutbildningen i syfte att höja upplevelsen av service och trygghet**

Utbildning är mycket viktigt och höga krav ställs på förarna genom olika grundkrav. Taxiförarlegitimation (TFL) krävs för taxiförare och Yrkeskompetensbevis (YKB) krävs för bussförare. Införandet av YKB innebar en stor kompetenshöjning hos bussförarkåren och är en satsning som har kostat SL ca 80 miljoner kronor år 2011, exklusive kostnader för nya avtal. För taxi har regeringen fattat beslut att uppdraga åt Transportstyrelsen att återinföra lokalkännedomsprov för taxiförare i Stockholms län. SL har varit påverkande både mot en höjd kravnivå på TFL som att bibehålla kravet på lokalkännedom.

För förare i SL:s trafikavtal ingår ett särskilt krav på genomförd insiktsutbildning. Kravet är därutöver att förare skall ha erforderlig kompetens för sitt uppdrag. I färdtjänst ställs krav på kompletterande utbildning i vissa fall till exempel vad gäller förare av Rullstolstaxi gällande fasthållning av rullstolar och förare av s.k. trappklättrare.

En behovsanalys bör göras innan ytterligare utbildningar startas eller ytterligare krav i utbildningar läggs till. Just kunskap om bemötande och trygghetsskapande åtgärder är ofta kopplade till förarens personlighet i lika hög grad som en inlärd kunskap. Därför lägger färdtjänsten i senare upphandlingar särskild vikt på att fånga de förare som inte fungerar i sin roll för att dessa i leverantörens försorg ska genomgå kompletterande

utbildning. Det bedöms viktigare att fånga förare med bristande funktion än att lägga krav på förare som fungerar bra i sin yrkesroll.

Eftersom antalet förare är så stort, cirka 8000 personer verksamma bara inom taxi, och personalomsättningen är hög så uppstår snabbt stora kostnader om det ställs nya krav på utbildning.

SL föreslår därför att satsningar ska ske på kompletterande utbildning för förare som får klagomål och att SL ska följa upp leverantörers utbildning så att kvalitén är god och att kursplaner uppfyller behoven.

### **Att göra en översyn av resetilldelningen i syfte att bättre anpassa antalet resor efter behoven**

SL konstaterar att förslaget i motionen har bäring mot och liknar de tankar om resetilldelning som budget för 2013 anför. SL är positivt till uppdraget att utreda och bearbeta frågor om resetilldelning. Efter genomförd utredning kommer frågan att behandlas i Färdtjänst- och tillgänglighetsberedning och Färdtjänstutskott för fortsatta beslut till åtgärder.

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

I färdtjänstlagen (1997:736) är viaresor för föräldrar till barn som går i grundskolan inte en väsentlig resa. I regelverket för färdtjänst ges i dagsläget inte utrymme att tilldela extra resor för förälder när barnet börjar första klass i grundskolan.

I budget 2013 har färdtjänstavdelningen fått i uppdrag att se över de resetilldelningskriterier som finns idag. Viaresor till föräldrar med barn i de lägre grundskoleklasserna kan vara en del av uppdraget.

I de fall där även barnet har en funktionsnedsättning har barnet rätt till skolskjuts enligt skollagen kap 4 § 7. För att överbrygga de svårigheter som uppstår i dessa fall har en överenskommelse träffats med Stockholm stad och Stockholms läns landsting om en betalösning som möjliggör att en förälder kan resa med sitt funktionsnedsatta barn till och från skolan.

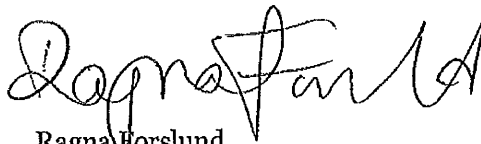
### Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att översända förvaltningschefens förslag till yttrande till Landstingsstyrelsens förvaltning, samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad

  
Anders Lindström  
Förvaltningschef

  
Ragna Forslund  
Trafikdirektör

### Bilaga

Motion 2012:4 av Erika Ullberg m fl (S) om utvecklad och förbättrad tillgänglighet och färdtjänst