



**Tjänsteutlåtande**

Trafiknämnden  
Sammanträdesdatum  
2018-12-10  
Utfärdat  
2018-10-21  
Diarienummer 6577/18

**Serviceresor**

Peter Norling  
Telefon 031-368 29 01  
E-post: peter.norling@trafikkontoret.goteborg.se

**Yrkande (S), (V), yttrande (MP) angående serviceresors ekonomi**

---

**Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden föreslår kommunstyrelsen att besluta om ett utökat kommunbidrag om 10 miljoner kronor för ökade kostnader för serviceresor.
2. Trafiknämnden förklarar uppdraget enligt yrkande (S), (V), yttrande (MP) angående serviceresors ekonomi, 2018-11-06 § 416, fullgjort.

**Sammanfattning**

Trafiknämnden gav vid sammanträdet 2018-11-06, § 416, trafikkontoret i uppdrag att återkomma med en redovisning kring avdelningen serviceresors ekonomi. Beslutet grundade sig på en redovisning om de ekonomiska utmaningarna samt förutsättningar för serviceresorna för 2018 och 2019, som trafikkontoret redogjort för vid ett tidigare nämndsammanträde

På grund av kostnadsökningar bedöms det i nuläget saknas ca 19-21 miljoner kronor för verksamheten serviceresor. Åtgärder har därför planerats in för att säkerställa en budget i balans för 2019.

De åtgärder som här redovisas bedöms innebära kostnadssänkningar på 9–11 miljoner kronor för 2019. Trafikkontoret föreslår trafiknämnden att därutöver begära ett utökat kommunbidrag om 10 miljoner kronor för att täcka resterande underskott så att redovisade besparingsalternativ inte behöver verkställas.

**Förhållande till beslutade styrande dokument**

Tillgång till färdtjänst och omfattningen av resetilldelning påverkar funktionshinderades förutsättningar för flera av de huvudområden som pekas ut i *Göteborgs stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning*, exempelvis rätten till demokratiskt deltagande, rätten till utbildning, rätten till arbete och bostad och rätten till kultur och fritid då samtliga dessa förutsätter möjligheter till anpassade resor i tillräcklig omfattning för att kunna delta.

Även *handlingsplan för arbetet med de mänskliga rättigheterna i Göteborgs stad* pekar på vikten av ovanstående dokument gällande personer med funktionsnedsättning.

*Policy för fysisk tillgänglighet i Göteborgs stad* anger att alla invånare skall ha lika möjligheter att ta del av Göteborgs samhället. Tillgång till färdtjänst och omfattningen av resetilldelning påverkar funktionshindrades förutsättningar att kunna delta. I *policy för fysisk tillgänglighet i Göteborgs stad* anges även att trafiken i Göteborg skall öka sin tillgänglighet för människor med funktionshinder.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Förslagen syftar till att säkerställa att trafiknämnden kan tillhandahålla serviceresor i rimlig omfattning och till rimlig kvalitet inom budget för 2019, trots de fördringar av verksamheten som tillkommit.

### **Barnperspektivet**

Trafikkontoret har inte funnit några särskilda aspekter i frågan utifrån detta perspektiv.

### **Jämställdhetsperspektivet**

Fler kvinnor än män har färdtjänsttillstånd så förslagen innebär en större påverkan på kvinnors möjligheter till ett aktivt deltagande i samhället.

### **Mångfaldsperspektivet**

Trafikkontoret har inte funnit några särskilda aspekter i frågan utifrån detta perspektiv.

### **Miljöperspektivet**

Förslagen syftar till stora delar till färre resor och överflyttning till den allmänna kollektivtrafiken vilket är positivt för miljön. Om förslagen leder till ökat resande med privata fordon med lägre miljöprestanda har det i den delen en negativ miljöpåverkan.

### **Omvärldsperspektivet**

Ur ett nationellt perspektiv tillhör Göteborg den minoritet av kommuner som har begränsningar i antal resor. Att ta bort möjligheten till extra tilldelning av resor skulle ytterligare öka skillnaden mellan Göteborg och andra kommuner i funktionshindrades möjligheter att resa till vänner, aktiviteter, arbete och studier.

Allmänt sett ställs allt ökande krav och ambitioner att personer med funktionsnedsättning ska kunna leva sitt liv på ett likvärdigt sätt som andra samhällsmedborgare.

Stefan Eglinger  
Trafikdirektör

Peter Norling  
Avdelningschef



# Göteborgs Stad

## Trafikkontoret

### *Bilaga*

- 1 Yrkande (S), (V), yttrande (MP) angående serviceresors ekonomi, trafiknämnden 2018-11-06 § 416

## Ärendet

Trafiknämnden beslutade vid sammanträdet 2018-11-06, §416, i enlighet med yrkande från (S) och V samt yttrande från (MP):

- Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att återkomma med en redovisning kring Serviceresors ekonomi enligt yrkandet. Redovisning ska ske under 2018.

Yrkandet grundade sig på en redovisning om de ekonomiska utmaningarna samt förutsättningar för serviceresorna för 2018 och 2019, som trafikkontoret redogjort för vid ett tidigare nämndsammanträde. I yrkandet anges att inriktningen för redovisningen ska vara att lämna såväl en redovisning för översyn av intäktssidan, förslag till åtgärder på systemnivå samt andra förslag som kan bidra till en budget i balans. Inriktningen ska också vara att minimera den negativa effekten för den enskilde resenären.

## Bakgrund

Trafiknämnden har sedan den 1 januari 2016 ansvar för att tillhandahålla serviceresor (tidigare färdtjänstresor). Inom verksamheten prognosticeras för 2019 ett underskott på 19–21 miljoner kronor. Inom trafiknämndens verksamhetsområde finns dessutom flera områden där aktuell budgetram inte är tillräcklig för de behov som finns inom områdena. Det saknas därför möjligheter att täcka underskottet genom interna omfördelningar. De tänkta åtgärderna redovisas nedan och kommer successivt genomföras under inledningen av 2019 och i förekommande fall efter beslut i trafiknämnden.

Samtidigt finns kommande riskfaktorer till följd av besluten om utökat färdtjänstområde och överförandet av ansvaret för resor till och från daglig verksamhet till trafiknämnden. Kostnader för bägge dessa beslut är synnerligen svårbedömda och svåra att värdera. Angående det utökade färdtjänstområdet har ingen ramjustering skett för trafiknämnden då detta från stadsledningskontoret bedömts kunna rymmas inom befintlig ram. Trafikkontoret delar inte denna bedömning.

Dessa och andra osäkerhetsfaktorer har tidigare redovisats i rapporten ”underlag för serviceresor verksamhetsplan och ekonomi 2019–2021”. Där redovisas även att från sommaren 2019 och framåt medför de demografiska förändringarna i Göteborg att antalet färdtjänstresenärer kommer att öka då invånare i gruppen 80+ ökar. 2021 bedömdes den ökande gruppens resande innebära kostnadsökningar på 4,5 miljoner kronor per år.

Generellt kan sägas att effekter av den här typen av förslag är mycket svårkalkylerade och att effekterna både kan komma att överstiga och understiga beräkningarna beroende på hur resenärgruppen som helhet förändrar sitt resande. Ett exempel är när även resenärer som reser betydligt mindre än deras tilldelning ändå minskar sitt resande i samband med sådana beslut. I de fall enskilda åtgärder kräver politiska beslut kommer sådana ärenden att återkomma till trafiknämnden från sammanträdet i december och framåt.

De åtgärder som här redovisas bedöms innebära kostnadssänkningar på 9-11 miljoner kronor för 2019, vilket innebär ett kvarstående underskott på 8-12 miljoner kronor. 4–5 miljoner kronor motsvarar den ökade kostnaden som redan har uppstått till följd av ökade körtider relaterat till avstängningar och byggnationer i Göteborg under byggtiden. Denna merkostnad bedöms

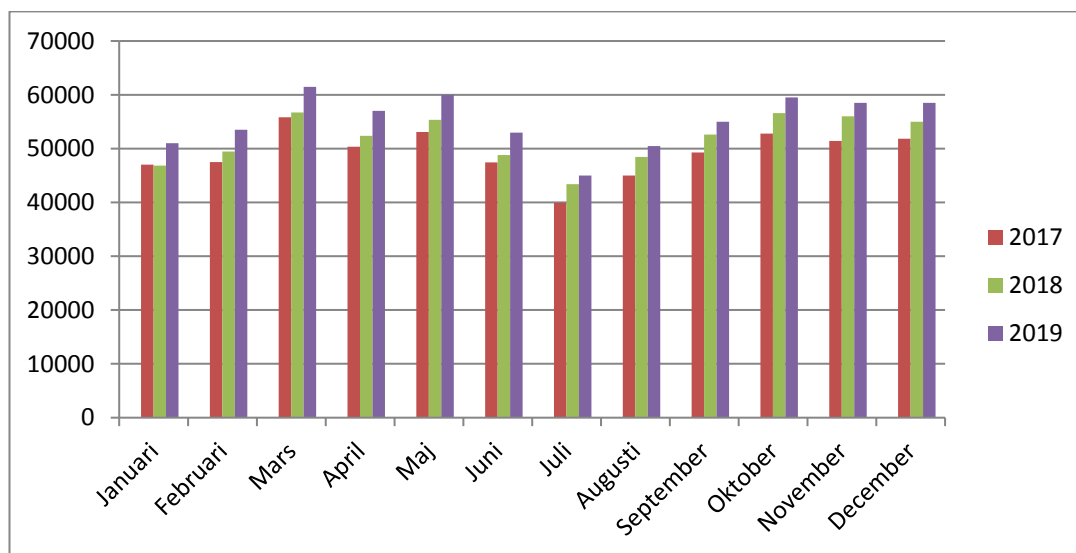
öka även i framtiden i takt med ökande ombyggnation och minskade möjligheter att ta sig fram med bil i Göteborg, primärt en ytterligare ökning under 2019 i samma omfattning.

Den ekonomiska prognosen för serviceresorna 2018 pekar på ett underskott på 1,4 miljoner kronor jämfört med budget till följd av ökade trafik kostnader. Underskottet för 2018 hanteras dock genom att motsvarande överskott finns inom andra verksamheter inom trafikkontoret.

För 2019 bedöms underskottet för serviceresorna bli 19-21 miljoner kronor.

Följande budgetpåverkande faktorer har i nuläget identifierats:

1. Flexlinjen bedöms bli 3 miljoner kronor dyrare än budget framförallt till följd av den dyrare tillfälliga upphandling av trafik som Västtrafik genomförde då den pågående upphandlingen hade överklagats och domstolshandläggningen drog ut på tiden.
2. Sedan 1 juli 2018 förefaller resandets ökningstakt ha ökat till ungefär 9 %. Bedömningen är därför att resandet på helår 2018 ökar med 30 000 resor jämfört 2017 och 12 000 resor mer än budgeterat för 2018. Anledningen bedöms framförallt vara att Västtrafik sedan halvårsskiftet inte längre erbjuder färdtjänstresenärer i Göteborg ett avgiftsfritt resande i den allmänna kollektivtrafiken. För 2019 bedöms resandeökningen bli ytterligare ca 40 000 resor utöver resandeökningen för 2018. Sammantaget innebär det ett ökat resande med 52 000 resor utöver planerad budgettram vilket motsvarar 9 miljoner kronor.

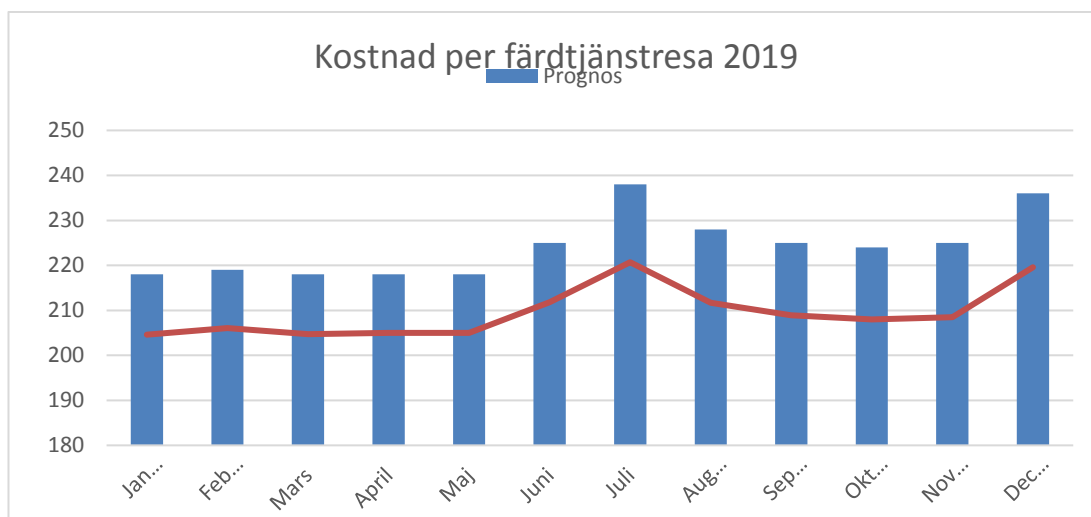


Diagrammet visar den historiska och prognostiserade utvecklingen av göteborgares färdtjänstresor 2017-2019 utan att åtgärder vidtas.

3. Sedan en körtidsuppdatering under sommaren till följd av Götatunnelns enkelriktning och andra byggarbeten i Göteborg ökade den genomsnittliga kostnaden per färdtjänstresa till en nivå på 6-8 kronor högre än budget, vilket motsvarar 32-42 sekunder per resa. Utifrån den kostnadsnivån kommer trafikens kostnader 2019 att vara 4-5 miljoner kronor över tidigare beräkningar. Även om Götatunneln öppnas i bägge riktningarna under 2019 tillkommer

andra avstängningar och vägarbeten som sammantaget bedöms ge ytterligare restidsökningar vilket bedöms under 2019 medföra ytterligare ökade körtider i ungefär samma omfattning som redan skett under 2018. Den totala körtidsökningen 2018-2019 motsvarar 64-84 sekunder vilket innebär ökade trafik kostnader på 8-10 miljoner kronor.

4. Trafikavtalens index medför ökade kostnader på ca 3 mnkr för 2019. Historiskt har trafikens index ökat timpriserna med 2-3 % per år och har ställt krav på ett ständigt arbetet med att effektivisera trafiken. Detta effektiviseringsarbete har inneburit att kostnaden för utförda resor kunnat hållas tillbaka trots ökade avtalspriser. Som ett exempel här kan nämnas att snittkostnaden per färdtjänstresa var 211 kronor 2011 som kan jämföras med att snittkostnaden per resa var 211 kronor även 2017 trots att avtalens prisindex inneburit en ökning av timpriserna med 2-3 % per år. Därav följer att potentialen till ytterligare kostnadsänkningar genom effektiviseringar minskar då effektiviseringsåtgärder genomförs.



Diagrammet visar den bedömda utvecklingen av kostnad per färdtjänstresa under 2019 om inga åtgärder vidtas baserat på de ökade körtiderna som staden under byggtiden innebär samt indexering av trafikavtal. Linjen visar budgetnivån utifrån en normaluppräknning av trafik kostnaderna.

5. En analys och helhetsbedömning av verksamhetens intäkter har gjort att dessa budgeteras med 4 miljoner kronor högre än tidigare bedömningar. Till största delen avser det bedömningen av de viten som trafikföretagen betalar vid kvalitetsbrister som nu budgeteras på en nivå som bättre motsvarar de senaste årens utfall.

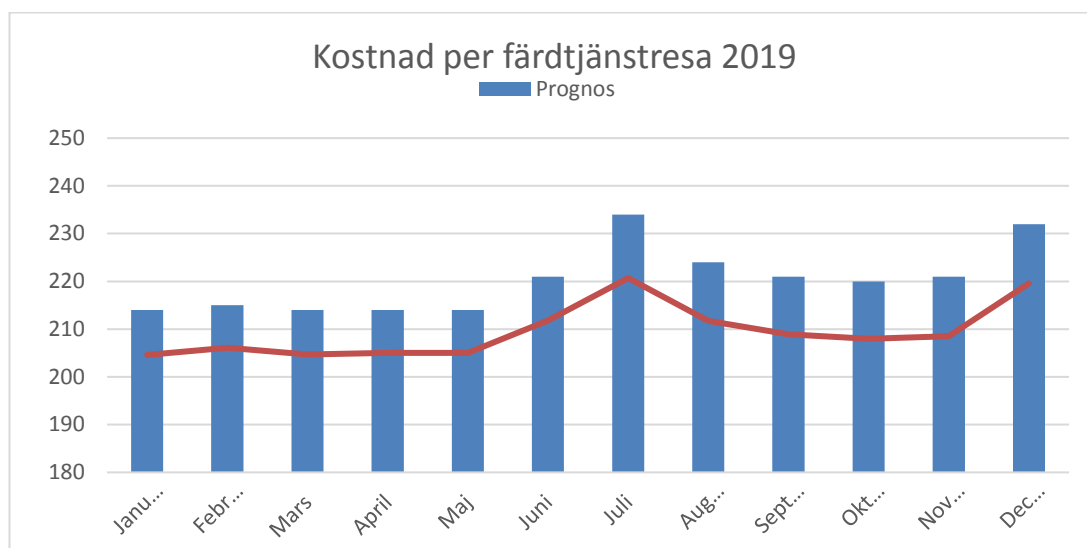
Åtgärder behöver därför vidtas för att säkerställa budget i balans 2019, då nettot av ovanstående 5 punkter innebär kostnader på 19–21 miljoner kronor.

## Åtgärder

### Systemtekniska åtgärder

Genom fyra systemtekniska åtgärder i serviceresors trafikplaneringssystem Planet bedöms snittkostnaden sänkas. Åtgärderna innebär dock en ökad arbetsbelastning för medarbetare på trafikledning och kan i många fall innebära sämre servicenivå vid bokning av resa främst för rullstolsburna resenärer vilka i och med åtgärderna kommer att få vänta längre tid på ett

fordon vid nybokning. Åtgärderna bedöms sammantaget innebära kostnadssänkningar på 3-4 miljoner kronor per år och har till största delen genomförts under hösten 2018.



*Diagrammet visar den bedömda utvecklingen av kostnad per färdtjänstresa under 2019 om med hänsyn taget till effekter av de systemåtgärder som genomförts samt baserat på de ökade körtiderna som staden under byggtiden innebär. Som framgår är bedömningen att kostnadsökningen till följd av ökade körtider inte är möjlig att hämta in genom systemeffektiviseringar.*

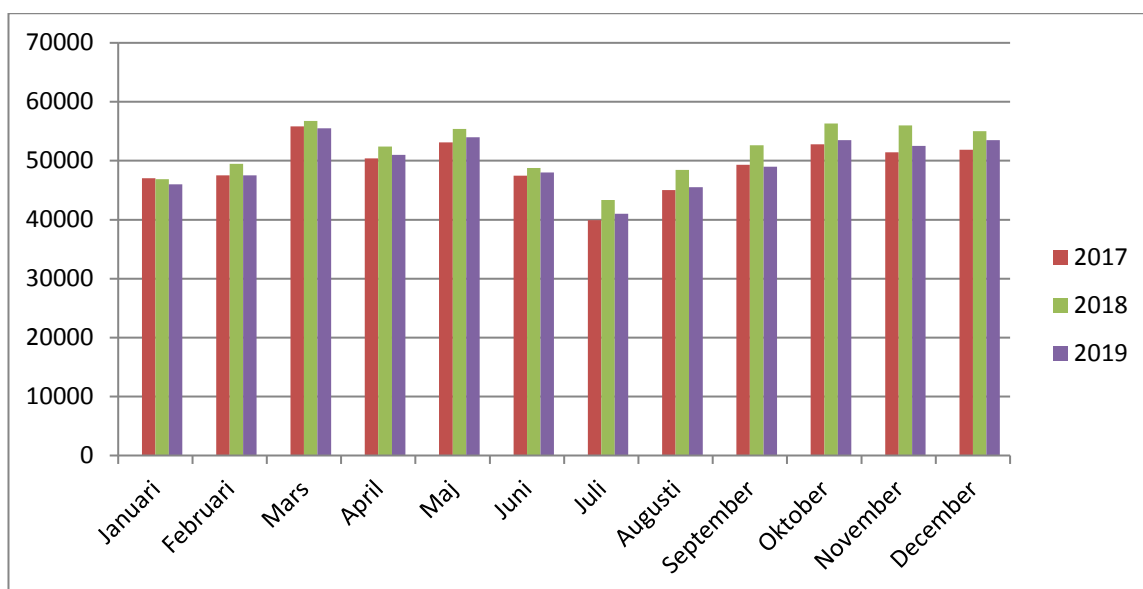
#### Fritt resande för färdtjänstresenärer i den allmänna kollektivtrafiken

Genom ett tillköp av fritt resande i den allmänna kollektivtrafiken bedöms den angivna ökningen av resandet kunna minskas. Vi gör dock bedömningen att en viss del av den troliga ökningen på 48 000 resor per år kommer kvarstå, bedömningsvis 12 000 resor, dels till följd av ändrade resmönster som redan vants in och dels till följd av färdtjänstresenärer i åldersgruppen 65+ i framtiden inte har fritt resande i den allmänna kollektivtrafiken under högtrafiktiden.

Minskningen med 36 000 resor sparar 4–5 miljoner kronor netto per helår. Eftersom detta förutsätter en överenskommelse med Västtrafik kommer åtgärden troligtvis inte att kunna genomföras före årsskiftet. Skulle åtgärden genomföras under 2019, mest troligt vid halvårsskiftet med en successiv ökning bedöms det ge en nettobesparing på 1–2 miljoner kronor för 2019.

#### Trafiknämnden fastställer att ingen extra tilldelning av resor sker under 2019

Den nuvarande modellen för grundtilldelning och extra tilldelning av resor infördes för snart två år sedan. I beslutet angavs att beslut om antal resor för extra tilldelning ska ske varje år baserat på budgetläget. Att ta bort möjligheten till extra tilldelning innebär att högsta möjliga tilldelning blir 312 fritidsresor. Utifrån rådande omständigheter kommer trafikkontoret att föreslå trafiknämnden att ingen extra tilldelning ska vara möjlig för 2019. För 2019 bedöms resandeminskningen till 30 000 resor motsvarande 5 miljoner kronor.



Diagrammet visar den historiska och prognostiserade utvecklingen av göteborgares färdtjänstresor 2017-2019 som utvecklingen bedöms om ovanstående åtgärder genomförs. Det sammantagna resandet 2019 är då 66 000 resor färre än om inga åtgärder vidtas. Jämfört med 2017 bedöms förändringen av resandet till en ökning med 5 000 resor.

### Andra osäkerhetsfaktorer

Enligt beslut i kommunfullmäktige ska trafiknämnden ta över huvudmannaskapet för resor till och från daglig verksamhet som omfattas av lag om valfrihetssystem från 1 april 2019. Det har inneburit betydande svårigheter att utreda dessa resors totala kostnader och hur mycket pengar som ska justeras genom överflyttning av kommunbidrag. Totalt rör det sig troligen om storleksordningen 50 miljoner kronor per år. Effekter av detta är inte beaktade i budgeten utan kommer hanteras separat under 2019.

### Ytterligare åtgärder

Det pågår ett ständigt arbete med effektivisering av den trafik som köps in. Som redan har nämnts har effektiviseringsarbetet inneburit att kostnaden för utförda resor kunnat hållas tillbaka trots ökade avtalspriser. Som ett exempel här kan nämnas att snittkostnaden per färdtjänstresa var 211 kronor 2011 som kan jämföras med att snittkostnaden per resa var 211 kronor även 2017 trots att avtalens prisindex inneburit en ökning av timpriserna med 2-3 % per år. Därav följer att potentialen till ytterligare kostnadssänkningar genom effektiviseringar minskar då effektiviseringsåtgärder genomförs.

Andra potentiella åtgärder som tidigare nämnts har varit exempelvis minskad jul- och nyårstrafik, borttagande av möjlighet att resa nattetid, ta bort möjligheten till resor i annan kommun och större neddragningar av flexlinjetrafiken.

Dessa åtgärder har redan avvisats av trafiknämnden. Utifrån Göteborgs stads budgetprocess skall taxebeslut fattas av kommunfullmäktige i juni för nästkommande år vilket innebär att en ytterligare höjning av taxan utöver redan beslutade 2 kronor för färdtjänstresor inte påverkar intäkterna för 2019. Under 2018 har även serviceresors förmedlingsavgift höjts med 10 kronor per resa. Förmedlingsavgiften är den administrativa självkostnad som serviceresor har i sin verksamhet för att boka, planera och följa upp resorna



och som faktureras trafikköpande verksamheter utöver trafikknoden.  
Ökade intäkter för höjningen av förmedlingsavgiften är redan sedan tidigare  
inräknad i budgeten för 2019.

Bedömningen är att möjligheten att hantera det befarade underskottet genom  
effektiviseringar eller intäktsökningar är begränsat. Det innebär att  
besparingar i den storleksordningen knappast går att genomföra utan att det  
drabbar resenärerna, främst i form av minskat resande.