

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2019-12-18

Diarienummer 7738/19

Handläggare

Magnus Junsäter, Peter Norling

Telefon: 031-368 29 01

E-post: magnus.junsater@trafikkontoret.goteborg.se,
peter.norling@trafikkontoret.goteborg.se

Åtgärdsförslag utifrån serviceresors ekonomi år 2020

Förslag till beslut

I trafiknämnden

1. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra åtgärder för besparingar om 7 mnkr i enlighet med trafikkontorets förslag.
2. Trafiknämnden förklarar uppdraget att vid trafiknämndens februarimöte återkomma med åtgärdsförslag för att hantera den ekonomiska situationen för år 2020 avseende verksamheten serviceresor (TN 2019-12-12, § 476) för fullgjort.

Sammanfattning

Vid trafiknämndens möte 2019-12-12 § 476 fick trafikkontoret i uppdrag att vid trafiknämndens februarimöte återkomma med åtgärdsförslag för att hantera den ekonomiska situationen för år 2020 avseende verksamheten serviceresor.

Trafikkontoret gör bedömning att de ekonomiska ramarna för serviceresors verksamhet inte inrymmer de kostnadsökningar som verksamheten ser framför sig år 2020.

Trafikkontoret har tagit fram åtgärder för att säkerställa budget i balans, vilket utifrån det underlag som finns idag innebär 7 mnkr för år 2020. Tjänsteutlåtandet innehåller även förslag till åtgärder för att genomföra ytterligare besparingar i storleksordningar om totalt 20-35 mnkr. Om dessa kan bli aktuella är avhängigt andra beslut inom Göteborgs Stads verksamhet och inom andra verksamheter som exempelvis Västra Götalandsregionen.

De tre åtgärder som föreslås för besparingar om 7 mnkr är ändrade regelverk för månadskort, mer aktiv hänvisning till flexlinjetrafik samt personaladministrativa kostnadsminskningar.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Trafikkontorets primära förslag på åtgärder bedöms ge besparingar om 7 mnkr för år 2020. De primära åtgärderna innebär ändrat regelverk för månadskort, mer aktiv hänvisning till flexlinjetrafik samt en personaladministrativ kostnadsminskning. De föreslagna åtgärderna kommer innebära konsekvenser för en stor andel av serviceresors målgrupp, de resenärer som reser med färdtjänst. Det ändrade regelverket för månadskort kommer påverka ett antal resenärer rent ekonomiskt. Mellan 100 och 150 personer brukar köpa ett månadskort och genomföra 25 eller fler fritidsresor. Om dessa resenärer reser med månadskortet i den omfattning de gör idag kommer flera av dessa debiteras utöver avgiften för månadskortet. Effekter av detta uppskattas bli 3 mnkr. Att förflytta resor från

färdtjänsttrafik till flexlinjetrafik kommer att innebära minskade trafikkostnader, vilket uppskattats till 2 mnkr. Utöver detta föreslås personaladministrativa kostnadsminskningar som uppskattas till besparingar om 2 mnkr.

Tjänsteutlåtandet presenterar även en rad åtgärder för att genomföra besparingar i storleksordningar om totalt 20-35 mnkr. Om detta är åtgärder som behöver genomföras är avhängigt andra beslut och förändringar inom Göteborgs Stads verksamhet men även inom andra verksamheter såsom Västra Götalandsregionen. Om det blir aktuellt med mer åtgärder återkommer dessa i separata tjänsteutlåtanden med mer utförliga konsekvensbeskrivningar.

Bedömning ur ekologisk dimension

De åtgärder som föreslås inriktar sig på att minska resevolymerna i färdtjänst och flytta över trafik till flexlinjen. Att minska resor med personbil/rullstolsfordon och att flytta över samt öka resandet med flexlinjen är positivt ur en miljöaspekt. Flexlinjen har högre kapacitet att få med fler antal resenärer per resa jämfört med personbil/rullstolsbuss. Generellt finns det ett mål att öka resandet med flexlinjen, då detta bedöms mer hållbart än traditionell färdtjänstresande i form av resa med en personbil eller rullstolsbuss.

Bedömning ur social dimension

Målgruppen inom serviceresors verksamhet är personer som har en funktionsnedsättning som är av sådan omfattning att de efter ansökan blivit berättigade till färdtjänst.

Målgruppen spänner över alla åldrar, olika typer av funktionsnedsättningar och olika bakgrunder. De primära åtgärder som föreslås ger främst en ekonomisk påverkan på en mindre grupp resenärer, vilket kan påverka möjligheter för dessa att upprätthålla resande i den omfattning som de genomför idag. Det kan även förekomma att personer till följd av mer aktiv hänvisning till flexlinjen får anpassa sin tillvaro på ett annat sätt än vad som gäller idag.

Generellt ser vi inte att de primära åtgärderna ger en större påverkan utifrån en social dimension gällande majoriteten av färdtjänstens målgrupp. Skulle det bli aktuellt med åtgärder som presenterats utöver de primära kan dessa ge mer effekter, såväl för barn och ungdomar som för större grupper av personer med mer omfattande funktionsnedsättningar.

Samverkan

Åtgärder när det gäller personaladministrativa kostnadsminskningar kan bli aktuella att samverka om. Det beror på vilka typer av åtgärder som kommer att genomföras, och om de bedöms vara av sådan art att samverkan är nödvändigt.

Förhållande till styrande dokument

Trafikkontoret och alla dess verksamheter har att förhålla sig till *Göteborg Stads budget* för år 2020. Vid tidpunkt för denna skrivelse är budget ännu inte beslutad, men de ekonomiska ramarna bedöms ändå vara så pass tydliga att de antaganden som finns i denna skrivelse är aktuella.

I *Göteborgs stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning* anges exempelvis rätten till demokratiskt deltagande, rätten till utbildning, rätten till

arbete och bostad och rätten till kultur och fritid. Samtliga av 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 vilket förutsätter möjligheter till anpassade resor i tillräcklig omfattning för att kunna delta. Där anges även att trafiken i Göteborg skall öka sin tillgänglighet för människor med funktionshinder.

Bilagor

1. Protokollsutdrag Trafiknämnden 2019-12-12 § 476

Ärendet

Vid trafiknämndens möte 2019-12-12 § 476 fick trafikkontoret i uppdrag att vid trafiknämndens februarimöte återkomma med åtgärdsförslag för att hantera den ekonomiska situationen för år 2020 avseende verksamheten serviceresor. I detta tjänsteutlåtande kommer att presenteras åtgärder om 7 mnkr och beredskap för ytterligare åtgärder som kan aktualiseras under år 2020.

Brukarorganisationer som är aktiva inom Rådet för funktionshinderfrågor har informerats om åtgärdsförslagen vid rådets sammanträde 2020-01-29.

Beskrivning av ärendet

Trafikkontoret gör bedömningen att de ekonomiska ramarna för serviceresors verksamhet inte inrymmer de kostnadsökningar som verksamheten ser framför sig år 2020.

Trafikkontoret bedömer att färdtjänstresandet för 2020 kommer bli ca 710 000 resor, vilket är 100 000 resor mer än 2018, och 55 000 resor mer än 2019. Till detta kommer ökade trafik kostnader och minskade intäkter på grund av förändrade avtal och regelverk.

Trafikkontoret har fått i uppdrag att ta fram åtgärder för att säkerställa en budget i balans, vilket utifrån det underlag som finns idag innebär 7 mnkr för år 2020.

Det ska även presenteras ett sekundärt åtgärds paket om besparingar på ytterligare cirka 17 mnkr och därutöver ett kompletterande åtgärds paket om besparingar på ytterligare cirka 5–20 mnkr. De sekundära och ytterligare åtgärderna är avhängiga andra beslut som kan påverka trafikkontorets ekonomi, och kan inte bedömas aktuella förrän längre fram under år 2020. Sekundära och ytterligare åtgärder är huvudsakligen utifrån fyra områden: att anpassa resevolym, att anpassa avgifter och intäkter, att justera servicenivåer samt att se över vilka besparingar som kan göras avseende personal och administration.

Primärt åtgärds paket

I det primära åtgärds paketet ska besparingar om 7 mnkr genomföras. Åtgärderna behöver verkställas under våren 2020 för att ge planerad ekonomisk effekt. För att genomföra besparingar om 7 mnkr föreslås följande tre åtgärder:

1. Ändrat regelverk för månadskort

Månadskortet som det fungerar idag gäller för obegränsat antal fritidsresor, ett beslut som togs av färdtjänstnämnden 2012-06-11, § 48 dnr 0397/12. Tidigare begränsades månadskortet att enbart gälla ett visst antal fritidsresor, och resor som utfördes utöver det antalet utgick det egenavgift för. Åtgärden innebär att åter införa en begränsning på månadskortet. Detta skulle innebära att månadskortet endast omfattar väsentliga resor och därutöver 30 fritidsresor per kalendermånad. För fritidsresor utöver 30 enkelresor per kalendermånad utgår ordinarie egenavgift, vilket för 2020 är 49 kr per resa. Mellan 100–150 personer per månad köper månadskort och genomför 25 eller fler fritidsresor. Totalt säljs ungefär 800–850 månadskort per månad. Genomför tidigare nämnda 100–150 resenärer resor på månadskortet i samma omfattning som idag innebär det att flera av dessa kommer att debiteras avgift utöver månadskortet.

En ändring av regelverk för månadskort bedöms spara 3 mnkr per år. Detta dels genom ökade intäkter, men dels genom mer återhållsamt resande utifrån den ökade kostnads bilden för den enskilda resenären.

2. Mer aktiv hänvisning till flexlinjetrafik

Beställningscentralen i Högsbo hanterar bokning för såväl färdtjänst som för flexlinje. I samband med bokning är det möjligt att se om resan istället skulle kunna genomföras med flexlinje, detta avhängigt hur färdtjänstillståndet är utformat samt om flexlinjen trafikerar den adress som resenären ska resa till. Utifrån rådande läge hänvisas resenärer att resa med flexlinje istället för färdtjänst. Detta går att hantera mer strikt. Den striktare hanteringen innebär att vid resa inom flexlinjeområde på tid där flexlinjen går får resan inte utföras med färdtjänst. Regelverket ska gälla för önskad flexlinjetur och om där saknas ledig tid istället turen före eller turen efter, vilket för resenären kan innebära att resan behöver utföras en timma tidigare eller senare än önskat. Förslaget kommer innebära en viss ökning av administration där kostnad tillkommer, dels kan samtalen bli längre vid bokning, men det kan också inkomma fler ansökningar för prövning avseende personer som till följd av sitt funktionshinder har svårt att genomföra resor med flexlinjen.

En mer aktiv och strikt hantering av flexlinjen bedöms spara 2 mnkr per år. Besparingen är utifrån en förflyttning av resor till flexlinjen som innebär en lägre kostnad i förhållande till att resan skulle genomföras med färdtjänstfordon.

3. Personaladministrativa kostnadsminskningar

Kostnadsramen inom personaladministrativa området minskas. Huvudfokus är en minskning av heltidstjänster samt förändrad hantering vid frånvaro och ersättningsrekrytering. En kostnadsminskning inom det personaladministrativa området kan göra det svårare att upprätthålla kvalitet- och servicenivåer över tid.

Åtgärder inom personaladministrativa kostnader förväntas för år 2020 ge effekt om 2 mnkr.

Beredskap och möjligheter till ytterligare åtgärder

Nedan redovisas möjligheter till fler åtgärder som skulle kunna vidtas om det ställs krav på ytterligare besparingar utifrån det ekonomiska läget år 2020. Om detta skulle bli nödvändigt är avhängigt andra politiska beslut som rör trafikkontorets och verksamhetens serviceresors ekonomi. De ytterligare åtgärder presenteras främst för att visa vilken beredskap som finns, och inom vilka områden åtgärder kan genomföras. Blir det aktuellt med ytterligare åtgärder återkommer trafikkontoret med ett ärende om detta till trafikinämnden. Det är svårt att uppskatta ekonomiska effekter samt konsekvenser för målgruppen då detta skulle kräva mer fördjupade utredningar för respektive område. Eventuella ekonomiska effekter eller besparingspotential för nedanstående åtgärdsområden kommer därmed inte redovisas i detta tjänsteutlåtande, men rör sig totalt om 20–35 mnkr.

Avgiftsjusteringar

Trafikkontoret ser det som möjligt att genomföra ytterligare justeringar för att öka intäktssidan från resenärer. Göteborg har relativt låga egenavgifter i förhållande till att det är en storstadsregion, och att höja egenavgifterna för enkelresa med 10 % utöver ordinarie indexhöjning bedöms skäligt. Det är även möjligt att förändra regelverk för månadskort ytterligare, exempelvis genom att det bara kan tillämpas på väsentliga resor, och att fritidsresor alltid kostar 49 kronor per resa (2020 års nivå). Effekter av åtgärder bör ge ökade intäkter, men också ett förväntat minskat resande till följd av kostnadsökningen för

resenärer. En förändring av avgiftsjusteringar innebär konsekvenser för i princip alla färdtjänstresenärer.

Vårt att kommentera gällande avgiftsjusteringar är att det för närvarande pågår ett separat ärende för att förändra avgiftsmodellen för färdtjänstresor. Ett inriktningsbeslut är beslutat av trafiknämnden 2019-12-12, § 479 dnr 1658/19, gällande principerna för avgiftsmodellen. Kan en ny avgiftsmodell träda ikraft kan även denna ge ekonomiska effekter i form av mer kostnadseffektiv trafik i form av förändrade resmönster. Denna modell har en utgångspunkt att vara kostnadsneutral för resenären men om behov finns kan justering göras för att öka trafikkontorets intäkter.

Ändra på avgiftsregler för barn och ungdom

Avgifterna för barn och ungdom är idag lägre än avgifterna för vuxna, ungdom (7–19 år) betalar 75 % av avgiften gentemot en vuxen, och barn upp till 7 år betalar ingen egenavgift. Utöver detta har ungdomar möjlighet att nyttja sitt skolkort för resor med färdtjänst. Här är det möjligt att göra justeringar. Åtgärder skulle kunna vara att även barn upp till 7 år betalar avgift eller att barn och ungdom har samma avgifter som vuxna. Det kan även vara aktuellt se över om skolkortet ska gälla även på färdtjänst.

Åtaganden utöver grunduppdraget

Trafikkontoret har tjänster inom serviceresor som utförs utöver den lagstadgade grundnivån. Detta är sådana tjänster som beslutats om i kommunfullmäktige, färdtjänstnämnden och trafiknämnden för att möta krav och önskemål från målgruppen utifrån behov. Trappklättring är en sådan tjänst, där rullstolsresenärer får hjälp att ta sig till sin bostad i hus som saknar tillgång till hiss. En åtgärd skulle kunna vara att tidsbegränsa trappklättringen till 6 månader, med eventuell förlängning efter särskild prövning. Detta ställer krav på att resenären i förlängningen ordnar så att dennes bostadssituation inte ställer krav på trappklättring vid resor. En annan åtgärd är att sluta tillhandahålla bilbarnstol vid resor, och att det blir ett föräldraansvar att ha med sig bilbarnstol alternativt att införa särskild avgift för att trafikkontoret tillhandahåller bilbarnstol.

Annan särskild service som bärhjälp med kassar eller att följas till och från entré kan begränsas och bara gälla för de som fått ett tillstånd utifrån myndighetsbeslut för dessa tjänster, med grund i resenärens funktionsnedsättning. Det finns även ett tidigare nämndbeslut avseende att vidga den grupp som har rätt att få med sig ledsagare utan kostnad vid resor. I Göteborg tillämpas en mer generös hållning än vad lagen kräver, något som kan förändras men ekonomiska effekter av ett sådant beslut får genomslag på längre sikt, och inte för år 2020.

Servicenivåer

Inom verksamheten serviceresor finns det höga krav på god service. Beställningscentralen är öppen 14 timmar per dygn och möjligheter att få en resa vid bokning där resenären vill resa omgående ligger inom 45 minuter. Tidsintervall från att vilja resa omgående till att få en resa kallas söktidsintervall. Det är möjligt att minska servicenivåerna, exempelvis att öka söktidsintervallet från 45 minuter till 120 minuter i landsort och från 45 minuter till 60 minuter i tätort. Detta innebär att en resenär som bor i tätort och ringer klockan 14.00 och vill resa omgående istället för att erbjudas senast en bil vid 14.45 istället kan bli erbjuden en bil vid 15.00. Vid kväll och natt finns möjligheter att söktidsintervall halveras då trafiken ser annorlunda ut jämfört med dagtid. Åtgärder att ändra

söktidsintervallerna kan öka väntetiderna för resenärer vid bokning av färdtjänstresor, men minskar de genomsnittliga kostnaderna för resorna då planeringen av resor blir mer flexibel för bokningssystemet. Vidare finns tillgång till nattrafik över hela natten, även de tider som inte kollektivtrafiken är i trafik, vilket också skulle kunna vara aktuellt se över.

Resor som inte ska utföras som färdtjänst

Sjukresor är sådana resor som inte ska utföras genom färdtjänst, utan huvudmannaskapet för dessa resor ligger på Västra Götalandsregionen. Trafikkontorets bedömning är dock att många resor till och från sjukvård istället utförs som färdtjänst. Det kan finnas flera skäl till detta. Det kan bero på en okunskap från resenären avseende skillnad på sjukresa och färdtjänstresa, det kan även bero på att en resa med färdtjänst har en lägre avgift än en sjukresa. Oavsett skäl har trafikkontoret haft svårt följa upp och säkerställa om en resa är en sjukresa eller en färdtjänstresa, av den anledningen att resenärer har möjlighet att resa till sjukhus utan att ha ett vårdärende. Det saknas en kontrollfunktion för att säkerställa att resor utförs på korrekt sätt, där komplikationen är att vi inte kan neka resenär att genomföra resa, och det är även svårt att bevisa att resan bokas felaktigt. Trafikkontoret kan se skäl att återuppta arbetet för att minska resor till och från sjukvård med färdtjänst, men en sådan utredning/åtgärd kommer att binda upp resurser och kan kräva investeringar i IT-system.

Resor till och från daglig verksamhet

Trafiknämnden har sedan 1 april 2018 tagit över huvudmannaskap för resor till och från daglig verksamhet. Detta är resor som enligt beslut av kommunfullmäktige är kostnadsfria för resenären och som utifrån uppsatta riktlinjer kan utföras med mer individuellt anpassade lösningar än färdtjänst. Då resorna till och från daglig verksamhet är mer kostsamma per resa, samt inte ger någon intäkt i form av egenavgift, kan det finnas skäl att se över dessa. En åtgärd är att avgiftsbelägga resorna, förändra så att resorna ingår i färdtjänstverksamheten med samma regelverk och riktlinjer som övriga färdtjänstresor.

Förvaltningens bedömning

Inom serviceresors verksamhet ges indikationer att de ekonomiska ramarna inte är tillräckliga i förhållande till den förväntade kostnadsbilden för år 2020. Trafikkontoret har därmed en skyldighet att föreslå åtgärder för en budget i balans år 2020. De primära åtgärder om 7 mnkr som föreslås utifrån krav på budget i balans bedöms vara de som ger minst påverkan för flest resenärer. Trafikkontoret förordar att genomföra de föreslagna förändringar för att kunna fortsätta tillhandahålla de lagstadgade tjänsterna som krävs inom serviceresors verksamhet, och att dessa hålls inom givna ekonomiska ramar.

Peter Norling

Nils-Gunnar Ernstson

Avdelningschef

T.f. Trafikdirektör