

Strategisk utveckling
 Hållbar utveckling
 Samverkansråd med organisationerna

MÖTESANTECKNINGAR
 2017-02-09
 Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

Handläggare
 Eva Ness1
 08-686 1431
 eva.ness@sll.se

Minnesanteckningar från Samverkansråd med intresseorganisationerna för funktionshinderfrågor, länets pensionärsorganisationer samt politiker från Färdtjänst- och tillgänglighetsberedningen

Tid: Torsdag 2017-02-09, kl. 13:00 – 16:00 (Intresseorganisationerna för funktionshinderfrågor och länets pensionärsorganisationer började en timme tidigare 12:00)

Plats: Konferensrum T-Centralen, Lindhagensgatan 100

Från intresseorganisationerna	Amir Amirrazi, DHR
Birgitta Flognfeldt, HSO/RTP-S	Britt-Marie Färm, HSO/Mag- och tarmfören.
Tomas Hellström, HSO/SDF + tolkar	Jaan Kaur, DHR + assistenter
Anders Lissegårdh, HSO/RTP-S	Inge-Britt Lundin, HSO/SSDF
Leif Pehrson, SRF	Peter Wätterljung, HSO/Stroke
Sirkka Husso, SRF med ledarhunden Ossi	Alma Asic, HSOs kansli
Hamaddah Mansour, SRFs kansli	
Förhindrade	Lasse Persson, HSO/Neuroförbundet
Från pensionärsorganisationerna	Gunnel Färm, PRO
Alf Sandqvist, PRO	Alexandra Birk, SPF
Ewa Jegréus Swärd, SKPF, avd. 28, Trafikpensionärerna	Barbro Erlandsson, SPF
Siv Almqvist, SKPF, avd. 28, Trafikpensionärerna	Siw Winroth, RPG
Från Färdtjänst- och tillgänglighetsberedningen	Fredrik Wallén, Ordförande (KD)
Conny Fogelström, 2:e vice ordförande (S)	Gunilla Thorsson, Ledamot (L)
Monzer Dia, Ledamot (S)	Anna Jonazon, Ledamot (S)

Stockholms läns landsting
 Trafikförvaltningen
 105 73 Stockholm

Leveransadress:
 Lindhagensgatan 100
 Godsmottagningen
 112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
 Fax: 08-686 16 06
 E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
 Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Strategisk utveckling
 Hållbar utveckling
 Samverkansråd med organisationerna

MÖTESANTECKNINGAR
 2017-02-09
 Version

Ärende/Dok. id.

 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

Petteri Louhema, Ledamot (V)	Dick Bengtsson, Ersättare (M)
Signe Levin, Ersättare (S)	Martin Rickardsson, Politisk sekreterare (V)
Elisabet Idar Angelov, Handläggare Ekonomi, SLL Styrning och Strategi	
Förhinder:	Mikael T Eriksson, 1:e vice ordförande (M)
Pia Helleday, Ledamot (M)	Zanna Mårtensson, Ledamot (M)
Lars Sporrang, Ledamot (M)	Annett Haaf, Ledamot (S)
Barbro Karlsson, Ersättare (KD)	
Från Trafikförvaltningen	Ditte Kahlström Jansson, Utvecklingsstrateg Tillgänglighet, SU/Hållbar utveckling
Melker Larsson, Utvecklingsstrateg Tillgänglighet, SU/Hållbar utveckling	Eva Ness, Sektionsassistent, SU/Hållbar utveckling
Ulrik Waldau, Sektionschef, TA/Färdtjänst	Christian Arntzen, Affärsstrateg, SU/Affärsutveckling
Kajsa Göransson, Lantmätare, SU/Fastighetsutveckling	Mats Ellman, Marknadsstrateg Försäljning, SU/Affärsutveckling
Thomas Silvander, Förvaltningsledare Intäkter, TA/Resenärsservice	Jens Plambeck, Avdelningschef Strategisk utveckling
Mikael Eriksson, Strategisk planerare Buss/ SU/Sektion Planering/	Helene Ljungqvist, Konsult som deltagit i utredningen kring framtida färdtjänsten

Minnesanteckningar

1. Inledning och presentation

- Fredrik Wallén, ordförande i FTB, inledde med att hälsa alla välkomna. Ditte Kahlström Jansson kommer att hålla i mötet. Alla presenterade sig kort.
- Mötet godkände dagordningen.

2. Tillgänglighetsanpassningar inom pendeltågstrafiken.

Ansvarsfördelning Trafikverket och Trafikförvaltningen – Ditte Kahlström Jansson – se bifogade Powerpoint

- Ditte Kahlström Jansson redogjorde. För pendeltågsstationerna gäller EU-lagstiftning. Tunnelbanan och lokalbanorna berörs inte av den lagstiftningen. TSD gäller för nya och ombyggda stationer, som måste besiktigas av certifierad personal innan de får tas i bruk. Ditte Kahlström Jansson visade och förklarade att slitlagret på plattformarna på stationerna ansvarar förvaltningen genom MTR för. Förvaltningen kan planera för ledstråk och annat på plattformarna. Förvaltningen äger fem pendeltågsstationer och trafikverket 46. Samma ansvarsregler för alla stationer. Utropen och de digitala skyltarna ansvarar Trafikverket för.

- Allt klotter i spårmiljöer ansvara Trafikverket för. Det ställs speciella krav på dem som ska sanera klottret på t.ex. bullerskärmar längs spåren, bl.a. måste tågtrafiken ibland stängas av och arbetet måste anmälas och planeras noga.
- Samverkansformer mellan Trafikförvaltningen och Trafikverket är nytt. Parterna har månadsvisa möten och jobbar igenom saker och ting så att det finns på papper. Kraven i RiTill är oftare starkare än i TSD, som är minimikrav.
- På fråga från DHR om riktlinjerna kan förbättra minimikraven i TSD, svarade förvaltningen förbättring av minimikraven kraven blir utöver. T.ex. för rullstolsplatser i fordon, där jobbar förvaltningen med flera platser än TSD kräver.
- Ackrediterade företag svarar för besiktning av stationerna. EU-direktiven står över våra lagar. Trafikförvaltningen och Trafikverket arbetar i gemensamma arbetsgrupper för att få till förbättringar. TSD är det om gäller annars får vi inte köra pendeltågstrafiken.
- Resenärerna märker ingen skillnad om Trafikförvaltningen eller Trafikverket äger stationerna. Det är MTR som sköter stationsbyggnaderna. Tågen går på Trafikverkets spår.

3. Rätten att resa med färdtjänst utanför Stockholms län samt läget i färdtjänsten – Ulrik Waldau – se bifogade Powerpoint

Rätten att resa med färdtjänst utanför Stockholms län

- SRF framförde att innan samplaneringen fick man resa med färdtjänsten för Stockholms läns landsting över länsgränsen upp till 3 mil. Det löste problem för många som bodde vid länsgränsen. Organisationerna vill att förvaltningen undersöker möjligheterna att kunna resa 3 mil utanför länsgränsen. Det ska inte bara gälla Gnesta och Bålsta. Länen flyter samman, varför inte också till Uppsala dit det går pendeltåg. Norrtälje föreslog PRO. Pendeltågen går ju till Bålsta och Uppsala.
- SRF framförda att om man har rätt till färdtjänst i Stockholms län, har man även rätt att resa i andra kommuner. Man ringer och får biljetter att resa i andra kommuner.. De som bor nära länsgränsen kanske har närmare till affären på andra sidan länsgränsen. Om man beställer biljetter för att åka färdtjänst i en annan kommun får man byta bil vid länsgränsen, vilket komplicerar för dem som bor nära länsgränsen. Är det besvärligt administrativt och ekonomiskt att kunna åka 3 mil utför länsgränsen?
- HSO tycker att det borde vara enkelt för Färdtjänst- och tillgänglighetsberedningen att bereda frågan. Annars får organisationerna ta det vidare till landstingsstyrelsen samverkan. Fredrik Wallén tar med sig frågan, som troligen ska beredas i Färdtjänstutskottet.
- SRF framförde att man kan resa med pendeltåget till Gnesta och Bålsta och till Uppsala mot avgift. Om Trafikförvaltningen avser att utvidga pendeltågstrafiken t.ex. till Nyköping eller någon annan ort, ta då även med utökad färdtjänst i beräkningarna.

Strategisk utveckling
Hållbar utveckling
Samverkansråd med organisationerna

MÖTESANTECKNINGAR
2017-02-09
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Läget i färdtjänsten

- Generellt fungerar det bättre. Målet är 90 % nöjda resenärer och det går åt rätt håll. Problemen är mellan 15.00 – 18:00 vardagar. Färdtjänsten arbetar mycket tillsammans med taxibolagen och det blir allt bättre men vi är fortfarande inte nöjda.
- Tidigare har synpunkter framkommit att kundservice inte svarar och att handläggningstiderna är långa. Det är Releasy, som ansvarar för kundservice. Flera har löpande utbildats för att kunna svara och väntetider har kortats ner.
- Resegarantin ligger också hos Releasy. Den har tidigare fungerat dåligt och många har fått vänta länge och inte fått den hjälp de ska ha. Både Releasy och taxibolagen har nu fler personer som svarar när det kommer samtal avseende resegarantin och svarstiderna och den hjälp resenärerna får har förbättrats. Både Färdtjänsten och taxibolagen jobbar verkligen med frågorna.
- PRO frågade om statistiken avser hela Storstockholm, eller kommunvis. Som Norrtälje t.ex.? Länet är uppdelat i 75 delar. Färdtjänsten följer upp övergripande och även Norrtälje följs upp. Det går att få fram statistik avseende just Norrtälje.
- Organisationerna upplever också att det har blivit bättre. Det har gått framåt i december och januari. Färdtjänsten har lagt ner mycket tid och energi och jobbat hårt. Taxibolagen har börjat skärpa sig. December och januari är normalt lugna månader för taxi t.ex. Organisationerna hoppas att det även kommer att hålla i februari. Färdtjänsten bör vara beredd på att det kan vända mot det sämre igen.
- Organisationerna upplever att Resegarantin också har blivit bättre och svarar snabbare. Själva problemet är inte löst ännu. Fortfarande svarar kundtjänst att ”det finns inte några lediga bilar. Du får vänta”. Dock inte lika ofta. Bra att tiderna kortats ner och att man tittar på grundproblemen.
- Färdtjänsten kommer att sitta på resegarantin för att lyssna in och se hur ofta det händer att det inte finns bilar. Det är ett stort problem, men det finns ingen annan lösning som att t.ex. använda sig av andra bolag.
- Organisationerna tycker att resegarantin ska kunna beställa från Taxi Stockholm t.ex. Har man en synnedsättning är det svårt att gå ut och ta en taxi på gatan. Fortfarande har SRF medlemmar som ligger ute med stora summor. Färdtjänsten svarade att ingen resenär ligger ute med stora belopp. Ärenden som kommer in behandlas samma dag eller dagen efter. Enligt SRF tar det ändå att hantera kvitton för att få ersättningen. Det är ofta en grupp som har lägre köpförmåga som är extra utsatta när bilarna inte kommer. Många har inte råd att ta en taxi på gatan. Färdtjänsten jobbar med avtalet så att det ska finnas bilar. SRF tycker att det är en politisk fråga att utreda vilka möjligheter som finns att utnyttja andra taxibolag.
- Fredrik Wallén, ordförande (KD), har tagit till sig de kritiska synpunkterna från organisationerna.
- Organisationerna ser fram emot konkreta förslag. Resenärerna ska inte behöva ligga ute med pengar. Enligt Kundtjänsten kan det ta upp till 3 månader att få tillbaka ersättningen.

4. Studier inför trafikupphandling – vad är på gång – Christian Arntzen

- Ett spännande år 2017, då stora avtalsområden ska utredas inför kommande trafikaffärer. Rör i huvudsak busstrafik och områdena Huddinge/Botkyrka/Söderort, Nacka/Värmdö samt Norrtälje.
- Processen ter sig så att cirka tre år innan ett avtal löper ut så påbörjas en utredning inför ny trafikaffär. Således långa ledder för att komma fram till nytt avtal och driftstart av trafiken. Grovt sett så tar utredningsarbetet knappt 1 år, upphandlingsarbetet drygt 1 år och uppstarten av nytt avtal cirka 1 år (t.ex. behöver en leverantör inom busstrafik ha denna tid till att överta personal samt att beställa och få levererat bussar redo att sättas ut i trafik).
- I utredningsarbetet ses det över huruvida existerande indelning av avtalsområden ska bibehållas eller förändras till nytt avtal inklusive vilket trafikutbud som ska vara utgångspunkt vid avtalsstart svarade förvaltningen på fråga från SPF.
- I behovsanalys, utrednings- och planeringsstudie samt kravställning i upphandlingsarbetet tillämpas RiTill, svarade förvaltningen på fråga från organisationerna.
- Organisationerna kommer att involveras på sedvanligt sätt under utredningsarbete i enlighet med handbok för studier.
- För båttrafiken fortsätter utredningsarbetet som påbörjades förra året. Det gäller framförallt framtida nya trafikavtal för linje 80 (Nybroplan-Nacka-Lidingö-Frihamnen) och 82 (Slussen-Skeppsholmen-Allmänna Gränd). Linje 81 (Ropsten-Tranholmen-Storholmen) har redan upphandlats.
- En del pendelbåtslinjer är försöksverksamhet. Bl.a. ska pendelbåtslinje 85 (Klara Mälarstrand-Söder Mälarstrand-Kungsholmstorg) respektive 89 (Ekerö-Kungshättan-Ekensberg-Lilla Essingen-Klara Mälarstrand) utvärderas under våren 2017. Eventuell fortsättning eller ej återstår att beslutas politiskt efter det att trafikförvaltningen lagt fram beslutsunderlag för trafiknämnden.
- Organisationerna framförde att enligt FN-konventionen finns en mycket stark rättighet för intresseorganisationerna för funktionshinderfrågor att vara med i dessa processer. Även när det gäller upphandlingsunderlag med sekretess. Det är bra att förvaltningen beskriver nästa steg för att intresseorganisationerna för funktionshinderfrågor på enklast sätt kunna följa det arbete som förvaltningen gör med de stora upphandlingarna. I Studiehandboken står i vilka skeden som samråden ska ske med organisationerna. Förvaltningen har tagit hand om frågan.
- Det framfördes till trafikförvaltningen gällande linje 85 att det är svårt att komma till hållplatsen vid Söder Mälarstrand, då det är så backigt. Kopplingen mellan båt och buss borde ses över och förbättras. Förvaltningen är medveten om att det är svårt att hitta till den kollektivtrafik som finns, vilket finns med i utvärderingsarbetet.
- Pendelbåtslinje 89, som går från Ekerö, ska också utvärderas. Enligt en deltagare på mötet är linjen för lång och tar för lång tid. Förvaltningen är medveten om att lösningen inte är optimal i alla avseenden. Dock finns det hastighetsbegränsningar i

farleden som i dagsläget gör det svårt att korta restiden. Denna aspekt finns med i utvärderingen.

5. Frågor från pensionärsorganisationerna Infartsparkeringar och pensionärskortet Gratis på kvällar och helger? – Kajsa Göransson

- Tidigare har man kunnat stå gratis på infartsparkeringarna. Nu får man betala avgift, eller parkera med månadskort eller årskort för SL-Access. För den som reser med reskassa blir det dyrt att betala parkeringsavgiften. Ofta är parkeringarna tomma efter 18 – 19-tiden på kvällarna samt lördagar och söndagar. Infartsparkeringarna regleras av kommunerna. De äger parkeringsautomaterna. Det har varit upp till kommunerna att införa SL Accesskortsladdare, för att man vill att rätt personer ska använda dem, så att det blir ett komplement till kollektivtrafiken. För att kort med reskassan ska fungera, måste de kopplas till förvaltningens betalsystem. Vissa periodbiljetter fungerar inte heller i parkeringsautomaterna. Kommunen äger och ansvarar för parkeringsautomaterna, men har överlåtit till Modulsystematt sköta om dem.
- SPF tycker inte att det ska vara någon skillnad om man reser med månadskort eller med reskassa när det gäller att få parkera.
- Förvaltningen kan inte lösa något som är kommunens ansvar. Det är deras ansvar att se till att automaterna kan läsa av olika kort. Förvaltningen vill inte heller lämna ut uppgifter hur som helst för att det ska vara möjligt att parkera. Infartsparkeringarna är egentligen till för dem som kommer långt ifrån och vill fortsätta sitt resande med kollektivtrafiken. Det är dem förvaltningen vill nå.
- SPF tycker att det ska finnas tillräckligt med bussar som det går att resa med, gärna i form av närtrafik.

Pensionärspriser på biljetter procentuellt hög höjning, varför? – Mats Ellman

- Två utredningar gjordes och trafiknämnden fattade beslut om ett alternativ. Ärendet gick vidare till landstingsfullmäktige som beslutade förändringen. Mötesdeltagare tycker att omställningstiden på 75 minuter är för kort och prissättningen orättvis. Tidigare var det 75 minuters omstigning för två zoner och 120 minuter för tre zoner. Det ändras till att gälla 75 minuter när zonerna togs bort. Det är bra att zonerna är borttagna framförde PRO, men det blev vissa ”skönhetsfläckar”.
- Förvaltningen har tagit fram riktlinjer och metoder för prisjusteringar, som lämnats som rekommendation till trafiknämnden och landstingsfullmäktige. Tidigare var det svårt att förstå när man t.ex. hade rätt att resa till reducerat pris. Extra otydligt för studenterna, som hade rätt att resa till reducerat pris på 30- och 90-dagarskort. Om de reste med reskassa skulle de resa till fullt pris. I ett första steg diskuterades biljetter för vuxna, pensionärer och ungdomar och sedan studenter. I steg 2 kom man fram till att det är bättre om alla kan utnyttja hela sortimentet. Studenterna begränsade den möjligheten.

- Under 2016 fanns periodbiljetten, som i realiteten var lika med enhetstaxa. Man kunde resa över hela länet. När man skulle resa med enkelbiljett kom zonerna in i bilden. Genom att bara ha en zon blir det lika mellan periodbiljett och enkelbiljett. Periodkort för pensionärer, unga och numera också för studenter höjdes från 490 till 550 kr. Tidigare prisjustering gjordes för 5 år sedan.. Det har blivit billigare att resa om man reser längre än i en (1) av de gamla zonerna. PRO protesterade och framförde att det inte stämmer, eftersom man inte hinner resa i alla tre zonerna¹ på 75 minuter. Förvaltningen tittade på det också. Det finns reserelationer som gör att man inte klarar att resa inom 75 minuter. Om man påbörjar resan inom dessa 75 minuter får man naturligtvis avsluta resan, utan att betala extra. På de flesta sträckorna hinner man resa inom 75 minuter. Det var ett tydligt medskick från politiken från början att det förväntades ske förenklingar vilket var det primära och med en ekonomi i balans. Mötesdeltagarna framförde synpunkter på att studenterna fått reducerat pris från årsskiftet, medan pensionärerna fått en höjning. Förvaltningen redovisade ett antal olika scenarier för politikerna. Landstingsfullmäktige återkom sedan med det förslag som beslutades.
- Fredrik Wallén, (KD) framförde att den lösning som beslutades var den som Alliansen tog till sig för att få så enhetlig pris som möjligt. Förslaget fick också politisk majoritet.
- Enligt förvaltningen får pensionärsorganisationerna driva frågan vidare, vilket man redan gjort genom att tillskriva Trafiknämnden.

6. Utvärdering av stängningshastighet i spärrar – Thomas Silvander

- Biljettkontrollen ser till att man inte fuskar, men det kommer det även an på hur spärrarna är inställda för att förhindra fusk. Spärrarna kalibrerades och blev tightare för att förhindra fusk i form av ”ryggsäckar”. Fusket försvinner inte helt, men åtgärderna försvårar för fuskarna.
- Omställningen av spärrarna och ökad biljettkontroll är åtgärder som gjort att fusket har minskat med ca 45 mkr. Det är den krassa ekonomiska verkligheten. Angeläget att ingen inte gör sig illa i spärren. Det händer att personer klämmer sig i spärren. I april 2016 inkom 16 skadeanmälningar. Det finns skadereglerare i pendeltågstrafiken och i tunnelbanan. Antalet skadeanmälningar har sedan sjunkit från 7 i oktober till 3 i januari. Förvaltningen tror inte att man kommer lägre. Resenärerna ska inte vara oroliga för att klämma sig när de går genom spärren. Förvaltningen fortsätter arbeta med frågan.
- Vid samtliga spärrar finns en s.k. widegate. På dessa finns numera en knapp som man kan trycka på för att få manuell öppning av stationsvärd/spärrvakt. Idén med knappen är att man ska få hjälp att gå igenom om flera personer ska passera spärren på samma gång eller om man t.ex. sitter i rullstol. En grön lampa lyser och då kan man lugnt passera spärren. Om ingen sitter i spärren lyser lampan grönt hela tiden och det går att passera.

¹ De finns inga zoner längre!

- DHR tror att gråzonen för hur många som har klämt sig i spärrar är större än de 16 som är anmälda. Hur allvarligt skadade har dessa personer blivit? Är det fuskare som klämts? Enligt förvaltningen kläms ofta någon när flera personer försöker gå in på samma biljett och helt lagligt. Spärren accepterar bara en i taget. Om flera ska gå på samma biljett ska man använda den breda spärren och trycka på knappen för att få hjälp med manuell öppning. Klagomål som har kommit in till SL Kundtjänst har inte följts upp. Om någon blivit klämd i spärren som hävdar att man har gjort rätt, kollas spärren. Den gröna knappen i den breda spärren en ytterligare en säkerhet för resenärerna.
- SRF framförde tre frågor
 - Hur har man räknat ut att man sparat 45 mkr på att man ändrat inställningen på spärrarna?
 - Man kan klämma sig på spärren och hissen också. Förvaltningen försöker förenkla situationen. Det är de som inte rör sig så snabbt som drabbas. Man ringer inte och klagar. Tillgängligheten i kollektivtrafiken försämras, eftersom det finns risk för skador. Då väljer man att resa med färdtjänsten istället.
 - I alla spärrar ska man kunna gå igenom den breda spärren. Det fungerar inte alltid. Viktigt att det går att reglera hastigheten på spärren så att man inte behöver vara rädd för att bli skadad. Viktigt att informera om att knappen finns, annars är den inte till någon nytta.
- Enligt förvaltningen är det inte enbart inställningen på spärrarna, som gett 45 mkr i ökade biljettintäkter. Biljettkontrollen bidrar också till den summan.
- En informationskampanj kommer att startas i april om bl.a. den gröna knappen på den breda spärren.
- Ditte Kahlström Jansson framförde att om SRF inte är nöjda med svaret får vi återkomma antingen vid ett samverkansråd eller i resursgruppen.

7. Färdtjänsten – Utredning om den framtida färdtjänsten – Mikael Eriksson

- Agendan bestod av
 - Återkoppling från förra mötet
 - Tidplan
 - Resandestatistik
- Kritik framfördes vid förra mötet om maxtak för resor med rullstolstaxi. Utredningen har backat och kommer inte att föreslå maxtak för dem som har fritt resande idag.
- Förslaget om att öka tidigare 198 resor till 240 resor finns kvar.
- Frågan om förbättrad resegaranti föreslås utredas till kommande avtalsperiod, som tillsammans med Sektion Färdtjänst, kommer att utredas under 2017. Förvaltningen tar i det arbetet med förslaget från organisationerna, om att kunna anlita flera taxibolag. Riktlinjerna förtydligas vad gäller resor i samband med förtroendeuppdrag.. Förvaltningen ser över dem ganska omgående och förtydligar vilka typer av förtroendeuppdrag som ger möjlighet till färdtjänstresor.

Organisationerna kan komma med förslag till förändring, som kan tas upp i Färdtjänstutskottet.

- När det gäller viare² i riktlinjerna föreslår förvaltningen att en översyn ska ske under 2017 med ett förtydligande om vad som gäller.
- HSO hänvisade till skrivelse som Inge-Britt Lundin läste upp vid föregående möte om bl.a. personer med färdtjänsttaxi, som inte har något annat alternativ än just färdtjänsten. För de personer som inte kan resa i den allmänna kollektivtrafiken blir det en stor begränsning även om 198 resor utökas till 240 resor. Vi är medvetna om att den gruppen finns, svarade utredarna. SRF frågade hur utredningen definierar den gruppen? Organisationerna framförde i samma veva att man är glad över att begränsningen för dem med rullstolstaxi tagits bort. Hur har utredningen kommit fram till att begränsa taket för dem som redan är begränsade och erbjuda 240 taxiresor? Enligt förvaltningen kan det annars ge stora kostnadsökningar. Organisationerna vill veta vad förvaltningen bygger det antagandet på. Det måste gå att presentera statistik och fakta kring denna fråga. Förvaltningen har tittat på statistik och fakta. Organisationerna vill ta del av statistik och fakta som redovisar att det skulle bli en väsentlig ökning av resandet med färdtjänsttaxi om taket höjs eller helt tas bort. Det finns inget som säger att de som reser med färdtjänsttaxi idag, skulle börja resa mer än de som reser med rullstolstaxi. Enligt förvaltningen finns det någon som reser 4000 resor per år. Organisationerna efterlyser mera detaljer och tror inte att resandet skulle öka om taket höjs eller tas bort. Ett fåtal resenärer skulle kanske resa mera. När rullstolstaxi infördes var det för att berörda skulle kunna resa mer än tidigare. Det var politikernas avsikt att det skulle bli så.
- Ta fram uppgifter på hur de personer reser som reser mycket, men kom inte med något annat och dra slutsatser efter detta. Den jämförelsen går inte att göra. Tidigare fanns tekniska begränsningar, som gjorde att man inte kunde resa.
- HSO framförde att det inte bara är förtroendevalda som behöver kunna resa. Många har inte förtroendeuppdrag, men behöver komma ut och bryta sin isolering, t.ex. döva och dövblinda. De bör inte isoleras för att de inte har något uppdrag.
- Förvaltningen vet om att det finns behov av att kunna göra flera resor. Det är tråkigt att man bara tittar på kostnadsutvecklingen, enligt HSO. De som isolerar sig blir kanske sjuka och då uppstår andra kostnader.
- Vilka begränsningar har politikerna satt på utredningen, som inte klarar en kostnadsökning, frågade HSO. Enligt förvaltningen finns det ingen uttalad begränsning, men förvaltningen har en begränsad totalbudget.
- Den begränsning som finns är att landstinget ska ha en ekonomi i balans och det gäller även Trafikförvaltningen, enligt Fredrik Wallén, (KD).

² Via-resor innebär att föräldern i en sammanhängande taxiresa kan åka från hemmet, lämna sitt barn på förskolan och sedan fortsätta till jobbet. Idag ges föräldrar med färdtjänst endast rätt till så kallade via-resor så länge deras barn går i förskolan.

Strategisk utveckling
Hållbar utveckling
Samverkansråd med organisationerna

MÖTESANTECKNINGAR
2017-02-09
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Det sparas mest på dem som behöver färdtjänst. Man ska betala för att man är gammal och skröplig. Enligt Fredrik Wallén, (KD) hade färdtjänsten en mycket välskött ekonomi, på fråga från HSO. Landstinget brottas med stora ekonomiska utmaningar. Arbetet måste bygga på ekonomi i balans.
- Även de som reser med färdtjänsten drar in skatt till landstinget, då många arbetar. Det organisationerna reagerar på är att det läggs besparingar på taxiresandet. SRF hoppas att utredningen har statistik för taxi och inte bara över det som är intressant för andra. Förvaltningen har statistik, som man kan skicka ut till organisationerna i Word-format. Det borde organisationerna ha fått tidigare. Organisationerna kan inte acceptera förslaget, som bygger på orättvisor och inte på riktiga uppgifter. Organisationernas medlemmar har inte mindre behov än andra i samhället.
- Det blir ju ändå en höjning från 198 till 240 resor. I vågskålen måste samtidigt vägas in vad den totala kostnaden blir för landstinget. Det blir en förbättring till en rimlig kostnadsökning. Det är alltid en avvägning mot ekonomin.
- Organisationerna tycker att kollektivtrafiken erbjuder andra möjligheter. Varför görs hela tiden denna uppdelning? Förvaltningen har till uppgift att arbeta för en ekonomi i balans. Därför föreslås stegvisa förändringar genom förslag till kommande trafikupphandlingar. Ett arbete för att få till ökat systemstöd måste till för att allt ska fungera. Det kommer att ta några år att utveckla. Organisationerna tycker inte det är ett hållbart argument, med tanke på rullstolstaxi. Förvaltningen ska tydliggöra sakargumenten och förse organisationer med mera statistik. Förvaltningen kommer inte att kunna bemöta alla önskemål. Men tydliggöra varför man föreslår 240 resor och bedömda kostnader.
- Organisationerna frågade vilka önskemål som de fått införda i utredningen. De som har årskort drabbas ju inte av minskat resande. Det är rimligt med fritt resande för alla kollektivresenärer och inte bara begränsa för färdtjänstresenärerna.
- Förvaltningen lovade att organisationerna ska få se hur de olika åtgärderna påverkar de ekonomiska förutsättningarna. Organisationerna har inte sett någon statistik eller underlag som man har efterlyst för att kunna prata konkreta siffror och underlag. Organisationerna vill ha statistik och underlag som man begärt flera gånger och inte bara statistik eller tyckande från vissa tjänstemän. Utredningen måste bygga på statistik och fakta, enligt organisationerna. Det är ju allmänna handlingar och inga hemligheter.
- Jens Plambeck måste stämma av med sina medarbetare.
- Organisationerna vill ha ett extra samverkansråd när man fått ta del av statistik och fakta, så att man kan komma med något konkret. Underlaget kommer med minnesanteckningarna.
- Trafikförvaltningen jobbar vidare. Stor utredning som ska processas formellt av Färdtjänst- och tillgänglighetsberedningen och sedan till Trafiknämnden för beslut, enligt Fredrik Wallén, (KD). Fortsatt samverkan, Vi har tagit till oss frågan om de som reser mycket. Frågan är under beredning. En kärnfråga som det bör gå att göra något åt. Passning till Färdtjänstutskottet.

Strategisk utveckling
Hållbar utveckling
Samverkansråd med organisationerna

MÖTESANTECKNINGAR
2017-02-09
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Jens Plambeck lovade att komplettera statistiken med ytterligare underlag som skickas ut.
- Organisationerna tycker att förvaltningen ska utgå från det som de har skrivit ner.
- Så länge organisationerna inte får svar på sina frågor kommer dessa frågor att tas upp om och om igen.

•

Antecknat av

Eva Ness