

Strategisk utveckling  
Hållbar utveckling  
Samverkansråd med organisationerna

MÖTESANTECKNINGAR  
2017-03-08  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

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

## Extra samverkansråd med anledning av utredningen om den framtida färdtjänsten, onsdag 2017-03-08

Tid: Onsdag 8 mars, klockan 14:00 – 16:00

Plats: Konferensrum Hornet, Lindhagens Mat och möten, Lindhagengatan 100

Deltagare:

<b>Från Intresseorganisationerna för funktionshinderfrågor</b>	Amir Amirriazi, DHR
Birgitta Flognfeldt, HSO/RTP-S	Jaan Kaur, DHR + assistent
Anders Lissegårdh, HSO/RTP-S	Inge-Britt Lundin, HSO/SSDF
Leif Pehrson, SRF	Lasse Persson, HSO/Neuroförbundet
Sirkka Husso, SRF med Ozzi	Alam Asic, HSOs kansli
Hamaddah Mansour, SRFs kansli	
<b>Från pensionärsorganisationerna</b>	Alexandra Birk, SPF Seniorerna
Siv Almqvist, SKPF	Siw Winroth, RPG
<b>Från Färdtjänst- och tillgänglighetsberedningen</b>	Lars Sporrang, Ledamot (M)
Anna Jonazon, Ledamot (S)	Sahir Drammeh, Ledamot (MP)
Petteri Louhema, Ersättare (V)	
<b>Från Trafikförvaltningen</b>	Jens Plambeck, Chef Strategisk utveckling
Ulrik Waldau, Sektionschef, TA/Färdtjänst	Mikael Eriksson, Strategisk planerare, Bussplanerare, Plan
Eva Ness, Sektionsassistent, Strategisk utveckling/Hållbar utveckling	Helene Ljungqvist, konsult som deltagit i utredningen kring Framtid Färdtjänsten.

**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](mailto:registrator.tf@sll.se)

Säte: Stockholm  
Org.nr: 232100-0016  
[www.sll.se](http://www.sll.se)

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

## Minnesanteckningar

### 1. Inledning

- Jens Plambeck hälsade välkommen och beklagade att mötet inte kunde hållas på Trafikförvaltningens kontor.
- Jens Plambeck hade varit på ett möte i Bryssel om EUs Accessibility Act. Det finns en webbsida, som visar hur tillgängligheten är i olika städer inom EU. London hade utsetts till Best Practice gällande tillgänglighet. Stockholms fanns inte ens med. Jens Plambeck har gett Hållbar utveckling i uppgift att ta fram en film om vår tillgänglighet.
- Beredningen av utredningen om den framtida färdtjänsten är nu i slutfasen. Utredningen har jobbat hårt med att ge organisationerna underlag för att få synpunkter tillbaka. Utskicket till trafiknämnden blir i ett andra utskick. Trafiknämndens beslut är inget genomförandebeslut, utan ett inriktningsbeslut. Det kommer medföra fördjupande utredningar inför kommande upphandling. Sker samtidigt som trafikförvaltningen håller på med budgetunderlag från landstinget för 2018 och förslag på hur förvaltningen tror att det kommer att se ut 2019 – 2021. Utredningens förslag som förhoppningsvis fastställs, kommer att balanseras i budgetprocessen i landstinget. Efter trafiknämndens inriktningsbeslut försätter trafikförvaltningen sitt arbete för att komma fram till en lösning som ger ekonomi i balans.
- Alla presenterade sig kort.

### 2. Organisationernas sammanställning av trafikförvaltningens underlag – se bifogade underlag

Organisationerna hade fått efterfråga statistik från förvaltningen. SRF hade gjort en grundlig genomgång av lämnad statistik, som gick igenom på mötet. Intresseorganisationerna har länge jobbat för att få till ett lika bra resande, som för dem som reser i den allmänna kollektivtrafiken. Enligt organisationerna har trafikförvaltningen hela tiden hänvisat till statistik som visar att ett högre tak, eller ett slopat tak för dem som reser med färdtjänsttaxi skulle ge stora ökade kostnader, då folk skulle resa mycket mera. Med en ökande andel äldre i befolkningen skulle det ge mycket höga kostnader.

#### **Presentation av SRF:s analys av statistik från trafikförvaltningen:**

Hamaddah presenterade SRF:s analys av statistik från trafikförvaltningen. Mikael Eriksson läste upp texten i PP-presentationen. Hamaddah delade även ut en sammanställning av tabeller i pappersformat.

- En ökning av antalet resenärer borde medföra att resandet ökar, men i stället har antalet resor minskat.
- Mycket har investerats i den allmänna kollektivtrafiken, vilket är positivt, vilket också har påverkat andelen resande med färdtjänsttaxi. En ökning av antalet

resenärer tror man inte kommer att resultera i att de reser mera. Statistiken visar en minskning av antalet färdtjänstresor på fem år.

- Många reser i den allmänna kollektivtrafiken med sitt färdtjänstkort. SRF tror att det kommer att fortsätta. Kollektivtrafiken har blivit bättre och många kan resa med den. De som inte får sina resor att räcka till borde kunna få en ökad resmöjligheter. Det är endast den parametern organisationerna vill ändra på i nuläget.
- Trots att andelen äldre har ökat i samhället har andelen äldre färdtjänsttaxiresenärer och deras resandeandel varit oförändrad under de senaste 5 åren och har legat på runt 77 %, vilka i snitt gör 23 resor per år och ca 54 % av totala resandet. SRF tror inte att det kommer att ändras, då befolkningen blir äldre men också friskare. Varför ska man behöva sitta och räkna resor hemma?
- Yngre med familj och arbete reser mera med färdtjänsten.
- SRF visar statistik på att 91 % av de som reser med taxi har mer än hälften av sina resor kvar när året är slut. SRF menar att om man höjer taket i resandet, kommer de inte att resa mera, vilket SRF tycker att det är osakligt att påstå. Kanske skulle 4 % öka sitt resande. De som redan reser mer än 150.
- Enligt SRFs analys har de som har rätt att resa mer än 200 resor, under t.ex. 2015, 1281 personer av 8042 rest mera. Bara för att man har rätt till ökat resande reser man inte mera. Bara när behovet finns reser man.
- För flera skulle möjligheten att resa mera innebära en lättnad, att inte behöva hålla koll på alla underlag och annat för att kunna redovisa, för att få ny tilldelning året därpå.
- SRF ifrågasatte om statistik enligt tabell 4 stämmer. Statistiken i tabell 4 och tabell 2 visar motsatta siffror. Förvaltningen kollar upp statistiken..
- Enligt tabell 2 har 2316874 resor genomförts, om någon har ökat sitt resande borde det synas. I stället syns en minskning. Statistiken stämmer inte. Något som förvaltningen bör titta på.
- Färdtjänsttaxiåkandet är relativt stabilt. Flera kan resa med den allmänna kollektivtrafiken som blivit mera tillgänglig, vilket gör att de som har rätt till färdtjänsttaxi inte alltid utnyttjar hela kvoten.
- Enligt beräkningar som SRF har gjort kommer det inte att bli så mycket dyrare om alla som idag behöver öka sitt resandet gör det.

#### ***Kommentarer till presentationen:***

- Förvaltningen framhöll att det var en intressant genomgång och analys av statistiken, något som förvaltningen får titta på och gå igenom. Förvaltningen är ändå oroliga för att flera skulle resa betydligt mer om taket släpps fritt för färdtjänsttaxi.
- Organisationerna tycker att utredningen drar alla över en kam och jämför med rullstolstaxi. För en sådan jämförelse måste man ändra på flera parametrar.

Organisationerna vill endast ändra en parameter. Den om tilldelningen av 198 resor per år. Det är den enda parameter som kommer att påverka resandet positivt eller negativt. Hur ser andelen äldre ut och utifrån det hur skulle det se ut om man höjer taket för antalet resor? Är det många äldre som flyttar till Stockholm och som därmed blir presumtiva färdtjänstanvändare? Förvaltningen svarade att ålderspyramiden visar på ett ökat antal äldre i samhället, även bland de stora inflyttningarna till Stockholm, utslaget på hela landet.

- Att höja taket är inte fritt resande, 240 resor är för litet. Ett högre tak skulle hjälpa dem som behöver extraresor, enligt organisationerna.
- Organisationerna tycker att trafikförvaltningen ska sluta prata om att resenärerna kommer att missbruka sitt resande om möjligheterna ges att resa mera. Det är orimligt.
- Den något explosionsartade ökningen som kom när rullstolstaxi infördes innebar att man gick från en mycket låg nivå, då de som var rullstolsburna inte kunde resa, eftersom det inte fanns tillräckligt med fordon att resa med. När rullstolstaxi infördes fick de ett resande som svarade mot behovet. Att en del reser mer än behovet ska inte innebära restriktioner för dem som reser med färdtjänsttaxi. Skilj på grupperna.
- Organisationerna tycker att taket bör höjas så att man slipper skicka in ansökningar om extratilldelning av resor. Speciellt för dem med barn och arbetet som vill vara aktiva utan att behöva räkna ut och behöva prioritera för att inte bli utan resor.
- Lars Sporrang, (M) om taket höjs mer än 240 skulle då flera t.ex. slippa en massa administration för att söka extra tilldelning, vilket även drabbar förvaltningen. Administration kostar också pengar.
- Enligt DHR, klarar inte alla att resa med den allmänna kollektivtrafiken. För dem vore det bara med ett höjd tak. Dessutom ifråga sätts de som har rätt till färdtjänst och reser den allmänna kollektivtrafiken ifrågasätts alltid.
- Enligt HSO försöker man få sina medlemmar att resa med den allmänna kollektivtrafiken. Systemet skapar byråkrati som är orimlig. Administrationen är inte gratis. Det tar tid och organisation både för trafikförvaltningen och för dem som reser.
- En höjning av taket skulle innebära att man även kan resa på fritiden. Även de som nu lägger in om extraresor skulle slippa det.
- Vilken statistik kommer trafikförvaltningen att redovisa för trafiknämnden, frågade HSO, sina egna eller de som SRF tagit fram?
- Trafikförvaltningen har bättre uppfattning om hur läget ser ut (efter presenterad statistik från SRF), enligt Jens Plambeck, så får vi se om vi behöver ändra något i utredningen. Det blir fördjupningsarbete efter trafiknämndens beslut. Trafikförvaltningen ska presentera kvalitetssäkrade siffror för politikerna. Organisationernas underlag är ett sett att kvalitetssäkra siffrorna i utredningen. De siffror förvaltningen lämnar och vad som ligger bakom dem ska

Strategisk utveckling  
Hållbar utveckling  
Samverkansråd med organisationerna

MÖTESANTECKNINGAR  
2017-03-08  
Version

Ärende/Dok. id.  
  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

utredningen/förvaltningen kunna stå för. Först ett inriktningsbeslut och sedan fördjupad utredning. Det måste vara balans i den budget, som redan är på gång.

- Enligt Sahir Drammeh bör förvaltningen gå igenom SRFs siffror och komma med förslag på förändringar.
- Organisationerna vill ha återkoppling på det materialet som man har tagit fram och presenterat från förvaltningen.
- Förvaltningen kommer att kolla underlaget som SRF har lämnat. Det kommer att ta lite tid. Samtidigt är det tidspress på att lämna underlag till trafiknämnden. Återkoppling kanske kommer i samband med utskicket till trafiknämnden. Det kommer inte att innebära att underlaget är fastställt. Det blir fördjupning och tillägg i utredningen efter trafiknämnden i mars.

### **3. Förvaltningens dragning**

- Utveckling i flera steg.
  - Dels utreda saker redan under 2017 under innevarande avtalsperiod.
  - Steg 1: När vi får till nya avtal kan vi införa ändringar.
  - Steg 2: Målbilden ska aktualitetprövas utifrån förslagen i rapporten som var på remiss.
- Vi har ett IT-system idag, som inte möjliggöra kundval. I ett nytt system i framtiden kan det finnas möjligt att införa någon form av kundval.
- I diskussionerna kring samåkning har det förekommit att kunna flytta avgångstiden. Som resenär måste man få veta att taxin är 10 minuter sen för att den är samplanerad. Att ändra tiden går inte om man har arbets- eller föreningsresor. Det går kanske för vissa fritidsresor men inte om man t.ex. har tid hos tandläkaren. Om mötet är planerat till 11:00 går det inte att komma 11:20.
- Avgångstiden måste vara kvar, sedan kan man t.ex. ha system för att kunna resa från samma adress och att omvägen inte får bli längre.
- Enligt trafikförvaltningen krävs ett nytt trafikhanteringssystem för att kunna införa flexibla tider. Dagens system har kvar de fasta tiderna. Enligt SRF låter det som om det gamla systemet ska få vara kvar.
- Förvaltningen gick igenom frågor med kommentarer från organisationerna.
- Likvärdighet tycker organisationerna att det ska vara. Förvaltningen tycker att det beror litet på var man bor, om man t.ex. bor ute på landet kan det vara svårt att få tag på bil.

#### **Kommentarer till presentationen:**

- SRF tycker att man bör ta hänsyn till att många som bor på landet kanske har tillgång till bil, cykel eller kan promenera. För synskadade måste man då ta hänsyn till att de måste kunna komma till hållplatserna. Färdtjänst är ersättning för den allmänna kollektivtrafiken. Finns gränser för dem som inte kan ta sig till hållplatserna. Enligt förvaltningen är färdtjänst = kollektivtrafik.

Strategisk utveckling  
*Hållbar utveckling*  
*Samverkansråd med organisationerna*

MÖTESANTECKNINGAR  
2017-03-08  
Version

Ärende/Dok. id.  
  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

- RPGs representant förslög att taket skulle höjas på försök under ett år och att man sedan gör en utvärdering. Ett bra förslag tyckte flera på mötet.
- Varför inte testa ett tag på 500 resor, föreslog SRF.
- SRF tycker att det borde gå att få realtidsinformation redan i nuvarande avtal. Förarna ska ju ringa och tala om att de är försenad fem minuter före normaltid. Något som förvaltningen bör påminna entreprenörerna om så att man inte behöver vänta länge utomhus.
- Att genom resegarantin få tillgång till flera bilar är något som, enligt färdtjänstsektionen, måste göras i samband med nya avtal.
- Enligt SRF är det möjligt att göra en upphandling under innevaraden avtal om det bedöms som mycket angeläget.
- Koncept att man ringer till en sambandscentral och samordnar resorna på ett bättre sätt.
- Sahir Drammeh (MP) tycker att det måste gå att sätta parametrar för hur stora bilar som kommer och man t.ex. samplanerar tre med rollator.
- Förvaltningen tar till sig påpekandet från organisationerna att samplanera max tre personer i en bil, då resenärerna har blivit, vilket innebär praktiska problem idag.
- Inriktningsbeslut ska fattas av trafiknämnden 21 mars.

#### **4. Filmvisning som avslutning**

- Jens avslutade med att visa en film, som visade hur London utsetts till den mest tillgängliga staden i kollektivtrafiken. Stockholm var inte ens med på listan. Inom EU håller man med Accessibility act. På EUFACTIV.COM under transporter finns Accessibility.

Antecknat av

Eva Ness