Region Stockholm

Diarienummer
LS 2018-0696
FTN 2019/1-1
TN 2017-1126

Färdtjänstnämnden

Verksamhetsplan 2019

Innehållsförteckning

1. Inledning 3
1.1 Omvärld 3
1.2 Verksamhetsmässiga förutsättningar 3
1.3 Ekonomiska förutsättningar 3

2. Verksamhet 5
2.1 Verksamhetsfakta 5
2.2 Styrning inom nämnd/bolag 5
2.3 Regionfullmäktiges inriktning för nämnden 6
2.4 Mål, indikatorer uppdrag och aktiviteter 7
2.4.1 Mål, indikatorer och målvärden 7
2.4.2 Lokala mål och indikatorer 8
2.4.3 Uppdrag och aktiviteter 9
2.4.4 Aktiviteter 9
2.5 Avtal och överenskommelser 10
2.6 Verksamhetstal 10
2.7 Internkontrollplan 2019 10
2.7.1 Möjligheter och risker 2019–2022 11
2.8 Regelefterlevnad 12

3. Ekonomi 13
3.1.1 Ekonomiskt utgångsläge 13
3.1.2 Nyckelfaktorer 13
3.1.3 Intäkter 15
3.1.4 Kostnader 16
3.1.5 Budgeterad balansräkning 18
3.1.6 Investeringar 18

1. Inledning

1.1 Omvärld

Medianåldern för färdtjänstresenärer är idag 80 år. Över de senaste åren så har det varit en liten minskning av antalet personer med färdtjänsttillstånd. Det har varit positivt ur ett ekonomiskt perspektiv för färdtjänstverksamheten. Samtidigt så har funnits vetskap om att situationen kan förändras beroende på en allt äldre befolkning. Korrelation mellan en åldrande befolkning och behovet av färdtjänst är hög och denna demografiska förändring förväntas leda till ett ökat antal tillstånd. De demografiska förändringarna har ännu inte slagit igenom på antalet tillstånd och det är svårt att förutse när och om detta kommer att ske.

Tillgänglighetsanpassningen av den allmänna kollektivtrafiken har i större utsträckning möjliggjort att resenärer kan resa i den allmänna kollektivtrafiken. Under 2018 har det genomförts 4,8 miljoner resor av färdtjänstens resenärer i SL-trafiken jämfört med det totala antalet färdtjänstresor/sjukresor på 4,2 miljoner, detta ger signaler om friare resmönster vilket är positivt för färdtjänsten.

Hos upphandlade leverantörer av Färdtjänsttaxi finns en större efterfrågan än tillgång på taxibilar vilket resulterar i att det råder brist på tillgängliga bilar främst i rusningstrafik. En orsak till detta är att samtliga taxibolag har stora svårigheter att rekrytera förare.

1.2 Verksamhetsmässiga förutsättningar

Färdtjänsten (särskild kollektivtrafik) är helt avgörande för att många av Stockholmsregionens invånare ska kunna ta sig till jobb och utbildning likväl som fritidsaktiviteter eller förtroendeuppdrag.

För att ge frågorna en större tyngd och ett tydligare fokus inrättas från den 1 januari 2019 en specifik färdtjänstnämnd. Färdtjänstnämndens förvaltningsorganisation har ingen egen personal utan köper förvaltningsstöd av trafiknämnden/trafikförvaltningen.

Färdtjänsten i Region Stockholm ska kännetecknas av hög kvalitet och god tillgänglighet. För att åstadkomma det är en kontinuerlig dialog med såväl resenärer som utförare och intresseorganisationer av stor vikt. Nämnden ska utveckla dialogen under 2019.

1.3 Ekonomiska förutsättningar

Färdtjänstnämnden redovisar ett budgeterat nollresultat år 2019 och planår 2020-2022 i enlighet med landstingsfullmäktiges (nuvarande

regionfullmäktige) budget. Den främsta förutsättningen för en budget i balans är att resandet med Färdtjänsttaxi ligger på den planerade nivån.

Investeringar om 58,6 mkr 2019 och 1,9 mkr 2020 budgeteras, i huvudsak kopplat till nytt systemstöd.

2. Verksamhet

2.1 Verksamhetsfakta

Allmänt om nämnden

Färdtjänstnämnden ansvarar för särskilda persontransporter vilket innebär resor för personer med funktionshinder enligt lagen (1997:736) om färdtjänst, gällande avtal mellan Region Stockholm och länets kommuner, samt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik vad avser färdtjänstresor.

Nämnden ska planera och löpande följa upp de särskilt anordnade persontransporterna med utgångspunkt i gällande regionalt trafikförsörjningsprogram, regionplan och regional utvecklingsstrategi.

Nämnden ska meddela tillstånd till färdtjänst och därtill hörande villkor, och upphandla, ingå och följa upp avtal hänförliga till färdtjänstverksamheten.

Nämnden ska samverka med berörda kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter, övriga myndigheter, kollektivtrafikföretag, samt med företrädare för pensionärer och personer med funktionsnedsättning.

Till stöd för Färdtjänstnämnden finns ett färdtjänstutskott.

2.2 Styrning inom nämnd/bolag

Region Stockholm är en koncern med ett omfattande uppdrag som bland annat innefattar kollektivtrafiken. Regionfullmäktige (dåvarande Landstingsfullmäktige) har därför tagit beslut om att styrningen och ledningen av Region Stockholm ska ske utifrån en gemensam vision och gemensamma mål som gör att Region Stockholm har en samlad inriktning för verksamheten. Den gemensamma visionen är *En attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut*. Styrningen ska integreras i planering och uppföljning på alla nivåer i Region Stockholm och därmed också gälla för färdtjänstnämnden och trafikförvaltningen.

I förvaltningens uppdrag ligger att bereda och verkställa beslut om inriktning och omfattning för särskilda persontransporter i Regionen. Förvaltningen ansvarar för upphandling, styrning och uppföljning av avtal.

Beställarstyrning

All trafik utförs av företag som förvaltningen upphandlar i konkurrens. För att kunna erbjuda en så bra trafik som möjligt är det avgörande att

färdtjänstnämnden har ett affärsmässigt och förtroendefullt samarbete med de företag som färdtjänstnämnden sluter avtal med.

Verksamhetsstyrning
Den ekonomiska styrningen utgår från budgeten, som anger mål och ekonomiska förutsättningar för verksamheten. Färdtjänstnämnden köper förvaltningsstöd av trafiknämnden/trafikförvaltningen. Förvaltningschefen beslutar årligen om en verksamhetsplan för att leda och styra verksamheten via mål och uppdrag. Trafikförvaltningen styrs genom mål och uppdrag från förvaltningschefen. Trafikförvaltningens mål återfinns i den strategiska kartan.

Verksamheten följs upp genom ekonomisk månadsuppföljning, inklusive prognoser. Verksamhetsplanen följs upp genom en tertialvis ledningsrapportering där utvecklingen av indikatorer och uppdrag avrapporteras. Styrningen grundar sig på ett aktivt arbete med riskanalys och riskhantering, både för att fatta verksamhetsbeslut men även för att följa upp att beslutade mål uppnås.

I Region Stockholms miljömål och miljöprogram stipuleras de hållbarhetsmål som ska styra organisationens arbete under kommande år. Andra styrdokument beskriver på olika detaljnivåer hur arbetet med måluppfyllelse ska drivas. I återkommande ledningsrapporteringar redovisas arbetets framdrift samtidigt som interna och externa revisioner belyser områden som kan förbättras eller effektiviseras.

2.3 Regionfullmäktiges inriktning för nämnden

Under 2019 träder nya avtal för Färdtjänsttaxi i kraft där antalet taxibolag som utför färdtjänst blir fler. I avtalen ställs krav på kollektivavtalsliknande villkor och förarna ges bättre incitament att ta resor med resegaranti samt resor med bilbarnstol eller ledarhund. Omfattande krav på utbildning av förare liksom förståelse för mjuka värden i resan med den särskilda kollektivtrafiken är också en del av de nya avtalen liksom tydliga miljökrav. Det är viktigt att färdtjänstens verksamhet långsiktigt når upp till Region Stockholms miljökrav om fossilfrihet. Nämnden ska aktivt följa upp de nya avtalen.

Under 2019 utökas tilldelningen för fritidsresor med färdtjänst till 216 resor per år, dock finns rätt att ansöka om fler resor för vissa ändamål som till exempel arbetsresor, och resor till studier. Tilldelningen av årliga fritidsresor för de som beviljas rullstolstaxi blir 500, samtidigt som kundvalet behålls. Information om hur resenärer vid behov söker extra resetilldelning ska vara lättillgänglig och tydlig.

En viktig förbättring är att färdtjänstresenärer under 2019 kommer få större flexibilitet att välja när under året som de kan nyttja sina resor. Färdtjänstnämnden ska under 2019 utvärdera samtliga dessa förändringar.

Det är av stor vikt att resenärerna känner sig trygga och får ett bra bemötande under hela resan, från beställning till ankomst till destination. För att åstadkomma det finns från och med 2019 incitament för andra taxiförare att hjälpa till, om en taxibil missat en körning. Vidare ställs tydligare krav på utbildning om olika funktionsvariationer. Utdrag ur belastningsregistret ska begäras vid nyanställning av taxiförare som utför färdtjänstresor. Färdtjänstnämnden ska under 2019 utreda hur resegarantin kan utvecklas.

Vid ansökan om färdtjänsttillstånd sker en första bedömning av berörd kommun, medan beslut om slutlig tilldelning fattas av Region Stockholm. Det gör att det i vissa fall blir dubbelarbete, och att det dessutom skiljer i bedömningen, beroende på vilken kommun man bor i. För att skapa en mer enhetlig och mera rättssäker bedömning ska färdtjänstnämnden under 2019 utreda förutsättningarna för att Region Stockholm ska överta hela ansökningsprocessen för färdtjänsttillstånd.

2.4 Mål, indikatorer uppdrag och aktiviteter

2.4.1 Mål, indikatorer och målvärden

Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem
Färdtjänstnämnden ansvarar för målet attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. Färdtjänstnämndens indikatorer, som styr mot det av landstingsfullmäktige beslutade målet attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem, återfinns nedan. Indikatorn Nöjda resenärer särskild kollektivtrafik återfinns även i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem				
Mål och indikator	Utfall 2017	Mål 2018	Mål 2019	Mål TFP 2030
Attraktiva resor				
Nöjda resenärer - särskild kollektivtrafik	84%	≥90 %	≥86%	≥86 %
Trygga resor				
Effektiva resor				
Tillgänglig och sammanhållen region				

De mål som redovisas för färdtjänsten är kopplade till nöjd kund (86 %). Förvaltningen följer kontinuerligt upp verksamheten för att säkerställa god

kvalitet. Vid brister i leveransen finns olika åtgärder i avtalen som kan tillämpas för att uppnå önskade förbättringar.

Begreppet Trygga resor har utifrån färdtjänstens erfarenhet en något annan definition än i den allmänna kollektivtrafiken. Trygga resor är mycket korrelerat till tidspassning och bedömningen är att värdet succesivt kommer förbättras i takt med att tidspassningen på Färdtjänsttaxi ökar.

Under 2019 kommer färdtjänsten implementera ett nytt tillståndssystem som kommer underlätta arbetet för tillståndsverksamheten och även för de kommunala handläggarna. Systemet kommer även att underlätta för de som ansöker att följa sitt ärende.

Det pågår stora insatser inom digitalisering som under 2019 och dess planår kommer förändra och förbättra förvaltningens möjlighet att kommunicera med resenärer samt skapa förutsättningar för en transparant ansökningsprocess. Nämnden ska under 2019 utveckla en app för att bland annat ge resenären möjlighet till att boka resor.

Under 2019 kommer även en utveckling ske av Mina Sidor vilket kommer underlätta för resenärerna att använda sig av portalen i sin kommunikation med färdtjänsten. Detta kommer att underlätta för resenären samt även minska kostnaderna för beställningscentralen, kundtjänst och administrativ personal.

2.4.2 Lokala mål och indikatorer

Färdtjänstens nedbrutna mål och indikatorer, som styr mot de av regionfullmäktige beslutade målen, återfinns i nedanstående tabell.

Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem				
Mål och indikator	Utfall 2017	Mål 2018	Mål 2019	Mål TFP 2030
Attraktiva resor				
Punktlighet – särskild kollektivtrafik	87,8%	94,0%	94,0%	
Trygga resor				
Andel trygga resenärer i särskild kollektivtrafik	N/A	≥ 69 %	≥ 71 %	≥ 80 %
Effektiva resor				
Antal resor total - särskild kollektivtrafik	4 066	4 317	4 317	
Färd tjänst - antal resenärer/tillstånd	68 674	70 500	71 000	
Tillgänglig och sammanhållen region				

2.4.3 Uppdrag och aktiviteter

Budgeten som beslutas av landstingsfullmäktige (nuvarande regionfullmäktige) innehåller förutom fördelningen av landstingsbidrag, resultatkrav och investeringsramar, även uppdrag från förtroendevalda politiker till verksamheten.

Nedan redovisas de uppdrag som fastställts i landstingsfullmäktiges (nuvarande regionfullmäktige) beslut om budget 2019:

FTN uppdrag	Mål	Ursprung
Färdtjänstnämnden **ska** under 2019 utvärdera samtliga dessa förändringar (fritidsresor, ökad flexibilitet att välja mm.)	Attraktiva resor	Uppdrag (löpande text) 2019
Färdtjänstnämnden **ska** under 2019 utreda hur resegarantin kan utvecklas	Attraktiva resor	Uppdrag (löpande text) 2019
För att skapa en mer enhetlig och mera rättssäker bedömning **ska** färdtjänstnämnden under 2019 utreda förutsättningarna för att Region Stockholm ska överta hela ansökningsprocessen för färdtjänsttillstånd	Attraktiva resor	Uppdrag (löpande text) 2019
att uppdra åt färdtjänstnämnden att ta fram en ny färdtjänst-applikation för att förenkla resebeställningar och ge realtidsinformation	Tillgänglig och sammanhållen region	Uppdrag 2018
att uppdra åt färdtjänstnämnden att undersöka hur färdtjänsten bättre ska kunna möta resenärer med särskilda behov	Tillgänglig och sammanhållen region	Uppdrag 2018

2.4.4 Aktiviteter

Förutom med de av landstingsfullmäktige (nuvarande regionfullmäktige) beslutade uppdragen arbetar färdtjänstnämnden aktivt med att styra verksamheten genom aktiviteter i verksamhetsplanen.

Aktivitet	Mål
Affärsförvaltning färdtjänst	Attraktiva resor
Implementering avtal färdtjänsttaxi	Attraktiva resor
Framtagande utvecklingsplan färdtjänst	Trygga resor
Kommunikation till färdtjänstresenärer	Attraktiva resor
Vidmakthålla GDPR inom prioområde färdtjänst	Hållbar verksamhet

2.5 Avtal och överenskommelser

1 april 2019 sker trafikstart av nya avtal för Färdtjänsttaxi. Under året slutförs även upphandling av Rullstolstaxi, Bårtaxi, Callcenter och Närtrafik, samt planeringsstudie av Kundtjänst.

2.6 Verksamhetstal

Verksamhetstal som rapporteras in i Cognos Controller, återfinns även som indikator under avsnitt 2.4.2

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 2017	Budget 2018	Budget 2019	Förändring BU19/BU18
Särskild kollektivtrafik, antal resor	4 066	4 317	4 317	0

2.7 Internkontrollplan 2019

Färdtjänsten arbetar i enlighet med ”Policy för internkontroll för Stockholms läns landsting och bolag” från 2013.

Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av interkontrollplan för ett visst verksamhetsår görs riskanalys inom färdtjänstområdet. Arbetet utförs enligt samma tidplan som för verksamhetens budgetarbete. Risker beskrivs inom verksamheten utifrån målen. Resultatet presenteras i internkontrollplanen som visar riskläget och föreslagen riskhantering. Riskerna framtagna för färdtjänstområdet ställs sedan mot riskerna avseende de övergripande styrningsfrågorna och ledningens toleransnivå då förvaltningschefen tillsammans med ledningsgruppen prioriterar och eventuellt konsoliderar riskerna. De mest väsentliga riskerna selekteras ut till den slutliga intern kontrollplanen. Den färdigställda internkontrollplanen tas upp för beslut i färdtjänstnämnden.

För det aktuella verksamhetsåret finns en särskild plan för uppföljning av de föreslagna riskhanteringsåtgärderna med syfte att följa upp att åtgärder för riskhantering fungerar tillfredsställande inom färdtjänstens verksamhet. Uppföljningarna görs tertialvis och redovisas i särskild ordning till färdtjänstnämnden och till regionledningskontoret. Den uppdaterade internkontrollplanen presenteras som bilaga till aktuellt tertialbokslut. Med anledning av att regionstyrelsen under 2019 ska fastställa riktlinjer för intern kontroll inom Region Stockholm kommer trafikförvaltningen att uppdatera styrande dokument avseende riskhantering och internkontrollplanen. Det är en stegvis förändringsresa för trafikförvaltningen att säkra en korrekt värdering av förmågan att uppfylla verksamhetens mål. Trafikförvaltningens förvaltningschef har nyligen tagit beslut om en ny huvudprocesskarta som även omfattar färdtjänsten och är

starten för denna förändringsresa mot ett tydligare processorienterat arbetssätt på sikt.

Nedan sammanfattas de högst värderade riskerna enligt internkontrollplanen;

Bristande tillgänglighet av förare
Att tillgängligheten av förare på marknaden är begränsad, speciellt vid vissa tidpunkter. Konsekvensen blir att resenärernas bilar blir sena eller uteblir vilket kan medföra att leverantörer påförs viten. Ett antal förbyggande åtgärder utförs bland annat i form av att taxiförbundet har en dialog med regeringen och kräver arbetsmarknadspolitiska åtgärder samtidigt som taxileverantörerna arbetar aktivt med rekryteringskampanjer. Färdtjänsten har löpande dialog med taxileverantörerna kring förartillgängligheten.

Kompetensförsörjning
Att färdtjänsten inte har tillräckligt med personal/resurser för att klara av sitt uppdrag. Under 2019 har färdtjänsten många initiativ utöver förvaltningsuppdraget och det krävs noga prioritering och kommunikation.

Skadat förtroende
Att förtroendet blir skadat på grund av bristande leveranser av färdtjänst vilket kan medföra en negativ upplevelse och bild av färdtjänst. Färdtjänstresenärer är en utsatt grupp och färdtjänstresan kan ofta vara det enda alternativet för resenären därav medför brister i färdtjänstsleverans stora konsekvenser för den enskilda resenären. Åtgärder för att hantera risken sker som del av färdtjänst operativa verksamhet (kärnuppdrag).

2.7.1 Möjligheter och risker 2019–2022

Fortsatta utmaningar för taxibranschen att rekrytera förare.

En möjlighet är lägre resande om resenären väljer SL trafiken istället. På motsvarande sätt finns det risker i ökat resande. I budget 2019 ligger antaganden om en resandeökning om 1 procent för Färdtjänsttaxi och 3 procent för Rullstolstaxi relativt prognos 2018.

Budget 2019 bygger på det historiska utfallet för antalet resor för Färdtjänsttaxi sen flera år tillbaka. Resandet följer samma mönster varje år och resorna tilldelas utifrån en tilldelningssnurra som fördelar de 216 resorna där det inte finns möjlighet för resenären att flytta resor mellan kvartal. Under 2019 kommer det att ske två förändring, en ökning av antalet resor och en mer flexibel fördelning. Detta är två grundläggande förändringar då tilldelningen av resor har varit 198 resor sedan 2010 samt sättet att fördela resor har varit lika sedan många år tillbaka.

Förändringen av tilldelningen från 198 fritidsresor 2018 till 216 fritidsresor 2019 ger en beräknad ökning i kostnader med 8 mkr utifrån den befintliga tilldelningssnurran.

Den beslutade förändringen om mer flexibel fördelning av resor kan innebära en förändring av resandemönstret med risk för ökade kostnader.

2.8 Regelefterlevnad

Styrande dokument
Trafikförvaltningens verksamhet regleras genom tillämpliga lagar för den verksamhet förvaltningen administrerar. Region Stockholms styrning av förvaltningens verksamhet sker genom budget och olika övergripande styrdokument såsom direktiv, arbetsordningar, Region Stockholms policyer och investeringsstrategi.

Det aktuella trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län med målår 2030 antogs i landstingsfullmäktige i oktober 2017. En central del i trafikförsörjningsprogrammet är målmodellen som pekar ut kollektivtrafikens långsiktiga mål och fokusområden

Trafikförvaltningens strategiska ramverk består av styrande dokument för särskilda persontransporter: strategier, riktlinjer och utvecklingsplaner. För planering av verksamheten upprättas investeringsplan, genomförandeplan, förvaltningsplaner och verksamhetsplaner. Trafikförvaltningens arbetsordning sammanfattar hur förvaltningen styrs, kontrolleras och följs upp. Arbetsordningen innehåller också förvaltningschefens fördelning av ansvar.

Inom hållbarhetsområdet tillämpas ett flertal policydokument som beslutats av landstingsfullmäktige (nuvarande regionfullmäktige), bland annat landstingets miljöprogram 2017-2021. En kontinuerlig lagbevakning säkerställer förvaltningens kunskapsläge avseende nya lagkrav. Dessa omsätts till styrande dokument, exempelvis riktlinjer för miljö- och sociala hållbarhetsfrågor

3. Ekonomi

3.1.1 Ekonomiskt utgångsläge

Färdtjänstnämnden är nyinrättad från och med 2019. Anslag om 1 183 mkr överförs från trafiknämnden till färdtjänstnämnden i budget för 2019. Nämnden redovisar ett budgeterat nollresultat år 2019 och planår 2020-2022 i enlighet med landstingsfullmäktiges (nuvarande regionfullmäktige) budget. Från och med år 2019 övergår färdtjänstverksamheten till färdtjänstnämnden från att tidigare ha funnits inom trafiknämndens verksamhetsområden.

Den största verksamhetsmässiga förändringen för färdtjänstverksamheten mellan 2018 och 2019 är att ett nytt avtal för Färdtjänsttaxi börjar gälla under 2019. Färdtjänstverksamheten erhåller ett ökat anslag för att täcka kostnadsökningen.

I samband med verksamhetsövergången från trafiknämnden till färdtjänstnämnden har en faktureringsmodell tagits fram i syfte att debitera färdtjänstnämnden för det förvaltningsstöd som trafiknämnden tillhandahåller färdtjänstnämnden. Faktureringen avser personella resurser och allmänna kostnader (overhead). Bakgrunden till detta är landstingsfullmäktiges (nuvarande regionfullmäktige) beslut att färdtjänstnämnden inte ska ha en egen förvaltningsorganisation utan istället köpa förvaltningstjänster av trafiknämnden. Dessa kostnader täcks av ett ökat anslag.

Dåvarande färdtjänstverksamheten inom trafiknämnden hade i bokslut 2017 ett överskott om 34 mkr som främst berodde på färre resor med Färdtjänsttaxi samt viten från leverantörer. Prognosen för 2018 indikerar ett överskott om 56 mkr av huvudsakligen samma anledningar som år 2017. Ökade kostnader för kundtjänsten bidrar till att minska överskottet något. Den viktigaste förutsättningen för en budget i balans är att resandet med färdtjänst är i nivå med budget.

3.1.2 Nyckelfaktorer

Varje resa är en marginalkostnad som varierar beroende på längd, tid på dygnet samt fordonstyp.

Antal tillstånd under 2019 beräknas vara 71 000 vilket innebär en ökning med 500 tillstånd jämfört med budget 2018. Utifrån tidigare utfall är antaganden för resandet enligt nedan.

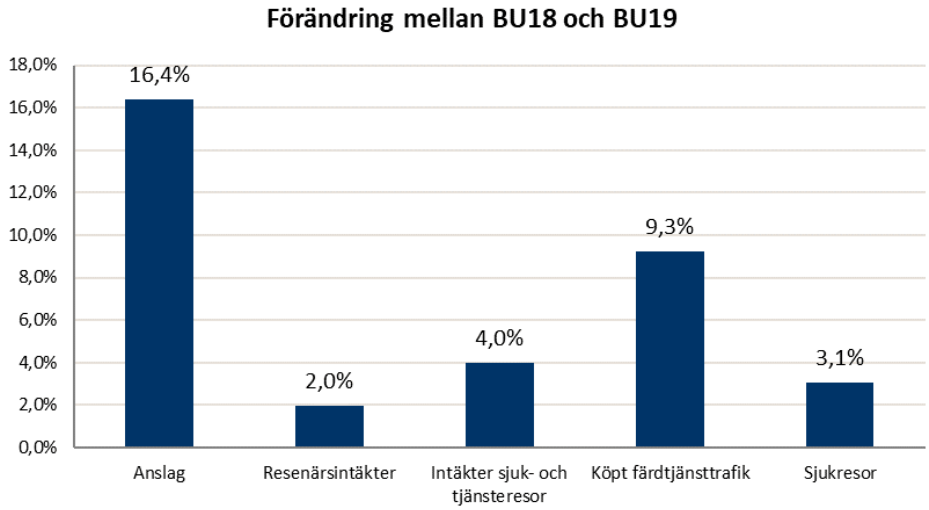
Färdtjänstnämnden kalkylerar att indexökning på 3,2 % för 2019 för färdtjänst och 2% schablonmässig ökning resterande planår. Färdtjänsttaxi förväntas öka antalet resor med 1 procent utifrån 2018 års prognos. Rullstolstaxi bedöms öka antalet resor med 3 procent utifrån 2018 års prognos.

Ökning av tilldelningen av resor i taxi från 198 resor till 216 resor. Förändring av tilldelning av resor inom Rullstolstaxi från resor efter behov till tak om 500 resor (fritidsresor)

Resultaträkning färdtjänstnämnden: Budget 2019 i förhållande till budget 2018 och utfall 2017.

Resultaträkning Mkr	Utfall 2017	Budget 2018	Budget 2019	Förändring BU19/BU18	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022
Anslag	938	1 017	1 183	16,4%	1 223	1 249	1 277
Resenärsintäkter	188	190	193	2,0%	203	203	203
Ersättning för sjuk- och tjänsteresor	268	285	297	4,0%	302	308	315
Övriga intäkter	3	0	0	200,0%	0	0	0
Verksamhetens intäkter	**1 397**	**1 492**	**1 674**	**12,2%**	**1 729**	**1 761**	**1 796**
Köpt färdtjänsttrafik	-1 012	-1 129	-1 234	9,3%	-1 286	-1 312	-1 338
Sjukresor	-293	-307	-317	3,1%	-323	-330	-336
Tjänsteresor	-8	-9	-8	-12,5%	-8	-8	-8
Lokal- och fastighetskostnader	0	0	0	0,0%	0	0	0
IT- och telekostnader	-1	-1	-1	0,0%	-1	-1	-1
Övriga kostnader	-46	-43	-112	162,9%	-108	-109	-111
Verksamhetens kostnader	**-1 361**	**-1 489**	**-1 671**	**12,2%**	**-1 727**	**-1 760**	**-1 795**
Avskrivningar	-2	-2	-2	-6,3%	-2	-1	-1
Finansnetto	0	0	0	0,0%	0	0	0
Resultat*	**34**	**0**	**0**	**-52,4%**	**0**	**0**	**0**

** Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.*



3.1.3 Intäkter

Verksamhetens intäkter uppgår i budget 2019 till 1 674 mkr vilket innebär en ökning om 182 mkr jämfört med budget 2018 och en ökning om 277 mkr jämfört med utfall 2017. Jämförelser per kategori följer nedan.

Anslag

Verksamhetsanslaget uppgår till 1 183 mkr. I förhållande till fullmäktiges budget har en teknisk justering gjorts med anledning av försäljning av förvaltningsstöd till färdtjänstnämnden. Ökningen jämfört med tidigare års nivåer förklaras främst av finansiering av ökade kostnader till följd av nytt taxiavtal 2019 samt finansiering av köpt förvaltningsstöd från trafiknämnden. I jämförelse med fullmäktiges budget har en teknisk justering gjorts med anledning av det köpta förvaltningsstödet.

Resenärsintäkter

Intäkter avseende resenärsavgifter inom färdtjänstverksamheten beräknas till 193 mkr, vilket är 3 mkr eller 2,0 procent högre än budget 2018. I jämförelse med utfall 2017 uppgår intäktsökningen till 5 mkr, motsvarande 3,0 procent. Färdtjänstverksamheten följer prisjusteringen inom SL-trafiken vilket innebär en prisjustering om 3,3 procent per år för perioden 2017 till 2019. Resetilldelningen i taxi ökar till 216 resor 2019 jämfört med 198 resor tidigare år. Tilldelning av resor i rullstolstaxi förändras till tak om 500 resor (fritidsresor).

Övriga intäkter

Övriga intäkter inom nämndens verksamhetsområden avser främst ersättning för sjukresor från HSN (Hälso- och sjukvårdsnämnden) och för dess IT-relaterade kostnader (287 mkr). Sjukvården har det fulla

kostnadsansvaret för sjukresorna vilka handlas upp och administreras av trafikförvaltningen. Övriga intäkter (10 mkr) avser annan vidarefakturering av sjukresor (andra regioner) samt tjänsteresor. Budgeten 2019 uppgår till 297 mkr vilket innebär en ökning om 12 mkr motsvarande 4,0 procent jämfört med budget 2018. Jämfört med utfall 2017 ökar intäkterna med 28 mkr motsvarande drygt 10 procent.

3.1.4 Kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår i budget 2019 till 1 671 mkr vilket innebär en ökning om 182 mkr jämfört med budget 2018 och en ökning om 311 mkr jämfört med utfall 2017. Jämförelser per kategori följer nedan.

Köpt färdtjänsttrafik

Jämfört med budget 2018 ökar kostnaderna för köpt färdtjänsttrafik med 104 mkr. Ökningen beror huvudsakligen på att ett nytt avtal för Färdtjänsttaxi börjar gälla under 2019 med ett högre pris per resa. Därtill påverkar fler resor. Kostnaderna för kundtjänsten ökar också på grund av fler samtal. Jämfört med utfall 2017 ökar kostnaderna med 221 mkr. Ökningen beror främst på fler resor och högre pris per resa inom såväl Färdtjänsttaxi som rullstolstaxi.

Sjukresor

Kostnaderna för sjukresor ökar med 9 mkr jämfört med budget 2018. Ökningen beror främst på en högre kostnad per resa samt på ett något högre resande. Jämfört med 2017 ökar kostnaderna för sjukresorna med 24 mkr till följd av fler resor och högre pris per resa.

Övriga kostnader

Övriga kostnader sammanfattar resultatraderna Tjänsteresor, Lokal- och fastighetskostnader, IT- och telekostnader samt Övrigt.
Övriga kostnader ökar med 68 mkr jämfört med budget 2018. Merparten av dessa, 62 mkr, beror på införandet av den nya faktureringsmodellen avseende köp av personella resurser och allmänna kostnader (overhead) från trafiknämnden. Därutöver beror ökningen främst på ett ökat behov av konsultstöd för att utveckla IT-systemen. I övrigt ökar kostnaderna främst avseende reklam och pr samt kundförluster. Kostnaden för tjänsteresor minskar något.

Jämfört med utfall 2017 ökar de övriga kostnaderna med 65 mkr. Även här beror ökningen huvudsakligen på den nya faktureringsmodellen beskriven ovan (62 mkr). Därutöver ökar kostnaderna främst till följd av ett ökat behov av konsultstöd för att utveckla IT-system, samt reklam och pr (som tidigare budgeterats i AB SL).

Avskrivningar
Avskrivningar kopplade till färdtjänstsystem uppgår till 2 mkr i budget 2019 vilket är samma nivå som budget 2018 och utfall 2017.

Bemanning
Färdtjänstnämndens förvaltningsorganisation har ingen egen personal utan förvaltningsstöd erhålls från trafikförvaltningen mot en ersättning baserad på självkostnadsprincip och inga fria nyttigheter. I budget 2019 uppgår denna ersättning till drygt 60 mkr och inkluderar även övriga OH-delar såsom lokalkostnader, administrativ service, IT-kostnader med mera

Framtida kostnadsutveckling 2020-2022
Mellan åren 2019 och 2022 förväntas verksamhetens kostnader öka i genomsnitt med 2,5 procent per år, varav trafikkostnaderna utgör 2,7 procent. Färdtjänsttrafiken inklusive sjukresor och tjänsteresor står för ca 93 procent av nämndens samtliga verksamhetskostnader. En förändring av antalet resor samt priset per resa får således stor effekt på nämndens ekonomi.

För sjukresorna erhåller dock färdtjänstnämnden ersättning från hälso- och sjukvårdsnämnden varvid sjukresekostnaderna är resultatneutrala för färdtjänstnämnden. Sjukresorna står för ca 20 procent av nämndens totala verksamhetskostnader.

I samband med skapandet av färdtjänstnämnden år 2019 tilldelas nämnden ett verksamhetsanslag ifrån trafiknämnden för respektive år 2019-2022. Nivån har bestämts utifrån bedömda nämndexterna intäkter och kostnader i budget 2019 med planår. Baserat på dessa faktorer samt nivån på verksamhetsanslaget har färdtjänstnämnden en ekonomi i balans, motsvarande ett resultatkrav på noll mkr, för respektive år 2019-2022.

3.1.5 Budgeterad balansräkning

Balansräkning Mkr	Budget 2019	Budget 2018 i.u	Utfall 2017 i.u
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar	42		
Omsättningstillgångar	120		
- varav kassa bank	*14*		
SUMMA TILLGÅNGAR	**162**		
EGET KAPITAL			
Eget kapital	115		
- varav årets resultat	*0*		
Avsättningar (samt ev. Minoritetsintresse)			
SKULDER			
Långfristiga skulder	-2		
-varav räntebärande skulder			
Kortfristiga skulder	49		
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**162**		

3.1.6 Investeringar

Tabell: Investeringar inom färdtjänstnämnden under femårsperioden

Investeringar Mkr	Budget 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Nytt systemstöd färdtjänst	*54*	2			
App färdtjänst	*5*				
Totalt investeringar	**59**	**2**	**0**	**0**	**0**

I förhållande till landstingsfullmäktiges (nuvarande regionfullmäktige) budget har en teknisk justering gjorts med anledning av bildandet av den nya färdtjänstnämnden. Investeringsmedel om 53,6 mkr 2019 och 1,9 mkr 2020 för nytt systemstöd färdtjänst, samt investeringsmedel om 5 mkr 2019 för färdtjänst app har flyttats från trafiknämnden till färdtjänstnämnden.

Diarienummer
LS 2018-0696
FTN 2019/1-1
TN 2017-1126

Denna verksamhetsplan för 2019 och planår 2020–2022 har nämnd-/styrelsebehandlats 2019-01-30.

Datum

Sara Catoni
Biträdande förvaltningschef trafikförvaltningen

Catarina Strömsten
Ekonomidirektör
Verksamhetsstyrning och ekonomi