TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-05-28

RS 2020-0078
FTN 2020-0019
Infosäkerhetsklass
K1 (öppen)

Färdtjänstnämnden
2020-05-28, punkt 7

Förslag till budgetunderlag inför budget 2021 för Region Stockholm för färdtjänstnämnden

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar förslag till budgetunderlag inför budget 2021 för Region Stockholm för färdtjänstnämnden. Bilagt återfinns förslag till budgetunderlag 2021 för färdtjänstverksamheten.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 28 maj 2020.
Budgetunderlag 2021 inklusive bilagor för färdtjänstverksamheten.

Förslag till beslut

Färdtjänstnämnden föreslås besluta

1. godkänna informationen i underlagen
2. vidaresända informationen till regionstyrelsen
3. förklara paragrafen omedelbart justerad

Förslag och motivering

Bakgrund

Som en del i arbetet med budget 2021 för Region Stockholm ska nämnder och bolag utarbeta ett budgetunderlag. Budgetunderlagen ska fånga strategiskt viktiga frågor som berör kärnverksamheten. Fokus ska ligga på de frågor och faktorer som har störst påverkan på verksamhetens utveckling och ekonomi under kommande år utifrån förändringar i omvärlden och i den egna verksamheten. Utgångspunkten är att verksamheten ska bedrivas utifrån de ekonomiska förutsättningar som regionfullmäktige fastställt i budget 2020 för Region Stockholm för perioden 2020–2023.

Regionledningskontoret kommer att använda nämndernas och bolagens analyser som underlag i arbetet med Region Stockholms budget.

Överväganden och motivering

Färdtjänstverksamhetens förslag till budgetunderlag 2021 har rapporterats i enlighet med regionfullmäktiges beslutade krav och riktlinjer.

Ekonomiska konsekvenser
Färdtjänstnämndens förslag till budgetunderlag 2021 är i enlighet med regionfullmäktiges beslutade krav och riktlinjer och har således inga andra ekonomiska konsekvenser.

Detta budgetunderlag är framtaget innan effekten av Covid-19 hunnit analyseras och dess ekonomiska effekter kvantifieras.

Sara Catoni	Catarina Strömsten-Falkenmark
Tf. Förvaltningschef	Ekonomichef/Avdelningschef

Bilaga 1:
FTN Budgetunderlag inför budget 2021 för region Stockholm inklusive bilagor färdtjänstverksamheten
FTN excelbilaga-1-investeringsplan-2021-2030
FTN excelbilaga-2-bedömning-resultatpaverkan
FTN excelbilaga-3-prioritering och riskbedömning investeringar

Region Stockholm

FÄRDTJÄNSTNÄMNDEN
Diarienummer
RS 2020-0078
FTN 2020-0019

Färdtjänstnämnden

Budgetunderlag inför budget 2021 för Region Stockholm

Innehållsförteckning

1 Omvärldsanalys 3

2 Verksamhet 4
2.1 Prioriterade verksamhetsförändringar 4
2.2 Förändringar av investeringsplanen 4

3 Ekonomiska förutsättningar 5
3.1 Balansräkning 8

Taxebilaga budget 2021 9

1 Omvärldsanalys

Detta budgetunderlag är framtaget innan effekten av Covid-19 hunnit analyseras och dess ekonomiska effekter kvantifieras.

Medianåldern för färdtjänstresenärer är idag 75 - 79 år. Det senaste året har det varit en svag ökning av antalet personer med färdtjänsttillstånd. Det finns en framtida utmaning att hantera den stora grupp äldre som sannolikt kommer ha behov av färdtjänst. Trafikhuvudmän i Sverige har som gemensam uppgift att möjliggöra för färdtjänstens resenärer att i större utsträckning använda sig av den allmänna kollektivtrafiken.

Tillgänglighetsanspassningen av den allmänna kollektivtrafiken har i större utsträckning möjliggjort att färdtjänstverksamhetens resenärer kan resa i den allmänna kollektivtrafiken och resenär med tillstånd för färdtjänst har möjlighet att kostnadsfritt åka i den allmänna kollektivtrafiken. Under 2019 genomförde färdtjänstresenärer 4,5 miljoner resor i den allmänna kollektivtrafiken och 4 miljoner färdtjänst- och sjukresor med den särskilda kollektivtrafiken.

För taxibranschen i Stockholm finns en större efterfrågan än tillgång på taxibilar varför det i vissa områden och tider råder brist på tillgängliga bilar. En orsak till detta är att samtliga taxibolag har svårigheter att rekrytera förare.

Det är mycket svårt att spekulera hur Covid-19 kommer påverka resandet och taxibranschen under 2021 mot bakgrund av att vi ännu inte vet hur mycket nedgången blir för 2020 samt hur länge Covid-19 kommer att påverka samhället i stort.

2 Verksamhet

2.1 Prioriterade verksamhetsförändringar

Under 2020 kommer färdtjänstverksamheten implementera ett nytt systemstöd för att underlätta arbetet för tillståndsverksamheten och de kommunala handläggarna. Systemet kommer även att underlätta för de som ansöker att följa sitt ärende samt ge Färdtjänsten möjlighet att på ett bättre sätt kommunicera med resenärerna.

Implementeringen av nytt systemstöd sker under slutet av 2020 vilket innebär att verksamhetsförändringar till stor del kommer ge effekt under 2021.

2.2 Förändringar av investeringsplanen

Investeringsvolymen uppgår till 180 mkr åren 2021-2030, med tyngdpunkt på de inledande åren, vilket är en ökning med 22 mkr i relation till fullmäktigebeslutad ram för år 2020-2029. Teknisk justering om 36 mkr från trafiknämnden till färdtjänstnämnden är för beslut hos Regionstyrelsen 2020-05-19 för 2020 och tagits med i underlagen för 2020. För budgetåret 2021 har motsvarande minskning om 36 mkr lagts in och trafiknämnden har motsvarande plus post medtagen i sina kalkyler 2021.

Ökningen gentemot 2020 års investeringsplan beror på att projektet för nytt systemstöd Färdtjänst berörs av förseningar i andra projekt som kommer påverka tidplanen och göra att investeringen även kommer belasta 2021. Arbetet med integrationsplattformen fortsätter under 2021.

Det nya trafikhanteringssystemet planeras till 2021 (95 mkr) och väntas pågå i tre år. Byte av trafikhanteringssystemet är ett behov beskrivet i utredningen framtida inriktning färdtjänst.

3 Ekonomiska förutsättningar

Färdtjänstnämnden redovisar ett budgeterat nollresultat år 2021 samt 2022-2023 i enlighet med regionfullmäktiges budget för 2020 med planår.

Färdtjänstnämnden hade i bokslut 2019 ett överskott om 108 mkr som främst berodde på färre antal resor med färdtjänsttaxi, viten från leverantörer och färre antal resor med rullstolstaxi. Prognosen för 2020 inom färdtjänstnämnden indikerar ett överskott huvudsakligen på grund av mindre resande jämfört med budget. Trenden för resandet för färdtjänsttaxi var på uppgående 2020 men Covid-19 har inneburit en markant minskning av antalet resor. Detta efter uppmaningar från Folkhälsomyndigheten att personer som tillhör riskgrupper och är över 70 år ska hålla sig hemma och undvika att träffa andra människor.

Den viktigaste förutsättningen för en budget i balans är att resandet med färdtjänst är i nivå med budget.

Nyckelfaktorer
För Färdtjänsten är varje resa en marginalkostnad som varierar beroende på längd, tid på dygnet samt fordonstyp.

Antal tillstånd under 2021 beräknas vara 69 500. Nivån har legat kring 69 000 2018-2020.

Färdtjänstverksamheten kalkylerar en indexökning på 4,9 procent för 2021 och antalet resor är uppräknade med 1 procent för färdtjänst och sjukresor utifrån prognosen för 2020. Planåren har indexberäknats med 4,9 procent respektive år 2022-2023. En budget i balans uppnås för planåren med justeringspost under köpt färdtjänsttrafik om 4 mkr 2022 och 19 mkr 2022. Antalet resor är oförändrat för planåren 2022-2023.

Grundförutsättningarna för detta styrs av tilldelningen av resor i färdtjänsttaxi 216 resor (fritidsresor) och för rullstolstaxi 500 resor (fritidsresor).

Resultat (mkr)	Utfall 2019	Budget 2020	Budget-underlag 2021	Planår 2022	Planår 2023
Verksamhetsanslag	1 183	1 226	1 270	1 316	1 363
Resenärsintäkter	199	203	205	207	209
Ersättning för sjuk- och tjänsteresor	358	386	411	422	437
Övriga intäkter	2	16	1	0	0
Verksamhetens intäkter	**1 744**	**1 831**	**1 886**	**1 946**	**2 009**
Köpt färdtjänsttrafik	-1 097	-1 279	-1 286	-1 338	-1 384
Sjukresor	-392	-410	-444	-457	-471
Tjänsteresor	-7	-12	-7	-7	-8
Övriga kostnader	-137	-119	-128	-120	-123
Verksamhetens kostnader	**-1 633**	**-1 820**	**-1 864**	**-1 923**	**-1 986**
Avskrivningar	-4	-11	-22	-23	-23
Finansnetto	0	0	0	0	0
Resultat*	**108**	**0**	**0**	**0**	**0**

* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter uppgår i budget 2021 till 1 886 mkr vilket innebär en ökning om 55 mkr jämfört med budget 2020 och en ökning om 143 mkr jämfört med utfall 2019. Jämförelser per kategori följer nedan.

Verksamhetsanslag

I enlighet med Region Stockholms budget 2020 räknas verksamhetsanslagen upp med 3,6 procent för 2021 vilket innebär en uppräkning med 44 mkr. Efterföljande år är uppräkningen 3,6 procent för 2022 och 3,6 procent för 2023.

Resenärsintäkter

Regionfullmäktige beslutade i budget 2020 om en prisjustering för SL med 40 kronor 2020 på 30-dagarsbiljett vuxen, 20 kronor år 2021 och 20 kronor år 2022. Enligt tidigare fullmäktigebeslut (nuvarande regionfullmäktige) följer färdtjänstverksamheten SL priser. Budgetunderlag 2021 utgår från ovan beslutade prisjustering och en bedömd resandeökning. Resenärsintäkterna uppgår i budget 2021 till 205 mkr vilket innebär en ökning om 2 mkr jämfört med budget 2020 och en ökning om 6 mkr jämfört med utfall 2019.

Ersättning för sjuk- och tjänsteresor

Ersättning för sjuk- och tjänsteresor inom nämndens verksamhetsområden avser främst ersättning för sjukresor från HSN (Hälso- och sjukvårdsnämnden) och för dess IT-relaterade kostnader (403 mkr). Sjukvården har det fulla kostnadsansvaret för sjukresorna vilka handlas upp och administreras av trafikförvaltningen. Övriga intäkter (8 mkr) avser annan vidarefakturering av sjukresor (andra regioner) samt tjänsteresor. Budgeten 2021 uppgår till 411 mkr vilket innebär en ökning om 25 mkr jämfört med budget 2020.

Övriga intäkter
Övriga intäkter uppgår till 1 mkr i budget 2021. Jämfört med budget 2020 minskar intäkterna för övriga intäkter med 16 mkr. Skillnaden avser vidarefakturering (16 mkr) från trafiknämnden till färdtjänstnämnden för avskrivningskostnader.

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader uppgår i budget 2021 till 1864 mkr vilket innebär en ökning om 45 mkr jämfört med budget 2020 och en ökning om 232 mkr jämfört med utfall 2019. Jämförelser per kategori följer nedan.

Köpt färdtjänsttrafik
Jämfört med budget 2020 ökar kostnaderna för köpt färdtjänsttrafik med 6 mkr. Ökningen beror huvudsakligen på indexökning med 4,9 procent. Prognoserna kring resande utvecklingen av färdtjänstresenärer är osäkra och riskpengar om 19 mkr har lagts in under fördtjänsttaxi i budget 2021. Jämfört med utfall 2019 ökar kostnaderna med 189 mkr. Ökningen beror främst på fler resor och högre kostnad pris per resa inom såväl färdtjänsttaxi som rullstolstaxi.

Sjukresor
Kostnaderna för sjukresor ökar med 34 mkr jämfört med budget 2020. Ökningen beror huvudsakligen indexering 4,9 procent samt ett något högre resande. Jämfört med 2019 ökar kostnaderna för sjukresorna med 52 mkr till följd av fler resor och högre kostnad pris per resa. Intäkterna för sjukresor motsvarar väl kostnaderna för sjukresor vilket innebär att färdtjänstverksamhetens nettoresultat inte påverkas av de ökade kostnaderna (resultatneutralt).

Tjänsteresor
Tjänsteresor minskar med 4 mkr jämfört med budget 2020. Minskningen beror huvudsakligen på en lägre efterfrågan på tjänsten. Eftersom intäkterna motsvarar kostnaderna när det gäller tjänsteresor påverkas inte färdtjänstverksamhetens nettoresultat (resultatneutralt).

Övriga kostnader
Övriga kostnader utgörs främst av köpta tjänster från trafikförvaltningen, drift- och underhåll samt kundförluster. Övriga kostnader ökar med 9 mkr i jämförelse med budget 2020. Höjningen beror huvudsakligen på ett ökat behov av expertstöd för att utveckla IT-system. Jämfört med utfall 2019 minskar de övriga kostnaderna med 9 mkr.

Avskrivningar
Avskrivningar kopplade till färdtjänstsystem uppgår till 22 mkr i budget 2021 vilket är en ökning från budget 2020 med 10 mkr. Ökningen beror på att det nya tillståndssystemet för färdtjänst driftsätts 2020.

Framtida kostnadsutveckling 2021-2023
Mellan åren 2021 och 2023 förväntas verksamhetens kostnader öka i genomsnitt med 3 procent per år. Färdtjänsttrafiken inklusive sjukresor och tjänsteresor står för ca 94 procent av nämndens samtliga verksamhetskostnader. En förändring av antalet resor samt kostnad för 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 23 procent av nämndens totala verksamhetskostnader.

3.1 Balansräkning

Balansräkning*	Utfall 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Anläggningstillgångar	54	94	129	142	156
Omsättningstillgångar	178	123	123	123	123
- varav kassa och bank	*55*	*0*	*0*	*0*	*0*
SUMMA TILLGÅNGAR	232	217	251	265	278
Eget kapital	**155**	**155**	**155**	**155**	**155**
Avsättningar	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Skulder	**76**	**61**	**96**	**110**	**123**
- varav långfristiga skulder	*0*	*-15*	*20*	*33*	*47*
- varav kortfristiga skulder	*76*	*76*	*76*	*76*	*76*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	232	217	251	265	278

* mkr

Anläggningstillgångar ökar till följd av gjorda investeringar.

Taxebilaga budget 2021

Färdtjänst	Vuxna	Pensionär, ungdom, student
Färdtjänstresor med taxi och rullstolstaxi		
Pris per resa (en resa = 30 km)	84 kr	84 kr
Minimiavgift - bil på gatan	61 kr	61 kr
Högkostnadsskydd	950 kr	640 kr

Detta budgetunderlag inför Region Stockholms mål och budget 2021 med plan för åren 2022–2023 samt förslag till investeringsbudget 2021 och investeringsplan för 2021–2030 har nämndbehandlats 2020-05-28.

Stockholm 2020-05-28

Sara Catoni
Tf. Förvaltningschef

Catarina Strömsten-Falkenmark
Ekonomichef/Avdelningschef

Bilagor:
Bilaga 1 Investeringsplan 2021-2030
Bilaga 2 Bedömning av resultatpåverkan kopplat till investeringsobjekt
Bilaga 3 Prioritering och riskbedömning investeringar

Bilaga 1: Trafikinvesteringar 2020-2030

Region Stockholm

Mkr	Dnr	Status	Ny- /ersättnings-investering	Total investeringsutgift			Investeringsutgifter											
				Förslag till ny total utgift	Fastställd total utgift enligt budget 2020	Ackumulerad förbrukning tom 2019-12-31	Budget 2020	Prognos 2020	Budget 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
3. Färdtjänstnämnden																		
Summa investeringar Färdtjänstnämnden				**294,4**	**256,2**	**52,9**	**54,0**	**51,7**	**56,5**	**36,7**	**36,7**	**20,0**	**5,0**	**5,0**	**5,0**	**5,0**	**5,0**	**5,0**
Nytt systemstöd för Färdtjänstverksamheten	SL 2015:0529 och FTN 2020-0020	Genomförande	Ersättningsinv.	**111,1**	111,2	44,4	18,0	46,0	21,4									
Investeringsobjekt > 100mkr				***183,3***	145,0	8,5	36,0	5,7	35,1	36,7	36,7	20,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Nyinvesteringar				6,5	5,0	3,6		1,2										
Ersättningsinvesteringar				176,8	140,0	4,9	36,0	4,5	35,1	36,7	36,7	20,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0

Region Stockholm

Bilaga 2 - Bedömning av resultatpåverkan direkt kopplat till investeringsobjektet

Mkr	Typ	Status	Färdigt	Total utgift		Investeringsplan						
				Ny prognos total utgift	Beräknad total utgift enligt budget 2020	Budget-förslag 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
Färdtjänstnämnden												
Investeringsobjekt enligt bilaga 1.												
Nytt systemstöd för Färdtjänstverksamheten	Ersättningsinvestering	Genomförande	År 2020	Enligt bilaga 1		21,4						
Ospecifierade objekt < 100 mkr	Ersättningsinvestering			Enligt bilaga 1		35,1	36,7	36,7	25,0	5,0	5,0	5,0
Summa investeringar Färdtjänstnämnden						**56,5**	**36,7**	**36,7**	**20,0**	**5,0**	**5,0**	**5,0**

			Driftsättningsplan										Summa resultatpåverkan											
Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Budget-förslag 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Budget-förslag 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Budget-förslag 2021	Plan 2022
			106,5										21,2	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,1	-0,3
5,0	5,0	5,0		26,0	33,5	46,7		5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	-0,2	4,5	5,3	7,5	-2,0	-1,1	-1,2	-1,3	-1,3	-1,4	-0,2	-0,7
5,0	**5,0**	**5,0**	**106,5**	**26,0**	**33,5**	**46,7**		**5,0**	**5,0**	**5,0**	**5,0**	**5,0**	**20,9**	**4,2**	**5,0**	**7,2**	**-2,4**	**-1,4**	**-1,5**	**-1,6**	**-1,7**	**-1,7**	**-0,4**	**-1,0**

Kalkylerad räntekostnad								Avskrivningskostnader										Driftskostnad (för tillgången)						
Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Budget-förslag 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Budget-förslag 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	21,3																
-1,4	-1,8	-2,0	-2,1	-2,2	-2,3	-2,3	-2,4		5,2	6,7	9,3		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0							
-1,7	**-2,1**	**-2,4**	**-2,4**	**-2,5**	**-2,6**	**-2,7**	**-2,7**	**21,3**	**5,2**	**6,7**	**9,3**		**1,0**	**1,0**	**1,0**	**1,0**	**1,0**							

			Verksamhetskostnader (exkluderat driftskostnad och hyra från LFS)										Intäkter (påverkan för Region Stockholm)									
Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Budget-förslag 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Budget-förslag 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030

Region Stockholm

Prioritering- och riskbedömning

Prioritering och riskbedömning av investeringsobjekt över 100 miljoner kronor. Prioritering, samband och konsekvensanalys gäller för objekt där genomförandebeslut inte ännu fattats. Riskanalysen gäller för samtliga objekt. Se kommentarer i kolumnerna för vidare förklaring.

Färdtjänstnämden

Investeringsobjekt	Objekt information					Prioriteringskriterier								Kompletterande information		
Investeringsobjekt enligt bilaga 1	Investeringstyp	Beslut	Total investeringsutgift (Mkr)	Osäkerhetsgrad (%)	Prioritering	Måluppfyllelse	Regionens strategiplaner	Lagkrav och myndighetskrav	Tidsprioritet - hälsa och säkerhet	Tidsprioritet - samband	Rationaliseringar	Riskbedömning	Senareläggning (år)	Sambandsobjekt	Konsekvensanalys	Riskanalys
Nytt systemstöd för Färdtjänstverksamheten	Ersättningsinves	Genomförande	111,1	25%	7,0	1,0	2,0	1,0	1,0	1,0	1,0	Hög	N/A		Effekten av att inte genomföra investeringen innebär stor risk för att färdtjänstverksamheten inte kan utföra sin myndighetsutövning på grund av att befintliga system nått slutet på sin livslängd. Om inte systemstödet byts ut måste investeringen ökas för befintliga IT-system för att, så långt som är tekniskt möjligt, förlänga dess livslängd.	Största risker; • Fortsatta förseningar och kvalitetsproblem hos den avträdande driftsleverantören av IT-infrastruktur. Leder till förseningar och fördyringar för projektet • Att den nya driftsleverantören av IT-infrastruktur inte kommer igång med sina leveranser av IT-infrastruktur.Leder till förseningar och fördyringar för projektet • Fortsatt högre komplexitet än vad som kunnat förutspås. Detta har framförallt visat sig i realisering av integrationsfunktioner. Leder till förseningar och fördyringar för projektet. Kan även påverka kvaliten för de tjänsterna.