Trafikförvaltningen
Färdtjänsten

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-09-09

Ärende
FTN 2020-0020
(SL 2015-0529)
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Ulrik Waldau
070-7863888
ulrik.waldau@sll.se

Färdtjänstnämnden,
2021-09-29, punkt 4

Förnyat genomförandebeslut avseende nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten

Ärendebeskrivning

Färdtjänstnämnden fattade i juni 2021 beslut om fortsatt hantering av nytt tillståndshanteringssystem, innebärande att trafikförvaltningen tar över ledning, styrning och ansvar för leveransen. Detta ärende avser uppdraget att återkomma med förnyat genomförandebeslut om nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag

- Beslut om godkännande av fortsatt hantering av nytt tillståndshanteringssystem för färdtjänstverksamheten, FTN 2021-0036
- Förnyat genomförandebeslut avseende nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten, FTN 2020-0020 (SL 2015-0529)
- Totalekonomiska konsekvenser

Beslut

Förvaltningschefen föreslår färdtjänstnämnden besluta att föreslå regionstyrelsen besluta att föreslå regionfullmäktige besluta följande:

1. Justera investeringsramen i förslag till 2022 års budget med inriktningsnivåer (beslutad i FTN i maj 2021) till en ny total investeringsplan för planåren 2022-2031 om 202,4 miljoner kronor.

Förvaltningschefen föreslår att färdtjänstnämnden besluta följande under förutsättning av regionfullmäktiges beslut enligt (1) ovan:

2. Fatta förnyat genomförandebeslut för projekt nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten med det innehåll som föreslås i detta ärende till en ny total budgetram på 193,5 miljoner kronor.

3. Justera paragrafen omedelbart.

Förslag och motivering

Bakgrund

Färdtjänstverksamheten har flera äldre system vilket är utmanade inte minst då det kan vara svårt att finna kompetens som kan utföra ändringar och felsöka. Vidare är systemen inte enkla att förändra och kan därmed riskera att förhindra ändamålsenlig verksamhetsutveckling.

En förstudie, ”Framtida systemstöd för färdtjänstverksamheten”, genomfördes juni 2013 – januari 2014. På förstudien följde en programstudie och på basis av denna fattades 2016-01-13 ett genomförandebeslut avseende anskaffning av färdtjänstverksamhetens system för tillståndshantering och kundärendehantering samt tillhörande anpassningar, integrationer, underhåll och support. Det nya tillståndssystemet kommer ersätta två nuvarande system, SRS och Sekund.

I november 2017 ingick SL avtal med Sopra Steria Sweden AB (”Sopra Steria”) om leverans och underhåll av tillståndssystem för färdtjänsten. Parterna har därefter ingått ett antal tilläggsavtal samt i maj 2020 en tilläggsbeställning avseende den s.k. kundservicemodulen.

Projektet har löpande haft utmaningar med förseningar, omfång och ekonomi vilket föranlett förnyade genomförandebeslut 2019-01-08 samt 2020-02-19. Under senaste året har det återigen kunnat konstateras att projektet är mer komplext och omfattande än vad som kunnat förutspås resulterande i ytterligare förseningar och fördyringar av projektet. Leverans av systemet enligt det ursprungliga avtalet har kommit långt när det gäller framtagande av

delkomponenter, dock återstår bland annat arbete med migrering och integration samt arbete med kundservicemodulen.

Som framgår av ärendet om godkännande av fortsatt hantering av nytt tillståndshanteringssystem för färdtjänstverksamheten, som behandlades och beslutades i färdtjänstnämnden i juni 2021 (FTN 2021-0036) tillsatte förvaltningen, efter strandad dialog med Sopra Steria, en intern task force för genomlysning av projektet.

Utifrån analys av problemområden och rotorsaker presenterade den interna task force gruppen olika förslag till lösning, allt ifrån olika varianter av fortsatt samarbete med Sopra Steria, avsluta med Sopra Steria och till och med avsluta hela projektet. Det förslag till lösning som rekommenderades och beslutades utifrån analysen var att trafikförvaltningen tar över ledning, styrning och ansvar för leveransen. Leveransavtalet med Sopra Steria har avslutats och förvaltningen utvecklar således systemet vidare internt. Utvalda resurser från Sopra Steria tas in som konsulter till trafikförvaltningen för att säkerställa kunskap om och erfarenhet från systemet och projektet.

I enlighet med ärendet från juni (FTN 2021-0036) uppdrogs förvaltningen att återkomma med förnyat genomförandebeslut för att hantera komplexiteten, förseningarna och skiftet där trafikförvaltningen tar över ledning, styrning och ansvar för leveransen.

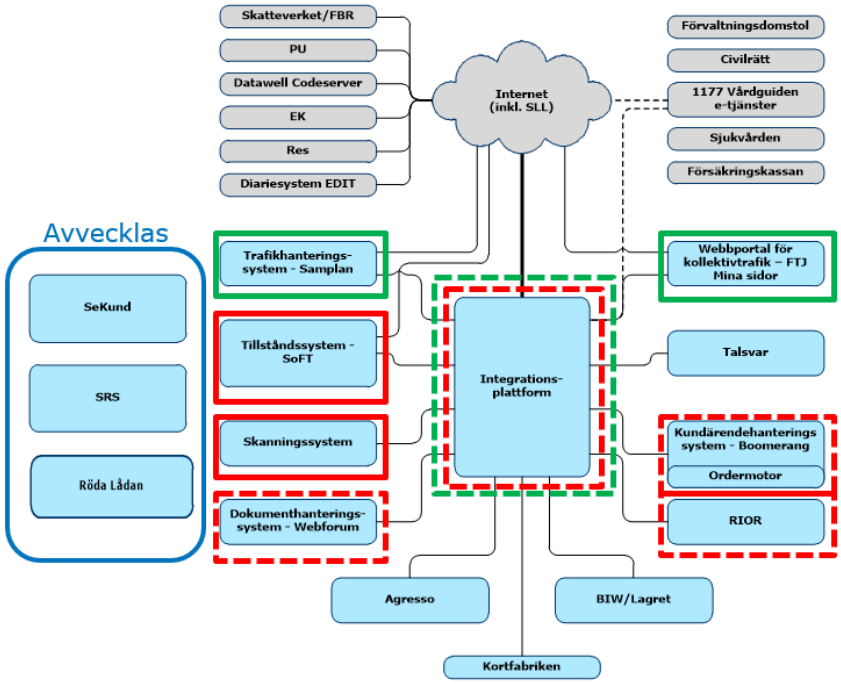
Överväganden och motivering

Som framgår av detta ärende och tidigare ärenden har de ursprungliga analyserna missbedömt komplexiteten kring ersättandet av SRS och Sekund och möjligheten och lämpligheten att i detta fall lägga ett helhetsåtagande på en leverantör för utveckling och integration av systemet.

Färdtjänstverksamheten behöver ett nytt tillståndshanteringssystem eftersom SRS och Sekund är gamla och behöver ersättas. Förvaltningen har därför föreslagit att inte lägga ner projektet utan driva det vidare trots utmaningarna. Att avsluta hela projektet bedömdes inte heller försvarbart utifrån den tid som lagts ner hittills. Det nya systemet kommer även tillföra önskvärd funktionalitet genom att kommuner kan logga in och påbörja tillståndsansökan samt bifoga dokument vilket kommer skapa transparens för resenärer samt minska ledtider. Systemet kommer vidare ge förvaltningen förutsättningar att söka ut resenärer

som är i behov av anpassad information samt möjliggör effektivare kommunikation med vårdgivare och kommuner.

Bilden nedan ger en schematisk beskrivning av projektets omfattning, beroenden och integrationspunkter. Rutor omgivna av röd heldragen linje ingår fullt ut i projektet, röd sträckad linje till delar medan gröna rutor är aktiviteter som pågår inom andra projekt på förvaltningen men den en synkronisering behövs.



I det omtag som föreslagits har det varit centralt för förvaltningen att göra en signifikant förändring så att grundproblemen åtgärdas, men samtidigt inte tappa allt för mycket fart i arbetet. Trafikförvaltningen behöver kliva in i projektet och bygger upp ett agilt produktteam enligt samma modell som trafikförvaltningens övriga team. Roller som produktägare och tech lead bör tillsättas av trafikförvaltningen. Utvalda resurser från Sopra Steria tas in som konsulter i det fortsatt arbetet. Härigenom säkras en samlad krav-test-täckning, eftersom teamet får ett centraliserat ägarskap för detta arbete. Fokus kan läggas mer på faktiska behov och kvalitetskrav och mindre på avtalsuppfyllnad. Vidare

kommer ansvaret samlas för att samordna och synkronisera med övriga system som behövs för leveransen.

Givet historiken bedömer förvaltningen det viktigt att säkerställa en särskilt god styrning och kontroll över projektet framåt och föreslår att leveransen görs i etapper, där den första etappen (”MVP”) innebär att systemet tas i drift med en tillräcklig funktionalitet och där en andra etapp rörande utveckling av systemet inkluderande ytterligare funktionalitet (”Utvecklad produkt”) kräver beslut och avvägningar i färdtjänstnämnden.

Genom den första etappen, MVP får förvaltningen ett mer rättssäkert, noggrannare och effektivare myndighetsutövande utifrån följande komponenter:

- Ett gemensamt system för alla resenärers alla tillstånd
- Ett gemensamt skanning- och dokumentlagringssystem
- Förbättrad kommunikation (internt & externt)
- Förbättrad mer ändamålsenlig process (tilldelningsbaserat resande)
- Säker inloggning – minskad risk för dataintrång
- Förbättrad statistik
- Förändringsbara nya system
- Minskad förvaltningskostnad

Genom den andra etappen skulle ytterligare önskvärd funktionalitet tillföras i form av följande komponenter:

- Förbättrad ärendeadministration (HS-6)
- Beställning & förmedling av resor, ej via Samplan (ÄH-3:1)
- Genomföra utredning (ÄH-6)
- Förbättrad användare- och behörighetshantering (ADM-1)
- Ny användarroll - Handläggare på överklagandeärende
- Dataexportshantering (ADM-5)
- Utföra registerutdrag (ÄH-7)
- Definiera rapporter (RA-1)
- Hantera behörighet för rapporter (RA-2)
- Hantera arkivering, gallring och rensning (ADM-6)
- Kundservicewebb
- Förbättrad funktionalitet och hantering i olika avseenden

Förvaltningen föreslår att detta beslut enbart omfattar etapp 1, varefter särskilt beslut tas om ytterligare investeringsmedel vill tillföras för att genomföra etapp 2 och erhålla en Utvecklad produkt samt också då besluta hur sådan utveckling bör gå till.

Ekonomiska konsekvenser
Förslaget till förnyat genomförandebeslut innebär en ökad tilldelning av medel till en ny total budgetram på 193,5 miljoner kronor enligt vad som närmare framgår av tabellen nedan:

Miljoner kr	Gällande beslut		Förslag till nytt beslut	
Projekt Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten	**Investering**	**Drift**	**Investering**	**Drift**
Fas 10 Utredning	1,5		1,7	
Fas 20 Planering	5		3,8	
Fas 30 Genomförande	104,6	17,1	163,4	24,6
Totalt	**128,2**		**193,5**	

Implementeringen av nytt systemstöd (MVP) beräknas ske under hösten 2022 Systemet kan implementeras och driftsättas först när systemet är färdigtestat och slutgodkänts. Det finns risker i genomförandet, se bland annat under riskavsnittet nedan, varför genomförandebeslutet ovan inkluderar en riskpost på 10 %.

Eftersom att genomförandebeslutet för nytt tillståndshanteringssystem ökar behöver färdtjänstnämndens ram för investeringar 2022 öka. Detta utifrån behovet att säkerställa en riskpost i projektets budget men också för att säkerställa utrymme för projektet rörande integrationsplattformen och för kommande satsningar i app-utveckling. Vidare, efter som färdtjänstnämndens investeringsbudget enbart innehåller ett fåtal objekt och förskjutningar mellan år kan inte lösas inom ram, behöver även viss marginal säkras i planen.

Färdtjänstnämnden	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totalt
Investeringsplan 2022 förslag i budgetunderlaget	51	36,7	36,7	34	5	5	5	5	5	5	188,4
Förslag till ny investeringsplan 2022	65	36,7	36,7	34	5	5	5	5	5	5	202,4

Riskbedömning
En risk för projektet är att nyckelresurser försvinner från projektet. Det gäller både hos Sopra Steria och hos trafikförvaltningen. Det kan försvåra såväl trafikförvaltningens övertagande som leveransen i det korta perspektivet. Denna risk bedömer vi kunna mitigeras genom att bibehålla den positiva relation som finns med Sopra Steria efter att den affärsmässiga uppgörelsen och vägen framåt landat.

En annan risk kan vara att Sopbristernas resurser blir mer reaktiva i arbetet. För att mitigera denna risk bör en tech lead tillsättas internt och att det interna teamet byggs upp med gemensamma mål och arbetssätt.

Vidare finns en risk för att utmaningar i att avgränsa och definiera vad som ska ingå i MVP. Arbete med att detaljera definitionen pågår.

Slutligen finns en risk för förseningar då det tar tid att komma på banan och själva bygga upp den organisation som krävs för att leda arkitektur och utveckling på aktuell IT-plattform. Det blir centralt att arbeta fokuserat med att tillsätta ny organisation.

Konsekvenser för miljön
Genomförandet och implementeringen av ett nytt tillståndshanteringssystem har små miljömässiga konsekvenser. En högre grad av digitalisering av tillståndshanteringen innebär att tillståndshandlingar i mindre grad behöver skickas med traditionell postgång.

Den förändring som föreslås i detta ärende, dvs. ett övertagande av projektet från trafikförvaltningen, har inte bedömts påverka de miljömässiga konsekvenserna.

Trafikförvaltningen
Färdtjänsten

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-09-09

Ärende
FTN 2020-0020
(SL 2015-0529)
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Sociala konsekvenser
Genomförandet och implementeringen av ett nytt tillståndshanteringssystem har små sociala konsekvenser. En modernare uppsättning av verktyg för medarbetare som arbetar inom färdtjänsten kan medge en begränsad höjning av tillgängligheten för personer med funktionshinder.

Den förändring som föreslås i detta ärende, dvs. ett övertagande av projektet från trafikförvaltningen, har inte bedömts påverka de sociala konsekvenserna.

Sara Catoni
Biträdande förvaltningschef

Ulrik Waldau
Sektionschef färdtjänst

Region Stockholm
Trafikförvaltningen

KALKYL
2021-08-26
Version 1.0

Handläggare:

Totalekonomiska konsekvenser

Syftet med detta dokument är att fungera som kalkylunderlag inför beslut om finansiering av projekt.
Dokumentet ingår som en del av Ekonomihandboken under avsnitt "investeringar".
För instruktioner kring användandet av kalkylmallen hänvisas till dokumentet "Instruktion för Totalekonomiska k

Länk till Ekonomihandboken: Ekonomihandboken

Observera att vid initiering av ett beslutat projekt så ska den för detta avsedda projektregistreringblanketten an
Denna blankett hittas som mall bland trafikförvaltningen Excel-mallar i menyn ovan.

2. Information

Program (namn)	Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Program (nummer)	50003
Huvudprojekt (namn)	Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Huvudprojekt (nummer)	85000
Projekt (namn)	Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Projekt (nummer)	85500000
Ärendenummer för beslut - Åtgärdsval	-
Ärendenummer för beslut - Inriktning	SL 2013-3813
Ärendenummer för beslut - Planering	SL 2013-3813
Ärendenummer för beslut - Genomföran	SL 2015-0529, FTN 2020-0020

Observera att vid initiering av ett beslutat projekt så ska den för detta avsedda projektregistreringsblanketten användas. Denna blankett hittas som mall bland trafikförvaltningens Excel-mallar i menyn ovan.

För instruktioner kring användandet av mallen hänvisas till dokumentet "Instruktion för totalekonomiska konsekvenser", Ekonomihandboken alternativt kontakta handläggaren enligt kontaktuppgifter ovan.

Länk till instruktion: **Ekonomihandboken**

Kalkyl utförd av: Joel Almstedt

3. Åtgärdsval

Program: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Huvudprojekt: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Projekt: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Ärendenr: -

Ange om informationen utgör beslut eller prognos för

Kalkylår	2021

Kostnader exkl. index (tkr)	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**Totalt**
[Kostnadspost]	0										0
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total kostnader inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Total beslut inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Kommentarer

4. Inriktning

Program: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Huvudprojekt: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Projekt: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Ärendenr: SL 2013-3813

Ange om informationen utgör beslut eller prognos för

Kalkylår	2015

Investeringar exkl. index (tkr)	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**Totalt**
Förstudie	1 687										1 687
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**1 687**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1 687**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total investeringar inkl. index	**1 687**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1 687**

Kostnader exkl. index (tkr)	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**Totalt**
[Kostnadspost]											0
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total kostnader inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Total beslut inkl. index	**1 687**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1 687**

Kommentarer

Sifrorna avser faktiskt utfall för utredningsfasen

5. Planering

Program: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Huvudprojekt: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Projekt: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Ärendenr: SL 2013-3813

Ange om informationen utgör beslut eller prognos för

Kalkylår	2016

Investeringar exkl. index (tkr)	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**Totalt**
Ledning & styrning	1 546										1 546
Administration	180										180
Kravspecificering	2 108										2 108
											0
											0
Total exkl. index	**3 834**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3 834**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total investeringar inkl. index	**3 834**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3 834**

Kostnader exkl. index (tkr)	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**Totalt**
[Kostnadspost]											0
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total kostnader inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Total beslut inkl. index	**3 834**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3 834**

Kommentarer

Sifrorna avser faktiskt utfall för planeringsfasen

6. Genomförande och Överlämnande

Program: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Huvudprojekt: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Projekt: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Ärendenr: FTN 2020-0020

Ange om informationen utgör beslut eller prognos för denna fas:

Kalkylår	2021

Investeringar exkl. index (tkr)	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**Totalt**
Ledning och styrning	5 559	6 539	11 080		12 500	14 857	12 520									63 055
Realisering			11 080	4 579	10 634	31 783	33 233									91 309
Risk (fr.o.m. 1 nov 2022)							11 000									11 000
																0
Kostnadsföring task force						-2 000										-2 000
Total exkl. index	**5 559**	**6 539**	**22 159**	**4 579**	**23 134**	**44 640**	**56 754**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**163 364**
Indexprognos	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	
Total investeringar inkl. index	**5 559**	**6 539**	**22 159**	**4 579**	**23 134**	**44 640**	**56 754**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**163 364**

Kostnader exkl. index (tkr)	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**Totalt**
Utbildning, ledning																0
Förgäveskostnader 2019				17 140												17 140
Förgäveskostnader 2020					3 251											3 251
Förgäveskostnader 2021						2 000										2 000
Driftkostnad 2022 (Extraersättning)						750	1 500									2 250
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**17 140**	**3 251**	**2 750**	**1 500**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**24 641**
Indexprognos	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	
Total kostnader inkl. index	**0**	**0**	**0**	**17 140**	**3 251**	**2 750**	**1 500**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**24 641**

Total beslut inkl. index	**5 559**	**6 539**	**22 159**	**21 719**	**26 385**	**47 390**	**58 254**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**188 005**

	2016	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**Totalt**
Andel aktiverat (Alla faser)				2%				98%								100%

Medfinansiering

Investeringsbidrag (tkr)																0

Kommentarer

Indexpåslag för 2016-2021 är ändrat till 0% eftersom siffrorna är nästan 100% utfall.
Siffrorna för 2018 har fördelats schablonmässig mellan Ledning och styrning samt Realisering. Summan beskriver dock det faktiska utfallet.
Förgäveskostnader 2021 omfattar 2 000 tkr förgäveskostnader task force SoFT samt 750 tkr villkorad fast ersättning till Sopra Steria

7. Avskrivningstider

Avskrivningstiderna justeras efter behov

	Avskrivnings-tid	Andel (%)	Värde
Spåranläggningar	20		0
Fordon	30		0
Stationer/terminaler	20		0
Depåer	20		0
Fartyg	30		0
Mark- och kajanläggningar	20		0
Maskiner och inventarier	10		0
Övriga investeringar	5	100%	168 885
		100,0%	*168 885*
	Kvar att allokera:	*0,0%*	*-0*

Investeringar

Inriktning	1 687
Planering	3 834
Genomförande och Överlämnande	163 364
Total investeringsutgift	**168 885**

8. Driftkonsekvenser

Driftstart	2022

Prognos exkl. index (tkr)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	Totalt
Intäktsökning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
[Biljettintäkter]																															0
[Uthyrning fordon]																															0
[Uthyrning lokaler]																															0
[Reklam]																															0
[Andra intäkter]																															0
Intäktsbortfall	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
[Biljettintäkter]																															0
[Uthyrning fordon]																															0
[Uthyrning lokaler]																															0
[Reklam]																															0
[Andra intäktsbortfall]																															0
Kostnadsökningar	-1 000	-6 200	-10 760	-11 556	-12 432	-13 395	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-55 342
Drift - Sekund		1 800	3 780	4 158	4 574	5 031																									19 343
Drift - Skanning	800	800	800	800	800	800																									4 800
Drift - SRS		2 100	4 180	4 598	5 058	5 564																									21 499
Drift - Röda Lådan			500	500	500	500																									2 000
Drift - Boomerang																															0
Utv - Sekund	100	500	500	500	500	500																									2 600
Utv - SRS	100	500	500	500	500	500																									2 600
Utv - Boomerang		200	200	200	200	200																									1 000
Utv - Röda lådan		300	300	300	300	300																									1 500
Kostnadsreduktioner	2 450	12 600	10 000	10 000	10 000	10 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	55 050
Drift - SoFT		7 100	7 100	7 100	7 100	7 100																									35 500
Drift - Boomerang (nya)	450	900	900	900	900	900																									4 950
Drift - Webforum	100	200	200	200	200	200																									1 100
Drift - Integrationsplattformen	300	600	600	600	600	600																									3 300
Drift - Röda Lådan	500	500																													1 000
Drift - Skanning	800	0	0	0	0	0																									800
Utv - SoFT		500	500	500	500	500																									2 500
Utv - Boomerang		200	200	200	200	200																									1 000
Utv - Webforum																															0
Utv - Röda Lådan	300	2 100																													2 400
Utv - Integrationsplattformen		500	500	500	500	500																									2 500
Total exkl. index	**1 450**	**6 400**	**-760**	**-1 556**	**-2 432**	**-3 395**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-292**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	134%	138%	143%	147%	151%	156%	160%	165%	170%	175%	181%	186%	192%	197%	203%	209%	216%	222%	229%	236%	
Total intäktsökning inkl. index	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total intäktsbortfall inkl. index	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Kostnadsökningar inkl. index	-1 000	-6 386	-11 415	-12 628	-13 992	-15 529	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-60 949
Total Kostnadsreduktioner inkl. index	2 450	12 978	10 609	10 927	11 255	11 593	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	59 812
Totala intäkter/kostnader inkl. inde	**1 450**	**6 592**	**-806**	**-1 700**	**-2 737**	**-3 935**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-1 137**
Utrangering av tillgång (tkr)																															**0**
Avskrivningar	**676**	**33 777**	**33 600**	**33 507**	**33 328**	**33 101**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**167 989**
Nedskrivning av investeringsbidrag	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Räntekostnader	**3 346**	**2 671**	**1 999**	**1 329**	**662**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**10 006**

Kommentarer

Region Stockholm

Sammanfattning

Alla belopp i tusen kronor

Program	Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Huvudprojekt	Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Projekt	Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten

Åtgärdsval

Beslut eller prognos ej angivet

Kalkylår	2021
Kostnader	0
Åtgärdsvalsbeslut	**0**

Tidigare beslut

Totala kostnader	

Utfall

Totala kostnader	

Inriktning

Beslut eller prognos ej angivet

Kalkylår	2015
Investeringar	1 687
Kostnader	0
Inriktningsbeslut	**1 687**

Tidigare beslut

Investeringar	1 500
Kostnader	
Totalt	**1 500**

Utfall

Investeringar	1 687
Kostnader	
Totalt	**1 687**

Planering

Beslut eller prognos ej angivet

Kalkylår	2016
Investeringar	3 834
Kostnader	0
Planeringsbeslut	**3 834**

Tidigare beslut

Investeringar	5 000
Kostnader	
Totalt	**5 000**

Utfall

Investeringar	3 834
Kostnader	
Totalt	**3 834**

Genomförande och Överlämnande

Beslut eller prognos ej angivet

Kalkylår	2021
Driftstart	2019
Investeringar	163 364
Kostnader	24 641
Genomförandebeslut	**188 005**

Medfinansiering totalt	0

Tidigare beslut

Investeringar	121 713
Kostnader	
Totala utgifter	**121 713**

Driftkonsekvenser

Driftstart	2022
Intäktsökning	0
Intäktsbortfall	0
Kostnadsökning	-60 949
Kostnadsreduktion	59 812
Utrangering av anläggningstillgång	0
Avskrivningar	-167 989
Nedskrivning av investeringsbidrag	0
Räntekostnader	-10 006
Drift och Underhåll 10 år	**-179 132**

Driftstart	2022
Intäktsökning	0
Intäktsbortfall	0
Kostnadsökning	-60 949
Kostnadsreduktion	59 812
Utrangering av anläggningstillgång	0
Avskrivningar	-167 989
Nedskrivning av investeringsbidrag	0
Räntekostnader	-10 006
Drift och Underhåll 20 år	**-179 132**

Nuvärde inkl. Investeringsbidrag	-150 345
Nuvärde exkl. Investeringsbidrag	-150 345
Internränta inkl. Investeringsbidrag	0%
Internränta exkl. Investeringsbidrag	0%

År noll = start för genomförande (inte vid start för åtgärdsval)

Tar ej hänsyn till utgifter under åtgärdsval, inriktning och planering

Årsvis sammanställning

Alla belopp i tusen kronor

Resultaträkning (kostnader)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044
Åtgärdsval	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inriktning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Planering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Genomförande och överlämn	0	0	0	0	17 140	3 251	2 750	1 500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Driftkonsekvenser	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utrangering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avskrivningar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nedskrivning av investerings	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Räntekostnader	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**17 140**	**3 251**	**2 750**	**1 500**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Balansräkning (utgifter)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044
Inriktning	1 687	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Planering	0	3 834	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Genomförande och överlämn	0	5 559	6 539	22 159	4 579	23 134	44 640	56 754	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total inkl. index	**1 687**	**9 393**	**6 539**	**22 159**	**4 579**	**23 134**	**44 640**	**56 754**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Varav medfinansiering	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**





Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

Handläggare
Fredrik Cavalli-Björkman
08-6863904

TJÄNSTEUTLÅTANDE
Datum
2020-02-07

Färdtjänstnämnden
2020-02-19, punkt 11

Ärende
FTN 2020-0020
(SL 2015-0529)

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förnyat genomförandebeslut avseende nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten

Ärendebeskrivning

Beslutet avser teknisk justering av färdtjänstnämndens investeringsutrymme samt ett förnyat genomförande och anskaffning enligt vad som föreslagits i programstudien (SL 2015-0529) om nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag:

- Trafiknämndens beslut 2014-12-02 (TN 2013-3813) att godkänna förstudie, ”Framtida systemstöd för färdtjänstverksamheten” (bilaga 1)
- Genomförandebeslut från 2016 (bilaga 4)
- Färdtjänstnämndens beslut 2019-01-08 (SL 2015-0529) att godkänna fortsatt genomförande av projekt nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten samt att tilldela ytterligare investeringsmedel (bilaga 2)
- Investerings- och driftkalkyl (bilaga 3)
- Tjänsteutlåtande Teknisk justering från trafiknämnden TN 2020-0152 (bilaga 5)

Förslag till beslut

Färdtjänstnämnden föreslås besluta dels föreslå regionstyrelsen besluta

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
Datum
2020-02-07

Ärende
FTN 2020-0020
(SL 2015-0529)

Infosäkerhetsklass
K2 (Känslig)

1. Teknisk justering från trafiknämnden till färdtjänstnämnden för investeringsplanen 2020 om 36 miljoner kronor godkänns
2. Färdtjänstnämndens investeringsutrymme 2020 fastställs till 54 miljoner kronor

Dels, under förutsättning av regionstyrelsens beslut, besluta

3. Fatta förnyat genomförandebeslut för projektet nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten till en total investeringsbudget på 111,1 miljoner kronor inklusive index, varav 104,6 avser genomförandefasen

Förslag och motivering

Bakgrund

Färdtjänstverksamheten inlemmades 2013 i Trafikförvaltningen. Verksamheten har dock behållit stora delar av det systemstöd som man använt under många år och det finns behov av att förnya detta. Systemen är gamla och svåra att påverka vilket medför att systemen inte är enkla att förändra och förhindrar därmed ändamålsenlig verksamhetsutveckling. Det är dessutom svårt och dyrt att finna kompetens som kan utföra ändringar och felsöka i gamla IT-system.

En förstudie, ”Framtida systemstöd för färdtjänstverksamheten”, genomfördes juni 2013 – januari 2014. I förstudien föreslås att trafikförvaltningen ska ersätta nuvarande systemlösningar för hantering av verksamhetsområdena färdtjänst och sjukresor med nya, ändamålsenliga och kostnadseffektiva systemlösningar. Anskaffning av nya system bör samordnas med eventuella förändringar i inriktningen av verksamheten.

Trafiknämnden beslutade 2014-12-02 (TN 2014-0463) *att* godkänna förstudien och gav Förvaltningschefen i uppdrag *att* fatta inriktningsbeslut (se bilaga 1).

Förvaltningschefen fattade 2015-03-25 ett inriktningsbeslut avseende fördjupad planering av de åtgärder som tagits fram i förstudien i form av en programstudie för att föreslå en strategi för genomförande samt att fastställa projektmål, projektplan och kalkyl.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
Datum
2020-02-07

Ärende
FTN 2020-0020
(SL 2015-0529)

Infosäkerhetsklass
K2 (Känslig)

På basis av programstudien fattade sedan förvaltningschefen genomförandebeslut 2016-01-13. Genomförandebesluten inkluderar anskaffning av färdtjänstverksamhetens system för tillståndshantering och kundärendehantering samt tillhörande anpassningar, integrationer, underhåll och support.

De nya tillståndssystemet kommer ersätta två nuvarande system, SRS och Sekund. Systemet möjliggör för kommuner att logga in för att påbörja tillståndsansökan samt bifoga dokument vilket kommer skapa transparens för resenärer samt minska ledtider. Systemet kommer ge förvaltningen förutsättningar att söka ut resenärer som är i behov av anpassad information samt även snabbt och effektivt kunna kommunicera med vårdgivare och kommuner.

Förnyat genomförandebeslut fattades 2019-01-08 av färdtjänstnämnden att fortsatt genomföra projekt nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten samt att tilldela ytterligare investeringsmedel

Överväganden och motivering
Genomförandet har fortsatt varit mer komplext än vad som kunnat förutspås samt att leveranser från externa leverantörer, utanför projektets kontroll, har försenat och fördyrat projektet.

Informationsutbytet mellan olika system som projektet är beroende av har visat sig vara mer komplext och resurskrävande än vad som kunnat förutspås. Detta har försenat och fördyrat arbetet med integrationer mellan olika system.

Förseningar och kvalitetsproblem från leverantören av systemet för Kundärendehantering har fått konsekvensen att inriktningen från programstudien hur tillståndsnära kundärendehantering ska realiseras har under sommaren 2019 ändrats. Efter analys har planerat avrop från ursprunglig leverantör ersatts av annan möjlig och befintlig leverantör.

Förseningar och kvalitetsproblem hos den avträdande drift-leverantören av IT-infrastruktur har orsakat merkostnader i etableringen av IT-infrastruktur och försvårat för övriga leverantör. Dessa förseningar har varit hindrande för övriga leverantörer att realisera deras respektive åtaganden enligt tidplan och således försenat projektet.

Projektet påbörjades 2013 och sent i programstudien gjordes stora förändringar med anledning av trafikhanteringssystemet togs ur projektet. Detta innebar att kravställningen förändrades väsentligt mot det nya tillståndssystemet och kundhanteringssystemet utifrån det ursprungliga uppdraget vilket lett till att en stor del av förstudien, programstudien och upparbetad tid innan 2018 har betraktats som förgäves.

Det förnyade genomförandebeslutet avser oförändrad omfattning i tidigare fattat genomförande- och anskaffningsbeslut avseende nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten dock behöver tidplanen för att slutföra arbetet och lansera systemstödet förlängas till Q4 2020.

Effekten av att inte genomföra den påbörjade investeringen innebär en stor risk för att färdtjänstverksamheten inte kan utföra sin myndighetsutövning på grund av att befintliga system nått slutet på sin livslängd. Konsekvensen av att inte förnya systemstöden innebär att en effektivare, mer rättssäker och transparent hantering av tillståndshandläggningen inte kan realiseras.

Ett förnyat genomförandebeslut bidrar till att beslutade effektmål som förbättrar både för verksamhet och resenär kan förverkligas. Därmed kan den kontinuitet som etablerats inom verksamheten och projektet bibehållas.
Bland annat förstärks medborgarnas möjlighet att få en rättssäker, transparent, noggrann och effektiv prövning utifrån lagen om färdtjänst och de riktlinjer som färdtjänstnämnden fastställer. Även verksamhetens möjlighet för hantering av känsliga personuppgifter påverkas positivt av ett förnyat genomförandebeslut.

Ekonomiska konsekvenser
Förslaget till förnyat genomförandebeslut innebär en ökad tilldelning av medel på 31,5 miljoner kronor (inkl. index), så att investeringsbudgeten för genomförandefasen uppgår till 104,6 miljoner kronor (inkl. index) och totalutgiften till 111,1 miljoner kronor (inkl. index)

Miljoner kronor	**Gällande beslut**		**Förslag till nytt beslut**	
Projekt Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten	**Investering**	**Drift**	**Investering**	**Drift**
Fas 10 Utredning	1,5		1,5	
Fas 20 Planering	5		5	
Fas 30 Genomförande	90,1		104,6	17,1

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
Datum
2020-02-07

Ärende
FTN 2020-0020
(SL 2015-0529)

Infosäkerhetsklass
K2 (Känslig)

Total budget	**96,6**		**111,1**	**17,1**

Den utökande investeringsutgiften kommer att inrymmas inom färdtjänstnämndens investeringsmedel 2020 genom en teknisk justering från trafiknämnden om 36 mkr.

Trafiknämndens totala investeringsutrymme 2020 uppgår till 7 507,6 miljoner kronor, varav 1 846,8 miljoner kronor avser ospecificerade objekt. Teknisk justering innebär minskning av trafiknämndens investeringsutrymme avseende ospecificerade objekt för 2020 med 36 mkr och ökning av färdtjänstnämndens investeringsutrymme för 2020 med motsvarande belopp. Det totala investeringsutrymmet för Region Stockholm 2020 är oförändrat.

Efter justeringen kommer trafiknämndens investeringsutrymme uppgå till 7 471,6 miljoner kronor och färdtjänstens investeringsutrymme till 1 810,8 miljoner kronor.

Trafiknämnden kommer att behandla ärendet TN 2020-0152 om teknisk justering vid sammanträdet 2020-02-18. Beslutet om teknisk justering tas av regionstyrelsen.

Riskbedömning
Dagens systemstöd som används i färdtjänstverksamheten är gamla och svåra att påverka. Utöver de risker som tidigare identifierats och redovisats i samband med förstudie och programstudie bedöms följande risker utgöra de mest väsentliga under den återstående tiden för genomförandet:

- Fortsatta förseningar och kvalitetsproblem hos den avträdande driftsleverantören av IT-infrastruktur.
  Åtgärder: Kontinuerlig uppföljning med IT-ledningen och samverkan med driftsleverantören. Projektet har blivit utsedd som pilot för att utreda möjligheterna om att påbörja beställningar med den nya driftsleverantören.
- Att den nya driftsleverantören av IT-infrastruktur inte kommer igång med sina leveranser av IT-infrastruktur.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
Datum
2020-02-07

Ärende
FTN 2020-0020
(SL 2015-0529)

Infosäkerhetsklass
K2 (Känslig)

Åtgärder: Projektet bevakar och stödjer pågående transitions-projekt för att så tidigt som möjligt kunna anpassa planer.

- Fortsatt högre komplexitet än vad som kunnat förutspås. Detta har framförallt visat sig i realisering av integrationsfunktioner.
  Åtgärder: Projektet har blivit allokerade dedikerade resurser för integrationsutveckling för att stärka samarbetet förbättra kontinuiteten. Fokus på samverkan med verksamhet, förvaltning och leverantörer för att kunna hantera komplexa frågeställningar och skapa rätt förutsättningar för utvecklingen.

Konsekvenser för miljön
Genomförande av den målbild som programstudien beskriver har små miljömässiga konsekvenser. En högre grad av digitalisering av tillståndshanteringen innebär att tillståndshandlingar i mindre grad behöver skickas med traditionell postgång.

Sociala konsekvenser
De sociala konsekvenserna av att genomföra programstudiens huvudalternativ är små. En modernare uppsättning av verktyg för medarbetare som arbetar inom färdtjänsten kan medge en begränsad höjning av tillgängligheten för personer med funktionshinder.

Sara Catoni
Bitr. Förvaltningschef

Fredrik Cavalli-Björkman
Chef Trafikavdelningen

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

500295

Strategisk utveckling
IT-utveckling

GENOMFÖRANDEBESLUT
2013-06-03
Version 1.0

Diarienummer
SL 2013-3813

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Agneta Öberg
08-686 18 32
agneta.oberg@sll.se

Genomförandebeslut

Ange föremålet för beslut
Förstudie: Nytt systemstöd för färdtjänsten.

Bakgrund
Stockholms Läns Landsting, SLL, har beslutat att genomföra en förstudie för att utreda det framtida behovet av systemstöd för funktioner kopplade till området Färdtjänst. Färdtjänsten täcker i huvudsak följande processområden:

- Tilldelning av färdtjänsttillstånd
- Beställning av resor
- Fakturering
- Kundtjänst

Kostnaden för färdtjänstverksamheten är c:a 1,1 miljarder kr/år.
Trafikförvaltningen försöker minska kostnaden genom att med olika åtgärder flytta över delar av färdtjänstens resenärer från taxi och specialfordon till den allmänna kollektivtrafiken.

Förvaltningsområdet färdtjänst har ett komplext och ålderstiget systemstöd. Detta bidrar till en orimligt hög förvaltningskostnad.

Behovsanalys
När färdtjänstens verksamheter flyttades från Färdtjänstavdelningen vid Stockholms läns landsting till AB SL gjordes ingen genomgripande sammansmältning mellan färdtjänstens och SL:s olika processer och system. Färdtjänsten system lyftes i princip över till SL utan hänsyn till SL:s befintliga IT-miljö och IT- infrastruktur. Detta resulterar i att vissa arbetsprocesser inom Färdtjänsten och TF är omständliga.

Färdtjänsten har ett 20-tal olika IT-system. Det stora antalet bidrar till ett ineffektivt användande där personalen inte sällan arbetar i fem olika system parallellt. Några verksamhetskritiska system upplever dagligen driftstörningar medan andra fungerar bra. Driftstörningarna är ett resultat av gamla system och föråldrad teknik vilket gjort att systemen genomgått flera anpassningar.

Antalet anpassningar har i sin tur bidragit till att göra förvaltningen omständlig och komplex.

De flesta system är unika för området färdtjänst och integrerar i huvudsak med varandra med vissa undantag. Exempel på externa integrationer är utbytet av data mellan Färdtjänsten och taxioperatörer. Exempel på system som inte är unika för färdtjänsten är ärendehanteringssystemet Boomerang.

Färdtjänsten använder ett separat ekonomisystem istället för Trafikförvaltningens ekonomisystem Agresso. Hänsyn till framtida konsolideringsmöjligheter behöver därför ingå i förstudien.

Omfattning och tidplan

Syftet med förstudien är att skapa förutsättningar för trafikförvaltningen att fatta beslut om en framtida uppsättning system för området färdtjänst.

Förstudiens ramar består i huvudsak av färdtjänstens affärs- och verksamhetsmässiga behov. De tekniska och systemrelaterade frågorna skall beaktas ur ett effektivt, långsiktigt och kostnadseffektivt förvaltningsperspektiv. En central del av arbetet består av att identifiera och beskriva de processer och flöden som förekommer i anslutning till området färdtjänst. Förstudien ska omfatta processer, informationsflöden, behov och IT-stöd inom hela området färdtjänst, inklusive sjukresor.

Förstudiens ska på en övergripande nivå kartlägga och presentera förslag på ny systemlösning. Kartläggningen ska påvisa den mest lämpade lösningen för att täcka färdtjänstens nuvarande, planerade och långsiktiga behov.

Det kan framöver bli aktuellt att införa kundval i färdtjänsten. Konsekvenser av detta för IT-stödet ska belysas i förstudien.

Förstudien beräknas starta under juni 2013 och förväntas vara klar 31 november 2013. Det finns dock en viss osäkerhet i detta slutdatum. Det kan befinans var lämpligt att bedriva ett djupare arbete inom förstudiens ram. Det kan också visa sig vara lämpligare att övergå i programfas/fördjupad förstudie.

Kostnad och finansiering (ekonomisk kalkyl)

Projekt	Förstudie: Nytt systemstöd för färdtjänsten.	
Projektägande kst	362	
Bolag	10	
Investeringstyp		
Trafikslag	Trafikslagsgemensamt	
Projektledare	Som projektledare anlitas en konsult	
Sponsor	Carina Trofast	
Objekt		
Projektstart - slut	2013-06-01	2013-12-31

Fas - summa för beslut	Belopp	Kalkylår	ID
10 Förstudie	1 500 000	2013	
Investeringsutgifter totalt	**1 500 000**		

Risker (störningar) under genomförandet
Inga allvarliga risker finns med genomförandet av förstudien.

Planerade upphandlingar
Inga upphandlingar annat än konsultanskaffning planeras ske under förstudien.

Konsekvenser för personer med funktionsnedsättning
Syftet med förstudien är att den verksamhet som beställer och levererar resor till personer som behöver använda särskild kollektivtrafik (färdtjänst) och sjukresor ska få ett modernt, säkert och kostnadseffektivt systemstöd. Det kommer även resenärerna till del genom en mer stabil IT-miljö. Nya sätt att beställa resor kan komma att utvecklas. Dessa ska givetvis anpassas till personer med olika funktionshinder.

Konsekvenser för miljön
Inga konsekvenser för miljön.

Förslag till beslut
Carina Trofast föreslås besluta att uppdra åt Agneta Öberg, sektionschef IT-utveckling

att leda genomförandet av förstudien.

att vid prognosavvikelse större än 100 000 kronor återkomma för nytt ställningstagande avseende det fortsatta arbetet.

Strategisk utveckling
IT- utveckling

GENOMFÖRANDEBESLUT
2013-06-03

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Beslut
Härmed beslutas i enlighet med ovanstående förslag. Återrapportering skall ske månatligen till Carina Trofast enligt vidare muntliga instruktioner

Stockholm den 3 juni 2013

Carina Trofast

Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-01-08

Ärende
SL 2015-0529

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Fredrik Cavalli-Björkman
08-686 3904
fredrik.cavalli-bjorkman@sll.se

Färdtjänstnämnden

Förnyat genomförandebeslut avseende nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten

Ärendebeskrivning

Beslutet avser ett förnyat genomförandebeslut för det fortsatta genomförandet av projektet för nytt systemstöd för färdtjänstverksamhetens tillståndshantering, kundärendehantering samt tillhörande anpassningar, integrationer, underhåll och support

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag

- Trafiknämndens beslut 2014-12-02 (TN 2013-3813) att godkänna förstudie, "Framtida systemstöd för färdtjänstverksamheten" (bilaga 1)
- Investerings- och driftkalkyl (bilaga 2)

Förslag till beslut

Färdtjänstnämnden föreslås besluta att uppdra åt förvaltningschefen

att fortsätta genomförandet av projektet nytt systemstöd för färdtjänstverksamhetens tillståndshantering (SL 2015-0529)

att tilldela genomförandeprojektet ytterligare 48,3 miljoner kronor (inkl. index) av investeringsmedel till nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten, så att investeringsutgiften för genomförandefasen uppgår till 90,1 miljoner kronor (inkl. index) och totalutgiften till 96,6 miljoner kronor (inkl. index).

Förslag och motivering

Bakgrund

Färdtjänstverksamheten har i stora delar ett ålderdomligt systemstöd som använts under många år och som nu behöver förnyas. Systemen är gamla och svåra att förändra och förhindrar därmed ändamålsenlig verksamhetsutveckling. Det är dessutom svårt och dyrt att finna kompetens som kan utföra ändringar och felsöka i gamla IT-system.

En förstudie, "Framtida systemstöd för färdtjänstverksamheten", genomfördes juni 2013 – januari 2014. I förstudien föreslås att trafikförvaltningen ska ersätta nuvarande systemlösningar för hantering av verksamhetsområdena färdtjänst och sjukresor med nya, ändamålsenliga och kostnadseffektiva systemlösningar. Anskaffning av nya system föreslogs samordnas med eventuella förändringar i verksamhetens inriktning.

Trafiknämnden beslutade 2014-12-02 (TN 2013-3813) att godkänna förstudien och gav förvaltningschefen i uppdrag att fatta inriktningsbeslut (se bilaga 1).

Förvaltningschefen fattade 2015-03-25 ett inriktningsbeslut avseende fördjupad planering av de åtgärder som tagits fram i förstudien i form av en programstudie för att föreslå en strategi för genomförande samt att fastställa projektmål, projektplan och kalkyl.

På basis av programstudien fattade sedan förvaltningschefen genomförandebeslut 2016-01-13. Genomförandebesluten inkluderar anskaffning av färdtjänstverksamhetens system för tillståndhantering och kundärendehantering samt tillhörande anpassningar, integrationer, underhåll och support.

Det nya tillståndssystemet kommer ersätta två nuvarande system, SRS och Sekund. Systemet möjliggör för kommuner att logga in för att påbörja tillståndsansökan samt bifoga dokument vilket kommer skapa transparens för resenären samt minska ledtider. Systemet kommer ge förvaltningen förutsättningar att söka ut resenärer som är i behov av anpassad information samt även snabbt och effektivt kunna kommunicera med vårdgivare och kommuner.

Överväganden och motivering
Genomförandet har varit mer komplext än vad som kunnat förutspås. Andra pågående arbeten, som projektet nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten är beroende av, är försenade.

Ursprungsplanen enligt förstudien var att byta ut merparten av färdtjänstverksamhetens IT-stöd mot nya system som samverkar. I slutet av arbetet med programstudien, utförd under 2015, exkluderades trafikhanteringssystem (Samplan/Rior) från utbytet till nytt sådant system. Detta har medfört en ökad komplexitet för det projekt som nu är i fråga, eftersom det gamla trafikhanteringssystemet och det nya tillstånds- respektive kundärendehanteringssystemet behöver kunna samverka.

Störst inverkan på projektet nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten har realiseringen och arbetet med trafikförvaltningens integrationsplattform samt projektet för nytt systemstöd för kollektivtrafikens kundtjänst och försäljning. Initialt planerades för att trafikförvaltningens nya integrationsplattform skulle kunna nyttjas under hösten 2016 samt att det nya kundärendehanteringssystemet skulle kunna levereras under våren 2018. Dessa arbeten är försenade, och pågår fortfarande, vilket har påverkat och förskjutit tidplanen för projektet nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten.

Förslaget till förnyat genomförandebeslutet avser oförändrad omfattning i tidigare fattat genomförande- och anskaffningsbeslut avseende nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten. Tidplanen för att slutföra projektet sträcker sig nu till slutet av 2019.

Nya system för tillståndshantering och kundärendehantering bidrar till förbättringar för både verksamheten och resenärerna. Bl a förstärks medborgarnas möjlighet att få en rättssäker, noggrann och effektiv prövning utifrån lagen om färdtjänst och de riktlinjer som trafiknämnden fastställer. Även verksamhetens möjlighet för hantering av känsliga personuppgifter påverkas positivt av nya system. Nya system utgör en förutsättning för framtida verksamhetsutveckling.

Ekonomiska konsekvenser
Förlaget till genomförandebeslut innebär en ökad tilldelning av

investeringsmedel till genomförandeprojektet på 48,3 miljoner kronor (inkl. index), så att investeringsutgiften för genomförandefasen uppgår till 90,1 miljoner kronor (inkl. index) och totalutgiften till 96,6 miljoner kronor (inkl. index).

Den utökade investeringsutgiften kommer att inrymmas inom färdtjänstnämndens investeringsmedel (såsom de brutits ut från trafiknämndens ram för ersättningsinvesteringar år 2019 och 2020 enligt investeringsplan 2019-2028)

Riskbedömning
Dagens systemstöd som används i färdtjänstverksamheten är gamla och svåra att påverka. Utöver de risker som tidigare identifierats och redovisats i samband med förstudie och programstudie bedöms följande risker utgöra de mest väsentliga under den återstående tiden för genomförandet:

- Fortsatt försening vid realisering av integrationsfunktionen och den nya integrationsplattformen
- Ytterligare försening i arbetet med leveransen att införa nytt systemstöd för kundtjänst och försäljning

Konsekvenser för miljön
Genomförande av den målbild som programstudien beskriver har små miljömässiga konsekvenser. En högre grad av digitalisering av tillståndshanteringen innebär att tillståndshandlingar i mindre grad behöver skickas med traditionell postgång.

Sociala konsekvenser
De sociala konsekvenserna av att genomföra programstudiens huvudalternativ är små. En modernare uppsättning av verktyg för medarbetare som arbetar inom färdtjänsten kan medge en begränsad höjning av tillgängligheten för personer med funktionshinder.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Sara Catoni
Bitr. förvaltningschef

Fredrik Cavalli-Björkman
Chef Trafikavdelningen

8550000 C
(8050042) Bolag 80 Fas 10 20

Trans.

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Program och Upphandling
Program

BESLUT
2015-01-13
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
SL 2015-0529

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Lena Ånöstam

Sändlista:
TA
SU
PU
JUR

Beslut fattas inom ramen för förvaltningsuppdraget avseende
☐ AB SL ☐ WÅAB

Beslut rör verksamhet hänförlig till
☒ TN

Beslutets art
☒ Delegationsbeslut ☐ Verkställighet

Genomförandebeslut inklusive anskaffningsbeslut avseende Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten

Beslutsunderlag

1. Genomförandebeslut inklusive anskaffningsbeslut angående Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten

Sammanfattning av beslutet

Beslutet avser genomförande av rekommenderat huvudalternativ för nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten i enlighet med programstudierapport. Detta inkluderar anskaffning av system för kundärendehantering och tillståndhantering.

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

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Program och Upphandling
Program

BESLUT
2015-01-13
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
SL 2015-0529

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslås besluta

att besluta enligt bilagan Genomförandebeslut inkl inklusive anskaffningsbeslut angående Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten

Godkänns för föredragning

John Fredlund, Tf. avdelningschef
Projekt och Upphandling

Beslut

Beslutas enligt förslag.

Ragna Forslund
Tf. förvaltningschef

BESLUT
2016-01-18
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
SL 2015-0529

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Lena Ånöstam

lena.anostam@sl.se

Förvaltningschef

Genomförandebeslut inklusive anskaffningsbeslut avseende nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten

Ärendebeskrivning

Beslutet avser genomförande och anskaffning enligt vad som föreslagits i programstudien (SL 2015-0529) om nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten.

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslås besluta att uppdra åt ~~programdirektör (sponsor för projektet)~~ på Program och Upphandlingsavdelningen avdelningschefen för

att genomföra projektet enligt förslagen i programstudien Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten (SL 2015-0529)

att genomföra upphandling avseende Kundärendehanteringssystem, Tillståndssystem samt tillhörande anpassningar, integrationer, underhåll och support inklusive att fastställa förfrågningsunderlag, fatta tilldelningsbeslut samt teckna upphandlingskontrakt.

att vid prognosavvikelser ~~större~~ än ~~2,2~~ miljoner kronor avseende Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten återkomma för nytt ställningstagande ~~avseende~~ det fortsatta genomförandet utg år

Bakgrund
Färdtjänstverksamheten inlemmades 2009 i Trafikförvaltningen. Verksamheten har dock behållit stora delar av det systemstöd som man använt under många år och det finns behov av att förnya detta. Systemen är gamla och svåra att påverka vilket medför att systemen inte är enkla att förändra och förhindrar därmed ändamålsenlig verksamhetsutveckling. Det är dessutom svårt och dyrt att finna kompetens som kan utföra ändringar och felsöka i gamla IT-system.

En förstudie, "Framtida systemstöd för färdtjänstverksamheten", genomfördes juni 2013 – januari 2014. I förstudien föreslås att trafikförvaltningen ska ersätta nuvarande systemlösningar för hantering av verksamhetsområdena färdtjänst och sjukresor med nya, ändamålsenliga och kostnadseffektiva systemlösningar. Anskaffning av nya system bör samordnas med eventuella förändringar i inriktningen av verksamheten.

Trafiknämnden beslutade 2014-12-02 (TN 2014-0463) *att* godkänna förstudien och att ge Förvaltningschefen i uppdrag *att* fatta inriktningsbeslut rörande genomförandet av förslagen i förstudien, samt *att* samordna genomförandet på lämpligt sätt med de ställningstaganden som görs i kommande fas av verksamhetsutredningen "Framtida inriktning av färdtjänsten".

Tidigare beslut
Inriktningsbeslut togs 2015-03-25 och avsåg fördjupad planering av de åtgärder som tagits fram i förstudien i form av en programstudie för att baserat på förstudien föreslå en strategi för genomförande samt att fastställa projektmål, projektplan och kalkyl resulterande i ett eller flera genomförandebeslut för genomförandet av projektet som ska leverera ett nytt systemstöd till färdtjänst- och sjukreseverksamheten.

Programstudien fick som mål att:

- Se över nulägesbeskrivningen som gjordes i förstudien framför allt med avseende på planeringsförutsättningar för genomförandeprojektet.
- Göra en genomlysning av förstudiens resultat och förslag som grund för en detaljerad planering av genomförandet.
- Inleda en kartläggning av verksamhetsprocesser och verksamhetskrav avseende hanteringen av tillstånd för färdtjänst och sjukresor.
- Inleda analys av funktioner som arkivering, skanning och ärendehantering.

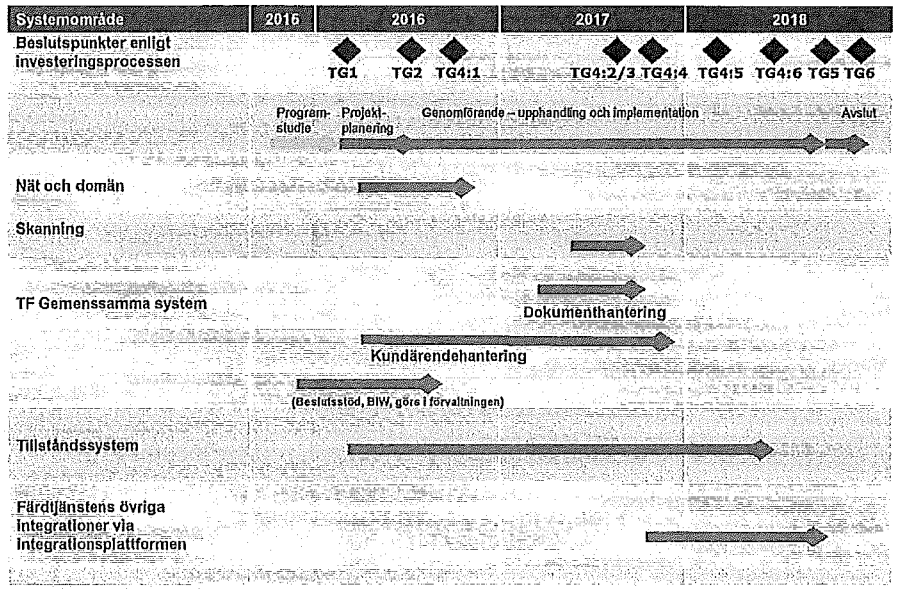
Trafikpåverkan
Genomförandet bedöms inte få någon trafikpåverkan.

Behovsanalys
En analys av behov har gjorts inom ramen för förstudien, vilken består av följande dokument med dnr SL 2013-3813.

- Förstudierapport
- Affärsanalys
- Verksamhetsanalys
- IT-analys
- Kostnadsuppskattning (Hemlig enligt 19 kap 3 § offentlighets- och sekretesslagen 2009:400.)

Omfattning och tidplan
Programstudien rekommenderar att anskaffa och införa system för kundärendehantering och tillståndshantering. Rekommendationen omfattar även att genomföra ett införande av trafikförvaltningens system för dokumenthantering och integrationer via kommande integrationsplattform. Dessutom ska färdtjänstens nät och domän avvecklas varvid system och användare integreras i Trafikförvaltningens domän samt att skanningssystemen konsolideras.

Övergripande tidplan



Kostnad och finansiering
För kalkyl över investering och driftskostnader se dokumentet Kalkyl – Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten, bilaga 1:3.

Planerade upphandlingar
Upphandling av:

- Kundärendehanteringsystem
- Tillståndssystem

Integrationer med övriga system ska ske med hjälp av integrationsplattformen som upphandlas i ett separat projekt.

För att få framdrift i projekt Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten kan integrationerna komma att initialt behöva implementeras i en förenklad lösning för integrationstjänster. I så fall ansvarar projektet även för detta.

Upphandlingsstrategi
Enligt Trafikförvaltningens Infrastrukturstrategi ska system i största möjliga mån baseras på standardsystem med så få specialanpassningar som möjligt. Dessutom ska konsolidering av system ske där det gagnar trafikförvaltningen med hänsyn till förvaltningens behov. Förslaget till upphandlingsstrategi baseras på dessa principer.

Anskaffningen av Kundärendehanteringssystem föreslås ske genom att krav för färdtjänstens behov ställs i den upphandling av Kundärendehanteringssystem som genomförs enligt LUF i projektet *Nytt systemstöd för Kundtjänst och e-handel*. Om information framkommer under framtagande av FFU som visar att en separat upphandling för färdtjänstverksamhetens behov är ett bättre och mer kostnadseffektivt förfarande genomförs detta enligt LOU

Anskaffningen av Tillståndssystem föreslås ske genom en separat upphandling enligt LOU.

Konkurrensen på leverantörsmarknaden för båda upphandlingarna bedöms vara god.

Upphandlingarna kommer att sträva efter att i respektive upphandling ha så få leverantörer som möjligt, främst avseende support och underhåll i syfte att skapa ett effektivt arbetssätt i framtida förvaltning.

De avtal som tecknas rekommenderas ha en lång avtalstid. Det är därför viktigt att ta höjd för flexibilitet och ändringar i utformningen av tjänster, främst avseende support och underhåll. Avtalen ska också vara flexibla så till vida att det inte begränsar trafikförvaltningens möjligheter till interna omorganisationer.

Samverkan med projekt *Nytt systemstöd för Kundtjänst och e-handel* kommer att genomföras för att säkerställa att avtalen ger möjlighet till ytterligare framtida konsolidering av avtal och system.

Riskbedömning

I tabellen nedan visas ett utdrag ur riskanalysen som omfattar risker som klassats som röda (riskvärde 10 eller högre). Riskerna är sorterade med den högst värderade risken först. Riskerna är de som är relevanta för just genomförande, förvaltning, drift och underhåll av det i programstudien föreslagna huvudalternativet.

ID	Risk-ägare	Beskrivning (händelse, orsak, påverkan)	Risk-värde
58	PL	Risk för att utbildningsinsatser (för vårdpersonal, kommunhandläggare, intern personal, externa leverantörer) tar längre tid än beräknat på grund av att det är väldigt många att utbilda vilket medför förseningar.	25
64	PL	Risk för resursproblem i projektet på grund av att det sker en omorganisation inom Färdtjänstservice och rätt resurser inte blir kvar alternativt är upptagna med omorganisationen och dess nödvändiga IT-förändringar vilket medför att projektet blir försenat eller att projektets leverans får osäker kvalitet.	20
71	PL	Risk för att FTJ Samplan (och FTJ RIOR) inte med lätthet kan anpassas till nya tillståndssystemet på grund av nuvarande problem med hög komplexitet och långa ledtider för uppdatering, vilket medför att förvaltningen av systemlandskapet blir mycket dyrare under övergångsperioden.	16
72	TF	Risk för att kommunerna vill omförhandla samarbetsavtalet mellan KSL och landstinget på grund av att det nya systemstödet innebär merarbete eller förändrade processer för kommunhandläggare vilket medför att arbetet med det nya systemstödet blir försenat.	16

ID	Risk-ägare	Beskrivning (händelse, orsak, påverkan)	Risk-värde
36	PL	Risk för att verksamheten inte kan ta emot ett nytt tillståndssystem på grund av att verksamheten (TA Trafiknära IT och/eller TA Färdtjänst) inte har avsatt resurser för ett mottagande vilket medför att ett överlämnande av det nya tillståndssystemet försenas.	12
62	PL	Risk för att HSN/HSF:s deltagande i referensgrupp (eller motsvarande) blir för lågt på grund av att HSN/HSF har haft mycket litet deltagande under förstudie/programstudie, vilket medför att IT-systemen inte matchar HSN/HSF:s behov och levererar dålig funktionalitet.	12
63	PL	Risk för att det blir resursbrist i projektet på grund av att det inte finns tillräckligt med personer i projektet som har kunskap om IT och tillståndshandläggning, vilket medför förseningar eller låg kvalitet.	12
69	TAFT	Risk för kompetensbrist på grund av att, för projektet viktiga, personer slutar i samband med omorganisationen av färdtjänstservice vilket medför att projektet inte klarar av att kravställa och leverera ett IT-stöd som väl matchar organisationens behov.	12
78	TAIT	Risk för att support- och underhållsavtalen sägs upp för omförhandling på grund av att befintliga avtal går ut och leverantören önskar omförhandla dem, vilket medför att förändringar i gamla systemen blir försenade och blir dyra att genomföra.	12
80	PL	Risk för att färdtjänstverksamheten inte är förberedd för och negativt inställda till att ta emot ett nytt systemstöd på grund av att det nya systemstödet och hur det ska användas inte är förankrat, vilket medför att införandet tar längre tid och får lägre kvalitet.	12
75	PL	Risk för att problem uppstår kring behörighetshantering under införandet vilket medför att sekretesskyddade uppgifter läcker ut internt.	10

De huvudsakliga åtgärder som tagits fram för att minska riskerna är att tidplan och resursplan anpassats för att i mesta möjliga mån kunna ta hand om eventuella problem som uppstår på grund av ovanstående risker. Riskerna bör

kontinuerligt uppdateras under genomförandeprojektet och detaljerade åtgärder tas fram.

Konsekvenser
Den största effekten av ett genomförande av programstudiens huvudalternativ är en ökad förvaltningsbarhet. Detta ger en större möjlighet för trafikförvaltningen att leva upp till det strategiska målet om att vara en kompetent beställarorganisation. Genomförandet förväntas också leda till ökade förutsättningar att följa riktlinjer och lagstiftning när dessa ändras. Trafikförvaltningen förväntas kunna anpassa sin verksamhet snabbare och med mindre risk efter de riktlinjer som Trafiknämnden fastställer.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet
De ekonomiska konsekvenserna av att genomföra programstudiens huvudalternativ är en förhöjd investering under ett antal år med en efterföljande lägre förvaltningskostnad under systemens planerade livslängd.

Sociala konsekvenser
De sociala konsekvenserna av att genomföra programstudiens huvudalternativ är små. En modernare uppsättning av verktyg för medarbetare som arbetar inom färdtjänsten kan medge en begränsad höjning av tillgängligheten för personer med funktionshinder.

Konsekvenser för miljön
Genomförande av den målbild som programstudien beskriver har små miljömässiga konsekvenser. En högre grad av digitalisering av tillståndshanteringen innebär att tillståndshandlingar i mindre grad behöver skickas med traditionell postgång.

BESLUT
2016-01-18
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
SL 2015-0529

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Beslut
Härmed beslutas i enlighet med ovanstående förslag. Återrapportering skall ske till undertecknad enligt gällande rutin för projektrapportering.

Stockholm den 18/1 2016

Ragna Forslund
Tf. förvaltningschef

Bilagor

1. Programstudierapport Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten, inklusive bilagor:
    1. Mål – Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
    2. Omvärldsanalys – Programstudie Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
    3. Kalkyl – Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
       HEMLIG
       enligt 19 kap 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)
       Trafiknämnden i Stockholms läns landsting
    4. Riskanalys – Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
    5. Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten - Trafikhanteringssystem
2. Tidplan – Övergripande tidplan för Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-02-10

Ärende
FTN 2020-0020TN
2020-0152

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Fredrik Cavalli-Björkman
08-6863904
Fredrik.cavalli-bjorkman@sll.se

Teknisk justering från trafiknämnden

Ärendebeskrivning

Teknisk justering från trafiknämnden av investeringsmedel 2020 till färdtjänstnämnden.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande

Beslut

1. Teknisk justering från trafiknämnden till färdtjänstnämnden för investeringsplanen 2020 om 36 miljoner kronor godkänns

2. Trafiknämndens investeringsutrymme 2020 fastställs till 7 471,6 miljoner kronor

Förslag och motivering

Det pågår sedan flera år ett arbete med att ersätta nuvarande systemlösning för hantering av verksamhetsområdena färdtjänst och sjukresor med nya, ändamålsenliga och kostnadseffektiva systemlösningar. Genomförandet har varit mer komplext än vad som kunnat förutspås samt att leveranser från externa leverantörer, utanför projektets kontroll, har försenat och fördyrat projektet. Till följd av dessa orsaker har medel i tidigare trafiknämnds

investeringsplan inte förbrukats och förslaget är en teknisk justering i form av överföring från trafikförvaltningens investeringsplan 2020 till färdtjänstnämndens investeringsplan om 36 mkr. Återföring till trafiknämnden av motsvarande medel sker från färdtjänstnämnden i budget 2021.

Överväganden och motivering
Trafiknämndens totala investeringsutrymme 2020 uppgår till 7 507,6 miljoner kronor, varav 1 846,8 miljoner kronor avser ospecificerade objekt. Teknisk justering innebär minskning av trafiknämndens investeringsutrymme avseende ospecificerade objekt för 2020 med 36 mkr och ökning av färdtjänstnämndens investeringsutrymme för 2020 med motsvarande belopp. Det totala investeringsutrymmet för Region Stockholm 2020 är oförändrat.

Efter justeringen kommer trafiknämndens investeringsutrymme uppgå till 7 471,6 miljoner kronor.

Det utökade investeringsutrymmet för färdtjänstnämnden säkerställer att färdtjänstnämnden kan genomföra pågående investering som innebär att utföra sin myndighetsutövning på grund av att befintliga system nått slutet på sin livslängd.

Förslaget är berett tillsammans med färdtjänstverksamheten.

Ekonomiska konsekvenser
Teknisk justering från trafiknämnden av investeringsmedel 2020 till färdtjänstnämnden om 36 mkr.

Riskbedömning
Riskbedömning är gjord och det bedöms att det inte finns några risker.

Konsekvenser för miljön
N/A

Sociala konsekvenser
N/A

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-02-10

Ärende
TN 2020-0152

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Sara Catoni
Tf. förvaltningschef

Fredrik Cavalli-Björkman
Avdelningschef trafikavdelningen