Region Stockholm

Färdtjänstnämnden

Månadsrapport Oktober 2021

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning 3
1.1 Väsentliga händelser 4
1.2 Bedömning av risker och möjligheter 4

2. Verksamhet 5
2.1 Resande i särskilda persontransporter 5

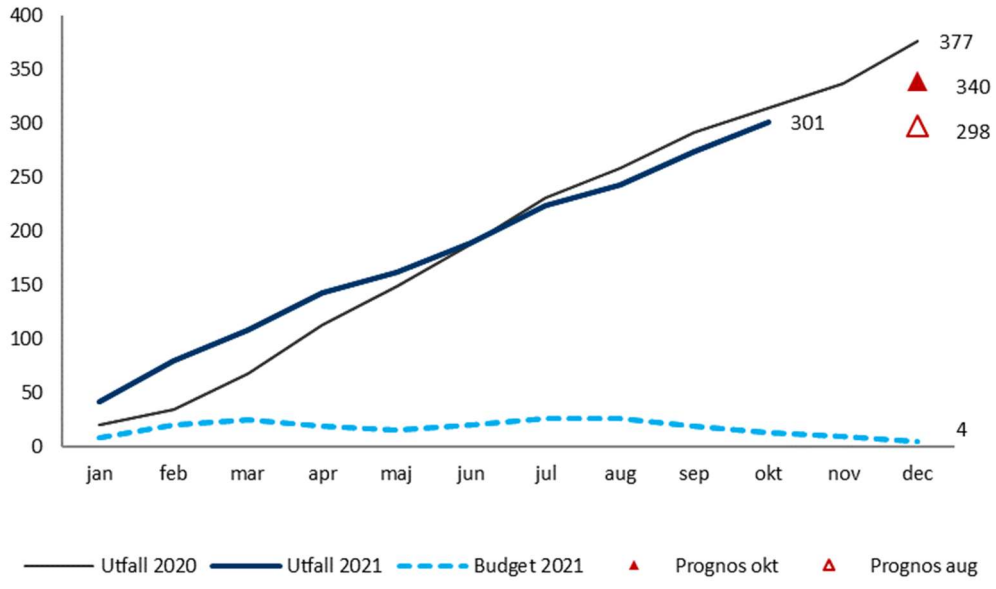
3. Ekonomi 6
3.1 Resultat 6
3.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans 11
3.3 Investeringar 12
3.3.1 Ny- och ersättningsinvesteringar 13

1. Sammanfattning

Färdtjänstverksamheten rapporterar till färdtjänstnämnden från och med 2019. Färdtjänst är ett komplement till kollektivtrafik för personer med tillstånd för färdtjänst. Resorna utförs av upphandlade taxi-, närtrafik- och specialfordonsföretag. I färdtjänstverksamheten ingår även sjukresor och tjänsteresor. I färdtjänstverksamhetens redovisning ingår kostnader för utförd trafik, upphandlad beställningscentral och kundservice samt kostnader för verksamhetens IT-system, personal och informationsproduktion samt resenärsintäkter.

- Resultatet för perioden för färdtjänstnämnden är 301 mkr (315 mkr föregående år) jämfört med budgeterat 13 mkr.
- Verksamhetsanslaget är oförändrat jämfört med utfall motsvarande period 2020.
- Resenärsintäkterna har ökat med 20 % jämfört med utfall motsvarande period 2020.
- Trafikkostnaderna har ökat med 18 % jämfört med utfall motsvarande period 2020.
- Årets resultat för färdtjänstnämnden bedöms enligt prognos uppgå till 340 mkr att jämföra med en årsbudget om 4 mkr.

Diagram: Resultat 2021 jämfört med resultat 2020 och budget 2021. Utfallet per oktober är +301 mkr. Prognosen per helår uppgår till +340 mkr.



- Investeringsutfallet uppgår till 30,4 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 53,8 % jämfört med budget. Årets budget uppgår till 56,5 mkr och prognosen uppgår till 51,5 mkr.

1.1 Väsentliga händelser

Situationen med corona/covid-19 har påverkat färdtjänstverksamheten. Detta efter uppmaningar från Folkhälsomyndigheten att personer som tillhör riskgrupper eller är över 70 år ska undvika att träffa andra människor och uppmaning att arbeta på distans och social distansering oavsett ålder. Rådande situation har minskat resandet med färdtjänsten. I samband med covid-19 minskade antalet personer med färdtjänsttillstånd och en stor del av minskningen är sannolikt att hänföra till Folkhälsomyndighetens rekommendationer att personer över 70 år skulle undvika kontakter vilket i sin tur inneburit att ett antal personer avvaktat med att söka tillstånd. Den 29 september togs alla restriktioner i samhället bort och resandet ökar långsamt. Ett urval av väsentliga händelser i oktober;

- Utmaningar med tidspassningen. Pandemin har påverkat färdtjänstverksamhetens trafikleverantörer med stora minskningar på privatresor, företagsresor men även färdtjänst- och sjukresor. Den lägre efterfrågan på taxitjänster har inneburit att tillgången på fordon och förare har minskat. Med anledning av att det totala taxiresandet nu ökat så finns en utmaning i att säkerställa att fordon och förare finns i den omfattningen som färdtjänsteverksamheten har behov av.

1.2 Bedömning av risker och möjligheter

Analysen av risker för färdtjänstverksamheten visar att identifierade risker med störst påverkan på verksamheten är kopplade till målet avseende att kärnverksamheten ska prioriteras och målet attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.
De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2021 vid denna uppföljning är följande:

- Risk att efterfrågan av fordon är större än tillgången.
- Risk att känsliga personuppgifter blir tillgängliga för obehöriga.
- Risk att färdtjänstverksamheten inte har tillräckligt med personal/resurser för att klara av sina uppdrag.
- Risk för sänkt förtroende för färdtjänstleveransen.

Analysen visar att värderingen av risken att efterfrågan av fordon är större än tillgången och att risken sänkt förtroende för färdtjänstleveransen ökat. Denna förändrade värdering är en konsekvens av covid-19 har inneburit ett minskat resande vilket i sin tur resulterat i att antalet fordon har minskat och förare valt att byta yrke. När sedan efterfrågan ökar, i takt med att restriktioner släpper och smittspridning minskar, finns brist på förare och fordon vilket gör det svårt att möte den ökade efterfrågan. Detta kan i sin tur leda till sänkt förtroende för färdtjänsten. En ny bedömning av riskerna sker i verksamhetsberättelsen per december.

2. Verksamhet

2.1 Resande i särskilda persontransporter

Resande: Redovisning av antal resande i tusental jämfört med budget och föregående år, samt prognos

Resande särskilda persontransporter (totalt tusental)	Utfall 2110	Utfall 2010	Förändr. 2110-2010	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Avvik % PR-BU	Bokslut 2020
Särskilda persontransporter, resor totalt[3]	2 620	2 358	11,1%	3 193	3 521	-328	-9,3%	2 809

[3] Innefattar färdtjänstresor, sjuk- och tjänsteresor.

Utfall i jämförelse med föregående år

Antal resor är 11,1 procent högre jämfört med föregående år. Situationen med covid-19 började påverka färdtjänstverksamheten i mars 2020 i samband med restriktionerna som kom från Folkhälsomyndigheten. Restriktionerna togs bort den 29 september 2021 och resandet ökar långsamt för färdtjänsten. Det totala antalet resor har ökat med 262 553 resor jämfört med 2020 vilket främst beror på en ökning för taxi med sjukresor.

Antalet färdtjänstresor har ökat med totalt 30 888 resor jämfört med motsvarande period 2020 vilket är en liten ökning jämfört med sjukresor. Resandet med färdtjänsttaxi ökar med motsvarande 7 procent och rullstolstaxi minskar med motsvarande 9 procent vilket gör att den totala ökningen blir marginell.

Antalet sjukresor har ökat med totalt 230 074 resor jämfört med motsvarande period 2020. Detta beror med största sannolikhet på vaccinationsresor för personer över 70 år i kombination med sjukresor för personer över 70 år eller att man är i riskgrupp.

Antalet tjänsteresor har ökat med totalt 1 591 resor jämfört med motsvarande period 2020. För vidare analys av antalet resor per trafikform, se avsnitt 4.1 Resultat.

Prognos i jämförelse med budget

Skillnaden mellan prognos och budget innebär en minskning med 327 628 resor, motsvarande cirka 9,3 procent. Minskningen är främst en följd av covid-19 med minskat resande efter uppmaningar från Folkhälsomyndigheten. För vidare analys av antalet resor per trafikform, se avsnitt 4.1 Resultat.

3. Ekonomi

3.1 Resultat

Resultaträkning: Färdtjänstnämndens resultat 2021 jämfört med budget samt resultat 2020. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Ack utfall 2110	Ack budget 2110	Avvik utf-bu 2110	Ack utfall 2010	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020
Verksamhetsanslag	1 022	1 022	0	1 022	1 226	1 226	0	1 226
Resenärsintäkter	146	139	7	121	173	167	6	148
Ersättning för sjuk- och tjänsteresor	348	340	9	283	423	411	12	346
Övriga intäkter	239	0	238	119	212	1	212	187
Verksamhetens intäkter	**1 754**	**1 500**	**254**	**1 545**	**2 034**	**1 804**	**230**	**1 907**
Köpt färdtjänsttrafik	-967	-997	30	-823	-1 099	-1 205	106	-1 026
Sjukresor	-383	-367	-16	-306	-465	-444	-21	-377
Tjänsteresor	-5	-6	1	-4	-6	-7	1	-5
Övriga kostnader	-97	-105	8	-95	-122	-127	6	-120
Verksamhetens kostnader	**-1 452**	**-1 476**	**24**	**-1 228**	**-1 692**	**-1 783**	**92**	**-1 527**
Avskrivningar	-2	-12	10	-2	-2	-16	14	-3
Finansnetto	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultat*	**301**	**13**	**288**	**315**	**340**	**4**	**336**	**377**

* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.

Periodens ackumulerade resultat överstiger periodiserad budget med 288 mkr. Prognosen för året uppgår till 340 mkr i jämförelse med en årsbudget om 4 mkr.

Utfall jämfört med periodiserad budget

Periodens utfall uppgår till 301 mkr och överstiger periodens budget med 288 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

Resenärsintäkter

Resenärsintäkter överstiger budget totalt med 7 mkr. Färdtjänstverksamhetens resenärsintäkter[1] överstiger periodens budget med 1 mkr. Resenärsintäkterna avseende sjukresor (egenavgifter)[2] överstiger periodens budget med 6 mkr till följd av fler antal resor än budgeterat.

Ersättning för sjuk- och tjänsteresor

Ersättning för sjuk- och tjänsteresor utgörs till största delen av försäljning av tjänster, exempelvis vidarefakturering av sjukresor samt tjänsteresor och överstiger budget med 9

[1] Resenärernas avgift för resor beslutas av regionfullmäktige och uppgår till 84 kr per påbörjad tremilssträcka. Högkostnadsskyddet för färdtjänstresor följer SL:s pris på månadskort och uppgår till 950 kr per månad för fullbetalande och 640 kr för resenärer med rabatt. En medresenär kan tas med för 40 kr per resa. Färdtjänstresenärer reser med SL utan avgift och kan då ta med sig en medresenär. Resenärsavgiften faktureras resenären månatligen.

[2] Resenärernas avgift för sjukresor är 140 kr per resa med taxi, tåg eller flyg. Högkostnadsskydd finns och uppgår till 1 400 kr per tolvmånadersperiod. Avgiftsnivån beslutas av regionfullmäktige. Avgiften faktureras resenären.

mkr.[3] Tjänstereseintäkterna understiger budget marginellt med 1 mkr. Trafikkostnaderna för sjukresor överstiger budget vilket genererar högre intäkter från hälso-och sjukvårdsförvaltningen med 10 mkr gentemot budget.

Övriga intäkter
Övriga intäkter överstiger budget med 238 mkr och utgörs främst av vidarefakturerade kostnader som uppgår till 236 mkr. Färdtjänstverksamheten har uppdraget att bistå Region Stockholm med ambulanssjukvård och PCR-tester. Dessa uppdrag utförs av färdtjänstverksamhetens leverantörer och kostnaden vidarefaktureras till hälso-och sjukvårdsförvaltningen för liggande transporter (uppdraget för liggande transporter avslutades i augusti 2021) och till Karolinska Universitetssjukhuset för kostnaden av PCR tester. Eftersom intäkterna motsvarar kostnaderna för uppdragen påverkas inte färdtjänstverksamhetens nettoresultat (resultatneutralt).

Köpt färdtjänsttrafik
Trafikkostnaderna uppgår till 967 mkr vilket understiger budget med 30 mkr. Avvikelsen beror främst på färdtjänsttaxi, där utfallet uppgår till 358 mkr vilket understiger budget med 71 mkr. Kostnaden pris per resa är lägre taxiindex slutade på 0,7 procent vilket ger lägre kostnader för både färdtjänsttaxi och rullstolstaxi. Beslut har även tagits i nämnden om stöd till beställningscentralen som är en del av den totala kostnaden för färdtjänsttaxi för januari-september 2021. Dock har inget stöd utgått för denna trafikform 2021. Antalet färdtjänsttaxi resor uppgår till 1 160 314 resor, en minskning mot budget med 140 775 resor motsvarande 11 procent. Situationen med covid-19 har inneburit en minskning av antalet resor för färdtjänsttaxi och efter att restriktionerna togs bort den 29 september 2021 ökar resandet långsamt.

Kostnader för rullstolstaxi uppgår till 296 mkr vilket är en minskning med 67 mkr jämfört med budget. Antalet rullstolstaxi resor uppgår till 459 471 resor, en minskning mot budget med 165 529 resor motsvarande 26 procent. För Rullstolstaxi har beslut tagits att färdtjänsten ersätter åkerier upp till 80 procent av 2019 års utfall för januari-september 2021 (även sjukresor ingår i detta beslut, det har dock ej utgått något stöd för sjukresor under 2021). Stödet för rullstolstaxi är beräknat till cirka 56 mkr per september 2021. Under 2021 har flera åkerier gått i konkurs eller lagt ner sin verksamhet vilket är orsaken till att stödet har blivit lägre i praktiken än beräknat. Beslut har även tagits i nämnden om stöd till bårtaxi för januari-december 2021.

Övrigt köpt färdtjänsttrafik
Övrigt köpt trafik färdtjänst utgörs främst av uppdragen till Region Stockholm och övrigt köpt trafik färdtjänst och uppgår till 266 mkr vilket överstiger budget med 120 mkr.

Uppdragen till Region Stockholm överstiger budget med 236 mkr vilket utgörs av kostnader för ambulanstransporter och PCR-tester, dessa uppdrag är ej budgeterade. Eftersom intäkterna motsvarar kostnaderna när det gäller uppdragen påverkas inte

[3] Färdtjänstverksamheten handlar upp tjänsteresor för andra regionförvaltningars/bolags räkning. Färdtjänstverksamheten betalar leverantören för utförda resor och fakturerar beställaren motsvarande belopp. Intäkterna från tjänsteresor ska täcka kostnaderna för dessa resor. Färdtjänsten tar därutöver ut en avgift för att täcka sina administrationskostnader på 2 procent.

färdtjänstverksamhetens nettoresultat (resultatneutralt). Kostnaden för övrigt köpt trafik färdtjänst understiger budget och består av en riskpost om 112 mkr.

Kundtjänst inom färdtjänsten
Kostnader för kundtjänst inom färdtjänsten uppgår till 12 mkr vilket är en minskning med 8 mkr jämfört med budget. Det beror främst på färre samtal och minskning av antal ärenden.

Sjukresor
Kostnader för sjukresor uppgår till 383 mkr vilket överstiger budget med 16 mkr. Antalet sjukresor med taxi uppgår till 712 847 resor, en ökning mot budget med 116 827 resor motsvarande 20 procent. Detta beror med största sannolikhet på vaccinationsresor för personer över 70 år i kombination med sjukresor för personer över 70 år eller att man är i riskgrupp. Med anledning av regeringens och Folkhälsomyndighetens beslut att upphäva covid-19-restriktioner den 29 september har direktivet om sjukresor för 70 år och riskgrupper upphört samma datum. Antalet sjukresor med rullstolstaxi är 267 056 resor en minskning med 16 444 resor motsvarande 6 procent. Eftersom intäkterna motsvarar kostnaderna när det gäller sjukresor påverkas inte färdtjänstverksamhetens nettoresultat (resultatneutralt).

Tjänsteresor
Kostnader för tjänsteresor uppgår till 5 mkr vilket understiger budgeterat med 1 mkr. Antalet tjänsteresor uppgår till 20 326 resor och har minskat marginellt med 1 925 resor jämfört med budgeterat. 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 vilka understiger budget med 8 mkr. Avvikelsen avser främst drift- och underhåll och beror främst på förskjutningar inom projektet *Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten* som senarelägger leveransen och förseningar av den nya webbmiljön.

Avskrivningar
Kapitalkostnaderna utgörs främst av avskrivningar och utfallet understiger budget med 10 mkr och beror främst på förskjutningar inom projektet *Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten* som senarelägger leveransen.

Covid-19-effekt på utfall
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på färdtjänstnämndens utfall är minskning av antalet resor vilket genererar både lägre kostnader för köpt trafik och minskade resenärsintäkter.

Prognos i jämförelse med budget
Prognostiserat årsresultat uppgår till 340 mkr i jämförelse med årsbudget om 4 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på minskade resenärsintäkter och ett lägre resande till följd av covid-19.

Jämfört med prognosen per augusti bedöms resultatet förbättras med 42 mkr, vilket främst beror på att stödet för rullstolstaxi inte förlängs efter september (+35 mkr) (Uppdrag från Region Stockholm ökar med 32 mkr jämfört med tidigare prognos, motsvarande intäkt finns dock under övriga intäkter). Intäkter från hälso- och sjukvårdsförvaltningen ökar med 9 mkr motsvarande kostnad för trafik sjukresor vilket beror på fler antal resor än budgeterat.

Resenärsintäkter
Resenärsintäkter beräknas öka med totalt med 6 mkr. Färdtjänstverksamhetens resenärsintäkter beräknas understiga budget med 1 mkr till följd av färre antal resor till följd av covid-19. Resenärsintäkterna avseende sjukresor (egenavgifter) beräknas överstiga budget med 7 mkr till följd av att färre resenärer når upp till högkostnadsskyddet för sjukresor och fler antal resor än budgeterat.

Ersättning för sjuk- och tjänsteresor
Ersättning för sjuk- och tjänsteresor utgörs till största delen av försäljning av tjänster, exempelvis vidarefakturering av sjukresor samt tjänsteresor och beräknas öka med 12 mkr jämfört med budget. Tjänstereseintäkterna är i nivå med budgeterat. Trafikkostnaderna för sjukresor beräknas överstiga budget, vilket genererar ökade intäkter från hälso- och sjukvårdsförvaltningen med 13 mkr och beror främst på ett ökat resande med sjukresor taxi.

Övriga intäkter
Övriga intäkter beräknas öka med 212 mkr och utgörs främst av vidarefakturerade kostnader och beräknas till 210 mkr. Färdtjänstverksamheten har uppdraget att bistå Region Stockholm med ambulanssjukvård och PCR-tester vilka motsvaras av kostnader under köpt trafik. De liggande transporterna avslutades 31 augusti 2021. Eftersom intäkterna motsvarar kostnaderna när det gäller uppdragen påverkas inte färdtjänstverksamhetens nettoresultat (resultatneutralt). Resterande avvikelse för övriga intäkter avser främst inkassoåterbäring vilket ej budgeteras.

Köpt färdtjänsttrafik
Trafikkostnaderna beräknas minska med totalt 106 mkr. Färdtjänsttrafikens kostnader minskar till följd av färre antal resor för både färdtjänsttaxi och rullstolstaxi till följd av covid-19.

Prognosen för antalet resor för färdtjänsttaxi beräknas till 1 427 958 resor en minskning mot budget med 206 011 resor och en minskning av kostnader med 75 mkr. Prognosen för antalet resor för rullstolstaxi beräknas till 555 578 resor en minskning mot budget med 234 922 resor och en minskning av kostnader med 88 mkr. Resandeprognosen för färdtjänsttaxi är 73 procent respektive 61 procent för rullstolstaxi jämfört med 2019 års nivåer. För Rullstolstaxi har beslut tagits att färdtjänsten ersätter åkerier upp till 80 procent av 2019 års utfall för januari-september (även sjukresor ingår i detta beslut) och utfallet blir då inte lika lågt som resandeprognosen indikerar. Stödet har beräknats för januari-september då det avslutades.

Övrigt köpt färdtjänsttrafik
Övrigt köpt trafik färdtjänst uppgår utgörs främst av uppdragen till Region Stockholm, övrigt köpt trafik färdtjänst och resegarantin, vilket beräknas överstiga budget med 70 mkr. Avvikelsen utgörs främst av kostnader för ambulanstransporter och PCR-tester, vilka beräknas överstiga budget med 210 mkr, dessa uppdrag är ej budgeterade. Eftersom intäkterna motsvarar kostnaderna när det gäller uppdragen påverkas inte färdtjänstverksamhetens nettoresultat (resultatneutralt). Övrigt köpt trafik färdtjänst består av en riskpost om 135 mkr, denna kostnad bedöms vara noll i prognosen. Resegarantin beräknas uppgå till 2 mkr en minskning med 4 mkr jämfört med budget. Det beror främst på att antalet resor minskar till följd av covid-19 vilket också påverkar antalet ärenden till resegarantin.

Kundtjänst inom färdtjänsten
Kostnader för kundtjänst inom färdtjänsten beräknas till 14 mkr vilket är en minskning med 10 mkr jämfört med budget. Det beror främst på färre samtal och minskning av antal ärenden.

Sjukresor
Trafikkostnaderna för sjukresor beräknas öka till 465 mkr. Det är en ökning med 21 mkr jämfört med budget. Prognosen för antalet resor för sjukresor taxi beräknas till 855 173 resor en ökning mot budget med 129 673 resor. Detta beror med största sannolikhet på vaccinationsresor för personer över 70 år i kombination med sjukresor för personer över 70 år eller att man är i riskgrupp. Prognosen för antalet resor för sjukresor rullstolstaxi beräknas till 327 550 resor, en minskning mot budget med 14 950 resor. Eftersom intäkterna motsvarar kostnaderna när det gäller sjukresor påverkas inte färdtjänstverksamhetens nettoresultat (resultatneutralt).

Tjänsteresor
Kostnader för tjänsteresor beräknas till 6 mkr vilket beräknas understiga budget med 1 mkr. Prognosen för antalet resor för tjänsteresor beräknas till 26 122 resor, en minskning mot budget med 1 229 resor. 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 vilka beräknas understiga budget med 6 mkr. Avvikelsen avser främst drift- och underhåll där förskjutningar inom projektet *Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten som* senarelägger leveransen och förseningar av den nya webbmiljön.

Avskrivningar
Kapitalkostnaderna beräknas minska till 2 mkr. Det är en minskning med 14 mkr jämfört med budget och beror på att projektet *Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten* har försenats.

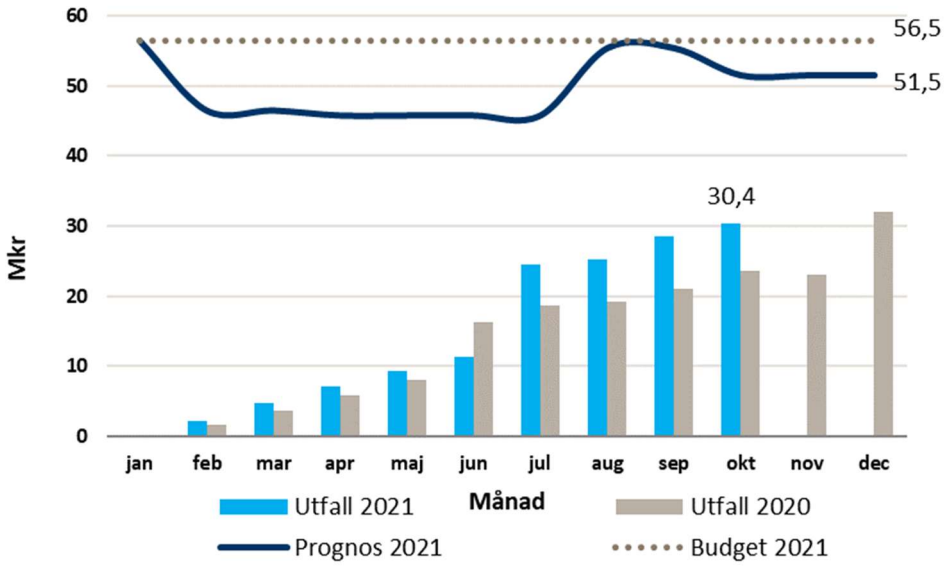
Covid-19-effekt på prognos
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på färdtjänstnämndens prognos är minskning av antalet resor vilket genererar både lägre kostnader för köpt trafik och minskade resenärsintäkter.

3.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans

Färdtjänstnämndens verksamhet går in i år 2021 med en budget i balans. Årsprognosen indikerar en ekonomi i balans. Färdtjänstverksamheten arbetar löpande med effektiviseringar för att varje skattekrona ska användas så effektivt som möjligt.

3.3 Investeringar

Investeringar: Översiktsdiagram som visar färdtjänstnämndens utfall, budget och prognos för 2021.



Årets utgift jämfört med årets budget
Ackumulerat utfall till och med oktober uppgår till 30,4 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 53,8 procent jämfört med budgeterat 56,5 mkr.

Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Trafikförvaltningen tillsatte efter strandad dialog med Sopra Steria, en intern task force för genomlysning av projektet som avslutades i maj. Task force 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 därmed systemet vidare internt. Utvalda resurser från Sopra Steria tas in som konsulter till trafikförvaltningen för att säkerställa kunskap om och erfarenhet om produkten. Sedan i mitten av augusti är projekt och utvecklingsteam i princip fulltaliga och har kommit långt i övertagandet av systemutvecklingen. Den direkta effekten av denna betydande förändring är dock att projekttidplanen förskjutits framåt och därmed också behovet av en mer omfattande projektbudget.

Prognos jämfört med årets budget
Prognosen för året uppgår till 51,5 mkr och investeringsbudgeten för året uppgår till 56,5 mkr vilket ger en prognosavvikelsen på 5 mkr jämfört med budget.

Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Prognosen för året överstiger budget med 24 mkr och projektet finansieras av ospecificerade investeringsmedel. Prognosen överstiger tidigare budget som en följd av att projektet

förändrats i sin grundstruktur och därigenom behöver hantera både en större engångskostnad samt ökade löpande kostnader.

En uppgörelse nåddes i maj 2021 med den tidigare leverantören Sopra Steria vilket innebar att trafikförvaltningen övertar leveransansvaret för projekt *Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten* i sin helhet. I den ökade prognosen ryms därigenom dels en slutreglering av det gamla avtalet med Sopra Steria, dels ökade kostnader för fortsatt systemutveckling i trafikförvaltningens regi. Därutöver har en kostnadsföring på ca 2 mkr skett på grund av arbete med lösning av konflikt med huvudleverantören som föranledde ovan förändring av leveransansvar.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 58,7 mkr. Ett nytt genomförandebeslut togs för beslut i färdtjänstnämnden i september.

Genomförbarhet och risk
Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Övertagandet av hela systemleveransen överflyttar även leveransansvaret av områden (icke funktionella krav) som den tidigare leverantören, trots återkommande påpekanden, aldrig hanterat på ett adekvat sätt. Inom ramen för detta arbete finns risk att projektet först i ett sent skede upptäcker systembrister som kommer behöva stora förändringsinsatser för att åtgärda. Om detta skulle inträffa kommer det att påverka tidplan och budget.

Migrering av data från de gamla system som ska ersättas är en omfattande och komplex uppgift. Området har dessutom drabbats särskilt hårt av att enskilda resurser har lämnat projektet. Sammantaget finns risk att detta område påverkar projektet negativt genom en förskjutning av den planerade lanseringen.

Möjligheten att prioritera inom fastställt investeringsutrymme bedöms inte som möjligt med anledning av den genomförda förändringen av hur projektet är organiserat och trafikförvaltningens övertagande av leveransansvaret. Det är fastställt att projektet kommer att behöva tillföra medel för att kunna realisera uppställda mål och strategier.

3.3.1 Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (Mkr)	Utgift 2021	Prognos 2021	Budget 2021	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	0,2	1,9	1,8	1,6	11,1 %
Ersättningsinvesteringar	30,2	49,6	54,7	24,5	55,2 %
Totalt investeringar	**30,4**	**51,5**	**56,5**	**26,1**	**54 %**