

FERÐAÞJÓNUSTA FYRIR FATLAÐ FÓLK

Niðurstöður greiningar og tillögur um fyrirkomulag
sameiginlegrar ferðaþjónustu fyrir fatlað fólk á
höfuðborgarsvæðinu

Samantekt fyrir stjórn SSH
5. nóvember 2018

NOR ehf.
Nóvember 2018

Inngangur

Í september var óskað eftir því að NOR ehf. mæti hagkvæmustu leiðir við ferðaþjónustu fyrir fatlað fólk og setti fram tillögur um fyrirkomulag og rekstur ferðaþjónustunnar í ljósi þess að samningar við núverandi akstursaðila renna út í árslok 2019 og undirbúningur að nýju útboði þarf að hefjast fyrir árslok 2018.

Verkefnið tekur til þriggja meignþátta:

- a) Mat á kostum og göllum þess að sveitarfélögin haldi áfram samstarfi um sameiginlega ferðaþjónustu fyrir fatlað fólk á grundvelli samnings frá 14. apríl 2014.
- b) Greining og mat á leiðum til aukinnar skilvirkni og einföldunar við framkvæmd þjónustunnar og lækkunar á núverandi kostnaði.
- c) Mat á nauðsynlegum breytingum á fyrirkomulagi þjónustunnar og daglegri stjórnun verkefnisins í ljósi fenginnar reynslu frá árinu 2015 til dagsins í dag.

Fram fór úrvinnsla úr fyrirliggjandi gögnum m.a:

- Grunnupplýsingar um núverandi kerfi, skýrsla starfshóps, unnin af Alta fyrir SSH.
- Upplýsingasamantekt fyrir samráðshóp velferðasviða, umræðuskjal, frá Páli Guðjónssyni 11. júlí 2018.
- Umsögn fjármálastjóra Reykjavíkurborgar 20. ágúst 2018.
- Samantekt frá Mr. Barry Connor, 8. ágúst og 22. ágúst 2018.
- Minnisblöð frá Erlendi Pálssyni, 25. júní og 11. júlí 2018.
- Upplýsingar úr aksturskerfi Strætó bs.
- Upplýsingar frá fjármálastjóra Strætó bs.

Skoðuð var núverandi framkvæmd og fjármálaupplýsingar.

Skoðað var mat á hagkvæmustu samsetningu á bílaflota til að leysa verkefnið.

Auk starfsmanna akstursþjónustunnar var rætt við verktaka og heimsótt voru fyrirtækin Hópbílar, Prime Tours sem eru vertakar í akstursþjónustunni og Efstihóll sem annast akstursþjónustu fyrir Kópavog.

Haldinn var fundur með félagsmálastjórum sveitarfélaganna og einnig með stjórnendum sveitarfélaganna sem eru aðilar að samkomulaginu um sameiginlega ferðaþjónustu fyrir fatlaða.

Helstu niðurstöður

- Greining á kostnaði við akstur benda til þess að lækka megi kostnað við framkvæmd þjónustunnar um allt að 20%.
- Þessum árangri má ná m.a. með betri upplýsingum um akstursþörf en fyrir lágu árið 2014 þegar verkefnið var boðið út.
- Breyttur greiðslugrunnur skilar réttlátari kostnaðardreifingu milli sveitarfélaganna.
- Ekkert í greiningunni bendir til þess að einstök sveitarfélög geti leyst þjónustuna með hagstæðari hætti á eigin forsendum, en hægt er að ná með áframhaldandi samstarfi á grundvelli þeirra tillagna sem settar eru fram.

Tillögur

A. Áframhald samstarfs sveitarfélaganna um rekstur sameiginlegrar ferðaþjónustu fyrir fatlað fólk

Eftirfarandi er lagt til:

- Að núverandi samstarfi sveitarfélaganna um ferðaþjónustu fyrir fatlað fólk verði fram haldið þegar samningar við verktaka renna út 2019, á grundvelli samkomulags frá því í apríl 2014.
- Strætó bs. verði áfram falið að annast daglegan rekstur og umsjón verkefnisins.
- Akstur verði boðinn út í samræmi við lýsingu í B lið hér að neðan.

B. Fyrirkomulag á akstri

Eftirfarandi er lagt til:

- Að akstursþjónusta með sérútbúnum bílum fyrir farþega í hjólastólum og gangandi farþega sem geta verið í sætum í sömu bílum, verði boðin út þannig að einn samningsaðili annist þjónustuna.
- Að útboðið verði byggt á því að greitt verði fyrir eknar ferðir, annarsvegar fyrir farþega í hjólastólum og hinsvegar fyrir farþega í sætum.
- Að verktaki/samningsaðili annist sjálfur röðun í bíla en þjónustuver Strætó bs. annist samskipti við félagsþjónustur – velferðasvið sveitarfélaganna, skráningar og eftirlit með þjónustunni.
- Að sveitarfélögin greiði fyrir eknar ferðir með íbúa hvers þeirra um sig, fyrir notkun þeirra.
- Að skólaakstur verði hluti af útboðinu með sama hætti og að framan greinir.
- Að nýr samningsaðili komi að verkefninu 1. janúar 2020.

C. Stjórnun verkefnisins

Eftirfarandi er lagt til:

- Sett verði á laggirnar sérstök 3 manna rekstrarstjórn til að treysta daglega stjórnun verkefnisins. Rekstrarstjórnin verði skipuð einum fulltrúa velferðarsviða sveitarfélaganna, einum fulltrúa Strætó bs. og einum fulltrúa frá SSH.

Greinargerð

Áframhald samstarfs sveitarfélaganna um rekstur sameiginlegrar ferðaþjónustu fyrir fatlað fólk.

Heimildir til akstursnotkunar skiptast þannig:

Fjöldi notenda ferðaþjónustunnar 201	Fatlaðir	Eldri borgarar	Skólabörn	Nemakort	Samtals	Hlutfall
Reykjavík	838	564	223	33	1.658	76%
Hafnarfjörður	196	8	50	2	256	12%
Garðabær	57	39	14	1	111	5%
Mosfellsbær	93	15	14	1	123	6%
Seltjarnarnes	19	16	2	1	38	2%
	1.203	642	303	38	2.186	100%
	55%	29%	14%	2%	100%	

Heildarfjöldi ferða á ári hefur verið stöðugur milli ára eða um 410 þús. ferðir á ári.

Miðað við að breytingar á framkvæmd aksturs verði þannig að einn samningsaðili annist akstursþjónustu með sérútbúnum bílum fyrir hjólastóla og farþega í sæti og að breytingar verði á kostnaðarskiptingu, þá er lagt til að sveitarfélögin standi áfram saman að þessari þjónustu.

Gert er ráð fyrir leigubílar annist þá þjónustu sem sérútbúnir bílar ná ekki að annast.

Framkvæmd þjónustunnar hefur gengið vel upp á síðkastið og hagsmunaaðilar eru ánægðir með þjónustuna. Því er lagt til að ekki verði ráðist í miklar grundvallar breytingar gagnvart þjónustuþegum þó svo að alltaf sé ástæða til að meta þjónustig út frá kostnaði. Því er lagt til að Strætó bs. verði áfram falið að annast daglegan rekstur og umsjón verkefnisins.

Fyrirkomulag á akstri

Lagt er til að aðeins verði einn samningsaðili sem sjái um akstursþjónustuna með sérútbúnum bílum þannig verði öll stýring mun einfaldari heldur en með 16 aðilum eins og er í dag.

Einnig er lagt er til breytt útboðs- og samningsform sem byggir á eignum ferðum með þjónustuþega þannig:

Greitt fyrir hverja ferð á föstum þjónustutíma (7:30 – 17:30)

Fatlaðir og aldraðir gangandi í sæti	xxx kr. á ferð
Fatlaðir og aldraðir í hjólastól	xxx kr. á ferð
Skólaakstur fatlaðra barna í sæti	xxx kr. á ferð
Skólaakstur fatlaðra barna í hjólastól	xxx kr. á ferð

Greitt fyrir hverja ferð á óreglulegum þjónustutíma (6:30 – 7:30 og 17:30-01:00)

Fatlaðir og aldraðir gangandi í sæti	xxx kr. á ferð
Fatlaðir og aldraðir í hjólastól	xxx kr. á ferð
Skólaakstur fatlaðra barna í sæti	xxx kr. á ferð
Skólaakstur fatlaðra barna í hjólastól	xxx kr. á ferð

Þeir sem rætt hefur verið við telja að óverulegur munur sé á lengd ferða þegar ekið er eins og í dag þar sem bílar taka þær beiðnir sem næst þeim liggja þegar þeir losna. Aksturstími og fjöldi ferða á dag ræður meira um kostnað en eknir km.

Með framangreindu fyrirkomulagi verður öll kostnaðarmyndun mjög augljós og veitendum og þiggjendum ætti að vera ljós sá kostnaður sem stofnað er til.

Með þátttöku allra sveitarfélaganna ættu ákveðin samlegðaráhrif að nást og hægt að gera meiri kröfur til samningsaðilans m.a. um fjárhagslegan styrk og getu til að leysa verkefnið út samningstímann.

Ólíklegt verður að teljast að einstök sveitarfélög fengju hagstæðari tilboð í sjálfstæðu útboði miðað við sömu þjónustu og þau þyrftu þá að leggja í fjárfestingar í hugbúnaði og ráða fólk til að hafa umsjón með akstrinum.

Í viðræðum við stærsta núverandi verktaka hefur hann bent á annmarka á núverandi fyrirkomulagi varðandi röðun í bíla og telur hann mun vænlegra að verktakinn annist sjálfur röðun í bíla. Þannig er fyrirkomulagið í Kópavogi og gengur vel að sögn.

Það er því lagt til að í útboðinu verði óskað eftir því að bjóðendur taki með í tilboðum sínum kostnað við að þeir raði sjálfir í bíla sína. Þetta hækkar verðin eitthvað en á móti sparast hluti kostnaðar við þjónustuverið sem í dag kostar um 212 millj. á ári eða um 500 kr. á ferð.

Með breyttu fyrirkomulagi verða tengsl notkunar og kostnaðar fyrir hvert sveitarfélag mjög skýr og hvert sveitarfélag greiðir fyrir þær ferðir sem íbúar þeirra fara.

Skólaakstur er um 17% af heildar ferðafjölda á ári. Við síðasta útboð var skólaaksturinn hluti af útboðinu og er lagt til að svo verði áfram og að kostnaðarskipting byggist á ferðafjölda eins og lýst er hér að framan.

Lagt er til að nýr samningsaðili taki við verkefninu 1. janúar 2020.

Ef tíminn framundan verður nýttur til gagnaúrvinnstu fyrir væntanlegt útboð þá ættu útboðsgögn að geta legið fyrir um miðjan febrúar og samningar fyrir 1. maí 2019.

Með því ætti að vera nægur tími fyrir samningsaðila að tryggja sér bíla til að leysa verkefnið.

Þess er vænst að með all nákvæmum gögnum um þjónustuþörfina innan ársins, vikna og daga og með einum akstursaðila sem skipulagt getur starfsemi sína mun betur en nú er hægt, þá lækki kostnaður nokkuð frá því sem nú er.

Það er því eftir nokkru að slægjast að koma nýju fyrirkomulagi á þegar tækifæri gefst. Samningar við þá 16 aðila sem nú annast þjónustuna hafa ekki alltaf verið auðveldir og því ekki búist við að breyting yrði á því ef semja ætti um framlengingu fram á mitt ár 2020 eða lengur.

Aksturshugbúnaðarkerfið Trapeze sem þjónustað er af dönskum aðilum og fengið var til stýringar á verkefninu hefur ekki reynst eins vel og væntingar stóðu til og lofað var. Hefur það m.a. leitt til þess að fjölga hefur þurft starfsfólki í þjónustuveri. Það voru ekki mörg slíkir kerfi í boði á sínum tíma en nú eru að koma á markaðinn fleiri kerfi þannig að í framtíðinni verður hugsanlega hægt að fá betra og hagkvæmara kerfi, en ekki er lagt til að farið verði í slíkar breytingar samhliða hugsanlegri aðkomu nýrra aðila að verkefninu.

Stjórnun verkefnisins

Ferðapjónusta fyrir fatlað fólk er hluti af farþegaþjónustu Strætó bs. og stýrt af sviðsstjóra hennar. Málefni ferðapjónustunnar falla því undir stjórn Strætó bs.

Samráðshópur velferðasviðanna ber faglega og fjárhagslega ábyrgð á framkvæmd akstursþjónustunnar en sá hópur er með all breytt verksvið og erfitt hefur reynst að fylgja eftir rekstrarumsjón með þjónustunni.

Lagt er til að sett verði á laggirnar sérstök 3 manna rekstrarstjórn til að treysta daglega stjórnun verkefnisins. Rekstrarstjórnin verði skipuð einum fulltrúa velferðarsviða sveitarfélaganna, einum fulltrúa frá SSH og einum fulltrúa Strætó bs.

Ferðabjónusta fatlaðra og aldraðra

Samráðshópur velferðasviða sveitarfélaganna beri áfram ábyrgð á skilgreiningu þjónustunnar og öðrum þeim þáttum sem lúta að ábyrgð sveitarfélaganna lögum samkvæmt.

Gengið verði frá skilgreiningu á ábyrgðarsviði hvors hóps um sig samhliða endurskoðun á samstarfssamningi og þjónustulýsingu. Samhliða verði gengið frá skýrri verklýsingu gagnvart Strætó bs. og ábyrgðarsvið byggðasamlagsins sem framkvæmdaðila gagnvart sveitarfélögunum skilgreint með skýrum hætti.

Reykjavík, 5. nóvember 2018
Reynir Kristinsson