

Stockholm den 16 oktober 2008

Stockholms läns landsting
Hantverkargatan 45
104 22 Stockholm

Till landstingsfullmäktige, färdtjänstnämnden och trafikroteln, Håkan Filipsson

Tillbakadragande av ansökan samt förslag till möjligheter att komma vidare

Den 23 maj inlämnade jag en ansökan som innehöll ett förslag till ny metod för fördelning av färdtjänstkörningar på taxichaufförer. Ansökan gällde 15 000 kronor till att göra en förstudie.

Avsnittet om landstingets upphandlingskultur är dock så stor och viktig att den enligt min mening bör diskuteras i landstingsfullmäktige.

Nedanstående har fått mig att fatta beslutet att dra tillbaka vår ansökan .

Sedan början av mars i år har jag frågat cirka 300 färdtjänstkunder vad de tyckt om förslaget och delat ut ett 50-tal kopior av vår ansökan till kunder. Cirka hälften av de tillfrågade har varit pensionärer med allt annat än bristande intellekt. Samtliga tillfrågade utan undantag har uttryckt starkt stöd för förslaget och önskat oss lycka till. Jag har naturligtvis inte kunnat utlova något resultat, utan endast lovat att jag skulle göra ett försök efter bästa förmåga.

I mitten av maj kontaktade jag Sveriges Pensionärsförbunds generalsekreterare Hans Lenkert som förklarade sig villig att åta sig samordningen av stödet till förslaget. Det är ingen "sjukdom" att vara pensionär, och pensionärsorganisationerna är starka. Färdtjänsten är en gemensam riksangelägenhet för alla organisationerna, och min tanke var att SPF genom att sköta samordningen skulle visa sin solidaritet med de handikapps-/sjukdomsrelaterade förbunden.

Min komplettering till färdtjänstnämnden och trafikroteln från den 27 augusti visade att så inte blev fallet.

Bifogat en kopia av mitt mejl till Handikappombudsmannen daterat den 15 september 2008, HO:s svarsbrev samt mitt mejlsvar på brevet. Dessutom en reflexion till HO.

Den 16:e september infann projektsekreteraren Christina Jonsson och jag mig som åhörare till färdtjänstnämndens sammanträde på Lindhagengatan 100 i Stockholm. Innan sammanträdet startade förklarade nämndens ordförande Anna Starbrink tillsammans med förvaltningschefen Stellan Hellqvist för oss att sammanträdet var ett slutet sammanträde och att vi inte fick

deltaga som åhörare. Efter denna uppmaning lämnade vi naturligtvis sammanträdeslokalen omedelbart.

Både Christina Jonsson och jag har många erfarenheter av att nämnder adjungerat intresserade åhörare utan yttranderätt och även beslutat att ge dem yttranderätt till specifika punkter på dagordningen. Om någon av punkterna hade innehållit personkänslig information hade naturligtvis åhörarna fått lämna sammanträdet under dessa punkter varefter de kallats tillbaka.

Enligt min mening är det anmärkningsvärt att offentlighetsprincipen väger lättare inom landstinget än den gör inom rättsväsendet med sina lagar om vad som krävs för att en förhandling ska få hållas inom ”lyckta dörrar”.

Den 22 september vidarebefordrade jag HO-mejlet till samtliga 43 medlemsförbund i Handikappförbundens Samarbetsorgan. Dessutom till Synskadades Riksförbund som inte är medlem i HSO. Mejlet inklusive bilagor innehöll fullständig information om projektet och om det aktuella läget, och nu hade i alla fall samtliga riksförbund fått informationen.

Den 29 september mejlade jag samma information till samtliga länsförbund i HSO och bad dem vidarebefordra materialet till sina respektive medlemslänsförbund.

Endast en av handikapporganisationernas färdtjänstgrupper för Stockholms län har kontaktat mig eller någon annan i vår projektgrupp efter att de har fått materialet, och inget riksförbund har lagt ut materialet på sin webbplats. Trots att samtliga ledamöter i färdtjänstens samarbetsråd har haft kännedom om vårt förslag har det inte diskuterats – åtminstone inte enligt protokollen. Det har inte heller nämnts i färdtjänstens nyhetsbrev. Hur kan de tala om ”Resenärens i centrum” och samtidigt försöka ”mörka” vårt förslag? Och hur kan man underlåta att diskutera de stora miljövinster med vårt förslag?

Vi hade naturligtvis gärna velat genomföra den enkät vi lagt ner så mycket ideellt arbete på. Men det hade krävt att samtliga berörda handikappförbund samarbetat med oss, och att de olika riksförbunden lagt ut ansökan inklusive försättstext på sina webbplatser för att inhämta synpunkter från hela landet. Responsen från förbundens medlemmar var nödvändig för oss för att enkätfrågorna skulle bli relevanta, välformulerade och ha rätt tyngdpunkt.

Jag drar härmed tillbaka min ansökan från den 23 maj.

Men föreslår i stället följande:

Möjligheter att komma vidare

En annan möjlighet är att jag med hjälp av projektsekreteraren Christina Jonsson och projektmedlemmen Björn Jonsson får mandat av landstinget till att implementera förslaget och genomföra de nödvändiga organisationsförändringarna inom färdtjänstförvaltningen p.g.a. den nya metoden. Min intuitiva bedömning är att arbetet skulle kunna genomföras på 7-8 månader.

Jag skulle i så fall fortsätta att ha helhetsansvaret som projektledare och ansvaret för den simuleringsmodell för färdtjänsten i Stockholms län som är nödvändig att arbeta fram i god tid före den 1 februari 2010 då det nuvarande färdtjänstavtalet upphör att gälla. Det går t.ex. inte att ”räkna fram” metodens effekt på de olika beställningscentralerna.

Den ständiga ökningen av de billigare och säkrare beställningarna via Internet ska naturligtvis uppmuntras och genomarbetas väl. De oundvikliga problemen i sammanhanget med behörighet, krypteringar, säkerhet m.m. är Christina Jonssons ansvarsområde.

Att anpassa den nya programvaran till färdtjänstens system är nog det minsta av problemen. Detta är Björn Jonssons ansvarsområde. En av Björn Jonssons uppgifter blir att implementera ett säkerhetssystem som tillåter maximalt 30 sekunders nertid. För närvarande bryter färdtjänstens beställningssystem ihop cirka två gånger i månaden. Avbrotten har ibland varat upp till 12 timmar. Det senaste avbrottet inträffade den 27 september då beställningssystemet låg nere en stor del av lördagseftermiddagen. Enligt färdtjänstens webbplats utförs cirka 8 000 resor per dag enbart i Stockholms län. Varje timmes nertid innebär förlorade intäkter i storleksordningen 200 000 kr för taxibranschen i Stockholms län samtidigt som färdtjänstkunderna åsamkas bekymmer och merkostnader. Noggrannheten på siffran är mindre viktig. Utan tvekan är tillbakabetalningstiden för ett effektivt backup-system mindre än en timmes nertid.

En konsekvens av implementeringen är att färdtjänsttjänsterna inte längre ska upphandlas via de olika beställningscentralerna utan att priserna för de olika färdtjänsttjänsterna i stället ska förhandlas fram mellan representanter för färdtjänstnämnderna, de olika kundorganisationerna samt representanter för taxibranschen. Eftersom inga relevanta aktörer blir utestängda är detta förfarande helt tillåtet enligt EU:s upphandlingsregler. Grundprincipen för förhandlingen bör vara att samma transportprodukt får samma ersättning oavsett vem som utför tjänsten.

Implementeringsprojektet kommer även att innehålla en miljökonsekvensutredning för Stockholms län som jämför vår metod med den nuvarande ordningen. Utifrån värdena från Stockholms län gör vi en extrapolering för hela Sverige som ger en uppfattning om miljökonsekvenserna om metoden skulle genomföras i hela landet.

Utifrån dessa värden går det att göra en första bedömning av miljökonsekvenserna om metoden skulle genomföras för alla liknande transporttjänster inom hela EU. Detta ligger dock utanför ramen för vårt projekt.

När arbetet påbörjats kommer vi även att kontakta Vägverket. Kraven för att få taxiförarlegitimation överensstämmer inte med verklighetens krav. Dessa är:

1. Man måste ha tillräcklig körskicklighet.
2. Man måste ha tillräckliga kunskaper i det svenska språket.
3. Man måste kunna läsa karta och kunna göra vägval (Obs! Lokalkännedomen är mindre viktig. Den kommer efter hand. Och man måste kunna arbeta ”gammaldags” med taxikartan om GPS-systemet skulle bryta ihop.).
4. Man måste kunna arbeta under hård tidspress.

Det går inte att använda Multiple Choice om man ska testa språkkunskaper. Om provet innehåller tillräckligt många uppgifter så att det är omöjligt att hinna besvara samtliga uppgifter inom tidsramen för provet uppfyller det ovanstående krav 2-4.

Sedan ett drygt år tillbaka har Vägverket infört körprov där man ska bli godkänd för att få TFL. Det finns således ingen anledning att testa kunskaperna om trafikmärken, körteknik, m.m. i TFL-provet, och krav 1 är således uppfyllt när en person blivit godkänd i körprovet.

Den som vill köra färdtjänst ska dessutom klara ett prov om de vanligaste orsakerna till att kunder har färdtjänst och hur man ska agera i olika situationer, t.ex. hur man ska behandla en till synes icke dement person som aggressivt kräver att chauffören ska köra till en annan adress än den som står i köruppdraget. Den adress kunden har uppgivit är där han/hon bodde tidigare.

En del chaufförer vill inte köra färdtjänst. Dessa kan bara låta bli att gå upp i färdtjänstprovet.

Det är olagligt att införa förändringar retroaktivt. Däremot är det lagligt att kräva att de nya proven ska klaras när taxiförläggningen ska förnyas.

Efter att den nya metoden fungerat en tid skulle vi kunna genomföra en enkät bland färdtjänstkunderna – förhoppningsvis i samarbete med pensionärsorganisationerna och de sjukdoms-/handikappsrelaterade förbunden – och fråga färdtjänstkunderna vad de tycker om förändringarna.

Om ni ställer er positiva till förslaget kan vi återkomma med projektplan, budget och hur en öppen insyn ska säkerställas under projektets gång från början till slut. Detta är vi dock först beredda att utföra efter att vi blivit marknadsmässigt ersatta för vårt nedlagda arbete fram till nu.

Med vänlig hälsning

Mårten Gantelius, projektledare