



Umsögn

Efni: Tillaga um áframhaldandi sameiginlega ferðapjónustu á höfuðborgarsvæðinu
Viðtakandi: Borgarráð
Sendandi: Fjármálastjóri

Stjórn samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) hefur með bréfi dags. 11. maí 2018 óskað eftir afstöðu Reykjavíkurborgar til áframhaldandi samstarfs um rekstur sameiginlegrar ferðapjónustu fyrir fatlað fólk. Þess var óskað að afstaðan til málsins liggi fyrir eigi síðar en 15. september 2018. Meðfylgjandi erindinu var samantekt ráðgjafafyrirtækisins Alta á greiningu á sameiginlegri akstursþjónustu fyrir fatlað fólk og aldraða á höfuðborgarsvæðinu, dags. 20 apríl 2018.

Fjármálaskrifstofu var falið í samráði við velferðarsvið að veita umsögn um erindið.

Markmið þjónustunnar

Yfirlýst markmið Reykjavíkurborgar er að gera þeim borgarbúum kleift að stunda atvinnu, nám og njóta tómtunda sem geta ekki nýtt sér almenningssamgöngur vegna fötlunar sinnar. Markmið borgarinnar er einnig að tryggja góða þjónustu í þeirri merkingu að pöntunartími sé ásættanlegur, þjónusta sé veitt samdægurs og eftir atvikum sé lengri þjónusta veitt á kvöldin. Þá er einnig sjálfsagt markmið borgarinnar að hagkvæmni sé í rekstrinum með samnýtingu fleiri notenda á ferðum þegar unnt er að koma því við og með hagkvæmri samsetningu á þeim bílaflota sem notaður er m.t.t. þjónustuparfa. Mikil þekking á þessari þjónustu hefur skapast hjá Strætó bs og mikilvægt að viðhalda þeirri þekkingu. Einnig er mikilvægt að koma í veg fyrir truflanir eða þjónusturof þegar núverandi samningar renna út. Þá er mikilvægt að ná fram lækkun kostnaðar fyrir Reykjavíkurborg í nýju útboði með aukinni hagkvæmni og með sanngjarnri kostnaðarskiptingu milli sveitarfélaga þannig að borgin njóti ábatans af samstarfinu ekki síður en hin sveitarfélögin.

Núverandi samkomulag

Samkomulag um sameiginlega ferðapjónusta fatlaðs fólks á höfuðborgarsvæðinu var undirritað í apríl 2014. Meginmarkmið með sameiginlegri akstursþjónustu á höfuðborgarsvæðinu var að ná fram aukinni hagkvæmni og bæta þjónustu við notendur.

Í október árið 2015 var ákveðið að gera breytingar á kostnaðarskiptingu aðildarsveitarfélaga að samkomulagi um ferðþjónustu fatlaðs fólks¹. Reykjavíkurborg greiðir hæsta einingarverðið hvort sem horft er til aksturs fatlaðra og aldraðra eða akstur skólabarna. Munurinn á því sem einingarverði sem Reykjavík greiðir og því lægst sem aðrir samstarfsaðilar greiða nemur allt að 400% í akstri skólabarna. Breytingar á kostnaðarskiptingunni sem samþykktar voru 2015 fólu í sér að hinir samstarfsaðilarnir fengu í raun að njóta allra samlegðaráhrifa af samstarfinu en það var fyrst og fremst þátttaka borgarinnar sem leiddi til hagkvæmnisáhrifanna. Skýrsla Alta staðfestir þetta.

¹ Fyrir þessar breytingar skiptist kostnaður sveitarfélaganna eftir akurstíma notenda yfir í skiptingu sem byggði hreinum ferðum, þ.e. ferðum farþegar úr einu sveitarfélagi. Þetta leiddi til þess að kostnaður Reykjavíkur jókst til muna en lækkaði hjá öllum öðrum aðilum samkomulagsins sem skiptu þannig á milli sín stórum hluta af samlegðaráhrifum samningsins.



Skýrsla Alta

Verkefni ráðgjafafyrirtækisins Alta var að bera saman tölulegar upplýsingar um ferðir, rekstur sameiginlegrar ferðapjónustu og skoða hagræðingartækifæri þar sem samningur við verktaka sem sinna akstursþjónustunni rennur út í lok árs 2019. Tilgangurinn með skýrslunni var að auðvelda sveitarfélögunum að taka ákvörðun um áframhaldandi samstarf.

Niðurstöður skýrslu Alta sýna hversu ójafnt kostnaðurinn skiptist á milli sveitarfélaga og hallar verulega á Reykjavíkurborg. Alta skýrslan bendir á að reiknireglan sem stjórnar skiptingu kostnaðar milli sveitarfélaganna á að leiða til sanngjarnrar skiptingar miðað við raunverulega notkun sveitarfélaganna á aksturstíma. Gildandi regla um skiptingu á grunni ferða þar sem eru eingöngu farþegar frá einu sveitarfélagi, leiðir af sér ójafnan ábata af samnýtingu segir í skýrslu Alta.

Í skýrslu Alta er einnig að finna nokkrar lítið útfærðar hugmyndir um möguleg sóknarfæri er varðar þjónustuna. Bent er á að samsetning bílaflotans er ekki hagkvæm og það þyrfti að laga í nýju útboði. Með breyttri samsetningu bílaflotans sem sinnir akstursþjónustunni má að mati Alta ná töluverðri kostnaðarlegri hagræðingu án þess að minnka þjónustuna. Helst þurfa að koma fleiri bílar sem taka hjólastóla og B bíla kerfið er ekki nægilega hagkvæmt. Ástæða er til að ætla að nýtt útboð geti skilað töluverðri lækkun skv. skýrslu Atla. Í skýrslu Atla kemur enn fremur fram að verð á hverja ferða er lang hæst hjá A bílunum sem eru með 42% allra ferða. Þá ætti að vera unnt að ná betri samnýtingu ferða en aðeins um þriðjungur ferða byggir á samnýtingu, þ.e. tveir eða fleiri notendur ferðast saman einhvern hluta leiðar. Þessi atriði þarf að skoða nánar.

Tillaga SSH um verkefnisstjóra

Í tillögu sem stjórn SSH hefur sent sveitarfélögunum er gert ráð fyrir að þau sveitarfélög sem nú standa að sameiginlegri ferðapjónustu kosti annars vegar verkefnisstjóra og jafnframt breskan ráðgjafa sem sinni eftirfarandi viðfangsefnum:

- Mat á árangri á samstarfi sveitarfélaganna við rekstur sameiginlegrar ferðapjónustu fyrir fatlað fólk og greining á hvort æskilegt eða nauðsynleg sé að breyta núverandi fyrirkomulagi og umgjörð verkefnisins. Meta þarf áhrif mismunandi sviðsmynda af mögulegum breytingum á umgjörð og fyrirkomulagi þjónustunnar sbr. við óbreytt fyrirkomulag (Fyrir liggur samantekt framkvæmdastjóra SSH frá 11. júlí sem grunngagn fyrir áframhaldandi vinnu við þennan hluta verkefnisins.)
- Ítarleg greining á möguleikum á betri rekstrarárangri með endurskipulagningu á samsetningu bílaflota í ljósi fenginnar reynslu og öðrum þeim breytingum á flotastýringu sem leitt geta til hagfelldari niðurstöðu. Samhliða þarf að fara yfir fyrirbyggjandi sameiginlegar reglur um aðgengi að þjónustunni og greina hverju er mögulegt að breyta í núgildandi þjónustuviðmiðum. (Fyrir liggur ítarleg samantekt sviðsstjóra farþegaþjónustu Strætó bs. frá 11. júlí 2018 á þeim viðfangsefnum sem tengjast þessum hluta verkefnisins.)

Áætlaður kostnaður vegna vinnu verkefnastjóra nemur 4-5 mkr vegna 1,5–2 mánaða samfelldrar vinnu og kostnaður vegna vinnu bresks ráðgjafa með ferðapjónustuviði Strætó bs. við skoðun á breyttri samsetningu bílaflota og flotastýringar geti numið 1,5–2 m. króna.



Niðurstaða

Áður en hægt er að taka endanlega afstöðu til sameiginlegs útboðs þarf að vinna betri greiningar á tækifærum til hagkvæmari reksturs, ekki síst greiningar á hagkvæmari samsetningu bílaflotans. Ofangreind tillaga stjórnar SSH gæti að mati fjármálaskrifstofu reynst gagnleg til að svara þessum spurningum enda er ráðgjafinn afar reyndur á þessu sviði. Áætlað er að kostnaður Reykjavíkurborgar gæti numið um 4 mkr.

Þegar frekari greiningar liggja fyrir þarf að fara yfir hvort sveitarfélögin hafi sameignleg markmið með þjónustunni, hvort þau nái samkomulagi um kostnaðarskiptingu sem tryggji sanngjarna hlutdeild í ábata af samstarfinu og hvort þau séu tilbúin að fara í sameiginlegt útboð og lúta niðurstöðum þess. Þessi atriði liggja væntanlega til grundvallar þegar að kemur að ákvörðun hjá sveitarfélögunum samstarf um akstursþjónustu fyrir fatlað fólk og aldraða á höfuðborgarsvæðinu.

Birgir Björn Sigurjónsson,
fjármálastjóri