

Fylgiskjal 2

Minnisblað starfshóps SSH sem svör við athugasemdum/ábendingum sem fram hafa komið í meðferð málsins.

1. Myndavélar í bíla

- Í útboðsgögnum mun verða gerð krafa um að sérútbúnir bílar verði útbúnir með öryggismyndavélum. Merkingar verða á bílum sem gefa til kynna að í þeim séu myndavélar. Krafa verður gerð að myndefni verði vistað að lágmarki í 3 vikur. Farið verður með vistun og aðgang að gögnum í samræmi við lög um persónuvernd og vinnslu persónuupplýsinga nr. 90/2018.

2. Hljóðupptökur í bíla

- Til að hljóðupptökur skili árangri þarf að setja upp hljóðnema víða í bílnum sem er talverður kostnaður. Einnig er spurning hvort að farþegar séu sáttir við að öll samtöl þar á meðal einkasamtöl í bílnum séu tekin upp. Vegna þessa teljum við ekki tilefni til að fara í slíka aðgerð að svo stöddu.

3. Upplýsingagjöf til sveitafélaga, aðgangur að aksturskerfi

- Í fyrri útboðssamningi var lagt upp með að starfsmenn félagsþjónustu sveitafélaganna hefðu beinan aðgang að tölvukerfi Strætó sem sér um utanumhald og skipulag aksturs. Vegna tæknilegra atriða var ekki farið í að veita starfsmönnum sveitarfélaganna aðgang að kerfinu. Því var ákveðið að hætta við þessa tengingu og verður þessi liður í þjónustulýsingu tekinn út. Í stað þessa eru yfirlit yfir ferðir íbúa sendar til viðeigandi sveitafélaga í læstum skjölum í fyrir hvern mánuð.

4. Pantanir með tveggja klukkustunda fyrirvara

- Í akstursþjónustunni er krafa um að samnýta bíla sem best og að farþegar komist á áfangastað á tilætluðum tíma. Til að aksturskerfið sé skilvirkt og farþegar komist á tilsettum tíma á áfangastað er umtalsverð skipulagsvinna á bakvið akstursáætlun hvernar bifreiðar. Vegna þessa er nauðsynlegt að flestar tilfallandi ferðir séu pantaðar með að minnsta kosti 2 tíma fyrirvara. Þó hafa starfsmenn í þjónustuveri heimild til að stytta fyrirvara niður í 30 mínútur séu aðstæður þannig að farþegar hafi engan möguleika á að vita brottfaratíma, en það er einungis gert í undantekningartilfellum til að bílar hafi rými til að halda áætlun.

5. Þjónustutíma breytt til 24:00 úr 01:00

- Í upphafi 2018 var akstur lengdur til kl. 01:00 og reynslan af þessari breytingu sýnir að notkun á þessari þjónustu er afar lítil. Árið 2018 voru 398 ferðir eftir miðnætti af 418 þúsund ferðum það árið. Af þessum 398 ferðum var 91 ferð sem krafðist sérútbúinna bíla og þar af voru 10 ferðir aðra daga en föstudaga og laugardaga. Erfiðlega hefur gengið að finna bílstjóra á sérútbúnum bílum til að sinna þessari þjónustu þar sem algengt er að síðustu ferðir eru farnar um kl. 22 og þurfa því bílarnir að standa til að sinna þessum örfáu ferðum sem falla til eftir miðnætti.
- Til að koma til móts við þær óskir um að halda áfram akstri eftir miðnætti leggjum við til að boðið verði uppá þennan akstur einungis á föstudags- og laugardagskvöldum þegar þörfin er mest.

6. Aðstoð við að bera farangur

- Lagt er upp með að þjónustan sé úr og í anddyri og að notendur hafi ekki meiri farangur en einstaklingur geti borið í einni ferð. Bílstjórar geta aðstoðað við að bera inn og út úr anddyrinu sem nemur þessu magni. Eins og áður er getið er lagt upp með að ná samnýtingu í bíla og þar af leiðandi eru líkur á að það séu aðrir farþegar í bílnum og því ekki æskilegt að skilja bílinn eftir úr augsýn. Að auki þarf bíllinn að

halda áætlun því er ekki hægt að bjóða uppá þá þjónustu að bílstjórar beri farangur lengra en inn í eða úr anddyri.

7. Þriggja mínútna bið bíla

- Eins og getið er um í reglum eiga farþegar að vera tilbúnir 5 mínútum fyrir og 10 mínútum eftir pantaðan/áætlaðan tíma (tími er áætlaður ef pöntun miðast við mætingartíma). Innan þessa 15 mínútna tímaramma sem farþegar eiga að vera tilbúnir til að mæta í bílinn, á bíllinn að stoppa að lágmarki í 3 mínútur til að koma farþeganum inn í bílinn. Sé farþegi ekki tilbúin eða ekki til staðar má bíllinn fara í næstu ferð. Ef farþegi er tilbúin en þarf lengri tíma til að komast inn í bílinn er að sjálfsögðu sveigjanleiki til staðar og eru allir bílstjórar meðvitaðir um að sinna þeirri þjónustu að aka farþegum á milli staða og að sinna þeim þörfum sem fylgja hverjum einstaklingi.

8. Grunnskólabörn fá frítt með foreldrum eins og börn undir 6 ára aldri

- Gjaldskrár sveitarfélaga hafa tekið mið af gjaldskrá almenningsvagna þar sem börn undir 6 ára fá frítt í almenningsvagna en afsláttargjald gildir fyrir börn (6-11 ára), ungmenni (12-17 ára), aldraða (67 ára og eldri) og öryrkja.

9. Akstur utan höfuðborgarsvæðis

- Í núverandi útboði er verið að leggja drög að akstursþjónustu innan höfuðborgarsvæðisins. Útfærsla á akstri utan höfuðborgarsvæðisins krefst aðkomu fleiri sveitafélaga sem þarf að vinna á öðrum vettvangi en í þessu tiltekna útboði.

10. Fatlaðir notendur, 67 ára og eldri

- Komið hefur verið til móts við athugasemdir þannig að þeir sem hafa átt rétt á þjónustunni fyrir 67 ár aldur en ekki notað hana, hafa nú rétt á að nota þjónustuna eftir 67 ára aldur.

11. Skilyrði að um sé að ræða varanlega hreyfihömlun eða hreyfihömlun sem hefur varað í þrjá mánuði eða lengur.

- Snýr að því að í lögum er gert ráð fyrir langvarandi skerðingum og að ekki sé veitt þjónusta til þeirra sem t.d. tímabundið geta ekki keyrt vegna fótbrots eða slíkt nema um sé að ræða fatlað fólk. Með þessu er verið að standa vörð um sértæku þjónustuna og að hún nýtist þeim sem glíma við langvarandi skerðingar. Það er ekki svo að fólk þurfi að bíða í 3 mánuði heldur fá þeir sem eru með varanlegar skerðingar fá þjónustu strax.
Í lögum um þjónustu við fatlað fólk er gert ráð fyrir að um langvarandi þörf fyrir þjónustu sé að ræða.

12. Tímabundin þörf á akstursþjónustu, t.d. vegna slysa eða endurhæfingar

- Fólk sem orðið hefur fyrir slysum eða eru í endurhæfingu fellur ekki endilega undir lög um þjónustu við fatlað fólk með langvarandi stuðningsþarfir nr. 38/2018.

13. Biðstöðvar strætisvagna

- Aðgengi að biðstöðvum strætó eru í skoðun innan sveitarfélaga.

14. Akstursþjónusta vegna tímabundinnar dvalar utan þjónustusvæðis

- Það er í raun nóg að eiga samþykkt um þjónustu í sínu lögheimilissveitarfélagi. Samþykkt hins sveitarfélagsins snýr að því hvort þeir geti veitt þjónustuna en akstursþjónustan er mismunandi eftir sveitarfélögum. Hlutaðeigandi sveitarfélög geta t.d. ekki samþykkt að Raufarhöfn veiti akstursþjónustu ef það er enginn sérútbúinn hjólastólabíll til staðar, enginn með réttindi til þessa aksturs o.s.frv.

15. Heimild sveitarfélags til þess að setja þak á fjölda ferða

- Ferðafjöldi notenda er ekki takmarkaður. Eftir sem áður er talið nauðsynlegt að sveitarfélög hafi heimild til þess að setja þak á fjölda ferða til þess að bregðast við sértækum aðstæðum ef nauðsyn krefur.

16. Sameiginlegar reglur um skólaakstur fatlaðra grunnskólabarna

- Endurskoðun á sameiginlegum reglum um skólaakstur fatlaðra grunnskólabarna er ekki lokið, sú vinna mun halda áfram og ábendingum komið í réttan farveg.

17. Stjórn akstursþjónustu, hlutverk og ábyrgð

- Hlutverk og ábyrgð stjórnar er skýrð nánar í samkomulagi milli hlutaðeigandi sveitarfélaga auk þess sem það mun koma fram í erindisbréfi.