

MINNISBLAÐ

Ferðapjónusta fatlaðs fólks Þróun kostnaðar

Kostnaðarforsendur

Í lokaskýrslu framkvæmdahóps Sambands sveitarfélaga á Höfuðborgarsvæðinu (SSH) um ferðapjónustu fatlaðra frá ágúst 2011 kemur eftirfarandi fram:

„Hópurinn sammælist um að góð lausn á samvinnu fatlaðs fólks og blindra þyrfti að uppfylla eftirfarandi skilyrði:

- a. Að heildarkostnaður við þjónustuna og meðalverð pr. ferð verði sem lægst**
- b. Þjónustustigið verði ekki lakara en það er í dag**
- c. Ásættanlegt sé að þjónustuna þurfi að þanta með dags fyrirvara*
- d. Æskilegt að hægt sé að bjóða mismunandi þjónustustig á mismunandi verði og auka þannig sveigjanleika í þjónustuveitingunni*
- e. Hægt verði að ná pólitískri sátt um lausnina*
- f. Fulltrúar hagsmunaaðila verði ekki ósáttir við lausnina*
- g. Lausnin verði markaðslausn og samkeppni tryggð*
- h. Tryggt verði að samstarf ríki milli þjónustuaðila þegar fólk úr mismunandi sveitarfélögum er að ferðast saman milli staða*
- i. Fyllstu umhverfissjónarmiða verði gætt við framkvæmd þjónustunnar .“*

Í minnisblaði frá Strætó frá 22.10.2014 eru upplýsingar um forsendur kostnaðaráætlana. Tílefni minnisblaðsins er fyrirspurn vegna nýs kerfis fyrir ferðapjónustu fatlaðs fólks. Eftirfarandi upplýsingar koma fram í minnisblaðinu:

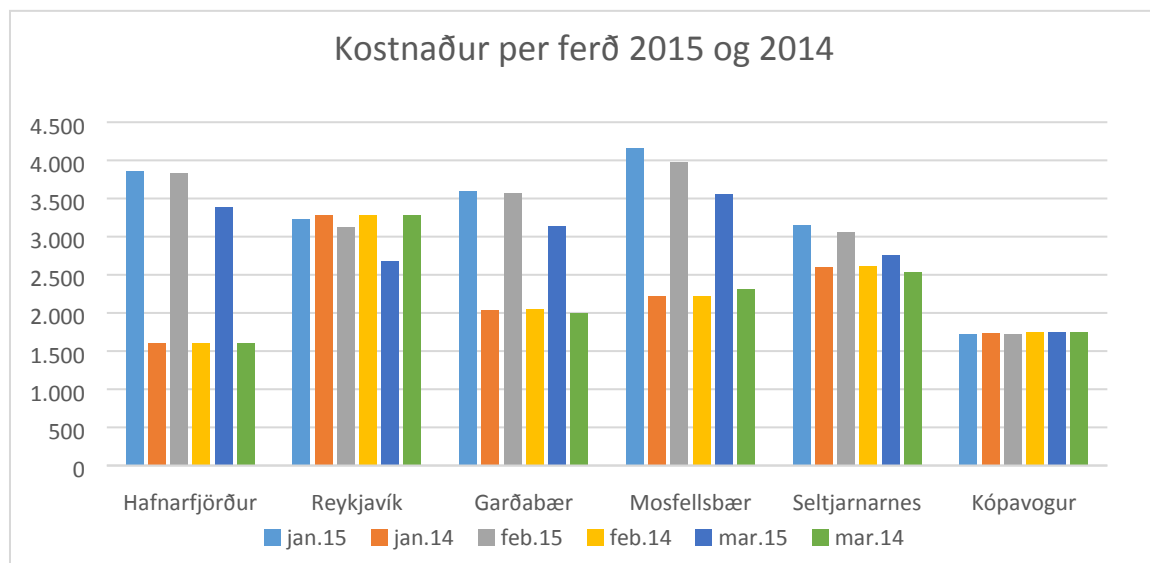
„Í ljósi þess að niðurstaða útboðs var mjög ásættanleg er ekki er ástæða til annars en að gera ráð fyrir að kostnaður við akstur verði sambærilegur á næsta ári og hann var á þessu ári. Ekki er raunhæfur möguleiki til að meta kostnaðinn nákvæmar en svo fyrir hvert sveitarfélag fyrir sig fyrir en reynsla er kominn á aksturinn. Augljóslega er mikil óvissa um hver áhrifin verða af samlegð og hækkun þjónustustigs en væntingar eru um að samnýting og samlegð vegi þar á móti. Hafa verður í huga að ákvarðanir sveitarfélaga um úthlutanir ferða og gjaldskrár ráða mestu um endanlegan kostnað. Einnig þarf að hafa í huga að skólaakstur er í óbreyttu fyrirkomulagi til vors en þó með hækkuðu gjaldi þannig að nýtt kerfi og nýir samningar verða ekki komnir í fullan rekstur fyrir en næsta sumar.

Ekki er gert ráð fyrir að sveitarfélögin taki þátt í upphafskostnaði við nýju tölvukerfin heldur er sá kostnaður felldur inn í árlegt framlag til akstursþjónustunnar þannig að Strætó bs tekur stofnkostnaðinn alfarið á sig og dreifir honum á framlagið yfir 10-11 ár.“

Í ljósi þessara upplýsinga var við vinnslu fjárhagsáætlunar fyrir árið 2015 gert ráð fyrir sama kostnaði vegna ferðaþjónustu fatlaðs fólks eins og var árið 2014. Í fjárhagsáætlun var gert ráð fyrir 73 millj. króna í ferðaþjónustu fatlaðs fólks fyrir árið 2015. Verði kostnaður vegna þjónustunnar sá sami út árið 2015 eins og fyrstu þrjú mánuðir ársins gefa til kynna verður kostnaðurinn árið 2015 rúmar 205 milljónir.

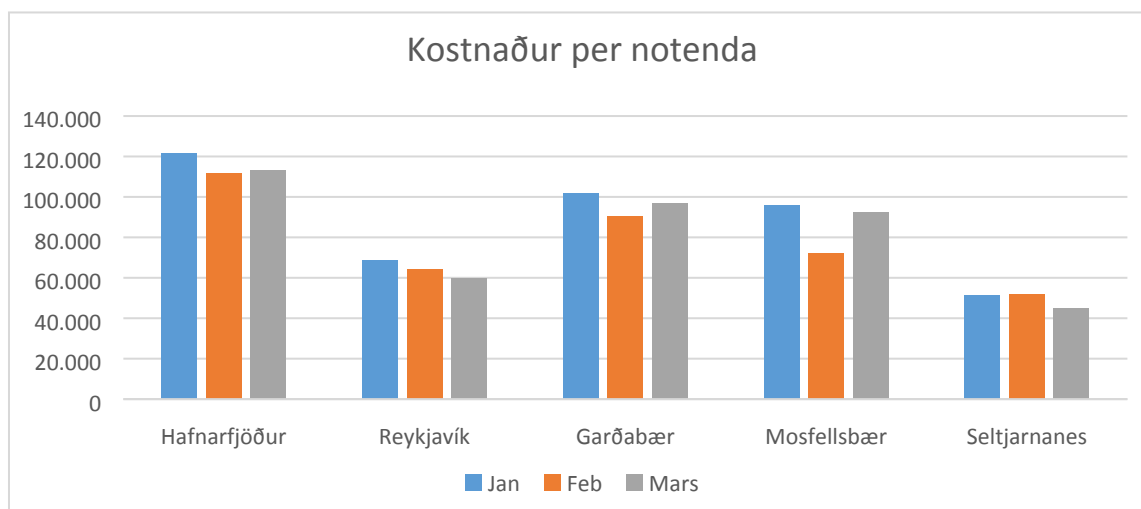
Þróun kostnaðar

Sameiginleg ferðaþjónusta fatlaðs fólks á Höfuðborgarsvæðinu fór af stað í byjun árs 2015. Þróun kostnaðar hefur verið þannig að í Hafnarfirði hefur kostnaður aukist gríðarlega og er á hverja ferð ríflega tvöfalt hærri en á sama tíma í fyrra. Í mars 2014 var kostnaður á ferð 1.602.- kr. en í mars 2015 er kostnaðurinn 3.386.- kr. Eins og sést á mynd 1 þá er kostnaðaraukinn langmestur í Hafnarfirði en í Reykjavík dregur úr kostnaði vegna ferðaþjónustunnar. Kópavogsbær er aðili að samkomulaginu um sameiginlega ferðaþjónustu á Höfuðborgarsvæðinu en þar sem sveitarfélagið var með samning í gildi við ferðaþjónustufyrirtæki, tók sameiginlega útboðið ekki til þeirra að svo stöddu. Á mynd 1 sést að kostnaður Kópavogsbæjar vegna ferðaþjónustunnar 2015 er sá sami og 2014 eða 1.750.- kr. á hverja ferð.



Mynd 1

Mynd 2 sýnir kostnað á hvern notanda ferðapjónustunnar. Í mars 2015 er meðaltalskostnaður á hvern notanda 113.106.-kr. en 59.489.- kr. á hvern notanda í Reykjavík. Skýrist þessi munur af vegalengdum. Í forsendum Strætó bs. vegna kostnaðar við hverja ferð er 50% miðað við vegalengd og 50% miðað við fjölda ferða.



Mynd 2

Á fundi framkvæmdanefndar með Strætó bs. í mars s.l. kom fram hjá Strætó bs. að kostnaður myndi dragast saman þegar líða tæki á árið 2015 og þá annars vegar vegna þess að fyrirtækið væri búíð að ná tókum á byrjunarörðugleikum og hins vegar að hlutfall A bíla í þjónustunni myndi aukast en þeir eru ódýrastir í rekstri. Þetta hefur ekki orðið og nú fullyrðir Strætó bs. að kostnaður muni ekki dragast saman á árinu.

Ástæður kostnaðarauka

Gríðarleg hækkun er á einingaverði ferða í ferðapjónustunni í Hafnarfirði.

Helstu skýringar sem fram hafa komið eru að auknar öryggiskröfur hafa tekið gildi en ekki liggur fyrir hver kostnaður er vegna þessara breytinga.

Byrjunarörðugleikar við þjónustuna kostuðu væntanlega sitt en ekki liggur fyrir hvaða upphæðir er þar um að ræða.

Reikniforsendur þ.e.a.s. 50% vegna vegalengdar og 50% vegna ferða eru Hafnarfirði ekki í hag. Kostnaðaraukning í janúar 2015 vegna þessarar reikniforsenda eru tæpar 2 milljónir.

Kallað var eftir upplýsingum frá Strætó bs. varðandi það hvernig ferðir væru reiknaðar þegar fleiri en einn er í bíl og jafnvel að fara á sama stað. Þau svör fengust að ef þrír væru saman í bíl þá væri um þrjár aðskildar ferðir að ræða svo dæmi sé tekið.

Í febrúar sl. var reglum um ferðaþjónustu fatlaðra breytt hjá Hafnarfjarðarbæ í þá veru að ferðafjöldi skuli taka mið af þörfum hvers og eins og ekki sett hámark á ferðir. Samkvæmt þeim reglum sem voru í gildi fram til þessa þá voru hámarksferðir 54 á mánuði. Í marsmánuði voru ferðirnar 484 fleiri en áður vegna þessara breyttu reglna. Miðað við meðaltalsverð á hverja ferð er kostnaðurinn 1.631.000.- kr. í mars vegna fjölgunar ferða.

Síðast en ekki síst er ljóst að kostnaður við ferðaþjónustuna í Hafnarfirði var áður mun lægri en kostnaður Reykjavíkurborgar. Strætó bs. sá um þjónustuna í borginni fyrir útboð en Hópbílar sáu um þjónustuna í Hafnarfirði. Kostnaður á ferð var mun lægri í Hafnarfirði fyrir útboð. Rétt er þó að benda á í þessu samhengi að kostnaður í Kópavogi er litlu hærri en var í Hafnarfirði fyrir útboð.

Hvað skal gera?

- Fara í viðræður við Strætó bs. varðandi forsendur kostnaðar þ.e.a.s. 50/50 reglu, útreikning á fjölda ferða o.fl.
- Óska eftir lögfræðialiti varðandi stjórnsýslulega stöðu sveitarfélagsins gagnvart Strætó bs. Ljóst er að þær forsendur sem Strætó bs. gaf sveitarfélaginu hafa ekki staðist.
- Leita leiða til að ná niður kostnaði með því t.d. að kanna möguleika á sveigjanlegri og fjölbreyttari ferðaþjónustu fyrir búsetukjarna fatlaðs fólks í sveitarfélaginu.
- Fara í viðræður við Blindrafélagið sem hafa óskað eftir viðræðum við sveitarfélagið.
- Kanna möguleika á að rifta samningi um sameiginlega ferðaþjónustu á Höfuðborgarsvæðinu vegna forsendubrests.

Fylgigögn:

Lokaskýrsla SSH um Ferðaþjónustu fatlaðs fólks 19. ágúst 2011.

Minnisblað Strætó bs. 22. október 2014.

Hafnarfjörður 19. maí 2015.

Rannveig Einarsdóttir,

Sviðsstjóri Fjölskylduþjónustu Hafnarfjarðar.