



Datum
2022-10-17
Diarienummer
TN-2022-2171

Tjänsteanteckning

Åtgärder för att motverka kapacitetsbrist inom färdtjänsten

Bakgrund

Malmö stad anordnar olika typer av samhällsbetalda resor så som resor till och från dagverksamheter och daglig verksamhet, resor till och från skolor och fritidsresor för personer som har behov av detta. Olika nämnder och förvaltningar ansvarar för sina resor och Tekniska nämnden med Fastighets- och gatukontoret som förvaltning ansvarar för ett antal reseformer som går under det paraply som benämns som färdtjänst.

Sedan en tid råder kapacitetsbrist inom de samhällsbetalda resorna i Malmö stad vilket skapar problem för såväl enskilda individer som för verksamheter i stadens regi. Situationen är inte unik för Malmö stad då kapacitetsbrist och svårigheter med leverans är ett nationellt problem inom samhällsbetalda resor.

Nationella faktorer

Kapacitetsbristen beror på flera olika anledningar. Covid-19 pandemin har haft både en direkt och en indirekt effekt på kapacitetsbristen. I början av pandemin uppstod en situation med kraftigt minskat transportbehov vilket i sin tur gjorde att entreprenörer inom transportbranschen fick skala ned på verksamheten och personal gick vidare till andra yrken. När transportbehoven sedan ökat har branschen fått svårigheter med att rekrytera kompetent personal som uppfyller kraven som ställs för att få lov att utföra transportuppdrag.

Med det minskade transportbehovet har även antalet fordon minskat genom att fordon som blivit för gamla under tiden transportbehovet var lågt inte har ersatts. Detta i kombination med de följdproblem som drabbat fordonsindustrin med komponentbrist och minskade produktionsmöjligheter på grund av såväl pandemin som kriget i Ukraina har gjort att det blivit svårt för entreprenörer som utför transportuppdrag att bygga upp sin fordonsflotta när transportbehovet ökat.

Lokala faktorer

I tillägg till den nationella bristen på chaufförer och fordon för att täcka det transportbehov som finns har Malmö stad lokala faktorer som påverkar möjligheten till fullgod leverans av samhällsbetalda resor. Staden upphandlar olika former av samhällsbetalda resor genom separata avtal med olika ansvariga för varje avtal. Även om avtalen är separat upphandlade är det samma entreprenörer som upphandlats för att utföra transportuppdragen i de olika avtalen. Detta gör att stadens samtliga samhällsbetalda transporter avropas från samma pool av fordon och chaufförer.



För de resor som anordnas under färdtjänstparaplyet har kapacitetsbristen lett till förseningar och till sämre leverans bland annat till kommunens dagverksamheter och dagliga verksamheter men också för de som gör fritidsresor med färdtjänsten.

Då andra avtal i staden än färdtjänstavtalet avropar större resurser än vad de ursprungligen upphandlat samt då färdtjänstavtalet likt alla andra samhällsbetalda transporter i grunden har ett kapacitetsproblem på grund av tidigare nämnda anledningar ger det en dubbel påverkan på färdtjänsten.

Vidare har färdtjänsten i Malmö stad ingen förbeställningstid på resor. Förbeställningstid är den tid innan önskad avresa en resenär behöver ringa för att beställa en resa. Nationellt är det vanligt med förbeställningstider på runt en (1) timme. I Malmö stad kan entreprenör skjuta på resenärens önskade avresa med 15 minuter. Detta innebär att om en resenär ringar och bokar en resa som omgående ska utföras har entreprenören 15 minuter på sig att få en bil för att hämta resenären. Nationellt är det vanligt med ett tidsfönster på 15-30 minuter innan och efter önskad avresa under vilket entreprenör kan förskjuta avresetiden. Detta innebär att Malmö stads servicenivå när det gäller bokningar ligger lång över nationell standard och försvårar möjligheten att planera resor vilket i sin tur ger sämre förutsättningar för samplanering och förvärrar kapacitetsbristen.

Malmö stads resande inom färdtjänsten sticker ut som väldigt högt i en nationell jämförelse vilket kan kopplas till den generellt höga servicenivån på stadens färdtjänst och framför allt till den modell för egenavgifter staden tillämpar. Som exempel kan nämnas att Malmö med en folkmängd på 351 749 personer och med 5 643 innehavare av färdtjänstillstånd hade 492 425 utförda färdtjänstresor 2021 medan Göteborg med en folkmängd på 587 549 personer och med 17 813 innehavare av färdtjänstillstånd hade 411 162 utförda färdtjänstresor. Ett så högt resande som Malmö stad har ställer även det sina utmaningar.

Det omfattande resandet i Malmö stad i kombination med servicenivån på bokningar och tidigare nämnda faktorer för kapacitetsbrist gör att färdtjänsten i staden har haft en stor utmaning med leveransen av resor.

Åtgärder

Fastighets- och gatukontoret har tidigare inom ramen för verkställighetsbeslut fattat beslut om dispenser för fordon med elektrisk drift samt dispenser gällande utrustning i fordon och dispenser från ålderskrav på fordon. Detta för att kunna behålla en del fordon i trafik i väntan på ersättningsfordon samt för att få in nya fordon i trafik för att minska kapacitetsbristen.

I nästa steg föreslår Fastighets- och gatukontoret att tillfälligt reglera förbeställningstider och tidsfönster för förskjutning av resebokning till nivåer som närmar sig nationell standard och som överensstämmer med de regleringar som görs i det förslag till riktlinjer för färdtjänsten som ligger hos kommunstyrelsen för beredning inför fullmäktigebeslut.



Förslaget är att tekniska nämnden beslutar om en förbeställningstid på en (1) timme för färdtjänstresor samt om ett tidsfönster för förskjutning av resebokning vilket sträcker sig från 15 minuter före önskad avresetid till 15 minuter efter önskad avresetid. Detta förslag innebär i praktiken att om en resenär ringer och önskar en bil så fort som möjligt kan resenären få en föreslagen avresetid inom tidsspannet 45-75 minuter efter samtalet. Förslaget skulle underlätta samplanering av färdtjänstresor vilket har en direkt påverkan på kapacitetsbristen med positiva följeffekter på miljö och ekonomi för staden. Regleringen föreslås gälla till och med det att kommunfullmäktige beslutat om riktlinjer för färdtjänsten och dessa riktlinjer börjat gälla, dock senast till och med 2023-06-30.

Christoffer Nilsson
Projektkoordinator