

Borgarstjórn

***Tillaga SSH um kostnaðarskiptingu vegna ferðaþjónustu fatlaðra***

Lagt er til að borgarstjórn samþykki fyrirleggjandi tillögu stjórnar SSH um hlutdeild hvers sveitarfélags í akstri á vegum ferðaþjónustu fyrir fatlað fólk á grundvelli þess tíma sem sveitarfélagið notar. Fyrirkomulagið gildi afturvirkkt frá 1. janúar 2015.

Greinargerð:

Tillagan gengur út á að við útreikning á hlutdeild hvers sveitarfélags í kostnaði við ferðaþjónustu fyrir fatlað fólk sé byggt á þeim tíma sem hvert sveitarfélag notar. Við útreikning á hlutdeild hvers sveitarfélags er byggt á þeim hlutfallstölum sem fram koma í meðfylgjandi minnisblaði framkvæmdastjóra SSH og ná þær tölur yfir tímabilið 1. janúar 2015-31. október 2015. Frá þeim tíma verður byggt á rauntölum. Tillagan að þessari kostnaðarskiptingu getur leitt til um 70 mkr kostnaðarauka hjá velferðarsviði á þessu ári þar sem sviðið getur ekki gripið á þessu ári til aðgerða sem hafa áhrif til kostnaðarlækkunar. Hér er vísað til endurskoðunar á skipulagi ferðaþjónustunnar, betri nýtingar á bílum og fækkunar aksturstíma. Gert er hins vegar ráð fyrir að slíkar aðgerðir verði orðnar virkar á næsta ári og geti skilað hagræðingur þannig að kostnaður vegna ferðaþjónustu fatlaðra verði innan fjárheimilda velferðarsviðs.

S. Björn Blöndal  
e.u.

Hjálagt:

Bréf framkvæmdastjóra SSH dags. 16.10.2015 um tillögu SSH um kostnaðarskiptingu vegna ferðaþjónustu fatlaðra.

Minnisblað Framsækni ehf. dags. 2.9.2015 um kostnaðarskiptingu milli sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu

vegna ferðaþjónustu fatlaðs fólks.

Tafla um kostnaðarskiptingu og fækkun ferða unnin af Framsækni.

Minnisblað SSH dags. 10.9.2015 um ferðaþjónustu fyrir fatlað fólk - kostnaðargreining - kostnaðarskipting og leiðir til hagræðinga og lækkunar á kostnaði við rekstur þjónustunnar.

Umsögn fjármálastjóra og velferðarsviðs Reykjavíkurborgar dags. 28.10.2015 um tillögu stjórnar SSH um breytingar á kostnaðarskiptingu aðildarsveitarfélaga um ferðaþjónustu fatlaðra.



Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu

Reykjavíkurborg  
Borgarráð Reykjavíkur  
Borgartúni 12-14  
105 Reykjavík

Kópavogur, 16. október 2015  
1501012 SB

Varðar: Sameiginleg ferðapjónusta fyrir fatlað fólk á höfuðborgarsvæðinu

Á 421. fundi stjórnar SSH, þann 12. október sl., var fjallað um ofangreint málefni.

Eftirfarandi var bókað:

**Sameiginleg ferðapjónusta fyrir fatlað fólk á höfuðborgarsvæðinu; málsnr: 1501012**

Fyrir fundinum lá minnisblað framkvæmdastjóra SSH frá 10. september 2015, sem lagt var fram á 420. fundi stjórnar 14. september 2015.

Í framhaldi af umræðum á síðasta stjórnarfundum var eftirfarandi samþykkt:

„Stjórn SSH leggur til við aðildarsveitarfélögin að hlutdeild hvers sveitarfélags í notkun á akstri ferðapjónustu fyrir fatlað fólk verði reiknuð á grundvelli þess tíma sem hvert sveitarfélag notar. Fyrirkomulag þetta gildi frá 1. janúar 2015. Við útreikning á hlutdeild hvers sveitarfélags fyrir tímabilið frá 1. janúar til 31. október verði byggt á þeim hlutfallstölum sem fram koma í fyrirbyggjandi minnisblaði framkvæmdastjóra frá 10. september sl., en þaðan í frá verður byggt á rauntímaskráningu hvers tímabils.

Jafnframt leggur stjórn SSH til að nú þegar verði sett í gang vinna velferðarsviða sveitarfélaganna og Strætó bs. við útfærslu á nauðsynlegum breytingum á núverandi framkvæmd á skipulagi aksturs ferðapjónustunnar til að ná fram lækkun á aksturskostnaði, m.a í samræmi við skilgreingu og ábendingar framkvæmdaráðs. Greindir verði þeir möguleikar sem eru til hagræðingar og betri nýtingar og fækkunar aksturstíma, og skoðað hvernig best verður staðið að innleiðingu breytinganna í samráði við hagsmunasamtök notenda. Samhliða verði skoðaðir möguleikar á betri nýtingu vagnakosts með samstarfi við þjónustustofnanir um svegjanlegri mætingu þjónustuþega frá því sem nú er. Við úrvinnslu verkefnisins verði m.a. byggt á þeim ábendingum sem fram koma í tillögum Framsækni ehf. sbr. minnisblað framkvæmdastjóra SSH frá 10. september 2015.

Framangreindri vinnu verði stýrt af sérstökum verkefnisstjóra og stefnt að verklokum eigi síðar en 15. nóvember 2015. Kostnaður vegna þessarar vinnu verði greiddur af sveitarfélögunum í hlutfalli við íbúafjölda“

Virðingarfyllt,

Páll Guðjónsson  
framkvæmdastjóri SSH

**Efni:**

**Kostnaðarskipting milli sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu vegna Ferðapjónustu fatlaðs fólks**

Til útskýringar á kostnaðarskiptingunni eins og hún hefur verið framkvæmd það sem af er þessu ári og hvernig hún gæti verið þannig að hún endurspegli sem best raunverulega notkun sveitarfélaganna er miðað við vikuna 4. til 10. maí 2015.

Verktökum sem sinna akstursþjónustu við fatlað fólk er greitt í samræmi við raunverulegan aksturstíma.

Farþegaferð er ferð eins farþega milli upphafs og áfangastaðar. Akstursþjónustuferð er ferð bifreiðar milli þess sem hún er ekki með neina farþega. Ein akstursþjónustuferð getur innihaldið eina eða fleiri farþegaferðir. Rauntími akstursþjónustuferðar er tíminn frá því hún byrjar og þar til hún sannanlega endar.

**I. Grundvöllur núverandi kostnaðarskiptingar:**

Í hverjum mánuði er heildarkostnaði skipt eftir:

- Fjöldi ferða með farþega hvers sveitarfélags. Þessi skipting hefur 50% vægi.
- Samtala allra “útreiknaðra” stystu farþegaferða hvers sveitarfélags. Þessi hlutfallaskipting hefur 50% vægi.

Heildarkostnaður vegna verktaka (A- og B- samningar auk Hreyfils) í mánuðinum er tekinn saman og honum skipt eftir ofangreindu vægi.

Uppgjörið á milli sveitarfélaga fyrir allan maí mánuð 2015 reyndist vera skv. núverandi skiptingu:

<b>Uppgjör Akstursþjónusta Strætó bs.</b>							
<b>Ferðir maí 2015</b>							
Sveitarfélög	Fjöldi notenda	Hlutfall fjöldi notenda	Ferðafjöldi	Hlutfall ferðafjöldi	Vegalengd	Hlutfall vegalengd	50-50 Hlutfall*
Reykjavík	990	75%	18,194	70%	101,448	63%	66.7%
Hafnarfjörður	149	11%	4,108	16%	31,833	20%	17.8%
Garðabær	67	5%	1,432	6%	9,185	6%	5.6%
Mosfellsbær	79	6%	1,704	7%	15,556	10%	8.1%
Seltjarnarnes	28	2%	481	2%	2,586	2%	1.7%
	<b>1,313</b>	<b>100%</b>	<b>25,919</b>	<b>100%</b>	<b>160,608</b>	<b>100%</b>	<b>100.0%</b>

Ef eingöngu vikan 4. Til 10. maí eru skoðuð þá ætti skiptingin að vera:

Uppgjör Akstursþjónusta Strætó bs.							
Ferðir 4. til 10. maí 2015							
Sveitarfélög	Fjöldi notenda	Hlutfall fjöldi notenda	Ferðafjöldi	Hlutfall ferðafjöldi	Vegalengd	Hlutfall vegalengd	50-50 Hlutfall*
Reykjavík	990	75%	5,093	70%	28,360	63%	66.4%
Hafnarfjörður	149	11%	1,164	16%	8,897	20%	17.9%
Garðabær	67	5%	418	6%	2,779	6%	6.0%
Mosfellsbær	79	6%	492	7%	4,418	10%	8.3%
Seltjarnarnes	28	2%	117	2%	622	1%	1.5%
	<b>1,313</b>	<b>100%</b>	<b>7,284</b>	<b>100%</b>	<b>45,076</b>	<b>100%</b>	<b>100.0%</b>

Við athugun hefur komið í ljós að skekkja virðist vera í núverandi útreikningum. Þannig vantar nokkurn fjölda ferða og virðist sem dæmi að Reykjavík ætti að bera minni hluta en nú er og Hafnarfjörður meiri hluta skv. þessu reiknilíkani.

#### Ókostir:

Verktökum er greitt eftir aksturstíma en grundvöllur kostnaðarskiptingar er fjöldi kílómetra og fjöldi ferða og því getur hæglega myndast misvægi.

## II. Tillaga að fyrirkomulagi kostnaðarskiptingar:

Við skoðun á gögnunum hefur komið í ljós að hlutfall rauntíma akstursþjónustuferða þar sem farþegar frá fleiri en einu sveitarfélagi koma við sögu er lágt (í skoðunarvikunni 7-8%). Einnig kom í ljós að minna er um samnýtingu á akstursþjónustuferðum farþega með lögheimili í Rvk, en t.d. á akstursþjónustuferðum farþega með lögheimili í Hafnarfirði.

Það liggur beinast við taka saman allar akstursþjónustuferðir sem sannanlega tilheyra hverju sveitarfélagi fyrir sig (án blöndunar milli sveitarfélaga), leggja saman tíma þeirra ferða og nota það hlutfall sem myndast milli sveitarélaganna til grundvallar á kostnaðarskiptingu.

Kostnaði vegna blandaðra akstursþjónustuferða, þ.e. með farþega frá fleiri en einu sveitarfélagi, "tómra" ferða þegar farþegar eru sóttir, ónógrar nýtingar á kerfinu ofl. er eðlilegast að skipta í sömu áður nefndum hlutföllum.

Eins og gert er með núverandi fyrirkomulagi þarf að gera þetta mánaðarlega.

Minna er um samnýtingu á bílum innan Rvk, þ.e. meðalfjöldinn í bílum er minni innan borgarinnar. Líklega er það vegna þjónustuviðmiða sem notuð eru í kerfinu sem hefur takmarkandi áhrif á samnýtingu.

Niðurstaða íterlegrar greiningar á kostnaðarskiptingu fyrir tímabilið 5. til 10. maí.

**Uppgjör Akstursþjónusta Strætó bs skv. nýrri tillögu  
Ferðir 4. til 10. maí 2015**

Sveitarfélög	Hlutfall rauntíma "hreinna" sveitarfélagaferða
Reykjavík	72.0%
Hafnarfjörður	15.7%
Garðabær	4.7%
Mosfellsbær	6.3%
Seltjarnarnes	1.3%
	<b>100.0%</b>

Kostir:

Kostnaðarskiptingin getur varla orðið sanngjarnari þar sem raunveruleg notkun á aksturstíma er notuð til grundvallar kostnaðarskiptingar og greiðslu til verktaka.

Sveitarfélög geta frekar haft áhrif á þann kostnað sem fellur til, t.d. með því að leitast við að ná fram meiri samnýtingu akstursþjónustuferða.

Ókostir:

Einhver forritunarvinna þarf að eiga sér stað.

Framsækni ehf., Ágúst Þorbjörnsson

**NUVERANDI KOSTNAÐARSKIPTING Í MAÍ:**

MAÍ

Sveitarfélög	Ferðafjöldi	Hlutfall ferðafjöldi	Vegalengd	Hlutfall vegalengd	50-50 Hlutfall*	Aðkeyptur akstur	Fjöldi notanda	Hlutfallslegur fjöldi	Meðalkostn á ferð	Kostn per einst	Meðal fjöldi ferða á notanda	Meðal km á notanda	Meðallengd ferðar í km
Reykjavík	18.194	70,2%	101.448	63,2%	66,7%	56.515.266	990	75,4%	3.106	57.086	18,4	102,5	5,6
Hafnarfjörður	4.108	15,8%	31.833	19,8%	17,8%	15.116.024	149	11,3%	3.680	101.450	27,6	213,6	7,7
Garðabær	1.432	5,5%	9.185	5,7%	5,6%	4.764.873	67	5,1%	3.327	71.118	21,4	137,1	6,4
Mosfellsbær	1.704	6,6%	15.556	9,7%	8,1%	6.890.638	79	6,0%	4.044	87.223	21,6	196,9	9,1
Seltjarnarnes	481	1,9%	2.586	1,6%	1,7%	1.468.777	28	2,1%	3.054	52.456	17,2	92,4	5,4
	25.919	100,0%	160.608	100,0%	100,0%	84.755.578	1.313	100,0%	3.270	64.551		122	6,2

**BREYTT TILHÖGUN Á KOSTNAÐARSKIPTINGU Í MAÍ:**

Bæjarfélag	Garðabær	Hafnarfirði	Mosfellsbæ	Reykjavík	Seltjarnarnesi	Grand Total
Kostnaðarskipti hlutföll í maí skv. Strætó	5,6%	17,8%	8,1%	66,7%	1,7%	100,0%
Kostnaðarskipti hlutföll skv. greiningu	4,72%	15,67%	6,32%	71,98%	1,30%	99,98%
Fjöldi ferða	1.432	4.108	1.704	18.194	481	
Kostnaðarskipting í maí skv. Strætó	4.764.873	15.116.024	6.890.638	56.515.266	1.468.777	84.755.578
Kostnaðarskipting skv. greiningu	3.997.435	13.283.687	5.354.819	61.003.842	1.099.606	84.739.389
Mismunur	767.438	1.832.337	1.535.819	-4.488.576	369.171	16.189 smávægileg skekkja
Kostnaður per ferð m.v. Strætó	3.327	3.680	4.044	3.106	3.054	
Kostnaður per ferð skv. greiningu	2.792	3.234	3.142	3.353	2.286	
Markmið	2600	2600	2600	3106	2600	
Heildarkostnaðurinn þyrfti að fara niður í:	3.723.200	10.680.800	4.430.400	56.510.564	1.250.600	
Kostnaður þarf að lækka um m.v. að skipting sé skv. greiningu	274.235	2.602.887	924.419	4.493.278	-150.994	
M.v. að raunkostnaður ferðar sé <u>skv. greiningu</u> þá þarf að SAMAEINA ferðir umfram það sem er í dag um sem nemur (nýta bílana betur):	98	805	294	1340	-66	
Hlutfall ferða sem þarf að sameina m.v. heildarfjölda:	7%	20%	17%	7%		
Ef 80% ferða eru fastar ferðir þá þarf að sameina m.v. heildarfjölda þeirra ferða:	9%	24%	22%	9%		

Dæmi:

**Mosfellsbær þarf að sameina umfram það sem er í dag ca. 294 ferðir (af í heildinni 1.704 ferðum)**

**Með því að nýta bílana betur (fækka raunverulegum akstur tímum)**



Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu

## Minnisblað

Málnúmer:1501012

Dagsetning : 10.09.2015

### Til stjórnar SSH

**Varðar: Ferðapjónusta fyrir fatlað fólk – kostnaðargreining – kostnaðarskipting og leiðir til hagræðingar og lækkunar á kostnaði við rekstur þjónustunnar.**

Á stjórnarfundum SSH hinn 7. september sl. var fjallað um ofangreint málefni, og m.a. farið yfir tillögu Ágústar Þorbjörnssonar, Framsækni ehf. til skiptingar á aksturskostnaði milli sveitarfélaganna, sem og ábendingar um aðgerðir sem leitt geta til lækkunar á núverandi aksturskostnaði.

Niðurstaða umræðna á stjórnarfundinum var að fela mér að kynna þessa þætti á fundi með forstöðumönnum velferðarsviða/félagsmálastjórum og fjármálastjórum aðildarsveitarfélaganna og kalla eftir viðhorfum og sjónarmiðum þessara aðila, og að málið yrði síðan tekið til frekari umfjöllunar á sérstökum stjórnarfundum í kjölfarið.

Ég boðaði í framhaldi sérstakan kynningfund með félagsmálastjórum og fjármálastjórum sveitarfélaganna 9. september sl, og þar fóru Ágúst Þorbjörnsson og fulltrúar Strætó bs. yfir þau gögn sem lágu fyrir stjórnarfundum SSH 7. september sl. Ítarleg fundargerð þess fundar fylgir hjálaga.

Eftir umræður á stjórnarfundum 7. september sl og yfirferð og umræður á framangreindum fundum 9. september sýnist mér staða máls vera eftirfarandi:

### 1. Núverandi kostnaður og skipting kostnaðar milli aðildarsveitarfélaganna.

- a) Allir þeir sem komið hafa að samtalinu eru sammála um að aksturskostnaður v. ferðapjónustu fyrir fatlað fólk sé hærri en þörf er á, þar sem núverandi ferðastýring Trapez kerfisins, og þær skorður sem settar hafa verið í kerfið um ferðatíma og aðra þjónustuþætti gefa ekki færi á skynsamlegri og hagkvæmri nýtingu þeirra vagna sem notaðir eru í verkefninu. Það er sömuleiðis mat allra að sú hagræðing í nýtingu vagnanna sem þörf er á til að lágmarka kostnað náist ekki fram með stillingum á Trapez kerfinu, þar sem virkni þess virðist beinast fyrst og fremst að því að finna „bestu leið“ fyrir hvern einstakling, en kerfið vinni síður eða ekki út frá bestun á nýtingu vagnaflotans. Því þurfi að beita „handstýringu“ á röðun notenda í vagna þar sem því verður komið við.



- b) Sveitarfélögin utan Reykjavíkur hafa kallað eftir skoðun á annari aðferð við skiptingu á ferðakostnaði á milli sveitarfélaganna í ljósi mikilla hækkana á kostnaði þessara sveitarfélaga eftir að núverandi fyrirkomulag var tekið upp. Núverandi skipting sé því með öllu óásættanleg. Ágúst Þorbjörnsson hefur sett fram tillögu um aðrar forsendur til skiptingar sem kynnt var á stjórnarfundi 7. september sl. Sú tillaga tekur mið af þeirri staðreynd að akstursaðilum er greitt tímagjald, og því væri eðlilegt að við skiptinguna verði tímanotkun hvers sveitarfélags lögð til grundvallar, en ekki horft til fjölda ferða né ekinna vegalengda. Útreikningur skv. tillögu Ágústar leiðir af sér hækkun á hlutdeild Reykjavíkurborgar í heildarkostnaði m.v. núverandi skiptihlutföll, en lækkun á kostnaði hinna sveitarfélaganna. **Rétt er að undirstrika að þessi niðurstaða byggir á óbreyttri nýtingu vagnafloðans, og felur því einungis í sér mismunandi skiptingu á sama heildarkostnaði við aksturinn.**
- c) Fyrstu viðbrögð Reykjavíkurborgar er að ekki komi til greina að samþykkja tillögu sem felur í sér hækkun á hlut Reykjavíkurborgar á aksturskostnaði frá því sem leiðir af núverandi skiptihlutfalli. Sömuleiðis liggur fyrir að sú lækkun sem leiðir af tillögu ÁP á hlutdeild hinna sveitarfélaganna, **að óbreyttum heildarkostnaði**, nægir ekki til að koma til móts við þeirra sjónarmið um „eðlilegan og sanngjarnan“ kostnað við þjónustuna.

**Fljótt á titið er því ekki sjáanlegur augljós samningsflötur um áframhald verkefnisins að óbreyttu fyrirkomulagi á skiptingu kostnaðar og kostnaðarstigi.**

Viðfangsefnið framundan er því að kanna hvort unnt er að ná sátt um áframhald verkefnisins undir núverandi samstarfssamningi og með þeim nauðsynlegu breytingum sem gera þarf. Meginviðfangsefnið hlýtur að vera að leita leiða til að lækka heildarkostnað sveitarfélaganna við framleiðslu þjónustunnar og ná sátt um kostnaðarskiptinguna.

Í þessu sambandi er rétt að hafa í huga, að þó svo horft hafi verið til tiltekinna mælikvarða og einingarverða, s.s. kostnað pr. ferð, í samanburði og greiningu á breytingum frá fyrra fyrirkomulagi yfir í núverandi kerfi, þá tel ég, m.v. það sem fram er komið um mismunandi forsendur fyrir skiptingu kostnaðarins, að ekki megi einblína á einn tiltekinn mælikvarða, heldur að horft sé á heildarmyndina og hver heildarkostnaður hvers sveitarfélags er við að veita þjónustuna, og með hvaða hætti unnt er að lækka þenna heildarkostnað frá því sem nú er.

## **2. Möguleikar og leiðir til hagræðingar og lækkunar á aksturskostnaði.**

Í meðfylgjandi töflu ( fylgiskjal 2 ) er dregin upp einföld mynd af þróun kostnaðar hvers sveitarfélags frá eldra fyrirkomulagi og yfir í stöðu sem byggir annars vegar á tillögu Framsækni ehf. um forsendur kostnaðarskiptingar og að því gefnu að hægt sé að ná heildarkostnaði við akstur ferðaþjónustunnar niður um 10%. Þetta er nokkuð einfölduð mynd, þar sem byggt er á fjölda ferða í maímánuði 2015, reiknað út hver kostnaður hvers sveitarfélags hefði verið m.v. þau verð sem hver og einn var að greiða fyrir hverja ferð á árinu 2014, og borið saman við raunverulegan kostnað skv. Reikningur Strató bs. fyrir maímánuð 2015. Þar til viðbótar eru skoðaðar breytingar sem leiða af notkun skiptireglu skv. tillögu ÁP og að fenginni fram 10% flatrí kostnaðarlækkun v. betri nýtingar á flutningstækjum.

	A	B	C	D	E	F	G	H
	maí.15 Földi ferða	Verð pr ferð2014	kostn m.v.. verð 2014	Kostn. M.v. núv. Stöðu	Skipting Tillaga ÁÞ	Möguleg hagr. 10,0%	Mismunur F-C	Mismunur %
Reykjavík	18.194	3278	59.640	56.515.266	61.024	54.921	<b>-4.718</b>	<b>-7,9%</b>
Hafnarfjörður	4.108	1606	6.597	15.116.024	13.307	11.976	<b>5.379</b>	<b>81,5%</b>
Garðabær	1.432	1439	2.061	4.764.873	3.983	3.585	<b>1.524</b>	<b>74,0%</b>
Mosfellsbær	1.704	2216	3.776	6.890.638	5.339	4.806	<b>1.029</b>	<b>27,3%</b>
Seltjarnarnes	481	2596	1.249	1.468.777	1.102	992	<b>-257</b>	<b>-20,6%</b>
	25.919		73.333	84.755.577	84.755	76.280	<b>2.957</b>	<b>4,0%</b>

Síðustu tveir dálkarnir sýna áhrif breytinganna ( skiptiregla Framsækni ehf. og 10% kostnaðarlækkun ) hefur á reiknaðan kostnað ferða í maí 2015, m.v. þau verð pr. ferð sem sveitarfélögin voru að greiða á árinu 2014.

Vinna og greining Ágústar Þorbjörnssonar og fulltrúa Strætó bs. við mat á leiðum til lækkunar á **heildarkostnaði** við akstursþjónustuna, nýtingu vagna, samlegð á milli sveitarfélaga o.fl. á liðnu sumri hafa dregið upp skýrari mynd af notkun en áður lá fyrir, enda hefur þurft tíma frá upphafi reksturs til að ná fram nægjanlega glöggri tölfræði um notkunina.

Greining þeirra hefur m.a. leitt eftirfrandi í ljós:

- samnýting sveitarfélaga á ferðum er mun minni en ráð var fyrir gert
- nýting „grunnafls kerfisins“ ( rauðu og gulu vagnarnir ) er talsvert undir væntingum
- Verulega skortir er á að núverandi stýring ( Trapez kerfið ) leiði fram hagkvæma nýtingu vagnaflotans.
- Meirihluta ferða í kerfinu ( allt að 70 – 80% ) byggja á föstum ferðavenjum sem breytast lítt eða ekkert frá einum tíma til annars. Þessar ferðir er unnt að skipuleggja handvirkt utan við Trapez kerfið og með því ná fram betri nýtingu vagnaflotans með tilsvarendi kostnaðarlækkun.
- Núverandi þjónustulýsing og takmarkanir sem notaðar eru v. ferðatíma og biðtíma þjónustuþega koma í veg fyrir að unnt sé að nýta vagnaflotann með hagkvæmum hætti. Hluta þessara hindrana má ryðja úr vegi án þess að slíkt leiði af sér þjónustuskerðingu.

Allir framangreindir annmarkar benda til þess að hægt sé að ná fram talsverðri lækkun á heildarkostnaði við aksturinn.

Á stjórnarfundum SSH var því bent á að endurskoðun á núverandi þjónustuviðmiðum og markviss handvirk úrvinnsla á skipulagi meirihluta ferða í kerfinu geti leitt af sér talsverða kostnaðarlækkun með betri nýtingu vagna og fækkun akstur tíma hjá verktökum.

Framsækni ehf. hefur reiknað einfalda mynd af því hversu mikla hagræðingu þarf hjá hverju einstöku sveitarfélagi til að ná fram niðurstöðu sem leiðir af sér kostnaðarlækkun sem er ígildi þess að verð pr. ferð hjá sveitarfélögunum utan Reykjavíkur væri sem næst 2.600 krónur, og 3.100 krónur á ferð hjá Reykjavíkurborg. Heildarútreikning er að finna í fylgiskjali 3, en meginniðurstaðan er þessi:

	Heildarfjöldi einstaklingsferða maí.15	Sameining einstkl.ferða fjöldi	Sameining einstakl.ferða %
--	----------------------------------------------	--------------------------------------	----------------------------------

Reykjavík	18.194	1340	9%
Hafnarfjörður	4.108	805	24%
Garðabær	1.432	98	9%
Mosfellsbær	1.704	294	22%
Seltjarnarnes	481	0	

Hér sést nokkur munur á hversu langt einstök sveitarfélög þurfa að ganga í að auka nýtingu í vögnunum til að ná markmiðum um kostnaðarlækkun sbr. hér að ofan.

Sé ofangreindum viðmiðum um kostnað pr. ferð beitt á ferðafjölda í maí 2015, þá kemur í ljós að heildarkostnaður hefði verið um 9,6% lægri en raunkostnaður skv. reikningi Strætó bs. Yfirfært á áætlaðan heildaraksturskostnað á árinu 2015 ( 1.200 m. króna ) þýðir það kostnaðarlækkun upp á um 115 m. króna.

Hafa verður þó í huga að mögulega eru til staðar einhverjar þær hindranir sem koma í veg að fullur árangur m.v. ofanritað náist, en engu að síður er ljóst að hér er eftir töluverðum fjármunum að slægjast.

Einnig er rétt að draga fram að þessi útkoma er í góðu samræmi við þá forsendu sem notuð er í fylgiskjali 2, þar sem gengið er út frá mögulegri 10% kostnaðarlækkun vegna aksturs.

### 3. Hvað svo ? – Tillaga um aðgerðir og úrvinnsla til að ná fram lækkun heildarkostnaðar

Hér að framan hafa verið dregnar fram þær leiðir og möguleikar sem bent hefur verið á til að ná fram hagræðingu og kostnaðarlækkun vegna aksturs á vegum sameiginlegrar ferðaþjónustu fyrir fatlað fólk á höfuðborgarsvæðinu. Með sama hætti hefur verið leitast við að meta mögulegan árangur af þeim aðgerðum.

Standi vilji til að leggja í þá vegferð, þá er lagt til að það verði gert með eftirfarandi hætti:

#### a) Byggt verði á þeirri nálgun sem fram kemur í tillögum Ágústar Þorbjörnssonar, Framsækni ehf. á stjórnarfundum SSH 7. september sl, með því að:

- **Skilgreina farþegahópa – áherslumunur**
  - X þjónustuhópur
    - Líklega stærsti hluti farþega.
    - Hafa sveigjanleika varðandi upphaf og/eð lok ferðar, skorður sveigjanlegri og áhersla á að senda SMS með fyrirvara.
  - Y þjónustuhópur
    - Sérstök ummönnun, t.d. mega ekki ferðast með öðrum, sami bílstjóri.
  - Z þjónustuhópur
    - Lítil sveigjanleiki, t.d. í vinnu, grunn- og framhaldsskóla, requested early pick up og/eða requested late drop-off eru lykilstærðir.
  - Almennt verði megin áherslan lögð á “requested late drop-off” við bókun á ferðum
  - Lítil hópur notenda fer fleiri en tvær ferðir á dag, t.d. tengt vinnu, fyrirvari pöntunar er skammur, lítil samnýting í bíla lítil. Bent hefur verið á að ekki sé óeðlilegt að hærri gjald sé greitt fyrir alíkar ferðir
  
- **Skilgreina ferðategund – áherslumunur**
  - Fastar ferðir (líklega ca. 80% af ferðum). Skipuleggja “**handvirkt**” þessar ferðir með áherslu á að nýta **A-bíla** sem best og að teknu tilliti til þarfa farþegahópanna (X,Y,Z). Samráð haft við notendur um sveigjanleika (hvenær sóttir og ferðatíma).
  - Sveitarfélögin komi að því að skilgreina þessar ferðir og að samráði við notendur.
  - Tilfallandi ferðir verði “bestaðar” með Trapez kerfinu (ofan á hinar ferðirnar) með meiri sveigjanleika en nú er. Skilgreining farþegahópa hafi áhrif.
  - Ódýrara verði fyrir notendur að panta tilfallandi ferðir deginum áður en samdægurs.
  - Pöntunarmöguleikum samdægurs verði settar þrengri skorður (fyrirvari/opnunartími).
  - Með fyrirkomulagi kostnaðarskiptingar skv. tillögu þá geta einstök sveitarfélög haft veruleg áhrif á kostnað sem þau bera.

Hér er rétt að undirstrika að aðgerðir skv. ofanrituðu þurfa að byggja á breyttum þjónustuviðmiðum og þjónustulýsingum, og því kallar þessi hluti á að velferðasvið sveitarfélaganna móti og haldi utan um þær skilgreiningar og breytingar sem gera þarf á núverandi þjónustuviðmiðum.

- b) Sett verði í gang vinna velferðarsviða sveitarfélaganna og Strætó bs. við útfærslu og úrvinnslu í samræmi við a) lið hér að ofan, greindir þeir möguleikar sem eru til hagræðingar / betri nýtingar / fækkun aksturstíma, og skoðað hvernig best verður staðið að innleiðingu breytinganna. Samhliða verði skoðaðir möguleikar á betri nýtingu flutningatækja með samstarfi við þjónustustofnanir um sveigjanlegri mætingu þjónustuþega frá því sem nú er.**

Framangreindri vinnu verði stýrt af verkefnisstjóra og verði lokið eigi síðar en xx. október 2015.

Rétt er að undirstika að framangreind tillaga tekur á leiðum og aðgerðurm til kostnaðarlækkunar héðan í frá, en hún leysir ekki úr þeim ágreiningi sem uppi er um skiptingu þess kostnaðar sem fram er kominn nú þegar við aksturþjónustuna. Þar sýnist mér að óhjákvæmilegt sé að leita pólitískrar lausnar með samkomulegi milli sveitarfélaganna.

---

Kópavogi 10. september 2015

---

Páll Guðjónsson  
framkvæmdastjóri SSH