

## **Taxi för Alla**

En rapport om ekonomiska aspekter på en pilotverksamhet i Stockholm med taxi för människor med funktionshinder.

December 2002

Stefan de Vylder  
Lennart Widell

<b>Innehållsförteckning</b>	<b>sid</b>
<b>1. Bakgrund</b>	<b>3</b>
<b>2. Uppdraget</b>	<b>3</b>
<b>3. Metod</b>	<b>4</b>
<b>4. Beskrivning av försöksverksamheten</b>	<b>5</b>
4.1 Projektets målgrupp och försöksverksamhetens omfattning	6
4.2 TFA:s målsättning, regler och potentiella fördelar för brukarna	7
<b>5. Effekter för resenärerna</b>	<b>9</b>
<b>6. Effekter och lönsamhet för taxi-företagen</b>	<b>13</b>
6.1 Intäkter och tariffer	14
6.2 Investeringskostnader	14
6.3 Löpande kostnader	15
6.4 Intäkter och lönsamhet	15
<b>7. Effekter för Färdtjänst</b>	<b>18</b>
<b>8. Effekter vid en framtida expansion av verksamheten</b>	<b>20</b>
8.1 Målgruppens storlek	21
8.2 Målgruppens resande	22
<b>8.3 Kostnader</b>	<b>22</b>
<b>8.4 Framtida kostnader - ett räkneexempel</b>	<b>23</b>
<b>Litteraturförteckning</b>	<b>25</b>
<b>Bilaga: Uppdragsbeskrivning</b>	<b>26</b>

## 1. Bakgrund

År 2000 tog Stiftelsen Institutet för Independent Living (nedan ILI) initiativ till ett försöksprojekt syftande till ökad tillgänglighet för transporter för människor med omfattande funktionshinder. Tillsammans med Stockholms Läns Landstings Färdtjänst initierade ILI en förstudie rörande en pilotverksamhet med ovannämnda syfte. Finansiärer för förstudien var Stockholms Läns Landsting och Kommunikationsforskningsberedningen.

Resultatet av förstudien blev att Färdtjänstnämnden beslutade att bedriva en sådan försöksverksamhet under namnet "Taxi för Alla" (TFA) under perioden 17 september 2001-31 december 2002.

Beslut har senare fattats om att utsträcka försöksverksamheten från och med den första februari år 2003. Det nya namnet blir "Rullstolstaxi", och regelverket blir något annorlunda än det som gällt för pilotverksamheten.

Information om försöksverksamhetens målsättning, målgrupp, regler och omfattning återfinns nedan (avsnitt 4).

## 2. Uppdraget

I samband med att försöksverksamheten planerades beslöts att en utvärdering av projektet under dess första verksamhetsår skulle utföras.

Utvärderingen består av två separata delar. Del I, som utförts av konsultföretaget Acumenta AB, har syftat till att belysa försöksverksamheten utifrån ett brukarperspektiv: hur ser brukarna på kvalitet och effekter av Taxi för Alla? Hur har deras resmönster påverkats av tillkomsten av pilotprojektet, och hur skulle resmönstret kunna tänkas förändras i framtiden om projektet permanentades?

Föreliggande rapport utgör del II av utvärderingen. Huvudsyftet med denna del är, enligt uppdragsbeskrivningen se (Bilaga 1), att

- "utvärdera försöksprojektets ekonomiska utfall för färdtjänstförvaltningen och taxiföretagen", samt att

- "göra prognoser om verksamhetens effekter på landstingets kostnader vid en eventuell fortsättning och utökning av verksamheten i framtiden."

Eftersom mycket av den allmänna informationen om Taxi för Alla återfinns i olika publikationer från Färdtjänstnämnden, liksom i Acumentas utvärdering, är denna del av föreliggande rapport mycket kortfattad vad gäller bakgrund och allmänna beskrivningar av projektet.

### 3. Metod

För att belysa de frågor som uppdragsbeskrivningen ställer har vi använt tre olika metoder:

- Intervjuer med representanter för färdtjänst, Independent Living, Stor-Stockholms Lokaltrafik och de i projektet ingående taxiföretagen samt med enskilda taxichaufförer.
- Läsning av relevanta dokument, såsom forskningsrapporter, statliga utredningar och dokument från olika myndigheter och institutioner (såsom Färdtjänstnämnden, Statens Vägverk och Statskontoret).
- Bearbetning av data (dock ej insamling av primärdata) över kostnader, resmönster m.m. som gjorts tillgängliga av Stockholms läns Färdtjänst och de i projektet medverkande tre leverantörerna (Taxi Kurir, Taxi 020 och Samtrans).

Vi vill i detta sammanhang starkt understryka att det projekt vi studerat haft karaktär av pilotprojekt med en mycket begränsad omfattning i förhållande till Färdtjänsts totala volym. Även för de ingående leverantörerna spelar Taxi för Alla en marginell roll. Detta senare gäller dock givetvis inte de enskilda åkare som låtit specialutrusta sina fordon för TFA:s skull, och som i flera fall idag får en bra bit över hälften av sina totala intäkter från pilotprojektet.

Från metodsynpunkt för denna utvärdering är det ovan sagda om pilotprojektets marginella roll för både färdtjänst, brukare och åkare en viktig reservation. Många av de aspekter som är relevanta för en långsiktig bedömning av projektets fördelar och kostnader - såsom de

specialutrustade bilarnas tillgänglighet för brukarna, leverantörernas kostnader för den nödvändiga ombyggnaden av fordonen, långsiktiga förändringar i resmönster, m.m. - kan helt enkelt inte värderas med utgångspunkt från ett litet pilotprojekt som pågått en kort tid.

Det faktum att ett fåtal av brukarna står för en synnerligen stor andel av det totala antalet resor inom TFA gör det också vanskligt att bedöma de ekonomiska aspekterna av projektet. Pilotgruppens sammansättning har också varierat över tiden - främst genom att nya brukare har tillkommit - vilket gör att all statistik över hur resmönstren har förändrats bör tolkas med största försiktighet; det går helt enkelt inte att utläsa om det är de ursprungliga brukarna som förändrat sitt resande eller om det är de nya kunderna som haft ett annorlunda resmönster.

Vi vill i detta sammanhang tacka alla intervjuade personer, företag och institutioner som varit synnerligen tillmötesgående och som generöst ställt tid och kunskaper till vårt förfogande. Dock bör framhållas att relevanta data inte alltid varit tillgängliga; många data har saknats, eller funnits tillgängliga på ett sätt som skulle fordrat synnerligen omfattande arbetsinsatser vad gäller samkörning av olika databaser o.d., något som fallit utanför detta uppdrags möjligheter. Vi har även respekterat att frågor kring affärshemligheter satt vissa gränser för leverantörernas möjligheter att lämna ut fullständig information om inkomster och utgifter för Taxi för Alla jämfört med övrig affärsverksamhet.

#### **4. Beskrivning av försöksverksamheten**

Den bärande idén bakom projektet är att ett antal anpassade fordon, i första hand taxibilar som utrustats på ett sådant sätt att de kan transportera personer med omfattande funktionshinder från dörr till dörr skall finnas tillgängliga för resenärer med speciella behov. Dessa specialutrustade fordon skall med kort varsel kunna ta körningar med passagerare som sitter kvar i sin rullstol under hela resan. De anpassade fordonen går i reguljär taxitrafik och är tillgängliga för passagerare utan funktionshinder på samma sätt som vilken taxi som helst.

## 4.1 Projektets målgrupp och försöksverksamhetens omfattning

Projektets målgrupp är människor med så omfattande funktionshinder att de i regel inte kan utnyttja vanlig kollektivtrafik eller taxi utan är hänvisade till specialfordon, normalt rullstolsanpassade färdtjänstbussar.<sup>1</sup> Ett fåtal personer ur denna grupp har även tillgång till egna bilar som anpassats för rullstolsbundna.

Målgruppens totala storlek i Stockholms Län idag har uppskattats till drygt 15.000, eller de som idag har tillstånd för färdtjänstbuss (av totalt cirka 85.000 personer i länet, varav cirka 80 procent är ålderspensionärer, som innehar allmänt färdtjänsttillstånd). Denna grupp omfattar dock ett antal personer som av olika skäl, till exempel demens, inte kan förväntas utnyttja Taxi för Allas tjänster.

Med uttrycket "försöksgrupp", alternativt "pilotgrupp", avser vi de personer ur målgruppen som valt att medverka i pilotprojektet TFA. Denna grupp valdes ut bland de personer som varit de mest frekventa brukarna av färdtjänstbussar, och som därför kunde förväntas ha störst intresse för projektet. Av de 700 personer som sålunda valdes ut svarade 112 att de var intresserade. Av dessa kvarstod 56 personer som skriftligt accepterade villkoren för deltagande. Av dessa återstod senare 40 som aktiva kunder. Under våren och början av hösten har den ursprungliga gruppen kompletterats med ytterligare personer, och pilotgruppens storlek har utvecklats på följande sätt:

<b>Tidpunkt</b>	<b>Medlemmar av pilotgruppen</b>
Sept. 2001	112
Maj 2002	129
Sept. 2002	162

I det ursprungliga urvalet ingick endast personer mellan 20 65 år. Bland dem som tillkommit senare återfinns emellertid även ett fåtal ålderspensionärer.

---

<sup>1</sup> Ett fåtal resor med färdtjänsttaxi har dock gjorts av deltagarna i pilotgruppen.

## 4.2 TFA:s målsättning, regler och potentiella fördelar för brukarna

Projektets målsättning är förbättrad rörlighet och tillgänglighet, och därmed livskvalitet, för funktionshindrade med behov av specialfordon. Av synnerlig vikt, jämfört med det tidigare enda alternativet med förbeställda resor med färdtjänstbuss, är den ökade flexibilitet i resmönstret och möjlighet till "spontanresor" som TFA syftar till att skapa.

Även utvecklingen inom den reguljära färdtjänsten har på senare år utvecklats i riktning mot ökad flexibilitet. Idag beställs cirka 50 procent av resorna samma dag som de skall företas, en andel som stadigt ökat<sup>2</sup>.

Enligt vissa av våra intervjupersoner kan TFA ses som en modell för att åstadkomma minskad byråkrati och centralplanering, och ett ökat inflytande för såväl brukare som leverantörer, inom färdtjänsten. Detta kan, i bästa fall, medföra minskade administrativa kostnader för förvaltningen samt ett mer effektivt utnyttjande av förare och tillgänglig fordonspark.

Ingenting hindrar de personer som är med i försöksgruppen att utnyttja den vanliga färdtjänsten. Detta har också skett i stor utsträckning; som framgår senare har merparten av försöksgruppens resor företagits med reguljära färdtjänstbussar. Till exempel kan resor som är planerade långt i förväg bokas på vanligt sätt, samtidigt som man reserverar Taxi för Alla för övriga resor.

Det faktum att TFA inte innehåller krav på samtransporter med andra passagerare, vilket man måste acceptera vid körningar med färdtjänstbussar, gör dock att TFA för många brukare kan förväntas framstå som enklare såtillvida att restiden begränsas. En annan fördel som ofta nämns är direktkontakten med leverantören; enligt en vanlig uppfattning kan väntetiden vid beställningar via färdtjänst ofta bli lång. I vissa avseenden har färdtjänstens chaufförer inte heller samma servicekrav som förarna inom TFA. Till exempel är de senare, men inte färdtjänstbussarnas chaufförer, skyldiga att rapportera eventuella förseningar per telefon till väntande passagerare.

---

<sup>2</sup> Missuppfattningen att det tidigare krävdes minst två dagars framförhållning härrör från Färdtjänstens resegaranti att alltid i så fall garantera att resan kan bli av.

Den valmöjlighet mellan tre olika telefonväxlar och företag som präglat försöksverksamheten kan också tänkas stimulera konkurrens och servicetänkande hos leverantörerna, som måste måna om sina kunder för att kunna få ett tillräckligt antal TFA-kunder för att uppnå tillfredsställande lönsamhet.

För att målet om flexibilitet skall nås skall varje leverantör förfoga över ett minsta antal bilar som är tillgängliga. Enligt avtalen mellan färdtjänst och de olika leverantörerna skall den maximala väntetiden på ett anpassat fordon efter beställning vara 45 minuter. Även telefonväxlarna måste ha en viss minimikapacitet; maximal väntetid för att nå kontakt med mottagare av beställningen vid telefonbeställning skall vara 90 sekunder.

Samtliga taxichaufförer som medverkar i projektet skall ha genomgått en speciell färdtjänstutbildning (detta gäller redan för alla förare i Samtrans, som är ett av de tre företagen som medverkar i TFA). Alla TFA:s förare har också själva uttryckt intresse för att medverka i Taxi för Alla.

TFA skall ses som ett sätt att minska de skillnader som finns i tillgänglighet och rörlighet för människor med respektive utan funktionshinder. Det handlar alltså inte om en modell med "privatchaufförer" utanför den vanliga kollektivtrafiken utan om ett komplement till denna. Dock kan man notera att det inom TFA förekommit ett ökande antal överträdelser mot regelverket för Färdtjänst i form av orimligt långa väntetider, resor med ett antal viaadresser samt rundturer för tusentals kronor. Det fria sättet att beställa resor är således förenat med vissa risker för missbruk.

Beställningar av resor görs på speciella telefonnummer, skilda från beställningar för övriga tjänster, direkt till någon av de tre leverantörer som handlats upp av Färdtjänstnämnden. Av dessa leverantörer har två (Taxi Kurir och Taxi 020) låtit specialutrusta ett mindre antal taxibilar under det att det tredje företaget, Samtrans, i huvudsak använder de färdtjänstbussar som företaget redan förfogat över. Taxi Kurir och Taxi 020 håller sina telefonväxlar för beställningar av TFA-fordon öppna dygnet runt.

De speciella krav på utrustning, och de extra kostnader som denna medför för leverantörerna, diskuteras närmare i avsnitt 6 nedan. Samtliga extrakostnader finansieras av leverantörerna själva.



De personer som ingår i försöksprojektet har, i motsats till vad som gäller inom den reguljära färdtjänsten, rätt till obegränsat antal resor (denna rätt gäller dock även resor med färdtjänstbuss för TFA:s målgrupp, som alla har färdtjänstbusslegitimation). Någon administrativ kontroll av syftet med en viss resa görs således inte. Reglerna vad gäller möjligheter att resa i sällskap med till exempel ledsagare, vänner eller familjemedlemmar är detsamma som det regelverk som styr färdtjänstresor i övrigt. Tillämpningen har dock, enligt vi erfarit, varit betydligt generösare inom TFA.

Kostnaden för brukaren är, liksom i den övriga färdtjänsten, maximerad till priset på ett SL-kort (för närvarande 500 kr./månad). För ålderspensionärer, förtidspensionärer, personer med sjukbidrag, handikappersättning eller hustrutillägg gäller, liksom på SL, ett lägre belopp (f.n. 300 kr./månad). Högkostnadsskyddet täcker det sammanlagda beloppet för resor med reguljär färdtjänst och TFA.

Leverantörerna ersätts enligt en taxa som beskrivs i senare avsnitt.

## **5. Effekter för resenärerna<sup>3</sup>**

Pilotgruppens resande har generellt sett minskat under år 2002. Någon förklaring till detta har vi inte, och vi kan inte bedöma om den senaste tidens nedgång är en tillfällighet eller om den pekar på en mer långsiktig utveckling. Vi kan heller inte, utifrån de data vi erhållit, avgöra om det verkligen handlar om en nedgång eller om den minskning som avspeglas i Figur 1 nedan helt enkelt är en följd av att de nya brukare som tillkommit under försöksperioden haft en lägre resfrekvens än de ursprungliga medlemmarna av pilotgruppen. En förklaring synes dock vara att en av leverantörerna som startat med TFA under april år 2002 ännu inte inrapporterat sina resor. Antalet resor för denna leverantör ökade markant mot slutet av och efter sommaren.

Statistiken visar att resandet med TFA har ökat och som diagrammet visar har TFA-resorna stabiliserats på en nivå av cirka 4 resor per person och månad. Fortfarande är dock resor med färdtjänstbuss betydligt vanligare. Införandet av TFA förefaller sålunda ha lett till att resorna med färdtjänstsbuss minskat, men som vanligt vill

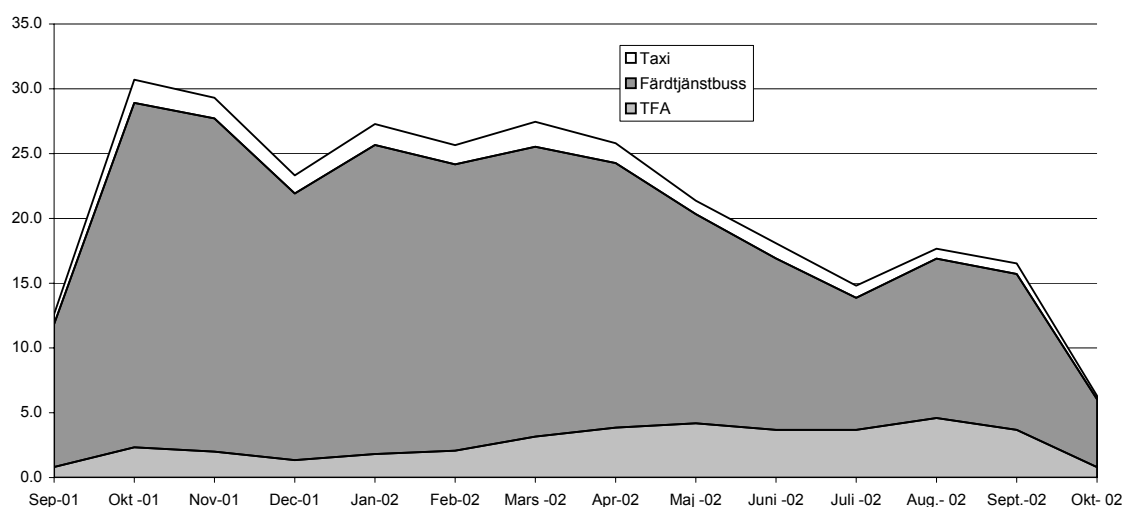
---

<sup>3</sup> Se även Acumentas utvärdering, baserad på intervjuer med ett urval av TFA:s kunder.

vi reservera oss mot att dra förhastade slutsatser på basis av ett begränsat antal observationer under en kort tidsperiod och med en delvis ny sammansättning på pilotgruppen.

Fördelningen mellan de olika färdmedlen visas även i figuren nedan.

Figur 1. Genomsnittligt antalet resor per månad för pilotgruppen september 2001-oktober 2002.



Källa: Här som i tabellerna nedan är alla data hämtade från Färdtjänst.

Reslängden för TFA har också ökat i takt med tiden, och är betydligt längre än för färdtjänstbuss respektive taxi, vilket visas i tabellen nedan.

**Medellängd för pilotgruppens resor med olika färdmedel (km)**

	<b>TFA</b>	<b>Färdtjänstbuss</b>	<b>Taxi</b>
Oktober 2001	12	10	14
Maj 2002	18	11	9
September 2002	19	11	11

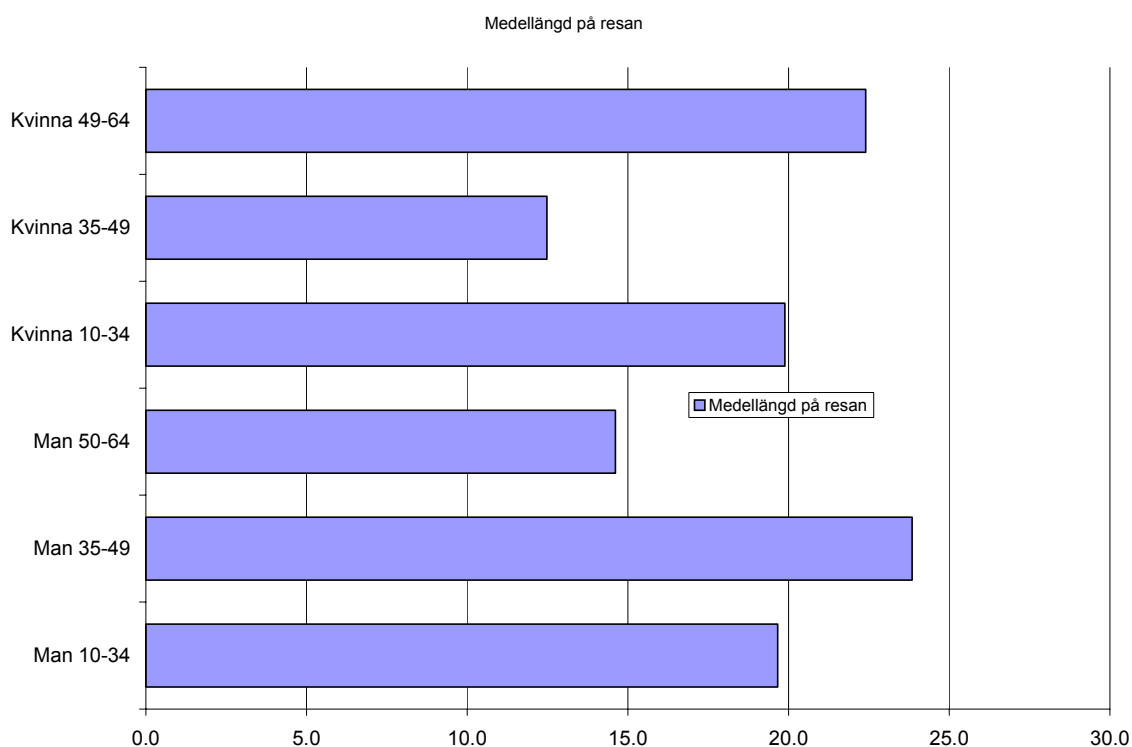
En tänkbar förklaring till den ökade färdsträckan kan vara att brukarna lärt sig uppskatta fördelarna med TFA för längre resor. Det förefaller som om brukarna

fortsätter att använda färdtjänstbuss för kortare resor, men flyttar över en del av de längre resorna till TFA.

Förändringarna i resandet varierar för olika personer inom pilotgruppen. Ett litet antal personer har på grund av TFA dramatiskt ökat sitt resande. Å andra sidan har ett relativt stort antal personer ur pilotgruppen, från början till och med en majoritet, knappast alls rest med TFA. Liksom alltid vill vi därför reservera oss för vilka slutsatser som går att dra på basis av genomsnittssiffror för en mycket liten försöksgrupp där ett fåtal mycket aktiva resenärer kraftigt påverkar skattningarna.

Figur 2 visar att resandet skiljer sig väsentligt åt mellan män och kvinnor i olika åldersgrupper. De metodproblem vi redovisat tidigare gör det dock svårt att avgöra om skillnaderna verkligen är signifikanta.

Figur 2. Medellängd på TFA-resor i olika åldersgrupper.



Vi har intervjuat ett antal taxiägare och förare samt dessutom tagit del av en del av slutsatserna i rapporten från Acumenta AB, de konsulter som djupintervjuat personer ur pilotgruppen. Utifrån detta kan vi se några möjliga förklaringar till förändringarna i resmönstret.

Tänkbara orsaker till att några personer så aktivt utnyttjat TFA är att några få har använt TFA för resor till arbetet medan andra har varit aktivt engagerade i, och positiva till, försöksverksamheten. Möjliga förklaringar till att några personer inte alls utnyttjat försöket kan vara att de fruktat att detta bara var ett försök som inte skulle permanentas, Färdtjänsts begränsade marknadsföring av försöket samt initialsvårigheter hos taxiföretagen - då tillgängligheten för brukarna ännu var låg, med i vissa fall långa väntetider som följd - kan också ha spelat in.

Pilotgruppens medlemmar valdes ut bland personer som tillhörde de flitigaste resenärerna bland målgruppens 15.000 medlemmar. Vi kan därför förvänta oss skillnader mellan pilotgruppens och målgruppens resmönster. En jämförelse av resandet för de båda gruppernas medlemmar visas i följande två tabeller.

**Antal resor i medeltal för pilotgruppens respektive målgruppens resor, september 2002**

	<b>TFA</b>	<b>Färdtjänstbuss</b>	<b>Taxi</b>	<b>Totalt</b>
<i>Pilotgruppen</i>	4	12	1	17
<i>Målgruppen</i>	-	3	1	4

Pilotgruppens medlemmar har som tabellen ovan visar varit betydligt mer aktiva resenärer än målgruppens medlemmar. Man har rest betydligt mer med färdtjänstbuss än målgruppen. När medlemmarna i målgruppen väl rest har man å andra sidan i genomsnitt rest något längre, vilket visas nedan.

**Reslängd i medeltal för pilotgruppen respektive målgruppen, september 2002 (km)**

	<b>TFA</b>	<b>Färdtjänstbuss</b>	<b>Taxi</b>
<i>Pilotgruppen</i>	19	11	11
<i>Målgruppen</i>	-	28	15

Eftersom TFA:s kunder ofta uppgett att de varit mycket nöjda med såväl den ökade flexibilitet i resandet som projektet möjliggjort som med en vad många upplevt som en höjd servicenivå jämfört med färdtjänstbussar är vi något förvånade över att TFA inte ökat sin andel av det totala resandet mer än som har skett (dock bör det understrykas att data saknas för de senare månaderna från den av de

tre leverantörerna som upplevt den snabbaste ökningen av TFA-resor).

Vi tror att resmönstret skulle undergå en mer omfattande förskjutning till förmån för TFA om verksamheten uppfattades som ett permanent inslag i färdtjänsts transportutbud. Vi tror även att vissa initialsvårigheter vad gäller bl.a. tillgänglighet och kundernas upplevelse av säkerhet som Acumentas intervjuer belyst kan ha bidragit till att överströmningen från färdtjänstbuss blivit av relativt liten omfattning. En inte ovanlig kundreaktion har varit att om den första eller andra resan med TFA inte upplevdes som helt tillfredsställande har kunden återgått till reguljär färdtjänstbuss.

Den ökade flexibiliteten i Färdtjänsts reguljära verksamhet som i tiden sammanfallit med TFA:s försöksperiod kan också ha bidragit till att kunder valt att fortsätta med färdtjänstbuss.

## **6. Effekter och lönsamhet för taxi-företagen**

I detta kapitel bedömer vi effekter och lönsamhet för de deltagande taxiföretagen. I avsnitt 6.1, 6.2. och 6.3. analyserar vi intäkter, investeringar respektive kostnader för att i avsnitt 6.4 bedöma den totala lönsamheten.

Taxi Kurir och Taxi 020 driver såväl taxi i reguljär trafik som specialkörningar (Färdtjänst m.m.), och de anpassade fordonen används även i den ordinära trafiken. Samtrans är däremot helt inriktat på specialtjänster och bedriver ej reguljär taxiverksamhet.

De tre taxiföretagen har haft olika stort engagemang i projektet. Taxi Kurir har deltagit med endast två bilar (med sammanlagt sex förare som kört treskift), 020 med tjugo bilar och Samtrans med 150 bussar. För några av taxiägarna, speciellt inom Kurir, har TFA utgjort en stor del av verksamheten medan den för speciellt Samtrans varit av helt marginell betydelse; högst ett par promille av Samtrans totala intäkter har härrört från TFA. Vår diskussion kommer därför främst att behandla Kurir och 020.

## 6.1. Intäkter och tariffer

Det tariffsystem som gällt för Taxi 020 och Taxi Kurir kan sammanfattas enligt följande:

Startavgift	75 kr
Max framkörning	200 kr
Löpande ersättning	+15 % gentemot taxa som gäller för ordinarie färdtjänsttransport
Minimiersättning	250 kr

Av dessa kostnader betalar kunden en avgift om 50 kronor per resa upp till tre mil. För resor som överstiger tre mil är avgiften 50 kronor för varje påbörjat tremilsintervall. Den överväldigande majoriteten av TFA:s kunder når upp till det högkostnadstak som motsvaras av månadskostnaden för ett SL-kort.

Av våra intervjuer framgår att taxiföretagen i stort är nöjda med tariffkonstruktionen, vars utformning under försöksperioden av några intervjupersoner beskrivits som "sockrad". Speciellt nöjda har företagen varit med framkörningsavgiften. Däremot har flera intervjupersoner påpekat att "tid" inte ingår i tariffen, vilket har gjort att körningar under rusningstid ofta varit olönsamma.

Den extra tid som går åt till att hjälpa TFA-kunderna (enligt uppgift mellan fem och tio minuter per resa, beroende på hur rullstolarna är konstruerade) kompenseras av det faktum att taxametern är påslagen under den tid som går åt till att spänna fast kunden i rullstol och stängs av först när föraren hjälpt kunden "från dörr till dörr".

## 6.2. Investeringskostnader

Samtrans har inte behövt bygga om de bussar som använts inom TFA. Dock har färdtjänstbussarna i regel utrustats med en ny taxameter (till en engångskostnad av mellan femton och upp till femtio tusen kronor). Däremot har Kurir och 020 varit tvungna att bygga om sina bilar. Ombyggnationen har främst bestått i att golvet sänkts i bilarna. Vissa bilar, som enbart använts för specialkörningar, har också behövt kompletteras med taxameter.

De totala investeringskostnaderna för ombyggnationen varierar beroende på typ av bil men även på ambition och varierar därför något mellan Kurir och 020. På ett

ungefär har de extra investeringarna uppgått till 200.000 kr. per bil (inklusive moms), vilket har bekostats av taxiföretagen själva. Något investeringsstöd har således inte utgått, även om detta har diskuterats och eventuellt kan övervägas vid en utökad verksamhet.

Våra intervjupersoner räknar med att den investering som gjorts i bilarna har ett positivt slutvärde, dvs de anpassade bilarna kan förväntas betinga ett högre värde på andrahandsmarknaden till följd av ombyggnaden. Detta betyder att företagen kan få igen något av det man investerat i ombyggnation när bilen en gång säljs. Det är dock i dagsläget svårt att säga hur stort detta slutvärde är - i vårt räkneexempel nedan har vi, något godtyckligt, räknat med att extra värde på 50.000 kronor vid försäljningen av en anpassad bil.

### **6.3. Löpande kostnader**

Vi har inte kunna identifiera några egentliga extra kostnader för taxibilarna i samband med TFA. Förmodligen finns det vissa underhållskostnader av utrustningen men vi bedömer att de är marginella.

Å andra sidan kan vissa kostnader, såsom bensin, bli något lägre per intjänad krona inom TFA än i övrig taxiverksamhet. Orsaken till detta är den generösa framkörningsavgiften samt det faktum att taxametern är påslagen viss tid då taxin står stilla. Även denna effekt torde dock vara av marginell betydelse.

### **6.4. Intäkter och lönsamhet**

En fråga som ibland ställts är huruvida de specialanpassade taxibilarna kan uppfattas som obekväma av övriga, reguljära kunder. Detta skulle i så fall kunna medföra lägre intäkter för ägarna. Våra intervjuer tyder dock på att denna effekt, i den mån den existerar, är av helt försumbar betydelse.

Det är svårt att exakt beräkna taxiföretagens lönsamhet när det gäller TFA. Samtliga företag anger dock att försöket varit lönsamt. De svar vi fått varierar från "lönsamt", "lika lönsamt som annan trafik" till "mycket lönsamt".

Ett företag anger att pay-off tiden, dvs. den tid det tar att betala av investeringen, är ungefär fyra år. Ju högre andel TFA-körningar, desto snabbare betalar sig investeringen.

För att den extra investeringen skall vara lönsam fordras dock att de åkare som låtit rullstolsanpassa sina fordon kan erhålla ett visst lägsta antal TFA-körningar. Det har varit svårt att kvantifiera den volym TFA-körningar som fordras för att investeringen skall löna sig, men enligt uppgifter från förare vi intervjuat bör antalet uppdrag inom TFA helst överstiga två per dag. För åkare för vilka TFA svarar för över hälften av det totala antalet körningar har försöksverksamheten varit mycket lönsam.

Det faktum att lönsamheten är mycket känslig för andelen TFA-körningar illustrerar dock ett dilemma vid en utökning av verksamheten: samtidigt som det fordras ett relativt stort antal anpassade bilar för att brukarnas krav på tillgänglighet och korta väntetider skall kunna tillfredsställas riskerar lönsamheten att urholkas om ett "för stort" antal anpassade bilar kommer ut på marknaden.



## Räkneexempel

För att bedöma lönsamheten för en enskild taxiägare att satsa på att bygga om sin bil enligt TFA-modellen har vi här konstruerat ett exempel. Exemplet bygger på kunskaper vi inhämtat under studien. Däremot är det inte hämtat från någon speciell åkare; dock har vi fått tillgång till företagsdata som har möjliggjort konstruktionen av ett någorlunda realistiskt räkneexempel.

Antag att en ombyggnad av en ny taxi till TFA-bil kostar 200.000 kronor (inklusive avdragsgill moms). Vid försäljning av bilen fyra år senare har värdet av denna investering sjunkit till 50.000 kr. Den investering som skall finansieras under en fyraårsperiod kan alltså skattas till 150.000 kronor. Med tillägg för räntekostnader kan vi, mycket schablonartat, skatta att extrainkomsterna för TFA bör uppgå till minst 40.000 kr./år för att investeringarna skall löna sig.

Om investeringskostnaden är lägre (vilket den kan antas bli i framtiden om en högre volym kan göra att priset pressas), eller om restvärdet vid försäljning efter fyra år är högre än de 50.000 vi antagit, förbättras givetvis lönsamheten.

Vi antar vidare att TFA:s tariffstruktur medför att TFA-körningar är tjugo procent lönsammare än övriga körningar (femton procent högre taxa under körning samt en förmånligare framkörningsavgift). Denna skattning varierar dock starkt med olika faktorer, såsom:

- vid vilken tidpunkt på dygnet TFA-körningarna infaller. En förhållandevis hög andel av TFA:s körningar äger till exempel rum under lågtrafik på förmiddagar, vilket givetvis är att föredra framför rusningstrafik, då beläggningen från övriga kunder är som störst. Om TFA ersätter väntetid är lönsamheten högre än i vårt räkneexempel.

- möjligheterna att få högre taxa för andra typer av specialkörningar. Till exempel har ett av de medverkande företagen uppgivit att deras TFA-anpassade fordon även kan användas som "maxi-taxi" för många passagerare med högre tariffer. Dessa körningar är ännu lönsammare än TFA.

Låt oss ändå anta, i basscenariot, att lönsamheten för TFA-körningar i genomsnitt är 20 procent högre än i reguljär taxitrafik. Antag vidare att varje bils bruttointäkter (inkl. moms) är en miljon kronor per år (vilket förutsätter att bilen körs i minst tvåskift). Om 20 procent av dessa intäkter härrör från TFA är intäkterna från TFA 200.000 kr./år, vilket kostnadsmässigt (dvs tidsåtgång och övriga löpande kostnader) ungefär skulle motsvara körningar med övriga kunder på 168.000 kr. ( $168.000 + 20\% \text{ av } 168.000 = 201.000$ ). Den extra marginalen på 20 procent för TFA-körningar uppgår då till 33.000 kr./år, dvs extraintäkterna är otillräckliga för att nå målet på 40.000 kr./år. Den andel TFA-körningar som skulle krävas i vårt räkneexempel ligger nära 30 procent av företagets bruttointäkter, eller bortåt 300.000 kr./år. Detta motsvarar, synnerligen ungefärligt, knappt två TFA-körningar per dygn (genomsnittskostnaden för en TFA-körning uppgick i september 2002 till 456 kronor).

Vi vill understryka det synnerligen ungefärliga i ovanstående räkneexempel. Nämnas kan till exempel att räkneexemplet förutsätter att det alltid finns alternativ till TFA-körningar. Om TFA ersätter väntetid utan kunder, dvs om alternativet till vissa TFA-körningar är att bilen står stilla, förändras kalkylen radikalt, och ett betydligt mindre antal TFA-uppdrag krävs för att göra en årlig extrakostnad på 40.000 kronor, motsvarande knappt 100 genomsnittliga TFA-resor, lönsam.

## **Kapitel 7: Effekter för Färdtjänst**

Projektets budget för försöksperioden är 3 milj. kr som skall användas som utbetalningar till taxiföretagen<sup>4</sup>. De totala kostnaderna för projektet, dvs. för ersättning till företagen, uppgår fram till den 1/11 till 2 milj. kr. Projektets kostnader har därmed med god marginal hållit sig inom den budgeterade ramen.

---

<sup>4</sup> Projektet erhöll dessutom 500.000 kr i stöd av såväl Kommunikationsforskningsberedningen och VINNOVA, dvs. sammantaget 1 milj. kr. Dessa medel har främst använts till förstuden.

Kostnaderna för projektet har utvecklats enligt följande:

### **Kostnader för TFA under tre månader av projektperioden**

	Totalkostnad (t.kr)	Kostnad per resa (kr)	Genomsnittlig reslängd (km)	Kostnad per km (kr)
Oktober 2001	91	350	12	30
Maj 2002	254	471	18	27
September 2002	258	456	19	24

Som tabellens vänstra kolumn visar har kostnaderna för TFA ökat under försöksperioden. Detta beror delvis - och huvudsakligen - på att pilotgruppen utökades med nya medlemmar och därmed har antalet resenärer ökat. Samtidigt har antalet resor och reslängden också ökat.

En bedömning av Färdtjänsts ekonomi måste också beakta TFA:s påverkan på pilotgruppens resande med övriga transportmedel, buss och taxi (det senare dock av synnerligen marginell omfattning). Om TFA har lett till att det övriga resandet har minskat för detta medföra minskade kostnader för Färdtjänst. Som vi beskrev i kapitel 5 finns den viss tendens att detta resande har minskat i omfattning för pilotgruppen. Därmed har också Färdtjänsts kostnader i form av ersättning till färdtjänstbuss och taxi minskat. Det är dock svårt att bedöma hur mycket av nedgången i detta resande som beror på tillkomsten av TFA och hur mycket som har med andra faktorer att göra.

I tabellen nedan har vi jämfört kostnaderna för målgruppen för de tre olika färdställen TFA, färdtjänstbuss och taxi.

### **Kostnader för TFA, Färdtjänst och Taxi i september, 2002**

	Totalkostnad (t.kr)	Kostnad per resa (kr)	Genomsnittlig reslängd (km)	Kostnad per km	Kostnad per km och passagerare (kr)
TFA	258	456	19	24	24
<i>Färdtjänstbuss</i>	533	308	11	29	29
<i>Taxi</i>	22	179	11	16	12

*Kommentar: Vi har använt standardvärden hämtade från Färdtjänst för medelantalet passagerare i de tre olika färdmedlen (1,3 för Taxi, 1,05 för Färdtjänstbuss, 1,0 för TFA). Vi har också använt*

*Färdtjänsts egen standard på 20 kronor som mått på organisationens kostnader för administration av en genomsnittlig resa med färdtjänstbuss.*

Medelkostnaden per resa har varit betydligt högre för TFA i jämförelse med Färdtjänstbuss och taxi. Men genom att resorna varit längre än för bussar och taxi blir kostnaden per kilometer något billigare än för färdtjänst.

## **8. Effekter vid en framtida expansion av verksamheten**

Färdtjänst har beslutat att fr.o.m. 1/2 2003 införa ett system kallat "rullstolstaxi". Systemet bygger på samma idé och målsättning som Taxi för Alla men är något annorlunda utformat, bland annat vad gäller tariffstrukturen. Den upphandling som genomförts har resulterat i att de tre företag - Taxi Kurir, Taxi 020 och Samtrans - som deltagit i försöksverksamheten TFA också kommer att vara ensamma leverantörer för Rullstolstaxis tjänster, åtminstone i inledningsfasen.

Det faller utanför ramen för denna utvärdering att försöka bedöma konsekvenserna av Rullstolstaxi. Dock vill vi starkt understryka att vi stödjer en fortsättning och förhoppningsvis permanentning av en verksamhet som baseras på de erfarenheterna från Taxi för Alla.

För en bedömning av framtiden bör också nämnas att det pågår en rad aktiviteter utanför ramen för projektet och Färdtjänst som kommer att påverka kollektivtrafikens tillgänglighet för funktionshindrade. Till exempel lägger SL (Storstockholms Lokaltrafik) årligen ned mellan 50 och 100 miljoner kronor på investeringar för förbättrad tillgänglighet, investeringar som delvis finansieras med statsbidrag. Bland de många åtgärder som är under genomförande kan nämnas planerna på att på sikt utrusta hela bussnätet med fordon med låggolv (enligt nya EU-direktiv skall alla nya bussar som anskaffas i kollektivtrafik vara anpassade för passagerare med rullstol eller rullator). Adekvata hissar skall inom kort finnas på samtliga tunnelbanestationer. Pendeltågens tillgänglighet är ett svårare problem att lösa, men planer finns för att öka tillgängligheten med hjälp av nya vagnar och tillgång till ramper eller andra hjälpmedel på stationerna.

Vår bedömning är dock att den successivt förbättrade tillgängligheten inom den reguljära kollektivtrafiken i

första hand kommer att vara till nytta för passagerare med mindre grava funktionshinder än den målgrupp på cirka 15.000 personer som såväl TFA som Rullstolstaxi är avsedd för.

Vi bortser även från de övriga förändringar - till exempel vad gäller utformningen av bilstödet, införandet av flex- och servicelinjer med mera - som pågår eller är under diskussion, och som framför allt kan komma att beröra personer med mindre grava funktionshinder.

Vad gäller TFA:s och Rullstolstaxis primära målgrupp är det svårt att uppskatta hur denna kommer att förändras över tiden, och hur många inom målgruppen som kommer att vilja utnyttja de nya tjänsterna. Erfarenheterna från TFA är, enligt vår bedömning, svåra att använda för att skatta den framtida efterfrågan; informationen ("marknadsföringen") om TFA har varit av begränsad omfattning, det har rått osäkerhet om pilotprojektets fortsättning, det tar tid att lägga om resmönster, med mera.

Vår positiva bedömning av projektet grundar sig därför huvudsakligen på en kvalitativ bedömning utifrån ett rättighetsperspektiv: de funktionshindrades rätt att i så stor utsträckning som möjligt få tillgång till flexibla och säkra transporttjänster och därmed höjd livskvalitet.

För att kvantifiera de ekonomiska konsekvenserna av en fortsättning av en verksamhet liknande TFA skulle vi behöva prognoser för:

1. Målgruppens storlek
2. Målgruppens resande
3. Kostnaderna/resa

Vi kommer att kortfattat beröra dessa olika variabler.

### **8.1. Målgruppens storlek**

Målgruppens storlek är en funktion av antalet personer i Stockholms Län med grava funktionshinder samt av de individuella bedömningar som görs (av läkare och av Färdtjänst) av behovet. Det senare bedömningen baseras idag på de kriterier som gäller för en individs rätt till resor med färdtjänstbuss.

Denna potentiella målgrupp har av Färdtjänst antagits öka med 300 personer år 2003, och således uppgå till cirka

16.000, av vilka drygt hälften är över 80 år gamla. Antalet personer under 60 år i målgruppen är cirka 3.000.

Trots de reservationer vi gjort vad gäller möjligheterna att dra bestämda slutsatser på basis av pilotverksamheten pekar erfarenheterna från TFA på att det är osannolikt att en majoritet av dessa personer kommer att utnyttja Rullstolstaxi. Till följd av till exempel demens, eller helt enkelt ovilja att pröva nya transportmöjligheter, kan ett stort antal personer, inte minst bland de mycket gamla, antas komma att utnyttja rullstolstaxi i mycket liten omfattning, eller inte alls.

Vi vågar dock inte gissa hur många som faktiskt skulle välja att utnyttja de nya tjänsterna. Försöksverksamheten pekar på att flertalet brukare kommer att återfinnas bland de yngre åldersgrupperna.

## **8.2. Målgruppens resande**

Att döma av försöksverksamheten utnyttjar flertalet potentiella kunder TFA mycket litet, under det att ett fåtal brukare står för en mycket hög andel av antalet resor.

Detta mönster synes ha etablerats på ett tidigt stadium av försöksverksamheten. Det är därför svårt att utläsa några entydiga trender vad gäller förändringar i resmönstret under den tid pilotverksamheten pågått. Mycket tyder dock på att tillkomsten av TFA har medfört att

- det totala antalet resor har ökat för ett mindre antal personer, men varit relativt oförändrat för flertalet;
- resandet med TFA, speciellt i samband med längre resor, har delvis skett på bekostnad av färdtjänstbuss, som alltså förlorat en del passagerare till TFA;
- överströmningen av resande från färdtjänstbuss till TFA är av begränsad omfattning, vilket tyder på att många brukare fortsatt att utnyttja färdtjänstbuss för resor som kan planeras i förväg och använt TFA för övriga resor.

## **8.3. Kostnader**

Som framgick i avsnitt 7 ovan är den genomsnittliga resan med TFA dyrare än med färdtjänstbuss, men detta förklaras huvudsakligen av att de förra resorna är längre, i

genomsnitt. Enligt de enligt vår uppfattning mest relevanta kostnadsmått, kostnad per kilometer eller kostnad per kilometer och passagerare, framstår dock TFA som mer kostnadseffektivt än färdtjänstbuss, men dyrare än reguljär taxi (där tarifferna ju är lägre än inom TFA, men som normalt inte är ett alternativ för TFA:s och Rullstolstaxis målgrupp). Våra intervjuer med brukare och leverantörer pekar på att den främsta orsaken till TFA:s högre kostnadsffektivitet är att såväl förare som fordon kan utnyttjas mer effektivt med TFA än inom den reguljära färdtjänsten.

Den totala kostnaden för TFA för Färdtjänst har under försöksverksamhetens senare fas uppgått till cirka 250.000 kronor per månad, eller, vid denna resvolym, tre miljoner per år. Av denna summa har - men här är osäkerheten extra stor - förmodligen över hälften motsvarats av minskade kostnader för färdtjänstbuss. Den additionella kostnaden för Landstinget kan, om denna grova skattning stämmer, beräknas uppgå till mellan en och en och en halv miljon kronor per år.

Med tanke på all osäkerhet som råder vill vi inte göra några prognoser vad gäller framtida kostnader. Dock kan följande räkneexempel antyda vilka faktorer som skall beaktas.

## **8.4 Framtida kostnader - ett räkneexempel**

Antag att det totala resandet med rullstolstaxi ökar tiofalt, jämfört med TFA, när försöksverksamheten permanentats och brukarna fått tid att vänja sig vid systemet. Detta antagande kan, mot bakgrund av erfarenheterna under försöksperioden, förefalla som en överskattning, men det är lätt att justera räkneexemplet med ett antagande om till exempel en femfaldig ökning, då kostnaderna blir hälften så stora.

Vi vill också betona att vi inte ser några möjligheter för resandet med nya Rullstolstaxi att öka i denna omfattning på kort sikt, bland annat av det skälet att tillgängligheten av fordon snabbt skulle utvecklas till en flaskhals om resandet ökade flerfalt under den korta försöksperiod (femton månader) som Rullstolstaxi är planerat för.

Vi vill i detta sammanhang uttrycka en viss förvåning över den korta period som valts för försöket. Mot bakgrund av vår tidigare skattning av en pay off-period

på 3-4 år för kostnaden för en ombyggnad av fordonen kan vi inte se att leverantörerna erbjuds erforderliga incitament att bekosta en långsiktig investering i en verksamhet som eventuellt upphör efter ett år.

Även tillgången till utbildade förare skulle kunna bli en flaskhals, på kort sikt. De intervjuade personer som arbetar vid de företag som har såväl TFA-kunder som övriga kunder, Kurir och 020, har pekat på rekrytering av chaufförer som ett möjligt problem vid en kraftig utökning av verksamheten. Det finns förare som drar sig för den extra utbildning och den utökade kundservice som TFA kräver. De TFA-förare vi intervjuat bedömer dock inte detta som ett stort problem i dagsläget, och de har själva uttryckt att de haft mycket goda erfarenheter av försöksverksamheten.

Om vi återvänder till det långsiktiga scenariot med en tiofaldig ökning av resandet med Rullstolstaxi om verksamheten skulle permanentas kan kostnaden för detta - om vi bortser från att de nya tarifferna i Rullstolstaxi kan förväntas medföra en viss nedgång i priset per färdad kilometer jämfört med TFA - då uppskattas till knappt 2,5 miljoner per månad, eller knappt 30 miljoner kronor per år ("knappt" eftersom kilometerkostnaderna kan förväntas vara lägre än för färdtjänstbuss). Antag vidare att denna extra kostnad på, gissningsvis, 28 mkr till 50 procent motsvaras av ökat resande, och till 50 procent av en överströmning av resande från färdtjänstbuss till rullstolstaxi. Häften av den totala kostnaden skulle då motsvaras av en besparing för Färdtjänstbuss. Den extra kostnaden för Rullstolstaxi skulle då uppgå till cirka 14 miljoner per år, att jämföra med en årsbudget för Färdtjänst på cirka 800 miljoner kronor.

Räkneexemplet är medvetet vagt, eftersom vi inte är i stånd att göra prognoser. Dock tror vi att antagandet om en tiofaldig ökning av resandet med rullstolstaxi innebär en överskattning av den framtida efterfrågan. Om vi i stället fick en femfaldig ökning av resandet skulle, med ovanstående förutsättningar, extrakostnaden för Färdtjänst och Landstinget stanna vid sju miljoner. Men exemplet kan tjäna till att illustrera vilken storlek de totala kostnaderna kan tänkas nå under vissa antaganden, och vilka variabler som har störst betydelse för den framtida kostnadsutvecklingen.

Vid en dramatisk ökning av fordonskapaciteten och därmed tillgängligheten om verksamheten permanentas och alla slags initialproblem (med utbildning av förare,



information till målgruppen, med mera) är lösta, och nya resmönster hunnit utvecklas, kan givetvis kostnaderna för ett "högscenario" skattas. Om resorna med en permanent rullstolstaxi skulle öka 25 gånger, jämfört med TFA:s pilotverksamhet, skulle kostnaderna för Färdtjänst kunna tänkas öka till mellan 30 och 40 miljoner kronor.

Vi vill betona att en väsentlig utökad volym på verksamheten kan förmodas medföra lägre kostnader för den nödvändiga anpassningen av fordonen. Om investeringskostnaderna skulle kunna pressas kan även tarifferna sänkas vid en kommande, ny upphandling. Redan de nya tarifferna i Rullstolstaxi är ju, som nämnts ovan, mindre förmånliga än under försöksperioden med TFA.

För leverantörerna vill vi hänvisa till vårt tidigare räkneexempel samt understryka hur starkt lönsamheten är avhängig en viss miniminivå på körningarna för rullstolstaxi. Om efterfrågan felbedöms och ett "för stort" antal anpassade fordon tas i bruk är detta gynnsamt för brukarna, för vilka tillgängligheten ökar med ett ökat antal fordon, men innebär en risk för leverantörerna, som kanske behöver ett minimum av två specialkörningar per dag för att finansiera den ursprungliga investeringen (se vår tidigare diskussion).

Vi vill slutligen understryka att vi inte gjort något försök att göra en samhällsekonomisk kalkyl av TFA. I en sådan kalkyl skulle en rad andra faktorer, såsom de samhällsekonomiska kostnaderna för den extra tidsåtgång som uppstår för brukarna vid försenade transporter samt vid samkörning med färdtjänstbuss, även behöva beaktas.

### **Litteraturförteckning**

Acumenta AB, "Kvalitativ utvärdering av Taxi för Alla", utkast, Stockholm december 2002

Färdtjänst: Diverse material om Taxi för Alla (regelverk, anteckningar från projektgruppens möten, anbudshandlingar m.m.) samt om Färdtjänst i övrigt

Färdtjänst: "Årsredovisning för Färdtjänstnämnden år 2001"

Riksrevisionsverket: "Bilstöd till personer med funktionshinder" (RRV 1999:24)

Statistiska Centralbyrån: "Funktionshindrades resvanor",  
2002-11-15

Statskontoret: "Hela resan är målet - En utvärdering av  
handikappolitiken inom transportområdet" (2000:51)

Storstockholms Lokaltrafik (SL): diverse publikationer om  
SL:s arbete för ökad tillgänglighet av kollektivtrafiken

Vägverket: "Preliminär slutrapport över färdtjänstens  
tillstånd och utveckling samt behov av tillsynsmyndighet"  
(2001:95)

Vägverket m.fl: "Utvärdering av handikappolitiken inom  
transportområdet" (2001:125)

## **Bilaga: Uppdragsbeskrivning**

### **Uppdragsbeskrivning "Kvantitativ utvärdering av pilotprojektet Taxi för alla"**

#### **Bakgrund**

Under 1987 - 1989 genomförde STIL, Stockholmskooperativet för Independent Living, ett försöksprojekt som gick ut på att ersätta en naturtjänst med kontantstöd i syfte för att öka människornas möjligheter till självbestämmande. STIL-projektet testade hypotesen att personlig assistans i brukarregi leder till bättre kvalitet och ökade möjligheter till självbestämmande och aktivt deltagande i samhället för personer som innan dess var beroende av den kommunala hemtjänsten. Lösningen visade sig framgångsrik, uppmärksammades på riksnivå och blev 1994 modell för Lagen om Assistansersättningen, LASS.

I likhet med hemtjänstbrukare på 80-talet känner personer med omfattande funktionshinder som är beroende av färdtjänstbuss i Stockholms län stora begränsningar i sina möjligheter till självbestämmande, när det gäller att förflytta sig inom länet. Framför allt yrkesverksamma eller föräldrar är långt ifrån den valfrihet och flexibilitet som de kollektiva färdmedlen erbjuder allmänheten.

Med finansiellt stöd av dåvarande Kommunikationsforskningsberedningen (nuvarande VINNOVA) och Stockholms läns landstingets färdtjänstnämnd har Institutet för Independent Living genomfört en förstudie om förutsättningarna till ett försöksprojekt med "Taxi för alla", d v s deltagarna med tillstånd för färdtjänstbuss använder bilar som går i reguljär taxitrafik och som kan ta alla kunder inklusive personer som sitter kvar i sina rullstolar under resan. Förstudiens förslag om ett försöksprojekt antogs av Färdtjänstnämnden i maj 2001. Försöket pågår under perioden 2001 09 18 till 2002 12 31

Om projektets utfall skulle visa att verksamheten på sikt och vid ett större antal resenärer kan vara ekonomiskt hållbar för landstinget och taxiföretag, kan projektet ha implikationer för den nu inom landstinget pågående diskussionen om ett kundvalssystem för färdtjänstkunder och kan ses som ett debattinlägg för en statlig mobilitetsersättning och lagstiftning som (i likhet med lagar i Storbritannien och Australien) föreskriver att samtliga taxibilar i landet ska kunna användas av kunder som sitter i sin rullstol under resan.

Andra för utvärderingen kanske intressanta studier är slutrapporten om projektet med samma namn som genomfördes av bl a Tekniska högskolan i Lund (Prof Agneta Ståhl) och som inriktade sig främst på tekniska lösningar, utvärderingen av projektet "Taxi för alle" i Berlin, rapporten om det subventionerade "mainstream" taxi-systemet i London av Bryan Heiser samt ett antal utvärderingar som gjordes av "mainstream" taxi-system med subventionering i Australien, Kanada och Storbritannien.

### **Uppdragets syfte**

- att utvärdera försöksprojektets ekonomiska utfall för färdtjänstförvaltningen och taxiföretagen
- att göra prognoser om verksamhetens effekter på landstingets kostnader vid en eventuell fortsättning och utökning av verksamheten i framtiden

### **Uppdrag**

Utifrån tillgänglig statistik om deltagarnas resande under försöksperioden (från färdtjänstförvaltningen), jämförelser med färdtjänstbussverksamheten (från färdtjänstförvaltningen), information om försöksgruppens eventuellt förändrade resmönster (från Acumenta AB), andra studier och intervjuer kartlägga/uppskatta

- färdtjänstförvaltningens absoluta kostnader för projektet i relevanta avseenden, exempelvis genomsnittskostnader per enkelresa, per mil, per deltagare, per tidsperiod
- färdtjänstförvaltningens kostnader för projektet i jämförelse med färdtjänstbussverksamheten i relevanta avseenden som exempelvis de kostnader som färdtjänsten skulle ha haft, om projektdeltagarna hade använt färdtjänstbuss under försöksperioden i samma utsträckning, vid samma tider, etc.
- landstingets framtida kostnadsutveckling vid en eventuell permanentering av verksamheten, under olika antaganden avseende när det gäller det framtida antalet resenärer och deras eventuellt förändrade resmönster
- försöksprojektets effekter på de deltagande taxiföretagens ekonomi absolut och i jämförelse med deras verksamhet med färdtjänstbuss och taxikunder utan rullstol
- utnyttjandegraden av de involverade bilarna av icke-funktionshindrade kunder och rullstolsbrukare

### **Tidsplan**

15 december: Sista utkast skickas till uppdragsgivare

vecka 5 2003: Seminarium

vecka 7: Slutlig version färdigställd och överlämnad.