

Kommunstyrelsen
Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen

Datum:
2019-10-24

Diarienummer:
KSN-2019-2783

Handläggare:
Lena Grapp

Svar på initiativärende om kommunalisering av samhällsbetalda transporter från Tobias Smedberg (V)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. **att** lämna initiativet utan vidare åtgärd.

Ärendet

Tobias Smedberg (V) har vid kommunstyrelsens sammanträde den 18 september väckt ett ärende i kommunstyrelsen och yrkat att kommunstyrelsen ger kommunledningskontoret i uppdrag att, i samråd med berörda förvaltningar och nämnder, ta fram ett förslag på hur merparten av de samhällsbetalda transporterna kan kommunaliseras vid nästa möjlighet att avsluta befintligt avtal.

Beredning

Ärendet har beretts av kommunledningskontoret och stadsbyggnadsförvaltningen.

Föreliggande ärende bedöms inte ha några konsekvenser ur näringslivs-, barn- eller jämställdhetsperspektivet.

Föredragning

Enligt skollagen (2010:800) har elever i grundskolan, grundsärskolan och gymnasiesärskolan med offentlig huvudman rätt till kostnadsfri skolskjuts och det är hemkommunens ansvar att ombesörja att sådana resor anordnas. Även elever som går i fristående skolor kan under vissa förutsättningar få skolskjuts.

Kommunen är inte skyldig att anordna skolskjuts för elever i förskolan, pedagogisk omsorg, allmän förskola, förskoleklass, fritidshem, gymnasieskolan, sameskolan eller specialskolan. Kommunen kan ändå välja att göra det på frivillig grund till exempel till förskola eller fritidshem. Av ”Reglemente för skolskjuts och andra elevresor”, UBN-2019-4515, framgår vilka resor som utbildningsnämnden har beslutat om och vilka regler som ska gälla för dessa.

Skolskjuts sker i den ordinarie linjetrafiken eller genom särskilt anordnade skolskjutsturer. Skolskjuts utförs normalt av upphandlade entreprenörer.

Färdtjänst ska enligt lagen (1997:736) om färdtjänst ska tillhandahållas personer som är folkbokförda i kommunen, om inte ansvaret har överlåtits till kollektivtrafikmyndigheten och ska tillhandhållas dem som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.

Uppsala kommun bistår vissa personer som beviljats insatsen daglig verksamhet med resor till och från bostaden och den plats där verksamheten bedrivs. Dessa resor benämns omsorgsresor. Det gäller personer som även beviljats insatsen bostad med särskild service enligt lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade 9 § 9. En del personer kan själva resa med allmänna kommunikationer medan andra behöver specialfordon, inte har tillgång till allmänna kommunikationer eller inte kan utnyttja dem av olika skäl.

Skolskjuts ska vara kostnadsfri, medan färdtjänst och omsorgsresor betalas av resenären.

Uppsala kommun är således huvudman för skolskjuts och andra elevresor, färdtjänst och omsorgsresor och transporter kan bedrivas i egen regi eller upphandlas.

Bakgrunden till initiativärendet är den upphandling av samhällsbetalda transporter som genomförts. Samhällsbetalda transporter är en sammanfattande benämning av de transporttjänster som ingår i upphandlingen. Upphandlingen omfattar skolskjuts och andra elevresor, färdtjänst samt omsorgsresor. Upphandlingen gäller särskilt anordnade transporter som ska utföras med enskilda fordon, t.ex. taxi.

Uppsala kommun har aldrig bedrivit skolskjuts och färdtjänst i egen regi. Däremot har omsorgsresor bedrivits i egen regi. När det blev känt att transportverksamhet som görs mot betalning kräver tillstånd samt att det är frågan om yrkesmässig trafik när kommunens personal mot betalning regelbundet ombesörjer resor till och från daglig verksamhet, vilket dessutom innebär krav på särskild behörighet för förarna, beslutade kommunen att upphandla även dessa omsorgsresorna.

För att genomföra de upphandlade transporter krävs 300 -350 förare och på vardagar cirka 25 fordon på heltid samt 120 fordon på deltid på förmiddagarna och ca 85 fordon på deltid på eftermiddagarna. Fordonen utgörs av personbilar och specialfordon. Fördelningen av fordon under dagen är cirka 150 fordon klockan 8 på morgonen, cirka 45 fordon klockan 12 och cirka 130 fordon klockan 15.

Av beskrivningen följer att många chaufförer skulle behöva anställas och fordon inköpas för att den verksamhet som har upphandlats skulle kunna bedrivas i egen regi av kommunen. Fordon och förare skulle under stora delar av dygnet stå oanvända, eftersom kommunen inte kan bedriva kommunal taxi-verksamhet för privatpersoner. Det har aldrig varit aktuellt att bedriva skolskjuts och färdtjänst i egen regi och kommunen har gjort ett medvetet val att inte bedriva omsorgsresor i egen regi. Stadsbyggnadsförvaltningen har inte gjort någon beräkning av kostnaden för att bedriva verksamheten i egen-regi, men sannolikt skulle kostnaden för att bedriva den

upphandlade verksamheten i egen regi överstiga kostnaden för det upphandlade avtalet.

Ett byte av leverantör för samhällsbetalda transporter förorsakar ofta inkörningsproblem och dessa problem blir särskilt märkbara när de som nyttjar transporterna är känsliga för förändringar. Kommunen måste därför i dessa upphandlingar hantera leverantörsbyten så att minsta möjliga problem uppstår, men att helt undvika att det uppstår negativa konsekvenser för enskilda i samband med ett leverantörsbyte för samhällsbetalda transporter är sannolikt inte möjligt.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet har inga ytterligare ekonomiska konsekvenser.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 24 oktober 2019
- Initiativ om kommunalisering av samhällsbetalda transporter från Tobias Smedberg (V)

Kommunstyrelsen

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Ingela Hagström
Utvecklingsdirektör

Kommunalisering av samhällsbetalda transporter

I augusti och september har Uppsala kommuns upphandling av samhällsbetalda transporter, främst färdtjänst och vissa skolskjutstransporter, uppmärksammats.

Starten för de nyligt upphandlade tjänsterna kan närmast beskrivas som ett haveri. Enskilda har stått utan färdtjänst, skolskjutsar har uteblivit, föräldrar har inte kunnat jobba för att de själva fått ombesörja skolskjutsar, fel utrustade fordon har inte kunnat utföra sina uppdrag och resenärerna inte fått sin rätt att ta sig till och från sina destinationer tillgodosedd. Tryggheten i och tilliten till att samhällets välfärdsfunktioner fungerar har fläckats ned med detta misslyckande.

Kommunens upphandlingsorganisation menar att man i upphandlingen ställt hårda krav och genomfört gedigna granskningar av de aktörer som deltagit i upphandlingen. Men trots att både hängslen och livrem använts och upphandlingens möjliga mekanismer för att säkerställa kvalitet och genomförbarhet har nyttjats så har detta haveri ändå ägt rum.

Det är nu nödvändigt att kommunen tar ett större ansvar för att människor ska kunna vara trygga i att de kan ta sig till och från skolor, arbeten och utföra andra viktiga resor. Om två år kommer nästa möjlighet att avsluta de avtal som tecknats efter upphandlingen. Vi menar att kommunen vid detta tillfälle behöver kliva in och ta ansvaret för att själv utföra merparten av de samhällsbetalda transporterna. Privata utförare kan användas som komplement men i kommunal regi kan vi ta ansvar för att de tjänster medborgarna har rätt till kan utföras med rätt kvalitet.

En kommunalisering av verksamheten kan också underlätta för samordning mellan olika typer av transporter och erbjuda medborgaren "en väg in" till kommunens transportfunktion istället för att behöva ha flera olika kontaktvägar beroende på typ av transport samt ge bättre arbetsvillkor för chaufförer. Verksamheten kan även utföras mer effektivt då kostsamma upphandlingsfunktioner inte behövs i samma utsträckning och då nu inträffade och för samhället oerhört kostsamma haverier kan undvikas.

Med anledning av ovanstående yrkar Vänsterpartiet på

att kommunstyrelsen ger kommunledningskontoret uppdrag att i samråd med berörda förvaltningar och nämnder ta fram ett förslag på hur merparten av de samhällsbetalda transporterna kan kommunaliseras vid nästa möjlighet att avsluta befintligt avtal.

Tobias Smedberg (v)

