

Kommunalråd
Rickard Malmström (MP)

2019-10-01

Interpellation om samhällsbetalda transporter

Frågor:

När fick du kännedom om de omfattande problemen kring de nya avtalen om samhällsbetalda transporter?

- Förvaltningen informerade mig som ordförande dagen innan nämnd onsdagen den 21 augusti.

Varför fick inte gatu- och samhällsmiljönämnden någon information om problemen förrän haveriet var ett faktum?

- Förvaltningen hade ingen indikation på att det fanns risk för problem innan fredagen den 16 augusti, nämnden informerades den 22 augusti tre dagar efter avtalsstart.

Anser du att gatu- och samhällsmiljönämnden har haft tillräcklig insyn i och rådighet över hur de nya avtalen upphandlats och implementerats?

- Jag var själv inte med i GSN under upphandlingen, men kan tycka att nämnden bör involveras på något sätt gällande förfrågningsunderlaget även om det i detta fall inte i kommit några anmärkningar just på avtalens innehåll. Tvärt om så har kvalitén på avtalen fått mycket beröm. Ramavtalsupphandlingar beslutas av kommunstyrelsen. (Hela upphandlingsprocessen med framtagande av förfrågningsunderlag löpte under 18 månader med deltagande från flertalet berörda

Varför vidtog kommunen inte omedelbart åtgärder för att minimera störningarna när man fick vetskap om den största leverantörens brister?

- Förvaltningen hade ingen indikation på att det fanns risk för problem innan fredagen den 16 augusti. Då den informationen nådde förvaltningen inleddes ett intensivt arbete som löpte över helgen med att omplanera trafiken och lägga extrabeställningar på alla bolag som hade resurser att leverera för att minimera störningarna.

Vilka åtgärder ämnar du vidta för att förhindra att en liknande situation uppstår vid nästa upphandling och trafikstart av samhällsbetalda transporter?

- Tidpunkten för avtalsstart bör noga övervägas och i det fall överprövning av upphandlingen görs säkerhetsställa att tidpunkten för start är tillräcklig i förhållande till leverantörernas åtagande.

Kommer du agera för att alla de som drabbats av haveriet kompenseras på något sätt och i så fall hur?

- Stadsbyggnadsförvaltningen har fått i uppdrag att utreda vilka skyldigheter, möjligheter och eventuella hinder som finns för att ersätta privata utlägg.

Rickard Malmström, kommunalråd (MP)

Interpellation av Jonas Petersson (C) om kommunens hantering av havererade samhällsbetalda transporter

Hösten 2018 upphandlade Uppsala kommun nya leverantörer av samhällsbetalda transporter för färdtjänst, skolskjuts och daglig verksamhet. När det nya avtalet trädde i kraft den 19 augusti i år utbröt kaos för många Uppsalabor som är beroende av någon av dessa tjänster för att få sin vardag att gå ihop. För många av de drabbade har den uppkomna situationen inneburit ett stort lidande. Föräldrar tvingades ta ledigt från sina jobb när skolskjutsen inte kom, personer med funktionsnedsättning blev sena eller kom inte alls till arbeten, daglig verksamhet och fritidsaktiviteter och äldre blev isolerade i sina hem när det otillräckliga antalet tillgängliga fordon och förare tvingades prioritera skolskjuts och daglig verksamhet.

I upphandlingen av samhällsbetalda transporter ställdes tydliga krav på att de företag som lämnar anbud måste ha tillräckligt med fordon och personal redan vid trafikstart. I det förfrågningsunderlag anbudsgivarna fick ta del av står bland annat *"Vid trafikstart ska leverantören vara i full operativ drift. Detta innebär att leverantören ska leverera avtalad tjänst i den omfattning som fastställts i avtalet."* och *"Om leverantören inte vidtar aktiviteter enligt uppstartsplanen och heller inte kan visa, inom fastställd tid, att ställda krav kommer att kunna uppfyllas vid trafikstarten, äger köparen rätt att säga upp avtalet. Köparen har rätt till ersättning för den skada som köparen har lidit med anledning av detta."* I de avtal som sedermera upprättades med de vinnande anbudsgivarna står att *"Leverantören ansvarar för att fordon och förare finns tillgängliga för att utföra alla uppdrag enligt fastställt trafikeringschema."*

I avtalens kravspecifikation ställs också krav på att leverantörernas fordon ska vara utrustade med fungerande taxametrar. Avtalen slår också fast att kommunen har rätt att utkräva vite om leverantören inte uppfyller kommunens fordonskrav (1 500 kronor per tillfälle), om leverantören inte kan tillhandahålla avtalat antal fordonsresurser för fasta omlopp (5 000 kronor per tillfälle), om leverantören inte kan tillhandahålla avtalat antal fordonsresurser för rörliga omlopp (2 000 kronor per tillfälle). Vid grova och/eller återkommande avtalsbrott erbjuder avtalet även kommunen att helt eller delvis omfördela tilldelning mellan leverantörerna, och kommunen har också rätt att säga upp avtalet helt om leverantören inte uppfyller förutsättningarna under vilka uppdraget erhållits eller inte förmår tillhandahålla efterfrågade tjänster i erforderlig omfattning.

Senast morgonen den 16 augusti fick kommunen kännedom om att den leverantör som vunnit störst tilldelning i upphandlingen saknade tillräckligt antal fordon, tillräckligt antal utbildade förare, och dessutom saknade taxametrar i flera av sina tillgängliga fordon. Leverantören i fråga har därmed på flera och allvarliga sätt brutit mot det avtal de tecknat med Uppsala kommun, och kommunen har åtminstone sedan den 16 augusti varit i sin fulla rätt att säga upp avtalet med leverantören och omfördela dennas tilldelning till övriga vinnande anbudsgivare. Samma datum erbjöd sig en av dessa anbudsgivare därtill att ta över huvudleverantörens uppdrag då de hade möjlighet att genomföra på ett avtalsenligt sätt.

Avtalet med huvudleverantören sades emellertid inte upp, ingen omfördelning av tilldelning gjordes och den vinnande anbudsgivare som ansåg sig ha möjlighet att ta över huvudleverantörens uppdrag på ett avtalsenligt sätt erbjöds inte att göra det.



Mellan den 16-19 augusti inleddes istället en "intensiv dialog" med alla avtalsparter, och kommunen lade extrabeställningar till de aktörer som hade tillgängliga bilar. Först från den 9 september gjordes en omfördelning av tilldelningen. I skrivande stund är det oklart vad resultatet av denna omfördelning blir, men jag hoppas innerligt att den faller väl ut så att alla de Uppsalabor som är beroende av samhällsbetalda transporter återigen har en fungerande vardag när vi debatterar detta i fullmäktige.

Gatu- och samhällsmiljönämnden är ansvarig nämnd för samhällsbetalda transporter. Under hela den här processen, från upphandlingen förra hösten till krishanteringen denna hösten, har nämnden fått endast mycket begränsad information om läget. Nämndens arbetsutskott sammanträdde till exempel så sent som den 15 augusti men fick då ingen information om att den största leverantören ännu inte rapporterat in tillräckligt med förare och fordon för att fullgöra sitt åtagande. I slutändan är det vi i gatu- och samhällsmiljönämnden som är ansvariga för att den särskilda kollektivtrafiken fungerar på ett tillfredsställande sätt. Det är emellertid svårt att ta ansvar för något man inte känner till.

Mot bakgrund av ovanstående frågor jag gatu- och samhällsmiljönämndens ordförande Rickard Malmström (MP):

- När fick du kännedom om de omfattande problemen kring de nya avtalen om samhällsbetalda transporter?
- Varför fick inte gatu- och samhällsmiljönämnden någon information om problemen förrän haveriet var ett faktum?
- Anser du att gatu- och samhällsmiljönämnden har haft tillräcklig insyn i och rådighet över hur de nya avtalen upphandlats och implementerats?
- Varför vidtog kommunen inte omedelbart åtgärder för att minimera störningarna när man fick vetskap om den största leverantörens brister?
- Vilka åtgärder ämnar du vidta för att förhindra att en liknande situation uppstår vid nästa upphandling och trafikstart av samhällsbetalda transporter?
- Kommer du agera för att alla de som drabbats av haveriet kompenseras på något sätt och i så fall hur?

Jonas Petersson (C)