



Färdtjänst i egen regi, svar på motion (V)

Förslag till samhällsbyggnadsnämndens beslut

1. Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens förslag tillstyrks.

Förslag till kommunstyrelsens beslut

1. Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens förslag tillstyrks.

Förslag till kommunfullmäktiges beslut

1. Motionen avslås med hänvisning till att synpunkterna i förslaget hanteras av region Östergötland.

Ärende

Jessica Eek (V), Jane Carlsson (V), Fredrik Hasselgren (V) och Eva Lindblad (V) föreslår i en motion från januari 2019 att färdtjänsten ska bedrivas i egen regi tillsammans med andra kommuner i länet samt tillsammans med Region Östergötland.

Linköpings kommun har till region Östergötland överlämnat ansvaret för att upphandla transporter och beställningsfunktion för färdtjänst. Färdtjänst samordnas med andra inomkommunala resor såsom skolskjuts, särskild skolskjuts, sjukresor och närtrafik. I de två sistnämnda är Region Östergötland huvudman. Samordning sker även mellan kommunerna

Trafik och samhällsplaneringsnämnden i region Östergötland, har till AB Östgötatrafik delegerat ansvaret för utförandet av beställningsfunktion och transporter. Beställningsfunktionen bedrivs i egen regi medan transporterna är upphandlade enligt det som till viss del beskrivs i motionen. Från och med 1 juli 2019 är de upphandlade transporterna förändrade. Förändringen består framförallt av hur transporterna är upphandlade med bland annat kriterier för anställningsvillkor för förare och utbildning av förare. Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen har lämnat hanteringen av frågan till region Östergötland och motionen avslås därmed.

Beslutsunderlag:

Tjänsteskrivelse – Färdtjänst i egen regi, svar på motion (V), 2019-06-12
Motionen

Bakgrund

Sedan 1 juli 2014 har Linköpings kommun tillsammans med delar av länets kommuner valt att lämna över utförandet av färdtjänsttransporter och beställningsfunktion till region Östergötland. Region Östergötland har sedan gett AB Östgötatrafiken i uppdrag att vara ansvariga för verksamheten. Det i motionen föreslagna samarbetet har därmed redan påbörjats under 2014.

Det som beskrivs i motionen kring dirigeringen av transporter, löneläget, kompetensen och bemötandet hos förarna är inte felaktigt enligt nuvarande avtal. På grund av brister som upptäckts under den pågående avtalsperioden har AB Östgötatrafikens nya avtal som träder i kraft 1 juli 2019. I dessa avtal (upphandlingsunderlaget) finns krav på:

- Upphandlingsmyndighetens dokument som reglerar de arbetsrättsliga villkoren för taxiförare. Villkoren i detta dokument utgår från delar av det centrala kollektivavtalet i branschen mellan Svenska Transportarbetareförbundet och Biltrafikens Arbetsgivareförbund och reglerar arbetstid, lön och semester etc.
- Fasta fordon är helt kontrakterade mot Östgötatrafiken under sin schematid (den tid under vilken Östgötatrafiken disponerar ett fordon) och får under inga omständigheter utföra andra uppdrag än åt Östgötatrafiken. Fasta fordon trafikleds direkt av beställningscentralen.
- Trafikföretaget ska, via kommunikationsutrustningen, bekräfta respektive återrapportera alla beställningar till BC enligt Östgötatrafikens anvisningar. Bekräftelse ska sändas vid den tidpunkt kund hämtas och återrapporteras vid den tidpunkt fordonet är framme vid lämningsadressen.
- All utbildning ska dokumenteras och säkerställa att den enskilde föraren erhållit de kunskaper som krävs för att kunna utföra sitt uppdrag på ett korrekt sätt. Dokumentation avseende genomförda utbildningar ska digitalt finnas tillgängligt för Östgötatrafiken.
- Utbildning av förare utan tidigare erfarenhet inom särskild kollektivtrafik, ska omfatta minst 40 timmar, eventuell utbildning i lokalkännedom oräknat. Utbildningen ska vara individanpassad med fokus på kundbemötande.
- Trafikföretagen ska, i sin uppstartsplan, redovisa upplägget för förarutbildningen. Östgötatrafiken äger rätt att i samråd med Trafikföretaget, innan trafikstart samt under avtalstiden, överenskomma om innehållet i personalens utbildning och fortbildning.
- Trafikföretaget ansvarar för att all personal vidmakthåller god kompetens i ovanstående under hela avtalstiden.
- Trafikföretaget ska vid anmodan ställa sin personal till förfogande maximalt åtta (8) timmar per Avtalsår för utbildning i Östgötatrafikens regi.

Ekonomiska konsekvenser

Någon ekonomisk analys har inte genomförts. Det kan dock tilläggas att bedriva färdtjänsten i egen regi blir avsevärt mycket mer kostsamt då det i nuvarande system samplaneras resor inom områden, färdtjänst, skolskjuts, särskild skolskjuts, sjukresor (huvudman regionen) och närtrafik (huvudman regionen). Dessutom kommer resorna att samordnas med andra kommuners resor samt med länsfärdtjänsten. Vidare kan det tillkomma nya restyper inom kommunalt eller regionalt som ökar utnyttjandet av fordon och därmed också ökar samordningen.

Att avbryta samarbetet som idag finns med regionen och de andra kommunerna i länet kommer dessutom att generera kostnader gentemot de transportörer som startar avtal från och med 1 juli 2019. Avtalstiden med transportörerna är sex år.

Kommunala mål

12. Effektiva och hållbara arbetsmetoder

[Länk till kommunfullmäktiges övergripande mål](#)

Jämställdhet

I det transportörsavtal som börjar att gälla från och med 2019-07-01 finns en bonus att hämta för transportörer som har minst 20 % kvinnliga förare i förarkåren.

Samråd

Informationsmöte har genomförts med kommunala handikapprådet och kommunala pensionärsrådet.

Inga kommentarer från samråden med de berörda parterna har varit i negativ riktning. Frågorna som har ställts har handlat om språkraven och utbildningen av förare och dessa hanteras av Östgötatrafiken tillsammans med transportör.

Information eller förhandling enligt lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet

MBL-information eller förhandling är ej påkallad.

Kommunledningsförvaltningen

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Paul Håkansson

Leif Lindberg

Beslutet skickas till:
Kommunstyrelsen
Kommunala handikapprådet
Kommunala pensionärsrådet