Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-08-07

Ärende
FTN 2019-0078

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Amanda Svensson
08-686 19 82
Amanda.svensson@sll.se

Färdtjänstnämnden
2019-08-21, punkt 7

Svar på gemensam skrivelse från (V) och (S) angående uppföljning av det nya färdtjänstavtalet

Ärendebeskrivning

Vänsterpartiet och Socialdemokraterna har i en gemensam skrivelse daterad 2019-05-07 efterfrågat information om hur färdtjänstverksamheten följer upp de förändringar som införts i upphandlingen för Färdtjänsttaxi med trafikstart 2019-04-01 och hur förändringarna ger förväntade effekter.

Skrivelsen ställer i punktform fem direkta frågor, nedan numrerade ett till fem.

1. Vilka former av kontroll och uppföljning är tänkta att tillämpas på färdtjänstavtalet?

2. Vilka lärdomar har dragits från tidigare avtalsperioder om hur det gått att följa upp avtalen?

3. Hur ser tidplanen ut för när de nya kraven på förarnas utbildning ska ha uppnåtts?

4. Hur säkerställer förvaltningen kollektivavtalsliknande villkor för förare?

5. Hur och när kommer avtalsuppföljningen att återrapporteras till nämnden?

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-08-07

Ärende
FTN 2019-0078

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt inkommen skrivelse angående uppföljning av nya färdtjänstavtalet daterad 2019-05-07

Förslag till beslut

Färdtjänstnämnden föreslås besluta

att anse skrivelsen besvarad

Förslag och motivering

Övergripande

Övergripande och till del påverkande samtliga frågor.
Som redan kommenterats i den inkomna skrivelsen så är Färdtjänsten en omfattande och komplicerad verksamhet med en mycket stor mängd utförande åkerier av olika storlek. Dessa utgör underleverantörer och faktiska utförare under de avtalade leverantörerna i franchiseliknande avtal. Drygt 8000 förare och ca 4000 fordon förekommer. Det gör att kontroll och uppföljning sker på en mängd olika sätt främst genom inhämtande av datauppgifter via IT-system om resors utförande. Detta utgör en grund för all uppföljning.

Ekonomiskt kontrolleras alla resor via automatiserat system vägt mot bokning och utförd resa. Den stora volymen resor och resenärer medför att olika former av automatiserad databehandling av alla trafikuppgifter och trafikinformation är ett måste. Till det sker löpande och stickprovsvis ”kontroller på väg”. I avtalet ställs krav på att leverantören utför fordonskontroller två gånger årligen utöver bilprovningens årliga kontroll vilket utgör en tydlig extrakontroll av fordonen.

Löpande affärsmöten med alla avtalsparter och inhämtande av uppgifter sker kontinuerligt på samma sätt som annan informationsinhämtning. Så har skett över tid med goda erfarenheter och fortsätter lika grannlaga i de nya avtalen.

1. Vilka former av kontroll och uppföljning är tänkta att tillämpas på färdtjänstavtalet?

Fortsatt sker insamlande och kontroller av reseuppgifter och utförande; dels via automatiska kontroller av resors tider, sträckor och debiterade priser - uppgifter kommer från GPS och boknings och taxametersystem, dels via kontroller av fordon och utförare automatiskt via IT. Slutligen via inlämnade uppgifter av leverantörer och uppgifter som inkommer via affärsmöten, kundklagomål etc.

Kontrollerna är väl strukturerade och väl fungerande i det storvolymsystem som Färdtjänsten är. Regionen är ensamt om ett resebevissystem med Check In/Check Out i taxameter vid resans start och slut.

Generellt måste sägas att erfarenheter att följa upp avtalen över tid är mycket goda. Genom gedigen databashantering och uppbyggda datalager finns mycket och väsentlig information. Vilken efter automatisk kontroll övergår till stickprovsvisa manuella kontroller samt direkt kontroll av enskilda händelser.

2. Vilka lärdomar har dragits från tidigare avtalsperioder om hur det gått att följa upp avtalen?

Erfarenhet och lärdom av IT-baserad uppföljning med påföljande manuella stickprovskontroller och vissa manuella kontroller är att funktionen är stabil och effektiv. Det ger databasuppgifter som lagras och ger bakgrund till planering och uppföljning av funktion i vissa fall ned till enskild resa. I det volymsystem som hanteras är uppföljning väl utvecklad och funktionell.

Det som skett under slutskedet av tidigare avtalsperiod är införandet av nytt Dataskyddsdirektiv genom GDPR. Detta påverkar direkt, både juridiskt och praktiskt, all uppföljning eftersom många personuppgifter förekommer.

Uppgifter om utförande förare är en information som är juridiskt tveksam att lagra annat än som ett nummer i delar inom fakturering. När det gäller all övrig information så innebär det ett stort behov av att informationen hanteras mycket grannlaga. Det måste bedömas i vad mån uppgifterna kan och får sparas ur ett juridiskt perspektiv. Erfarenheten är att det numera blir en väsentligt mer tidsödande och i vissa delar svårhanterad process. Förare kommer långt ifrån

avtalsslutande parter som anställd av ett oftast mindre taxiföretag vilket har transportöravtal, form av franchiseavtal, med olika offentliga parter och företag.

På samma sätt är också GDPR påverkande vid uppföljning av resenärers resor eftersom de innehåller personuppgifter. I sammanhanget kommer även in vikten av att bedöma frågor gällande etik vid kontroller av allt resande.

3. Hur ser tidplanen ut för när de nya kraven på förarnas utbildning ska ha uppnåtts?

Förare erhåller en utökad och förbättrad utbildning. Etablerade förare erhåller kompletterande utbildning i avtalen och nya förare en förstärkt hel grundutbildning. För att bibehålla tillgång på fordon och förare i tider av brist på förare kommer utbildning att ske i anpassad takt så att kompletterande utbildning fortsatt att pågå under hösten och förväntas vara klar intill cirka årsskiftet.

4. Hur säkerställer förvaltningen kollektivavtalsliknande villkor för förare?

I upphandlingen tillämpade förvaltningen som en av de första myndigheterna Upphandlingsmyndighetens nyframtagna material för taxiförare gällande de nya regler som införts om kollektivavtalsliknande villkor.

Genom Upphandlingsmyndighetens material tillämpas självdeklarationssystem som ger förvaltningen dels bakgrund om tecknade kollektivavtal, dels konkreta uppgifter gällande efterlevnad, vilket kollektivavtal, nivåer på all ersättning som tillämpas, uppgifter om hur underleverantörer tillämpar och uppfyller villkoren.

Generellt följs detta upp dels via materialet från Upphandlingsmyndighetens rutin, dels via kontroller av intern information hos kontraktsparter/leverantörer och hur de arbetar med frågan.

Eftersom tillämpat kollektivavtal är Svenska Transportarbetarförbundets avtal för taxiförare förväntas viss kontroll ske av även den organisationen som kollektivavtalsslutande part.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-08-07

Ärende
FTN 2019-0078

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Delfråga 5

Avtalsuppföljning och funktion redovisas löpande i olika delar vid nämndens möten under punkten Förvaltningschefsinformation. Där det finns anledning till former av särredovisning i frågor sker detta efter ordförandebeslut.

Sara Catoni
Förvaltningschef

Amanda Svensson
Biträdande Chef trafikavdelningen

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-08-07

Ärende
FTN 2019-0078

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

VÄNSTERPARTIET

SKRIVELSE
2019-05-07

Färdtjänstnämnden

Angående uppföljning av det nya färdtjänstavtalet

Från och med den 1 april gäller ett nytt avtal för färdtjänsttaxi i Region Stockholm. Det nya avtalet innehåller en rad skärpta krav och positiva förändringar för såväl resenärer som förare, förändringar som både Socialdemokraterna och Vänsterpartiet länge kämpat för och välkomnar att de nu blir verklighet.

Bland annat ställer det nya avtalet högre krav på förarnas utbildning vad gäller olika funktionsnedsättningar. Förare får bättre ersättning vid resor beställda med bilbarnstol och resor där djur, exempelvis ledarhund eller servicehund, följer med. Förarna får också extra ersättning när de hjälper till med försenade resor som beställts med hjälp av resegarantin.

Inte minst ställer det nya avtalet krav på att förarna ska ha kollektivavtalsliknande villkor. Förarnas lön, semester och arbetstider ska följa (eller vara bättre än) gällande kollektivavtal mellan Transport och Biltrafikens arbetsgivareförbund. Det innebär bland annat att en ny och högre minimistandard sätts för lägsta månadslön liksom för procentlön, utöver ob-tillägg vid obekväm arbetstid. Den schemalagda arbetstiden ska bygga på 40- eller 38-timmarsveckor.

För att det nya avtalet verkligen ska innebära en positiv förändring för chaufförer och färdtjänstresenärer måste regionen säkerställa att det efterföljs. Oavsett hur god kravställning ett avtal har riskerar det att bli en pappersprodukt utan ordentlig kontroll och uppföljning. Färdtjänsten är en komplicerad

verksamhet med en stor mängd åkerier av olika storlekar som utgör underleverantörer till operatörerna. Regionen måste få ett kontrollsystem på plats så att vi verkligen får de förbättringar och de schyssta villkor vi betalar för.

Med anledning av ovanstående vill vi ställa följande frågor till förvaltningen:

- Vilka former av kontroll och uppföljning är tänkta att tillämpas på färdtjänstavtalet?
- Vilka lärdomar har dragits från tidigare avtalsperioder om hur det gått att följa upp avtalen?
- Hur ser tidplanen ut för när de nya kraven på förarnas utbildning ska ha uppnåtts?
- Hur säkerställer förvaltningen kollektivavtalsliknande villkor för förare?
- Hur och när kommer avtalsuppföljningen att återrapporteras till nämnden?