

Målsättningen med skolskjutsoptimeringen 2017-2021

- som kommer ge positiva effekter fr.o.m. ny upphandling 2021 och därefter ytterligare 6-8 år.

Jämfört med utfallet 17/18 så ska de t.o.m. läsåret 20/21 bli mer likvärdiga, rättsäkra, trygga och kostnadseffektiva (minst 20% minskad kostnad/skolskjutsplats).

Skolskjutstransporterna är dessutom KUB förvaltningens största enskilda negativa klimatpåverkare. Så minskade skolskjutskostnader går i linje med minskade skolskjutskilometrar inklusive drivmedelsförbrukning.





Bakgrund, syfte och mål till skolskjutsoptimeringens fortsatta utvecklingsarbete -20

Under första halvåret -19 så beslutades det vid nämnden om följande:

- Revidering av reglerna som innebar att "alla som anser att de har skäl måste ansöka". Beslutades vid första nämndmötet -19.
- Nämnden beslutade vid ett extra nämndmöte att anta förvaltningens förslag att, ihop med extern trafiksäkerhetsexpert, utveckla en mer likvärdig och rättssäker bedömning gällande vårdnadshavarens ansvar i relation till kommunens ansvar (punkterna "trafikförhållanden", "anvisad skola" och "ansvar") inklusive denna slutsats:

Slutsats

Konsekvenserna bedöms bli att en del elever som tidigare beviljats skolskjuts inte längre kommer få det och att nya elever inte kommer få lika beslut som tidigare elever i samma "område". En del hållplatser kommer flyttas vilket kan upplevas som en försämring. Förändringen kommer ske stegvis.

Skolskjutsarnas fortsatta optimeringsaktiviteter fr.o.m. januari -20

- för att lyckats med de uppsatta målet 2021-2022:

”Optimal likvärdighet, rättssäkerhet och kostnadseffektivitet”

Med koppling till slutsatsen (vid nämndmötet i juni-19) kan konstateras att två ärenden har lämnats in till förvaltningsrätten (men som ännu inte avgjorts):

- ”Ändrad hållplats jämfört med året innan” och ”ingen mån av plats fast det verkar finnas”.

Slutsats

Konsekvenserna bedöms bli att en del elever som tidigare beviljats skolskjuts inte längre kommer få det och att nya elever inte kommer få lika beslut som tidigare elever i samma ”område”. En del hållplatser kommer flyttas vilket kan upplevas som en försämring. Förändringen kommer ske stegvis.

Skolskjutsarnas fortsatta optimeringsaktiviteter fr.o.m. januari -20

- ✓ **Nytt avtal har överenskommit med Optiplan 19/12 för att implementera följande under 2020:**
 - Optimeringsarbetet utifrån datasimulering -19 (att gå från 12-10 fordon inkl. förhandling med Lindbergs buss).

- ✓ **Avtal med Optiplan för löpande system- och konsultstöd (inkl nya moduler för beslutsstöd etc) för 2020:**
 - Projektplan för införande av nya moduler finns framtagen.

- ✓ **Revidering av skolskjutsregler**
 - Förslag finns framtaget (se egen punkt) där även externa parter (Optiplan och NTF) involverats.

- ✓ **Säkerhetsklassningsarbete ihop med NTF gällande hållplatser och vägar**
 - Påbörjades -19, fortsätter våren -20

- ✓ **Kommunikationsplan (för intern- och extern kommunikation)**
 - Förslag finns framme (bygger på fjolårets lyckade kommunikation) och implementeras efter nämndmötet.

Nedan bilagor som stöd beroende på frågor vid PB, AU och Nämnd jan-feb -20

Bilaga 1: skolskjutsar, där de fetmarkerade är nya moduler som planeras införas våren 2020 som ett led i effektiviseringen.

E-tjänsten Optiplan Elevresor med konfigurationen:

- Elev
- Skolbuss
- Entreprenör
- Skola
- Publikkarta
- Brev
- Debitering
- Ärendehantering
- Ansökan
- **Beslut**
- **Vårdnadshavarportal**
- **Bank-ID**

Nedan = Utdrag från extra nämnden 17/6 i form av beslutsunderlag och beslut

Analys och slutsats

Förvaltningen har med hjälp av NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) och Optiplan sett över hela processen kring skolskjutsar, allt från bedömning och beslut till trafiksäkerheten på de olika vägarna.

I och med bedömning från NTF så möjliggörs i större utsträckning än idag låta vårdnadshavare ta ett större ansvar för sina barns väg till hållplatsen/skola utifrån det kapitel som finns i kommunens skolskjutsregler.

I kommunens skolskjutsregler står det tydligt om vårdnadshavarens ansvar för eleven från hemmet till hållplatsen/skola (kap. 11.1 i kommunens skolskjutsregler). Tidigare har kommunen i sin bedömning av trafikförhållanden till stor del inte tagit med föräldrarnas ansvar i sin bedömning.

Utifrån att NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) anlitas av kommunen för att bedöma befintliga skolskjutsvägar och hållplatser så kan nu NTFs bedömning vara en del av underlaget för skolskjutsbesluten kring vad som är en trafikfarlig väg. Detta leder till att besluten baseras på bra underlag och att de också blir mindre godtyckliga.

Den generella bedömningen från NTF innebär att en vuxen person/vårdnadshavare kan gå längs med, samt passera, samtliga vägar och hållplatser, förutom några specifika avsnitt på 204:an.

Slutsats

Konsekvenserna bedöms bli att en del elever som tidigare beviljats skolskjuts inte längre kommer få det och att nya elever inte kommer få lika beslut som tidigare elever i samma ”område”. En del hållplatser kommer flyttas vilket kan upplevas som en försämring. Förändringen kommer ske stegvis.

Beslut

Kultur- och bildningsnämnden förutsätter och stödjer att förvaltningen vid tillämpning av skolskjutsreglerna har sin utgångspunkt i likabehandling och rättssäkerhet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse - Likvärdiga skolskjutsbeslut utifrån befintliga regler - (75704)
- Skolskjutsregler Lekebergs kommun - (75705)