

Skolskjutsläget den 4 augusti -20

Information och dialog om utfallet av ansökningar, beslut och klagomål utifrån reviderade skolskjutsregler och handläggningen av dessa.

Bilderna 2-6: Inledande summering av nuläget

Bilderna 7-16: Beslutsunderlag trafikförhållanden

Bilderna 17-25: Skolskjutshandläggarens info, externa kontakter samt aidentifierat exempel på kommunens yttrande till förvaltningsrätten.

Bilderna 26-64: Bilagor (skolskjutsunderlag från tidigare nämndmöten etc.)



Sammanfattande summering gällande avslagsbesluten och dess konsekvenser

(inklusive att "historiska skäl inte är ett skäl att få skolskjuts beviljad")

- Kommunens ansvar vs vårdnadshavarens ansvar för:
 - > information och kommunikation kring de reviderade skolskjutsreglerna
 - > elevens trygghet/säkerhet mellan hemmet och skolan
- Anvisad skola vs tidigare beslut avseende vald skola vs organisatoriska/ekonomiska svårigheter.
- Trafikförhållanden vs tidigare beslut avseende trafiksäkerhet och kommunens nystartade samarbete med NTFs expert och dennes kompetens/erfarenhet.

Nu väntar vi på förvaltningsrättens domslut på 14 överklaganden med koppling till ovan. Först då vet vi om vi följer lagar och praxis inom skolskjutsområdet utifrån våra förändringar.



Aktuellt läge 3 augusti 2020 (jämfört med läget i slutet på förra läsåret)

Antal ansökningar: 518 (554) - här finns ca 10-15 dubletter för båda läsåren

Antal beviljade: 438 (423) – här ingår de 30-tal elever från åk 2-6 som ändrades till bifall

Antal avslag: 41 (27) – här fick 26 av de 27 i ”mån av plats”

Antal överklaganden: 15 (3) - orsaker och status framgår på nästa bild

Orsaker och status gällande de 15 överklagandena till förvaltningsrätten

(förra läsåret var det 2 för ändrad hållplats och 1 för mån av plats – där kommunen fick rätt)

10 överklaganden med koppling till annan skola än den kommunen anvisat (varav 6 åk F-1)

5 överklaganden med koppling till trafikförhållanden (samtliga från samma område)

Endast 1 fall (koppling till anvisad skola) är beslutat och det är en "åk 2-6 elev" där redan kommunen hade hunnit ändrat från avslag till beviljad skolskjuts (och där den klagande skickade in direkt till förvaltningsrätten utan att gå via kommunen).

För övriga 14 har kommunen yttrat att man står fast vid sitt avslag med motivet att de beslutats i linje med kommunens skolskjutsregler (inkl. stöd av trafiksäkerhetsexpert) och att skolskjutsreglerna följer aktuell skolskjutslagstiftning. (mer om yttrandet längre ner)

Utifrån kommunens yttrande har här (hittills) 4 vårdnadshavare inkommit med sina yttranden på kommunens yttrande (2 trafikförh. och 2 vald skola) . Här är nästa steg att kommunen får yttra sig på dessa. Alla yttrandetider gällande förvaltningsrätten är 14 dagar och den 7/8 är deadline för de första två.



Ansökningsprocessen för skolskjuts

På Lekeberg.se skapades förra våren en ny skolskjutssida. Här är allt samlat. Den kompletteras efter behov med olika typer av nyheter på första sidan, facebook och infomentor i samråd med kommunikatörer.

Redan inför förra läsåret (efter KUB nämndens extra möte i juni) fick i princip alla VH som inte hade skäl enligt våra regler besluten "avslag men i mån av plats" eller "beviljad p.g.a. annan särskild omständighet" med förklaring att förändringar nu är på gång, men att övergången kommer ske under två läsårs.



Du ansöker om skolskjuts inför varje nytt läsårs. Ansökan sker digitalt via vårdnadshavarportalen. När du ansöker får du välja om beslutet ska skickas ut via vårdnadshavarportalen eller post.

Beslut om skolskjuts inför läsåret 20/21 publiceras i vårdnadshavarportalen från och med 18 maj. Du loggar in i vårdnadshavarportalen via länken nedan.

[Logga in och se beslut](#)

[Ansök om skolskjuts](#)

Viktiga datum att hålla koll på

När?	Vad?
1 mars	Ansökan för skolskjuts öppnar
31 mars	Sista dag att ansöka om skolskjuts
april - maj	Din ansökan handläggs av en skolskjutshandläggare
maj-juni	Beslut skickas ut via vårdnadshavarportalen eller post
augusti	Information om hållplats och tider skickas ut via vårdnadshavarportalen eller post

Vem har rätt till skolskjuts?

[Mer information och skolskjutsregler](#)



Det som händer fr.o.m. idag:

- Nu planeras för 10 bussar för kommande läsår (här finns lite risker med en sen omplanering eftersom buss nr 10 kom till i samband med att vi ändrade ett 30-tal beslut från avslag till bifall i.o.m. de åk 2-6 elever som tidigare fått åka skolbuss till "fel" skola).
- Första veckan i augusti träffar skolskjutshandläggaren Lindbergs buss och Optiplan för att få till den sista kvalitetssäkringen innan skolskjutsplanering expedieras till de som fått skolskjuts beviljad – och då kommer det också visa sig hur många, och var, "mån av plats möjlighet" kommer finnas. NTFs representant finns tillgänglig.
- Veckorna innan skolstart så kommer sannolikt nya klagomål komma från dels de som fått längre till hållplatsen (jämfört med tidigare) och dels från de som hoppas på "mån av plats" men inte får det. När det gäller alla skolskjutshållplatser (220 st) som används (de allra flesta är samma som tidigare) så har de bedömts av NTFs expert under sportlovet i vintras (feb-20) då Lindbergs chaufförer körde alla tänkta rutter för 20/21.
- Vid nämndmötet 1/9 kommer NTFs trafiksäkerhetsexpert (Lars Nordquist) att närvara (bestämde i maj).
- När vi fått alla utslag från förvaltningsrätten så vet vi om vi agerat rätt eller inte med vår "nya skolskjutspolitik" och dess handläggning och därefter kan vi optimera vidare, inklusive göra en så professionell upphandling som möjligt för de kommande 6-8 åren.

Frågor på första delen?

Bilderna 7-16:

Beslutsunderlag trafikförhållanden

Underlag till skolskjutsbeslut för ansökningar gällande trafikförhållanden Lekebergs kommun juni 2020

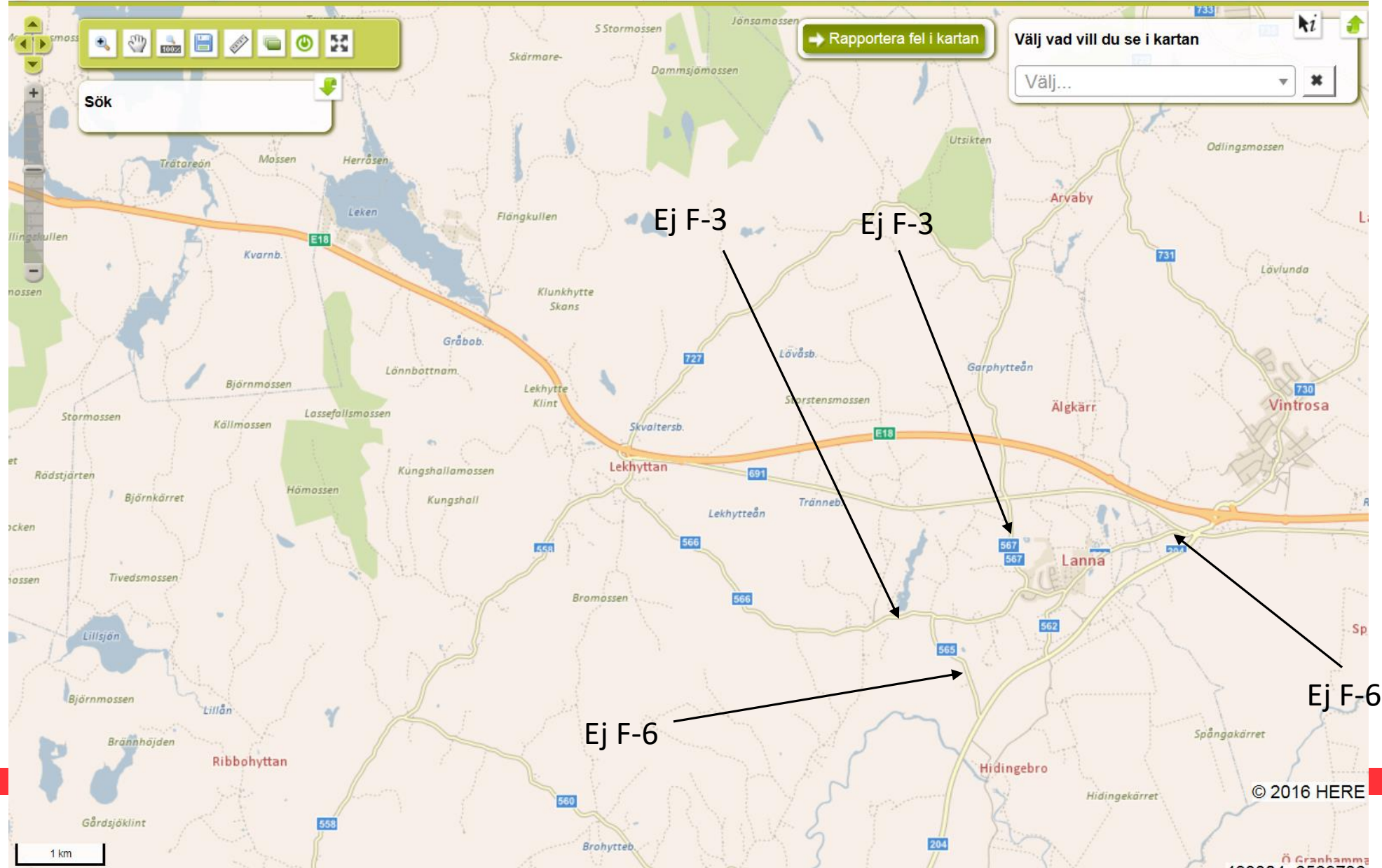
Lekebergs kommun
Skolskjutshandläggare
Jan-Åke Stolt

Tjänsteanteckningar av Lekebergs kommuns skolskjutshandläggare Jan-Åke Stolt 2020-06-24

Efter att alla skolskjutsansökningar inkommit inom ordinarie ansökningsperioden 1-31 mars samt även senare inkomna för april månad så delades dessa upp i olika kategorier (beroende på ansökningsskäl).

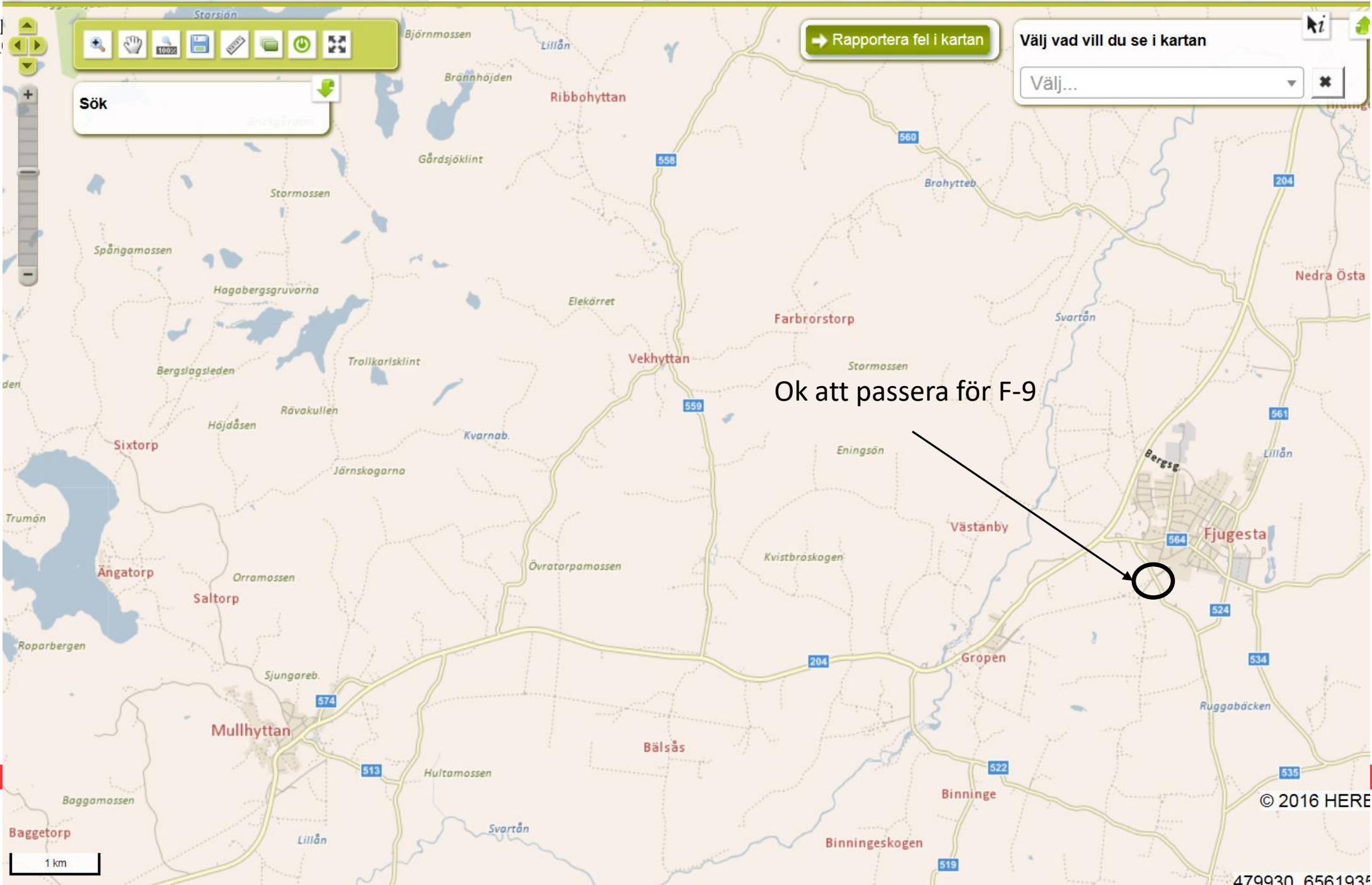
De som ansökt p.g.a. trafikförhållande som enskilt skäl (knappt 40 av 500) hanterades på följande sätt:

- Den 26 maj besöktes samtliga vägavsnitt med koppling till de som ansökt pga trafikförhållanden av skolskjutshandläggaren tillsammans med trafiksäkerhetsexpert från NTF. Här gjordes specifika bedömningar på plats denna dag (tillsammans med data gällande trafikintensitet från Trafikverket). Detta noterades av skolskjutshandläggaren som sedan tog med dessa till ett särskilt möte den 1 juni med Nämndordförande för KUB Berth Falk och FC KUB Monica Skantz. Vid detta möte utgjorde noteringarna från den 26/5 en del och skolskjutsreglementets ansvarsdel en del (dvs vårdnadshavarens respektive kommunens ansvar för barnet/eleven mellan hemmet och skolan/hållplatsen).
- På kartorna nedan framgår vilka specifika vägsträckor som noterades som mer eller mindre trafikfarliga den 26/5 utifrån den översiktliga trafiksäkerhetsinventeringen som genomfördes av NTF 4-5 februari -19 (framgår av de tre sista bilderna nedan). Parametrar som tas hänsyn till vid bedömningar avseende trafikförhållanden framgår i skolskjutsreglerna och det är dessa som skolskjutshandläggaren utgår från vid bedömningarna (ihop med råd och stöd från trafiksäkerhetsexpert/er från NTF, erfarna skolbussförare, vårdnadshavare, tidigare skolskjutshandläggning mm) innan beslut fattas av skolskjutshandläggaren.
Besluten som fattas är tidsbestämda och gäller som längst ett helt läsår och kan överklagas till förvaltningsrätten i Karlstad, enligt instruktioner som finns på varje beslut.
- Kommunens samarbete med trafiksäkerhetsexperter från NTF startade i början av 2019 som en del i ett politiskt beslut med syfte att utveckla kommunens skolskjutsarbete under läsåren 2019-2022 till ett likvärdigt, rättssäkert, tryggt och kostnadseffektivt regelverk inklusive handläggning (jämfört med tidigare år då det t.ex. aldrig genomförts en kartläggning över kommunens skolskjutsvägar och skolskjutshållplatser avseende trafiksäkerhet med hjälp av extern kompetens).





L
K



Rapportera fel i kartan

Välj vad vill du se i kartan
Välj...

Sök

Ok att passera för F-9

Den 26 maj besökte skolskjutshandläggaren och expert från NTF* (Lars Nordquist) alla vägsträckor där vårdnadshavare ansökt om skolskjuts med trafikförhållande som skäl. Bedömningarna denna dag togs vidare till ett internt möte 1 juni, där dessa vägdes in som en del av skolskjutsreglernas del som handlar om trafikförhållanden och kopplingen till kommunens- vs vårdnadshavaransvaret (se utdrag p4 och 10.1 nedan).



*= Rådgivande till kommunens skolskjutshandläggare vid handläggning av ansökningar inför beslut, planering av skolskjutsrutter och hållplatser. Allt i syfte att arbeta utifrån de politiskt beslutade skolskjutsreglerna som i sin tur syftar till att följa aktuell lagstiftning inom detta område.

4 Trafikförhållanden

Skolskjuts kan beviljas om vägen till skolan eller närmaste busshållplats kan anses farlig ur trafiksäkerhetssynpunkt avseende i första hand trafikintensitet samt i viss omfattning vägens utformning och siktförhållanden. Här ingår också vårdnadshavaransvaret som en del av bedömningen. Skolskjutshandläggare ansvarar för bedömning och beslut med stöd av extern expertis inom trafiksäkerhetsområdet. Beslutet kan vara tidsbegränsat eller gälla hela läsåret.

10.1 Vårdnadshavarens ansvar

Vårdnadshavaren har ansvar för att se till att eleven kommer **till** och **från** busshållplats samt ansvar för eleven tills bussen hämtar upp. Elev som upplever rädsla och osäkerhet när de går till/från skolskjutshållplats och vid väntan på skolskjuts vid hållplats har inte rätt till särskild skolskjuts. I dessa situationer är det vårdnadshavarnas ansvar att stödja sitt barn genom att tillsammans med barnet träna på att gå till/från hållplatsen så att barnet inte känner rädsla och oro. Vårdnadshavaren har också ansvar för att elev följer de ordningsregler som gäller vid skolskjuts

Nedan framgår NTFs inventering av skolskjutsvägar 4-5 feb -19

Vid dessa dagar åkte NTFs Lars Nordquist och en kollega med busschaufförerna på alla skolskjutsrutter under två dagar i syfte att göra en övergripande inventering av vägarnas trafikförhållanden.

Denna inventering utgjorde ett första arbetsmaterial till kultur- och bildningsnämnden som en del i deras beslut att utveckla kommunens skolskjutsarbete under läsåren 2019-2022 till ett likvärdigt, rättssäkert, tryggt och kostnadseffektivt regelverk inklusive handläggning (jämfört med tidigare år då det t.ex. aldrig genomförts en kartläggning över kommunens skolskjutsvägar och skolskjutshållplatser avseende trafiksäkerhet med hjälp av extern kompetens).

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) är en fri, självständig och idéburen organisation som arbetar för en säker trafik. NTF arbetar på ideell och demokratisk grund genom folkrörelser, organisationer, samhällsinstitutioner, företag och enskilda.



Inventering av skolskjutsvägar

i Lekebergs Kommun, 2019-02-04--05

Lars Nordquist
Verksamhetsansvarig
NTF Sörmland-Örebro län-Östergötland



Inventering och bedömning av skolskjutsvägar i Lekebergs kommun

Att göra en bedömning av skolskjutsvägar är en subjektiv bedömning men bygger på fakta från flera faktorer: barns mognad, trafikintensiteten och hastigheten på de berörda vägarna.

NTF Sörmland-Örebro län-Östergötland utgår endast från trafiksäkerhetsaspekten och tar inte hänsyn till andra faktorer.

NTF Sörmland-Örebro län-Östergötland har använt de kartmaterial som finns att tillgå vad det gäller hastighet och trafikintensitet. Dock utgår vi från hastighetsgränsen, vilket inte alltid överensstämmer med den faktiska hastigheten på den aktuella vägen. Vi har också genomfört en okulär besiktning av alla vägar där skolskjutsen åker idag. Vi har varit två personer som har genomfört den okulära besiktningen.

Vi har grupperat barnen i två grupper, grupp 1 högstadielärover och äldre, & grupp 2 yngre barn.

Vi har valt att göra skillnad på att "korsa vägen" och "att gå längsmed vägen". Det senare räknas som betydligt sämre ur trafiksäkerhetssynpunkt då vistelsen på vägen är betydligt längre.

Bedömning av vägarna blir i detta fall generell då vi inte tittat specifikt på varje hållplats och dess förhållande. Därför kan vi inte med säkerhet säga exakt på alla platser vad som lämpar sig eller inte lämpar sig. Hastighetsbegränsningen, sikten och vinterväghållningen på den aktuella platsen spelar också in för trafiksäkerheten. Detta genomförs i en undersökning kallad "Risk och otrygghet vid busshållplatser på landsbygd".

I listan nedan har vi listat vägarna som skolskjutstrafiken trafikerar.

Vägar där inga barn ska gå längsmed eller korsa:

Lv 204

Väg 534

Väg 522 mellan väg Lv 204 och väg 519

Väg 518 mellan väg 524 och 527

Väg 564 mellan 536 Och 534

Vägar där högstadiel elever kan korsa, men inte gå längsmed.

Väg 519

Väg 520

Väg 538

Väg 522 mellan väg 518 och 519

Väg 727

Väg 728

Väg 691

Väg 566

Väg 565

Väg 560

Väg 562

Väg 569

Väg 534

Väg 559

Väg 558 mellan väg 560 och väg 566

Vägar där alla kan korsa och högstadiel elever gå kortare sträcka längsmed.

Väg 537

Väg 536

Väg 568

Väg 526

Väg 527

Väg 535

Väg 558 mellan Lv 204 och väg 560

Väg 560

Frågor på denna del?

Skolskjutshandläggarens summering den 3 augusti inklusive avstämning med externa experter

Utifrån ovan beslutsunderlag och den fortsatta dialogen som skett mellan några vårdnadshavare från "Skärmartorpsområdet" och skolskjutshandläggaren direkt eller via överklagandeprocessen med Förvaltningsrätten i Karlstad (där alltså inget domslut ännu ej inkommit) så kan följande information ges till ansvarig nämnd:

- ✓ NTFs expert kvarstår vid sin rekommendation trots de olika argument som klagande framfört, men föreslog i dialogen med skolskjutshandläggaren om att vinterskjuts kanske kunde vara ett alternativ för delar av denna vägsträcka (och andra?) i kommunen.
- ✓ SKRs jurist anser att både skolskjutsregler och handläggning följer lagar och praxis - utifrån den telefonintervju som skolskjutshandläggaren gjorde efter mötet mellan nämndordf, skolskjutshandläggaren och två klaganden från Skärmartorp den 30/6.

På kommande bilder visas kommunens skolskjutshandläggares yttrande (avidentifierat) till förvaltningsrätten på överklagande som inkommit för denna vägsträcka.

Yttrande till Förvaltningsrätten i Karlstad i mål nr xxxx-20

Vi på Lekebergs kommun motsätter oss överklagandet där vårdnadshavaren överklagat kommunens beslut, daterat 2020-06-22, för skolskjuts för X, med följande motivering:

Skolskjutsarna i Lekebergs kommun har innan läsåret 19/20, av olika anledningar, handlagts på ett "ojämnt" sett vad gäller t.ex. likvärdighet och har inneburit att väldigt många har fått skolskjuts beviljad av olika skäl och där beslutsfattandet ofta har varit av karaktären "generös och godtycklig samt hellre fria än fälla i olika gränsfall" och detta vill ansvarig nämnd förbättra och tydliggöra.

Denna förändringsprocess innebär att ett antal elever och deras vårdnadshavare hamnar i ett läge som innebär försämrad service avseende skolskjutsmöjlighet och därför ökade klagomålen redan inför (och under) läsåret 19/20, jämfört med tidigare, och denna förändringsprocess har påverkat ett antal elever och deras vårdnadshavare även inför kommande läsår.

Med ovan nämndbeslut som utgångspunkt, som också kopplar till reviderade skolskjutsregler (se bilaga 1) ihop med ett samarbete med trafiksäkerhetsexpert från NTF, har skolskjutshandläggaren (med stöd av Nämndordföranden) bedömt att trafikförhållande för X (som ska börja åk X) inte är ett giltigt skäl, och beslutet därför avslag för läsåret 20/21.

Efter att ansvarig politik och skolskjutshandläggare lyssnat på X (vårdnadshavare till X) olika argument ändrades tidssättningen för avslaget till att gälla perioden 20/8 (skolstart) till 23/10 (då höstlovet startar) för att kommunen tillsammans med bl.a. NTFs trafiksäkerhetsexpert undersöka riskerna ytterligare och då specifikt för att ompröva om "vinterskjuts" kan bli aktuellt för delar av den överklagade vägsträckan.

"Mån av plats" kan eventuellt komma att finnas för X, trots avslag (med koppling till organisatorisk/ekonomisk svårighet) och det kommer att visa sig 1-2 veckor före skolstarten, den 20 augusti, då skolskjutsplaneringen (antal bussar, platser och ruttplanering) är klar.

Ansvarig politisk nämnd (kultur och bildningsnämnden) har tydliggjort i beslut och i kommunens reviderade skolskjutsregler fr.o.m. läsåret 19/20 att skolskjutsarna ska följa relevanta lagar och säkerställa likvärdighet, rättssäkerhet och kostnadsoptimering.

Utifrån detta har skolskjutshandläggaren jobbat på ett systematiskt sätt med bl.a. trafiksäkerhetsexperter från NTF, jurister på SKR, ansvariga busschaufförer och deras chefer, skolskjutsföretaget Optiplan, skolskjutsforum på SKR, kommunens kommunikatörer m.fl. - allt med syfte att genomföra ansvarig nämnds beslut.

I ett särskilt telefonmöte med en SKRs jurist den 8/7 gällande X beslut och vårdnadshavare X olika frågor/påståenden till kommunen ställde jag specifika frågor och uppfattade då att vi har agerat enligt relevant lagstiftning i handläggning och beslut.

Beslut om skolskjuts fattar kommunen med stöd av 10 kap 32 § första stycket (grundskoleelev i hemkommunen) och 33 § första stycket (grundskoleelev i annan kommun än i hemkommunen) i skollagen (2010:800). Dessa lagkrav säkerställs i Lekebergs kommuns skolskjutsregler (se bilaga 1).

Vi på kommunen har förståelse för att X och hans vårdnadshavare (och andra som nu påverkas negativt av nämndens nya skolskjutspolitik) blir oroliga/upprörda över den förändringsprocess som vi nu är mitt i (bl.a. med koppling till om och hur skolskjuts varit tidigare för dem). Därför så försöker vi lyssna extra mycket på varje vårdnadshavares frågor (via telefon, e-post och även på fysiska möten) och tittar på varje enskilt ärende för att eventuellt ompröva ett avslag.

I X fall gjorde vi en omprövning, genom att vi tidsatte avslaget till en kortare period (fram till höstlovet va 44) allt för att försäkra oss om att vi på kommunen gör allt vi kan för att både följa de lagar som gäller och i detta fall särskilt frågan som gäller trafikförhållanden på skolskjutsvägarna i Lekebergs kommun och specifikt den vägsträcka där nu kommunen och X har olika uppfattningar om.

Vad gäller X olika påståenden i sina olika kontakter med kommunen så kan vi kommentera det som handlar om NTFs olika underlag där vi och NTF är överens om att detta ska ses som ett arbetsmaterial till nämnden och till skolskjutshandläggaren dels som kommunövergripande råd/rekommendationer vad gäller skolskjutsvägar och hållplatser och specifikt när vi bedömer olika delavsnitt på vägarna ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Detta framgår i det beslutsunderlag som X bifogar i sitt överklagande. Bifogar det även ihop med detta svar (bilaga 2).

Vi anser att vårt förändringsarbete ihop med NTF och flera andra kompetenta parter gällande skolskjutsfrågor innebär att vi säkerställer att vi på kommunen följer lagstiftning och praxis inom skolskjutsområdet.

LEKEBERGS KOMMUN den 9 juli 2020

Jan-Åke Stolt
Skolskjutshandläggare



För samtliga överklaganden som nu ligger hos Förvaltningsrätten för prövning och avgörande har jag i rollen som skolskjutshandläggare yttrat mig för kommunen med samma inledning och avslutning som i ovan fall och den mellersta delen har handlat om det enskilda fallet – detta i nära dialog med nämndordf, FC och andra repr. i nämnden.

Jag anser att processen hittills drivits på ett sådant sätt som nämnden beslutat om, inklusive att svara de klagande på ett professionellt sätt och bistå dem i överklagande till förvaltningsrätten, och det nu är förvaltningsrätten som får avgöra om detta är i enlighet med gällande lagstiftning och praxis eller inte.

Slut. Frågor?

/Jan-Åke

Bilagedel inklusive skolskjutsunderlag från tidigare nämndmöten fr.o.m. 2019.



Mötet den 30 juni mellan nämndordf, skolskjutshandläggaren och två klagande vh gällande trafikförhållanden

Från: Jan-Åke Stolt Karlsson <Jan-Ake.Stolt.Karlsson@Lekeberg.se>

Skickat: den 1 juli 2020 12:24

Till: ~~Karin Sjöström <Karin.Sjostrom@Lekeberg.se>; Jan-Åke Stolt Karlsson <Jan-Ake.Stolt.Karlsson@Lekeberg.se>~~

Kopia: Berth Falk <berth.falk@Lekeberg.se>; Kulturochbildningsnamnden - Lekeberg <kulturochbildningsnamnden@Lekeberg.se>

Ämne: Skolskjutsmötet igår

Hej,

Berth och jag tackar er för mötet igår!

Detta har vi nu kommit fram till:

- Ni formulerar en överklagan till förvaltningsrätten (ihop med bifogat beslutsunderlag). Ni postar det till kommunen (enligt instruktionen på sidan två i beslutet) så skickar vi det vidare till förvaltningsrätten med ett datum som gör överklagandet giltigt.
- Jag kommer skicka er (och de andra från samma område) ett nytt beslut "avslag från 20/8 till va 44 men elev får åka med i mån av plats fr.o.m. 20/8". Besked om mån av plats kommer ni få 1-2 veckor innan skolstart.

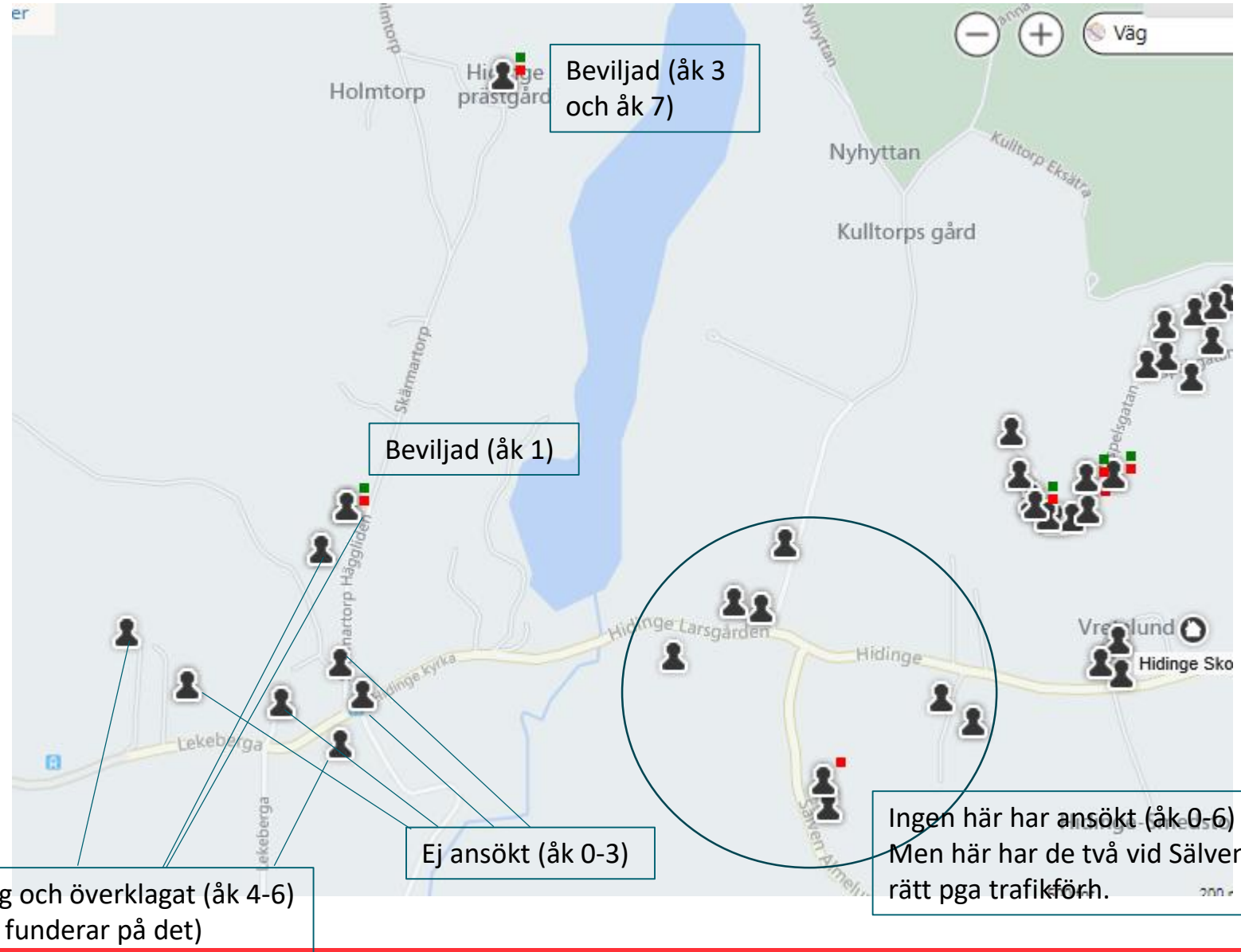
Det som gör att vi kommer prioritera "mån av plats" för er från detta område är länstrafikens bussar som vi inte (hittills) beaktat specifikt, vilket vi kommer göra. Vi kommer även ta nya kontakter med Trafikverket och NTF kommer anlitas mer (både vad gäller att träffa ansvarig nämnd 1/9 samt utreda vinterskjutsfrågan för kommunen som helhet - som ytterligare en del i den trafiksäkerhetsbedömning som kommunen för första gången gör ihop med extern expertis på trafiksäkerhetsområdet).

Med vänlig hälsning
Jan-Åke Stolt
Skolskjutshandläggare
Lekebergs kommun

Denna bild visar på vilka vh som ansökt och som fått bifall resp. avslag från adresser väster om Hidinge skola.

Klagomål inklusive överklagande till förvaltningsrätten med koppling till de som ansökt för trafikförhållande av de som ska börja åk 4-6 och som bor på västra sidan om Garphytteån – och där de fått avslag utifrån att kommunen, med stöd av NTF, bedömer vägen som ok att gå längs med (med träning/stöd från vh) fr.o.m. åk 4 och uppåt.

Hittills (=8/7) har det enbart inkommit överklagande gällande avslag för trafikförhållanden från detta område.



Nedan skolskjutsbilder är från KUB nämndens extra skolskjutsnämndmöte 17 juni 2019 samt från det ordinarie nämndmöte 19 maj 2019

Inledande sammanfattning skolskjuts

Utifrån vetskapen om att dagens (och "gårdagens") skolskjuts är ojämlig så finns nu* möjlighet att göra den mer likvärdig, trygg, rättssäker och kostnadseffektiv med nuvarande regler.

*Nämndbeslutet med regeländringen att "alla som anser att de har skäl måste ansöka".

Påminner om att skolombyggnadsläsåren 2019-2020+2020-2021 kommer "störa" effektiviseringen p.g.a. att speciella skolskjutslösningar måste hanteras gällande slöjdundervisningen. Kostnaderna belastar skolbyggsprojektet.





Vad har hittills gjorts?

Ansök om skolskjuts



Rätt till skolskjuts



Frågor och svar



Kontakta bussarna



Status 17 juni

470 vårdnadshavare
har t.o.m. idag ansökt
(422 t.o.m. 15 april)

.....
294

enbart för avstånd

156

trafikförhållande och i
kombination med avstånd

Övriga

Har sökt för olika typer av
särskilda skäl och ibland i
kombination med
trafikförhållanden

Dagens extra nämndmöte
anger fortsatt inriktning
både i beslutsfattande och
skolskjutsplanering för de
som beviljas skolskjuts.

Alla ska ansöka.
Beslut vid tidigare nämndmöte -19
(ihop med ny hemsida).
Innebar en förändring i reglerna.

Vad har nämnden mer beslutat om?

- ✓ Gett förvaltningen i uppdrag att undersöka möjlighet – och om den bedöms finnas - genomföra ett linjetrafikförsök ht -19 med utvalda (frivilliga) högstadiееlever från Mullhytteområdet.

Status 12 juni:

+ Potential för ca 30 elever (efter dialog med Svealandstrafiken)

? NTF behöver säkerhetsbedöma berörda vägar och hållplatser om/när vi kommit överens med de utvalda/frivilliga.

Nämndmötet 17 juni

Implementering av skolskjutsreglerna fullt ut enligt ovan och i lämpliga steg, se nästa bild....



Planerade aktiviteter fr.o.m.
extra nämndmötet (dvs fr.o.m.
17/6 t.o.m. 15 augusti)

Provkörning av rutter i Lekeberg 24-25/6

- eftersom vi är sent ute med nämndbeslut för eventuell praxisändring vid beslut så hinner vi inte göra större/många förändringar denna sommar för kommande läsår

Beslut om skolskjuts till de 470 som ansökt via brev senast 30 juni

- fokus på att ändra tidigare "låt alla få välja både skola och skolskjuts pga sina olika skäl" till att nya förskoleklass elever ska följa våra regler gällande anvisad skola och skolskjuts. Övriga som tidigare har beviljad skolskjuts hanteras lite mer "varsamt" - t.ex. "i mån av plats" kan vara en variant av beslut för dessa.

Beslut om skolskjutsplanering till de som beviljats senast 12 augusti

- skolorna börjar 21 augusti och den första veckan i augusti ska bl.a. NTF göra sin sista säkerhetsbedömning på vägavsnitt och hållplatser med koppling till den planering som gjorts (efter 17/6) och där även Lindbergs buss chaufförer varit med i dialogen kring hur t.ex. en skolskjutshållplats kan säkras upp med hjälp av deras fordon och erfarenhet för på- och avstigning.

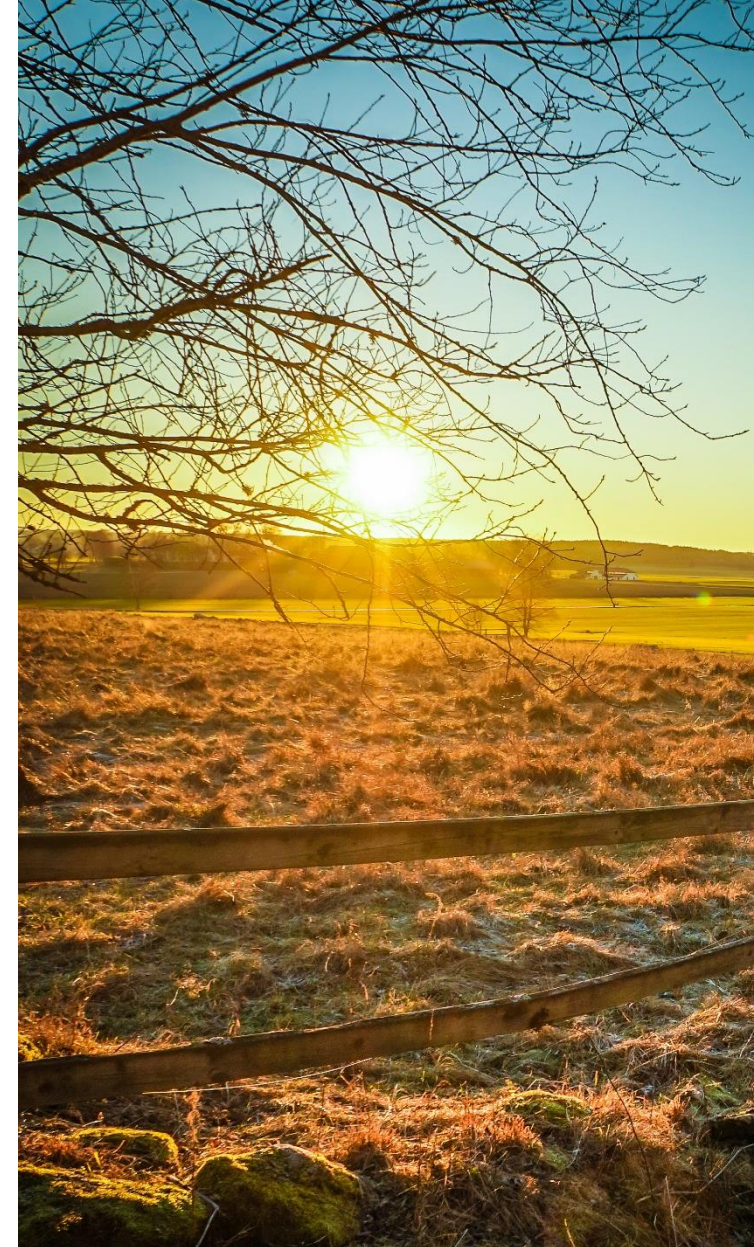
Risk för överklagande av beslut och/eller planeringen enligt ovan

- ju färre ändringar vi beslutar om jämfört med idag ju mindre risk för missnöjda vårdnadshavare. Eftersom vi är så sent ute med ev. praxisändring 17/6 så hinner vi inte med större/många förändringar till kommande läsår (vilket kanske är bra?)

Tjänsteskrivelsen sammanfattar ovan bilder.

(att Gustavs namn finns med beror på att Monica och J-Å bett om hans hjälp i formulerandet utifrån hans erfarenhet)

Frågor?



Bilagor skolskjuts

Syfte

Utifrån att skolskjutsplanering och skolbussavtal togs tillbaka i egen regi på väldigt kort tid (slutdelen av 2017 att börja gälla fr.o.m. vt-18) inklusive övertagande av befintligt avtal och befintliga skolskjutsregler så har effektiviseringsmöjligheterna hittills varit begränsade. Nu finns möjlighet att ta ett totalt "omtag" kring effektiviseringen och mycket arbete måste genomföras under främst första halvåret 2019 för att få en mindre effekt 2019-2020 och den stora effekten fr.o.m. ht-20.

Statuskommentar 16 maj-19:

Pga att varken Lekebergs kommun eller Lindbergs buss ser någon orsak/risk i att "riva upp" befintligt avtal innan dess utgång juni-22 så ändrades effektiviseringsbetet med fokus på att i stället optimera skolskjutsarna utifrån befintligt avtal och minsta möjliga ändringar av befintliga skolskjutsregler (detta innebär 100 tkr lägre konsultkostnad av de beviljade 750).

Men skolbygget, inklusive dess speciella förläggning av specialämnen på andra orter (slöjd, hemkunskap..) kommande två åren komplicerar arbetet med optimal – normal – skolskjutsoptimering samt fördyrar det, kanske motsvarande 100 tkr, som tas av byggbudget?

Möjligheter vs svårigheter/risker vid beslutsfattande i juni!

- ✓ 530 av kommunens drygt 1000 elever har idag beviljad skolskjuts.
Många av dessa hämtas idag upp väldigt nära sina hem (och så har det "alltid" varit) även om det i reglerna står så här:
 - > *"Om eleven är berättigad till skolskjuts ska avståndet till närmaste busshållplats uppgå till högst:*
 - Åk 0-3: 2 km
 - Åk 4-6: 2 km
 - Åk 7-9: 3 km"

- ✓ Vid förra nämndmötet beslutades att ändra ansökningsförfarandet som innebär att alla (oavsett skäl) måste ansöka och detta innebär bl.a. följande möjligheter:
 - + Minskar risk med tomma platser (tidigare skolskjutsbeviljad pga avståndsskäl behövde inte söka)
 - + Inte bevilja vissa ansökningar som idag har skolskjuts pga trafikförhållanden där VH i stället får ta ansvar och/eller godkänna till hållplatser längre bort från hemmet och låta VH ta ansvaret dit.
Här blir NTFs säkerhetsbedömning viktig vad gäller vägars- och hållplatsers risker vs trafikmognad.



Försök med linjetrafik som skolskjuts för högstadiel elever från Mullhytteområdet höstterminen 2018

- Följande måste säkerställas innan försök kan starta:
 - > Plats på linjetrafikbussarna
 - > Hållplatser säkerhetsbedömda av NTFs trafiksäkerhetsexpert
 - > Vägar till och från hållplats från hem säkerhetsbedömda och här finns möjlighet att involvera vårdnadshavarens ansvar i kommunens skolskjutsregler.

I juni ska alla inkomna ansökningar (i nuläget 430) beslutas och förutom att då bevilja skolskjuts med linjetrafik så kan väldigt många beviljas på ett nytt sätt eller avslås (forts.....)

Möjligheter och svårigheter utifrån både befintliga skolskjutsregler och historik:

1. Skolupptagningsområden

Det är anvisad skola som avgör om vårdnadshavare har rätt till skolskjuts eller inte. Här finns historik med otydlighet vad som är anvisad- respektive vald skola.

2. Vårdnadshavares ansvar från hemmet till hållplats

De flesta av dagens beviljade skolskjutsar har sin hållplats nära hemmet p.g.a. trafikförhållanden, men om kommunen skulle använda sig av vårdnadshavaransvaret i reglerna så skulle skolskjutsen totalt sett kunna optimeras både vad gäller antalet hållplatser och totala antal körda skolskjutsmil inklusive möjliggöra linjetrafik för högstadiееlever.

3. Sittplats med bälte

En av de viktigaste anledningarna till att skolskjutssamarbetet med Region Örebro/Länstrafiken avbröts var dels att det planerades in elever i lägre åldrar på linjetrafik och dels att det förekom situationer då det var fullsatta bussar vid våra elevers hållplatser (främst morgonturer från Lanna).

4. Ramtider

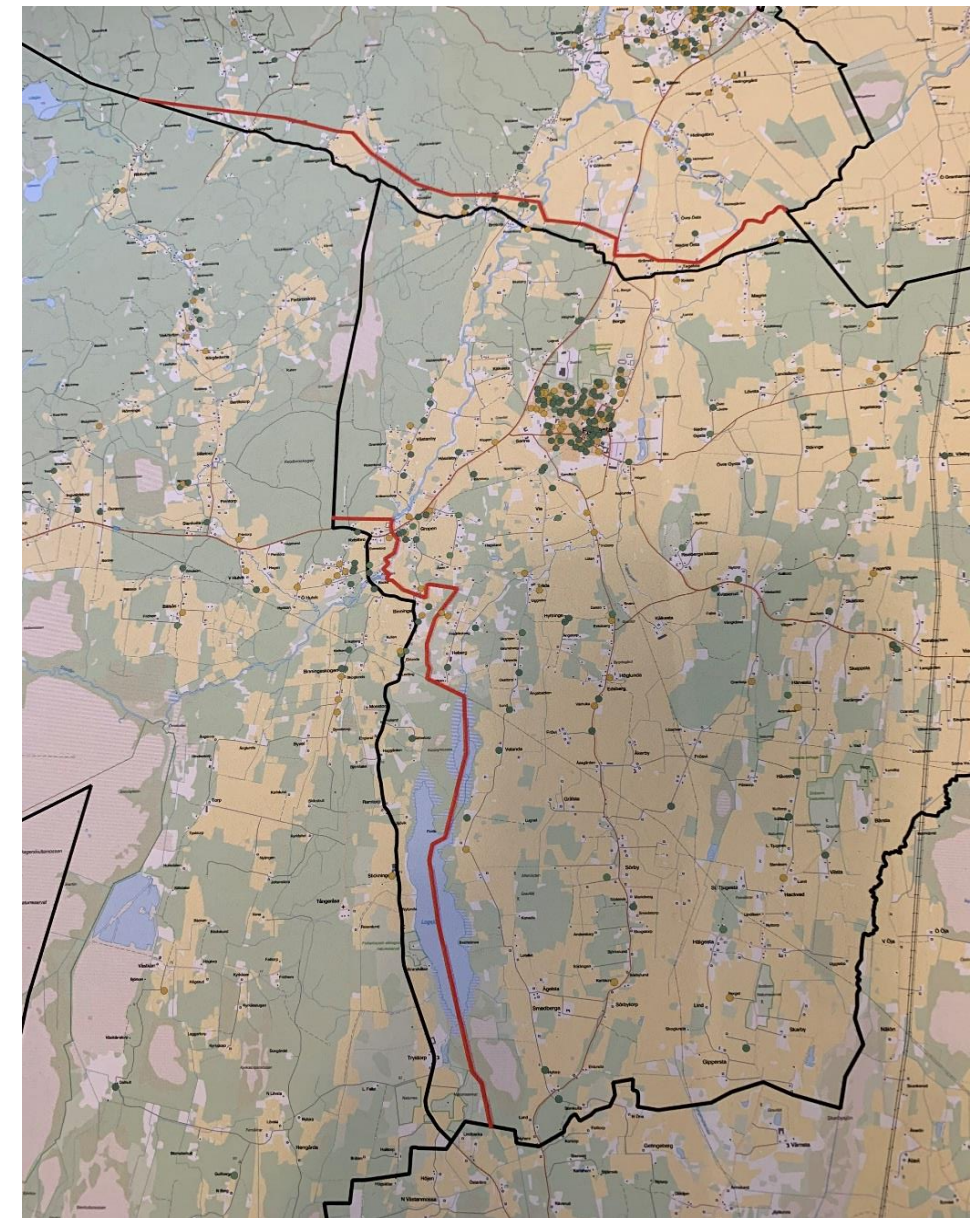
Våra skolors start- och sluttider är en viktig aspekt för att både schemaplanera på ett kvalitetsmässigt bra sätt och samtidigt viktiga parametrar för skolskjutsoptimering – inklusive ev. linjetrafikstidtabeller.



1. Skolupptagningsområden

Det är anvisad skola som avgör om vårdnadshavare har rätt till skolskjuts eller inte.

- Fram tills för något år sedan har det funnits både plats och personal på våra olika skolor så därför har anvisad skola eller vald skola inte varit en viktig fråga.
- Även när det gäller skolskjuts så har det hittills funnits plats både vad gäller att få skolskjuts beviljad trots att man bodde/bor på "fel sida gränsen" samt för kompisåkning i vissa fall.
- Inför skolplacering av våra förskoleklasseläver till kommande läsår så anvisade vi skola utifrån skolupptagningsområdet, och det innebar att 13 vh sökte "val av skola". Röda linjen är en justering för att följa adresser i stället för vägar och med hänsyn till tillväxten.



forts.möjligheter och svårigheter utifrån både befintliga skolskjutsregler och historik:

2. Vårdnadshavares ansvar från hemmet till hållplats

3. Sittplats med bälte

4. Ramtider

Förslag på åtgärder för att säkerställa ovanstående är följande:

-> Linjetrafik på försök under höstterminen med elever från Mullhytteområdet (se tjänsteskrivelse)

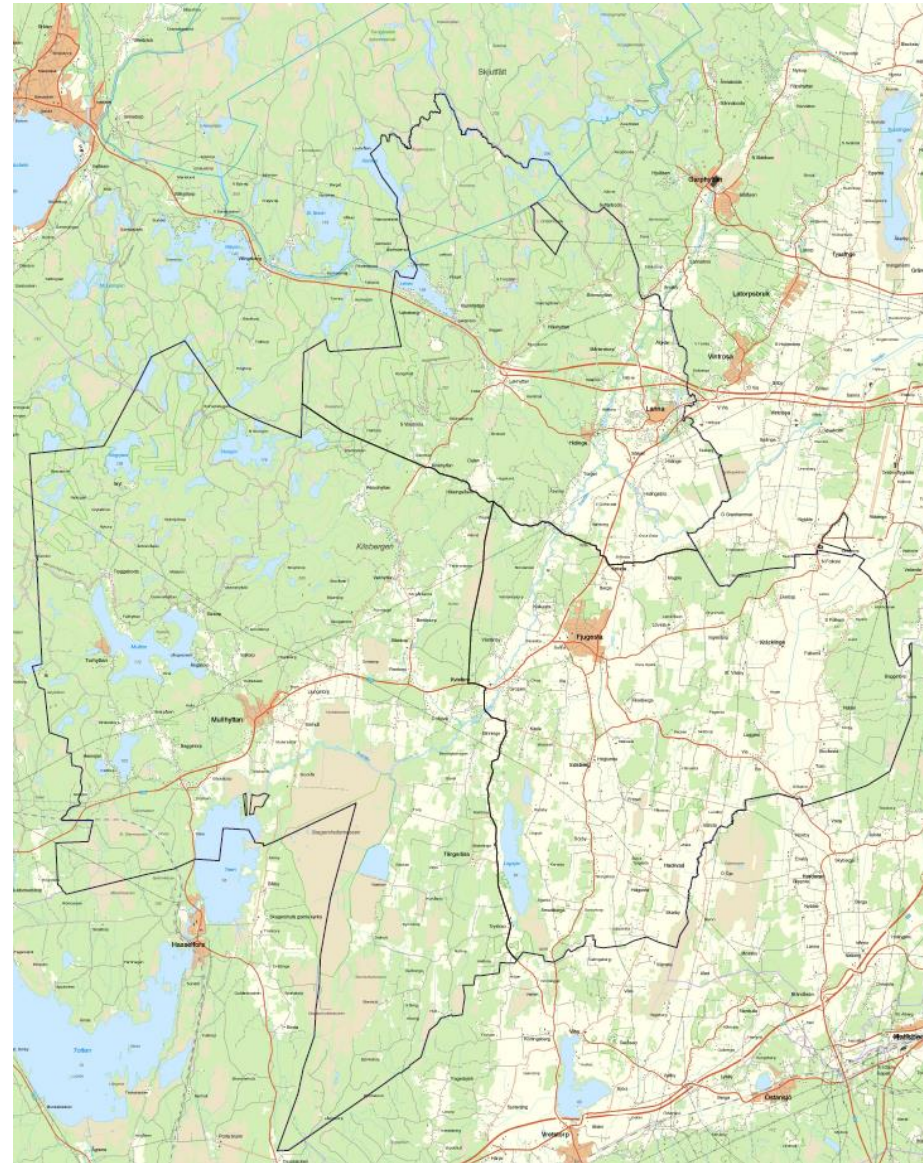
- många frågetecken måste utredas innan elever kan få detta som skolskjutsbeslut (t.ex. så ska trafik-säkerhetsexpert från NTF bedöma både hållplatser samt vägar till och från dessa)

-> Strikta upp beslutsbedömningarna i juni utifrån det som skolskjutsreglerna möjliggör

- vårdnadshavares ansvar från hemmet till hållplats och anvisad skola vs vald skola

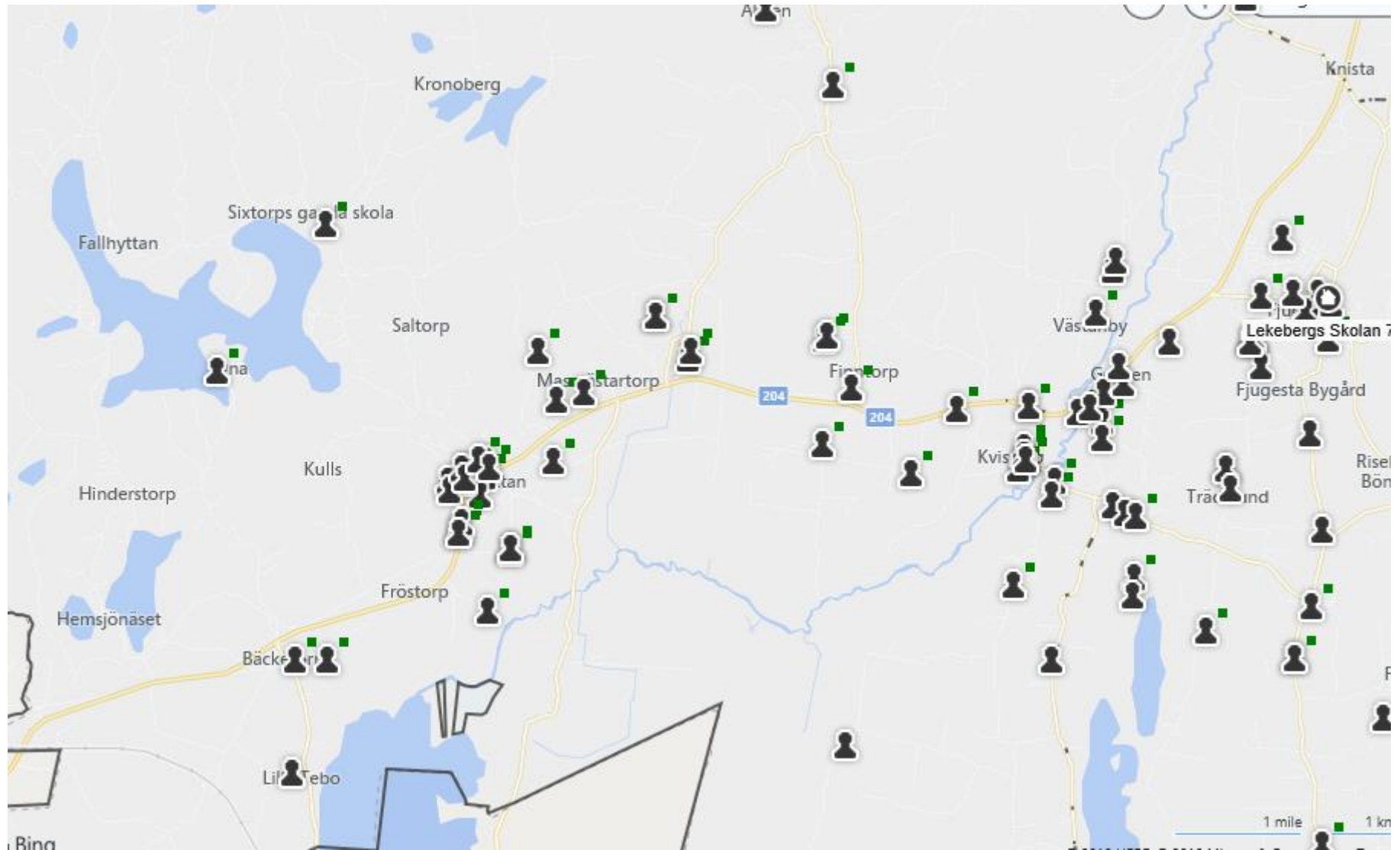
Ta fram en kommunikation för ovan åtgärder (för internt- och externt bruk) kring varför nämnden vill optimera, inklusive "strikt upp" beslutsbedömningarna fr.o.m. juni inför gällande kommande läsår (forts..)

Samarbete pågår mellan Lekeberg (JÅ) kart- och GIS-tekniker på Sydnärkes Byggförvaltning och Optiplan för att tex bygga upp olika "kartlager" av skolskjutsinformation (trafiksäkerhetsbedömningar av NTF, upptagningsområden mm)

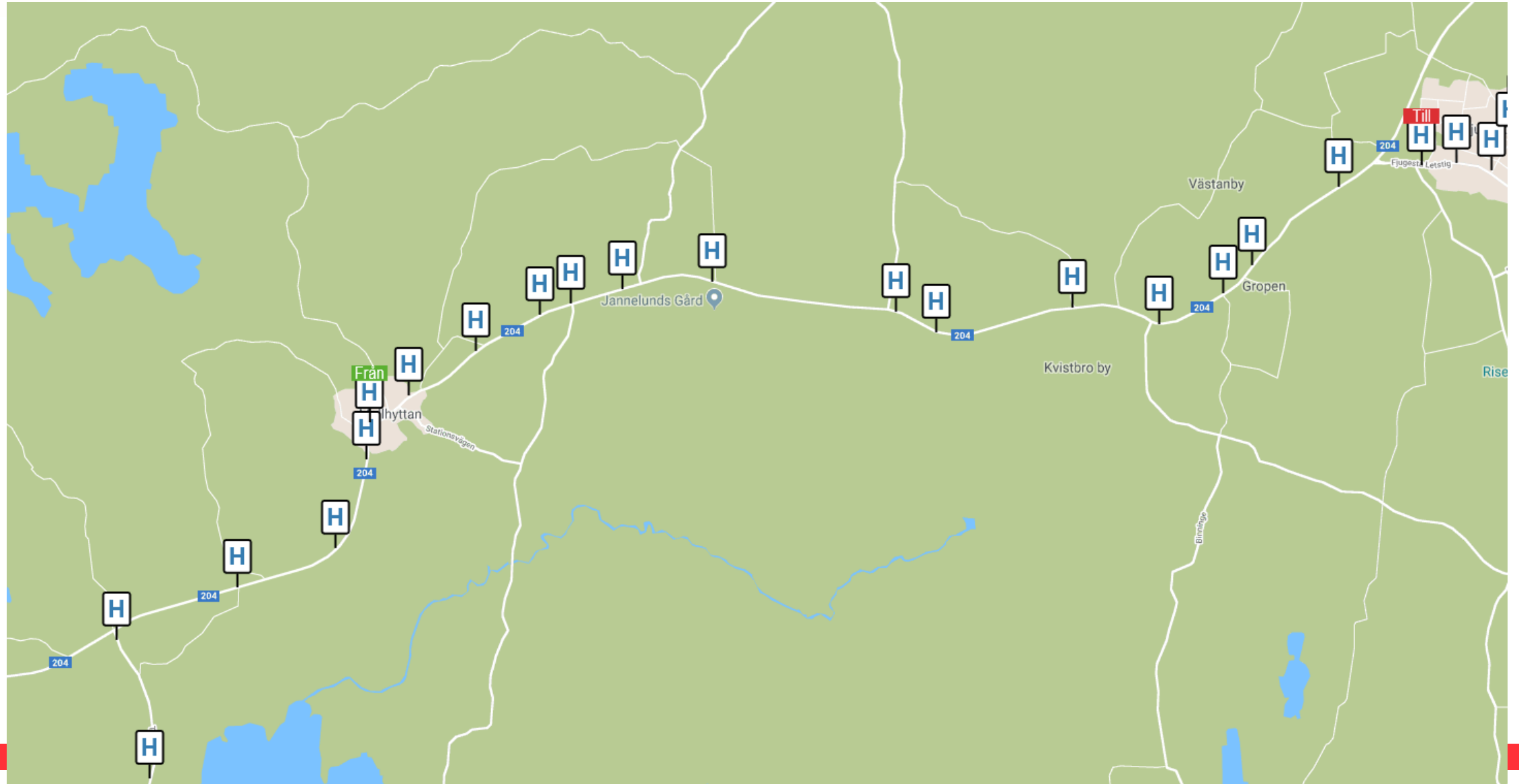


Potential fr.o.m. nu....

- 530 av kommunens drygt 1000 elever har idag beviljad skolskjuts. Av dessa ca 350 med automatik p.g.a. avståndsskäl.
- Inom ramen för kommunens skolskjutsregler (och befintligt avtal med Lindbergs buss) har ett optimeringsarbete startats upp fr.o.m. förra nämndmötet med beslutet att alla som anser att de har skäl måste ansöka inför kommande läsår.
- T.o.m. sista ansökningsdagen den 15 april hade 420 ansökt (t.o.m. nu 470)
- Under juni ska skolskjutsbeslut för dessa fattas och här finns möjlighet för nämnden att förändra tidigare förhållningssätt vid beslutsfattandet utifrån befintliga regler. (forts. nästa sida...)



Trygghet och nytänkande – Naturligt nära



Trygghet och nytänkande – Naturligt nära

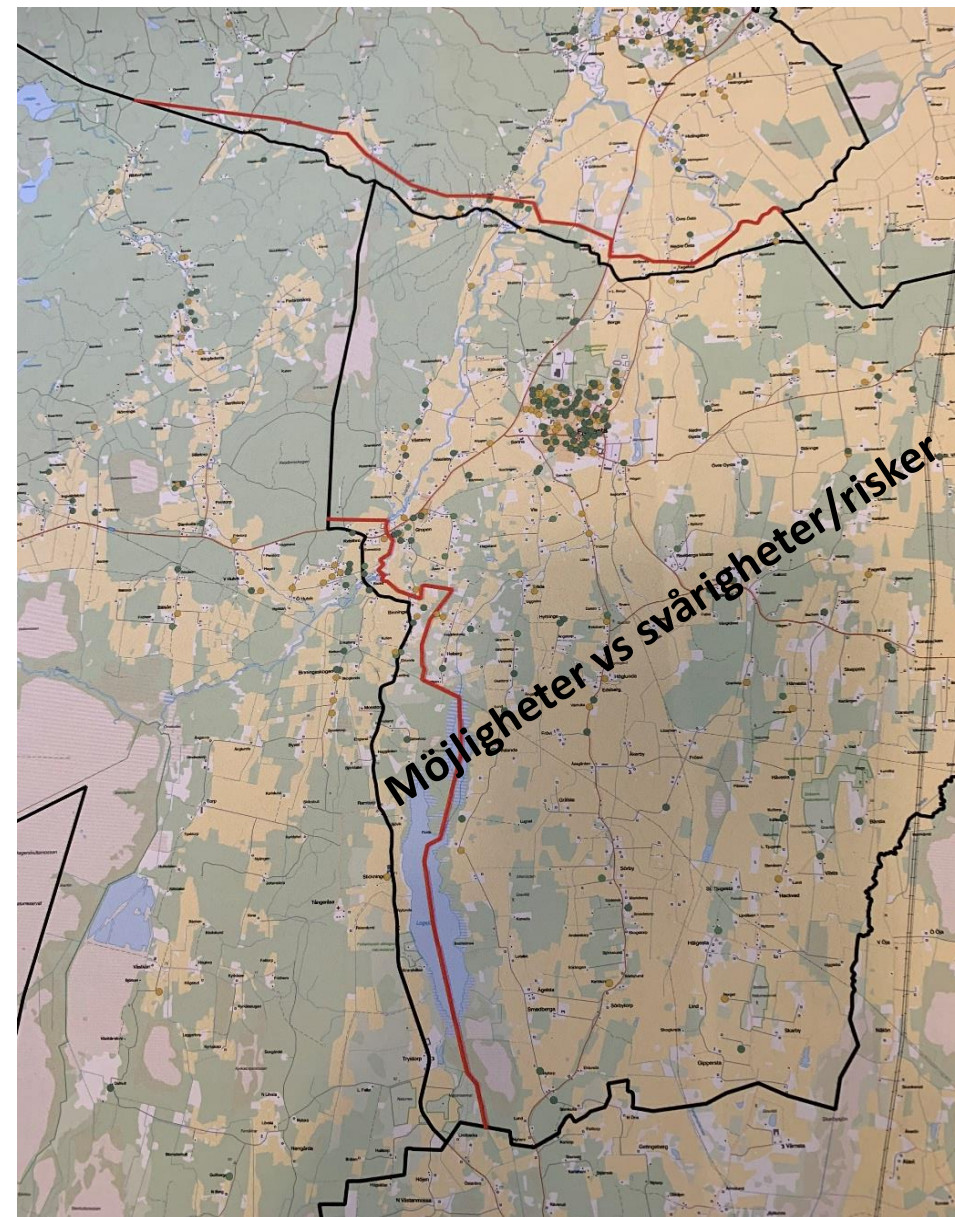
Skolupptagningsområden vs skolskjutsområden

Ett bättre sätt vid gränser (eller kanske mer riktigt "riktlinjer") mellan våra olika skolupptagningsområden är att följa fastighetsgränser än vägar (som hittills varit fallet).

Av den anledningen förflyttas "riktlinjen" enligt kartan till höger, enligt den röda vs den svarta. Dessa "riktlinjer" används av förvaltningschef och rektorer för att anvisa skolor utifrån plats- och bemanningsläge.

Hittills så har kommunen varit "frikostig" gentemot vh vad gäller att både få välja skola och få skolskjuts beviljad från vissa adresser som alltid legat på fel sida, och här har vi nu börjat att "räta upp" detta gällande förskoleklassplaceringar.

Detta har inneburit ett 10-tal negativa reaktioner från VH (och i några fall har de själva insett "risk att missa skolskjuts även om beslut inte har fattats än..")



Viktiga aspekter med koppling till våra skolskjutsregler:

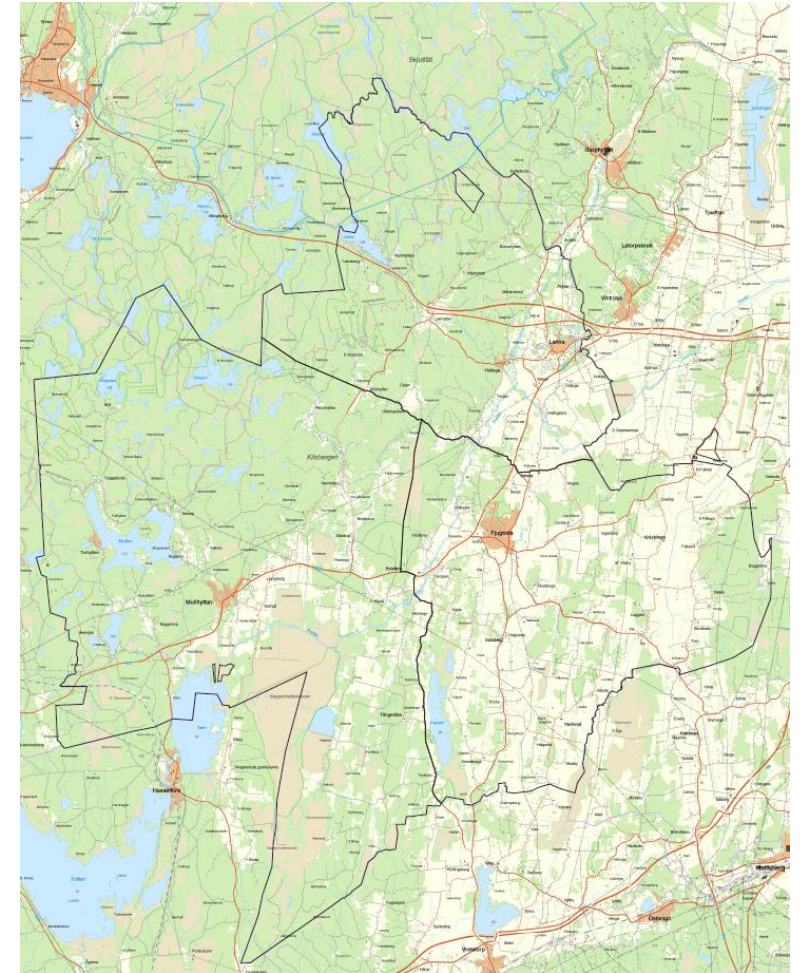
- Upptagningsområden**
(bostadsadress – anvisad skola)

- Avstånd**
(bostad till skola och ålder samt hållplats)

- Trafiksäkerhet**
(hemmet-hpl-skola samt vårdnadshavarens ansvar)

- Särskilda skäl**
(tillgänglighet, medicinska etc)

- ✓ **Ansökansförfarandet** - där beslut fattades vid förra nämnden – som nu ger nya möjligheter - men "VH-utmaningar" - fr.o.m dagens möte.





Optimeringar inför läsåret 19/20

- Nytt ansökningsförfarande (alla ska ansöka) -> kräver ändring i våra skolskjutsregler (minskar "tomma platser")
+ Beslutad vid förra nämnden.
+ Statusen här är att drygt 420 ansökningar har inkommit och ett fåtal har reagerat negativt, och då med koppling till att kommunen anvisat deras 6 åringar till "fel skola" vilket då riskerar att de inte får skolskjuts".

Under juni ska skolskjutsbeslut fattas och då föreslår AU-mötet till dagens nämndmöte följande:

- > Undersöka samt genomföra försök med linjetrafik för högstadieelever från Mullhytteområdet
- > Nyttja befintligt reglementets möjligheter att låta vårdnadshavare ta ett större ansvar från hemmet till hållplatser, genom att förflytta vissa av dessa till hållplatser för fler elever ("byuppsamlingsplatser")

Båda dessa förändringar (effektiviseringar) kräver trafiksäkerhetsbedömningar ihop med extern kompetens (NTF). Redan idag säger NTF att "vårdnadshavare kan gå och passera all vägar i kommunen utom vissa delar av 204:an.." och utifrån detta har kommunen möjlighet att strikta upp beslutsfattandet så att flera av de (ca 150) som idag har beviljad skolskjuts med trafikförhållanden som skäl inte kommer få det i juni (utan här kan vi hänvisa till vårt regelverk och vårdnadshavaransvaret).

Nedan skolskjutsbilder är från KUB nämnden 19 maj -19



Jås noteringar att lyfta fram på sina resp bilder nedan vid Nämndmötet 19/5 (som sedan ledde till ett extra nämndmöte i juni på tema skolskjuts/skolskjutsregler och dess handläggning och konsekvenser vid förändrad – mer ”fyrkantig” handläggning – framgent)

Skolskjuts

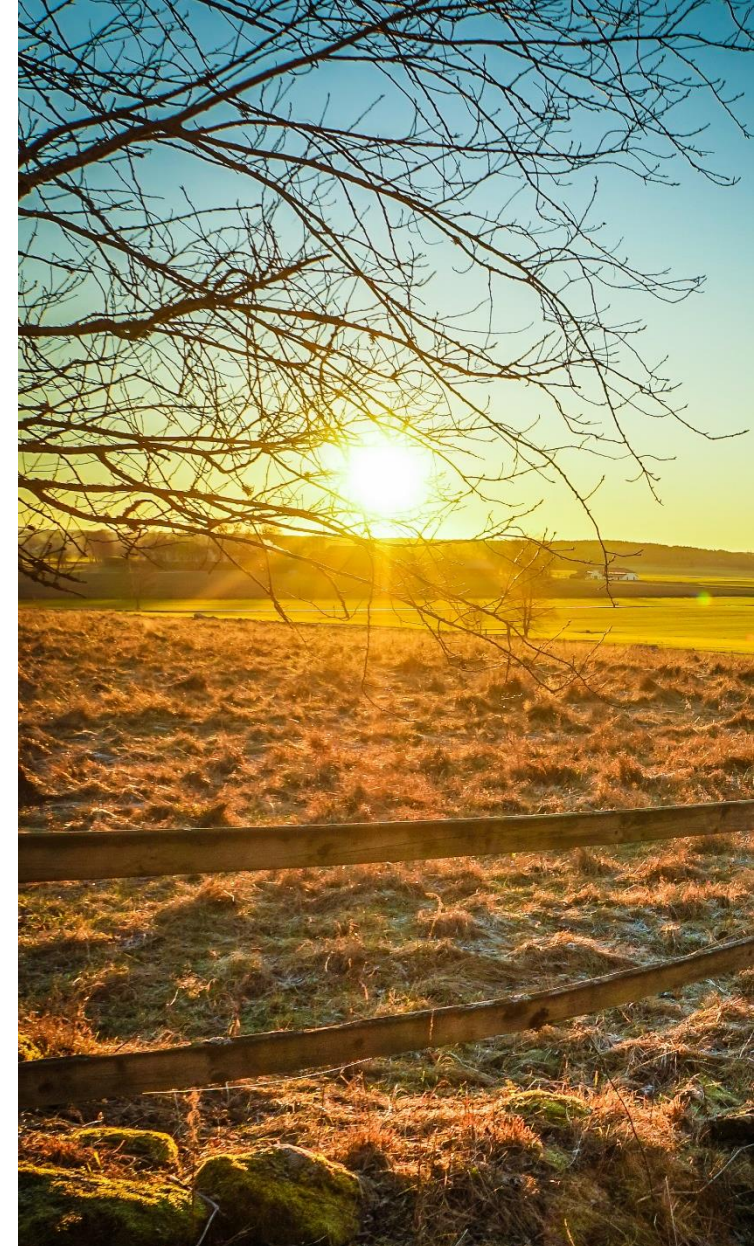
- Inledning/syfte och mål
- Ansökningsläget (utifrån nämndbeslutet senast)
- Möjligheter/svårigheter med ny beslutsinriktning för alla de som nu sökt:
Anvisad skola -> bör tydliggöras och följas fr.o.m. i år och framåt
 - Vi har redan stött på några upprörda röster vid anvisad skola för förskoleklassbarn till hösten (från adresser som ”alltid tillhört annan anvisad skola och/eller löfte att få både önskad skola och skolskjuts i samband med husköp 2016”
 - 12 av 13 som reagerat här bor på adresser som redan tidigare borde ha anvisats till den skola som vi nu anvisat till (se kartan)

Skolskjutsen

Försök med linjetrafik som skolskjuts för högstadieläver från Mullhytteområdet höstterminen 2018

- Följande måste säkerställas innan försök kan starta:
 - > Plats på linjetrafikbussarna
 - > Hållplatser säkerhetsbedömda av NTFs trafiksäkerhetsexpert
 - > Vägar till och från hållplats från hem säkerhetsbedömda och här finns möjlighet att involvera vårdnadshavaransvaret i kommunens skolskjutsregler.

I juni ska alla inkomna ansökningar (i nuläget 430) beslutas och förutom att då bevilja skolskjuts med linjetrafik så kan väldigt många beviljas på ett nytt sätt eller avslås (forts.....)





Lagar som styr våra skolskjutsregler

Kommunens politiskt beslutade ”Regler för skolskjuts i Lekebergs kommun” är de som skolskjutsbeslut handläggs utifrån och de i sin tur utgår från följande bestämmelser:

- 10 kap. 32 § skollagen (2010:800)
- 9 Kap. 15 b § skollagen (2010:800)
- 11 kap. 31 § skollagen (2010:800)
- 18 kap. 30 § skollagen (2010:800)

Att kommunens skolskjutsregler är i överensstämmelse med lagarna har JÅ (skolskjutshandläggare) säkerställt på olika sätt inför (och under) optimerings-/utvecklingsarbetet bl.a. via skolskjutsexperter på företaget Optiplan och forum samt dokumentation på SKR.

Möjligheter vs svårigheter/risker vid beslutsfattande i juni!

- ✓ 530 av kommunens drygt 1000 elever har idag beviljad skolskjuts.
Många av dessa hämtas idag upp väldigt nära sina hem (och så har det "alltid" varit) även om det i reglerna står så här:
 - > *"Om eleven är berättigad till skolskjuts ska avståndet till närmaste busshållplats uppgå till högst:*
 - Åk 0-3: 2 km
 - Åk 4-6: 2 km
 - Åk 7-9: 3 km"

- ✓ Vid förra nämndmötet beslutades att ändra ansökningsförfarandet som innebär att alla (oavsett skäl) måste ansöka och detta innebär bl.a. följande möjligheter:
 - + Minskar risk med tomma platser (tidigare skolskjutsbeviljad pga avståndsskäl behövde inte söka)
 - + Inte bevilja vissa ansökningar som idag har skolskjuts pga trafikförhållanden där VH i stället får ta ansvar och/eller godkänna till hållplatser längre bort från hemmet och låta VH ta ansvaret dit.
Här blir NTFs säkerhetsbedömning viktig vad gäller vägars- och hållplatsers risker vs trafikmognad.

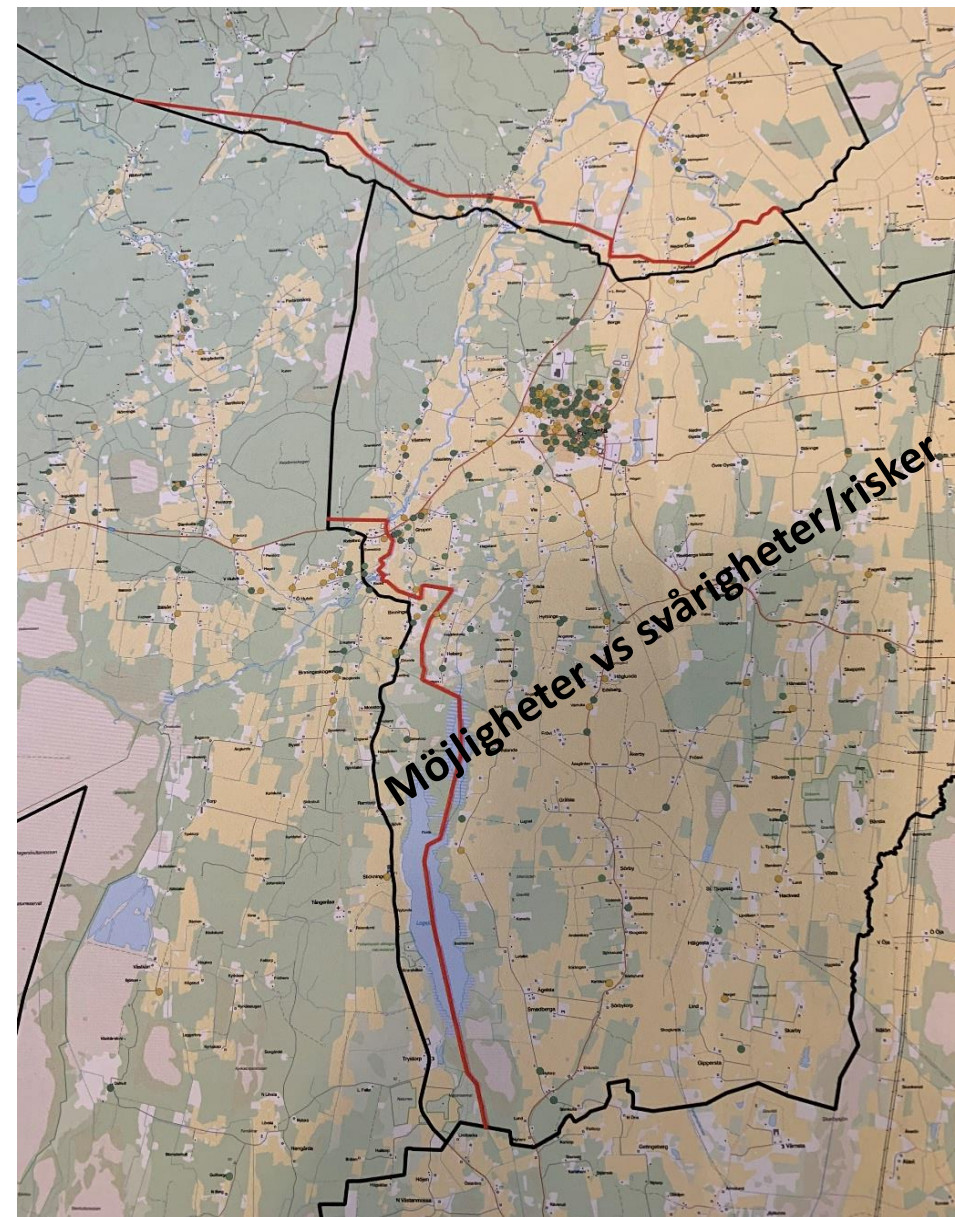
Skolupptagningsområden vs skolskjutsområden

Ett bättre sätt vid gränser (eller kanske mer riktigt "riktlinjer") mellan våra olika skolupptagningsområden är att följa fastighetsgränser än vägar (som hittills varit fallet).

Av den anledningen förflyttas "riktlinjen" enligt kartan till höger, enligt den röda vs den svarta. Dessa "riktlinjer" används av förvaltningschef och rektorer för att anvisa skolor utifrån plats- och bemanningsläge.

Hittills så har kommunen varit "frikostig" gentemot vh vad gäller att både få välja skola och få skolskjuts beviljad från vissa adresser som alltid legat på fel sida, och här har vi nu börjat att "räta upp" detta gällande förskoleklassplaceringar.

Detta har inneburit ett 10-tal negativa reaktioner från VH (och i några fall har de själva insett "risk att missa skolskjuts även om beslut inte har fattats än..")



Skolskjutsförändringarna

- behöver kommuniceras innan nya beslut skickas hem i juni?



Vi (nämnd och förvaltning) vill att den ska utvecklas för att bli så:

Likvärdig, trygg, säker och kostnadseffektiv som möjligt från och med läsåret 19/20
- och 10 år framåt – och i optimal samverkan med skolornas kunskaps- och trygghetsmål?

Utifrån nuläge och historik så kan reaktioner förväntas från våra medborgare på detta i samband med att skolskjutsbeslut fattas under juni i år.

Utifrån detta så behöver nya beslutade förändringar, d.v.s. ”strikta upp besluten”, kommuniceras externt och internt för att förebygga kommande reaktioner efter dagens nämndmöte.



Optimeringar inför läsåret 19/20

- Nytt ansökningsförfarande (alla ska ansöka) -> kräver ändring i våra skolskjutsregler (minskar "tomma platser")
+ Beslutad vid förra nämnden.
+ Statusen här är att drygt 420 ansökningar har inkommit och ett fåtal har reagerat negativt, och då med koppling till att kommunen anvisat deras 6 åringar till "fel skola" vilket då riskerar att de inte får skolskjuts".

Under juni ska skolskjutsbeslut fattas och då föreslår AU-mötet till dagens nämndmöte följande:

- > Undersöka samt genomföra försök med linjetrafik för högstadieelever från Mullhytteområdet
- > Nyttja befintligt reglementets möjligheter att låta vårdnadshavare ta ett större ansvar från hemmet till hållplatser, genom att förflytta vissa av dessa till hållplatser för fler elever ("byuppsamlingsplatser")

Båda dessa förändringar (effektiviseringar) kräver trafiksäkerhetsbedömningar ihop med extern kompetens (NTF). Redan idag säger NTF att "vårdnadshavare kan gå och passera all vägar i kommunen utom vissa delar av 204:an.." och utifrån detta har kommunen möjlighet att strikta upp beslutsfattandet så att flera av de (ca 150) som idag har beviljad skolskjuts med trafikförhållanden som skäl inte kommer få det i juni (utan här kan vi hänvisa till vårt regelverk och vårdnadshavaransvaret).

Tidplaner fr.o.m. nu och kommunikationsstrategi



Tidplan för ansökningsprocessen

April

1-15: Nya (digitala) ansökan är öppen för att ansöka

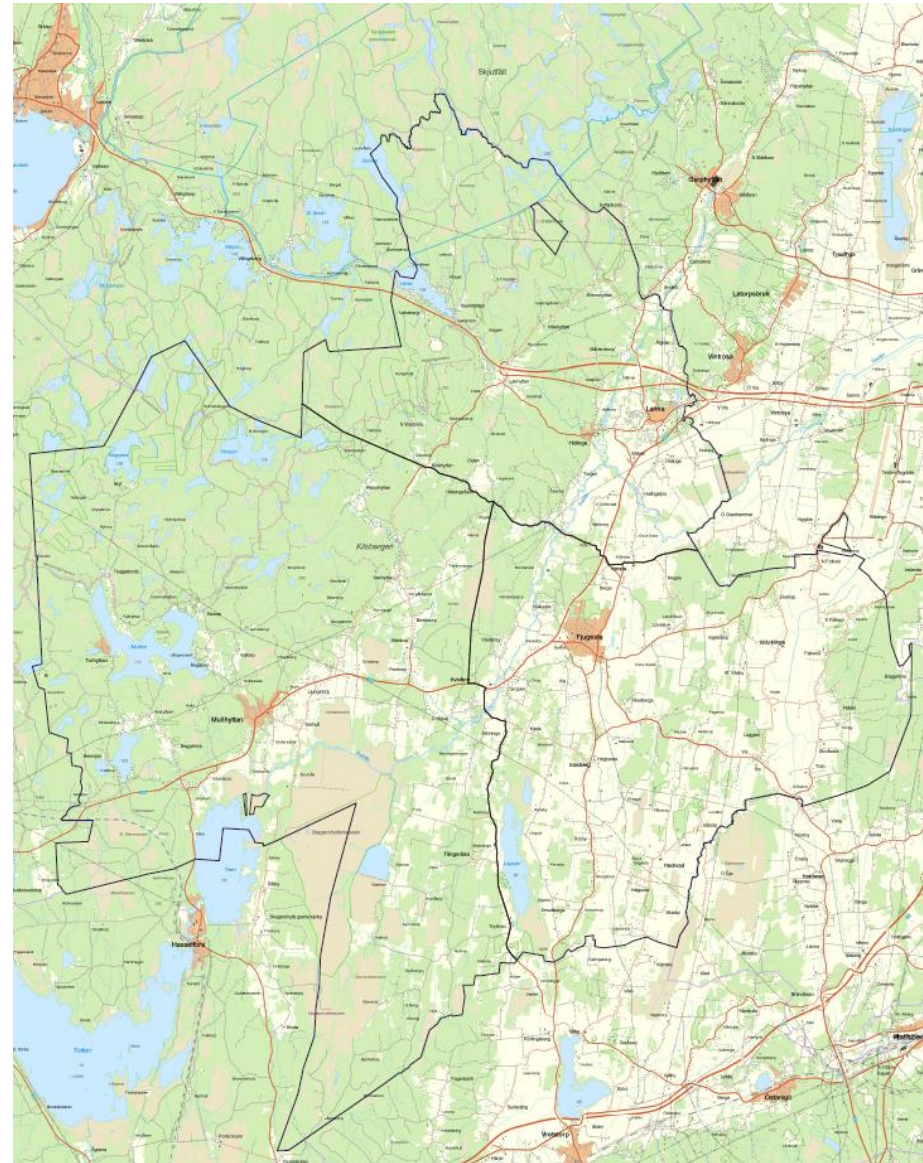
15-30: Påminnelser (på olika sätt) för de som inte ansökt

Mars

18: Formellt politiskt beslut om ny ansökansförfarande (inkl. rev. av skolskjutsreglerna)

28: Kommunikation (via brev, hemsida, veckobrev, mm)

Samarbete pågår mellan Lekeberg (JÅ) kart- och GIS-tekniker på Sydnärkes Byggförvaltning och Optiplan för att tex bygga upp olika "kartlager" av skolskjutsinformation (trafiksäkerhetsbedömningar av NTF, upptagningsområden mm)



Samrådsmöte 11 april 2019

- * Avtal
- * Kontaktpersoner
- * Rutiner
- * Samsyn och framtid
- * m.m.

Dialog om ovan - men gärna en inledande info om Björks-/Lindbergs buss organisationen etc



Innehållsdelar i avtalet där ”kartan avviker från verkligheten”:

-Fler fordon/mer produktion

- Fakturaunderlag (indexändring ok:at från Lekeberg, men vill gärna få igång verkligt körda km, bränsleförbrukning, gps-spår mm – liknande det som vi infört på egna fordon för vår Sydnärke IT).

- Incidentrapportering

-Mm

Mullhyttan-Storgatan Fjugesta

07:00 - 07:16

Restid 00:16h ⚠

527

513



07:30 - 07:46

Restid 00:16h ⚠

526

513



08:00 - 08:16

Restid 00:16h ⚠

527

513



08:29 - 08:46

Restid 00:17h ⚠

527

513



Storgatan Fjugesta-Mullhyttan

13:16 - 13:38

Restid 00:22h

513

527



14:16 - 14:34

Restid 00:18h

513

527



15:16 - 15:38

Restid 00:22h

513

527



16:01 - 16:19

Restid 00:18h

513

527



16:31 - 16:47

Restid 00:16h

513

526

