

Datum: 2018-09-03  
Handläggare: Cecilia Knutsson  
Direktnr: 0322-61 64 22  
Beteckning: 2018.383 BUN

Kommunledningskontoret

## **Förvaltningsremiss - betänkande särskilda persontransporter - moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58)**

Regeringskansliet har skickat ut Betänkande Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58) till bl a Alingsås kommun. Kommunledningskontoret har 2018-08-16 skickat ut en förvaltningsremiss till barn- och ungdomsförvaltningen och vård- och äldreomsorgsförvaltningen för beredning av ärendet till kommunstyrelsen, senast 2018-09-07.

### **Yttrande**

Idag har ca 1314 elever (ca 30% av alla elever i kommunen, oavsett huvudman) 6-16 år någon form av skolskjuts, varav ca 979 elever med kollektivtrafik, 211 elever med upphandlat skolbuss, 36 elever med både kollektivtrafik/upphandlad skolbuss och 88 elever med taxi. Det finns en centralt placerad funktion som hanterar skolskjutsadministration, som beställer och skickar ut busskort till skolenheterna, handlägger och skolskjutsansökningar, fattar beslut på delegation i skolskjutsärenden och är kontaktperson gentemot kollektivtrafik och leverantörer av upphandlad skolskjuts. Barn- och ungdomsnämnden har beslutat om skolskjutsreglemente som ligger till grund för vilka elever som beviljas skolskjuts. I tätorten och de södra delarna av kommunen är skolskjuts samordnad med kollektivtrafik, i de norra delarna i kommunen finns upphandlad skolskjuts, samt att det finns upphandlad taxi till elever i grundskolan och grundsärskolan. Taxiresor samordnas i så stor utsträckning som det går, så att flera elever åker i samma rutt, det är redan idag svårt att samordna fler taxiresor.

Remissförslaget innebär att det ska införas en ny paragraf i skollagen (2010:800) 23 kap 11§ med följande lydelse: Kommunen eller landstinget får överlåta sina uppgifter avseende skolskjuts enligt denna lag till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet. Förslaget innebär att det ska finnas möjlighet för kommunen att överlåta åt kommunen att besluta om skolskjuts till den regionala kollektivtrafiken. Utredningen anser att det med fördel kan vara kommunen som bistår den regionala kollektivtrafikmyndigheten med

beslutsunderlag till utredning, för att frigöra delar av den administrativa börda från skolorna och kommunerna som handläggningen medför.

Det kan vara bra att det finns utökade möjligheter för kommunerna att samverka med regional kollektivtrafik. Det finns dock ett stort antal frågor som behöver utredas på detaljnivå för att kunna ta ställning till om det är effektivt att centralisera skolskjutsen ytterligare i regionen. Det får inte bli två parallella organisationer med delat ansvar, som innebär en ökad administration vare sig på förvaltningsnivå eller skolenhetsnivå, samt att säkerställa myndighetutövning och att vårdnadshavare inte ska bollas mellan två olika myndigheter.

Nuvarande regelverk för skolskjuts utgår från att eleven har rätt till skolskjuts utifrån att eleven går i den skola som kommunen har placerat eleven i, dvs att den inte utgår ifrån det fria skolvalet, utan det skolskjutsreglemente som barn och ungdomsnämnden beslutat om ifrån hur lång skolväg det är till placeringsskolan som eleven har rätt till skolskjuts.

Om alla elever hade rätt till skolskjuts (så är det i en del kommuner) skulle administration och myndighetsutövning minska i omfattning, men utifrån nuvarande kostnadsläge skulle det kosta ca 12,5 mnkr för skolkort för eleverna med samma pris per elev som nu. Det är dock svårt att veta hur stor del av eleverna som faktiskt skulle utnyttja skolkort utifrån hur lång resväg de har idag och hur väl kollektivtrafiken är utbyggd i kommunen. Det är morgontider och eftermiddagstider som trafiken kommer att öka. Tätorten kan behöva ytterligare bussar.

Det är många praktiska frågor kring skolskjuts, som inte bara rör handläggning av skolskjutsbeslut, det är anpassning av skoltider och tidtabeller, beställa och administrera busskort, personuppgiftsbehandling, kommunernas olika skolskjutsregler, lokalkännedom, säker skolväg, elever som flyttar och byter skola, praktiska frågor kring vilken buss som ska tas och bussbyten. Det kan bli längre väntetider för eleverna om det blir andra busstider. Vi ser redan idag att avståndet mellan kommunen och regionen har ökat i och med att regionen har tagit över ansvaret. Det är regionen som beslutar om linjer i kommunen och skolorna som får anpassa sig och ändra skoltider och scheman utifrån kollektivtrafiken, och inte fullt ut kan bestämma själva om skoldagens omfattning och när läxhjälp organiseras. Något som begränsar schemaläggning och minskar utrymme att bestämma skoldagens omfattning och när läxhjälp organiseras och som gör det svårare för rektorer att göra optimala schema för eleverna.

Det är viktigt att se att även handläggning överläts till regionen, så kommer det alltid att krävas samordning och administration på kommunalnivå. Utifrån att Västra Götalandsregionen är en stor region, så medför detta utmaningar, då kommunerna är olika stora, har olika administration och skolskjutsregler, att kommunerna har olika behov av skolskjuts, utifrån skolorganisation och hur kollektivtrafiken är utbyggd, alla elever kan inte åka kollektivtrafik, utifrån särskilda behov och trafiksäkerhet.

Sett till Alingsås kommun, så är kollektivtrafiken inte fullt utbyggd i Bjärke och att små vägar kräver små bussar. Är det ekonomiskt försvarbart att utöka kollektivtrafiken för skoltider? Det finns även behov av insatsbussar, för de skolor som har elevundervisning på två skolor, när skolorna inte är fullt utrustade i form av behöriga lärare, idrottsal, slöjd, hemkunskap, samt b-språk. Det rör i dagsläget Ödenäs skola, Hemsjö skola som åker till Ingaredsskolan och Magra skola, St Mellby skola som åker till Sollebrunns skola.

Utredningen ser möjliga besparingar och ökad effekt (s 30) om samordning av särskilda persontransporter och kollektivtrafik, så att en skolskjuts med taxi kan samordnas med färdtjänst. Redan idag samordnas taxi i stor omfattning, det kan dock finnas särskilda skäl som medför att en elev inte kan åka med en annan elev. Att då utöka möjligheterna till samordning för främmande vuxna medför ingen möjlig besparing och ökad effektivitet. Samt att betänka att alla som arbetar med barn och elever ska ha registerutdrag från belastningsregistret. Vem ansvarar för eleven under taxiresan? Var finns barnperspektivet och Barnkonventionen?

Det finns ett stort antal frågor som behöver fortsätta utredas för att ta ställning till om ytterligare samordning kan effektivisera skolskjuts, kollektivtrafik och färdtjänst i kommunen. Att möjligheten att överlåta uppgifter kan utökas kan dock vara bra.

Cecilia Knutsson  
Förvaltningschef