

Svar på interpellation om skolskjutsar

Centerpartiet har skrivit en interpellation om skolskjutsar och jag tänker att det blir ett tillfälle att också fördjupa sig lite i hur det faktiskt fungerar med skolskjutsarna i vår kommun. Ambitionen är att den samlade redovisningen också ska svara på de frågor som interpellanterna har ställt.

- Rätten till skolskjuts är lagstadgad. Kommunen ska, enligt Skollagen, ”anordna kostnadsfri skolskjuts för elev i förskoleklass, grundskola åk 1-9, grundsärskola åk 1-9, och gymnasiesärskola om det behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionshinder eller någon annan särskild omständighet. Denna rätt upphör i det fall elev eller vårdnadshavare väljer en annan skolenhet, kommunal eller fristående skola, än den kommunen erbjuder som förstahandsplacering. I det fall kommunen har möjlighet att erbjuda skolskjuts till elev som valt annan enhet, utan att detta medför merkostnader för kommunen, skall eleven erbjudas skolskjuts även i detta fall.”
- Lagen innehåller inga detaljer om hur skolskjutsverksamheten ska utformas, utan det är något som varje kommun bestämmer själv, i vårt fall återfinns detta i [riktlinje för Skolskjuts i Tranås kommun](#) och som finns att läsa på kommunens hemsida.
- Kostnaden för skolskjutsarna uppgick 2023 till ca 15 MSEK, att jämföra med ca 20 MSEK 2018. När vi gick in i det nya skolskjutsavtalet 2019 så nästan halverade vi kostnaden för våra skolskjutsar. Detta bland annat för att vi skapade en ny modell med upphämningsplatser som gjorde det möjligt att klara sig med färre fordon och ett minskat antal körda kilometer. För ett antal barn innebar det något längre sträcka till hållplatsen och även tidigare upphämtning. Det nya sättet att erbjuda skolskjutsar var också ett sätt att anpassa sig till en mer ”normal nivå” när vi jämför Tranås med andra kommuner. Tidigare hade vi en högre, men också mycket dyrare, servicenivå.
- Ungefär 20 procent av eleverna i grundskolan (ca 460 elever) har rätt till skolskjuts.
- Skolskjutsarna trafikeras med 18 fordon i varierande storlek (15 bussar, två personbilar och en handikappsanpassad minibuss). Varje ”tillkommande” buss kostar minst 800 tkr per år.
- Vi har för närvarande ett avtal med Flexbuss som gäller t o m 2025-06-30. En ny skolskjutsupphandling har nyligen inletts.
- Merparten av de skolskjutsberättigade eleverna (ca 90 procent) kliver på morgonturen efter kl. 07 och anländer till Tranås tätort strax innan kl. 08. För några elever som kliver på tidigt blir det en längre resa, för andra som kliver på senare så blir det en kortare resa.
- Strax under tio procent av eleverna (majoriteten av dessa går på Adelövs friskola) påbörjar sin resa innan kl. 07. Den tidigaste turen startar kl. 06:35 och för de elever som går på nämnda Adelövs skola så är avsläppet kl. 07:10. Bussen fortsätter därefter med högstadieelever till våra högstadieskolor.
- I några fall nyttjas bussar för dubbla turer, dvs efter första turen in till tätorten åker samma buss på nytt ut på landsbygden för att hämta upp elever. Elever som åker med första turen kommer av förklarliga skäl tidigare till skolan än de som åker med den andra turen.
- När eleverna kommer till skolan så har skolan ett tillsynsansvar, vars utformning givetvis beror på barnens ålder och behov. På eftermiddagarna erbjuds läxhjälp för elever som behöver vänta på sin skolskjuts.
- Att lägga det optimala ”rutt-pusslet” är en mycket grannlaga och komplicerad uppgift som också skulle kunna illustreras med uttrycket ”skjuta mot ett rörligt mål”. Det sker

mängder med förändringar under ett läsår (människor flyttar ut, flyttar in, man separerar med dubbla boenden för barnen som följd, anmäler "för sent" att man vill nyttja skolskjutsen (så hela planeringen får göras om), får en ny pendlingssituation till arbetet som möjliggör (eller omöjliggör) att eleven enkelt kan åka med sin vårdnadshavare istället mm. När det gäller eftermiddagsresorna så är schemalagningen en utmaning när hänsyn ska tas till en mängd parametrar: önskad sluttid på dagen, lärarnas tjänstefördelning, minimerande av håltimmar, effektiv ruttplanering mm. Den komplexa schemalagningen leder till olika sluttider för klasserna och det är givetvis omöjligt att individanpassa skolskjutsen utifrån varje enskild elev. Att behöva vänta på skolskjutsen en timme 1-2 dagar i veckan, får därför ses som rimligt. För de flesta så går bussen hem i anslutning till att skoldagen slutar. De kanske behöver vänta ca 30 min någon dag, men oftast ca 10-15 min för högstadiet.

Min ena slutsats efter att ha satt mig in i skolskjutsfrågan är att det kommer vara omöjligt att vara alla skolskjutskunder till lags. Det kommer alltid finnas något hushåll längst ut på en skolskjutslinje som inte kommer vara helt nöjd. Vi bor i en utsträckt kommun och med en begränsad budget och därmed ett begränsat antal fordon så kommer familjer vara olika nöjda med de skolskjutstjänster som erbjuds.

Min andra slutsats är att de allra flesta faktiskt är väldigt nöjda. Det är givetvis få människor som gör vågen och ännu färre som startar en hyllningsdemonstration, bara för att något som man förväntar sig ska fungera också funkar, men min bedömning är att vi överlag har nöjda kunder.

Som kommun har vi ytterst en lag att förhålla oss till. Vi har rätt att effektivisera, men det finns givetvis en gräns för vad som är rimligt. Den gränsen styrs av lagen och som i sin tur prövas av våra domstolar och den som är skolskjutsberättigad har alltid rätt att överklaga ett kommunalt skolskjutsbeslut till Förvaltningsrätten.

Klagomålen är få, under 2023 inkom ett formellt klagomål som också ledde till ett överklagande. Förvaltningsrätten avgjorde ärendet till kommunens fördel.

Jag vill avsluta med att säga att jag är stolt och inte så lite imponerad över det fantastiska arbete med skolskjutsar som görs i vår skolförvaltning och inte minst av vår skolskjutshandläggare. Det finns givetvis saker som kan bli bättre, men då behövs mer resurser.

Tranås den 12 september 2024
Erik Nygårds (L), ordf BU-nämnden