

# Skolskjutshandboken

TRYGGA, SÄKRA OCH KOSTNADSEFFEKTIVA ELEVRESOR



Sveriges  
Kommuner  
och Landsting



# Skolskjutshandboken

TRYGGA, SÄKRA OCH KOSTNADSEFFEKTIVA ELEVRESOR



Upplysningar om innehållet:  
Emma Gyllander, emma.gyllander@skl.se

© Sveriges Kommuner och Landsting, 2014

ISBN: 978-91-7585-135-8

Omslagsbild: Casper Hedberg

Foto: Robert Blombäck, Rickard L. Eriksson, Casper Hedberg,  
Thomas Henriksson, Felipe Morales, Patrik Svedberg, Bild-  
arkivet, Getty Images, Johnér, Maskot

Produktion: Kombinera

Tryck: LTAB, augusti 2014

## Förord

För många barn och unga i Sverige är skolskjutsen en förutsättning för att de ska kunna delta i skolans verksamhet. Skolskjuts arrangeras över hela landet och kan se ut på många olika sätt. Oavsett hur den är organiserad är det viktigt att den genomförs tryggt, säkert och kostnadseffektivt.

Som handläggare av skolskjutsfrågor i kommunen eller på den regionala kollektivtrafikmyndigheten har du en betydelsefull roll i att finna goda lösningar för de elever som är berättigade till skolskjuts. Stor del av ansvaret för skolskjuts är reglerat i lag men det ges också utrymme för egna överväganden och bedömningar.

Den här boken tar upp regler, riktlinjer och skyldigheter samtidigt som den ger handfasta tips till dig som arbetar inom skolskjutsorganisationen.

I arbetet med handboken har flera experter bidragit med sin kompetens. SKL:s förbundsjurister Irene Reuterfors-Mattsson och Magnus Ljung har skrivit de avsnitt där juridiska frågor avhandlas. En särskild referensgrupp med kunniga företrädare inom skolskjutsområdet har också deltagit aktivt. Dessa har varit Jan Persson från Örebro kommun, Ken Forsberg från Forsbergs Buss, Anders Berge från Svenska Taxiförbundet och Einar Tufvesson från Trafikverket.

Från SKL har även Anna Grönlund och Emma Gyllander biträtt bokens redaktör Paula Isaksson i arbetet.

Handboken är finansierad av FoU-gruppen för transportsektorn som administreras av SKL.

Stockholm i augusti 2014

Gunilla Glasare  
*Avdelningschef*

Maria Palme  
*Sektionschef*

*Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad*  
Sveriges kommuner och landsting

# Innehåll

7	<b>Kapitel 1. Kommunens skyldigheter och ansvar</b>
7	Vad är skolskjuts och vad är elevresor?
10	Grundskolan
17	Gymnasieskolan
21	Grundsärskolan
22	Gymnasiesärskolan
24	Specialskolor och resurscenterverksamhet
26	Bedömning av behov av skolskjuts i grundskolan, grundsärskolan och gymnasiesärskolan
42	Exempel på tillämpningsfrågor
47	Handläggning av ärenden om skolskjuts
53	Överklagande av beslut om skolskjuts
59	<b>Kapitel 2. Organisation</b>
59	Decentraliserad organisation
60	Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet
61	Organisationens arbetsuppgifter
63	<b>Kapitel 3. Skolskjuts på olika sätt</b>
63	Skolskjuts med allmän kollektivtrafik
63	Särskilt anordnad skolskjuts
65	Självskjutsning
67	<b>Kapitel 4. Regler och riktlinjer</b>
68	Skolskjutsreglemente
71	Viktigt med information
73	<b>Kapitel 5. Ta fram underlag</b>
73	Kartlägga upptagningsområden
73	Mäta avstånden
74	Ta reda på skolornas ramtider
74	Förskjuta skoltider
75	Samordna med allmän kollektivtrafik
76	Samordna med andra transporter
76	Välja på- och avstigningsplatser
77	Planering av rutten

79	<b>Kapitel 6. Samråd</b>
80	Olika metoder för samråd
83	<b>Kapitel 7. Upphandling</b>
84	Lagen om offentlig upphandling (LOU)
85	Vem ska göra upphandlingen?
86	Samordna upphandlingen
87	Marknadsanalys
87	Upphandlingsprocessen
88	Förfrågningsunderlag och avtal
88	Formella uppgifter om upphandlingen
88	Bedömningsgrunder
90	Uppdragsbeskrivningen
91	Tidplan
91	Krav på miljö och säkerhet
92	Krav på personal
93	Krav på fordon
95	<b>Kapitel 8. Uppföljning</b>
95	Olika perspektiv
96	Uppföljning av avtalet
97	Statistik
99	<b>Kapitel 9. Trafiksäkerhet</b>
100	Säkerhet vid på- och avstigningsplatsen
105	Säker väg till och från skolskjutsen
106	Bilbälte
108	Skolskjutsförarens roll
110	Avvikelserapportering
112	Om en olycka inträffar
112	Krisstöd
113	<b>Vill du läsa mer?</b>
113	Lagar och förordningar om skolskjuts
114	Lagar och nyttiga länkar om upphandling
116	<b>Rättsfall</b>

Skolbuss  
Linje 4





# Kommunens skyldigheter och ansvar

## Vad är skolskjuts och vad är elevresor?

I allmänt språkbruk använder man begreppet skolskjuts för såväl transporter till grundskola och särskola som för elevresor inom gymnasieskolan. Reglerna om kommunernas skyldigheter för dessa transporter skiljer sig dock åt. Egentligen är det transporterna till och från grundskolan och särskolan som betraktas som skolskjuts. Gymnasieelevernas resor mellan bostad och skola benämns elevresor.

I skollagen ges ingen definition av begreppet skolskjuts. I skollagen står det dock att elever har rätt till skolskjuts från en plats i anslutning till elevens hem till den plats där utbildningen bedrivs och tillbaka.

I 1 § skolskjutsförordningen (1970:340) avses med skolskjutsning sådan transport av elev i förskola, grundskola, gymnasieskola eller motsvarande, till eller från skolan, som anordnas av det allmänna särskilt för ändamålet och inte är av tillfällig natur. Med icke yrkesmässig skolskjutsning avses transport som inte är yrkesmässig trafik eller taxitrafik.

Förordningens definition av skolskjuts innebär att det bara är de särskilt anordnade skolskjutsarna som omfattas av förordningens bestämmelser. Skolskjutsning i ordinarie linjetrafik och tillfälliga transporter av skolbarn, som resor till bad, sporthall eller utflykter, omfattas alltså inte av förordningens bestämmelser.

Enligt skollagen ska hemkommunen ombesörja att skolskjuts anordnas. Med det menas att kommunen kan fullgöra sin skyldighet även på andra sätt än att själv anordna skolskjutsen. Kommunen är bara skyldig att anordna skolskjuts till elever i enlighet med skollagens bestämmelser. Om kommunen

på frivillig grund och utöver sina skyldigheter ordnar särskild skjuts som inte är tillfällig, till exempel till förskoleklass, omfattas även dessa transporter av förordningens bestämmelser.

#### RÄTTSFALL

---

*Fråga om resa med taxi till skola utgjorde skolskjuts. Göta Hovrätt 2012-11-28, dnr B 3449-12.*

En flicka, som inte hade beviljats skolskjuts, åkte taxi till skolan inom ramen för moderns färdtjänst. Chauffören åtalades för vissa brott mot skolskjutsförordningen. Hovrätten fann dock att det inte var fråga om skolskjuts och att skolskjutsförordningen därför inte var tillämplig.

---



## Elevers rätt till kostnadsfri skolskjuts

Enligt skollagen (2010:800) har elever i grundskolan, grundsärskolan och gymnasiesärskolan med offentlig huvudman rätt till skolskjuts. Även elever som går i fristående skolor kan under vissa förutsättningar få skolskjuts. Vid beslut om skolskjuts ska det göras en bedömning av om skjuts behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller någon annan särskild omständighet. Kommunen ska besluta om vilka avståndsregler som ska gälla.

*”Hemkommunen ska alltså ombesörja att det ordnas kostnadsfri skolskjuts för elever i grundskolan, grundsärskolan och gymnasiesärskolan.”*

Hemkommunen ska alltså ombesörja att det ordnas kostnadsfri skolskjuts för elever i grundskolan, grundsärskolan och gymnasiesärskolan. Med hemkommun avses den kommun som eleven är folkbokförd i. För den som är bosatt men inte folkbokförd i landet avses den kommun som eleven stadigvarande vistas i. Vid avsaknad av stadigvarande vistelseort avses den kommun som eleven för tillfället uppehåller sig i. Detsamma gäller den som är kvarskrivnen i en kommun. I vissa fall ska en mottagande kommun ombesörja att skolskjuts anordnas.

Kommunen är inte skyldig att anordna skolskjuts för elever i förskolan, pedagogisk omsorg, allmän förskola, förskoleklass, fritidshem, gymnasieskolan, sameskolan eller specialskolan. Kommunen kan ändå välja att göra det på frivillig grund till exempel till förskola eller fritidshem. Det finns inget rättsligt hinder mot att ta ut en avgift för sådana transporter.

### RÄTTSFALL

---

*Fråga om skolskjuts till förskoleklass Kammarrätten i Stockholm 2005-11-15, mål nr 7132-04.*

Kommunen hade egna riktlinjer som gav rätt till skolskjuts till förskoleklass. En förälder ansökte om skoltaxi, men kommunen medgav endast busskort, vilket överklagades. Kammarrätten konstaterade att bestämmelserna om skolskjuts inte gäller för barn i förskoleklassen, och att kommunens beslut därför inte stred mot skollagen.

---

## Grundskolan

### Elever i kommunala skolor

En viktig grundprincip vid planering och utformning av grundskoleverksamheten är att eleverna inte ska ha längre skolvägar eller resor än vad som är nödvändigt. I skollagen anges att varje kommun vid utformningen av sin grundskola är skyldig att beakta vad som är ändamålsenligt från kommunikationssynpunkt för eleverna.

*”Skälet till att kommunen är skyldig att anordna kostnadsfri skolskjuts är att eleverna själva, eller genom föräldrarna, inte ska behöva betala för utbildning som de enligt skolplikten är skyldiga att genomgå.”*

I förarbetena till den äldre skollagen framhölls att avvägningar måste göras mellan till exempel olika elever, vissa elevers behov av en kort skolväg och vikten av att skolorna får en rationell storlek. Några detaljerade föreskrifter för hur dessa avvägningar ska göras finns inte i skollagen. Istället är kommunen skyldig att finna rimliga lösningar för varje elev. Om kommunen inte kan organisera skolorna så att eleverna får en rimlig gångväg till skolan, ska kommunen istället ansvara för skolskjuts.

Skälet till att kommunen är skyldig att anordna kostnadsfri skolskjuts är att eleverna själva, eller genom föräldrarna, inte ska behöva betala för utbildning som de enligt skolplikten är skyldiga att genomgå. Skolskjuts som beviljas av kommunen ska alltså vara kostnadsfri.

### Skolplacering

En elev ska placeras vid den kommunala skolenhet som vårdnadshavarna önskar. Detta gäller dock inte om det innebär att en annan elev måste avstå från sin rätt att gå på en skolenhet nära hemmet. I detta fall ska kommunen placera eleven vid en annan grundskolenhet.

Vid fördelning av elever på olika skolor ska alltså kommunen i första hand utgå från val av skola. Elever som inte har uttryckt några särskilda önskemål ska placeras i en skola så nära hemmet som möjligt.



### **Skolskjuts i hemkommunen 10 kap. 32 § skollagen**

Genom den nya skollagen (SFS 2010:800) har skolskjuts i vissa fall gjorts till en rättighet för eleven. Elever som går i den kommunala skolan i hemkommunen som kommunen har placerat eleven i, den så kallade placeringskolan, har rätt till kostnadsfri skolskjuts vid behov. Skolskjutsen till utbildningen sker från en plats i anslutning till elevens hem till den plats där utbildningen bedrivs och tillbaka, om sådan skjuts behövs. Beslut om sådan skolskjuts kan överklagas med förvaltningsbesvär.

De elever som väljer att gå i en annan skolenhet än den som kommunen annars skulle ha placerat dem i har inte rätt till skolskjuts. Men kommunen ska anordna skolskjuts till den självvalda skolan om det kan ske utan organisatoriska eller ekonomiska svårigheter. Samma sak gäller för elever som med hänsyn till personliga förhållanden har särskilda skäl att gå i en annan kommuns grundskola. Det gäller också för elever som på grund av önskemål går i en annan kommuns skola. Kommunens skyldighet kan i dessa fall prövas genom laglighetsprövning.

Elevens hemkommun ska ombesörja att skolskjuts anordnas. Skyldigheten att se till att skolskjuts anordnas gäller endast inom hemkommunen.

Rätten till skolskjuts innebär inte att skjuts måste anordnas från bostadsadressen till den plats där utbildningen bedrivs eller att den måste anpassas till varje elevs skoltider. Kommunen kan fritt organisera skolskjutsverksamheten, dock med hänsyn till trafikförhållanden och övriga i lagen angivna omständigheter. Eleverna kan till exempel hänvisas till särskilda uppsamlingsplatser i närheten av hemmet och skolan (prop. 2009/10:165 s 741 f). I det enskilda fallet ska kommunen beakta elevens funktionsnedsättning.

### **Skolskjuts i annan kommun än hemkommunen 10 kap. 33 § skollagen**

Hemkommunens skyldighet att sörja för skolskjuts gäller inte när eleven på grund av personliga skäl tas emot i en annan kommuns grundskola. I stället övergår skyldigheten till den mottagande kommunen. En elev som går i en annan kommuns grundskola på grund av särskilda skäl har i vissa fall rätt till skolskjuts inom den mottagande kommunen. Om en elev på grund av skolgången måste övernatta i den mottagande kommunen har eleven rätt till skolskjuts mellan den tillfälliga bostaden och utbildningsplatsen under samma förutsättningar som gäller för elever som är hemmahörande i den mottagande kommunen. Detta innebär att om eleven har valt en annan skola än den som den mottagande kommunen normalt skulle ha placerat eleven i, är kommunen inte skyldig att anordna skolskjuts. Beslut i dessa fall kan överklagas med förvaltningsbesvär.

Den kommun som anordnar utbildningen, det vill säga den mottagande kommunen, ska ombesörja att skolskjuts anordnas i dessa fall. Kommunens kostnader för detta ska ersättas av elevens hemkommun.

Varken hemkommunen eller den mottagande kommunen har skyldighet att anordna skolskjuts för elever som på grund av vårdnadshavares önskemål tas emot i en annan kommuns grundskola. En elev som bor växelvis hos sina föräldrar i olika kommuner har inte rätt till skolskjuts mellan skolan i hemkommunen och den bostad som ligger i den andra kommunen. Se rättsfall nedan.

#### **RÄTTSFALL**

---

*Fråga om mottagande kommun kunde friskriva sig från krav på skolskjuts. Kammarrätten i Göteborg 2008-10-14, dnr 1123-1124-08.*

En kommun tog emot en elev från en annan kommun på grund av särskilda skäl. Den mottagande kommunen antecknade i samband med beslutet att inga resor skulle betalas av kommunen. Kammarrätten fann att kommunen inte kunde friskriva sig från lagens skyldighet att anordna skolskjuts för eleven.

---

## **Elever i fristående skolor 10 kap. 40 § skollagen**

Hemkommunen ska anordna skolskjuts för elever som går i en fristående grundskola inom kommunen om de allmänna villkoren för skolskjuts är uppfyllda och det kan ske utan organisatoriska eller ekonomiska svårigheter (prop. 2009/10:165 s. 759 f). Beslut om att inte bevilja sådan skjuts överklagas med laglighetsprövning.

## **Organisatoriska eller ekonomiska svårigheter**

Kommunernas skyldighet att anordna skolskjuts till självvald skola eller fristående skola har i några fall prövats av Högsta förvaltningsdomstolen (HFD).

### **RÄTTSFALL**

---

*Fråga om skolskjuts till vald skola i annan kommun. Högsta förvaltningsdomstolen HFD 2013-12-04, mål nr 501-13.*

Föräldrarna hade valt att eleven skulle gå i skola i en angränsande kommun. Om eleven hade gått i hemkommunens skola hade den fått busskort av kommunen för cirka 1 400 kr per termin. Föräldrarna ville ha ersättning för motsvarande kostnad men kommunen avslog ansökan. Kommunen menade att busskort med reguljär linje till den angränsande kommunen skulle motsvara en kostnad på 5 220 kr per år, vilket betydligt översteg kostnaden för bussresan till placeringsskolan på 2 800 kr per läsår.

HFD konstaterade att det inte finns någon skyldighet för kommunen att bevilja busskort för endast en del av skolresan. I förarbetena anges att bedömningen av om anordnandet av skolskjuts kan medföra ekonomiska eller organisatoriska svårigheter för kommunen ska göras utifrån de skyldigheter som kommunen skulle ha haft om eleven hade valt att gå i den skola som han eller hon hade placerats i (prop. 2009/10:165 s. 741).

Vidare menade domstolen att uttrycket "ekonomisk svårighet" innebär att kommunen är skyldig att tillhandahålla kostnadsfri skolskjuts för en elev som har valt en annan skola än den som kommunen har anvisat om det kan ske utan merkostnader för kommunen. En årlig extra kostnad om 2 400 kr får anses innebära en sådan ekonomisk svårighet. Kommunen var därför inte skyldig att ge eleven något busskort.

*Fråga om skolskjuts till fristående skola i hemkommunen. Högsta förvaltningsdomstolen HFD 2013-12-04, mål nr 7298-12.*

Hemkommunen hade anvisat eleven en skola som låg 9 kilometer från hemmet och till vilken det fanns organiserad skolskjuts i form av upphandlade skolbussar. Eleven valde istället att gå i en fristående skola i hemkommunen 12 kilometer från hemmet. För denna sträcka fanns det ingen organiserad skolskjuts men resan kunde ske med reguljär busstrafik.

Kommunen nekade eleven busskort med hänvisning till att skolbussorganisationen måste styras om ifall elever skulle skjutas till den fristående skolan och att detta skulle medföra ökade kostnader. Merkostnaden som skulle uppstå för kommunen om skolskjuts beviljades

till vald skola i jämförelse med anvisad skola utgjordes av ett busskort värt cirka 2 300 kr. Om eleven hade gått i den skola som kommunen anvisade hade hon kunnat resa med upphandlad skolskjuts. HFD fann att merkostnaden innebar en ekonomisk svårighet. (Jfr kammarrätten i Stockholms dom 2013-12-23 mål nr 4357-13 där en merkostnad på 3 900 kr för ett busskort för resor till fristående skola ansågs som en ekonomisk svårighet.)

*Fråga om individuell bedömning av rätten till skolskjuts. Kammarrätten i Jönköping 2013-05-13, mål nr 3080-12 m fl. Högsta förvaltningsdomstolen HFD meddelade inte prövningstillstånd.*

Kommunen avslog ansökan om skolskjuts till en fristående skola. Linjetrafik fanns inte till den skolan. Nämnden ansåg att kostnaden för kommunen skulle ha varit drygt 700 000 kr lägre per år om den fristående skolans elever i stället hade valt att gå i den kommunala skolan. Vidare ansåg nämnden att kostnaden inte kunde särskiljas för varje enskild elev eftersom eleven vid beviljande av skolskjuts skulle ingå i ett antal nya skolskjutsturer som behövde upphandlas.

Kammarrätten ansåg däremot att en elevs rätt till skolskjuts ska bedömas individuellt. Några generella beräkningar av kommunens kostnader för att tillhandahålla skolskjuts åt andra elever kan inte läggas till grund för bedömningen av om det innebär organisatoriska eller ekonomiska svårigheter för kommunen att anordna skolskjuts för den enskilda friskoleeleven. Denna bedömning ska alltid utgå från vilken skyldighet kommunen skulle haft om eleven hade valt att gå i den skola som kommunen anvisade. Med hänsyn till att kommunen inte hade gjort någon individuell bedömning, rörande konsekvenserna av att anordna skolskjuts för den aktuella eleven, upphävdes kommunens beslut.

---

## **Kommunal samverkan**

Enligt 10 kap. 24 § skollagen får hemkommunen, om det finns särskilda skäl, komma överens med en annan kommun om att denna ska ta emot elever i sin grundskola. I dessa fall finns det ingen lagreglerad skyldighet om att anordna skolskjuts. I sådana fall anses hemkommunen ha det yttersta ansvaret för skolskjuts (Tersmeden & Werner, Skollagstiftningens grunder, sid 69). Skolskjuts liksom övriga utbildningskostnader torde kunna ingå i överenskommelsen mellan kommunerna.

## **Interkommunal ersättning**

En mottagande kommun, det vill säga en kommun som har en elev från en annan kommun i sin grundskola, ska ersättas av elevens hemkommun för sina kostnader för elevens utbildning om den grundar sig på särskilda skäl, riksintag eller i de fall eleven utnyttjar sin rätt att gå kvar sista årskursen. När en kommun har tagit emot en elev från en annan kommun på grund av önskemål, ska i första hand kommunerna komma överens om ersättningen. Annars





ska hemkommunens skolpeng betalas till den mottagande kommunen. Om eleven har omfattande behov av särskilt stöd behöver hemkommunen inte lämna bidrag för detta särskilda stöd om betydande organisatoriska eller ekonomiska svårigheter uppstår för kommunen.

### **Skolskjuts för elever som flyttar**

Enligt 10 kap. 28 § skollagen, som handlar om mottagande i annan kommuns grundskola, har en elev som har tagits emot i en kommuns grundskola ett visst läsår rätt att gå kvar hela läsåret. Det innebär att en elev som flyttar till en annan kommun under läsåret får avsluta detta i samma kommun som det påbörjats. Detta gäller även om de förhållanden som låg till grund för mottagandet har ändrats under läsåret.

En elev har också rätt att gå kvar sista årskursen om det bara är den som återstår. En elev har alltid en rätt att gå kvar sista årskursen om det för eleven endast återstår en årskurs, när det sker ändring i de förhållanden som

låg till grund för att eleven togs emot i kommunens skola. Detta gäller när en elev flyttar under årskurs åtta eller under sommaren mellan årskurs åtta och nio.

I dessa fall ska enligt 34 § första stycket den mottagande kommunen (skolkommunen) ersättas av hemkommunen för sina kostnader för elevens utbildning (prop. 2013/14:148).

Skolkommunen har rätt till full ersättning från elevens hemkommun för sina kostnader för elevens utbildning under den sista årskursen. Någon ersättning utgår dock inte för årskurs 8, även om en förändring kommer under den årskursen.

Bestämmelserna innebär att den mottagande kommunen ska, under samma förutsättningar som gäller för elever som är hemmahörande i kommunen, sörja för kostnadsfri skolskjuts inom den kommunen. Kostnader för skolskjuts inom den mottagande kommunen kan alltså behöva ersättas (prop. 1990/91:115 s 75 och prop. 1992/93:230 s 75). Samma regler finns inom grundsärskolan.

### **Inackordering av elev i grundskolan**

Enligt skollagen ska varje kommun organisera sin grundskola så att ingen elev på grund av skolgången behöver bo utanför det egna hemmet. Undantag får dock göras om förhållandena är så speciella att det framstår som orimligt att kommunen måste ordna en skolgång som gör det möjligt för eleven att bo kvar i hemmet. Möjligheten till inackorderingsbidrag bör enbart tillämpas i sällsynta fall, till exempel i glesbygd med lång väg till skolan. Vid bedömningen ska största vikt läggas vid elevens ålder.

Om en elev i grundskolan måste bo utanför det egna hemmet på grund av sin skolgång ska hemkommunen svara för att eleven utan extra kostnader får tillfredsställande förhållanden. I förarbetena till motsvarande bestämmelse i 1985 års lag angavs att logi, erforderlig tillsyn och omvårdnad innefattas i begreppet (prop. 1995/96:10 s. 101). Till exempel kan det vara frågan om elevhem. I begreppet ligger även resor mellan skolan eller den tillfälliga bostaden och det egna hemmet vid veckoslut och lov. Bedömningen av hur inackorderingen ska ordnas måste göras individuellt i varje enskilt fall.

Hemkommunens ansvar för inackordering gäller dock inte elever som på grund av särskilda skäl eller frivilligt val går i en annan kommuns skola, eller som väljer att gå i en annan skolenhet i hemkommunen än där de annars skulle ha placerats. Det finns alltså ingen skyldighet att svara för inackorderings- och resekostnader som kan uppkomma till följd av att eleven på grund av sitt eget skolval måste bo utanför hemmet. Om en elev tas emot i en annan kommuns grundskola har hemkommunen inte heller någon skyldighet att svara för inackorderingskostnaderna, inte ens om en elev på grund av sina personliga förhållanden har särskilda skäl att gå i en skola utanför hemkommunen.

## Gymnasieskolan

### Gymnasieelevers elevresor

Elever inom gymnasieskolan har inte rätt till skolskjuts utan endast till bidrag till elevresor. Med elevresor avses gymnasieelevers resor mellan bostad och skola. Enligt lagen (1991:1110) om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor, samt tillhörande förordning (SFS 1991:1120), ska elevens hemkommun ansvara för elevens kostnader för dagliga resor i de fall då eleven har rätt till studiehjälp enligt studiestödslagen (1999:1395).

Kommunens skyldighet kring elevresor gäller för de elever som har minst sex kilometer mellan bostaden och skolan. Hur färdvägen ska mätas finns inte angivet men normalt utgår man från den kortaste gång- och cykelvägen. Någon gräns för hur långa resor som ska ersättas finns inte i lagen. Avståndet ska beräknas från folkbokföringsadressen även om en elev har växelvis boende.

Ansvar för elevernas dagliga resor omfattar gymnasieelever fram till och med utgången av det första kalenderhalvåret det år de fyller 20 år. Hemkommunens ansvar gäller oavsett om eleven får sin utbildning inom det offentliga



skolväsendet eller på annat håll. Det innebär att hemkommunen är skyldig att svara för resekostnader även för elever i landstingens gymnasieskolor och för elever som går på en gymnasieutbildning i fristående skolor. Hemkommunen har även ansvaret när eleven studerar på annan ort.

Kommunen är inte skyldig att anordna transporter för gymnasieleverna utan endast ansvara för deras resekostnader. Enligt 2 § förordningen får kommunen bestämma hur resorna ska ske.

*”Hur färdvägen ska mätas finns inte angivet men normalt utgår man från den kortaste gång- och cykelvägen.”*

Kommunen får bestämma om stödet ska ges kontant eller genom tillhandahållande av busskort eller dylikt. Om stödet ges kontant är kommunen inte skyldig att ge högre ersättning än vad som motsvarar 1/30 av prisbasbeloppet för varje hel kalendermånad som eleven har kostnader för resor mellan bostaden och skolan. Kommunen ska alltså betala elevens verkliga resekostnad upp till åtminstone 1/30 av basbeloppet. Om kommunen väljer att inte ge kontant stöd ska kommunen betala hela kostnaden för till exempel ett busskort. En viktig skillnad mellan skolskjuts och elevresor är att kommunen har ett mer långtgående ansvar när det gäller skolskjuts, både med avseende på att anordna transporter och på trafiksäkerhet.

När det gäller gymnasieelevernas resor har kommunen ingen skyldighet att anordna sådana resor, utan endast ett ansvar för resekostnaderna upp till ett visst belopp. Beslut om bidrag till elevresor fattas med stöd av lagen om elevresor och överklagas med laglighetsprövning enligt 10 kap. kommunalagen. Förvaltningslagens bestämmelser om motivering av beslut, fullföljdhänvisning med mera gäller inte i dessa ärenden. En sökande bör dock underläggas ett beslut om bidrag.

#### RÄTTSFALL

---

*Fråga om växelvis boende och gymnasieelev. Kammarrätten i Jönköping 2009-06-16, mål nr 784-09.* En gymnasieelev som växelvis bodde hos sin pappa, och därifrån hade mer än sex kilometer till skolan, ansökte om resebidrag. Kommunen avtog ansökan med hänvisning till att eleven hade mindre än sex kilometers färdväg från folkbokföringsadressen. Kammarrätten gav kommunen rätt. Rätten till resebidrag för växelvis boende gymnasieelev ska alltså bestämmas utifrån folkbokföringsadressen.

---



### **Gymnasieelever och inackordering**

Ett alternativ till att ersätta eleverna för resekostnader mellan bostaden och skolan kan vara att lämna ekonomiskt stöd till inackordering. Stödet till inackordering ska begränsa de olägenheter som följer av en lång resväg mellan hemorten och studieorten, och främja tillgängligheten till utbildning för kommunens ungdomar.

I 15 kap. 32 § och 18 kap. 32 § skollagen stadgas att hemkommunen ska lämna ekonomiskt stöd till elever som går i gymnasieskolan och gymnasiesärskolan med offentlig huvudman och som behöver inackordering på grund av skolgången. Skyldigheten gäller dock inte elever inom gymnasieskolan och gymnasiesärskolan som har tagits emot i andra hand till ett nationellt program. Elever inom gymnasiesärskolan har alltså, liksom elever inom gymnasieskolan, rätt till inackorderingsstöd från sin hemkommun om de har blivit mottagna i första hand på en utbildning i en annan kommuns gymnasiesärskola.

Stöd till inackordering ska inte ges till elever i gymnasieskolan som har tagits emot på programinriktat individuellt val eller yrkesintroduktion som har utformats för en grupp elever, elever på Rh-anpassad utbildning eller utlandssvenska elever. Skyldigheten gäller inom både gymnasieskolan och gym-

nasiesärskolan till och med det första kalenderhalvåret det år då ungdomarna fyller 20 år. Stödet ska avse boende, fördyrat uppehälle och resor till och från hemmet. Stödet ska ges kontant eller på annat sätt som kommunen bestämmer och som ska framgå av beslutet om stöd. Om stödet ges kontant ska det lämnas med lägst 1/30 av prisbasbeloppet för varje hel kalendermånad som eleven bor inackorderad. Stöd till resor får anses avse veckoslutsresor till och från hemmet.

Av lagtexten följer att kommunen inte är skyldig att ge ersättning till elever i fristående gymnasier. Elever i fristående skolor kan däremot få inackorderingstillägg från Centrala studiestödsnämnden (CSN) enligt bestämmelser i studiestödslagen. Kommunens beslut kan överklagas med förvaltningsbesvär.

## RÄTTSFALL

---

*Fråga om ersättning för dagliga resor mellan inackorderingsbostad och skola. Regeringsrätten 2010-03-24, mål nr 4418-07.*

En elev studerade vid en fristående gymnasieskola i en annan kommun än hemkommunen och hade till följd av sina studier en inackorderingsbostad i den mottagande kommunen. Avståndet mellan inackorderingsbostaden och skolan översteg 6 kilometer. Regeringsrätten fann att det inte fanns någon skyldighet för hemkommunen att ansvara för elevens dagliga resor mellan inackorderingsbostaden och gymnasieskolan i den mottagande kommunen.

*Fråga om inackordering och studieort. Kammarrätten i Göteborg 2013-06-20, mål nr 1353-13.*

En gymnasieelev hade bostad på den ort där lärlingspraktiken var, istället för på studieorten, vilket medförde lång resväg. Domstolen fann att det inte kan utläsas av skollagen att inackorderingens måste ske på studieorten eller i dess närhet för att en elev, som i och för sig behöver inackorderingens på grund av skolgången, ska vara berättigad till stöd. Eleven hade därför rätt till stöd.

---

## Fristående gymnasieskolor

För elever i fristående gymnasieskolor gäller att hemkommunen ansvarar för dagliga resor under samma förutsättningar som för elever i kommunala gymnasieskolor. Vid behov av inackorderingstillägg är det dock CSN som beviljar och betalar ut bidraget. Det avser även att täcka veckoslutsresor.

## Grundsärskolan

### Rätt till skolskjuts

Enligt skollagen är varje kommun skyldig att vid utformningen av sin grundskola och gymnasieskola beakta vad som är ändamålsenligt från kommunikationssynpunkt för eleverna. Varje kommun ska, så långt det är möjligt, organisera sin grundskola och gymnasieskola så att ingen elev på grund av skolgången behöver bo utanför det egna hemmet. Alltså är det samma organisationsbestämmelser som gäller här som för grundskolan.

Inom grundskolan gäller samma regler om skolskjuts som inom grundskolan. Kommunens skyldigheter gäller även för elever som går i fristående grundskola. Bestämmelserna finns i 11 kap. 31-32 och 39 §§ skollagen.

### Boende utanför det egna hemmet

Beträffande grundskolan finns det inga regler om skyldigheten att svara för de kostnader som kan uppstå när en elev på grund av skolgången tvingas bo utanför det egna hemmet. I 11 kap. 28 § tredje stycket skollagen erinras det om att lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) innehåller föreskrifter om stöd och service i form av boende i familjehem, eller bostad med särskild service, för barn och ungdomar som behöver bo utanför föräldrahemmet. För stöd och service till särskoleelever som tvingas bo utanför hemmet ansvarar således den för som är huvudman enligt nämnda lag.

*”Inom grundskolan gäller samma regler om skolskjuts som inom grundskolan.”*

Istället för inackorderingsbidrag har alltså elever i grundskolan vid behov rätt till bostad med särskild service för barn och ungdomar enligt 9 § p.8 LSS. Insatsen omfattar boende samt omvårdnad i boendet. Då eleven bor utanför föräldrahemmet och har inkomst, till exempel hel aktivitetsersättning, kan kommunen ta ut en skälig avgift för boendet och maten. För elever under 18 år är föräldrarna enligt 20 § LSS skyldiga att i skälig utsträckning bidra till kommunens kostnader för omvårdnad. Ansvar för resor vilar på skolan medan LSS-insatsen beslutas av den nämnd som ansvarar för LSS. Avgifter med mera kan tas ut på det sätt som framgår av 18–20 § LSS.

## Gymnasiesärskolan

### Rätt till skolskjuts

Elever i gymnasiesärskolan med offentlig huvudman har vid behov rätt till kostnadsfri skolskjuts inom hemkommunen. Det innebär att alla elever har rätt till skolskjuts om de går i en kommunal gymnasiesärskola i hemkommunen. Bestämmelsen har anpassats till att kommunen inte längre har rätt att placera en elev vid en viss skolenhet (SFS 2012:109, prop. 2011/12:50). Elevens hemkommun eller det landsting som anordnar utbildningen ska ombesörja att skolskjuts anordnas (18 kap. 30 § SL). För elever som går i en annan kommuns gymnasiesärskola ska hemkommunen anordna skolskjuts i de fall det kan ske utan organisatoriska eller ekonomiska svårigheter.

En elev som med stöd av bestämmelserna om förstahandsmottagning och riksrekryterande utbildning i 19 kap. 35–37 §§ skollagen går i en kommunal gymnasiesärskola i en annan kommun än sin hemkommun och som på grund av skolgången måste övernatta i den kommunen, har under samma förutsättningar som gäller för elever som är hemmahörande i kommunen rätt till skolskjuts mellan den tillfälliga bostaden och den plats där utbildningen bedrivs.

Rätten till skolskjuts gäller alltså inte längre på grund av att eleven med hänsyn till sina personliga förhållanden har särskilda skäl till att få gå i en annan kommuns skola. Den kommun som anordnar utbildningen ska ombesörja att skolskjuts anordnas. Kommunens kostnader för detta ska ersättas av elevens hemkommun (18 kap. 31§ SL).





## **Inackordering av elev inom gymnasiesärskolan**

För elever inom gymnasiesärskolan gäller en ny bestämmelse om stöd till inackordering. Hemkommunen ska lämna ekonomiskt stöd till elever i en gymnasiesärskola med offentlig huvudman som behöver inackordering på grund av skolgången. Denna skyldighet gäller till och med första kalenderhalvåret det år eleven fyller 20 år. Skyldigheten gäller dock inte elever som har tagits emot i andra hand till ett nationellt program. Stödet ska avse boende, fördyrat uppehälle och resor till och från hemmet. Det ska ges kontant eller på annat sätt. Om stödet ges kontant, ska det lämnas med lägst 1/30 av prisbasbeloppet för varje hel kalendermånad som eleven bor inackorderad (18 kap. 32 § SL). En elev som har tagits emot vid en fristående gymnasiesärskola har istället möjlighet att ansöka om inackorderingstillägg från CSN.

En elev som går i gymnasiesärskolan och tillhör LSS-kretsen kan enligt lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade beviljas insatser vid behov av boende.

## **Stöd till elever vid skolskjuts**

Elever kan ibland behöva personligt stöd och tillsyn under skolskjutsningen, särskilt elever inom grundsärskolan och gymnasiesärskolan. Vem som ska ansvara för detta stöd har prövats i några fall. Frågan är om det är kommunen (skolnämnden eller socialnämnden) eller staten som ska ansvara för insatserna.

I skolhuvudmannens skyldighet att anordna kostnadsfri skolskjuts får anses ingå att verksamheten anpassas så att barn med särskilda behov kan färdas på ett trafiksäkert sätt. Skolskjutsförarna bör till exempel ha viss kunskap om hur olika funktionshinder yttrar sig och hur man anpassar sitt bemötande till barnets särskilda svårigheter. Det kan dock inte anses ligga på skolnämnden att under skolskjuts även tillhandahålla stöd i assistansliknande former. Elevens behov av stöd får bedömas utifrån lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) och socialförsäkringsbalken (SFB).

## **RÄTTSFALL**

---

*Fråga om stöd till elev inom grundsärskolan vid skolresor. Högsta förvaltningsdomstolen HFD 2011, ref 62.*

En funktionshindrad elev inom grundsärskolan behövde omfattande stöd under skolskjutsresor. Domstolen fann att ledsagarservice, enligt 9 § 3 lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade, inte kan beviljas en person som redan har beviljats personlig assistans, eller vid behov av omfattande insatser i assistansliknande former. Insatsen ledsagarservice är inkluderad i insatsen personlig assistans. Eventuellt stöd under skolskjutsen ska därför ingå i insatsen personlig assistans.

*Fråga om stöd till elev inom gymnasiesärskolan vid skolresor. Högsta förvaltningsdomstolen HFD 2013-12-12, mål nr 3073-13.*

Kammarrätten ansåg att elevens behov av stöd skulle tillgodoses genom ledsagarservice enligt LSS och assistansersättning enligt Socialförsäkringsbalken. Högsta förvaltningsdomstolen har prövat frågan om det finns förutsättningar för att bevilja assistansersättning för tid då funktionshindrade reser med skolskjuts. Eleven hade beviljats assistansersättning med stöd av 51 kap. socialförsäkringsbalken. Enligt 106 kap. 24 § 4 lämnas inte assistansersättning för tid då den funktionshindrade vistas i eller deltar i till exempel barnomsorg och skola. Om det finns särskilda skäl kan, enligt 25 §, assistansersättning lämnas även under tid då den funktionshindrade deltar i sådan verksamhet. Högsta förvaltningsdomstolen gjorde bedömningen att det inte finns något stöd i skollagen för att kommunens skyldighet att ordna skolskjuts även omfattar insatser av den personliga karaktär som det var fråga om i målet. Enligt Högsta förvaltningsdomstolen bör därmed den tid då eleven reser till och från skolan inte likställas med tid då eleven vistas i skolan. Elevens rätt till assistansersättning under skolresan är således inte beroende av någon bedömning av särskilda skäl, utan ska avgöras med utgångspunkt i det behov av personlig assistans som eleven kan ha (jfr HFD 2011 ref. 62 I samt Kammarrätten i Sundsvalls dom 2013-12-18 mål 2392-12 där elev beviljas assistansersättning även för tid för resor till och från skolan.).

*Fråga om insatser enligt lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) kunde beviljas i form av bostad med särskild service för barn och ungdomar som behöver bo utanför föräldrahemmet för skolgång utanför hemkommunen. RÅ 2003, ref 79.*

Domstolen fann att en sådan insats skulle beviljas av hemkommunen för en elev som har valt att gå i en annan kommuns gymnasiesärskola.

---

## Specialskolor och resurscenterverksamhet

Barn som på grund av sin funktionsnedsättning eller andra särskilda skäl inte kan gå i grundskolan eller grundsärskolan ska tas emot i specialskolan om de uppfyller något av följande: 1) är dövblinda eller annars är synskadade och har ytterligare funktionsnedsättning 2) i annat fall är döva eller hörselskadade 3) har en grav språkstörning. Frågan om mottagande i specialskola prövas av Specialpedagogiska skolmyndigheten. Staten är huvudman för såväl specialskolan som resurscenterverksamheten och har också ansvar för kostnaderna för resor mellan bostaden eller boendet på skolorten och skolan, samt för kostnader för följeslagare. Förordningen om ersättning till vissa funktionshindrade med flera för resor (SKOLFS 1991:39 ändr. SKOLFS 2001:17) reglerar statens ansvar för resorna. Kommunen har alltså ingen skyldighet att anordna skolskjuts för dessa elever. Kommunerna betalar en elevavgift för utbildningen på specialskola.



### **Riksgymnasieverksamhet för rörelsehindrade samt döva och hörselskadade**

Elever som går på de särskilda riksgymnasierna för rörelsehindrade samt döva och hörselskadade har, enligt förordningen (1995:667) om bidrag till vissa funktionshindrade elever i gymnasieskolan, rätt att få så kallat Rg-bidrag från staten. Det ska täcka resor till och från hemmet samt dagliga resor till skolan. Kommunerna har således inget ansvar för dessa elevers resor mellan bostad och skola. Dock ska den totala kostnaden för dessa elevers skolgång, boende och omvårdnad i boendet samt habilitering delas mellan staten, kommunerna och landstingen. Elevens hemkommun ska, utöver en förhöjd interkommunal ersättning till skolkommunen, betala en ersättning för boende och omvårdnad i boendet. Elevens hemlandsting ska stå för habiliteringskostnaderna. Elever som bor på elevhem ska betala elevavgift till skolhuvudmannen.

Riksgymnasieverksamhet för döva och hörselskadade elever finns i Örebro. Riksgymnasieverksamhet för rörelsehindrade elever finns i Umeå, Stockholm, Göteborg och Kristianstad.

## Bedömning av behov av skolskjuts i grundskolan, grundskolans förberedande skola och gymnasieskolan

I skollagen föreskrivs att kommunen ska ta hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller annan särskild omständighet i bedömningen av behov av skolskjuts.

Kommunens skyldighet omfattar endast elever som verkligen behöver skolskjuts utifrån dessa kriterier. Det anges dock inte i närmare detalj när skolskjuts ska anordnas. Skollagen ger därmed kommunen möjlighet att utifrån elevens förutsättningar och lokala förhållanden själv bedöma när skolskjuts ska ordnas och vilka elever som har behov av skolskjuts. Något entydigt svar på var de exakta gränserna för kommunernas skyldighet går kan därför inte ges. För att underlätta hanteringen har de flesta kommuner antagit riktlinjer för skolskjuts, till exempel genom skolskjutsreglementen.

*”En individuell bedömning måste göras i det enskilda fallet och en prövning av elevens rätt till skolskjuts kan inte enbart grunda sig på kommunens egna riktlinjer.”*

Det är vanligt med krav på ett visst minsta avstånd för att skolskjuts ska beviljas. En individuell bedömning måste göras i det enskilda fallet och en prövning av elevens rätt till skolskjuts kan inte enbart grunda sig på kommunens egna riktlinjer.

En elev som inte uppfyller avståndskravet kan ändå behöva skolskjuts på grund av att vägen är trafikfarlig, att den till exempel saknar gångbana eller belysning, eller att eleven måste färdas över vatten.

### Färdvägens längd

Skollagen säger inget i detalj om vilka avstånd mellan bostad och skola som berättigar till skolskjuts. Några närmare regler om varifrån man ska beräkna avståndet finns inte heller. Bestämmelsen får dock anses innebära att man beräknar avståndet från där barnet bor, det vill säga i de flesta fall där barnet är folkbokfört. Sedan beräknar man rimligtvis längden på den kortaste, lämpliga gång- och cykelvägen, eller fågelvägen till skolan.

De flesta kommuner har antagit ett skolskjutsreglemente där de anger vilket avstånd som ger rätt till skolskjuts för olika åldrar och årskurser. Dessa



lokala regler innebär en allmän avgränsning. I praktiken är det avståndet mellan bostaden och skolan, tillsammans med skolvägens trafikförhållanden och elevens ålder, som avgör om eleven har behov av skolskjuts.

Trafikförhållandena längs med elevens skolväg kan vara ett skäl till behov av skolskjuts, även om avståndet inte berättigar till det. Likaså är det normalt sett en lämplighetsfråga att bedöma acceptabla gångavstånd mellan hemmet och på- och avstigningsplatsen. Flera faktorer måste vägas in, såsom elevens ålder, trafikförhållanden med mera. Om hemmet är beläget mycket långt ifrån skolan, och inte kan nås från bilväg, eller bara med båt, samt om eleven har svårt att på egen hand, eller med föräldrars hjälp, ta sig fram till farbar bilväg eller båtbygga kan inackordering vara ett alternativ.

## RÄTTSFALL

---

*Fråga om kommunens bestämmelser kring avstånd. Kammarätten i Sundsvall 1991-02-08.*

Betydelsen av riktlinjer för vilka avståndsregler som ska gälla framgår av ett rättsfall från 1991. Kommunen hade antagit ett skolskjutsreglemente där mellanstadieelever med mer än tre kilometers skolväg fick rätt till skolskjuts.

I reglementet hade man också angett att man skulle eftersträva likformighet inom ett väl avgränsat bostadsområde. Det kunde innebära att vissa elever fick skolskjuts trots att de hade kortare skolväg än reglementet angav. Men det kunde också innebära att hela området behandlades restriktivt, så att ingen av eleverna i området fick skolskjuts trots att en del av dem hade så lång skolväg att de enligt avståndsreglerna skulle ha rätt till det.

I det aktuella fallet hade föräldrar till några elever som bodde utanför trekilometersgränsen överklagat kommunens beslut att inte bevilja skolskjuts. Kammarrätten lämnade överklagandet utan bifall, eftersom man ansåg att kommunen hade följt såväl skollagen som det egna skolskjutsreglementet.

Slutsatsen är att kommunen sannolikt hade tvingats anordna skolskjuts för elever som enligt avståndsreglerna var berättigade till skolskjuts om den inte hade tagit in reglerna om likformighet inom ett område i sitt reglemente. En kommun som vill ha möjlighet att göra avsteg från sina lokala regler måste ange i sina bestämmelser under vilka förutsättningar detta kan ske.

*Fråga om fågelvägen anses som korrekt mätning av skolväg. Kammarrätten i Jönköping 2013-10-24, mål nr 789-13.*

Kommunen mätte fågelvägen mellan hemmet och skolan mellan de adresspunkter som ligger närmast hemmet respektive skolan. Punkterna låg på gatan utanför hemmet och vid skolan. Eftersom färdvägens längd understeg avståndet för rätt till skolskjuts avlogs elevens ansökan. Kammarrätten konstaterade att det inte finns några regler i skollagen om hur mätning av färdvägen ska ske och inte heller vilket avstånd som ska berättiga till skolskjuts. Det är därför rimligt att kommunen får avgöra hur mätningen ska utföras, så länge den sker på ett likvärdigt sätt för samtliga elever. Kommunen hade därför rätt att neka skolskjuts.

---



## Trafikförhållanden

Trafikförhållande är en av de faktorer som enligt skollagen kan ligga till grund för bedömning av rätten till skolskjuts. Vid ansökan om skolskjuts räcker det alltså inte att endast pröva färdvägens längd. I bedömningen av trafikförhållandena kan man ta utgångspunkt i det som sägs i skolskjutsförordningen om att skolskjuts, med avseende på tidplaner och färdvägar, ska ordnas så att kraven på trafiksäkerhet tillgodoses. Särskilt anordnade på- och avstigningsplatser ska också utformas så att olyckor i möjligaste mån kan undvikas. Kraven på trafiksäkerhet ska även beaktas när eleverna måste korsa eller gå längs vägar för att komma till på- och avstigningsplatsen.

Många faktorer måste vägas in när man bedömer olycksrisker och trafiksäkerhet för skolskjuts. Rättsfall pekar på att omständigheter som trafiktäthet och avsaknad av gångbana ska beaktas vid en bedömning av trafikförhållandena (RÅ 1993 ref 77 och RÅ 1994 ref 84). Läs mer i kapitlet Trafiksäkerhet. Exempel på faktorer av betydelse vid bedömning av trafikförhållandena är:

- › siktförhållanden
- › vägens bredd
- › vägens belysning (framför allt när barnen går längs en väg)
- › förekomsten av hållplatsfickor, vägrenar eller gångbanor
- › väglag och snöröjning
- › vägens trafikbelastning (antal fordon)
- › andelen tung trafik
- › fordonens hastighet
- › barnens ålder
- › antalet barn (gäller framför allt vid av- och påstigningsplatser)
- › gångsträcka längs väg
- › obevakade järnvägsövergångar

## RÄTTSFALL

---

*Fråga om trafikförhållandena. Kammarrätten i Sundsvall 2003-12-18, mål dnr 1347-03.*

Även om hastighetsbegränsningen på vägen var 50 kilometer i timmen och det var relativt sparsamt med tung trafik fann kammarrätten, med hänsyn till trafikförhållandena och barnens låga ålder, att kommunen hade skyldighet att anordna skolskjuts. I det här fallet var vägen smal och krokig, saknade gångbana och var utan belysning på vissa sträckor.

*Fråga om färdväg över vatten. RÅ 1993, ref 77.*

När det gäller fall som rör elever som bor inom ett mycket svårtillgängligt område, och till exempel behöver färdas över vatten för att komma till skolan eller uppsamlingsplatsen, måste varje fall bedömas individuellt. Rättsfallet RÅ 1993 ref 77 belyser frågan om elever bosatta

på vissa öar skulle få skolskjuts, trots att de inte var berättigade till detta enligt kommunens regler om ett minsta avstånd.

Skolstyrelsen hade grundat sitt avslagsbeslut enbart på färdvägens längd. Regeringsrätten menade dock att det kan finnas behov av skolskjuts av annan anledning. I det här fallet måste en individuell prövning ta hänsyn till att färden kan komma att gå över vatten. Förutom elevens ålder och allmänna mognad i trafiken måste trafikförhållanden samt andra särskilda omständigheter beaktas. Eleven hade rätt till skolskjuts trots att avståndet inte berättigade till det.

*Fråga om individuell prövning och trafikförhållanden. RÅ 1994, ref 84.*

En individuell prövning av elevens möjligheter att färdas till och från skolan ska göras. Hänsyn ska tas till trafikförhållandena.

*Fråga om isförhållanden. Kammarrätten i Stockholm 1989-12-28.*

Isförhållandena var sådana att de omöjliggjorde båttransport under en del av året. Kommunen erbjöd boende i familjehem för eleven under den aktuella perioden. Ett annat alternativ var att familjen själv med egen hydrokopter och mot ersättning ordnade anslutningstransporten till reguljär båtförbindelse. Familjen avböjde båda alternativen och överklagade skolstyrelsens beslut.

Kammarrätten i Stockholm fann att skolstyrelsens beslut inte var olagligt och avslög överklagandet. Kommunen hade alltså fullgjort sin skyldighet genom att erbjuda olika alternativ. Detta visar att kommunen har rätt att avgöra på vilket sätt skolskjutsen ska anordnas och bestämma vilka alternativ som står till buds.

*Fråga om skolskjuts på grund av trafikförhållanden. Kammarrätten i Göteborg 2010-02-24, mål nr 784-09.*

Eftersom eleven kunde använda cykelbro eller underfart för att korsa större vägar ansåg kammarrätten att det inte fanns skäl att ge rätt till skolskjuts.

*Fråga om skolskjuts på grund av trafikförhållanden. Kammarrätten i Göteborg 2014-04-22, mål nr 3051-13.*

En tioårig elev bodde 2 940 meter från skolan och det saknades därför 60 meter för att han enligt kommunens riktlinjer skulle få skolskjuts. Då vägen mellan hemmet och skolan nästan uteslutande utgörs av en cykelväg, som är avgränsad från vägbanan, och trafiktätheten är låg och sikten god, ansåg domstolen att det inte fanns skäl för att medge eleven skolskjuts.

*Fråga om skolskjuts på grund av trafikförhållanden. Kammarrätten i Göteborg 2014-04-28, mål nr 7521-13.*

En 15-årig elev uppfyllde inte avståndskravet i kommunens riktlinjer för skolskjuts. För att komma till skolan måste han cykla eller gå 3,3 kilometer på en väg där såväl belysning som gångbana och vägren saknas. Hastigheten på vägen var 70 kilometer i timmen och cirka 250 bilar passerade förbi på morgonen. Domstolen ansåg att eleven hade rätt till skolskjuts.





## Vinterskolskjuts

Ibland kan elever eller föräldrar anse att en gångväg genom en mörk och enslig skog är otrygg och borde berättiga till skolskjuts. Men om trafikförhållandena längs med vägen kan bedömas som goda, och det inte föreligger andra skäl för skolskjuts, har kommunen ingen skyldighet att bevilja skolskjuts i sådana fall. Mörker kan dock i kombination med andra omständigheter, som till exempel dålig snöröjning, berättiga till skolskjuts.

### RÄTTSFALL

---

*Fråga om skolskjuts under mörka delen av året. Kammarrätten i Sundsvall 2012-06-04, mål nr 417 och 418-12.*

Kommunen avslog en ansökan om skolskjuts då avståndet mellan skolan och bostaden inte var tillräckligt långt och då trafikförhållandena på vägsträckan ansågs normala. Föräldrarna ville att barnen, tio respektive åtta år gamla, skulle ha skolskjuts, i vart fall under årets mörkaste tid. Domstolen ansåg att man vid bedömning av trafikförhållandena särskilt ska beakta sådant

som kan innebära en förhöjd risk för olyckor. Även elevens allmänna mognad i trafiken och förmåga till egna bedömningar ska tillmätas betydelse. Avståndet mellan bostad och skola uppgick till 1 900 meter, varav den första etappen av färdvägen var på 1 000 meter med en bredd på 4,5–5 meter. Vägen saknade såväl gångbana som belysning och dessutom var vägunderhållet bristfälligt. Högsta tillåtna hastighet var 50 kilometer i timmen och trafikintensiteten var låg. Domstolen ansåg att trafikförhållandena under den ljusa tiden på året inte var sådana att det låg kommunen att anordna skolskjuts, detta även med beaktande av barnens ålder. Däremot kunde det inte begäras att barnen skulle gå till skolan i fullständigt mörker med gällande väg- och trafikförhållanden. Barnen beviljades därför skolskjuts under årets mörka tid.

*Fråga om skolskjuts under vinterhalvåret. Kammarrätten i Sundsvall 2013-09-26, mål nr 2264-13.*

En kilometer av skolvägen för en tioårig elev utgjordes av en bya/jordbruksväg med förhållandevis låg trafikintensitet. Vägen var 4,5–5 meter bred och hastigheten 50 kilometer i timmen. Kammarrätten menade att ett barn i den åldern får anses klara att ta sig själv till skolan under årets ljusa del med sådana vägförhållanden. Men eftersom vägen var smal, saknade trottoar och belysning och kunde vara bristfälligt snöröjd ansåg domstolen att eleven hade rätt till skolskjuts under vinterhalvåret. Elevens eventuella rädsla för mörker hade ingen betydelse för bedömningen.

*Fråga om skolskjuts under årets mörka del. Förvaltningsrätten i Göteborg 2012-09-14, mål nr 5509-12.*

Färdvägens längd medförde i sig inte rätt till skolskjuts. Domstolen ansåg dock att det inte kunde begäras att en 12-årig elev under årets mörka del skulle gå till skolan i fullständigt mörker på en cirka två kilometer lång grusväg som saknade belysning och gångbana. Bedömningen påverkades inte av omständigheten att trafikintensiteten var låg.

*Fråga om vinterskolskjuts vid hårt trafikerad väg. Kammarrätten i Jönköping 2007-03-12, mål nr 4036-06.*

En tioårig elev skulle gå längs en relativt hårt trafikerad väg som saknade belysning. Vägaren var markerad med frästa spår som vintertid kunde döljas av snö. Kammarrätten ansåg att eleven borde få vinterskolskjuts.

*Fråga om skolskjuts under vintertid. Kammarrätten i Jönköping 2014-03-28, mål nr 3325-3326-13.*

Domstolen ansåg att elever som var 12 respektive 15 år skulle få skolskjuts i form av busskort under vintern (från november till och med mars) istället för att gå eller cykla cirka sex kilometer.

---

## På- och avstigningsplatsen

På- och avstigningsplatsen ska utformas på ett trafiksäkert sätt. Frågan om platsens utformning, belägenhet och vägen till och från hållplatsen kan bedömas vid ett överklagande.

### RÄTTSFALL

---

*Fråga om trafikförhållanden på vägen till busshållplatsen kunde godtas. Kammarrätten i Jönköping 2011-11-18, mål nr 3275-11.*

En 13-årig elev beviljades busskort av kommunen, men pappan ville att eleven skulle få upphandlad skolskjuts varannan vecka då eleven bodde hos honom. Busshållplatsen låg 2 015 meter från bostaden längs en väg med 70 kilometer i timmen och obefintlig vägren. Trafiksäkerhetsutredningar av aktuell vägsträcka och hållplats hade fastställt trafiksäkerhetsförhållandena till låg risk. Avståndet till skolan var 20 kilometer raka vägen, men med kollektivtrafikbussen blev sträckan längre.

Kommunen menade att skolskjuts i samband med växelvis boende ofta innebär längre resor. Kammarrätten menade att busshållplatsen får anses vara i anslutning till hemmet. Varken färdvägens längd, trafikförhållandena, väntetider i skolan eller någon annan särskild omständighet var sådana att de skulle berättiga till så kallad upphandlad skolskjuts.

*Frågan om skolskjutshållplatsen var tillräckligt säker för en sexåring. Kammarrätten i Jönköping 2013-05-27, mål nr 3276-12.*

Kammarrätten fann att hållplatsen inte var olämplig ens för en sexårig elev då den låg 25 meter bort från riksvägen och eleven därför inte behövde komma i närmare kontakt med riksvägen. Inte heller gångpromenaden till och från hållplatsen ansågs vara olämplig ur trafiksäkerhetssynpunkt.

*Fråga om behov av särskilt anvisad busshållplats i anslutning till hemmet. Kammarrätten i Göteborg 2013-04-18, mål nr 465-468-12.*

Föräldrarna menade att busshållplatsen inte var tillräckligt säker och ansåg att barnen skulle ha specialtransport från en särskild anvisad hållplats i anslutning till elevernas hem. Hållplatsen, som höll normal standard för linjetrafik, låg vid en trafikerad väg. Det saknades gatubelysning, vägren och räcken vid aktuell vägsträcka.

Kammarrätten fann att trafikintensiteten vid busshållplatsen i och för sig var relativt hög, men att kommunen låtit anlägga en gångväg till busshållplatsen samt att det fanns en buskur och en bussficka vid hållplatsen. Det fanns därför inte skäl att bevilja eleverna specialtransport till och från skolan.

*Fråga om trafikförhållanden på vägsträcka från bostad till hållplats. Kammarrätten i Göteborg 2006-12-08, dnr 7839-05.*

För att komma till den anvisade hållplatsen för skolbussen behövde en sexårig elev gå utmed en länsväg med tung trafik. Hastighetsbegränsningen var 90 kilometer i timmen och det fanns inga avskilda gång- och cykelbanor. Enligt kammarrättens mening var trafikförhållandena så osäkra att kommunens vägran att svara för skolskjuts på sträckan stred mot skollagen. Domstolen menade att eftersom den anvisade påstigningsplatsen inte gick att nå utan att använda den aktuella vägsträckan måste kommunens skyldighet att sörja för skolskjuts avse även den sträckan.

---

### **Funktionsnedsättning**

Funktionsnedsättning hos en elev är en annan omständighet som enligt skollagen kan motivera skolskjuts. Lagen säger dock inget om vilken typ eller omfattning av funktionsnedsättning som det handlar om. Behovet av skolskjuts får bedömas i varje enskilt fall. Funktionsnedsättning bör styrkas med läkarintyg. En sådan regel kan tas in i kommunens skolskjutsreglemente.

Tidigare rättsfall tyder på att en elev måste ha en funktionsnedsättning med någon varaktighet för att kommunen ska anses vara skyldig att anordna skolskjuts. Så gäller även för rätt till färdtjänst. Om funktionsnedsättningen är kortvarig, orsakad av olycka och där den drabbade får sina extra reskostnader ersatta av försäkringsbolag, har den enskilde inte rätt till färdtjänst.

Vid bedömning av kommunens skyldighet att anordna skolskjuts på grund av funktionsnedsättning kan det vara bra att känna till gränsdragningen mellan färdtjänst och skolskjuts/elevresor. (Se särskilt avsnitt "Gränsdragningen mellan färdtjänst och skolskjuts/elevresor".)

### **RÄTTSFALL**

---

*Fråga om skolskjuts för elev med upprepade benfrakturer. Förvaltningsrätten i Malmö 2011-04-05, mål nr 2290-11.*

En elev som led av benskörhet och som under det senaste året hade drabbats av ett flertal benfrakturer ansågs ha rätt till skolskjuts under en tillfällig period på grund av sitt funktionshinder.

*Fråga om skolskjuts för elev med hörselnedsättning. Förvaltningsrätten i Göteborg 2012-10-04, mål nr 10351-12.*

En tioårig elev hade en färdväg på 700 meter från bostaden till hållplatsen på morgonen och 2 400 meter från hållplatsen till bostaden på eftermiddagen. Avståndet utgjorde inte skäl att bevilja skjuts från hemmet. Sträckan utgjordes av en mindre landsväg som saknade såväl be-

lysning som avskild gångbana, Eleven hade en hörselnedsättning som medförde svårigheter att lokalisera annalkande fordon. Funktionsnedsättningen kunde inte kompenseras av synen då avstånden var långa och det saknades belysning. Eleven skulle därför ha rätt till skolskjuts.

---

Vid ansökningar om skolskjuts vid kortvariga funktionsnedsättningar ska det göras en individuell bedömning kring behovet av skolskjuts. Skollagens uttryck ”annan särskild omständighet” kan i enskilda fall vid en helhetsbedömning medföra en skyldighet att anordna skolskjuts även när funktionsnedsättningen inte är varaktig.

Om eleven på grund av funktionsnedsättning har svårt att på egen hand ta sig till och från skolan bör vårdnadshavaren i första hand undersöka om familjen har tecknat en olycksfallsförsäkring som kan täcka elevens extra kostnader för att ta sig till skolan.

I andra hand kan kommunen pröva om kommunens kollektiva olycksfallsförsäkring för eleverna täcker kostnaden för taxiresor. Om skadan sker efter skoltid kan kommunen undersöka om den kollektiva olycksfallsförsäkringen även gäller på fritiden och kan tas i anspråk.

I situationer då elever drabbas av kortvariga funktionsnedsättningar och har behov av transporter till och från skolan bör man vända sig direkt till försäkringsbolaget för att få deras godkännande innan transport anordnas. Det



är alltså inte lämpligt att kommunen eller skolan utan godkännande anordnar och står för taxiresor, med avsikt att senare återkräva kostnaderna från försäkringsbolaget. Ett sådant förfaringsätt innebär att kommunen rent faktiskt har anordnat skolskjuts med stöd av skollagen. Eftersom undantag görs när ersättning utgår på grund av lag täcker försäkringen inte dessa kostnader.

## RÄTTSFALL

---

*Fråga om tillfällig skolskjuts vid funktionshinder. Kammarrätten i Göteborg 1990-10-16, mål dnr 3899-1990.*

I enlighet med de rättsfall som finns på området kan kommunen inte anses vara skyldig att anordna tillfällig skolskjuts vid funktionshinder med varaktighet under 12 veckor. Kommunen har dock möjlighet att ordna detta om det kan ske på ett lämpligt sätt.

I ett rättsfall har en kommun inte ansetts skyldig att ordna tillfällig skolskjuts i 8–12 veckor för en elev som har brutit benet och gipsats. Kammarrätten framhöll att lagen ger kommunen möjlighet att bedöma om till exempel ett visst handikapp hos en elev motiverar skolskjuts.

I ett annat fall hade en elev en sjukdom som innebar att hon måste opereras och gipsas cirka en gång per år (Länsrätten i Stockholm dom 2004-08-27). Eleven hade läkarintyg på att hon behövde skolskjuts under en månad. Kommunen beslutade att inte bevilja eleven tillfällig skolskjuts. Länsrätten menade i likhet med ovan nämnda kammarrättsdom att lagen ger kommunen möjlighet att bedöma om till exempel ett visst handikapp hos en elev motiverar skolskjuts. Länsrätten ansåg därför att kommunens beslut inte kunde anses strida mot lag.

---

## **Annan särskild omständighet**

Även om avståndet mellan bostaden och skolan, trafikförhållandena, elevens ålder eller funktionsnedsättning inte berättigar till skolskjuts kan någon annan omständighet göra det. Det innebär att det finns en möjlighet för kommunen att bevilja skolskjuts utifrån en helhetsbedömning och efter en individuell prövning i varje enskilt fall.

## **Från vilken adress ska behovet av skolskjuts bedömas?**

Eleverna har rätt att få gå i en skola nära hemmet och därför brukar kommunerna ha fastställda upptagningsområden vid fördelning av elever på olika skolor. Eleverna har rätt att få skolskjuts om de går i den skolenhet som kommunen har placerat eleverna i, den så kallade placeringskolan och det finns förutsättningar för skolskjuts. Rätten till skolskjuts bedöms normalt från den adress där eleven är folkbokförd.

## Växelvis boende inom en kommun

Ibland förekommer önskemål om att elever vill ha skolskjuts till olika adresser inom kommunen. Det kan till exempel vara föräldrar som har gemensam vårdnad och där barnet bor växelvis lika mycket hos båda. Enligt praxis ska i sådant fall behovet av skolskjuts prövas från båda adresserna. Det spelar ingen roll om föräldrarna bor inom samma eller olika upptagningsområden inom kommunen. Skyldigheten att pröva behov av skolskjuts från båda adresserna gäller i princip endast när barnet bor lika mycket hos vardera föräldern. Behovet av skolskjuts ska också prövas från en icke-vårdnadshavares adress när det är frågan om så kallat varaktigt boende. Se vidare SKL:s Cirkulär 2004:64.

Föräldrar kan bevisa att barnet bor växelvis genom en eventuell dom eller ett avtal som har godkänts av socialnämnden. Saknas sådant avtal bör det räcka med att föräldrarna visar ett fast schema där omfattningen av barnets vistelse hos respektive förälder framgår.

## RÄTTSFALL

---

*Fråga om skolskjuts vid växelvis boende. RÅ 2002, ref 91.*

En far ansökte om skolskjuts (busskort) för sin son. Sonen bodde varannan vecka hos fadern och varannan vecka hos modern. Föräldrarna hade gemensam vårdnad och bodde i samma kommun. Pojken var folkbokförd på moderns adress och gick i den grundskola som kommunen hade placerat honom i med hänsyn till folkbokföringen. Skolans upptagningsområde omfattade även faderns adress. Avståndet mellan faderns bostad och skolan var cirka 12 kilometer.

Regeringsrätten skriver bland annat följande i domen: När barn till separerade föräldrar med gemensam vårdnad bor lika mycket hos båda föräldrarna brukar man tala om växelvis boende. Föräldrarna kan avtala härom men domstol kan också, då den enligt bestämmelserna i 6 kap. 14 a § föräldrabalken beslutar om vem av föräldrarna som barnet ska bo tillsammans med, förordna att barnet ska bo växelvis hos var och en av dem (se prop. 1997/98:7 s. 56 och 112 f.). Denna möjlighet utgör en naturlig konsekvens av de riktlinjer för prövningen som anges i 6 kap. 2 a § föräldrabalken och som innebär att barnets bästa ska komma i främsta rummet vid avgörande av bland annat frågor som rör boendet. Vid bedömningen av vad som är bäst för barnet ska det fästas särskilt avseende vid barnets behov av en nära och god kontakt med båda föräldrarna.

Systemet med växelvis boende som ett fast arrangemang är alltså förankrat i lagstiftningen. När det tillämpas får det berörda barnet anses ha två likvärdiga hem.

Vidare skriver Regeringsrätten följande: Att rätten till kostnadsfri skolskjuts enligt 4 kap. 7 § första stycket skollagen i sådant fall skulle vara begränsad till resor mellan den bostad där barnet är folkbokfört och skolan framstår mot den angivna bakgrunden som stridande mot principen om kostnadsfri grundskoleutbildning. En sådan tillämpning har inte heller stöd vare sig i skollagens bestämmelser eller i förarbetena till dessa.

Regeringsrätten fann att det inte var förenligt med skollagen att avslå faderns ansökan med hänvisning till att behovsprövningen sker med utgångspunkt i att barnet är bosatt endast där det är folkbokfört. Kommunens beslut upphävdes därför (Regeringsrättens dom 2002-12-04 mål nr 6856-2001, RÅ 2002 ref.91).

*Fråga om krav på avtal mellan föräldrar vid växelvis boende. Justitieombudsmannens (JO) beslut 2005-09-15, dnr 3784-2005.*

Enligt JO är det tveksamt om en barn- och utbildningsförvaltning kan kräva att föräldrar som ansöker om skolskjuts för barn med växelvis boende ska lämna in ett avtal som godkänts av socialnämnden.

JO fick en anmälan från en förälder som hade ansökt om skolskjuts hos barn- och utbildningsförvaltningen. Barnen bodde växelvis hos både mamman och pappan. Kommunen hade krävt att ansökan om skolskjuts skulle kompletteras med ett av socialnämnden godkänt avtal om växelvis boende eller med ett domstolsutslag.

JO påtalade att möjligheten att träffa avtal är frivillig för föräldrarna. De som inte har behov av ett avtal och kan komma överens är inte skyldiga att vända sig till domstol eller till socialnämnden. Enligt en dom från Regeringsrätten, RÅ 2002 ref. 91, omfattar rätten till kostnadsfri skolskjuts för en grundskoleelev – som bor växelvis hos föräldrar med gemensam vårdnad och därför har två likvärdiga hem – resor till och från båda hemmen.

Enligt ett cirkulär från Sveriges Kommuner och Landsting (2004:64) bör kommunen kunna ställa krav på att föräldrar som begär skolskjuts vid växelvis boende visar hur boendet är upplagt, till exempel genom ett schema, avtal eller dom och att det är ett varaktigt arrangemang. I det aktuella fallet hade förvaltningen begärt att föräldrarna skulle lämna in en dom eller ett avtal. Med hänsyn till den prövning som socialnämnden ska göra i samband med att den godkänner ett sådant avtal var det enligt JO inte rimligt att kräva att föräldrarna vände sig till socialtjänsten och tog resurser i anspråk för att få fram ett avtal, om det endast skulle användas som underlag vid prövning av rätt till skolskjuts. JO menade att det var tveksamt om barn- och utbildningsnämnden kunde ställa ett sådant krav. Det vore lämpligare att överlämna åt föräldrarna att själva avgöra hur de ville visa på det växelvisa boendet.

Ett tänkbart alternativ kunde vara ett fast schema som visade omfattningen av barnets vistelse hos respektive förälder.

*Fråga om vad som menas med växelvis boende. Kammarrätten i Sundsvall 2013-05-13, mål nr 2587-12.*

Föräldrarna beslutade att eleven skulle bo hos pappan varannan helg samt under skolloven. Därför ansökte de om skolskjuts på fredagseftermiddagar i udda veckor och måndagsmorgnar i jämna veckor för resor mellan pappan och skolan. Kammarrätten ansåg att den tid som eleven vistades hos pappan inte kunde anses som växelvis boende och att eleven därför inte hade rätt till skjuts. Med växelvis boende menas när ett barn bor ungefär lika mycket hos vardera föräldern (Jfr RÅ 2002 ref. 91).





### Växelvis boende i olika kommuner

Kommunen är inte skyldig att anordna skolskjuts mellan olika kommuner. I den nya skollagen har ingen ändring skett på detta område.

#### RÄTTSFALL

---

*Fråga om skolskjuts vid växelvis boende i två olika kommuner. Högsta förvaltningsdomstolen HFD 2014-06-16, mål nr 4922-13.*

En elev bodde växelvis hos sina föräldrar i olika kommuner och ansökte om skolskjuts mellan skolan i hemkommunen och den bostad som låg i den andra kommunen. Domstolen redogjorde för bestämmelserna om skolskjuts i 10 kap. 32 och 33 §§ skollagen samt tidigare rättsfall RÅ 2002 ref 91 om skolskjuts vid växelvis boende. Domstolen konstaterade att bestämmelserna i 2010 års skollag motsvarar i stort vad som gällde tidigare. Rättsfallet RÅ 2002 ref 91 är vägledande även vid tillämpningen av 2010 års skollag. Till skillnad mot vad som gällde i det rättsfallet var föräldrarna i detta fall bosatta i olika kommuner.

Domstolen säger att skollagen anger på ett uttömmande sätt under vilka förutsättningar som en kommun är skyldig att svara för skolskjuts. Endast i några fall, som inte var aktuella i mål, behandlas en kommuns skyldigheter att svara för kostnader för skolskjuts utanför den egna kommungränsen. Frågan om skolskjuts vid växelvis boende i olika kommuner uppmärksammades i förarbetena till 2010 års skollag utan att leda till lagstiftning. Kommunens ansvar för skolskjuts enligt skollagen omfattar enligt domstolen således inte den situationen att en elev bor växelvis i olika kommuner. Domstolen ansåg därför att elevens rätt till skolskjuts inte omfattade resorna mellan skolan i folkbokföringskommunen och hemmet i den andra kommunen. (Jfr Kammarrätten i Stockholm 2012-08-24 mål nr 7026-11 och 2013-06-26 mål nr 940-13).

*Fråga om skolskjuts och växelvis boende i olika kommuner. Kammarrätten i Stockholm 2003-12-05, mål nr 2733-03 och Regeringsrättens beslut 2004-06-28 att inte meddela prövningstillstånd.*

En pappa ansökte om ersättning för busskort till sin dotter, som bodde växelvis hos honom och sin mamma. Pappan var bosatt i en kommun och hans dotter gick i grundskola i grannkommunen, där hon också var folkbokförd.

Kammarrätten menade att kostnadsfri skolskjuts för elever, som är folkbokförda i kommunen men som periodvis bor hos en förälder i en annan kommun, är begränsad till den egna kommunens geografiska område. Rätten att med stöd av skollagen få ersättning för busskort för dotterns skolresor som delvis gjordes inom faderns hemkommun fanns inte. Fallet visar att inte heller den gamla skollagen gav rätt till skolskjuts mellan olika kommuner vid växelvis boende.

*Fråga om lång restid med kollektivtrafiken kan ge rätt till skolskjuts vid växelvis boende. Kammarrätten i Jönköping 2012-12-06, mål nr 69-12.*

En 14-årig elev bodde varannan vecka hos mamman och pappan, och gick i skolan vid folkbokföringsadressen hos mamman. Elevens restid från pappan med buss på morgonen var en timme och 47 minuter, och på eftermiddagen en timme och fyra minuter, inklusive bussbyte. Föräldrarna menade att skoldagen blev för lång och ville ha särskild skolskjuts från pappans adress. Trots de långa dagarna fann kammarrätten med hänsyn till elevens ålder, att kommunens beslut om busskort för resor med den allmänna kollektivtrafiken i skälig mån tillgodosåg elevens behov av skolskjuts.

*Fråga om långa resvägar vid växelvis boende. Kammarrätten i Jönköping 2012-09-07, mål nr 725-12.*

En åttaårig elev bodde växelvis varannan vecka hos sina föräldrar. Eleven var folkbokförd på pappans adress. Frågan gällde om eleven istället för bussresor med allmän kollektivtrafik var berättigad till särskild skolskjuts från mammans adress. Avståndet från mammans adress till skolan var 42 kilometer. Restiden på morgonen var en timme och 36 minuter, och på eftermiddagen en timme och 22 minuter, inklusive bussbyte.

Nämnden ansåg att det är ofrånkomligt att resvägarna blir långa när föräldrar väljer att bosätta sig långt från varandra. Kammarrätten menade att elevens resor med kollektivtrafiken innebar mycket långa skoldagar och att eleven var tvungen att vänta på bussbyte utan tillsyn. Med hänsyn till elevens låga ålder kunde situationen inte anses som acceptabel, och eleven blev berättigad till särskild skolskjuts i anslutning till moderns adress när eleven vistades där.

*Fråga om växelvis boende och gymnasieelev. Kammarrätten i Jönköping 2009-06-16, mål nr 784-09.*

En gymnasieelev som växelvis bodde hos sin pappa varifrån det var mer än sex kilometer till skolan, ansökte om resebidrag. Kommunen avlog ansökan med hänvisning till att eleven hade mindre än sex kilometers färdväg från folkbokföringsadressen. Kammarrätten gav kommunen rätt. Rätten till resebidrag för växelvis boende gymnasieelev ska alltså bestämmas utifrån folkbokföringsadressen.

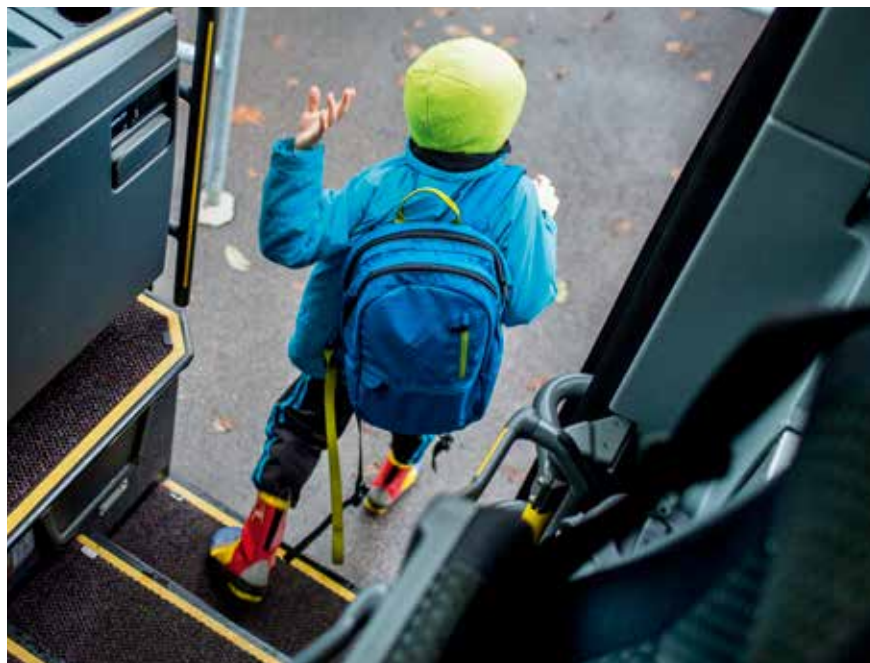
## Vistelse på familjehem, korttidshem och hem för vård och boende

Många barn har behov av stöd och hjälp av socialtjänsten. Insatser som kan bli aktuella är till exempel familjehemsplacering, korttidsvistelse och hem för vård och boende (HVB-hem).

Ett barn som är placerat i familjehem ska vanligtvis vara folkbokfört där och få sin skolgång och eventuell skolskjuts tillgodosedd på samma villkor som andra barn bosatta i kommunen. Om barnet inte är folkbokfört i familjehemmets kommun är det folkbokföringskommunen som är kostnadsansvarig för både skolkostnad och skolskjutskostnad.

Korttidsvistelse har tillkommit som en tillfällig avlastning för vårdnadshavarna. Omfattningen kan variera från varannan helg till hela veckor. Bedömningen av behovet av skolskjuts utgår från ett stadigvarande boende. Med det menas vanligtvis där barnet är folkbokfört. Därför kan kommunen inte anses skyldig att anordna skolskjuts vid tillfällig vistelse i korttidshem. Paralleller kan dras till att en elev inte heller kan få skolskjuts till och från far- och morföräldrar där den tillfälligt vistas. Vid varaktigt boende bör dock behovet av skolskjuts prövas.

Placering av elev i ett hem för vård och boende föranleder ingen ändring av folkbokföringen. Kostnadsansvaret för skolgång och eventuell skolskjuts ligger därmed hos den kommun där barnet är folkbokfört.



## Exempel på tillämpningsfrågor

### Avstängning

En elevs rätt till skolskjuts kan inte tas bort som en disciplinär åtgärd, då det inte finns stöd för ett sådant ingripande enligt skollagen. Om en elev betar sig olämpligt under skolskjutsen kan kommunen ordna med alternativ skjuts för eleven. Frågan om avstängning från skolskjuts har behandlats i ett fall av JO.

### RÄTTSFALL

---

*Om mobbing på skolbuss. JO beslut 1993-03-08, dnr 4462-1992.*

En flicka mobbade en annan flicka på skolbussen ett flertal gånger genom att sparka henne. När rektorn utan framgång försökt lösa mobbningen blev steget att avstänga flickan från skolskjutsen två veckor och informera föräldrarna om alternativa färdsätt. JO säger att rektorns åtgärder för att lösa en akut konflikt måste ha stöd i gällande rätt. Beslutet att avstänga eleven från skolskjutsen strider mot bestämmelsen i skollagen om att kommunen ska sörja för skolskjuts. Rektorn fick därför allvarlig kritik för detta. En åtgärd som möjligen hade kunnat accepteras hade enligt JO kunnat bestå i att rektor och mobbarens föräldrar i samförstånd hade kommit överens om att dottern under en tid skulle avstå från att utnyttja den ordinarie skolbussen. En förutsättning hade emellertid varit att det hade gjorts helt klart för föräldrarna att kommunen skulle stå för kostnaderna för ett alternativt färdsätt.

Precis som i alla andra fall av skolskjutsning är det den enskilda kommunen som bestämmer på vilket sätt alternativet ska anordnas.

---

### Skadegörelse

En elev som skadar fordon eller inredning i samband med skolskjuts kan bli skyldig att betala skadestånd. Av skadeståndslagen framgår att var och en som uppsåtligen eller av vårdslöshet vållar person- eller sakskada ska ersätta skadan, dock med vissa undantag. Den som inte har fyllt 18 år ska ersätta skadan i den mån det är skäligt med hänsyn till hans eller hennes ålder och utveckling, handlingens beskaffenhet, föreliggande ansvarsförsäkring och andra ekonomiska förhållanden. En förälder som har vårdnaden om ett barn ska med ett begränsat belopp ersätta bland annat personskada eller sakskada som barnet vållar genom brott. Oaktsam skadegörelse täcks av barnets hemförsäkring. Är barnet under 12 år täcks även skadegörelse som skett uppsåtligen eller av grov oaktsamhet. I de flesta fall kan det inte ställas några skadeståndsanspråk på beställaren av trafiken, det vill säga kommunen.

## Borttappade busskort

I stället för särskilt anordnad skolskjuts kan kommunen erbjuda busskort i linjetrafik för elever som har rätt till skolskjuts. Om en elev förlorar sitt busskort torde inte kommunen ha skyldighet att dela ut ett nytt färdbevis. Det finns endast ett fåtal fall i praxis.

Missbruk av systemet kan vara fråga om brottsligt beteende, och kan polis-anmälas. För att förebygga missförstånd och missbruk kan man ta fram riktlinjer för vad som gäller vid förlorat färdbevis.

## RÄTTSFALL

---

*Fråga om stulet busskort. Kammarrätten i Göteborg 2007-02-27, dnr 4466-06.*

En gymnasieelev som hade tilldelats busskort blev bestulen på kortet. Kommunen beslutade att inte ersätta eleven för det stulna terminskortet. Kammarrätten fann att kommunen, genom att tilldela eleven ett busskort, hade fullgjort sin skyldighet enligt lagen om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor och att kommunen därför inte var skyldig att ersätta eleven.

*Fråga om avgifter för förlorade busskort. JO 2008/09, sid 419.*

En kommun tillhandahöll skolskjuts genom att elever i grundskolan fick ett busskort. JO ansåg att kommunen inte generellt har en skyldighet att bekosta ett nytt busskort för elever som har förlorat kortet. JO fann att kommunen i sina riktlinjer kunde föreskriva att kommunen hade rätt att ta ut en administrativ avgift av eleven om denne hade förlorat busskortet och bad om att få ett nytt kort.

---

## Skolskjuts till modersmålsundervisning

En elev som har en vårdnadshavare med ett annat modersmål än svenska ska erbjudas modersmålsundervisning i detta språk om det är elevens dagliga umgängesspråk i hemmet och eleven har grundläggande kunskaper i språket. Skyldigheten att anordna modersmålsundervisning gäller endast om minst fem elever önskar sådan undervisning och det finns lämplig lärare. För nationella minoritetsspråk gäller särskilda regler. Modersmålsundervisning får anordnas som språkval, elevens val, inom ramen för skolans val eller utanför den garanterade undervisningstiden. Det senare torde inte medföra någon skyldighet för kommunen att erbjuda skolskjuts.

Skolinspektionen har i några fall ansett att skolskjutsregleringen gäller för elever som erbjuds modersmålsundervisning, och att kommunen ska utreda och fatta beslut om elevens rätt till skolskjuts till modersmålsundervisning-

en<sup>1</sup>. Frågan är oklar var gränsen går för kommunens skyldighet. Kommunen måste dock fatta ett beslut om skolskjutsbestämmelserna ska anses gälla eller inte i ett enskilt fall.

### **Självskjutsning**

Det finns inte några regler i skollagen om självskjutsning men kommunen kan komma överens med föräldrar om självskjutsning mot ersättning. Läs mer i kapitlet Skolskjuts på olika sätt.

### **Skolskjuts för asylsökande barn**

Sedan 1 januari 2002 ska asylsökande barn och unga ha tillgång till utbildning inom det offentliga skolväsendet, förskoleverksamhet och skolbarnomsorg i huvudsak på samma villkor som gäller för barn och unga bosatta i Sverige. Migrationsverket ersätter kommuner som erbjuder verksamhet med schablonbelopp och kan efter särskild prövning bevilja ytterligare ersättning för elever i behov av särskilt stöd och för andra extraordinära kostnader.

### **RÄTTSFALL**

---

*Fråga om skolskjutskostnader för asylsökande särskoleelev. RÅ 2007, ref 14.*

Regeringsrätten fann att kommunens kostnad för skolskjuts för en asylsökande särskoleelev var en sådan extraordinär kostnad för skolverksamhet för vilken Migrationsverket ska betala ersättning utöver schablonbeloppet.

---



Not 1. Skolinspektionens beslut 2012-11-29 dnr 41-2012:5207, 2013-04-19 dnr 41-2013:1874 och 2013-08-30 dnr 41-2013:1861.

## Vårdbidrag och funktionshindrades resor

I ett visst fall har kostnaderna för en funktionshindrad elevs resor till en fristående skola i grannkommunen ansetts utgöra en ersättningsgill merkostnad. Denna ska beaktas när försäkringskassan fastställer rätten till statligt vårdbidrag.

### RÄTTSFALL

---

*Fråga om vårdbidrag och skolskjuts. RÅ 2002, ref 43.*

Eleven som fallet gällde hade svår MBD/damp-problematik och mamman tog emot helt vårdbidrag för sonen. Pojken gick i vanlig grundskola nära hemmet och beviljades från årskurs fyra en handplockad personlig assistent. När assistenten bytte jobb till en friskola 13 mil bort valde familjen att låta eleven "följa med". Hemkommunen var dock inte beredd att betala för skolresorna. Familjen krävde då att merkostnaden skulle ingå i underlaget för merkostnadsersättningen från Försäkringskassan. Försäkringskassan anförde att kommunen ansvarade för skolverksamheten och kostnadsfri skolskjuts samt att dessa resor som var föranledda av elevens skolgång inte godtogs som merkostnad eftersom föräldrarna själva valt denna skola.

I målet framkom att kommunen inte hade någon skola för barn med svår MBD/damp-problematik och att skolan som föräldrarna hade valt var den bästa för eleven. Kammarrätten fann att kostnaderna för resor till och från skolan är att betrakta som merkostnader till följd av elevens funktionshinder och att försäkringskassan skulle stå för dessa vid fastställande av vårdbidrag. Regeringsrätten kom till samma slutsats.

---

## Gränsdragningen mellan färdtjänst och skolskjuts/elevresor

Med färdtjänst avses särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder. Varje kommun eller i vissa fall regional kollektivtrafikmyndighet, ansvarar för att färdtjänst anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. Enligt 7 § lagen (1997:736) om färdtjänst ska tillstånd till färdtjänst meddelas dem som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.

Färdtjänst får inte användas till transporter som av någon annan anledning bekostas av det allmänna. Med detta menas resor som samhället, det vill säga staten, kommunen eller landstinget enligt lag eller förordning är skyldig att tillhandahålla, eller helt eller delvis ersätta resenärens kostnader för. Sjukresor och skolskjuts till och från grundskola och särskola är exempel på sådana resor. För att få använda färdtjänsten för resor som ska bekostas av någon annan huvudman krävs ett medgivande från kommunen.

Staten ska enligt skollagen svara för att elever i specialskolan får nödvändiga resor. Färdtjänst ska alltså inte användas för resor till och från sådana skolor.

Elever som genomgår gymnasieutbildning, som är speciellt anpassad för svårt rörelsehindrade ungdomar (Rh-anpassad utbildning), samt elever i utbildning för döva eller hörselskadade vid riksgymnasium, kan få bidrag från staten för bland annat kostnader för resor mellan hemorten och skolan samt till dagliga resor på utbildningsorten. Detta regleras i förordningen (1995:667) om bidrag till vissa funktionshindrade elever i gymnasieskolan. Ansökan görs hos CSN.

Färdtjänst ska alltså inte heller beviljas eller utnyttjas för resor i samband med sådana studier.

*”Staten ska enligt skollagen svara för att elever i specialskolan får nödvändiga resor. Färdtjänst ska alltså inte användas för resor till och från sådana skolor.”*

Det finns inget hinder för elev, som går i gymnasieskolan och uppfyller kraven för tillstånd till färdtjänst, att använda den för resor till och från skolan. Om en elev i gymnasieskolan inte har mer än sex kilometer till skolan har kommunen inget kostnadsansvar för resorna enligt lagen (1991:1110) om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor. I sådana fall kan en funktionshindrad elev ansöka om färdtjänst.

I det lokala regelverket för färdtjänst kan det framgå hur man hanterar egenavgifterna i dessa fall. Även om en gymnasieelev bor mer än sex kilometer från skolan kan det bli tal om färdtjänst eftersom lagen om elevresor inte ställer krav på att kommunen anordnar individuellt anpassade elevresor. Om den funktionshindrade eleven inte kan åka i den ordinarie linjetrafiken, som kommunen hänvisar gymnasieelever till, får eleven istället utnyttja färdtjänsten för resor mellan hemmet och skolan.



## Handläggning av ärenden om skolskjuts

### Kommunallagen

#### *Delegering*

Ansvar för skolskjutsning ligger hos den nämnd inom kommunen som har dessa frågor inom sitt verksamhetsområde. Nämnden kan ha antagit ett skolskjutsreglemente med närmare bestämmelser för skolskjutsen. Det är nämnden som ska ta ställning till 1) hur skolskjutsningen i stort ska anordnas 2) övergripande villkor för rätt till skolskjuts som till exempel avståndsregler 3) framställningar om att en viss elev önskar skolskjuts. Själva beslutanderätten i enskilda ärenden brukar nämnden delegera.

Enligt kommunallagen kan en nämnd uppdra åt ett utskott under nämnden, en ledamot eller ersättare eller en anställd hos kommunen eller landstinget att besluta i ett visst ärende eller i en viss grupp av ärenden. Vem som har beslutanderätten ska framgå av en delegeringsförteckning. En delegats beslut är att betrakta som beslut på nämndens vägnar och överklagas på samma sätt. Alla beslut som är fattade efter delegering ska anmälas tillbaka till nämnden.

Vissa viktigare ärenden, såsom att anta ett skolskjutsreglemente, får inte delegeras. Ärenden som rör myndighetsutövning mot enskilda och är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt får inte heller delegeras. Nämndens beslutanderätt kan delegeras till bland annat rektor, tjänsteman





på skolkansliet eller skolskjutshandläggare. Däremot kan beslutanderätten inte delegeras till ett bolag eller en trafikentreprenör. De kan däremot få i uppdrag att ta hand om planering, administration med mera.

### ***Likställighetsprincipen***

Enligt 2 kap. 2 § kommunallagen ska kommuner behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Denna bestämmelse måste finnas som grund när kommunen utarbetar och tillämpar sina riktlinjer för skolskjutsen.

Likställighetsprincipen kan till exempel innebära att om kommunen frivilligt åtar sig att anordna skolskjuts utöver lagens krav, som att medge skjuts till en förskoleklass, ska kommunen anordna skolskjuts på lika villkor till alla elever inom förskoleklassen. Principen ska också beaktas när man avgör på vilket sätt elevernas resvägar ska beräknas.

### **Lokaliseringsprincipen**

Enligt 2 kap. 1 § kommunallagen får kommuner och landsting själva ha hand om angelägenheter som är av allmänt intresse och anknuter till kommunens eller landstingets område eller deras medlemmar. Denna lokaliseringsprincip kan ha betydelse för var gränsen går för en kommuns skyldigheter när det gäller skolskjuts.

### **Beslut eller verkställighet?**

Tilldelning av rätten till skolskjuts kan betraktas som ren verkställighet. Så kan vara fallet när det är helt klart att vissa elever ska ha skolskjuts enligt de regler som nämnden har beslutat om. Ett exempel på ren verkställighet är att tilldela busskort till alla elever i ett upptagningsområde som har ett avstånd till skolan som berättigar till skolskjuts. Även planering av skolskjutsturer är ren verkställighet.

Om däremot en enskild förälder vänder sig till kommunen och begär skolskjuts för sitt barn, måste det göras en individuell prövning i det enskilda fallet. Beslutet ska fattas av nämnd eller delegat och kan överklagas. En förälder som har ansökt om skolskjuts men fått avslag kan ansöka om skolskjuts på nytt, varvid ansökan måste prövas igen. En förälder vars barn har tilldelats skolskjuts men är missnöjd kan begära ett formellt beslut som kan överklagas.

Ibland är det svårt att dra en gräns mellan beslut i kommunallagens mening och åtgärder av rent verkställande art. JO har i ett fall<sup>2</sup> ansett att kommunens ställningstagande till en ansökan om flyttning av skolskjutshållplats innebar en ändring i utförandet av den redan beviljade skolskjutsen. Det krävde ett ställningstagande till trafikförhållandena, och utgjorde därför ett beslut<sup>3</sup>.

### **RÄTTSFALL**

---

*Fråga om rektors beslut om att neka skolskjuts utgjorde ett verkställighetsbeslut och om beslutet gick att överklaga. RÅ 2006, ref 78.*

Skollagen innebär att en individuell bedömning ska göras av elevens behov av skolskjuts och rektors beslut utgjorde därför inte ett rent verkställighetsbeslut. Av kommunens riktlinjer framgick att rektorn fattar beslut om skolskjuts. Rektorn hade inte en formell delegation att fatta beslut om att neka rätt till skolskjuts, men hade uppfattat sig handla som delegat och rubricerat sitt avslagsbeslut som ett delegationsbeslut. Skolstyrelsens agerande att överlämna till rektor att fatta beslut ansågs ha inneburit att skolstyrelsen hade överlämnat till rektor att besluta på skolstyrelsens vägnar (jfr RÅ 84:2:85). Ett sådant beslut kan överklagas.

---

Not 2. JO 2006/07 s. 388.

Not 3. Se även JO beslut 2004-02-17 dnr 431-2002.

### ***Individuell prövning***

Det är viktigt att komma ihåg att kommunen alltid ska göra en individuell prövning av behovet när en förälder eller elev i ett enskilt fall begär skolskjuts. Kommunen kan inte bara avslå begäran med hänvisning till de lokala reglerna om till exempel avståndsgränser.

#### **RÄTTSFALL**

---

*Fråga om individuell prövning och om skolskjuts från öar. RÅ 1993, ref 77.*

I domstolsbeslutet sägs att kommunens regel om ett visst minsta avstånd enligt regeringsrätten utgör ett sätt att nå en allmän avgränsning som kan antas fånga in huvuddelen av de fall där det finns behov av skolskjuts. Behov kan emellertid även föreligga av annan anledning än färdvägens längd. Lagens uppräknade av olika faktorer som ska beaktas innebar att det måste göras en individuell prövning av vilka möjligheter eleven i det enskilda fallet har att på annat sätt ta sig till skolan. Hänsyn till att färden skulle gå över vatten, elevens ålder, allmän mognad och trafikfarligheten skulle i det enskilda fallet beaktas. Jfr RÅ 1994 ref.84.

*Fråga om individuell prövning. Kammarrätten i Jönköping 2006-03-01, mål nr 1168 05.*

Kommunen anför bland annat att det i det aktuella fallet har gjorts en individuell prövning och att en elev i aktuell ålder har bedömts klara den resa som föreslagits och att trafikförhållandena inte bedömts vara sådana att de motiverar en annan form av skolskjuts. Förälder har inte önskat skolskjuts i form av skolkort för allmän kollektivtrafik. Kommunen har erbjudit skolskjuts i form av skolkort för allmän kollektivtrafik, alternativt skolskjuts i form av kilometersättning, så kallad självskjuts. Föräldern överklagade och menade att kommunen inte hade följt lagen och gjort en individuell prövning samt inte erbjudit kostnadsfri skolskjuts.

Kammarrätten fann att kommunen genom det aktuella beslutet har företagit en individuell prövning av elevens behov av skolskjuts som skollagen förutsätter och som kommit till uttryck i ovan återgivna rättsfall. Kollektivtrafiknämndens beslut kan därmed inte anses strida mot skollagen.

*Fråga om individuell bedömning av rätten till skolskjuts. Kammarrätten i Jönköping 2013-05-13, mål 3080-12 m fl.*

Se ovan under avsnitt Organisatoriska och ekonomiska svårigheter.

---

### ***Ingen särskild sekretess i skolskjutsärenden***

I 23 kap. 2 § offentlighets- och sekretesslagen (OSL) finns bestämmelser om sekretess i förskoleklass och skolan beträffande uppgifter om en enskilds personliga förhållanden inom elevhälsan och särskild elevstödande verksamhet i övrigt. Uppgift om en enskilds identitet, adress och dylikt kan alltid omfattas av sekretess i skolan om det av särskild anledning kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften röjs.

Det finns däremot ingen speciell sekretess som gäller i ärenden om skolskjuts. Uppgifter i dessa ärenden är därför normalt offentliga. Uppgift om hälsa kan dock omfattas av sekretess i skolskjutsärenden om det måste antas att den enskilde eller närstående till denne kommer att lida betydande men om uppgiften röjs (21 kap. 1 § OSL). Sekretessen gäller dock inte om uppgiften tas in i ett beslut om skolskjuts. Sekretess kan också gälla i ärende om skolskjuts för uppgift om en enskilds bostadsadress med mera om det av särskild anledning kan antas att eleven eller någon närstående till denne kan komma att utsättas för hot eller våld eller lida annat allvarligt men om uppgiften röjs (21 kap. 3 § OSL).

### **Förvaltningslagen**

Att bevilja en elev rätt till skolskjuts får anses vara myndighetsutövning mot enskild. Vid handläggning av sådana ärenden ska enligt 29 kap. 10 § skollagen vissa bestämmelser i förvaltningslagen (1986:223) tillämpas. Detta gäller alla skolskjutsärenden oavsett om beslutet kan överklagas med laglighetsprövning eller förvaltningsbesvär. Kommunen bör därför ha noga rutiner för handläggning av skolskjutsärenden.

Kommunen kan ha blanketter för ansökan om skolskjuts till exempel på nätet. Vårdnadshavare får fylla i en ansökan om skolskjuts och ge den till kommunen. Beviljande av skolskjuts förutsätter en individuell prövning av elevens behov.

Följande handläggningsregler i förvaltningslagen gäller i alla skolskjutsärenden:

### ***14 § En parts rätt att meddela sig muntligen***

En sökande har rätt att lämna uppgifter muntligt i ett ärende. Eleven eller vårdnadshavaren har rätt att få tala med någon som kan ta emot uppgifter på myndighetens vägnar. Det behöver inte vara beslutsfattaren själv, det räcker med någon som kan ta emot uppgifterna åt beslutsfattaren.

### ***15 § Anteckning av uppgifter***

Uppgifter som kommunen får muntligen eller genom egna iakttagelser, och som kan ha betydelse för utgången i ärendet, ska antecknas. Alltså finns det en dokumentationsskyldighet. Sådana tjänsteanteckningar ska tillföras skolskjutsärendet.

### ***16 § En parts rätt att få del av uppgifter***

Sökanden har rätt att ta del av uppgifter som har tillförts ärendet. Vårdnadshavare har rätt att ta del av det material som kommunen grundar sitt avgörande på, till exempel uppgifter om barnet och trafiksäkerhetsutredningar.

### ***17 § Kommunikation***

I vissa fall ska vårdnadshavarna underrättas om utredningsmaterialet i sitt eget ärende och få tillfälle att yttra sig över det. Kommunikation behövs inte när den sökande beviljas skjuts i enlighet med ansökan.

### ***20 § Motivering av beslut***

Ett beslut om skolskjuts ska innehålla de skäl som har lett fram till beslutet. Kommunen kan dock utelämnat motivering om sökanden beviljas den skolskjuts som de ansökt om.

### ***21 § Underrättelse av beslut***

En sökande ska underrättas om innehållet i beslutet om skolskjuts, om det inte är uppenbart att det inte behövs. Den elev som ärendet avser ska underrättas om beslutet. Underrättelsen kan ske till vårdnadshavarna genom vanligt brev, delgivning eller på något annat sätt. Normalt får parten en kopia av beslutshandlingen eller ett utdrag ur protokollet med beslutet. Underrättelse kan även ske genom e-post. Om beslutet går emot partens önskan och kan överklagas, ska parten underrättas om hur man gör detta. En fullföljdshänvisning ska alltså ges.

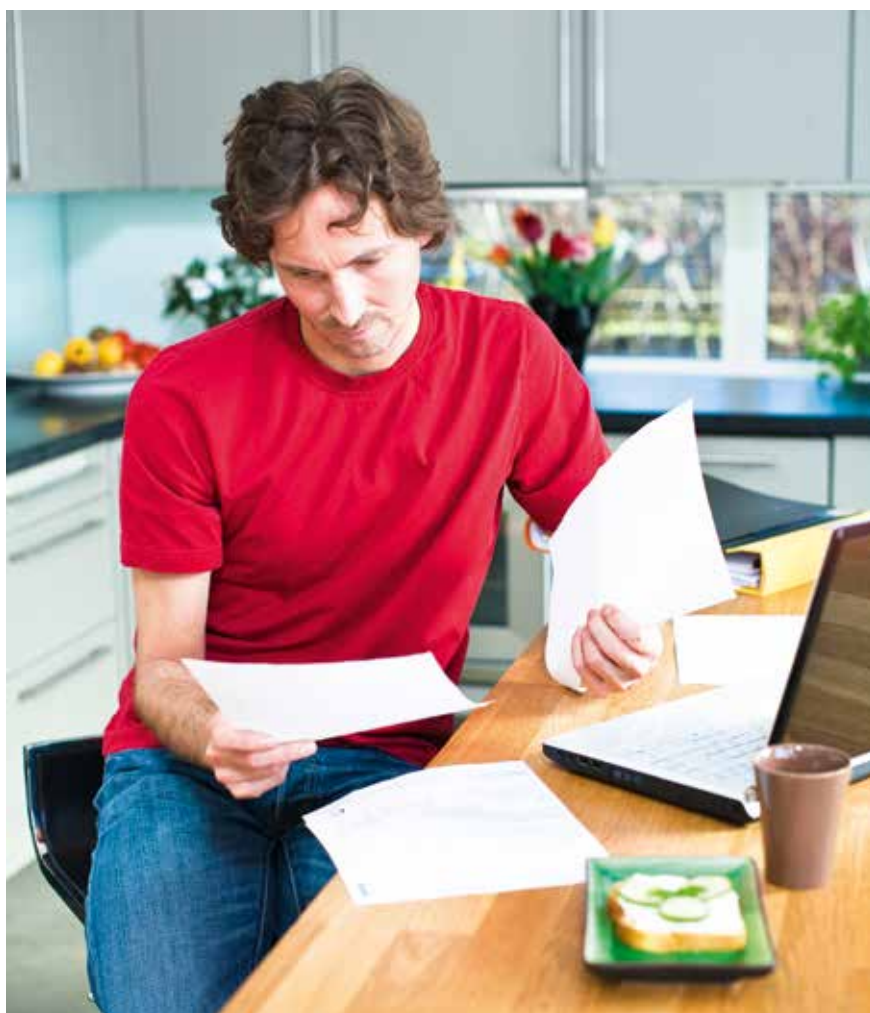
### ***26 § Rättelse***

Vidare finns det en bestämmelse om att kommunen kan rätta uppenbara oriktigheter i sina beslut.

I ärenden som får överklagas med förvaltningsbesvär enligt 28 kap. skollagen gäller dessutom bestämmelserna i 23–25 och 30 §§ förvaltningslagen om överklagande, se mer nedan.

## Överklagande av beslut om skolskjuts

Beslut om skolskjuts kan överklagas på två olika sätt, antingen med laglighetsprövning enligt 10 kap. kommunallagen eller med förvaltningsbesvär. Vilka beslut som kan överklagas med förvaltningsbesvär och till vilken instans överklagandet ska ske framgår i 28 kap. i skollagen. Till exempel gäller att beslut om elevens rätt till skolskjuts till placeringsskolan och till skolskjuts i en mottagande kommun kan överklagas med förvaltningsbesvär. Beslut om skolskjuts till självvald skola eller till fristående skola överklagas med laglighetsprövning.





### Laglighetsprövning

Ett beslut om skolskjuts kan i vissa fall överklagas av kommunmedlem med så kallad laglighetsprövning enligt 10 kap. kommunallagen. Beslutet överklagas till förvaltningsrätten och därefter till kammarrätten och Högsta förvaltningsdomstolen, tidigare Regeringsrätten. För att frågan ska tas upp i de två senare domstolarna krävs prövningstillstånd. Högsta förvaltningsdomstolens avgöranden är prejudicerande och ska följas i andra liknande fall.

Laglighetsprövning innebär att ett överklagat beslut ska upphävas om det inte har tillkommit i laga ordning eller om beslutet inte räknas som en angelägenhet för kommunen. Det ska också upphävas om det organ som har fattat beslutet har överskridit sina befogenheter eller om beslutet strider mot någon författning.



Domstolen får inte ersätta det överklagade beslutet med ett nytt utan kan endast avslå eller avvisa överklagandet, alternativt undanröja det överklagade beslutet. Det är alltså frågan om en prövning av beslutets laglighet och inte en prövning av beslutets lämplighet. Vid beslut om skolskjuts kan domstolens prövning dock innefatta viss lämplighetsbedömning. Detta eftersom lagens bestämmelser om när kommunen är skyldig att anordna skolskjuts innehåller bedömningsfaktorer som färdvägens längd, trafikförhållanden, funktionshinder och annan särskild omständighet. Om en domstol har upphävt kommunens beslut om skolskjuts, ska kommunen fatta ett nytt beslut i det enskilda fallet.

Vid beslut om skolskjuts är kommunen, enligt särskild bestämmelse i skollagen, skyldig att lämna en överklagandeanvisning. Den som har fått avslag på sin begäran om skolskjuts ska överklaga inom tre veckor. Om särskilt protokoll har förts över delegationsbeslutet räknas klagotiden från den dag då det tillkännagavs på kommunens anslagstavla att protokollet över beslutet har justerats. I annat fall räknas klagotiden från den dag då anslaget skedde om justering av protokollet från det sammanträde vid vilket beslutet anmäldes hos nämnden. Anmälan av delegationsbeslut till nämnden kan alltså vara viktigt för att få överklagandetiden att börja löpa.

Om kommunen vill överklaga ett beslut av till exempel förvaltningsrätten ska det ske inom tre veckor från beslutsdatumet.

## **Förvaltningsbesvär**

Vissa bestämmelser i skollagen om skolskjuts har utformats som en rättighet för eleven. I dessa fall finns en rätt till domstolsprövning genom överklagande hos allmän förvaltningsdomstol med så kallat förvaltningsbesvär. Överklaganden sker till förvaltningsrätten, kammarrätten och Högsta förvaltningsdomstolen, tidigare Regeringsrätten. För att frågan ska tas upp i de två senare domstolarna krävs prövningstillstånd. Högsta förvaltningsdomstolens avgöranden är prejudicerande och ska följas i andra liknande fall. Vissa beslut överklagas till Skolväsendets överklagandenämnd. I dessa fall gäller förvaltningslagens regler om överklagande. Av 28 kap. skollagen framgår det vilka beslut som kan överklagas med förvaltningsbesvär och till vilken instans besluten ska överklagas.

Förvaltningsbesvär innebär att domstolen prövar ärendet och kan fatta ett annat beslut. Det är endast eleven och/ eller elevens vårdnadshavare som kan överklaga. Beslutet ska ha gått parten emot. Överklagandemyndigheten prövar överklagandet i sak. Tiden för överklagande är tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.

Förvaltningsbesvär utesluter laglighetsprövning. Om det inte finns någon särskild bestämmelse om överklagande i 28 kap. skollagen så kan ett beslut istället överklagas med laglighetsprövning.

## **Förvaltningslagens regler om överklagande**

I förvaltningslagen (FL) finns närmare bestämmelser om överklagande vid förvaltningsbesvär. Där framgår bland annat följande:

### ***23 § Formkrav på överklagandet***

Det ska framgå av överklagandeanvisningen att överklagandet ska göras skriftligt och att det ska anges vilket beslut som överklagas och vilken ändring som den klagande begär. Vidare ska det framgå att skrivelsen ska ges in till den myndighet som har meddelat beslutet. Skrivelsen ska ha inkommit inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet. Se exempel nedan på utformningen av en överklagandeanvisning. Om kommunen klagat på ett beslut ska överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

### ***24–25 §§ och 30 § Prövning av om överklagandet har kommit in i rätt tid***

Enligt 24 § FL ska den myndighet som har meddelat det överklagade beslutet pröva om skrivelsen med överklagandet har kommit in i rätt tid. Har skrivelsen kommit in för sent ska den avvisas om inte annat följer av andra och tredje styckena. Ett avvisningsbeslut kan enligt 30 § överklagas.

Enligt 25 § FL ska, om skrivelsen inte avvisas enligt 24 §, den myndighet som har meddelat beslutet överlämna skrivelsen och övriga handlingar i ärendet till den myndighet som ska pröva överklagandet. Kommunen ska alltså skicka ett överklagande, som har inkommit i rätt tid, vidare till den instans som ska pröva överklagandet, till exempel förvaltningsrätten.

## **Överklagandeanvisning**

En överklagandeanvisning då kommunen fattar ett beslut som kan överklagas med förvaltningsbesvär, till exempel ett beslut om att avslå en ansökan om skolskjuts till placeringskolan, kan se ut som följande:

*Vill ni överklaga Barn- och utbildningsnämndens i X kommun beslut ska ni skriva till förvaltningsrätten och besvara er över beslutet.*

*Skrivelsen ska dock skickas eller lämnas till Barn- och utbildningsnämnden i X kommun.*

*I skrivelsen ska anges vilket beslut som överklagas och den ändring i beslutet som ni begär.*

*Överklagandeskrivelsen ska ha kommit in till Barn- och utbildningsnämnden i X kommun inom tre veckor från den dag då ni fick del av beslutet.*

## Hur överklagas olika beslut?

I 28 kap. skollagen framgår vilka beslut enligt skollagen som kan överklagas med förvaltningsbesvär och till vilken instans överklagandet ska ske. Överklagandet ska ske till antingen Skolväsendets överklagandenämnd (SÖN) eller allmän förvaltningsdomstol (AF). Nedan redogörs för några av de besluten.

Därefter tas exempel upp på beslut där det inte finns någon särskild överklagandebestämmelse i 28 kap. och som därmed som överklagas med laglighetsprövning till allmän förvaltningsdomstol. Exempel på beslut som överklagas med förvaltningsbesvär:

- Beslut om mottagande av en elev från en annan kommun på grund av särskilda skäl (SÖN).
- Beslut om åtgärder för att ge tillfredsställande förhållanden för en elev inom grundskolan som måste bo utanför det egna hemmet (SÖN).
- Beslut om placering vid en annan skolenhet än den som vårdnadshavare önskar, bland annat med hänvisning till organisatoriska eller ekonomiska svårigheter (SÖN).
- Beslut om skolskjuts i hemkommunen till placeringsskolan inom grundskolan och grundsärskolan (AF).
- Beslut om skolskjuts i en annan kommun än hemkommunen när en elev inom grundskolan eller grundsärskolan på grund av särskilda skäl går i en annan kommuns skola och måste övernatta i den mottagande kommunen (AF).
- Beslut om skolskjuts för elev inom gymnasiesärskolan (AF).
- Beslut om ekonomiskt stöd till inackordering till elev i gymnasieskolan och gymnasiesärskolan (AF).

Exempel på beslut som överklagas med laglighetsprövning:

- Beslut om mottagande av en elev från en annan kommun på grund av frivilligt val.
- Beslut om placering av elev vid en skolenhet enligt önskemål eller närhetsprincip.
- Beslut om skolskjuts i hemkommunen till självvald skola eller till en elev som går i en annan kommuns skola, om det kan ske utan organisatoriska eller ekonomiska svårigheter.
- Beslut om skolskjuts inom hemkommunen för elever i fristående grundskola, grundsärskola och gymnasiesärskola om det kan ske utan organisatoriska eller ekonomiska svårigheter.
- Beslut om bidrag till elevresor (enligt lagen om elevresor).



# Organisation

Vid planering av skolskjuts är det många intressen och regelverk som ska tillgodoses. Dels behöver skolorna få möjlighet att lägga upp sin undervisning på ett rationellt och pedagogiskt sätt, dels ska eleverna ha rimliga restider. Transporterna måste också kunna utföras trafiksäkert. Allt detta kombinerat med ambitionen att hålla nere skolskjutsens kostnader kräver en väl genomtänkt organisation med tydliga ansvarsområden.

## Decentraliserad organisation

Skolskjutsorganisationen kan se ut på olika sätt. I en decentraliserad organisation där besluten fattas i instanser på lägre nivå krävs en samordning av trafik och skolor för att skolskjutsen ska bli så rationell som möjligt med ett högt utnyttjande av fordon. Det behövs också ett helhetsperspektiv som täcker in dels grundskolans och särskolans skolskjutsar, dels gymnasieelevernas resor med den allmänna kollektivtrafiken samt kompletteringstrafik.

*”I en decentraliserad organisation där besluten fattas i instanser på lägre nivå krävs en samordning av trafik och skolor.”*

## Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet

Skolskjutsplaneringen ska bland annat ske i samråd med den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan också ta hand om planering och upphandling av särskilt anordnad skolskjuts. Läs mer i kapitlet Samråd.



## Organisationens arbetsuppgifter

Skolskjutsorganisationen ska klara av följande arbetsuppgifter:

- › ta fram skolskjutsreglemente och regler för skolskjuts
- › fatta beslut om skolskjuts i enskilda fall
- › planering av skolskjutsturer
- › utarbeta och jämföra alternativa trafiklösningar och färdvägar
- › välja lämpliga på- och avstigningsplatser
- › inspektera vägar samt på- och avstigningsplatser
- › genomföra samråd och förankring
- › upphandla och följa upp verksamheten
- › informera och undervisa om skolskjuts
- › ekonomi och redovisning.

Vissa kommuner har valt att låta utbildningsnämnden, skolstyrelsen eller motsvarande vara den politiska nämnd som ansvarar för hur skolskjutsen organiseras och utförs. I andra kommuner ligger ansvaret hos den tekniska nämnden, plan- och byggnadsnämnden, kollektivtrafiknämnden, kommunstyrelsen eller motsvarande.



SVERIGETAXI  
taxiexact.se



Uppsala - Årstad  
455:-

UPPSALA



# Skolskjuts på olika sätt

Skolskjuts kan utföras med allmän kollektivtrafik, av upphandlade entreprenörer, i egen regi eller genom så kallad självskjutsning.

## Skolskjuts med allmän kollektivtrafik

Den 1 januari 2012 fick Sverige en ny kollektivtrafiklag som innebär att de tidigare trafikhuvudmännen har ersatts av regionala kollektivtrafikmyndigheter. I vissa län fungerar landstinget eller regionen som kollektivtrafikansvarig myndighet. I andra län har ansvaret organiserats i regionförbund eller kommunalförbund. Myndigheternas uppgift är främst att besluta om trafikförsörjningsprogram som beskriver behovet av allmän kollektivtrafik i länet. Mer operativa uppgifter, som att upphandla kollektivtrafik, kan överlåtas till bolag.

Kollektivtrafiken finansieras huvudsakligen genom skatter och biljettintäkter.

## Särskilt anordnad skolskjuts

Elever som inte kan åka med den allmänna kollektivtrafiken reser oftast med särskilt anordnad skolskjuts. Den kan planeras och upphandlas av antingen kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Alla fordon i skolskjuts omfattas av särskilda krav som anges i förordningar och föreskrifter. Till exempel ska fordonet vara försett med en skylt eller liknande som visar att det används för skolskjuts. Dörrarna på fordonets vänstra sida ska inte kunna öppnas inifrån av passagerarna. Fordon som inte uppfyller kraven får endast användas i undantagsfall.

Kommunen kan även bedriva särskilt anordnad skolskjuts i egen regi. I dessa fall är det viktigt med registerkontroll på dem som kommunen tänker anställa som förare.

Entreprenörer och egen regiutövare som utför särskilt anordnad skolskjuts på uppdrag av kommunen måste ha tillstånd att driva yrkesmässig trafik. Det är Transportstyrelsen som beslutar om tillstånd och ser till att verksamheten bedrivs enligt gällande bestämmelser.

Trafiktillståndet anger vem som är innehavare, vem som är trafikansvarig samt vilken sorts trafik det gäller och under vilka villkor. Kraven på den som driver yrkesmässig busstrafik finns dels i yrkestrafiklagen, dels i yrkestrafikförordningen. Om skolskjutsning utförs med taxi gäller kraven som står i taxitrafiklagen och taxitrafikförordningen.



I taxitrafikförordningen nämns transporter som inte kräver trafiktillstånd, till exempel:

- Transport av passagerare till eller från en arbetsplats, skola eller annan lokal där bilföraren eller passageraren arbetar eller utbildar sig, om transporten sker i samband med att bilföraren färdas till sitt arbete eller sin utbildningsplats.
- Transport med personbil av skolelever mellan bostad och skola eller del av sådan transportsträcka, om transporten utförs av förälder eller annan anhörig till någon av eleverna.

## Självskjutsning

I undantagsfall kan självskjutsning vara aktuellt. Självskjutsning innebär att förälder/anhörig eller någon som arbetar på eller utbildar sig vid skolan mot ersättning skjutsar eleven efter överenskommelse med kommunen.

Eftersom trafiken inte betraktas som yrkesmässig räcker det att föraren uppfyller samma krav som vid framförandet av personbil. Fordonet behöver inte vara lämplighetsbesiktigt men måste ha genomgått den vanliga kontrollbesiktningen.

Kommunen bör informera föraren om dennes ansvar för att alla passagerare använder bilbälte, om gällande trafiksäkerhetsaspekter vid val av på- och avstigningsplats och om respekten för hastighetsgränser. Passagerarna omfattas av fordonets obligatoriska trafikförsäkring.

Det är viktigt att självskjutsning inte kommer i konflikt med taxitrafiklagstiftningen.



## Regler och riktlinjer

Planering och genomförande av skolskjuts kräver att det finns politiskt förankrade regler i ett skolskjutsreglemente. Dessa regler ska omfatta:

- › Vem som får skolskjuts beroende på avstånd, områden, trafikförhållande med mera.
- › Vad som gäller för den som har beviljats skolskjuts.
- › Vilka kvalitetskrav som ska ställas på entreprenör och fordon.

Varje kommun fastställer egna mål för sin skolskjutsverksamhet. Det är också viktigt att noga tänka igenom rutiner och riktlinjer och förankra dem hos alla som är inblandade i verksamheten. Samtliga rutiner och riktlinjer måste utformas inom ramen för skollagens bestämmelser (2010:800) och samlas i ett dokument. En individuell bedömning av en elevs rätt till skolskjuts måste dock göras i det enskilda fallet utifrån lagens bestämmelser. En prövning av elevens rätt till skolskjuts kan inte enbart grunda sig på kommunens egna riktlinjer.

Alla situationer som berättigar till skolskjuts kan inte förutses i riktlinjerna. Exempel på oförutsedda situationer:

- › Ett barn bor precis under gränsen för det avstånd som gäller för skolskjuts men måste gå på en väg som är osäker ur trafiksäkerhetssynpunkt. Vad gäller?
- › Hur ska rätten till skolskjuts bedömas för en syskonskara där barnen är olika trafikmogna?
- › Ska ett barn som byter skola mitt i läsåret fortsätta få skolskjuts trots att alla kriterier inte är uppfyllda?

## Skolskjutsreglemente

Ett skolskjutsreglemente bör innehålla riktlinjer för följande:

### *Hur skolskjutsen ska anordnas*

Skolskjuts kan utföras med allmän kollektivtrafik, av upphandlade entreprenörer, i egen regi eller genom så kallad självskjutsning. Läs mer i kapitlet Skolskjuts på olika sätt.

### *Avstånd och trafikförhållanden*

Avståndsgränserna kan variera med årskurs. Men för att underlätta planeringen av skolskjuts när eleverna byter årskurs har många kommuner valt att ha ett fåtal avståndsgränser mellan hemmet och skolan. Vissa kommuner väljer också att låta samtliga barn som bor inom ett särskilt avgränsat område få samma bedömning. Läs mer i kapitlet Kommunens skyldigheter och ansvar.

### *Väntetider och restider*

Enligt skollagen är kommunen skyldig att utforma sin grundskoleverksamhet med hänsyn till hur eleverna ska kunna ta sig till och från undervisningen. Kommunens berörda nämnd bedömer vad som är rimliga restider och väntetider. För att skolskjutsen ska kunna samordnas på ett effektivt sätt kan vissa barn få längre väntetider och restider än andra. Se rättsfall i kapitlet Kommunens skyldigheter och ansvar.

### *Skolskjuts i mån av plats*

Elever som bor utefter skolskjutsens färdväg men inte uppfyller kriterierna för skolskjuts kan få åka med i mån av plats. Det kan till exempel gälla det äldre barnet i en syskonskara. När nya barn tillkommer måste det finnas rutiner för hur en eventuell platsbrist ska hanteras.

### *Växelvis boende*

Ibland förekommer önskemål om att elever vill ha skolskjuts till olika adresser inom kommunen. Läs mer i kapitlet Kommunens skyldigheter och ansvar.

### *Tillfällig funktionsnedsättning*

Funktionsnedsättning hos en elev är en annan omständighet som enligt skollagen kan motivera skolskjuts. Lagen säger dock inget om vilken typ eller omfattning av funktionsnedsättning som det handlar om. Behovet av skolskjuts får bedömas i varje enskilt fall. Läs mer i kapitlet Kommunens skyldigheter och ansvar.

### *Vårdnadshavare och elever*

Om barnet inte kommer i tid till påstigningsplatsen och missar skolskjutsen är det föräldrarnas ansvar att barnet kommer till skolan på annat sätt. I avtalet med entreprenören bör det tydligt framgå att kommunen inte betalar ut ersättning för extra skolskjuts som beställs av föräldrarna. Kommunen bör också ha riktlinjer för hantering av oförutsedda händelser som när skolskjutsen inte kan hämta barnet på grund av svåra väderförhållanden.

När det gäller skolskjuts hem från skolan ska kommunen ha planerat undervisningen så att eleverna utan tidspress hinner ta sig till påstigningsplatsen. Om eleven missar skolskjutsen på grund av undervisningen är det kommunens ansvar att ordna hemtransport.



Det är dock inte samma sak som att kommunen har ansvar för att alla elever kommer hem. Om den har informerat om plats och tid för påstigning och tagit hänsyn till trafiksäkerhetsaspekten har kommunen uppfyllt sina skyldigheter.

Inför terminsstarten bör skolor, trafikföretag, elever och föräldrar få skriftlig information om vilka ordningsregler som gäller på hållplatsen, vid på- och avstigning och i fordonet. Med tydliga regler blir det lättare för föraren att agera konsekvent mot eleverna, dessutom minskar eventuella problem vid förarbyten.

### ***Självskjutsersättning***

Självskjutsning innebär att vårdnadshavare mot ersättning skjutsar sitt barn till skolan efter överenskommelse med kommunen. Läs mer i kapitlet Skolskjuts på olika sätt.

### ***Borttappade färdbevis***

Kommunen kan ha regler om vad som händer om en elev tappar bort sitt färdbevis. Missbruk av systemet kan vara frågan om brottsligt beteende och ska polisanmälas. Med tydliga regler för vad som gäller vid förlorat färdbevis kan missbruk och missförstånd förebyggas. Se rättsfall i kapitlet Kommunens skyldigheter och ansvar.

### ***Byte av adress***

När en elev flyttar till en annan kommun kan den mottagande kommunen behöva sörja för kostnadsfri skolskjuts även under den tid som eleven går kvar i den gamla skolan. Läs mer i kapitlet Kommunens skyldigheter och ansvar.

### ***Skolskjuts till fristående eller självvalda skolor***

Hemkommunen ska anordna skolskjuts för elever som går i en fristående grundskola eller självvalda skolor inom kommunen om de allmänna villkoren för skolskjuts är uppfyllda och det kan ske utan organisatoriska eller ekonomiska svårigheter. Läs mer i kapitlet Kommunens skyldigheter och ansvar.

### ***Hur beslut om skolskjuts ska fattas – handläggning och delegation***

Ansvaret för skolskjutsning ligger hos den nämnd inom kommunen som har dessa frågor inom sitt verksamhetsområde. Själva beslutanderätten i enskilda ärenden brukar nämnden delegera. Läs mer i kapitlet Kommunens skyldigheter och ansvar.



### *Överklagan av beslut*

Beslut om skolskjuts kan överklagas på två olika sätt, antingen med laglighetsprövning enligt 10 kap. kommunallagen eller med förvaltningsbesvär. Läs mer i kapitlet Kommunens skyldigheter och ansvar.

### **Viktigt med information**

För att minska konsekvenserna vid störningar bör elever, föräldrar, skolskjutsansvarig och förare innan terminsstart informeras om hur de olika situationerna ska hanteras och åtgärdas. Störningarna kan vara i form av ändrade trafikförhållanden, borttappade färdbevis, schemaändringar, förseningar, skadegörelse, tillbud och olyckor.



## Ta fram underlag

Denna del i planeringsprocessen innebär att ta fram alla underlag som behövs. Det kan till exempel vara elevernas adresser, skolscheman och på- och avstigningsplatser. Materialet används sedan i analys- och planeringsfasen och vid beslut om vilka elever som ska beviljas skolskjuts. Det används också för att bestämma på- och avstigningsplatser samt vilka rutter som skolskjutsen ska ta och när. Materialet kan med fördel även användas i upphandlingsfasen.

Ofta går det att använda material från tidigare år. Vid en total översyn av skolskjutsen kan däremot samtliga underlag behöva en grundlig genomgång.

### Kartlägga upptagningsområden

Första steget i planeringen är att kartlägga var kommunens skolor är belägna och deras upptagningsområden.

### Mäta avstånden

Nästa steg är att bestämma vilka elever som har rätt till skolskjuts enligt kommunens riktlinjer. I skolornas elevregister finns uppgifter om alla elever och deras bostadsadresser. Avståndet mäts enklast på en karta och bör avse den väg som eleven kan ta till skolan antingen till fots eller med cykel. Upptagningsområdet för respektive skola och deras årskurser kan markeras på kartan. Många kommuner använder geografiska informationssystem, GIS, för att beräkna avstånden mellan hemadressen och skolan samt för att digitalisera upptagningsområden.

## Ta reda på skolornas ramtider

Grunden för hur skolskjutsen ska läggas upp är skolornas ramtider som anger start- och sluttider alla dagar för samtliga klasser. Detaljplaneringen av undervisningen behöver inte påverka arbetet med skolskjutsar. Ramtiderna måste vara klara innan den allmänna kollektivtrafiken och de särskilt anordnade skolskjutsturerna kan planeras för att ge en bra överblick av dels antalet tillfällen som ett område behöver trafikeras av skolskjutsar, dels antalet elever som ska skjutas vid varje tillfälle och samordningsmöjligheter med annan trafik.

## Förskjuta skoltider

För att få en effektivare skolskjuts bör skoltiderna anpassas så att inte alla elever i kommunen börjar och slutar samtidigt. Till exempel kan en skola starta klockan 08.00 på morgonen och en annan skola klockan 08.20. Då kan bussen eller skoltaxin först köra elever till den ena skolan och sedan till den andra. Det innebär att det bara behövs ett fordon istället för två.

*”Eftersom skoltiderna sammanfaller med starttiderna på många arbetsplatser är det ofta morgontrafiken som dimensionerar fordonsbehovet. På eftermiddagen är tiderna mer spridda.”*

Eftersom skoltiderna sammanfaller med starttiderna på många arbetsplatser är det ofta morgontrafiken som dimensionerar fordonsbehovet. På eftermiddagen är tiderna mer spridda.

Planeringen underlättas om kommunens berörda nämnd har en bra dialog med skolorna så att olika parter kan förstå varandras behov.

Kostnaden blir också totalt sett lägre för kommunen om turer för slöjd, gymnastik, bad och andra återkommande transporter schemaläggs istället för att upphandlas som tilläggsbeställningar. För att undvika väntetider för förarna bör den här typen av transporter ske i direkt anslutning till skolskjutsen på morgonen eller eftermiddagen.

I glesbygdsområden kan det dock vara en fördel om barnen börjar och slutar samtidigt så att de kan åka tillsammans i en enda transport istället för flera.



## Samordna med allmän kollektivtrafik

Ofta är det billigare för kommunen att låta eleverna åka med den allmänna kollektivtrafiken än med särskilt anordnad skolskjuts.

Den allmänna kollektivtrafiken finns beskriven i trafikförsörjningsprogrammen och i tidtabeller. Vissa linjer kan ha anpassats speciellt för eleverna och i några län har skolskjutsturerna linjelagts för att ge allmänheten ett ökat turutbud. Ju tidigare skolans ramtider är klara desto lättare blir det för den allmänna kollektivtrafiken att ta hänsyn till önskemålen.

I vissa fall måste andra resenärers behov av linjesträckning och hållplatslägen gå före skolans. Likaså kan inte skolan med kort varsel genomföra förändringar som påverkar den allmänna kollektivtrafikens avgångs- eller körtider. Däremot kan det vara möjligt att flytta på- och avstigningsplatser eller göra marginella linjesträcksförändringar.

Vanligtvis går den allmänna kollektivtrafiken över till en annan tidtabell när skolorna slutar efter vårterminen.

## Färdbevis behövs

För att kunna åka med den allmänna kollektivtrafiken behöver eleverna färdbevis. Ofta kan de använda samma färdbevis på andra turer vilket är en fördel för de elever som ibland börjar eller slutar på andra tider än de ordinarie. Många regionala kollektivtrafikmyndigheter erbjuder också olika slags tilläggskort för elever.

## Skäl för samarbete

Även om skolskjuts med allmän kollektivtrafik kräver anpassning finns det starka skäl för samarbete med den regionala kollektivtrafikmyndigheten. På landsbygden har kollektivtrafiken ofta ett litet resenärsunderlag men om skolbarnen åker med kan det generera mer trafik eftersom fler fordon och turer kan behövas. Berörda kommuner sparar också pengar på att inte behöva betala för både särskilt anordnad skolskjuts och allmän kollektivtrafik.

Många hållplatser i den allmänna kollektivtrafiken ligger utmed vägar med hög hastighet. Men själva fordonen kan vara väl så säkra och komfortabla som i särskilt anordnad skolskjuts, framför allt när den allmänna kollektivtrafiken är nyligen upphandlad. Ibland kan även hållplatserna vara mer trafiksäkra än skolskjutsens på- och avstigningsplatser. När olika skolskjutsformer diskuteras gäller det att titta på hela resan, det vill säga allt från fordons- och vägstandard till hållplatsstandard.

## Samordna med andra transporter

Skolskjutsen kan också samordnas med andra typer av transporter som flextrafik, kompletteringstrafik, sjukresor och färdtjänst. Samordning kan dessutom ske mellan obligatoriska och frivilliga skolformer. I den helhetsmässiga planeringen kan det även ingå distribution av mat, post och varor. Ett effektivt utnyttjande av returtransporter och väntetider är viktigt.

## Välja på- och avstigningsplatser

Val och utformning av på- och avstigningsplatser är ett annat steg i planeringsfasen. Platsernas lägen måste bestämmas med hänsyn till antalet elever som ska åka från området, deras gångvägar samt trafik- och siktförhållanden. De flesta olyckor som sker i samband med skolskjuts äger rum vid på- och avstigningsplatserna. Alltså är valet av lägen och platsernas utformning i högsta grad en trafiksäkerhetsfråga. Läs mer i kapitlet Trafiksäkerhet.

## Planering av rutter

Det sista steget i planeringsfasen är att bestämma vilka rutter som skolskjutsen ska köra och vid vilka tider. Det är viktigt att rutterna planeras och anpassas efter barnens behov. Besluten fattas utifrån det material som har samlats in i de tidigare stegen.

Enklast är att först markera skolor och elevernas bostadsadresser på en karta. Därefter kan man också anteckna i elevregistret vilka hållplatser som används av eleverna som åker med den allmänna kollektivtrafiken. Även detta kan med fördel göras i ett GIS.





## Samråd

Samråd ska ske enligt skolskjutsförordningen och är en viktig del av planeringsprocessen. För att beslut ska hålla på lång sikt behöver de vara förankrade vilket förutsätter att alla inblandade parter tillåts vara delaktiga och påverka under hela planeringsprocessen.

En vanlig uppfattning är att det är själva besluten som ska förankras. Men förankring handlar om att informera och ta vara på enskilda synpunkter innan besluten fattas.

Ett av barnkonventionens mest angelägna budskap är barnens rätt att uttrycka sina åsikter i alla frågor som de berörs av. Målet för Sveriges barnpolitik är att barn och unga ska ges möjlighet till delaktighet och inflytande<sup>4</sup>.

Samråden bör ske i god tid före varje läsårs början. För att alla ska hinna med kan det vara bra med en kommunikationsplan som beskriver när, hur och med vem som samråden ska ske.

En fråga som många har åsikter om är trafiksäkerheten i samband med skolskjuts. Genom samråd blir det möjligt att ta del av varandras kunskaper, åsikter, prioritering av åtgärder och förslag på lösningar. Förståelsen för varandras behov ökar och det blir lättare att reda ut eventuella missförstånd.

Ett bra samarbetsklimat kan också förbättra själva verksamheten. Bland annat handlar det om att ge förarna goda förutsättningar att utföra sitt arbete, till exempel genom att låta skolans personal träffa entreprenören. Många entreprenörer vill också få möjlighet att komma ut i klasserna och berätta om sina erfarenheter av skolskjuts. Dessutom kan förare som kör särskoleelever behöva träffa både skolpersonal och föräldrar för att få veta mer om barnens problematik och hur barnen ska bemötas på bästa sätt.

Not 4. Barnombudsmannen.



## Olika metoder för samråd

Inbjudan till samråd kan ske på flera olika sätt. Ett är att ordna vanliga informationsmöten, ett annat är att tillsätta arbetsgrupper för olika frågor. Det går också att bjuda in till åkturer med skolskjutsen, promenader längs med skolvägen och fordonskontroller. För att ta del av elevernas åsikter är enkäter, kartor, teckningar, fotografier, intervjuer eller tävlingar lämpligt.

På samrådsträffar med elever och föräldrar kan det vara givande att diskutera hur de upplever säkerheten vid skolskjuts. Vad tycker de är bra? Vad är mindre bra?

*”För att ta del av elevernas åsikter är enkäter, kartor, teckningar, fotografier, intervjuer eller tävlingar lämpligt.”*

På flera håll i landet har elevråd, föräldrar, politiker, trafikplanerare, Trafikverket, trafikbolag och skolskjutsförare bildat skolskjutsgrupper som träffas regelbundet för att följa upp och diskutera verksamheten. En fråga som kan vara lämplig att diskutera här är trafiksituationen vid skolorna. Ett växande

problem är nämligen trafiken som uppstår när föräldrarna skjutsar sina barn till skolan. Många rektorer anser att den största trafikrisken vid skolan utgörs av föräldrar som lämnar sina barn med bil. På skolor som har infört en bilfri zon runt skolområdet upplevs trafikmiljön som betydligt säkrare än där det inte finns<sup>5</sup>.

Det är också viktigt att diskutera vad föräldrarnas skjutsande beror på och hur det kan minskas. Kan föräldrarna turas om att promenera till och från skolan med barn i samma kvarter, i så kallade ”vandrande skolbussar”? Går det att förbättra gång- eller cykelvägarna? Ur friskvårdssynpunkt är det viktigt att barnen rör mer på sig. Goda exempel finns i skriften Trygga skolvägar<sup>6</sup>.

Det är också lämpligt att diskutera om till exempel varutransporter och sophämtning vid skolan kan ske på ett mer trafiksäkert sätt för eleverna. Likaså om det finns alternativa parkeringsplatser för skolpersonalens fordon.

Not 5. Försäkringsbolaget If:s årliga trafiksäkerhetsundersökning med Sveriges grundskolor från 2013.

Not 6. Svenska Kommunförbundet 2001.



# Upphandling

Om kommunen inte bedriver skolskjuts i egen regi ansvarar den för att en upphandling äger rum. I många kommuner överläts själva upphandlingen till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Om skolskjutsen ska integreras i den allmänna kollektivtrafiken måste dialogen med den regionala kollektivtrafikmyndigheten ske tidigt så att den kan ta hänsyn till skolskjutsbehoven i sin upphandling.

Medan förare och fordon i den allmänna kollektivtrafiken utnyttjas effektivt under hela dagen är skolskjutsen koncentrerad till morgon och eftermiddag. Det medför att kilometerkostnaden för särskilt anordnad skolskjuts blir mycket högre än för den allmänna kollektivtrafiken. Avgifter och biljettintäkter från andra resenärer bidrar inte heller till att täcka transportkostnaden eftersom det enbart är elever som reser med den särskilt anordnade skolskjutsen.

Grundprincipen för en kostnadseffektiv skolskjuts är att samordna elevernas transporter och att utnyttja samma fordon till så många uppdrag som möjligt. För att hålla nere fordons- och personalkostnaderna vid särskilt anordnad skolskjuts är det viktigt med:

- › förskjutning av skoltider
- › samordning av transporter
- › val av körvägar samt på- och avstigningsplatser som minimerar körtiderna
- › incitament för skolor, entreprenörer och beställare att bidra till sänkta kostnader.

Tillämpning av de modellavtal och kravbilagor som har tagits fram av kollektivtrafikbranschens aktörer i Avtalsprocessen inom ramen för Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik. Genom att tillämpa avtalen kan beställaren undvika fördyrande särkrav på till exempel fordon.

## Lagen om offentlig upphandling (LOU)

All upphandling som görs av staten, kommuner, landsting, regioner och vissa bolag inom offentlig förvaltning med flera ska äga rum inom lagen om offentlig upphandling, LOU (2007:1091). Lagen är tvingande och ställer långtgående krav på hur en upphandling ska gå till. LOU kompletteras av:

- › lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster
- › lagen (2008:962) om valfrihetssystem
- › lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster
- › förordningen (2011:847) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster
- › upphandlingsförordningen (2011:1040)
- › tillkännagivande (2011:1575) av tröskelvärden vid offentlig upphandling.

En fullföljd upphandling avslutas med att avtal skrivs med en eller flera entreprenörer.

Den grundläggande principen för all offentlig upphandling är att den ska vara öppen och behandla alla leverantörer lika. Dessutom ska principen om ömsesidigt erkännande och proportionalitet följas.



Hur långa avtal som ska tecknas och hur ofta upphandlingarna ska ske måste övervägas från fall till fall utifrån lokala förutsättningar och förhållanden. Korta avtal med årliga upphandlingar kan vara resurskrävande och betungande att genomföra. De kan också göra så att det känns osäkert för entreprenörerna att investera i nya fordon, vilket kan leda till ett högre anbudspris på årsbasis. Långa avtal kan å andra sidan innebära att konkurrerande lokala företag försvinner från marknaden.

Upphandling över tröskelvärden ska normalt utannonseras. Annonseringen ska även göras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, Official Journal.

Om det totala värdet av upphandlingen – det vill säga värdet för hela avtalsperioden inklusive eventuell förlängning – understiger tröskelvärdet ska som huvudregel förenklad upphandling eller urvalsupphandling användas. Dock överskrider det totala värdet ofta tröskelvärdet i samband med skolskjuts.

Det anbud som den upphandlande enheten ska anta har antingen det lägsta priset eller är mest fördelaktigt med hänsyn till valda kriterier. Vilka omständigheter som tillmäts betydelse ska tydligt framgå av förfrågningsunderlaget.

SKL deltar sedan flera år i ett branschgemensamt arbete kring upphandlingsfrågor för all kollektivtrafik – Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik. Arbetet har bland annat resulterat i en strukturerad process med modellavtal och kravbilagor för miljö, fordon med mera. Materialet är juridiskt granskat och publiceras öppet på internet. Det uppdateras kontinuerligt och förvaltas av en partssammansatt avtalskommitté där representanter för SKL ingår.

Materialet kan användas av SKL:s upphandlande medlemmar när det gäller att ställa relevanta krav kring teknik, miljö, kommersiella villkor med mera. Dessa krav fordrar stor beställarkompetens och insikt i lagar, entreprenörernas villkor och förutsättningar, teknisk utveckling, kommersiella villkor samt branschstandards inom till exempel taxi- och bussnäringen. Kravformuleringarna kan antingen driva eller minska kostnaderna i den totala upphandlingen. Om kommunen till exempel vill ställa långtgående miljökrav är det viktigt att veta vilka tekniska och ekonomiska konsekvenser detta kan få. Med Avtalsprocessens dokument får beställare och upphandlare vägledning och stöd i sin analys och sitt arbete.

## Vem ska göra upphandlingen?

Kommunen avgör själv om upphandlingen ska utföras av den nämnd som har ansvaret för skolskjuts eller av en annan kommunal nämnd. Kommunen kan också uppdra åt den regionala kollektivtrafikmyndigheten att genomföra upphandlingen.

## Samordna upphandlingen

Kommuner, landsting, regioner och regionala kollektivtrafikmyndigheter upphandlar en avsevärd mängd transporter av olika slag. Genom att samverka vid planering och upphandling går det att minska kostnaderna för trafiken, bland annat i glesbygd där antalet köruppdrag för transportörerna är begränsat. Om skolskjutsen samordnas med andra transporter som sjukresor, färdtjänst eller den allmänna kollektivtrafiken går det att skapa större volymer som ger tillräckligt med köruppdrag för ett fordon. Om en nämnd eller enhet enbart upphandlar ”sina” transporter till lägsta pris kan det försvåra eller fördyra andra nämnders upphandlingar och innebära en högre total kostnad för kommunen än vid samverkan.

*”Vid en icke samordnad upphandling kan kraven på fordonens utformning och utrustning bli motstridiga eller oförenliga.”*

Ofta används samma fordon för olika köruppdrag. Vid en icke samordnad upphandling kan kraven på fordonens utformning och utrustning bli motstridiga eller oförenliga. Det kan också leda till att olika uppdrag i ett glesbygdsområde läggs ut på flera entreprenörer med resultatet att ingen av dem får ett tillräckligt stort underlag för att kunna vara kvar på sikt.

Förutom skolskjuts för förskoleklass, grundskola och särskola kan färdtjänst, kompletteringstrafik, mat-, post- och varudistribution, tjänsteresor med flera ingå i en samordnad upphandling. Samordning kan också övervägas när det gäller landstingets sjukresor. I vilken omfattning och på vilket sätt samverkan ska ske bedöms utifrån gällande lagstiftning och det enskilda fallets förutsättningar.

Om flera nämnder eller huvudmän ska samverka vid upphandlingen är det viktigt att ansvarsfördelningen och beslutsprocessen i de olika organisationerna är klar när upphandlingsarbetet påbörjas.

På flera håll i landet har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna fått i uppdrag att genomföra samordnade upphandlingar för flera typer av transporttjänster, till exempel skolskjuts och färdtjänst.



## Marknadsanalys

Upphandlingen utgör en del i anskaffningsprocessen. Denna börjar med att behoven uppmärksammas och identifieras. Nästa steg blir att analysera om behoven ska tillgodoses genom upphandling från externa entreprenörer eller genom egen regi. För detta krävs kunskap om marknaden och vilka entreprenörer som kan vara aktuella för uppdraget. Om lämpliga entreprenörer eller konkurrensförutsättningar saknas bör nya aktörer stimuleras till att intressera sig för transportmarknaden. Alternativt bör det finnas en beredskap för att helt eller delvis driva verksamheten i egen regi.

Kontakter med entreprenörer i samband med marknadsundersökningar får inte ske så att de medför förpliktelser. Alla som tillfrågas måste få klart för sig att det enbart handlar om en kartläggning av marknaden och om att skapa ett bättre underlag för kommande anbudsinfordran. Om avsikten är att senare ta in anbud är det viktigt att lämna besked om detta. I dessa fall är det fördelaktigt att samverka med den regionala kollektivtrafikmyndigheten som har i uppgift att beskriva länets kollektivtrafik och publicera marknadsanalyser i sitt trafikförsörjningsprogram.

## Upphandlingsprocessen

Upphandlingen kan delas in i följande delmoment:

- › tidplan
- › förfrågningsunderlag
- › anbudsinfordran
- › anbudsprövning
- › eventuell förhandling
- › tilldelningsbeslut
- › avtal
- › uppföljning och kontroll.

När tidplanen upprättas är det viktigt att ta hänsyn till dels kommunens regler för upphandling, dels skolstart, anbudsgivarnas behov av förberedelse-tid, semesterperioder med mera.

Själva upphandlingsarbetet kan organiseras på olika sätt. Om många är inblandade i arbetet måste det tydliggöras vem som gör vad. Även om upphandlingen är gemensam och central kan underlaget och kravspecifikationerna skötas lokalt. Stöd i processen finns i Avtalsprocessen.

## Förfrågningsunderlag och avtal

Med ett väl genomarbetat underlag för anbudsinfordran blir det lättare att göra en objektiv och rättvis anbudsprövning. Anbudsgivaren ska också enkelt kunna kontrollera om något har råkat utelämnas i anbudet. Ett detaljerat förfrågningsunderlag underlättar även avtalskrivningen. Dessutom minskar risken för tvister och konflikter under avtalsperioden.

## Formella uppgifter om upphandlingen

Anbudsunderlaget bör inledas med de formella sakuppgifterna för upphandlingen. Dessa är i huvudsak samma som vid annonseringen av uppdraget. Uppgifterna måste också finnas i förfrågningsunderlaget för att anbudsgivaren ska kunna lämna ett korrekt anbud. Under rubriken bör bland annat följande anges:

- › vad upphandlingen avser
- › vem som är upphandlande myndighet
- › vilken upphandlingsform som tillämpas
- › avtalstidens längd
- › information om huruvida anbud får lämnas för del av uppdraget
- › hur länge anbudsgivaren ska vara bunden av sitt anbud
- › kontaktperson för upplysningar
- › sista dag för mottagande av anbud
- › adress dit anbudet ska skickas.

## Bedömningsgrunder

I förfrågningsunderlaget ska anges vilka bedömningsgrunder som kommer att tillämpas. Upphandlaren kan välja en av två bedömningsgrunder:

- › det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet med hänsyn till valda kriterier
- › lägsta anbudspris.

Vid tillämpning av den förstnämnda bedömningsgrunden är det viktigt att ange vilka omständigheter som kommer att ha betydelse.

Vid tillämpning av lägsta anbudspris måste alla kvalitetskrav vara mycket noggrant angivna. Skillnaderna kan vara stora mellan anbudsgivarna när det gäller företagets resurser, kompetens, fordon, förare, serviceåtaganden med mera. Det är viktigt att företaget kan fullgöra uppdraget på ett tillfredsställande sätt och att såväl fordon som förare är lämpade för uppdraget.



De krav som kommunen har angivit i förfrågningsunderlaget kan kallas "skall-krav" och tillhör den så kallade "kvalificeringen" av vilka som får vara med i "utvärderingen". Skall-kraven bör finnas listade i förfrågningsunderlaget. Den anbudsgivare som inte uppfyller alla "skall-krav" får inte vara med i den fortsatta bedömningen. I samband med kvalificeringen är det också viktigt att kontrollera att anbudsgivarna uppfyller minimikraven på teknisk kapacitet och ekonomisk ställning.

Eventuella "bör-krav", det vill säga de krav som kommunen anser bör vara uppfyllda och som kommer att tillmätas betydelse vid anbudsvärderingen, ska också framgå av förfrågningsunderlaget. Alla krav måste vara kända i förväg och nya krav får inte tillföras i efterhand. Bedömningskriterierna ska vara mätbara. Ett anbud ska kunna vara "bättre eller sämre" i ett visst avseende. Det är bra att undvika svåra facktermer eller andra formuleringar som kan missuppfattas av anbudsgivarna.

## Uppdragsbeskrivningen

Uppdragsbeskrivningen, eller trafikavtalet, ska innehålla en tydlig och detaljerad beskrivning av uppdragets omfattning och vad som ingår. För att detta ska vara möjligt måste kommunen först definiera begreppet skolskjuts och vad som ingår i skolskjutsen.

Transporterna kan beskrivas på olika sätt och med olika detaljeringsgrad beroende på hur anbudsförfrågan utformas. Genom att enbart ange elevernas bostadsadresser, skolornas lokalisering och start- och sluttider samt maximala vänte- och restider, kan arbetet med att lägga upp en så effektiv skolskjuts som möjligt överlåtas till anbudsgivaren. En alltför detaljerad beskrivning av färdväg, tidtabell och antalet barn per skolskjutstur begränsar handlingsutrymmet för anbudsgivaren.

När det gäller kvalitetskrav på fordon och förare regleras detta genom lagar och föreskrifter. Det hindrar dock inte kommunen från att ställa ytterligare krav. För att undvika kostsamma särkrav är det lämpligt att använda de kravbilagor som finns framtagna i Avtalsprocessen.

Ersättningen kan se olika ut. Vid fast pris per skolskjutstur eller för paket av turer bör ersättningen kunna regleras ifall turerna förändras. Ersättningar som är baserade på köruppdragets längd eller omfattning kan konstrueras på olika sätt. Vilken form som är att föredra beror på hur mycket ett fordon utnyttjas och vilka förändringar som kan komma att ske under pågående avtalsperiod. Här kan beställaren få stöd i sitt arbete genom att använda de kommersiella villkor som har tagits fram gemensamt av branschen i Avtalsprocessen.

Avtalet bör reglera ansvarsfrågan vid fel och brister. Till exempel bör det framgå vilka skyldigheter som entreprenören har att vänta på försenade elever, likaså när det gäller att informera och eventuellt ordna ersättningstransport om skolskjutsen blir försenad. Avtalet bör även reglera formerna för tilläggsbeställningar och vem som har rätt att göra dessa. Det är också klokt att fundera över hur sådant som framkörning, inställda turer och om elever blir sjuka eller flyttar ska regleras.

Det är även lämpligt att beskriva på vilket sätt som en kontinuerlig uppföljning och utvärdering ska ske. Om kommunen till exempel avser att kontrollera fordon och förare i samband med skolskjuts ska detta regleras i avtalet.

I flertalet av kommunerna är avtalsperioden för särskilt anordnad skoltaxi tre till fyra år och för särskilt anordnad skolskjuts med buss fem till sex år.

## Tidplan

I lagen om offentlig upphandling anges minimi- och maximitider för vissa moment i upphandlingen. I de fall då skolskjutsuppdraget utgör en mindre del av entreprenörens totala verksamhet och kan utföras med befintliga fordon behöver planeringstiden förmodligen inte bli så lång. Däremot blir den längre om entreprenören behöver införskaffa nya fordon eller anställa ytterligare personal för att kunna fullfölja uppdraget.

En skolskjutsentreprenör som tidigare har haft uppdraget men inte har fått det förnyat kan behöva sälja fordon och säga upp personal. Därför är det viktigt att de anbudsgivare som inte har antagits får besked om detta i god tid innan uppdraget påbörjas.

## Krav på miljö och säkerhet

Kommunerna kan skriva in särskilda trafiksäkerhets- och miljökrav i avtalet. Till exempel kan det handla om krav på extra säkerhetsutrustning, bromskontroller och på bälten i fordon som inte omfattas av bälteskrav. Det kan också vara krav på utbildning i trafiksäkerhet; vem som ska få den, av vem och hur den ska gå till.

För att kraven ska kunna uppdateras måste den som sköter upphandlingen ha god kännedom om nya produkter inom miljö och säkerhet.

I samband med upphandling av skolskjuts kan följande säkerhetskrav ställas:

- › att det ska finnas en trafiksäkerhetspolicy för skolskjuts
- › att det ska finnas uppsatta trafiksäkerhetsmål för skolskjuts
- › att det sker en informationsöverföring
- › att entreprenören har rutiner för tillbudsrapportering
- › att samtliga olyckor ska rapporteras
- › att det ska ha upprättats en nödläges- och krishanteringsplan.

Genom att använda framtagna dokument i Avtalsprocessen får kommunen stöd och förslag kring hur och på vilket sätt kraven bäst formuleras och skrivs in i förfrågningsunderlagen.



## Krav på personal

Som beställare gäller det att tillgodose barnens behov av trygghet. Det kan till exempel innebära följande krav på föraren och måste i så fall framgå av förfrågningsunderlaget:

- › behörighet
- › regelbundna drogkontroller och hälsoundersökningar
- › medverkan i skolans trafiksäkerhetsutbildningar för eleverna
- › klädsel
- › språkkunskaper i svenska.

För elevernas trygghet kan avtalet innehålla att entreprenören ska sträva efter att minimera personalomsättningen i skolskjutsen och att samma förare så långt möjligt ska köra samma sträcka. En sådan skrivning kan utgöra grunden för en dialog om vad som kan göras vid hög personalomsättning. Det bör också framgå av avtalet vilka möjligheter beställaren har att kräva att en förare byts ut vid upprepade klagomål från föräldrar eller skolpersonal.

## Krav på fordon

Fordonens registreringshandlingar visar för hur många passagerare som fordonen är besiktigade. För bussar anges detta i form av högsta antal sittande och stående passagerare. Bussar som används i yrkesmässig trafik ska vara lämplighetsbesiktigade. Eventuella restriktioner för till exempel antalet passagerare ska framgå av lämplighetsbeviset som alltid ska finnas i fordonet.

I skolskjutsförordningen och Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter sägs att skolskjutsfordon ska vara försett med särskild utmärkning som visar fordonets användning. Det ställs också krav på dörrars låsning samt bältesutrustning och dess användning. Enligt Vägverkets föreskrifter ska Skolstyrelsen se till att bestämmelserna om skolskjuts följs.

När det gäller krav på fordon och förare i annan lagstiftning (exempelvis fordonskungörelsen) har kommunen inget direkt tillsynsansvar. Vid fel eller brister bör dessa dock påtalas för entreprenören och vid behov även rapporteras till polis eller Transportstyrelsen, som är tillsynsmyndighet när det gäller yrkesmässig trafik.

Eftersatt underhåll och bristfällig kontroll av fordon och utrustning kan öka olycksrisken samt leda till olyckor med allvarliga följder. Det är föraren som i första hand har ansvaret för att fordonet är i trafiksäkert skick och uppfyller de krav som finns. Underhåll ska utföras av kompetent personal enligt fordonstillverkarens riktlinjer.

Många transportörer har som rutin att säkerhetskontrollen utförs av den förare som hämtar fordonet på uppställningsplatsen. Det är viktigt att trafikföretaget tydliggör när, hur och av vem som kontrollen ska utföras samt hur rapportering och uppföljning ska ske.

Vid kontroll och underhåll av bussar bör det läggas stor vikt vid brandsäkerhet, säkra dörrar, bältesfunktion, bromssystem samt utrymningsvägar. När det gäller särskilt upphandlade skolskjutsfordon ska även skolskjutsförordningens krav avseende skyltning, blinkljus, bältesutrustning samt särskilda skyddsanordningar tillgodoses. Exempelvis ska dörrarna på vänster sida av skolskjutsfordonet inte kunna öppnas av passagerare. Dörrar som inte kan manövreras från förarplats ska vara konstruerade så att de inte kan öppnas ofrivilligt.

Dessutom ska krav på fordonets skick och utrustning som framgår av upphandlingsavtalet uppfyllas. För att få hjälp att ställa rätt krav är dokumentet inom Avtalsprocessen ett utmärkt stöd.





# Uppföljning

För att få reda på om allt fungerar som det ska och för att kunna åtgärda olika brister behöver verksamheten följas upp.

Enligt kommunallagen 6 kap. 7 § har den nämnd som ansvarar för skolskjutsfrågor även verksamhetsansvaret. Det innebär att nämnden ska se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt och de föreskrifter som gäller för verksamheten. Nämnden ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt.

Nämnden ansvarar alltså för den interna kontrollen och det går att skapa olika system för intern rapportering till nämnden. Ytterst är det fullmäktige och kommunens revisorer som följer upp den kommunala verksamheten.

Uppföljning ger underlag för framtida planering, budgetering, ställningstaganden och beslut. För skolskjuts med allmän kollektivtrafik ska uppföljningen ske i samverkan med den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

## Olika perspektiv

Ett viktigt perspektiv i uppföljningen är det politiska, hur verksamheten fungerar i förhållande till de politiskt uppsatta målen. Ju konkretare målen är desto lättare går det att se i vilken grad de har uppfyllts.

En ofta bortglömd men viktig del är hur eleverna uppfattar skolskjutsen. Hur upplever de till exempel service, väntetider, säkerhet och kvalitet? Vilka önskemål har de om förändringar?

Ett tredje perspektiv är det ekonomiska. Med en ekonomisk uppföljning blir det möjligt att utläsa hur effektiv verksamheten är och om den följer budget. Lämpligast är att välja ett antal nyckeltal som till exempel kostnad per resa och kilometer. För att kunna jämföra resultaten med andra kommuner

och över tid behöver det framgå tydligt vilka kostnader och intäkter som ska ingå i uppföljningen. En bra budgetuppföljning kräver kunskap om hur kostnaderna och intäkterna brukar variera under året

Uppföljning av verksamheten är också viktig. Fungerar handläggningen av ansökningar på ett tillfredsställande sätt och i överensstämmelse med lagar och föreskrifter? Resornas omfattning, resmönster och hur transporterna utförs är andra saker som kan framgå av uppföljningen. Det bör också kontrolleras att alla delegationsbeslut om rätt till skolskjuts med mera har anmälts till nämnden i enlighet med dess föreskrifter.

Även kvaliteten behöver följas upp vilket kan ske genom fortlöpande kontakter med föräldrar, rektor, skolskjutsförare och elevråd eller annan skolrepresentant som kan ge uppslag och idéer till hur skolskjutsen kan förbättras.

## Uppföljning av avtalet

I samband med upphandling kontrolleras leverantörer enligt reglerna i lagen 2007:109 om offentlig upphandling. En upphandlande myndighet kan på olika grunder utesluta leverantörer.

Kommunen bör också under avtalsperioden återkommande kontrollera om leverantörerna bryter mot några av kraven i avtalet. I sådana fall kan det vara en hävningsgrund enligt avtalet. Ofta finns det ett samband mellan kvaliteten i levererad tjänst och förmågan att driva ett företag på ett seriöst sätt. Brister på det här området kan användas som signalsystem för en fördjupad kvalitetsgranskning.

Genom att systematisk följa upp avtalet med entreprenören kan beställaren säkerställa att trafikföretaget levererar det som har beställts och hindra oseriösa företag från att lova runt och hålla tunt i sina anbud. På många mindre orter och i glesbygd är många trafikföretag beroende av skolskjutskörningar för sin överlevnad och genom att tydligt beskriva och sedan följa en fastlagd uppföljningsplan kan offentliga beställare bidra till att främja sund konkurrens.

Olika händelser ska hanteras under avtalets löptid. Exempel på frågor som beställaren kan behöva ta ställning till är:

- › En elev som får särskilt anordnad skolskjuts blir sjuk en längre tid eller flyttar. Vad ger avtalet för möjlighet till volymminskning respektive volymökning av trafik/körda fordonskilometer?

- › En ny hållplats med möjlighet till säker vändning av skolbussen är utlo-  
vad vid en skola, men ansvarig väghållare skjuter åtgärden på framtiden.  
Entreprenören tvingas köra en omväg för att kunna vända fordonet på ett  
trafiksäkert sätt. Vad ger avtalet för möjlighet till volymminskning respek-  
tive volymökning av trafik/körda fordonskilometer?

Genom att följa upp avtalet med entreprenören går det att säkerställa service och hjälp till resenärerna samt att transporterna utförs på trafiksäkert sätt. Att transportören har ett fungerande kvalitetssäkringssystem ska också följas upp. Transportören tar själv ansvar för systemet men måste kunna visa hur det genomförs.

Det är också viktigt att ha regelbunden kontakt med Transportstyrelsen för att upptäcka anmärkningar på trafikillståndet, förarbehörigheter och redovisning av skatter och avgifter. Skatteverket kan hjälpa till med så kallad förebyggande information (prevision) som underlättar för den upphandlande enheten att undvika entreprenörer som inte sköter redovisning eller betalning av skatter och avgifter.

Kommunen måste ha rutiner för att dokumentera och åtgärda synpunkter och brister som påtalas av resenärer och andra.

Kommunen bör även återkommande träffa entreprenören för att diskutera synpunkter, erfarenheter och genomförda kontroller.

## Statistik

För att kunna följa upp ekonomiskt och skapa underlag inför kommande planering och upphandling krävs en kontinuerlig insamling och sammanställning av statistik om bland annat:

- › antal ärenden
- › antal elever som har beviljats skolskjuts
- › fördelning av antalet elever per fordonsslag
- › kostnader per fordonsslag
- › totala kostnader
- › väntetider
- › nyckeltal
- › avvikelser
- › antal avslag.



## Trafiksäkerhet

Resan till skolan från dörr till dörr innehåller en rad kritiska moment för eleven. Först ska eleven ta sig från sitt hem till påstigningsplatsen. Där ska eleven sedan stå och vänta tills bussen eller bilen kommer. Efter påstigning ska barnet ta på sig bältet och sitta stilla på sin plats under hela resan. Vid skolan stiger barnet av och går sista biten till skolbyggnaden. Samma moment upprepas i omvänd ordning på eftermiddagen när barnet ska hem.

*”Till grund för allt säkerhetsarbete i Sverige ligger nollvisionen som går ut på att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.”*

Till grund för allt säkerhetsarbete i Sverige ligger nollvisionen som går ut på att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Nollvisionen för barn kan enligt Trafikverket innebära att inget barn ska dö eller skadas allvarligt på väg till eller från skolan på grund av brister i vägtransportsystemet. I all slags skolskjutsverksamhet måste hela resan ske på ett säkert och tryggt sätt för barnet. Detta gäller oavsett om skolskjutsen arrangeras genom särskilt upphandlad trafik, med allmän kollektivtrafik eller genom självskjutsning.

Enligt skolskjutsförordningen ska kommunens berörda nämnd se till att på- och avstigningsplatser utformas så att olyckor i möjligaste mån kan undvikas. Innan nämnden bestämmer dessa platser och färdvägar ska den ha samrått om trafiksäkerheten med kommunens övriga berörda nämnder, väg- hållare, polismyndighet och den regionala kollektivtrafikmyndigheten.



## Säkerhet vid på- och avstigningsplatsen

De flesta olyckor vid skolskjuts sker i samband med på- och avstigning, och framför allt vid korsande av väg. Händelseförloppet är oftast att barnet springer ut framför eller bakom bussen och blir påkört.

Barn är inte fullt utvecklade för att kunna bete sig trafiksäkert i alla situationer. Innan tonåren har de inte den träning och erfarenhet som krävs för att uppskatta en bils hastighet. Barn har också ett snävare synfält än vuxna och svårare att ställa om från närseende till fjärrseende. Dessutom minskar deras observationsförmåga när de går eller springer, i synnerhet om de rör sig i en riktning och tittar i en annan.

En annan sak som inte är fullt utvecklad hos barn är hörseln och därför kan de inte alltid uppfatta från vilket håll ett ljud kommer. De är också korta och kan inte se över bilar eller överblicka en situation på samma sätt som vuxna. Barn har även svårt att upptäcka vägmärken som sitter högt upp.

Allt detta gör att avstigning bör ske på rätt sida av vägen så att barnen inte behöver korsa den. Det bästa är om rutten kan läggas om så att skolskjutsfordonet alltid stannar på rätt sida av vägen. Om detta inte är möjligt behövs en fördjupad analys av hur vägen kan korsas så trafiksäkert som möjligt.

## Passager och övergångsställen

Det finns olika typer av passager och övergångsställen<sup>7</sup>:

- Planskild passage där fotgängare och cyklister korsar biltrafiken antingen över eller under vägen. Detta är den mest trafiksäkra men också dyraste lösningen. För att passagen ska fylla sin funktion måste den upplevas som ett självklart val framför att snedda över vägen.
- Hastighetssäkrade övergångsställen som är upphöjda eller har gupp för att sänka hastigheten. Detta är en billigare men också mindre trafiksäker lösning än planskild passage.
- Signalreglerade övergångsställen. Dessa kan upplevas tryggare än obevakade övergångsställen.
- Obevakade övergångsställen. Dessa behöver dock kompletteras med hastighetsdämpande åtgärder som gupp eller avsmalning av vägen.
- Omarkerade övergångar. Flera studier visar att dessa är säkrare än obevakade övergångsställen. De är vanliga på landsbygden men upplevs ofta som otrygga.

*”För att ta reda på om en plats är lämplig för på- och avstigning är det bra att gå igenom kommunens avvikelserapportering. Har det inträffat någon avvikande händelse på platsen?”*

## Kolla avvikelserapporteringen

För att ta reda på om en plats är lämplig för på- och avstigning är det bra att gå igenom kommunens avvikelserapportering. Har det inträffat någon avvikande händelse på platsen? Ett annat sätt är att kontrollera med föräldrarna hur de upplever trafiksäkerheten. Alla signaler om trafikfara bör tas på största allvar. I STRADA som är Transportstyrelsens informationssystem för olyckor och skador i trafik går det också att hitta information om eventuella större tillbud på platsen. Se [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se). Ta gärna också kontakt med den lokala Räddningstjänsten som kan ha ytterligare uppgifter om olycksstatistik.

Not 7. Källor: Inventering för säkra, trygga, tillgängliga hållplatser för skolskjuts, Tyréns 2006 och Säker skolväg för barn mellan hemmet och skolhållplatsen, Sweco 2008.

## Hög hastighet

Hastigheten är direkt avgörande för hur allvarliga konsekvenser en olycka får. Risken för en fotgängare att dödas eller skadas allvarligt ökar med påkörningshastigheten.

Om hastigheten vid en på- och avstigningsplats är 70 kilometer i timmen eller högre behövs en fördjupad analys av hur säkerheten kan förbättras. Ett sätt är att avskilja platsen från övrig trafik. Till exempel kan skolskjutsen vika av från vägen och hämta barnen på en mindre väg eller gårdsplan. Detta måste förstås vägas mot tiden som det tar att köra den extra sträckan.

## Fri sikt

För att bilister ska hinna upptäcka och anpassa hastigheten vid på- och avstigningsplatsen är det viktigt att sikten inte skymms av skyltar, räcken, växtlighet eller liknande. Även skolskjutsföraren behöver ha fri sikt när fordonet ska köras ut från platsen.

Enligt Trafikförordningen (3 kap.14-15 §) ska ett fordons hastighet anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Hastigheten får aldrig vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna på den del av vägen som går att överblicka. Vid övergångsställen eller andra platser där gående korsar vägen ska förare hålla tillräckligt låg hastighet. Det gäller också när de närmar sig en spårvagn, buss eller skolskjuts som har stannat för på- och avstigning samt barn som uppehåller sig på eller bredvid vägen.

Även den som väntar på skolskjutsen vill ha bra sikt för att kunna se när bussen kommer. Om väderskydden har genomskinliga väggar kan föraren lättare upptäcka den som står och väntar. För att öka tryggheten vid på- och avstigningsplatser som ligger ensligt bör buskar och snår regelbundet röjas undan.

## Väderskydd

Väderskydd bör finnas vid alla påstigningsplatser. Annars är det risk för att barnen söker skydd mot regn och blåst under ett närliggande träd eller tak, och i värsta fall på andra sidan vägen.

## Belysning

Under den mörka delen av året är det mycket bra om det finns belysning vid på- och avstigningsplatsen, både utmed vägen samt utanför och innanför väderskyddet. Då upptäcks platsen lättare av förbipasserande trafikanter och det känns tryggare för den som står och väntar.



## **Plattform**

Trivseln, tryggheten och trafiksäkerheten kan också öka med en anlagd plattform vid på- och avstigningsplatsen. Plattformens storlek bör anpassas efter hur många personer som brukar vistas där samtidigt.

## **Skyddsräcken**

Skyddsräcken kan vara lämpligt vid påstigningsplatser som har många resenärer och där flera bussar ankommer samtidigt. Även vid vägar med mycket trafik och hög hastighet.

Samtidigt inbjuder skyddsräcken till klättring vilket inte alltid gör dem till ett självklart val. Barnen kan också klämmas fast mellan räcket och bussens framdörr när den öppnas.

## **Flöde av bilar**

Trafiksäkerheten minskar med hur många bilar som passerar en på- och avstigningsplats där barnen tvingas gå utmed vägen för att ta sig till eller från skolskjutsen. För att bedöma risker och otrygghet vid hållplatser på landsbygden rekommenderas Trafikverkets modell för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser på landsbygd<sup>8</sup>.

Flödet av bilar mäts lämpligast under rusningstid, exempelvis klockan 07.30-08.30. Om inga mätningar finns att tillgå kan trafiken per timme antas motsvara 10 till 12 procent av årsmedeldygnstrafiken, ÅDT,

Hur mycket tung trafik som kör på vägen påverkar också trafiksäkerheten. Med tung trafik menas lastbilar och bussar med en totalvikt på över 3,5 ton.

## **Trafiksäkerheten vid skolan**

Vid skolan bör på- och avstigningsplatsen ligga så att eleverna inte behöver korsa några vägar. Annars måste vägen till skolområdet trafiksäkras. Det är också viktigt att skolskjutsfordonet inte behöver köra över skolgården eller backa för att ta sig till eller från platsen. Ju mer avgränsad på- och avstigningsplats desto högre säkerhet.

## **Fråga föraren**

Innan kommunen beslutar om var på- och avstigningsplatserna ska ligga och hur de ska utformas kan det vara bra att kontakta företaget som utför skolskjutsen. Deras förare har ofta kunskap om trafiksäkerheten längs vägen. De vet också hur barnen brukar bete sig i samband med att de går på eller av fordonet.

Not 8. Trafikverket publikation 2010:110.

### Inventering av på- och avstigningsplatser

För att kommunen ska få en uppfattning om hur trafiksäkerheten kan förbättras bör på- och avstigningsplatserna regelbundet inventeras. Trafikverket har föreslagit att alla som planerar och genomför skolskjutsar ska formulera kriterier för vad som är en säker på- och avstigningsplats samt vägen dit.

En mall eller modell för bedömning av olika behov ger underlag för planering och prioritering av åtgärder. En sådan mall kan innehålla följande faktorer:



- › antalet barn som utnyttjar på- och avstigningsplatsen och deras ålder
- › vägar som barnen använder för att ta sig till och från platsen
- › om och var barnen korsar vägen
- › var det är lämpligt att korsa vägen
- › säkra gångpassager
- › om platsen uppfattas som otrygg på grund av för mycket buskage och för få hus i närheten
- › hur synliga barnen är och hur synlig på- och avstigningsplatsen är för övrig trafik
- › belysning vid platsen och vägens belysning
- › siktförhållanden för fordon
- › vägens bredd och eventuell lutning
- › trafikflöde och andelen tung trafik
- › fordonens hastighet.

Även här kan Trafikverkets modell för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser på landsbygd med fördel användas<sup>9</sup>.

## Säker väg till och från skolskjutsen

Statistik visar att barn inte bara skadas vid på- och avstigningsplatsen utan även på vägen till och från skolskjutsen. Denna del av resan upplevs också som farlig och otrygg av många föräldrar och deras barn.

Att åtgärda farorna behöver inte alltid vara kostsamt. Till exempel kan det räcka med att en villaägare klipper ner sin häck eller sänker sitt staket för att sikten ska förbättras och därmed också tryggheten. I en kommun blev en åkare ombedd att flytta på sin lastbil för att den skymde sikten.

I vissa fall krävs det dock mer omfattande åtgärder som separerade gång- och cykelbanor eller hastighetssänkande åtgärder i form av gupp eller avsmalnande körfält. Ibland kan också en på- och avstigningsplats behöva flyttas.

Börja alltid med att kartlägga vägen som barnen tar till skolskjutsen. Därefter kan problemen åtgärdas i samarbete med berörda aktörer. Trafikverkets modell för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplats på landsbygd tar speciellt upp gånganslutningar och ger underlag för planering och prioritering av åtgärder<sup>10</sup>.

Not 9. Trafikverkets publikation 2010:110. Materialet kan beställas eller laddas ner på Trafikverkets hemsida [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se).

Not 10. Trafikverkets publikation 2010:110.



## Bilbälte

Den som använder trepunktsbälte löper cirka hälften så stor risk att dödas eller skadas allvarligt vid en kollision än den som inte är bältad<sup>11</sup>.

Enligt trafikförordningen ska den som färdas i personbil använda bälte. Det gäller också för den som åker buss och sitter på en plats med bilbälte. Bestämmelsen omfattar både resenärer och bussförare.

### Särskild skyddsanordning

Barn som är kortare än 135 centimeter ska använda bilbarnstol, bälteskudde eller annan särskild skyddsanordning tillsammans med bilbälte. Detta gäller då skolskjuts utförs med taxi eller personbil medan det är en rekommendation vid resa med buss.

Not 11. Källa: Trafikverket

## Obältat ger böter

Passagerare i buss ska alltid informeras om skyldigheten att använda bilbälte. En skolskjutsförare som har låtit bli att göra vad han/hon kan för att få passagerare under 15 år att ta på sig bilbälte döms till penningböter. Däremot ansvarar inte föraren för skador på barn som är yngre än 15 år och har lossat på bältet under färden. Vid 15 år och äldre är det endast passageraren som kan få penningböter.

*”Den som använder trepunktsbälte löper cirka hälften så stor risk att dödas eller skadas allvarligt vid en kollision än den som inte är bältad.”*

Trafikverket

Samma regler gäller vid skolskjuts med taxi. Om ett barn knäpper loss bilbältet under färd och vägrar sätta på sig det igen ska chauffören stanna skoltaxin på ett säkert sätt och försöka tala barnet till rätta. När det inte fungerar ska chauffören lämna in en skriftlig tillbudsrapport med en beskrivning av händelsen. Rapporten lämnas till arbetsgivaren som vidarebefordrar den till skolan eller kommunen om avtalet säger detta. För att uppmuntra eleverna att ta på sig bälte bör föraren:

- › föregå med gott exempel genom att själv använda bälte
- › se till att fordonet har skyltar eller klistermärken som informerar om att bälte ska användas
- › uppmana eleverna att ta på sig bälte och förvissa sig om alla har gjort detta innan bussen lämnar påstigningsplatsen
- › förklara för barnen hur bältet skyddar
- › vid problem kontakta den som är skolskjutsansvarig. Såväl skolan som föräldrarna har en viktig roll när det gäller att uppmuntra barnen att använda bälte.

En vanlig missuppfattning är att barn kan skadas av bilbälte som sitter över halsen. Det stämmer inte, däremot har det förekommit olyckor där bilbältet har suttit fel över kroppen och därför orsakat stora skador. Användningsråd för bälte:

- › endast en person i varje bältesanordning
- › bältet ska ligga tätt mot kroppen och vara sträckt. Lätta på tjocka kläder så att höftbältet hamnar under kläderna

- › kontrollera att bältet ligger slätt. Ett vridet eller skadat bälte riskerar att slitas av vid en kollision
- › när bältesstol/bälteskudde ska användas är det viktigt att både barnet och skyddsanordningen hålls på plats av bältet. Följ instruktionerna för användning av respektive skyddsanordning. Till exempel är det viktigt att bältet ligger rätt i alla krok. Vid tveksamhet kontrollera med tillverkaren
- › det diagonala bandet ska sitta över bröstet så nära halsen som möjligt. Om det sitter över eller under axeln kan det knäcka revbenen som i sin tur kan skada hjärta och lungor. Med en halsduk går det att skydda halsen så att bältet inte skaver mot huden
- › det nedre bandet ska sitta över höftbenet ner mot låren. Om bandet placeras över magen kan det vid en kollision tränga in i buken och orsaka inre blödningar.

Bilbälte behöver inte användas när fordonet står stilla, backar eller kör på parkeringsplats/i parkeringshus och på bensinstations- eller verkstadsområdet. Undantag kan också göras vid medicinska hinder enligt läkarintyg.

## Skolskjutsförarens roll

Skolskjutsföraren är den som dagligen möter barnen. Föraren har också en nyckelroll när det gäller tryggheten och säkerheten i och kring skolskjuts. Många förare efterfrågar stöd för hur de ska hantera olika moment under resan och hur de ska agera om olyckan är framme.

### Råd för på- och avstigning

Avstigning och korsande av väg är skolskjutsens stora riskmoment. Innan skolskjutsföraren öppnar dörrarna för eleverna bör därför han/hon noga kontrollera att den omgivande trafiken inte utgör någon fara.

Vid skolskjuts som utförs med taxi ska bildörrarna på vänster sida vara barnsäkrade så att de inte går att öppna inifrån.

Med så kallade stopphållplatser som har långa och breda refuger tvingas bakomvarande trafik att stanna. Det är dock inte lämpligt att försöka blockera vägen med själva skolskjutsfordonet. Dels kan motorcyklar och mopeder pröva att slinka förbi, dels kan det vara svårt för annalkande fordon att hinna uppfatta situationen i tid och stanna.

Elever som måste korsa vägen ska vänta tills skolskjutsfordonet har lämnat platsen. Först då kan de se sig för åt båda hållen innan de går över. Barn som passerar framför eller bakom fordonet riskerar att bli påkörda.

När skolskjutsen ska köra iväg måste föraren försäkra sig om att barnen befinner sig på säkert avstånd från fordonet. Om fordonet behöver vändas ska det ske innan eleverna stiger av.

### **Risker under själva transporten**

Passagerare i buss brukar resa sig upp när avstigningsplatsen närmar sig. När det gäller skolskjuts bör eleverna uppmanas att sitta ner tills fordonet har stannat så att de inte skadar sig vid en häftig inbromsning.

När barnen stiger av genom bussens bakdörrar bör föraren vara extra uppmärksam. Många barn har ryggsäckar med remmar och annat som kan fastna i dörrarna och leda till att barnen släpas med när bussen börjar köra. Informera gärna elever och föräldrar om risken med att ha snoddar hängande från kläder och väskor, samt om hur barnen ska bete sig vid avstigning.

### **Undvik stress**

Passning av tid är viktigt i skolskjutssammanhang. Om inte tidtabellen fungerar kan både skolarbetet och trafiksäkerheten bli lidande.

Stress ökar också risken för felbedömningar och olyckor. Barnen bör alltid vara ute i god tid så att de inte behöver stressa till skolskjutsen. Om föraren stressas av förseningar kan körningen försämrats, därför måste utgångsläget vara att det inte helt går att undvika dröjsmål. Att resan känns säker och trygg är viktigare än att skolskjutsen kommer fram i rätt tid. Vid förseningar bör skolskjutsföraren meddela både resenärerna och skolskjutshandläggaren om anledningen.

### **Svåra väderförhållanden**

Om passagerarnas säkerhet inte kan garanteras vid svåra väderförhållanden och dåligt väglag ska turen ställas in. Ibland kan det kännas svårt för föraren att själv bedöma läget så därför bör trafikföretaget ha tydliga rutiner för hur deras personal ska agera vid olika väder. Förarna bör också ha tillgång till aktuell information om hur de kan tillkalla hjälp för sandning, plogning och bärgning.

Trafikverkets trafikinformation kan ge upplysningar om väder, väglag och trafikstörningar, se [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se).

Mer om vad förarna bör tänka på finns att läsa i dels "Handbok för skolskjutsförare" som har getts ut av SKL, dels i "Taxiförare, introduktion och utbildning" utgiven av TYA.

## Avvikelse- och tillbudsrapportering

Om föraren upptäcker brister i trafiksäkerheten eller i underhållet längs med vägen och vid på- och avstigningsplatserna, bör detta rapporteras till arbetsgivaren. Föraren bör också anmäla skadegörelse eller när elever har uppfört sig illa. Dessutom är föraren skyldig att rapportera om brister i fordonet eller om tillbud och olyckor.

En systematisk återrapportering ökar möjligheten att lösa problem och förbättra skolskjutsverksamheten. Som beställare av skolskjuts är det därför viktigt att hantera rapporteringen på ett professionellt sätt. Entreprenören måste kunna rapportera alla incidenter utan att det drabbar trafikföretaget negativt.

En trafikolycka med ett kollektivtrafikfordon som leder till personskador räknas som arbetsplatsolycka. Detta innebär att arbetsmiljöinspektionen ska underrättas utan dröjsmål, vilket även gäller vid tillbud. Med tillbud menas en händelse som hade kunnat leda till ohälsa eller olycksfall. Föraren ska genast rapportera om tillbudet eller olyckan till arbetsgivaren.

Tillbuds- och olycksfallrapportering regleras i Arbetsmiljöverkets föreskrifter om systematiskt arbetsmiljöarbete<sup>12</sup>. Enligt föreskrifterna ska arbetsgivaren förebygga risker i arbetet och verka för en tillfredsställande arbetsmiljö.

*”En systematisk återrapportering ökar möjligheten att lösa problem och förbättra skolskjutsverksamheten. Som beställare av skolskjuts är det därför viktigt att hantera rapporteringen på ett professionellt sätt.”*

Det är också viktigt att skolskjutshandläggaren får ta del av rapporteringen. Detta kan regleras i avtalet mellan beställaren och trafikföretaget. Ett hjälpmedel för rapportering av brister, tillbud och olyckor kan vara en transportlogg där entreprenören dokumenterar alla uppgifter om fordon, förare och transporter.

Not 12. AFS 2003:4.





Många kommuner och trafikföretag har tagit fram egna mallar för rapportering. Samtidigt gäller det att utveckla rutiner och system för uppföljning av rapporterna så att de inte blir liggande utan åtgärd. Följande bör ingå i en tillbuds- och olycksrapport:

- › när, var och med vem
- › datum och tidpunkt plats för tillbudet eller olyckan
- › uppgiftslämnare
- › skolskjutsförare
- › inblandade elever
- › övriga inblandade trafikanter
- › vittnen
- › övriga inblandade fordon
- › beskrivning av avvikelse/tillbud/olycka
- › kortfattad beskrivning av händelseförloppet och orsak
- › skiss över olycksplatsen
- › hastighet
- › väglag, väderleks- och ljusförhållanden
- › personskador
- › fordonsskador
- › övriga skador
- › förslag på korrigerande åtgärder
- › kopia på eventuell polisanmälan.

## Om en olycka inträffar

Om en plötslig och oväntad händelse skulle inträffa är det viktigt att skolskjutsverksamheten har en tydlig krisplan. Krissituationer skapar förvirring och rädsla och därför behövs det riktlinjer för vem som ska göra vad. En krisplan bör innehålla:

- › vilka åtgärder som föraren ska vidta på olycksplatsen
- › vilka åtgärder som entreprenören ska vidta
- › vilka åtgärder som skolan ska vidta
- › vilka som ska kontaktas och på vilka telefonnummer
- › på vilket sätt och hur ofta som elever och personal ska öva i säkerhet.

Rutiner för åtgärder vid olycksplatsen:

- › överblicka olycksplatsen
- › varna andra trafikanter med varningsblinkers
- › larma SOS 112 om någon ser ut att ha blivit skadad eller fastklämd
- › utrym fordonet och slå av huvudströmbrytaren
- › ge första hjälpen till skadade
- › se till att varningstrianglar sätts ut
- › rapportera det inträffade till trafikföretaget eller motsvarande
- › kontrollera om oskadade resenärer behöver hjälp
- › ordna ersättningsfordon för resenärerna på plats.

## Krisstöd

Både skadade och andra som är inblandade i en olycka kan behöva krisstöd. Det gäller även förare och annan personal. Med krisstöd menas omedelbart omhändertagande av en person och efterföljande insatser.

En person som är i kris får aldrig lämnas ensam och eller åka hem utan att det finns någon som möter upp.

Den som har varit med om en olycka och anhöriga vill ofta ha svar på olika frågor. Därför är det viktigt med tydlig och saklig information till alla. Det är också ett sätt att förhindra ryktesspridning av förvrängd fakta.

Hanteringen av massmedia bör planeras tillsammans av kommunen, den regionala kollektivtrafikmyndigheten, räddningsledare och trafikföretag.

Många upphandlingar ställer krav på krisplan och dokument som behandlar säkerhet och trygghet. Om kommunen inte själv har gjort upphandlingen bör den som är skolskjutsansvarig informera sig om avtalets innebörd. Läs mer i kapitlet Upphandling.

# Vill du läsa mer?

## Lagar och förordningar om skolskjuts

### *Skollagen SFS 2010:800*

Anger kommunens skyldigheter i 10 kap. (grundskolan), 11 kap. (särskolan), 12 kap. (specialskolan) och i 13 kap. (sameskolan). Innehåller även bestämmelser om överklagande av skolskjutsbeslut i 28 kap. 5 §. Läs också om överklagande i Förvaltningslagen 1986:223 22–31 § (förvaltningsbesvär) samt i Kommunallagen 1991:900 10 kap. (laglighetsprövning).

### *Föräldrabalken SFS 1949:381*

Beskriver föräldrarnas ansvar i 6 kap.

### *Skolskjutsförordningen SFS 1970:340*

Anger regler och ansvar vid särskilt anordnad skolskjuts.

### *Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om skolskjutsning TSVFS 1988:17 och TSVFS 1988:21*

Anger vad som ska beaktas när det gäller planering och anordnande av skolskjuts.

### *Yrkestrafiklagen SFS 2012:210*

Innehåller vilka villkor som ska uppfyllas av den som bedriver eller har för avsikt att bedriva yrkesmässig trafik.

### *Taxitrafiklagen SFS 2012:211*

Innehåller bestämmelser om taxitrafik.

### *Taxitrafikförordningen SFS 2012:238*

Innehåller föreskrifter som ansluter till taxitrafiklagen, bland annat undantag från lagen i 1 kap. 3 §.

### *Förordningen om kör- och vilotider SFS 2004:865*

Innehåller bestämmelser om kör- och vilotider vid skolskjuts med buss. Förordningen gäller även när kommunen utför skolskjuts med buss i egen regi.

### *Förordningen om vilotider vid vissa vägtransporter SFS 1994:1297*

Gäller vilotider för taxiförare.

### ***Trafikförordningen SFS 1998:1276***

Innehåller regler för bältesanvändning i 1 kap. 10 §. I 4 kap. 6 § anges det högsta antalet tillåtna passagerare i ett fordon.

### ***Transportstyrelsens författningssamling, TSFS 2010:2***

Innehåller tekniska krav på bälten och fasthållningsanordningar på sid 48–49.

### ***Om skyltars utformning: Vägverkets föreskrifter om bilar och släpvagnar som dras av bilar VVFS 2003:22***

I 25 kap. finns regler för skyltars utformning på skolskjutsfordon.

### ***Lagen om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor SFS 1991:1110***

Anger kommunens ansvar för gymnasieelevernas dagliga resor till och från skolan.

### ***Förordningen om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor SFS 1991:1120***

Kompletterande bestämmelser till ovanstående lag SFS 1991:1110.

### ***Förordning om bidrag till vissa funktionshindrade elever i gymnasieskolan SFS 1995:667***

Anger vilka kostnader som är bidragsberättigade för funktionshindrade som bor tillfälligt på utbildningsorten.

## **Lagar och nyttiga länkar om upphandling**

### ***Lagen om offentlig upphandling (LOU) SFS 2007:1091***

Innehåller bestämmelser för offentlig upphandling. Skolskjutsar upphandlas så gott som uteslutande enligt denna lag.

### ***Lagen om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster. (LUF) SFS 2007:1092***

Innehåller bestämmelser för upphandling inom de så kallade försörjningssektorerna.

### ***Nya kollektivtrafiklagen SFS 2010:1065***

Innehåller bland annat bestämmelser om ansvar för regional kollektivtrafik och organisering av regionala kollektivtrafikmyndigheter samt allmänna krav på kollektivtrafikföretag.

***Avtalsprocessen, [www.fordubbling.se](http://www.fordubbling.se)***

Innehåller branschgemensamma avtalsrekommendationer inklusive mallavtal för tjänstekoncessionsavtal, resandeincitamentsavtal, produktionsavtal, samverkansavtal och anropsstyrd trafik. Även branschgemensamma standarder för bussar (Buss 2010) och specialfordon samt ett branschgemensamt miljöprogram. Avtalsprocessen är antagen av fem branschorganisationer som ingår i Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik.

***Kammarkollegiet, [kammarkollegiet.se](http://kammarkollegiet.se)***

Erbjuder vägledning, konferenser och rådgivning kring offentlig upphandling.

***Konkurrensverket, [kkv.se](http://kkv.se)***

Arbetar med lagtillämpning och tillsyn, förbättringsåtgärder, kunskap och forskning kring offentlig upphandling och konkurrensrätt.

# Rättsfall

I Skolskjutshandboken är ett antal vägledande rättsfall beskrivna. Nedan följer en sammanställning av under vilka avsnitt de finns i boken.

***Avsnitt: Vad är skolskjuts?***

Fråga om resa med taxi till skola utgjorde skolskjuts. Göta Hovrätt 2012-11-28 dnr B 3449-12.

***Avsnitt: Elevens rätt till kostnadsfri skolskjuts***

Fråga om skolskjuts till förskoleklass. Kammarrätten i Stockholm 2005-11-15 mål nr 7132-04.

***Avsnitt: Grundskolan – Skolskjuts i en annan kommun än hemkommunen 10 kap. 33 §§ skollagen***

Fråga om mottagande kommun kunde friskriva sig från krav på skolskjuts. Kammarrätten i Göteborg 2008-10-14 dnr 1123-1124-08.

***Avsnitt: Grundskolan – Organisatoriska eller ekonomiska svårigheter***

Fråga om skolskjuts till vald skola i annan kommun. Högsta förvaltningsdomstolen HFD 2013-12-04 mål nr 501-13.

Fråga om skolskjuts till fristående skola i hemkommunen. Högsta förvaltningsdomstolen HFD 2013-12-04 mål nr 7298-12.

Fråga om individuell bedömning av rätten till skolskjuts. Kammarrätten i Jönköping 2013-05-13 mål nr 3080-12 m fl.

***Avsnitt: Gymnasieskolan – Gymnasieelevers elevresor***

Fråga om växelvis boende och gymnasieelev. Kammarrätten i Jönköping 2009-06-16 mål nr 784-09.

***Avsnitt: Gymnasieskolan – Gymnasieelever och inackordering***

Fråga om ersättning för dagliga resor mellan inackorderingsbostad och skola. Regeringsrätten 2010-03-24 mål nr 4418-07.

Fråga om inackordering och studieort. Kammarrätten i Göteborg 2013-06-20 mål nr 1353-13.

***Avsnitt: Gymnasiesärskolan – Stöd till elever vid skolskjuts***

Fråga om stöd till elev inom grundskolan vid skolresor. Högsta förvaltningsdomstolen HFD 2011 ref 62.

Fråga om stöd till elev inom gymnasiesärskolan vid skolresor. Högsta förvaltningsdomstolen HFD 2013-12-12 mål nr 3073-13.

Fråga om insatser enligt lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) kunde beviljas i form av bostad med särskild service för barn och ungdomar som behöver bo utanför föräldrahemmet för skolgång utanför hemkommunen. RÅ 2003 ref 79.

***Avsnitt: Bedömning av behov av skolskjuts i grundskolan, grundskolan och gymnasiesärskolan – Färdvägens längd***

Fråga om kommunens bestämmelser kring avstånd. Kammarätten i Sundsvall 1991-02-08.

Fråga om fågelvägen anses som korrekt mätning av skolväg. Kammarättens i Jönköping 2013-10-24 mål nr 789-13.

***Avsnitt: Bedömning av behov av skolskjuts i grundskolan, grundskolan och gymnasiesärskolan – Trafikförhållanden***

Fråga om trafikförhållandena. Kammarätten i Sundsvall 2003-12-18 mål dnr 1347-03.

Fråga om färdväg över vatten. RÅ 1993 ref 77.

Fråga om individuell prövning och trafikförhållanden. RÅ 1994 ref 84.

Fråga om isförhållanden. Kammarätten i Stockholm 1989-12-28.

Fråga om skolskjuts på grund av trafikförhållanden. Kammarätten i Göteborg 2010-02-24 mål nr 784-09.

Fråga om skolskjuts på grund av trafikförhållanden. Kammarätten i Göteborg 2014-04-22 mål nr 3051-13.

Fråga om skolskjuts på grund av trafikförhållanden. Kammarätten i Göteborg 2014-04-28 mål nr 7521-13.

***Avsnitt: Bedömning av behov av skolskjuts i grundskolan, grundsärskolan och gymnasiesärskolan – Vinterskolskjuts***

Fråga om skolskjuts under mörka delen av året. Kammarrätten i Sundsvall 2012-06-04 mål nr 417 och 418-12.

Fråga om skolskjuts under vinterhalvåret. Kammarrätten i Sundsvall 2013-09-26 mål nr 2264-13.

Fråga om skolskjuts under årets mörka del. Förvaltningsrätten i Göteborg 2012-09-14 mål nr 5509-12.

Fråga om vinterskolskjuts vid hårt trafikerad väg. Kammarrätten i Jönköping 2007-03-12 mål nr 4036-06.

Fråga om skolskjuts under vintertid. Kammarrätten i Jönköping 2014-03-28 mål nr 3325-3326-13.

***Avsnitt: Bedömning av behov av skolskjuts i grundskolan, grundsärskolan och gymnasiesärskolan – På- och avstigningshållplatsen***

Fråga om trafikförhållanden på vägen till busshållplatsen kunde godtas. Kammarrätten i Jönköping 2011-11-18 mål nr 3275-11.

Frågan om skolskjutshållplatsen var tillräckligt säker för en sexåring. Kammarrätten i Jönköping 2013-05-27 mål nr 3276-12.

Fråga om behov av särskilt anvisad busshållplats i anslutning till hemmet. Kammarrätten i Göteborg 2013-04-18 mål nr 465-468-12.

Fråga om trafikförhållanden på vägsträcka från bostad till hållplats. Kammarrätten i Göteborg 2006-12-08 dnr 7839-05.

***Avsnitt: Bedömning av behov av skolskjuts i grundskolan, grundsärskolan och gymnasiesärskolan – Funktionsnedsättning***

Fråga om tillfällig skolskjuts vid funktionshinder. Kammarrätten i Göteborg 1990-10-16 mål dnr 3899-1990.

Fråga om skolskjuts för elev med upprepade benfrakturer. Förvaltningsrätten i Malmö 2011-04-05 mål nr 2290-11.

Fråga om skolskjuts för elev med hörselnedsättning. Förvaltningsrätten i Göteborg 2012-10-04 mål nr 10351-12.



***Avsnitt: Bedömning av behov av skolskjuts i grundskolan, grundsärskolan och gymnasiesärskolan – Växelvis boende inom en kommun***

Fråga om skolskjuts vid växelvis boende. RÅ 2002 ref 91.

Fråga om krav på avtal mellan föräldrar vid växelvis boende. Justitieombudsmannens (JO) beslut 2005-09-15 dnr 3784-2005.

Fråga om vad som menas med växelvis boende. Kammarrätten i Sundsvall 2013-05-13 mål nr 2587-12 .

***Avsnitt: Bedömning av behov av skolskjuts i grundskolan, grundsärskolan och gymnasiesärskolan – Växelvis boende i olika kommuner***

Fråga om skolskjuts vid växelvis boende i två olika kommuner. Högsta förvaltningsdomstolen HFD 2014-06-16 mål nr 4922-13.

Fråga om skolskjuts och växelvis boende i olika kommuner. Kammarrätten i Stockholm 2003-12-05 mål nr 2733-03 och Regeringsrättens beslut 2004-06-28 att inte meddela prövningstillstånd.

Fråga om lång restid med kollektivtrafiken kan ge rätt till skolskjuts vid växelvis boende. Kammarrätten i Jönköping 2012-12-06 mål nr 69-12.

Fråga om långa resvägar vid växelvis boende. Kammarrätten i Jönköping 2012-09-07 mål nr 725-12.

Fråga om växelvis boende och gymnasieelev. Kammarrätten i Jönköping 2009-09-16 mål nr 784-09.

***Avsnitt: Exempel på tillämpningsfrågor – Avstängning***

Om mobbing på skolbuss. JO beslut 1993-03-08 dnr 4462-1992.

***Avsnitt: Exempel på tillämpningsfrågor – Borttappade busskort***

Fråga om stulet busskort. Kammarrätten i Göteborg 2007-02-27 dnr 4466-06.

Fråga om avgifter för förlorade busskort. JO 2008/09 sid 419.

***Avsnitt: Exempel på tillämpningsfrågor – Skolskjuts för asylsökande barn***

Fråga om skolskjutskostnader för asylsökande särskoleelev. RÅ 2007 ref 14.

***Avsnitt: Exempel på tillämpningsfrågor – Vårdbidrag och funktionshindrades resor***

Fråga om vårdbidrag och skolskjuts. RÅ 2002 ref 43.

***Avsnitt: Handläggning av ärenden om skolskjuts – Kommunallagen***

Fråga om rektors beslut om att neka skolskjuts utgjorde ett verkställighetsbeslut och om beslutet gick att överklaga. RÅ 2006 ref 78 .

Fråga om individuell prövning och om skolskjuts från öar. RÅ 1993 ref 77.

Fråga om individuell prövning. Kammarrätten i Jönköping 2006-03-01 mål nr 1168 05.

Fråga om individuell bedömning av rätten till skolskjuts. Kammarrätten i Jönköping 2013-05-13 mål 3080-12 m fl.



# Skolskjutshandboken

---

## Trygga, säkra och kostnadseffektiva elevresor

För många barn och unga i Sverige är skolskjutsen en förutsättning för att de ska kunna delta i skolans verksamhet.

I den här uppdaterade handboken från 2014 behandlas regler, riktlinjer och råd som behövs för att kommunen eller den regionala myndigheten ska kunna fatta väl avvägda beslut i planeringen av skolskjuts. Oavsett hur den arrangeras är det viktigt att skolskjutsen alltid genomförs på ett tryggt, säkert och kostnadseffektivt sätt.

Beställ eller ladda ner på [webbutik.skl.se](http://webbutik.skl.se)

ISBN 978-91-7585-135-8



Sveriges  
Kommuner  
och Landsting

Post: 118 82 Stockholm  
Besök: Hornsgatan 20  
Telefon: 08-452 70 00  
[www.skl.se](http://www.skl.se)