

Riktlinje för handläggning av skolskjuts och reseersättning

Grundskolan

Särskolan

Gymnasieskolan

TN 2013/0145

Beslutad av tekniska nämnden den 12 december 2013.

Riktlinjen ersätter tidigare riktlinje TN TN-229/2011 623 TN-2011.3432 (*Riktlinjer för handläggning av skolskjuts och reseersättning*) samt KTN-20/2006 623 KTN-2008.721 (*Riktlinjer för skolskjuts med trafiksäkerhetsbedömningar och trafiksäkerhetsåtgärder avseende skolvägar för förskoleklass och grundskolan.*)

Riktlinjen innefattar de regler som styr handläggningen av skolskjuts och reseersättning samt ansvarsfördelning i samband med skolskjuts.

Riktlinje för handläggning av skolskjuts och reseersättning

Dokumentansvarig: Ylva Persson, enhetschef skolskjuts och färdtjänst

Syfte och avgränsningar

Riktlinjen innefattar de regler som styr handläggningen av skolskjuts och reseersättning samt ansvarsfördelning i samband med skolskjuts.

Denna riktlinje kompletteras även av en tjänstemannariktlinje TN 2013/0356 där rutiner och hantering utifrån denna riktlinje framkommer.

Innehåll

1. Vad är skolskjuts?	4
2. Organisation och arbetsformer	4
3. Vem har rätt till skolskjuts eller reseersättning?	4
4. Grundskolan	5
4.1 Grundförutsättningar.....	5
4.2 Avståndet mellan skolan och hemmet samt uppsamlingsplatsen	5
4.3 Trafikförhållanden	5
4.3.1 Trafikmognad	5
4.3.2 Förhöjd risk.....	6
4.3.3. Vinterförhållanden.....	6
4.3.4 Socialt otrygga platser eller mörka gator och vägar	6
4.4 Varaktigt funktionsnedsättning hos elev.....	6
4.5 Annan särskild omständighet.....	6
4.5.1 Växelvis boende	7
4.5.2 Elevomsorgen	7
4.6 Servicenivå, res- och väntetider.....	7
4.7 Val av annan skola.....	7
4.8 Färdsätt	7
5. Särskolan	8
6. Gymnasieskolan	8
6.1 Grundförutsättningar.....	8
7. Gymnasiesärskolan.....	9
8. Ansvarsförhållanden i samband med skolskjuts/resa med kollektivtrafik	9
8.1 Mellan hemmet och skolan eller hållplats/uppsamlingsplats.....	9
8.2 Vid hållplatsen.....	10
8.3 Under resa med upphandlad skolskjutstransport	10
Bilaga 1: Handlingsplan för konflikter på skolbussar	12
Bilaga 2: Rutin vid behov av tillfällig skolskjuts.....	13
Bilaga 3: Modell för trafiksäkerhetsbedömning.....	14

1. Vad är skolskjuts?

Skolskjuts är transport mellan hemmet och skolan av elev i grundskola (årskurs 1-9). I dessa riktlinjer används begreppet *skolskjuts* för grundskolans och särskolans elever inklusive gymnasiesärskolan. För gymnasieskolan ges endast *reseersättning* i form av busskort för resor med allmän kollektivtrafik, eller en kontant ersättning. Bestämmelser som rör skolskjuts/reseersättning finns i:

- Skollagen (SFS 2010:800)
- Skolskjutsförordningen (SFS 1970:340)
- Lagen om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor (SFS 1991:1110)
- Förordningen om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor (SFS 1991:1120)
- Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om skolskjutsning (TSVFS 1988:17)
- Busskort till elev som har gjort ett eget val av grundskola oberoende av huvudmannskap för skolan (KS-26512010623)

Skolskjuts kan ske i form av:

- resor med allmän kollektivtrafik (busskort)
- resor med särskild upphandlad skolskjuts i form av skolbuss, skoltaxi och eller annat upphandlat fordon
- ekonomisk ersättning.

2. Organisation och arbetsformer

Kommunens utgångspunkt är att grundskolans elever ska placeras på den skola som geografiskt ligger närmast (närhetsprincipen). Dock kan eleven själv göra ett eget val av skola. När elever, av olika anledningar, ska placeras av kommunen på andra skolor är det av stor vikt att en dialog förs mellan elevplacerare på utbildningskontoret och tekniska kontoret. Särlosningar genererar ofta kostnader för en annan verksamhet. Tekniska kontoret måste i god tid få kännedom om elevplacering som kan medföra en merkostnad.

3. Vem har rätt till skolskjuts eller reseersättning?

Enligt *skollagen* kan elev i **grundskolan** och **särskolan**, inklusive **gymnasiesärskolan**, ha rätt till kostnadsfri skolskjuts på grund av färdvägens längd, trafikförhållanden, varaktig funktionsnedsättning hos elev eller annan särskild omständighet. Lagstiftningen anger inte i detalj när och hur skolskjuts ska anordnas för elev i grundskolan och särskolan. Kommunen får själv bedöma när skolskjuts ska anordnas och vilka som ska få skolskjuts utifrån elevens förutsättningar och lokala förhållanden.

Förskoleklass elever har inte lagstadgad rätt till skolskjuts. Enligt överenskommelse med utbildningskontoret får dock även förskoleklass elever som

uppfyller riktlinjerna för skolskjuts åka med den befintliga skolskjutsen för årskurs 1-3. Separata skjutsar för dessa elever ordnas inte.

Olika regler gäller för grundskolan, särskolan och gymnasieskolan. Särskild lagstiftning anger att elev i **gymnasieskolan** kan ha rätt till ersättning för reskostnader. Norrköpings kommun tillhandahåller inte någon särskild skjuts för gymnasieskolans elever utan ger *reseersättningen* i form av busskort för resor med allmän kollektivtrafik eller en kontant ersättning.

4. Grundskolan

4.1 Grundförutsättningar

Grundregeln är att skolskjuts beviljas mellan folkbokföringsadressen och den skola kommunen placerat eleven i, omfattande två resor per skoldag.

4.2 Avståndet mellan skolan och hemmet samt uppsamlingsplatsen

Elev i grundskolan är berättigad till skolskjuts om avståndet mellan hemmet och den skola som kommunen placerat eleven i överstiger:

- 2 km för elev i årskurs 1-3
- 3 km för elev i årskurs 4-6
- 5 km för elev i årskurs 7-9

Avståndet mellan hemmet och busshållplatsen/ uppsamlingsplatsen

Elev i grundskolan kan själv behöva förflytta sig upp till två km för att nå anvisad busshållplats eller uppsamlingsplats. Eleven tilldelas busshållplats/ uppsamlingsplats av tekniska kontoret.

4.3 Trafikförhållanden

Tekniska kontoret gör med hjälp av modellen *Trafiksäkerhetsbedömning anpassad för skolskjuts* (se bilaga 3) en bedömning om det råder en förhöjd risk för att en trafikolycka ska inträffa på elevens färdväg till anvisad skola. En utgångspunkt är att förälder eller vårdnadshavare alltid har ett visst ansvar för eleven på dennes väg mellan hemmet och skolan eller skolskjutsen liksom på skolskjutshållplatsen.

4.3.1 Trafikmognad

När barnen börjar skolan har de rent motoriskt kapacitet att färdas i trafiken, däremot utvecklas uppfattningsförmåga och bedömningsförmåga långsammare. Men trafikmognad handlar inte bara om ålder. För att kunna bedöma trafiken krävs även erfarenhet och omdöme. Detta får barnet enklast genom att gå till skolan eller hållplatsen med sina föräldrar och samtidigt få hjälp, vägledning och träning i trafiken.

Vid bedömning av behov av skolskjuts med hänsyn till trafikförhållandena utgår tekniska kontoret från barnets perspektiv, men väger också in det föräldransvar som alltid finns med för barnet i stort i enlighet med föräldrabalken (SFS1949:381) 6 kap 2§.

4.3.2 Förhöjd risk

Hög hastighet på en väg är i sig inte ett tillräckligt skäl för att den ska definieras som väg med förhöjd risk för trafikolycka enligt modellen *Trafiksäkerhetsbedömning anpassad för skolskjuts*. Inte heller vägbredd, avsaknad av belysning, avsaknad av separat gång- och cykelbana eller dålig sikt kan var för sig leda till en sådan värdering. Däremot kan dessa faktorer när de vägs samman leda till att en vägsträcka eller hållplats bedöms ha en förhöjd risk.

Där tekniska kontoret anser att det finnas en förhöjd risk anordnas skolskjuts. Det kan också innebära att till exempel hämta och lämna barnen på rätt sida av vägen.

4.3.3. Vinterförhållanden

Föräldransvaret för det egna barnets skolväg gäller oberoende av väder eller årstid. I bedömningen av en vägs trafiksäkerhet förutsätts respektive väghållare sköta vinterväghållning. Enbart det skälet att det finns snö på en väg innebär inte att en väg ska klassificeras som förhöjd risk.

Om trafiksäkerheten nedsätts avsevärt på grund av till exempel smala vägrenar med höga snövallar kan dock detta innebära att ett vägavsnitt bedöms ha förhöjd risk enligt modellen *Trafiksäkerhetsbedömning anpassad för skolskjuts* och kan då ge rätt till skolskjuts under en begränsad tid, dock max 1 december till 31 mars.

4.3.4 Socialt otrygga platser eller mörka gator och vägar

Mörka gator och vägar som upplevs som socialt otrygga platser är inte att anse som en plats med en förhöjd risk för en trafikolycka.

4.4 Varaktig funktionsnedsättning hos elev

För att beviljas skolskjuts till anvisad skola på grund av funktionsnedsättning krävs att funktionsnedsättningen ska ha en beräknad varaktighet på minst tre månader samt påverka elevens möjlighet att ta sig till skolan. Hanteringen av kortare funktionsnedsättning ansvarar barn- och ungdomsnämnden för. För hantering av skjuts till skolan vid kortare funktionsnedsättning se *Rutin vid behov av tillfällig skolskjuts (Bilaga 2)*.

4.5 Annan särskild omständighet

Skolskjuts till den anvisade skolan kan även beviljas i situationer där det framstår som nödvändigt att bevilja skolskjuts trots att skolskjuts inte kan beviljas på grund av färdvägens längd, trafikförhållanden eller funktionshinder.

4.5.1 Växelvis boende

Elev som bor växelvis lika mycket hos båda vårdnadshavarna kan med stöd av rådande rättspraxis beviljas skolskjuts eller busskort från minst en av adresserna utifrån de grunder som anges i skollagen. Båda adresserna måste vara inom Norrköpings kommun.

4.5.2 Elevomsorgen

Elev i grundskolan med behov av särskilt stöd kan av kommunen erbjudas plats (elevomsorgsplats) i annan skola än den som eleven normalt tillhör. Skolskjutsen omfattar två resor per skoldag. Resan ska börja eller sluta vid skolan för att räknas som skolskjuts.

4.6 Servicenivå, res- och väntetider

Den övergripande inriktningen för kommunens skolskjutsplanering är följande:

- Eleven behöver inte – annat än i undantagsfall – lämna hemmet före kl. 07:00.
- Den totala planerade restiden i skolskjutsen (enkel resväg) ska inte – annat än i undantagsfall – överstiga 60 minuter.
- Väntetiden på skolan före skolstart och vid hemresa ska inte – annat än i undantagsfall – överstiga 5 timmar/vecka.

Servicenivån gäller de elever som går på anvisad skola utifrån närhetsprincipen. Servicenivån får i undantagsfall bli lägre, med till exempel längre restid och väntetid. Det kan till exempel gälla elever som bor på öar, elever som har lång restid enkel väg utan omväg till skolan, elever som går på specialanpassad studiegång på annan skola än den som ligger närmast och elever med växelvis boende.

4.7 Val av annan skola

Elev som väljer en annan grundskola, än den som kommunen placerat eleven i erbjuds ett busskort om avståndskriterierna uppfylls mellan folkbokföringsadress och vald skola. Elever som uppfyller avståndskriterier beviljas busskort utan särskild prövning, vilket är att betrakta som kommunal service.

4.8 Färdsätt

Elever kan få sin skolskjuts tillgodosedd genom ett tilldelat busskort, upphandlad skolskjuts eller ekonomisk ersättning. Om villkoren för skolskjuts uppfylls gör tekniska kontoret en bedömning av vilken typ av skolskjuts eleverna tilldelas. Om en upphandlad skolbuss går i området ska eleverna i så hög grad som möjligt placeras på denna. Busskort ska i första hand tilldelas högstadie- och mellanstadieelever. I vissa fall kan dock kollektivtrafik jämföras med upphandlad skolbuss då linjerna är passande från hållplats nära hemmet till nära skolan.

En frivillig överenskommelse kan träffas mellan tekniska kontoret och förälder/vårdnadshavare om en kilometerersättning för resa med egen bil. Det kan

till exempel vara aktuellt i situationer där elevens skolskjuts planeras med lång restid eller väntetid. Kilometerersättning utgår med samma belopp som för en resa med egen bil i tjänsten enligt skatteverket.

I tätorten tilldelas eleverna i första hand busskort då tätorten och tätbebyggda områden generellt inte innehåller vägavsnitt med förhöjd risk.

4.8.1 Tillfällig förändring av skolskjuts

Upphandlad skolskjuts körs på väg endast om vägen är av godtagbar kvalitet, så att normal hastighet och därmed rimliga körtider kan hållas utan onödig risk för skador på fordonet. Om vägunderhållet väsentligen eftersätts kan skolskjutsentreprenören efter samråd med tekniska kontoret omplanera skolskjutsen, och hänvisa eleven till en uppsamlingsplats längre från hemmet. Skolskjuts kan även omplaneras på väg eller del av väg under en på förhand fastställd tidsperiod, t.ex. under vinterhalvåret på grund av återkommande framkomlighetsproblem. Tekniska kontoret kan vid sådant tillfälle besluta om ett nytt tillfälligt hållplatsläge. Vid dessa och andra liknande skäl för förändring av skolskjuts kan elevens gångväg tillfälligt accepteras att bli längre än vad som tidigare planerats av beställaren.

Om skolskjutsen tillfälligt omplaneras eller ställs in på grund av trafiksäkerhetsrisk (snöfall, ishalka etc.) ska transportören informera skola, förälder/vårdnadshavare samt tekniska kontoret.

5. Särskolan

I Norrköpings kommun har samtliga elever som är inskrivna i särskolan och som har behov av skjuts, rätt till skolskjuts oavsett avståndet mellan hemmet och skolan. Detta gäller dock inte om eleven väljer att gå i en annan särskola än den som kommunen placerat eleven i. Skolskjutsen omfattar två resor per skoldag. Om det finns behov av extra adresser, utöver folkbokföringsadressen som eleven ska resa till ska adressen anmälas till, och godkännas av, tekniska kontoret. Resan ska börja eller sluta vid skolan för att räknas som skolskjuts.

Elev som klarar att resa till och från skolan på egen hand med allmän kollektivtrafik erbjuds ett busskort. För elev som inte klarar resor med allmän kollektivtrafik sker resorna med särskild upphandlad skolskjuts.

6. Gymnasieskolan

6.1 Grundförutsättningar

Elev i gymnasieskolan är berättigad till reseersättning om avståndet mellan folkbokföringsadressen och skolan överstiger sex kilometer. Lagen anger att eleven ska studera på heltid och ha rätt till studiehjälp enligt studiestödslagen. Ansökan om reseersättning kan inte prövas på grund av andra skäl. Ersättningen

för resekostnaderna sker i första hand i form av busskort för resor med allmän kollektivtrafik.

Det är endast avståndet mellan folkbokföringsadress och skolan som avgör om eleven är berättigad till ersättning, och då enbart vid daglig pendling. Ansvar för elevernas resor omfattar elever fram till och med det första kalenderhalvåret det år eleven fyller 20 år.

Undantag

Gymnasieelev som är beviljad färdtjänst reser gratis till och från skolan även om avståndet understiger sex kilometer.

7. Gymnasiesärskolan

I Norrköpings kommun har samtliga elever som är inskrivna i gymnasiesärskolan och som har behov av skjuts, rätt till skolskjuts alternativt reseersättning oavsett avståndet mellan hemmet och skolan. Skolskjutsen omfattar två resor per skoldag. Om det finns behov av extra adresser, utöver folkbokföringsadressen som eleven ska resa till ska adressen anmälas till, och godkännas av, tekniska kontoret. Resan ska börja eller sluta vid skolan för att räknas som skolskjuts.

Elev som klarar att resa till och från skolan på egen hand med allmän kollektivtrafik erbjuds ett busskort. För elev som inte klarar resor med allmän kollektivtrafik sker resorna med särskild upphandlad skolskjuts.

8. Ansvarsförhållanden i samband med skolskjuts/resa med kollektivtrafik

Norrköpings kommun, våghållaren, elevens skola, transportören, föräldern och eleven har var och en för sig ansvar för olika delar av elevens skolväg. Nedan presenteras dessa ansvarsförhållanden.

8.1 Mellan hemmet och skolan eller hållplats/uppsamlingsplats

Föräldern/vårdnadshavaren har ansvaret för eleven mellan hemmet och fram till hållplatsen/uppsamlingsplatsen där eleven stiger i/ur skolskjutsen eller när eleven på överenskommen tid kommer till skolan. När eleven stiger på den upphandlade skolskjutsen eller kommer fram till skolan går ansvaret för eleven över till transportören/kommunen eller skolan. Gällande elev som reser med den allmänna kollektivtrafiken har förälder/vårdnadshavare ansvar under hela resan.

Föräldrarna förutsätts svara för att barnet förbereds och tränas på att klara sin skolväg på ett så säkert sätt som möjligt. Det kan innebära att barnet måste följas till skola eller hållplats, under så lång tid som det behövs för att barnet ska klara att gå till skolan eller hållplatsen på egen hand. Föräldrarna ansvarar också för att eleven följer gällande trafikregler enligt trafikförordningen (SFS 1998:1276). Om

elev missat sin upphandlade skolskjuts eller kollektivtrafikens transport till skolan är det föräldern/vårdnadshavaren som har ansvaret för att eleven kommer till skolan. Endast i de fall elev på grund av undervisning missat sin upphandlade skolskjuts från skolan är det skolans skyldighet att ordna för elevens transport till den bestämda hållplatsen eller uppsamlingsplatsen.

För trafiksäkerhetsfrågor och problem som kan relateras till skolvägen mellan hemmet och hållplats hänvisas till tekniska kontoret som löpande genomför trafiksäkerhetsutredningar av vägar och skolskjutshållplatser.

8.2 Vid hållplatsen

För frågor gällande trafiksäkerhet vid den upphandlade skolbussens hållplatser hänvisas till tekniska kontoret. Tekniska kontoret ansvarar efter samråd med väghållaren för att hållplatsen eller uppsamlingsplatsen har en acceptabel säkerhet. Kollektivtrafikens hållplatser ansvarar väghållaren för.

Skolan har i samråd med transportör ett ansvar för att eleven på ett enkelt och säkert sätt kan hitta rätt buss vid skolan för färd mot hemmet.

8.3 Under resa med upphandlad skolskjutstransport

Tekniska kontoret och den upphandlade skolskjutsentreprenören har ansvaret för eleverna från det att de klivit ombord på bussen till dess att de klivit av vid skolan eller vid uppsamlingsplatsen vid hemmet. Transportören och föraren ansvarar för att eleven i samband med upphandlad skolskjuts stiger på och av på vid den av tekniska kontoret anvisade hållplatsen eller uppsamlingsplatsen. I de fall en elev följer med en kompis på den upphandlade skolskjutsen (så kallad ”kompisåkning”) ansvarar föraren för att eleven stiger av vid den av vårdnadshavare intygade hållplatsen.

Under skolskjutstransporten är det transportören och föraren som ansvarar för att gällande trafikbestämmelser och ordningsregler följs. Föraren är skyldig att underrätta skolan om ordnings- eller säkerhetsproblem som eventuellt uppstår under transporten eller vid på- och avstigning. Förälder/vårdnadshavare ansvarar för att upplysa sitt barn om de ordningsregler som gäller under transporten, samt arbeta för att eleven följer dessa. Eventuella problem ska lösas mellan transportören, föraren, skolan, föräldrar och elev. Transportören eller föraren informerar tekniska kontoret i erforderlig utsträckning. I extrema situationer kan tekniska kontoret kopplas in för att lösa situationen genom exempelvis omplanering av elev. (Se även *Handlingsplan för bråk på skolbussar, bilaga 1*)

8.4 På skolan

När eleven anländer till skolan på överenskommen tid är det skolan som tar över ansvaret för tillsyn och för att ordnings- och säkerhetsregler efterföljs. Skolans ansvar gäller från det att eleven stigit ur skolskjutsen fram till dess eleven åter kan gå ombord på skolskjutsen. Skolans tillsynsansvar innebär dock inte en skyldighet att sysselsätta eleven i väntan på skolstart eller hemtransport i upphandlad skolskjuts.

Skolan bör dock ha personal ute på skolgården som ansvarar för ordningen i samband med skolskjutsens på- och avstigning, så som angivet i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om skolskjutsning (TSVFS 1988:17).

Bilaga 1: Handlingsplan för konflikter på skolbussar

Detta är en handlingsplan för hur konflikter på stora upphandlade skolbussar (inte ”skoltaxi” bokad via beställningscentralen eller Östgötatrafikens kollektivtrafikbussar).

Vad är konflikter?

Konflikter på bussen kan vara allt ifrån att ett barn vägrar sitta ned, vägrar ha bältet på sig till att de skriker och är elaka mot andra elever eller föraren.

Handlingsplan

1. Föraren arbetar löpande preventivt¹ med eleverna för att minska risken för konflikter på bussarna.
2. Om det blir problem med konflikter på bussen är det viktigt att föraren talar enskilt med den eller de elever som ställer till konflikter. Detta för att försäkra sig om att eleverna förstår att deras beteende är oönskat.
3. Vid upprepade problem med konflikter på bussarna kontaktar föraren elevens/elevernas respektive skolor genom att ringa, maila eller personligen uppsöka rektor. Entreprenören kontaktar även tekniska kontoret för kännedom om situationen.
4. Rektor diskuterar problemet med pedagogisk personal samt kontaktar vårdnadshavarna till berörd elev/berörda elever. Skolan bidrar med olika typer av insatser anpassade till given situation. Det kan vara aktuellt att skolskjutsentreprenören medverkar vid exempelvis elevmöten/föräldramöten för att informera om konflikterna.
5. Om problemen kvarstår och genomförda insatser inte hjälper ska föraren/entreprenören diskutera situationen med tekniska kontoret. Tekniska kontoret kan vid extrema fall sätta in personal som medföljer fordonet under en kortare period. Eleven kan även komma att planeras på annat fordon.

¹ Exempelvis kan föraren placera barnen framifrån och bakåt i fordonen så att inte en stor grupp med elever hamnar längst bak i bussen. Föraren kan även placera barnen på egen hand där de ska sitta och på så vis undvika att elever som lätt hamnar i konflikt sitter bredvid varandra.

Bilaga 2: Rutin vid behov av tillfällig skolskjuts

12-11-23

Rutin vid behov av tillfällig skolskjuts

Då elev i Norrköpings Skola på grund av olycka tillfälligt är i behov av skolskjuts ersätter kommunens kollektiva olycksfallsförsäkring kostnaden. Kontakta kommunens försäkringshandläggare för mer information.

Då elev i Norrköpings Skola på grund av planerad operation har nedsatt rörlighet och behov av skolskjuts är det respektive skolas ansvar att anordna skolskjuts och stå för kostnaden. Ansvaret är tillfälligt och gäller under tid som understiger tre månader

Målsman ska styrka behovet av skolskjuts med läkarintyg.
Rektor fattar beslutet om tillfällig skolskjuts och lämplig typ.

Lämplig typ kan ex. vara:

- En ordinarie skolskjuts. Skolan kan vända sig till tekniska kontoret och höra om det finns en skolbuss i området som eleven kan åka med.
- Taxi
- Annat färdstätt.

Om behovet kvarstår efter 3 månader övergår ansvaret för skolskjuts till tekniska kontoret.

Detta beslut är fattat efter hörande med kommunens stadsjurist, kommunens försäkringshandläggare och tekniska kontoret.

Utbildningskontoret

Mats Olsson
skolchef

Bilaga 3: Modell för trafiksäkerhetsbedömning

Trafiksäkerhetsbedömning anpassad för skolskjuts (TASS)

Vid enskild prövning utifrån trafikskäl på landsbygden använder tekniska kontoret en modell som kallas *Trafiksäkerhetsbedömning anpassad för skolskjuts (TASS)*. Modellen utgår i stora drag från Trafikverkets modell för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser och gånganslutningar på landsbygden (publikation 2010:110). Modellen består av en objektiv del och en subjektiv del.

Den objektiva delen väger tyngst med sin framräkning av ett specifikt risktal baserat på hållplatsen eller färdvägens trafikflöde, sikt, belysning och hastighet. För att anpassa modellen till skolskjutsverksamheten har tekniska kontoret kompletterat modellen så den tar extra hänsyn till barnets ålder vid beräkning av risktalet. Resultaten redovisas i siffror och i färgskalan grönt/ gult/ rött där rött betyder förhöjd risk. I den subjektiva delen vägs även andra omständigheter in som till exempel hög andel tung trafik. Den objektiva och subjektiva delen mynnar ut i en samlad totalbedömning.

Tättbebyggt område och tätorter

I de större tättbebyggda områdena i Norrköpings kommun har separata inventeringar och trafiksäkerhetsbedömningar gjorts. I tätorter anser tekniska kontoret generellt att en förhöjd risk inte föreligger med undantag för vissa platser och vägvägnitt.

Inom ett tättbebyggt område är hastigheten mer differentierad och generellt lägre än på landsbygden, det förekommer ofta övergångsställen och separata gång- och cykelvägar. Dessutom finns vanligen ett eller flera alternativ till den stora och mest trafikerade genomfartsvägen. Inom tättbebyggda områden finns, till skillnad mot på landsbygden, normalt en möjlighet att själv välja färdväg mellan hemmet och skolan.

Separat trafiksäkerhetsbedömning finns för följande tättbebyggda områden: Åby-Kvillinge, Vånga, Svärtinge, Skärblacka, Simonstorp, Krokek, Eksund.




Äldre trafiksäkerhetsutredningar

Sedan tidigare har omfattande trafiksäkerhetsutredningar gjorts av i stort sett hela Norrköpings kommun. Detta arbete utfördes av en extern trafikingenjör under åren 2008-2011. Dessa utredningar ligger till grund för tekniska kontorets trafiksäkerhetsbedömningar, men vid ombyggnationer, nytillkomna vägar eller klagomål kommer en ny utredning av vägvägnittet göras baserad på en generell bedömning med hjälp av TASS-modellen. Utredningar baserade på TASS-modellen kommer således succesivt ersätta tidigare trafiksäkerhetsbedömningar.

Trafiksäkerhetsbedömning anpassad för skolskjuts

Modell för trafiksäkerhetsbedömning

Med hjälp av mallen görs en objektiv och en subjektiv bedömning av hållplats eller gånganslutning. I den objektiva delen räknas ett risktal fram som redovisas i siffror och i en färgskala:

	> 60	Rött, förhöjd risk
	25 - 60	Gult, medel risk
	< 25	Grönt, låg risk

Vid beräkning av risktalet utgår man från fyra definierade typer av hållplatser och fyra typer av gånganslutningar. Beräkningsmässigt får trafikflöde, sikt och belysning olika värde beroende på vilken typ av hållplats respektive gånganslutning som analyseras. Summan av dessa värden multipliceras sen med en faktor beroende på hastighet och man får då fram risktalet (Risktal A).

För att ta hänsyn till elevernas ålder och trafikmognad görs en justering av risktalet för elever i åk 0-3 (Risktal B1) och åk 4-6 (Risktal B2).

I den subjektiva delen beaktas övriga faktorer som inte är mätbara på samma sätt som den objektiva delen men ändå kan påverka den samlade bedömningen. Här tas hänsyn till andel tung trafik, vägrenens beskaffenhet, hastighetsdämpande åtgärder, vägbeläggning, förekomst av hållplatsskylt och så vidare.

Den samlade bedömningen ges inte något specifikt tal utan används för att bekräfta om färgen på det framräknade risktalet ska behållas eller motivera en höjning eller möjligen sänka det.

Instruktion för inventering och riskanalys av hållplatser

Använd beräknings- och bedömningsmall för TASS

1. Avgör vilken typ av hållplats som avses: typ A-D. Trafikverkets publikation om "Vägar och gators utformning - sidoanläggningar" kan vara till hjälp vid definition av hållplatstyper.

Typ A: Elev uppehåller sig vid en hållplats som är helt avskild från vägen.

Typ B: Elev uppehåller sig på en hållplatsficka, på en plattform eller på en anslutande utfart.

Typ C: Elev uppehåller sig på en vägren som är minst en meter bred.

Typ D: Elev uppehåller sig direkt på körbanan eller vägren som är mindre än en meter bred.

2. Kontrollera om det finns uppgift om *trafikflöde* på Trafikverkets flödeskartor eller kommunens egna mätningar. Trafikflödet skall anges i form av årsdygnstrafik eller uppskattat medelflöde. Komplettera med andel tung trafik i den subjektiva delen.

3. Mät eller uppskatta *sikten*. Mätning sker från 1,1 meters höjd och utgår från vägkanten vid den plats där man kan anta att passagerarna står och väntar vid hållplatsen (mät åt båda håll). Det innebär att om skylt eller väderskydd finns utgår mätningen därifrån.

4. Ange hur *belysningen* vid hållplatsen är. Gatulampor i nära anslutning till hållplatsen räknas som god belysning. Ljus från bostadshus, garageuppfarter, trädgårdar och liknande ska inte räknas som belysning överhuvudtaget eftersom de kanske inte är tända de tider som hållplats används.

5. Anteckna den skyltade *hastigheten*. En uppskattning eller mätning av den faktiska hastigheten tas endast med i en subjektiv bedömning.

6. Beräkna *Risktal A* samt *Risktal B₁* (justering för elever i årskurs 0-3) och *Risktal B₂* (justering för elever i årskurs 4-6).

Komplettera det objektiva risktalet med en subjektiv och samlad totalbedömning av hållplatsen:

Komplettera i mallen genom att anteckna övriga förhållanden som råder på platsen och som kan påverka trafiksäkerheten. Fotografera den gärna från olika håll för att komplettera totalbedömningen. Saknas uppgift om årsdygnstrafik ÅDT eller andel tung trafik görs en uppskattning.

Vid gult eller rött risktal undersöks om det finns enkla *åtgärder* som skulle kunna förbättra säkerheten vid hållplatsen. Till exempel mobil plattform, uppsättande av hållplatsskylt, röjning av buskage eller flytt av hållplats.

Instruktion för inventering och riskanalys av gånganslutningar

Använd beräknings- och bedömningsmall för TASS

1. Avgör vilken typ av gånganslutning som avses: typ 1-4. Dela vid behov upp sträckan i flera delsträckor med olika typ när skyltad hastighet, sikt, belysning och andra väsentliga faktorer förändras.

Typ 1: Gå helt avskilt från trafikerad väg.

Typ 2: Gå mindre än 50 meter längs vägen (mindre än 100 meter om vägrenen är minst 1 meter bred).

Typ 3: Gå mer än 50 meter längs vägen (mer än 100 meter om vägrenen är minst 1 meter bred).

Typ 4: Gå över vägen (korsa).

2. Kontrollera om det finns uppgift om *trafikflöde* på Trafikverkets flödeskartor eller kommunens egna mätningar. Trafikflödet skall anges i form av årsdygnstrafik eller uppskattat medelflöde. Komplettera med andel tung trafik i den subjektiva delen.

3. Mät eller uppskatta den sämsta *sikten* längs sträckan som ska bedömas. Dela vid behov upp sträckan i delsträckor för att förtydliga bedömningen. För gånganslutning av typ 2 och 3 görs mätningen längs gånganslutningen. För typ 4 görs mätningen från vägkanten vid förmodad gångpassage.

4. Ange *belysning* kring området. Detta avser för typ 2 och 3 belysning längs gånganslutningen och för typ 4 vid gångpassagen. Ljus från bostadshus, garageuppfarter, trädgårdar och liknande ska inte räknas som belysning överhuvudtaget eftersom de kanske inte är tända de tider som gånganslutningen används.

5. Anteckna den skyltade *hastigheten*. En uppskattning eller mätning av den faktiska hastigheten tas endast med i en subjektiv bedömning.

6. Beräkna *Risktal A* samt *Risktal B₁* (justering för elever i årskurs 0-3) och *B₂* (justering för elever i årskurs 4-6).

Komplettera det objektiva risktalet med en subjektiv och samlad totalbedömning av gånganslutningen:

Komplettera i mallen genom att anteckna övriga förhållanden som råder längs gånganslutningen och som kan påverka trafiksäkerheten. Tag gärna några foton längs sträckan för att komplettera totalbedömningen. Saknas uppgift om årsdygnstrafik ÅDT eller andel tung trafik görs en uppskattning.

Vid gult eller rött risktal undersöks om det finns enkla *åtgärder* som skulle kunna förbättra säkerheten vid gånganslutningen.

Trafiksäkerhetsbedömning avseende skolskjuts (TASS)

Hållplatsens namn:

Beskriv avgränsad sträcka

Datum för bedömning

Typ av hållplats	A	B	C	D
Trafikflöde (ÅDT)				
< 200	0	0	0	0
200 - 1000	0	0	0	2
1000 - 3000	0	0	1	3
3000 - 80000	0	0,5	2	4
> 80000	0	1	3	5
Sikt (meter)				
> 200	0	0	0	0
200 - 100	0	0	1	1
100 - 50	0	1	2	2,5
< 50	0	2	4	4
Belysning				
God	0	0	0	0
Dålig	0	0	1,5	1
Nej	1	1	2,5	2
Summa				
Hastighet km/h				
30		2		
40		4		
50		5		
60		6		
70		8		
80		11		
90		14		
100		17		
110		20		
Risktal A (Objektiv bedömning)				

Kompletterande fakta och subjektiv bedömning

Trafikflöde: ÅDT max/min och andel tung trafik max/min samt procentuell andel av total trafik.

Sikt: Sämsta sikten åt vilket håll? Temporär siktneddättning vissa årstider eller annat skäl? Backkrön?

Belysning: Typ av belysning vid hållplats ?

Hastighet: Skyltd hastighet, finns hastighetsdämpande åtgärder? Förekomst av fartkamera? Hög hastighet och stor andel tung trafik? Sträcka som lockar att köra extra fort? Lägre fart än skyltd?

Hållplats: Linje hållplats för kollektivtrafik eller särskild skolskjutshållplats? Finns väderskydd , hållplatsskylt , mobil plattform ? Bytshållplats (väntetider kan locka till lek och bus)? Vinterförhållanden? Trafikmiljö (landsbygd, bostadsområde)?

Övrigt: Till exempel tunnel, järnvägsövergång, bro, mur, plank, räcke. Verksamhet i närheten som kan påverka trafiksituationen?

Samlad totalbedömning

Finns det en förhöjd risk för någon av åldergrupperna på någon av hållplatstyperna?

Risktal med kompensation för ålder vid objektiv bedömning

Risktal B1 åk 0-3 (6-9 år)	0	0	0	0
Risktal B2 åk 4-6 (10-12 år)	0	0	0	0

Samlad totalbedömning (objektiv + subjektiv)

åk 0-3 (6-9 år)	Grön	Grön	Grön	Grön
åk 4-6 (10-12 år)	Grön	Grön	Grön	Grön
åk 7-6 (13-15 år)	Grön	Grön	Grön	Grön

Förklaring

Typ av gånganslutning

- Typ 1 Om man kan gå helt avskild från övrig trafik
 Typ 2 Gå mindre än 50 m längs vägen
 Typ 3 Gå mer än 50 m längs vägen (100 m vid bred vägren)
 Typ 4 Korsa vägen

Risktal objektiv bedömning

- Risktal A Objektiv bedömning - utgångsvärde för alla
 För årskurs 7-9 (13-15 år) görs ingen åldersjustering
 (Risktal A * 1,2) = åldersjustering för årskurs 0-3 (6-9 år)
 (Risktal A * 1,1) = åldersjustering för årskurs 4-6 (10-12 år)

- Risktal A och B < 25 Låg risk
 Risktal A och B 25-60 Medel risk
 Risktal A och B > 60 Förhöjd risk

Samlad totalbedömning (objektiv + subjektiv)

- Samlad totalbedömning Grön Låg risk
 Samlad totalbedömning Gul Medel risk
 Samlad totalbedömning Röd Förhöjd risk

Komplettera med ett eller flera foton samt kartbild med hållplatsens geografiska läge

Beräknings- och bedömningsmall för gånganslutning:

Risktal med kompensation för ålder vid objektiv bedömning

Risktal B1 åk 0-3 (6-9 år)	0	0	0	0
Risktal B2 åk 4-6 (10-12 år)	0	0	0	0

Samlad totalbedömning

åk 0-3 (6-9 år)	Grön	Grön	Grön	Grön
åk 4-6 (10-12 år)	Grön	Grön	Grön	Grön
åk 7-6 (13-15 år)	Grön	Grön	Grön	Grön

Förklaring	
Typ av gånganslutning	
Typ 1	Om man kan gå helt avskild från övrig trafik
Typ 2	Gå mindre än 50 m längs vägen
Typ 3	Gå mer än 50 m längs vägen (100 m vid bred vägen)
Typ 4	Korsa vägen
Risktal objektiv bedömning	
Risktal A	Objektiv bedömning - utgångsvärde för alla För årskurs 7-9 (13-15 år) görs ingen åldersjustering
Risktal B1	(Risktal A * 1,2) = åldersjustering för årskurs 0-3 (6-9 år)
Risktal B2	(Risktal A * 1,1) = åldersjustering för årskurs 4-6 (10-12 år)
Risktal A och B	< 25 Låg risk
Risktal A och B	25-60 Medel risk
Risktal A och B	> 60 Förhöjd risk
Samlad totalbedömning (objektiv + subjektiv)	
Samlad totalbedömning	Grön Låg risk
Samlad totalbedömning	Gul Medel risk
Samlad totalbedömning	Röd Förhöjd risk

Komplettera med ett eller flera foton samt kartbild med gånganslutningens geografiska läge/sträcka

Trafiksäkerhetsbedömning avseende skolskjuts (TASS)

Gånganslutning, vägens namn:
 Beskrivning/begränsning av sträckan
 Datum för bedömning

Typ av gånganslutning	1	2	3	4
Trafikflöde (ÅDT)				
< 200	0	0	0	0
200 - 1000	0	0	0	2
1000 - 3000	0	0	1	3
3000 - 80000	0	0,5	2	4
> 8000	0	1	3	5
Sikt (meter)				
> 200	0	0	0	0
200 - 100	0	0	1	1
100 - 50	0	1	2	2,5
< 50	0	2	4	4
Belysning				
God	0	0	0	0
Dålig	0	0	1,5	1
Nej	1	1	2,5	2
Summa				
Hastighet km/h				
30		2		
40		4		
50		5		
60		6		
70		8		
80		11		
90		14		
100		17		
110		20		
Risktal A				

Kompletterande fakta och subjektiv bedömning

Trafikflöde: ÅDT max/min och andel tung trafik max/min samt procentuell andel av total trafik.

Sikt: Sämsta sikten på delsträckan, åt vilket håll? Temporär siktredskapning vissa årstider eller annat skäl?

Belysning: Typ av belysning, enstaka plats belyst?

Hastighet: Skyltad hastighet, finns hastighetsdämpande åtgärder? Förekomst av fartkamera? Hög hastighet och stor andel tung trafik? Sträckan som lockar att köra extra fort? Lagre fart än skyltad?

Gånganslutning: Stor andel tung trafik i kombination med en eller flera av följande faktorer: smal väg, smal vägren, hög hastighet? Lång sträcka att gå i kombination med smal vägren, hög ÅDT, hög hastighet? Vägbredd? Bred väg ger längre exponeringstid vid korsande av väg men ger större utrymme för fotgängare och fordon att mötas om vägrenen är smal.

Övrigt: Till exempel tunnel, järnvägsövergång, bro, mur, plank, räcke. Verksamhet i närheten som kan påverka trafiksituationen?

Samlad totalbedömning

Finns det en förhöjd risk för någon av åldergrupperna på någon av gånganslutningstyperna?