

Riktlinje för handläggning av skolskjuts och reseersättning

Grundskolan

Särskolan

Gymnasieskolan

TN 2013/0356

Antagen av förvaltningschefen på tekniska kontoret.

Denna riktlinje är ett komplement till riktlinjen som är antagen av tekniska nämnden 2013-12-12, TN 2013/0145

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

Antagen den 18 december 2013.

Leif Lindberg
Teknisk direktör

Riktlinje för handläggning av skolskjuts och reseersättning

Dokumentansvarig: Ylva Persson enhetschef skolskjuts och färdtjänst

Syfte och avgränsningar

Denna riktlinje är ett komplement till riktlinjen som är antagen av tekniska nämnden 2013-12-12, TN 2013/0145

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

Innehåll

1. Vad är skolskjuts?	5
2. Organisation och arbetsformer	5
3. Vem har rätt till skolskjuts och reseersättning?	6
4. Grundskolan	6
4.1 Grundförutsättningar	6
4.2 Avståndet mellan skolan och hemmet samt uppsamlings-platsen	7
4.3 Trafikförhållanden	7
4.3.1 Trafikmognad	7
4.3.2 Förhöjd risk.....	7
4.3.3. Vinterförhållanden.....	8
4.3.4 Socialt otrygga platser eller mörka gator och vägar	8
4.4 Varaktig funktionsnedsättning hos elev.....	8
4.5 Annan särskild omständighet.....	8
4.5.1 Växelvis boende	9
4.5.2 Elevomsorgen	10
4.6 Servicenivå, res- och väntetider.....	11
4.7 Val av annan skola.....	11
4.8 Färdsätt	12
4.9 Övrigt grundskolan	13
4.9.1 Busskortsrutiner.....	13
4.9.2 Vad räknas inte som skolskjuts för grundskoleelev?.....	13
4.9.3 Ansökan, utredning och beslut	13
4.9.4 Ändrat behov	14
4.9.5 Överklagan.....	14
5. Särskolan	15
6. Gymnasieskolan	15
6.1 Grundförutsättningar	15
6.2 Övrigt gymnasieskolan	16
6.2.1 Busskort	16
6.2.2 Reseersättning.....	16
6.2.3 Vilka situationer ger inte rätt till reseersättning?.....	16
6.2.4 Ansökan, utredning och beslut	17
6.2.5 Ändrat behov	17

6.2.6 Överklagan.....	18
7. Gymnasiesärskolan.....	18
8. Ansvarsförhållanden i samband med skolskjuts/resa med kollektivtr .	19
8.1 Mellan hemmet och skolan eller hållplats/upsamlingsplats	19
8.2 Vid hållplatsen.....	19
8.3 Under resa med upphandlad skolskjutstransport	19
Bilaga 1: Handlingsplan för konflikter på skolbussar	21
Bilaga 2: Rutin vid behov av tillfällig skolskjuts	22
Bilaga 3: Modell för trafiksäkerhetsbedömning.....	23

1. Vad är skolskjuts?

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

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 gymnasieskolan. 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 huvudmannaskap 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

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

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. Särlösningar 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 och reseersättning?

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

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.

Ansvar för skolskjuts och reseersättning omfattar de elever vars hemkommun är Norrköpings kommun. För den som är bosatt i landet utan att vara folkbokförd här avses hemkommun den kommun som han eller hon stadigvarande vistas i. Detsamma gäller den som är kvarskrivna i en kommun enligt 16§ folkbokföringslagen (1991:481). Grundregeln är att skolskjuts beviljas mellan folkbokföringsadress och den skola kommunen placerat eleven omfattande två resor per skoldag.

4. Grundskolan

4.1 Grundförutsättningar

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

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

Vid ansökan görs en prövning av rätten till skolskjuts individuellt i varje enskilt fall med utgångspunkt i de författningsbestämmelser som reglerar rätten till skolskjuts. Samtliga förutsättningar som kan utgöra grund till skolskjuts ska prövas och det ska i varje enskilt fall framgå att prövningen haft en sådan omfattning.

4.2 Avståndet mellan skolan och hemmet samt uppsamlings-platsen

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

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

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

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 föräldraansvar 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

Föräldraansvaret 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

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

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

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

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.

Ett exempel på annan särskild omständighet kan vara om en elev upplevt trauma vilket medför att eleven inte klarar av att förflytta sig till skolan, busshållplats eller uppsamlingsplats eller vid situationer med jämförbara förhållanden.

Skolskjuts kan även beviljas om utbildningskontorets stödsamordnare intygar att skolgången av någon anledning blir lidande om inte skolskjuts anordnas.

Elever med skyddad identitet, gömda, papperslösa eller elever med skyddad adress, med spärrmarkering i folkbokföringsregistret, kan ha rätt till skolskjuts. I dessa fall kan skolskjuts beviljas utan skriftlig ansökan.

Skolskjuts kan även beviljas för exempelvis elever i internationell klass som inte har en folkbokföringsadress, utan bor någonstans i väntan på fast adress.

Om elev har anpassad studiegång på annan plats än skolan kan relationen mellan folkbokföringsadress och den adress där den anpassade studiegången bedrivs beaktas. Då krävs att det är en planerad anpassad studiegång motsvarande minst 50 % av läsåret.

Elev som placerats i hem för vård och boende (HVB-hem), då kostnaderna i samband med HVB-placeringar bekostas av hemkommunen erbjuds någon form av skolskjuts till och från den anvisade skolan. Som regel ska ovan nämnda omständigheter kunna styrkas med skriftligt intyg. I de fall elev som är folkbokförd i Norrköping är placerad och går i skola i annan kommun anordnas skolskjuts av vistelsekommunen och Norrköpings kommun faktureras.

Eleven flyttar men byter inte grundskola

Elev i årskurs 1-9 som flyttar inom kommunen när terminen har börjat har som regel rätt att gå kvar i samma skola läsåret ut. Väljer eleven att gå kvar i sin gamla skola har eleven rätt till ett busskort under den tiden om avståndskriterierna uppfylls. Elev som flyttar inom kommunen under årskurs 8, har som regel rätt att gå kvar i sin gamla skola hela grundskolan och har rätt till busskort under den tiden om avståndskriterierna uppfylls. Särskild upphandlad skolskjuts kan erbjudas om det finns plats i befintlig skolskjuts som passar eller om resor med busskort inte är möjliga i det enskilda fallet.

4.5.1 Växelvis boende

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

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.

Särskild upphandlad skolskjuts kan erbjudas om det finns plats i befintlig skolskjuts som passar i det enskilda fallet eller om barnet inte bedöms kunna exempelvis utföra bussbyten på grund av mognadsgrad. Båda vårdnadshavarna ska skriftligen intyga att barnet vistas lika mycket och har ett varaktigt boende hos dem båda. Om skriftligt intyg saknas från förälder ska avtal, dom eller intyg som visar hur boendet är upplagt bifogas. Skolskjutsen planeras och organiseras i huvudsak för hel vecka (måndag – fredag) till en adress.

För att skolan ska betraktas som anvisad skola ska minst en av föräldrarna bo i skolans upptagningsområde.

4.5.2 Elevomsorgen

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

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.

Skolskjuts kan beviljas när avståndskriterierna är uppfyllda eller på grund av särskilda skäl. Utbildningskontorets eller skolans stödsamordnare och tekniska kontoret har nära samarbete med varandra och därför krävs som regel ingen skriftlig ansökan om skolskjuts.

4.6 Servicenivå, res- och väntetider

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

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

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

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.

Vid enskild prövning görs bedömningen enligt skollagen. I den enskilda bedömningen ska vägas in hur skolskjutsen sett ut om eleven gått i anvisad skola. Skolskjuts beviljas om det inte medför ekonomiska och/eller organisatoriska svårigheter för kommunen. För elever som väljer en kommunal skola utanför kommunen sker samma prövning som enligt ovan. Vid val av fristående skola utanför kommunen beviljas inte skolskjuts. Om elev inte tilldelas skolskjuts till följd av organisatoriska eller ekonomiska svårigheter för kommunen har eleven inte heller rätt att få ersättning för skolskjutskostnader upp till det belopp som skolskjutsen skulle kostat om eleven valt att gå i anvisad skola.

För elever som bor växelvis, lika mycket hos båda vårdnadshavarna, ska prövning av avstånd även göras från bostadsadress som inte är folkbokföringsadress.

4.8 Färdsätt

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

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

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

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.

4.9 Övrigt grundskolan

4.9.1 Busskortsrutiner

Tekniska kontoret beställer samtliga busskort av Östgötatrafiken. Respektive skola ansvarar för utdelning av nya kort. Skolan ansvarar för att all administration sker enligt den särskilda rutinbeskrivningen för busskort. (Se *handbok: Busskort till grundskoleelever*)

4.9.2 Vad räknas inte som skolskjuts för grundskoleelev?

Förskoleverksamhet

Norrköpings kommun erbjuder ingen skolskjuts till eller från förskoleverksamhet.

Resor till specialverksamheter

Resor till och från specialverksamheter för barn (0-5 år) i behov av särskilt stöd är inte skolskjuts.

Verksamhet inom skolan

Resor inom skolans verksamhet är inte skolskjuts. Skjuts till och från annan skola eller andra lokaler för undervisning i till exempel slöjd, idrott, b-språk eller studiebesök, teaterbesök, prao/praktik med mera räknas inte som skolskjuts. Respektive skola ansvarar för dessa skjutsar men kan i vissa fall samplaneras med skolskjutsen.

Elev som bor på tillfällig adress

Elev som bor på tillfällig adress och inte skrivs på adressen erbjuds inte skolskjuts. Elever som placeras tillfälligt i familjehem enligt beslut av annan nämnd beviljas inte skolskjuts.

Elevomsorg och särskola

Resor under skollov räknas inte som skolskjuts. Inte heller resor utöver de som är till och från skolan, räknas som skolskjuts.

4.9.3 Ansökan, utredning och beslut

Ansökan

Grundprincipen är att en skriftlig ansökan endast krävs i samband med ansökan om skolskjuts på grund av trafikförhållanden, funktionsnedsättning, annan särskild omständighet eller vid enskild prövning där förälder ifrågasätter kommunens beslut.

Verkställighetsbeslut

För elev i årskurs 1-9 krävs ingen ansökan om skolskjuts när avståndskriterierna är uppfyllda. Beslutet om skolskjuts är så kallat verkställighetsbeslut enligt kommunens avståndskriterier.

Mätprinciper

Mätning av avstånd mellan adresser och skolor sker främst med stöd av geografiska informationssystem (GIS). Avståndet beräknas efter kortast möjliga

gångväg. Mätningen startar vid en punkt från gatan eller vägen vid den adress där eleven bor till en gemensam mätpunkt på respektive skolas område.

Skriftlig utredning

Handläggare som har delegation att utreda och fatta beslut om skolskjuts gör en utredning. Det primära beslutsunderlaget är det som kommer fram i dialog med vårdnadshavare, handläggare och eventuellt skolan. Det som framkommer och som är av betydelse för beslut om skolskjuts dokumenteras i skolskjutsutredningen.

Intyg

Om ansökan inte ger tillräckligt underlag för beslut kan kontakt tas med skolpersonal, läkare eller annan person med kunskap om den sökande. Det sker i samråd med förälder/vårdnadshavare. Handläggaren kan begära att ansökan kompletteras med ett intyg. Ett intyg i sig berättigar inte till skolskjuts, utan utgör endast en del av ett vidare beslutsunderlag.

Beslut

Beslut om skolskjuts av andra skäl än avstånd, ska alltid delges skriftligt och ska vid bifall innehålla vilket färdstätt som beslutet gäller. Beslut om skolskjuts gäller som regel för ett läsår.

4.9.4 Ändrat behov

Beslut om skolskjuts fattas för ett läsår eller en termin i taget. Den enskilde eleven och dennes vårdnadshavare ska omgående anmäla till kommunen om de förutsättningar som låg till grund för kommunens beslut att bevilja skolskjuts förändras.

4.9.5 Överklagan

Beslut om skolskjuts för elever som går i den grundskola som kommunen placerat eleven i kan överklagas genom ett så kallat förvaltningsbesvär. Den som vill överklaga ska skicka en skrivelse till Norrköpings kommun, tekniska kontoret inom tre veckor från det datum då beslutet delgivits. Kommunen har då möjlighet att ompröva beslutet eller skicka överklagan vidare till förvaltningsrätten.

Beslut om någon form av skolskjuts för elever som har gjort ett eget val av grundskola kan överklagas till förvaltningsrätten genom en så kallad laglighetsprövning. Den som vill överklaga ska skicka en skrivelse direkt till förvaltningsrätten i Linköping inom tre veckor från det datum då beslutet justerats och anslagits på kommunens anslagstavla.

5. Särskolan

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

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.

Elev i särskolan behöver som regel inte ansöka skriftligt om skolskjuts eftersom särskolan och tekniska kontoret har nära samarbete med varandra och löser frågan om skolskjuts tillsammans.

6. Gymnasieskolan

6.1 Grundförutsättningar

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

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. Ansvaret 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.

Elever med skyddad identitet, gömda, papperslösa eller elever med skyddad adress, med spärmarkering i folkbokföringsregistret, kan ha rätt till reseersättning. I dessa fall kan skolskjuts beviljas utan skriftlig ansökan.

Elev som placerats i HVB-hem, då kostnaderna i samband med HVB-placeringar bekostas av hemkommunen erbjuds busskort eller kontant reseersättning till och från den anvisade skolan.

Om utbildningen under ett läsår är förlagd mer än 50 procent på annan adress än skolan beräknas avstånd mellan folkbokföringsadress och adress där utbildningen i huvudsak är. Är utbildningen förlagd på två adresser utöver skolans adress under ett läsår och ingen av dessa adresser överstiger 50 procent räknas skolans adress.

6.2 Övrigt gymnasieskolan

6.2.1 Busskort

Gymnasieskolan beställer samtliga busskort av Östgötatrafiken. Respektive skola delar ut nya kort, alternativt aktiverar om korten. Skolan ansvarar för att all administration sker enligt den särskilda rutinbeskrivningen för busskort, (se *Handbok Busskort till gymnasieelever*)

Elev i gymnasiet som tappar bort eller får sitt kort stulet får ett nytt kort mot en administrationsavgift om inte polisanmälan bifogas. Administrations-avgiften består av Östgötatrafikens spärravgift och tekniska kontorets kostnader för administrationen.

6.2.2 Reseersättning

Grundförutsättningar

Elev som har mer än sex kilometer från hemmet till busshållplats eller som studerar utanför länet kan få kontant reseersättning.

Vid studier i Östergötland

Elev som från folkbokföringsadressen har mer än 6 km till busshållplats kan, utöver busskort, dessutom ha rätt till en kontant reseersättning. Elev som studerar i Östergötland får då kilometerersättning. Kilometer-ersättningen utgår med samma belopp som för resa med egen bil i tjänsten enligt skatteverket (år 2013 är beloppet 1,85 kr per km).

Kilometerersättning kan bli aktuell om kollektivtrafikens utbud av turer och linjer innebär att eleven inte kommer i tid till utbildningen eller inte tar sig hem från skolan samma dag. Eventuella väntetider tas inte med i beaktandet.

Vid studier i annat län

Elev som studerar utanför Östergötland och som dagpendlar till och från skolan har rätt till kontant ersättning i form av ett så kallat prisbasbelopp. Ersättningen motsvarar som högst 1/30 av ett prisbasbelopp (år 2013 är prisbasbeloppet 45 400 kr) per månad.

6.2.3 Vilka situationer ger inte rätt till reseersättning?

Annat än avstånd

Reseersättning beviljas inte på grund av funktionsnedsättning, trafikförhållanden eller någon annan särskild omständighet. Det är endast avståndet på sex kilometer som utgör grund för beslut.

Utbytesstudenter

Reseersättning i form av busskort till utbytesstudenter beviljas inte av tekniska nämnden.

Inackordering

Elev som beviljats inackorderingstillägg har inte rätt till reseersättning eller busskort enligt lagen om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor.

Särskilda skäl

Det finns ingen möjlighet för gymnasieelever att ansöka om busskort eller kontant reseersättning på grund av särskilda skäl. Endast avståndet mellan folkbokföringsadressen och skolan är avgörande om eleven är berättigad till ersättning.

6.2.4 Ansökan, utredning och beslut**Ansökan**

Skriftlig utredning krävs endast vid ansökan om kontant reseersättning eller vid enskild prövning där förälder ifrågasätter kommunens avståndsberäkning.

Ansökan om kontant reseersättning ska skickas in för varje läsår. Om det finns beslut om kilometerersättning sedan tidigare läsår, räcker det med att skicka in reseräkningsblankett.

Mätprinciper

Mätning av avstånd mellan adresser och skolor sker främst med stöd av geografiska informationssystem (GIS). Avståndet beräknas efter kortast möjliga gångväg. Mätningen startar vid en punkt från gatan eller vägen vid den adress där eleven bor till en gemensam mätpunkt på respektive skolas område.

Intyg

Gymnasieelev som studerar utanför Östergötland och som ansöker om kontant reseersättning ska bifoga intyg från gymnasieskolan att utbildningen har påbörjats eller att eleven har blivit antagen. Eleven ska under vårterminen meddela tekniska kontoret att studierna inte avbrutits.

Beslut

Vid enskild prövning ska alltid delges i skriftligt beslut med uppgift om ersättningens storlek samt giltighetstid. Beslutet gäller som regel längst ett läsår.

6.2.5 Ändrat behov

Beslut om reseersättning fattas för ett läsår eller en termin i taget. Den enskilde eleven och dennes vårdnadshavare ska omgående anmäla till kommunen om de förutsättningar som låg till grund för kommunens beslut att bevilja skolskjuts förändras.

6.2.6 Överklagan

Beslut om gymnasieelevers reseersättning överklagas till förvaltningsrätten genom en så kallad laglighetsprövning. Den som vill överklaga ska skicka en skrivelse till förvaltningsrätten i Linköping inom tre veckor från det datum då beslutet justerats och anslagits på kommunens anslagstavla.

7. Gymnasiesärskolan

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

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.

Elev i gymnasiesärskolan behöver som regel inte ansöka skriftligt om skolskjuts eftersom gymnasiesärskolan och tekniska kontoret har nära samarbete med varandra och löser frågan om skolskjuts tillsammans.

Elev som påbörjat utbildning i gymnasiesärskolan före utgången av det första kalenderhalvåret det år eleven fyller 20 år har rätt att fullfölja utbildningen. Eleven har då även rätt till skolskjuts alternativt reseersättning under hela utbildningen.

8. Ansvarsförhållanden i samband med skolskjuts/resa med kollektivtrafik

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

Norrköpings kommun, väghållaren, 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).

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

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

Föraren arbetar löpande preventivt¹ med eleverna för att minska risken för konflikter på bussarna.

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.

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.

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.

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.

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

Bilaga 2: Rutin vid behov av tillfällig skolskjuts

12-11-23

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

Ur Politiskt beslutad riktlinje TN 2013/0145

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 vägavsnitt.

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 vägavsnittet 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 väggkanten 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		
Risiktal 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: Skyltad hastighet, finns hastighetsdämpande åtgärder? Förekomst av fartkamera? Hög hastighet och stor andel tung trafik? Sträcka som lockar att köra extra fort? Lägre fart än skyltad?

Hållplats: Linje hållplats för kollektivtrafik eller särskild skolskjutshållplats? Finns väderskydd, hållplatsskylt, mobil plattform? Byteshållplats (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?

Risiktal med kompensation för ålder vid objektiv bedömning

Risiktal B1 åk 0-3 (6-9 år)	0	0	0	0
Risiktal 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

Risiktal objektiv bedömning

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

- Risiktal A och B < 25 Låg risk
 Risiktal A och B 25-60 Medel risk
 Risiktal 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 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 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		
Risiktal 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?

