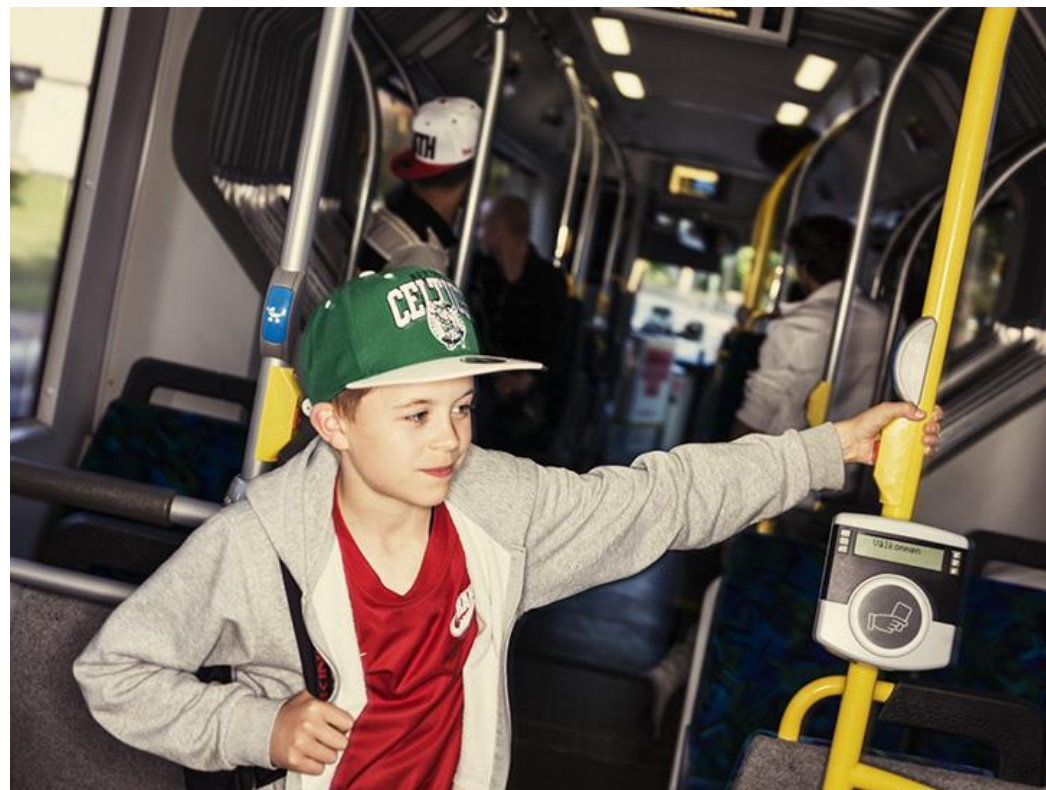


PM Status 2018

RKM:s Skolskjutsverksamhet



Redovisning av en enkätundersökning bland RKM gällande åtgärder för skoltrafik 2018



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Hur fungerar RKM:s skolskjutsverksamhet?

Redovisning av en enkätundersökning bland RKM gällande åtgärder för skoltrafik 2018

Enkäten besvarades av 20 representanter för RKM under början av 2018.

Kontaktperson: Mattias Andersson
mattias.andersson@svenskkollektivtrafik.se

En utmaning hos de flesta av våra medlemmar är att hitta bra lösningar för skoltrafiken. Det handlar exempelvis om åtgärder för att integrera skoltrafik med den allmänna linjetrafiken, anpassa skolornas starttider för att samordna trafiken mer effektivt, hitta ”rätt” prissättning av skolkort m.m.

Syftet med den här undersökningen är att kartlägga de åtgärder som genomförts och sammanställa olika möjligheter till effektiviseringar. Resultaten kommer att diskuteras i våra nätverk för trafikutveckling och upphandling för fortsatt utvecklingsarbete hos våra medlemmar. Målsättningen är att ta fram förslag på gemensamma riktlinjer, forma utbud och processer kopplat till olika typer av skolresor som kan leda till högre kvalitet och effektivare verksamhet.

Som en direkt effekt av framkomna undersökningsresultat har vi tagit fram SKOLBARO där vi från och med 2019 erbjuder våra medlemmar och primärkommuner ett professionellt och standardiserat sätt kan utvärdera den upplevda kvalitén i sin skolreseverksamhet.

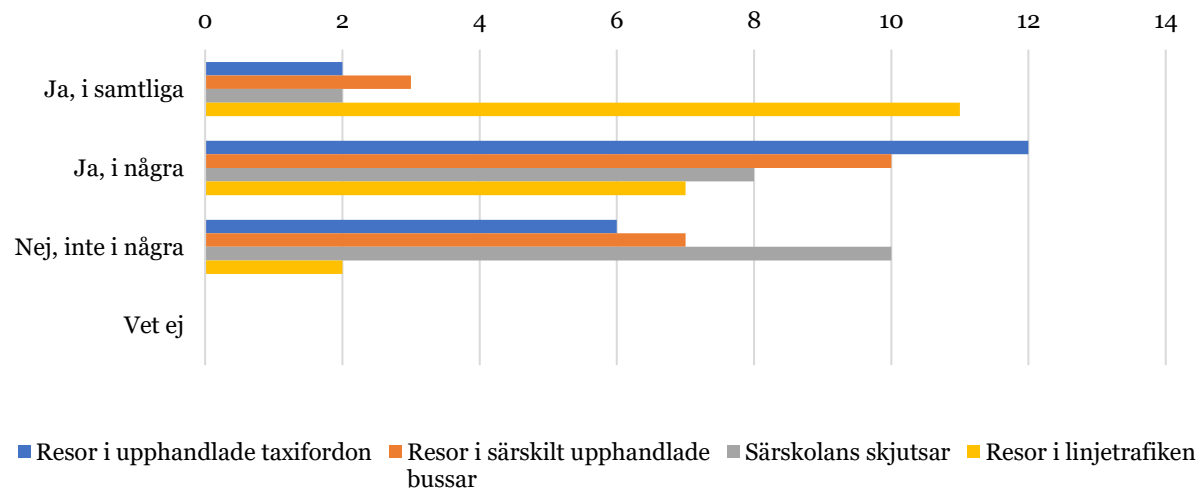
Block I: Ansvar

Övergripande resultat

Flertalet RKM uppger att de är delaktiga i skolskjutsverksamheten för länets kommuner (fråga 1). Detta gäller dock ej alla RKM eller alla typer av resor; framför allt särskolans skjutsar drivs med en lägre delaktighet. Gällande ansvarsområden (fråga 3) är det noterbart att få säger sig vara delaktiga i Beslut/handläggning av skolskjutsverksamheten. Flera RKM uppger vidare att det saknas ett skriftligt uppdragsavtal med kommuner (fråga 4).

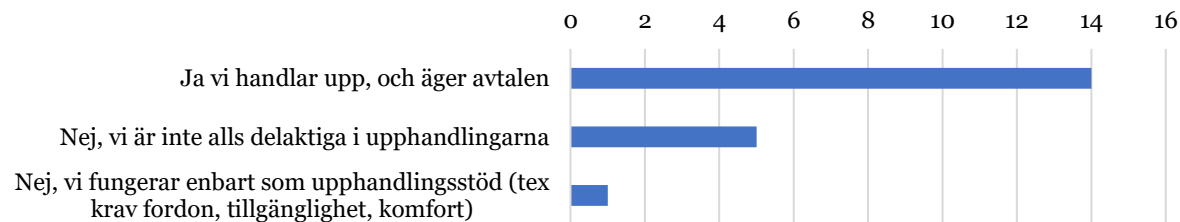
1.

Är ni delaktiga i skolskjutsverksamheten för länets kommuner?



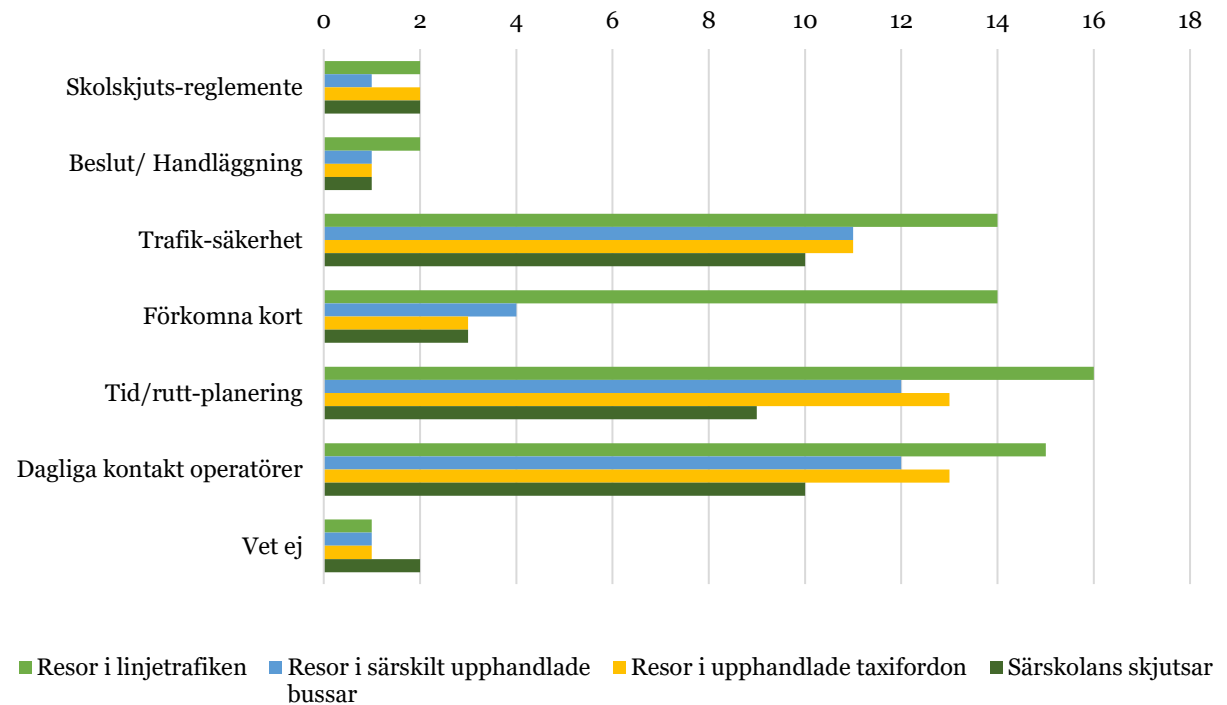
2.

Ansvarar ni för upphandlingar av skolskjuts (för hela eller delar av trafiken)?



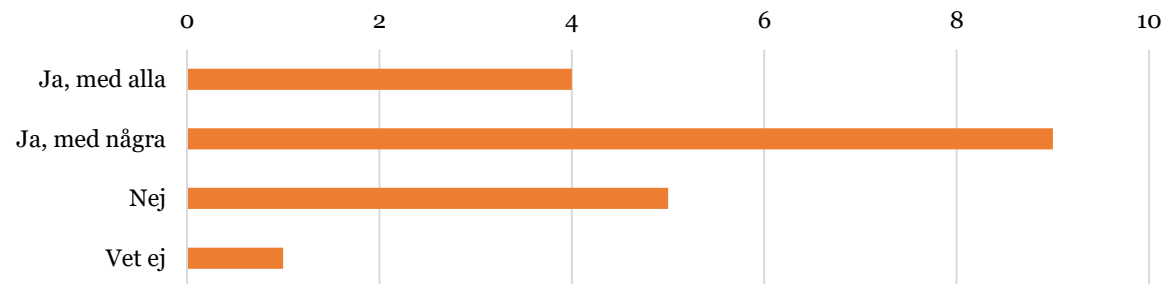
3.

I vilka andra ansvarsområden inom skolskjutsverksamheten är ni delaktiga?
(Flera möjliga alternativ)



4.

Finns det ett skriftligt uppdragsavtal mellan er och kommunen/erna?



Block II: Upphandling

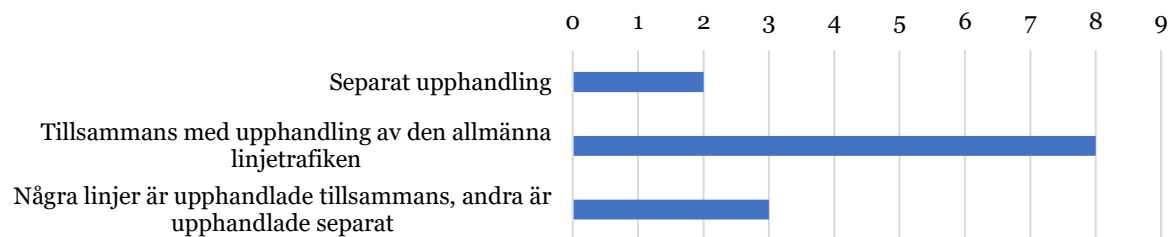
Övergripande resultat

Skolbusstrafiken upphandlas vanligen tillsammans med den allmänna linjetrafiken, medan skoltaxitrafiken vanligen upphandlas tillsammans med serviceresor eller som en separat upphandling (fråga 5, 6).

Alla respondenter har inte uppgett längden på nuvarande avtalsperiod (fråga 9). Ett skäl kan vara att dessa använder tills vidare-avtal.

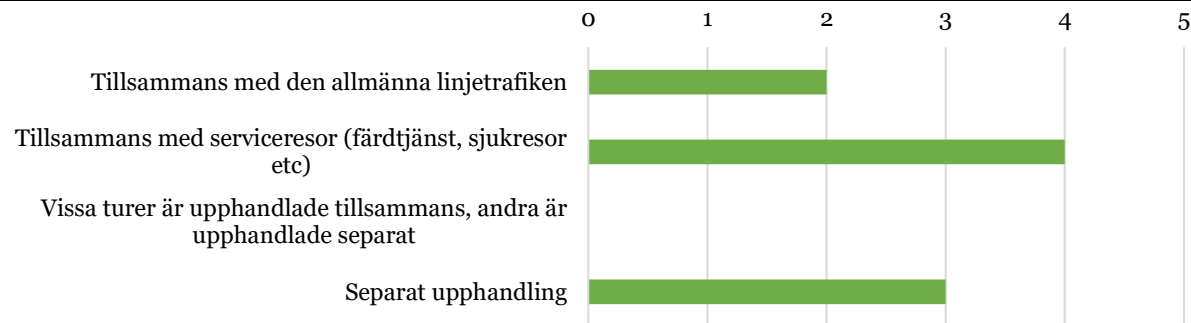
5.

Hur har ni upphandlat skolbusstrafiken?



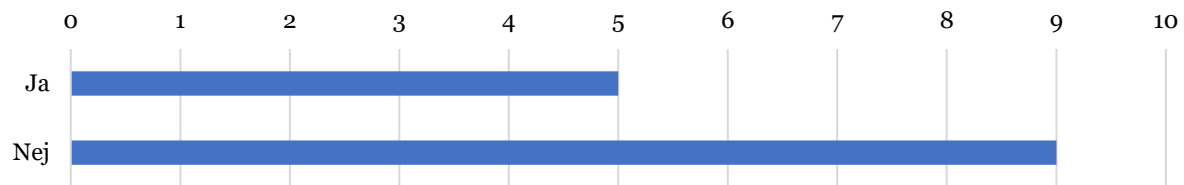
6.

Hur har ni upphandlat skoltaxitrafiken?



7.

Gäller andra fordonskrav på skolbussar än de som ställs på vanliga linjebussar?



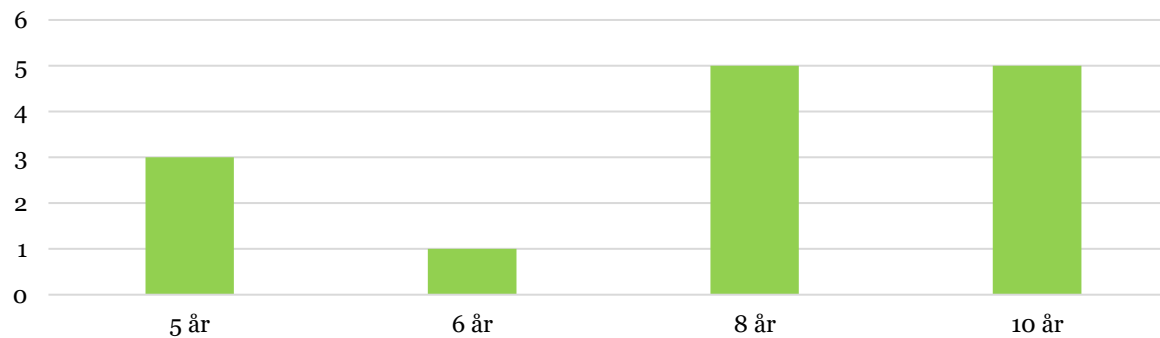
8.

Vilka andra fordonskrav är det ni ställer/inte ställer på skolbussar?

RKM verkar generellt ej ställa ytterligare fordonskrav på skolbussar, med undantag för exempelvis lågentré.

9.

Hur lång avtalsperiod är nuvarande avtal på?



Block III: Planering och planeringsunderlag

Övergripande resultat

Det stora flertalet av de elever som svarande RKM ansvarar för reser med linjetrafiken till skolan (180 000, ca 85 %), enligt fråga 10. Detta kan jämföras med resultatet från SKL:s skolskjutsenkät från december 2017 där det estimeras att 130 000 elever brukar linjetrafiken för skolskjuts, motsvarande en andel på 47 %.

De flesta RKM har kontakt med en enskild skolskjutsansvarig i respektive kommun (fråga 13). Dock uppger några att flera kanaler används. Detta torde försvåra samarbetet med skolorna, något som dock ej avspeglas i fråga 14. Underlag för planering av skjutsar kommer ofta onödigt sent från kommunerna och påverkar möjligheten att optimera och skapa kostnadseffektiva lösningar, det ger också svårigheter att nå ut med information i god tid till skolskjutsberättigade om avgångstider etc.

Integrerad skoltrafik kan påverka utbudet för den ”vanlige” resenären. Det faktum att den integrerade trafiken hos flera RKM endast trafikerar under skoldagar och/eller under terminstid innebär en kvalitetsförsämring för andra resenärer som då får svårt att välja att resa med kollektivtrafiken. (fråga 17).

10.

Hur många elever (ca) planeras för att resa med linjetrafik (integrerad skolskjuts) i ert län? (vårterminen 2018)

Medelvärde: 12 700

Totalt antal bland svarande RKM: 180 000

11.

Hur många elever (ca) planeras för att resa med skolbuss (upphandlad, utan skolkort) i ert län?

Medelvärde: 2100

Totalt antal bland svarande RKM: 25 000

12.

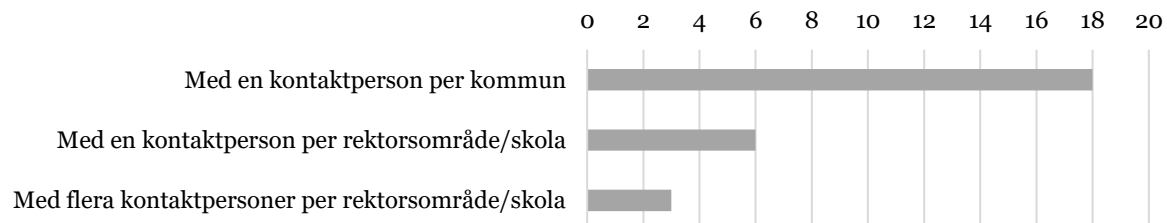
Hur många elever (ca) planeras för att resa med taxi/personbil (upphandlad, utan skolkort) i ert län? (vårterminen 2018)

Medelvärde: 650

Totalt antal bland svarande RKM: 6600

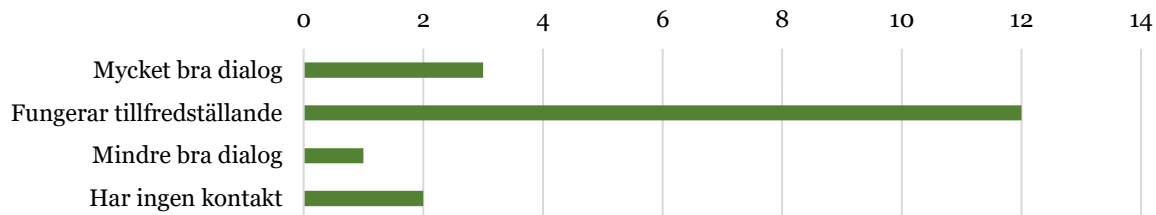
13.

Hur håller ni kontakt med kommunens skolskjutsansvariga? (Flera svar möjliga)



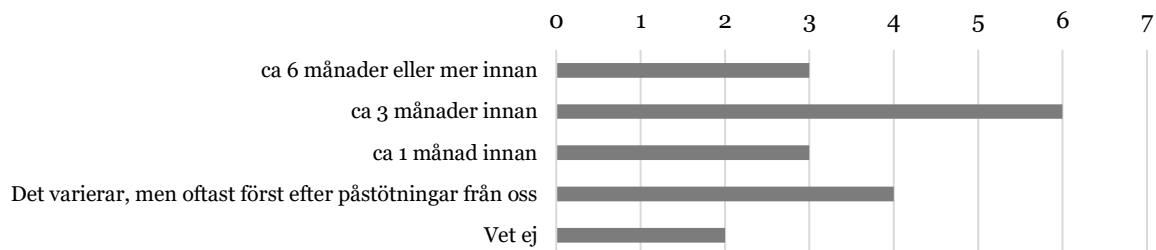
14.

Hur fungerar samarbetet generellt med skolan/skolorna?



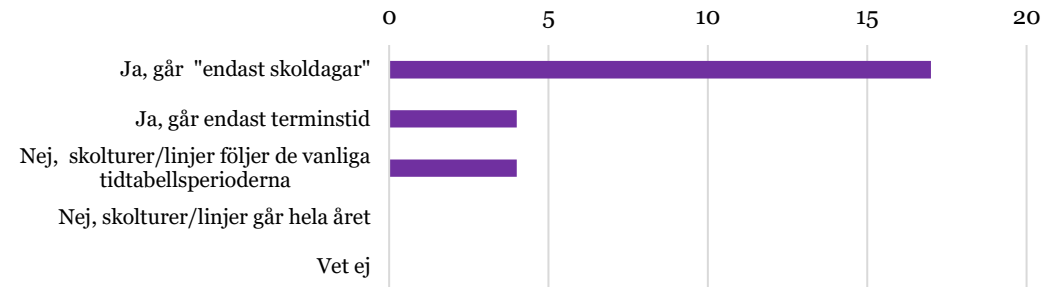
15.

När brukar ni vanligen få underlag för skolskjutsbehovet (antal elever, adresser etc.) från kommunen/skolan? (Flera svar möjliga)



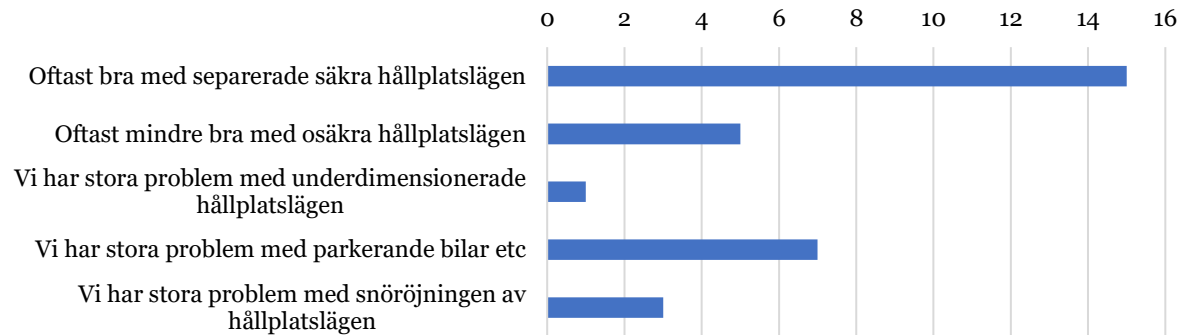
16.

Finns det begränsningar i utbudet/tidtabellen i den integrerade skoltrafiken?



17.

Hur är trafiksäkerheten generellt vid skolornas hållplatslägen?
(Flera svar möjliga)



18.

Beskriv kort hur regelverket för elev med dubbelt boende (vårdnadshavare har delad vårdnad) tillämpas i era skolskjutsar avseende tillstånd, avståndsregler, kommungräns etc.

Den övergripande bild som ges av svarande RKM är att regelverket och tillämpningen kan skilja sig mellan kommuner. Detta kan exempelvis försämra huvudmännens insyn och överblick samt möjlighet att bedriva verksamheten rationellt.

Block IV: Skolkort i linjetrafiken

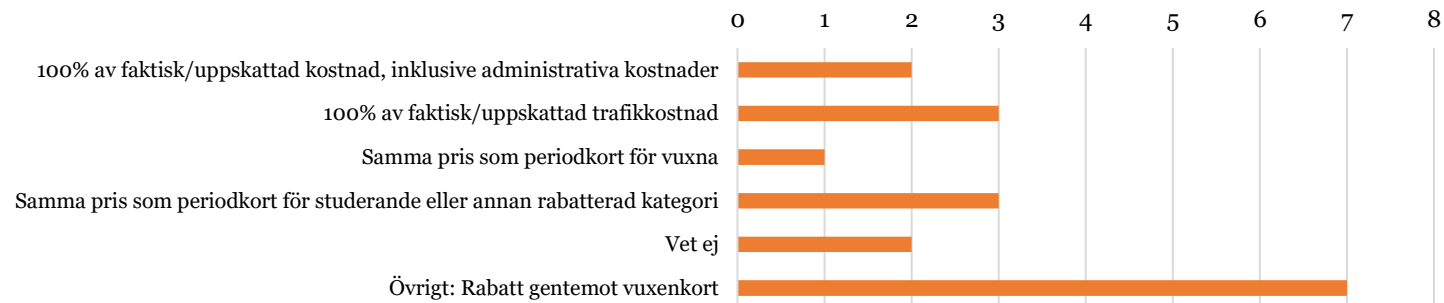
Övergripande resultat

Prissättningen av skolkort är varierande över landet (fråga 19) och även giltighetstiden över dag och läsår (fråga 20). Flertalet svarande RKM uppger att de endast ger skolkort till elever med mer än 6 km mellan hem och skola (fråga 22).

När det gäller gymnasieelevernas resor erbjuder enbart en RKM anpassade linjer. De flesta ger endast rätten till resa för de som har mer än 6 km till skolan. Ingen låter gymnasieelever åka med i skoltrafiken som anordnas för grundskolan.

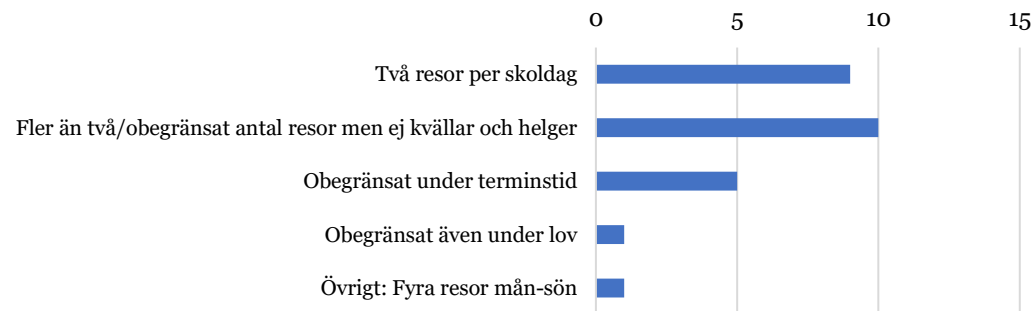
19.

Om primärkommunen finansierar skolkort – hur prissätter ni skolkorten?



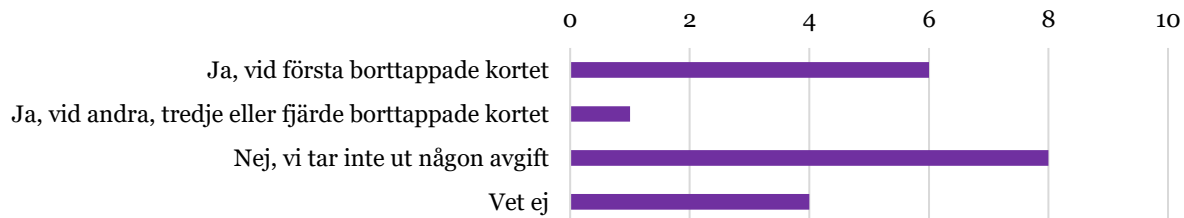
20.

Skolkortets giltighetstid? (Flera alternativ möjliga)



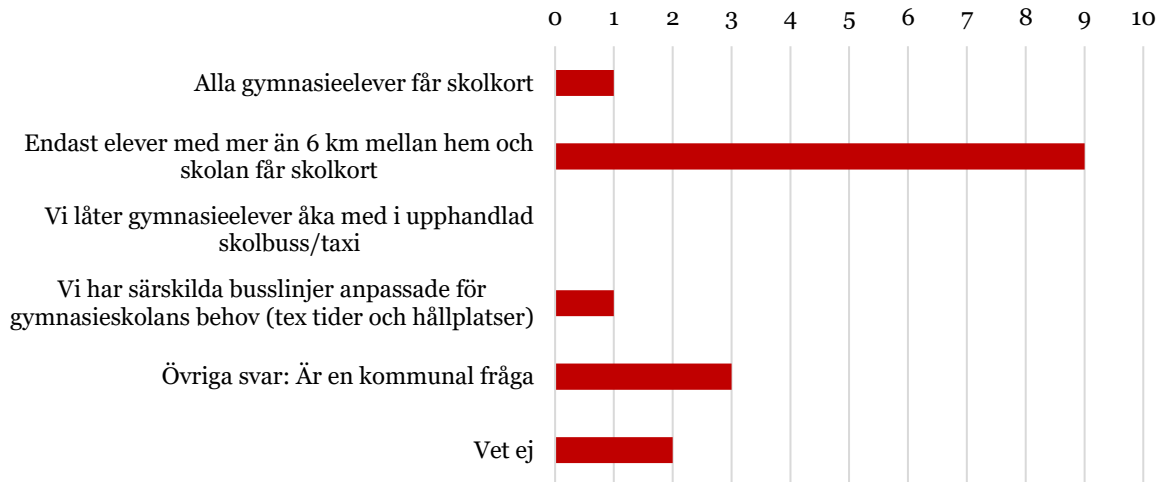
21.

Tar ni avgift av eleven för borttappat skolkort?



22.

Vilka regler gäller för gymnasieelevernas skolresor?
(Flera alternativ möjliga)



Block V: Integrering mellan skolskjuts och linjetrafik

Övergripande resultat

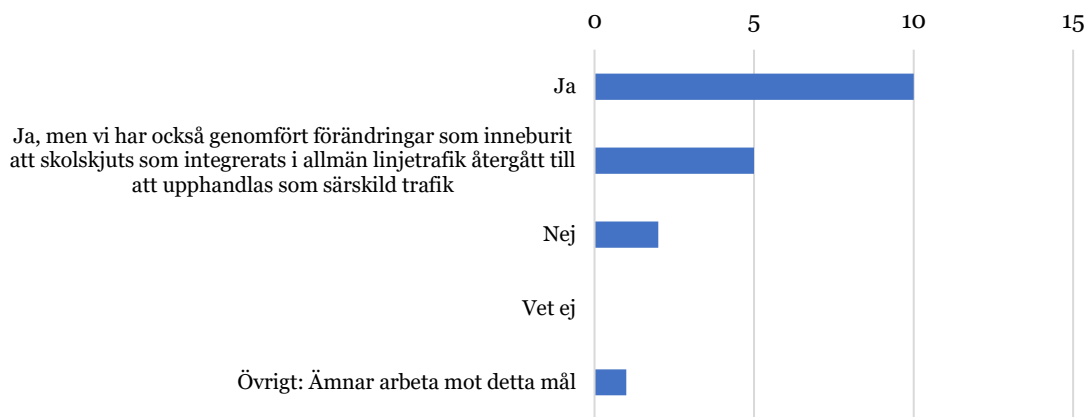
De flesta RKM har integrerat tidigare upphandlad skolskjuts med allmän linjetrafik (fråga 23, 24). Dock är det noterbart att ett flertal (5 st) som uppger att tidigare integrerad skolskjuts återigen upphandlas som särskild trafik (fråga 23).

Den övergripande bild som ges av svarande RKM är att skolornas scheman och övriga tider försvårar optimeringen av trafikupplägget (fråga 24). Som ett talande exempel uppger en huvudman att *”Skolor (rektorer) ser inte vinsten med att anpassa skoltider. De tycker att trafiken ska anpassas helt till skolans tider. Skolorna får inte del av den vinst som kan göras genom att ändra skoltiderna.”*

Integreringen har medfört lägre kostnader bland annat vad gäller antalet fordon och vid upphandlingsförfarandet (24d).

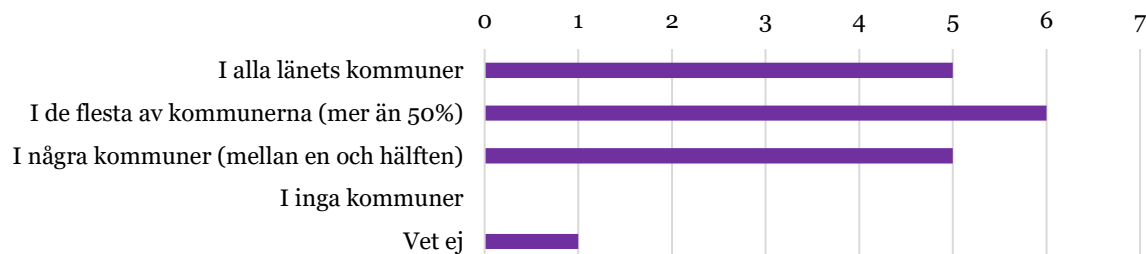
23.

Har ni integrerat tidigare upphandlad skolskjuts med allmän linjetrafik?



24.

(a) I hur stor utsträckning har ni genomfört integrering mellan skolskjuts och linjetrafik?



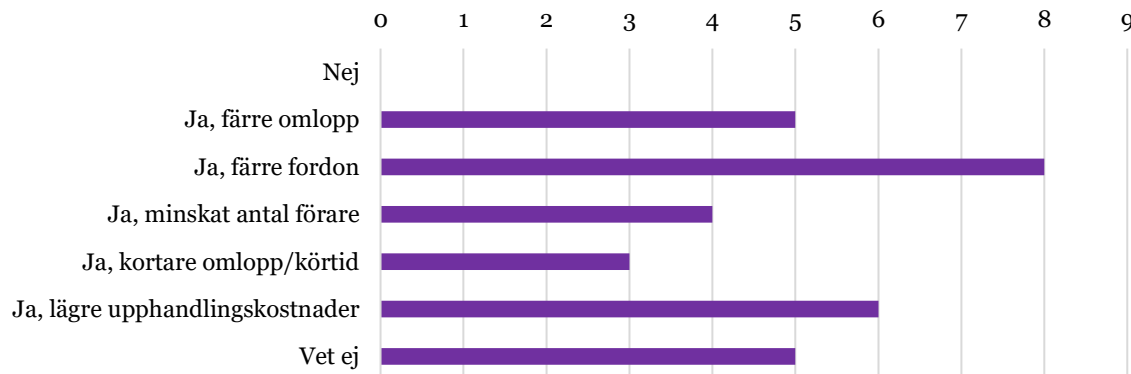
(b) Kan ni påverka skoltiderna för att optimera trafiken?



(c) Vilka hinder möter ni för att kunna påverka start/sluttider för optimering av trafik?

Den övergripande bild som ges av svarande RKM är att skolornas scheman och övriga tider försvårar optimeringen av trafikupplägget.

(d) Har integreringen inneburit minskade kostnader?
(Flera alternativ möjliga)



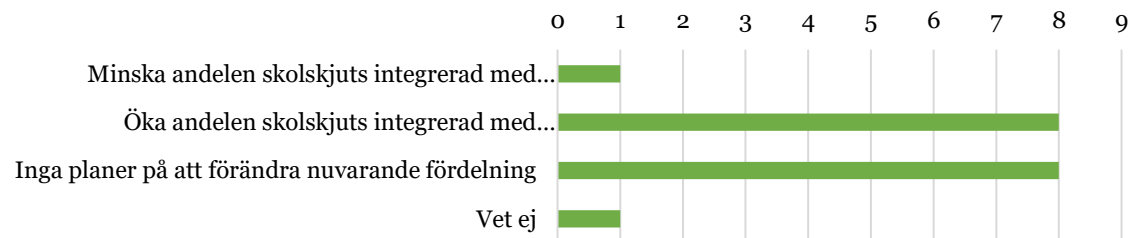
Block VI: Framtiden

Övergripande resultat

Många RKM planerar att öka integreringen av skolskjuts och linjetrafik (fråga 25). De största utmaningarna för framtidens skolskjuts uppges vara integreringen mellan linjetrafik och skolskjuts, skolornas schemaläggning och att skapa enhetlighet mellan kommuner (fråga 26).

25.

Hur kommer ni att göra i framtiden?



26.

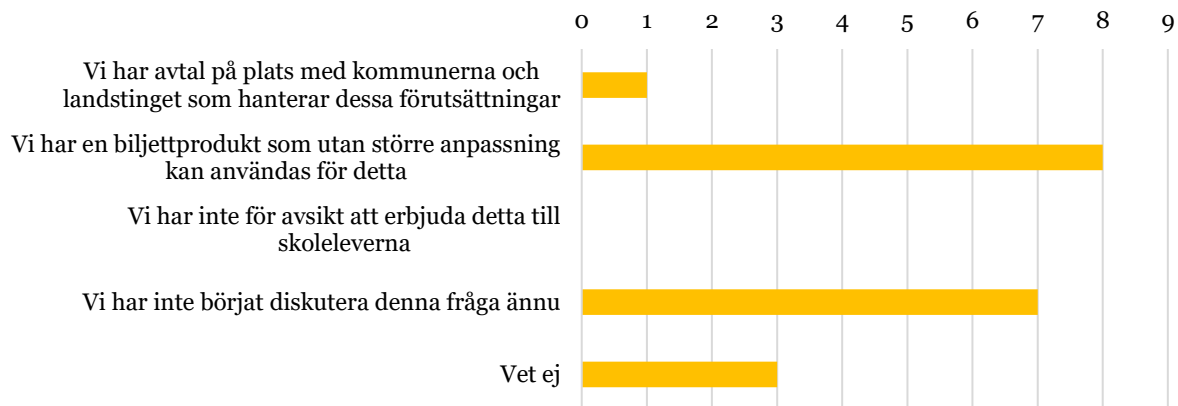
Vilket kommer att vara den viktigaste utmaningen kring skolskjutsar för er i framtiden?

De tre övergripande utmaningarna som RKM för fram är:

- Samordning mellan linjetrafik och skolskjuts
- Skolornas schemaläggning
- Skapa enhetlighet mellan kommuner

27.

Under sommarlovet 2018 kommer elever i högstadiet och gymnasiet kunna få åka gratis med kollektivtrafik/färdtjänst. Detta möjliggörs genom ett riktat statligt bidrag som landstinget kan ansöka om. Bidraget garanteras inte täcka alla kostnader. Vilka förutsättningar har ni att hantera detta?



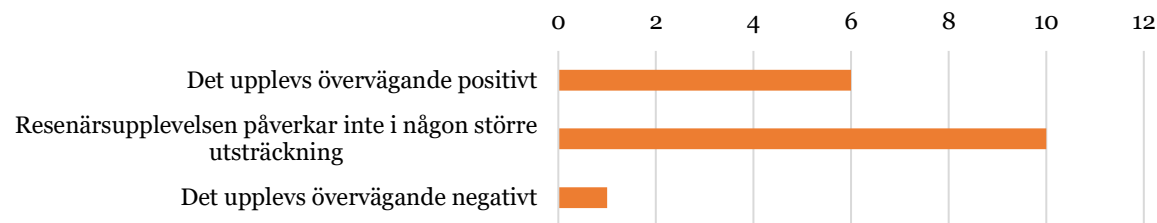
Block VII: Resenärsnöjdhet

Övergripande resultat

De flesta RKM mäter varken systematiskt nöjdheten hos skolskjuts elever i linjetrafiken eller i särskild upphandlade transporter (fråga 29). Svensk Kollektivtrafik har därför som resultat av detta tagit fram Skolbaro en digital enkätundersökning för skolresor både i upphandlad- och linjetrafik som bygger på mångåriga erfarenheter från Anbaro undersökningen. Detta är också i linje med de krav kring systematiskt kvalitetsarbete som presenterats i Särskilda persontransporter - moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58).

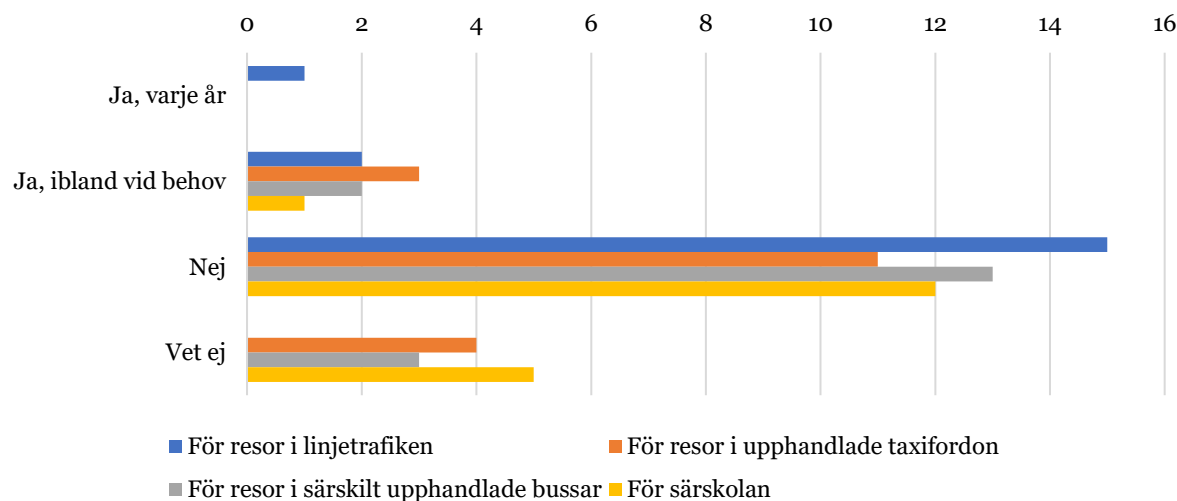
28.

Hur anser ni att integreringen av skolskjuts i linjetrafiken påverkar kundnöjdheten för övriga resenärer?



29.

Mäter ni nöjdheten bland skolskjuts eleverna?



Respondenter från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna

Danny Algotsson, Länstrafiken Jämtlands län
Patrik Tidåsen, Länstrafiken Kronoberg
Mohammad Sabet, Region Västmanland
Daniel Bernhardt, Hallandstrafiken
Eva Lindh, Västtrafik
Lars Nässén, Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanland
Stefan Adolfsson, Kollektivtrafikförvaltningen UL
Helena Persson, Länstrafiken Norrbotten
Andreas Eriksson, Region Gävleborg, X-trafik
Pär Welander, Blekingetrafik
Markus Bergman, Värmlandstrafik
Erik Andersson, Jönköpings länstrafik
Fredrik Schell, Skånetrafiken
Bengt Benjaminsson, Dalatrafik
Harriet Söder, Länstrafiken i Västerbotten
Per Karlsson, Östgötatrafik
Gun Söderberg, Luleå lokaltrafik
Katharina Seijsing, Landstinget i Kalmar län
Patrik Bergman, Region Örebro
Katarina Liljefors, SLL

Sammanfattning och rekommendationer

Skolskjuts är en av de lagreglerade persontransporterna som riktar sig till särskilda individgrupper. Det kan vara att man bor långt ifrån skolan eller att trafiksäkerheten eller funktionsnedsättningar gör det svårt för eleven att ta sig till skolan själv. Primärkommunen har enligt Skollagen ansvar för skolskjuts, men i många av länen har man överlåtit hela eller delar av verksamheten till den Regionala kollektivtrafikmyndigheten. Enkäten täcker förhållandet för ca 210 000 av landets skolskjutsberättigade. En nationell undersökning om hur många skolskjutsberättigade som finns i landet saknas, SKL gjorde 2018 en uppskattning att det rör sig om ca 260 000 elever totalt i hela landet.

Av enkätsvaren att döma är det angeläget att samverkans/uppdragsavtal tecknas mellan primärkommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Vi noterar också att många av primärkommunerna inte har en kontaktperson för skolskjutsfrågor utan en per skola, det skapar svårigheter att uppnå en effektiv samordning och rationell verksamhet för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. En stor förbättringspotential finns också i när underlagen för skolskjutsbehovet lämnas till RKM från primärkommunerna. Flera får underlaget mycket kort in på skolstart och först efter att de själva påmint om underlagen. Det riskerar att skapa ineffektiv tidtabellsläggning och bristande kvalitet på informationen till elever, skola och föräldrar i samband med skolstart.

Det är också rimligt att den stora erfarenhet regionala kollektivtrafikmyndigheter har av upphandling av persontransporter i både stora och små fordon bättre togs tillvara av primärkommunerna som ännu i stor utsträckning handlar upp både taxi- och busstransporter. Detta är i linje med de förslag den statliga utredningen lämnade i SOU "Samordning av särskilda persontransporter". Historiskt har samordningen ökat med mer integrerad trafik, och så kommer också att fortsätta enligt enkätsvaren. Effekterna har hittills varit goda med färre och kortare omlopp och färre fordon och förare, flera menar också att upphandlingskostnaderna minskat. Eftersom skolorna inte får ta del av kostnadsminskningarna när skoltider optimeras för effektivare trafiklösningar saknas ofta drivkrafter för skolorna att medverka i sådana projekt. Vi bedömer att potentialen annars är stor för sådan effektivisering, vilket samtidigt kan leda till ökat kollektivtrafikutbud för allmänheten på dessa platser.

Upphandlingarna av skoltransporter sker olika över olika organisationer, ibland sker samordning med linjetrafiken, ibland med andra särskilda persontransporter, ibland sker upphandlingarna separat oavsett om det är primärkommun eller regional kollektivtrafikmyndighet. De flesta ställer inga särskilda krav på fordonen. Utifrån att barnkonventionen inom kort blir lag är det rimligt att åtminstone inventera vilka förändringar av skolskjutsverksamheten som är nödvändiga. Här ser vi också att trafiksäkerheten är god på hållplatser men att situationen vid skolorna med tex parkerade bilar behöver åtgärdas.

Få ser några negativa konsekvenser av ökad samordning med linjetrafik och kommer därför att fortsätta på inslagen väg. Både kostnader och resurser minimeras vid sådan åtgärder menar de som besvarat enkäten. Även samordning med närtrafik och färdtjänst kan övervägas i vissa fall.

Vi har goda erfarenheter av nationell samverkan i mätningar av upplevd kvalitet för resenärer som reser kollektivtrafik, färdtjänst och sjukresor och de effekter detta har på kvalitet, ledning och styrning. Utifrån undersökningens resultaten och vad som föreslås i SOU 2018:58 kring systematiskt kvalitetsarbete ser vi det som oerhört angeläget att kunskapen om kvalitet för skoltrafiken ökar. Vi erbjuder därför från vårterminen 2019 en ny enkätundersökning, Skolbaro, där skolskjutselevernans nöjdhet och resvanor kan mätas.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik

Hornsgatan 15, 1 tr

118 46 Stockholm

08 - 452 71 30

www.svenskkollektivtrafik.se