

Utlåtande 2005:9 RIV (Dnr 322-4854/2004)

Särskiljande av skolskjutskostnaderna ur särskoleschablonen

Hemställan från utbildningsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Skolskjutskostnaderna i obligatoriska särskolan särskiljs ur särskoleschablonen och överförs till elevens boendestadsdel från och med 1 januari 2005.
2. Schablon för skolskjuts inom särskoleverksamheterna utgår enligt bilaga 4 som därmed ersätter bilaga 3 i kommunfullmäktiges ärende 322-2579/2004.

Föredragande borgarrådet Mirja Särkiniemi anför följande.

Bakgrund

Kommunfullmäktige beslutade i budgeten för 2005 att ansvaret för särskolan i förskola och grundskola flyttas från utbildningsnämnden till stadsdelsnämnderna fr o m 1 juli 2005. I ärende 322-2579/2004 (utl. 2004:140) beslöt kommunfullmäktige 18 oktober 2004 att ett schabloniserat resursfördelningssystem för drift av särskoleverksamhet införs 1 januari 2005. När ärendet remitterades fick remissinstanserna tillfälle att ge synpunkter på om skolskjutskostnaderna skulle ingå i schablonen. Kommunfullmäktige beslöt enligt utbildningsnämndens förslag, d v s att skolskjutskostnaderna ingår i schablonen.

I samband med besluten om särskoleverksamheten i kommunfullmäktige gav utbildningsnämnden utbildningsförvaltningen i uppdrag att se över skolskjutsanvisningarna i Stockholms stad och föreslå nya tillämpningsanvisning-

ar. Utbildningsnämnden gav också utbildningsförvaltningen i uppdrag att belysa konsekvenserna av att kostnaden för skolskjuts ingår i schablonen för särskoleelever. Förvaltningens utredning med tillhörande förslag till anvisningar finns i *bilaga 2 och 3*. Den 25 november 2004 fattade utbildningsnämnden beslut om nya skolskjutsanvisningar. I detta beslut föreslår utbildningsnämnden att kommunfullmäktige beslutar att särskilja skolskjutskostnaderna ur särskoleschablonen och att denna överförs till elevens boendestadsdel.

Remisser

I ärendet om schabloniserat resursfördelningssystem för drift av särskoleverksamhet (dnr 322-2579/2004) som behandlades i kommunfullmäktige 18 oktober 2004 föreslås att skolskjutskostnaderna ska ingå i schablonen. Ärendet remitterades till alla stadsdelsnämnder och till stadsledningskontoret.

Bromma stadsdelsnämnd anser att konsekvenserna av att kostnaderna för skolskjuts inkluderas är otydligt beskrivna och bör följas i det fortsatta arbetet.

Enskede-Årsta stadsdelsnämnd berör inte skolskjutskostnaderna i sitt remissvar men är positiv till ett schabloniserat resursfördelningssystem.

Farsta stadsdelsnämnd berör inte skolskjutskostnaderna i sitt remissvar men är positiv till utbildningsförvaltningens förslag med undantag för schabloniserad ersättning för lokalkostnaderna.

Hägerstens stadsdelsnämnd anser inte att konsekvenserna av att lägga skolskjutskostnaderna i schablonen är tillräckligt utredda och föreslår att frågan utreds ytterligare innan beslut fattas.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd anser att skolskjutskostnader torde vara svårt att schablonisera eftersom resvägar och samåkningsmöjligheter varierar kraftigt.

Katarina-Sofia stadsdelsnämnd berör inte skolskjutskostnaderna i sitt remissvar men menar generellt att schablonförslaget inte kan genomföras innan en ordentlig analys och konsekvensbeskrivning skett.

Kista stadsdelsnämnd motsätter sig starkt förslaget att skolskjutskostnaderna ska inrymmas i schablonen.

Kungsholmens stadsdelsnämnd berör inte skolskjutskostnaderna men har ingenting att invända mot det föreslagna schabloniserade resursfördelningssystemet.

Liljeholmens stadsdelsnämnd berör inte skolskjutskostnaderna i sitt remissvar men är positiv till ett schabloniserat resursfördelningssystem.

Maria-Gamla stans stadsdelsnämnd anser att skolskjutsverksamheten snarast bör ses över eftersom kostnaderna för skolskjuts är en betydande del i

särskolans budget och resereglementet i Stockholms stad är betydligt mer generösa än vad skollagen kräver.

Normmalms stadsdelsnämnd berör inte skolskjutskostnaderna i sitt remissvar men är positiv till ett schabloniserat resursfördelningssystem under förutsättning att kostnaderna för verksamheten täcks av fördelade medel.

Rinkeby stadsdelsnämnd är tveksam till ett schabloniserat resursfördelningssystem för särskolan.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd anser att översynen av skolskjutsarna borde ha funnits med i ärendet för att storleken på schablonen ska bestämmas utifrån vad skolskjutsarna i verkligheten kostar.

Skärholmens stadsdelsnämnd anser att det är oacceptabelt att kostnader för skolskjuts inkluderas i schablonen.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd berör inte skolskjutskostnaderna i sitt remissvar men är positiv till ett schabloniserat resursfördelningssystem.

Vantörs stadsdelsnämnd berör inte skolskjutskostnaderna i sitt remissvar.

Älvsjö stadsdelsnämnd anser att resereglementet snarast bör ses över eftersom kostnaderna för skolskjuts är en betydande del i särskolans budget och resereglementet i Stockholms stad är betydligt mer generöst än vad skollagen kräver.

Östermalms stadsdelsnämnd anser att konsekvenserna av att skolskjutskostnaderna ryms inom schablonen inte är tillräckligt utredda.

Stadsledningskontoret berör inte skolskjutskostnaderna i sitt remissvar men är positivt till ett schabloniserat resursfördelningssystem.

Utbildningsnämndens handikappråd har inte yttrat sig över ärendet om schabloniserat resursfördelningssystem. Däremot har de yttrat sig över utbildningsförvaltningens anvisningar för skolskjuts. I detta yttrande anför handikapprådet att i det föreliggande förslaget finns en fara med att kostnaden för skolskjuts kommer att få en avgörande betydelse för stadsdelens förslag till skolplacering. Handikapprådet anser att placering av elev i skola enbart ska grunda sig på elevens behov och föräldrars önskemål utan att ta hänsyn till kostnaden för skolskjuts.

Mina synpunkter

När kommunfullmäktige fattade beslut om ett schabloniserat resursfördelningssystem för särskolan beslutades att skolskjutskostnaderna skulle ingå i schablonen. Flera av remissinstanserna var tveksamma till detta och majoriteten i utbildningsnämnden klargjorde redan när förslaget skickades ut på remiss att frågan inte var helt genomlyst. Det var dock angeläget att beslut om scha-

bloner fattades snabbt för att ge nämnderna möjlighet att planera för förändringarna. Parallellt med besluten om särskolans framtid i kommunfullmäktige genomförde utbildningsförvaltningen en skolskjutsutredning där man på utbildningsnämndens uppdrag analyserade konsekvenserna av att skolskjutskostnaderna ingår i schablonen. Utredningen fann att det fanns flera viktiga pedagogiska, sociala och ekonomiska argument för att skolskjutskostnaderna ska separeras från schablonen och överföras till boendestadsdelen.

Det viktigaste argumentet för att särskilja skolskjutskostnaderna från schablonen är att den stadsdel där eleven bor har hela ansvaret för hans eller hennes vardag. Även om boendestadsdelen beslutar att placera eleven i en verksamhet i en annan stadsdel så ska beslutet fattas med beaktande av rimligheten i skolskjutskostnaderna. Om det finns en likvärdig verksamhet närmare boendestadsdelen ska incitament finnas att stadsdelen i dialog med föräldrarna väljer denna.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Sten Nordin* (m) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avslå förslaget till beslut
2. därutöver anför följande.

När ärendet om schabloniserat resursfördelningssystem för elever med fysiska funktionshinder behandlades avstyrkte vi förslaget om att varje stadsdelsnämnd ska betala skolskjutsarna. Samma princip föreslås nu gälla för särskoleelever. Risken är stor att det leder till ytterligare besparingar eftersom stadsdelsnämnderna inte får kompensation för de faktiska skolskjutskostnaderna. Om skolskjutskostnaderna särskiljs ur schablonen skapas även incitament hos stadsdelsförvaltningarna att placera elever i hemstadsdelen för att minska skolskjutskostnaderna, i stället för i den särskola som är bäst för eleven.

Vi noterar att utredningsgruppen föreslår att det fria SL-kortet för gymnasieelever bör tas bort. Vänstermajoriteten har tyvärr inte anammat detta förslag utan tycker det är viktigare att fullt friska gymnasieelever som bor 100 meter från sin skola ges gratis SL-kort än att de mest utsatta barnen får en bra skola.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Skolskjutskostnaderna i obligatoriska särskolan särskiljs ur särskoleschablonen och överförs till elevens boendestadsdel från och med 1 januari 2005.
2. Schablon för skolskjuts inom särskoleverksamheterna utgår enligt bilaga 4 som därmed ersätter bilaga 3 i kommunfullmäktiges ärende 322-2579/2004.

Stockholm den 12 januari 2005

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNIKA BILLSTRÖM

Mirja Särkiniemi

Anette Otteborn

Reservation anfördes av *Sten Nordin, Mikael Söderlund* och *Kristina Alven-dal* (alla m), *Lotta Edholm* och *Ann-Katrin Åslund* (båda fp) och *Ewa Samuelsson* (kd) med hänvisning till reservationen av (m) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Kommunfullmäktige beslutade i budgeten för 2005 att ansvaret för särskolan i förskola och grundskola flyttas från utbildningsnämnden till stadsdelsnämnderna från och med 1 juli 2005. I ärende 322-2579/2004 beslöt kommunfullmäktige 18 oktober 2004 att ett schabloniserat resursfördelningssystem för drift av särskoleverksamhet införs 1 januari 2005. I schablonerna för särskolan ingår skolskjutskostnaderna.

I samband med besluten om särskoleverksamheten i kommunfullmäktige gav utbildningsnämnden utbildningsförvaltningen i uppdrag att se över skolskjutsanvisningarna i Stockholms stad och föreslå nya tillämpningsanvisningar. Utbildningsnämnden gav också utbildningsförvaltningen i uppdrag att belysa konsekvenserna av att kostnaden för skolskjuts ingår i schablonen för särskoleelever. Den 25 november 2004 fattade utbildningsnämnden beslut om nya skolskjutsanvisningar. I detta beslut föreslår utbildningsnämnden att kommunfullmäktige beslutar att särskilja skolskjutskostnaderna ur särskoleschablonen och att denna överförs till elevens boendestadsdel.

Utbildningsnämnden beslutade den 25 november 2004 att hemställa att kommunfullmäktige skall besluta att skolskjutskostnaderna särskiljs ur särskoleschablonen och överförs till elevens boendestadsdel från och med 1/1 2005. Nämnden beslöt också att rätt till den tredje resan avskaffas och att övriga förslag till förändringar i skolskjutsanvisningarna avslås.

Reservation anfördes av *Mikael Söderlund m fl (m)*, *Helen Jäderlund Eckardt m fl (fp)* och *Hardy Hedman (kd)*, *bilaga 1*.

Utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 9 november 2004 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning av förvaltningens förslag

Förvaltningen har på uppdrag av nämnden utrett vilka ändringar som bör göras i skolskjutsanvisningarna för att sänka stadens kostnad för skolskjuts samt konsekvenserna av att skolskjutskostnaderna ingår i schablonen för elever i obligatorisk särskola.

Förvaltningen föreslår att stadens tillämpningsanvisningar för skolskjuts närmar sig lagens föreskrifter. Det innebär att skolskjuts endast bör utgå för resor till och från den skola som kommunen anvisar när det gäller elever i obligatorisk särskola och gymnasiesärskola samt elever med funktionshinder. Grundskolans elever omfattas redan av

regeln. Förändring skulle innebära en kostnadssänkning för kommunen på minst 3,5 mkr.

Förvaltningen föreslår också restriktivare regler för skolskjuts vid växelvis boende, att skolskjuts inte ska utgå för resor till skolbarnsomsorg/ korttidstillsyn eller vid studiebesök, resor till badhus o dyl. Vidare föreslås att självskjutsning, dvs. att föräldrar mot ersättning själva skjutsar sina barn, tas bort.

Beslut om skolskjuts bör omprövas årligen.

När det gäller gymnasieskola, föreslår förvaltningen att skolkort endast ska utgå för de elever som bor 6 km eller längre bort från skolan. En sådan förändring skulle leda till en kostnadssänkning för kommunen om 7-8 mkr.

Förvaltningen anser att det finns både fördelar och nackdelar med att skolskjuts-kostnaden ingår i schablonen för särskoleelever. Fördelarna är bland annat att beslut, beställning, uppföljning, kontroll och finansiering av skolskjuts görs vid den skola eleven går och att dessa skolor blir mer motiverade att samordna elevernas schema för att minska antalet skjutsar.

Nackdelarna är bland annat att det inte finns några ekonomiska incitament för placerande stadsdelsförvaltning att beakta skolskjutskostnader när de placerar särskoleelever och elever i FH-klass. Det finns även en risk att skolor tackar nej till de elever som bor längst bort och har höga skolskjutskostnader om det är flera som söker till enstaka platser, även om placeringsansvarig stadsdel bedömt skolan som den bästa för eleven.

Förvaltningen anser att nackdelarna överväger och att skolskjutskostnaden därför bör brytas ur schablonen och gå till elevens boendestadsdel i stället för till den stadsdel där eleven har sin skolgång.

När det gäller schablonen för elever i fristående skolor och skolor i andra kommuner bör skolskjutskostnaden helt tas bort.

Ikraftträdande

Förvaltningen föreslår att ovan föreslagna förändringar träder i kraft från och med 1 januari 2005, dvs. i samband med att schablonutdelning till särskola genomförs. För att inte elever ska behöva byta skola under pågående läsår bör dock de elever som idag har skolskjuts få behålla den fram till läsårets slut. Elever som idag inte har skolskjuts ska dock omfattas av den nya reglerna från och med 1/1 2005.

RESERVATIONER M.M.

Utbildningsnämnden

Reservation anfördes av Mikael Söderlund m fl (m), Helen Jäderlund Eckardt m fl (fp), och Hardy Hedman (kd) enligt följande.

Vi reserverar oss mot nämndens beslut då vi yrkade att nämnden skulle besluta

1. att avslå förvaltningens förslag till beslut
2. att avskaffa det fria SL-kortet för friska gymnasieelever med mindre än 6 km skolväg för att istället prioritera särskolan.
3. ge förvaltningen i uppdrag att återkomma med en tydlig analys av vilka konsekvenser det nya schabloniserade ersättningssystemet får för särskoleverksamheten. Uppdraget ska lösas skyndsamt och återredovisas innan förslaget genomförs.
4. att därutöver anför följande:

Socialdemokraternas budget innebär stora besparingar på utbildningsnämndens område. De som får betala det högsta priset är barnen i särskolan, elever som behöver särskilt mycket stöd och hjälp i en skola som verkligen möter deras individuella behov. Till exempel varnar medarbetarna vid kommunala träningsskolan Mockasinen i Älvsjö för att skolans elever kommer drabbas allvarligt av socialdemokraternas besparingar. Trots varningarna har skolborgarrådet vägrat att ge förvaltningen i uppdrag att ens utreda vilka konsekvenser de stora besparingarna skulle få för särskoleverksamheten innan förslaget genomförs.

Samtidigt väljer socialdemokraterna att ge friska gymnasieelever i Stockholm fria SL-kort. Det är en oacceptabel prioritering.

Förklaringen är att de gratis SL-korten är ett av mycket få vallöften som socialdemokraterna lyckats uppfylla. De som får betala priset är särskolans elever. En liten grupp utvecklingsstörda får betala för att friska ungdomar med alla förutsättningar att klara en indragen förmån inte skall "drabbas". Förslaget verkar helt syfta på att vinna majoritetens röster genom att slå på de allra mest behövande ungdomarna i vår stad. Det är skamligt.

För socialdemokraterna är tydligen vallöftet om gratis SL-kort till friska ungdomar viktigare än att värna särskolebarnens möjligheter till en bra skolgång. Det är en populistisk prioritering som vi tar kraftigt avstånd från.

Skolskjutsutredning

Hösten 2004

Inledning

DET POLITISKA UPPDRAGET

Förvaltningen har av utbildningsnämnden fått i uppdrag att

1. Se över stadens tillämpningsanvisningar rörande skolskjuts i syfte att sänka stadens kostnader.
2. Redogöra för konsekvenserna av att skolskjutskostnaderna för särskolelever och elever i FH-klasser ingår i särskoleschablonen respektive FH-schablonen.

Översyn av tillämpningsanvisningarna

Utbildningsförvaltningen föreslog nämnden 2003-05-22 att rätten till kostnadsfri skolskjuts för elever i fristående särskola och kommunal särskola i annan kommun skulle begränsas. Förvaltningen bedömde att förändringen skulle sänka skolskjutskostnaderna i staden med ca 5 miljoner kronor.

Nämnden återremitterade ärendet till förvaltningen med uppdraget att redovisa hur många elever som skulle beröras av förslaget. Vidare fick förvaltningen i uppdrag att redogöra för hur vanligt det är att Stockholms kommun anvisar särskolelever till andra skolor än stadens egna. Dessutom fick förvaltningen i uppdrag att analysera om berörda elever kommer att flytta till kommunal skola om förslaget antas och därmed kan få rätt till skolskjuts.

Vid efterföljande sammanträde 2003-06-06 behandlade nämnden ett ärende om budgethållningsåtgärder för särskolan. Förvaltningen fick i samband med det i uppdrag att göra en större översyn av tillämpningsanvisningarna för skolskjuts.

Konsekvensanalys

I juni 2004 behandlade nämnden förslag om schabloniserat resursfördelningssystem för särskoleverksamheterna respektive FH-eleverna.¹ Enligt förvaltningens förslag ska skolskjutskostnaderna ingå i respektive schablon. Nämnden framhöll att konsekvenserna av att skolskjutsen inkluderas i schablonerna var otydligt beskrivna och att förvaltningen därför skulle följa upp dem i det fortsatta arbetet.

Förvaltningen har under hösten genomfört en utredning för att besvara nämndens frågor och komma med förslag på nya tillämpningsanvisningar för stadens skolskjuts.

SKOLSKJUTSUTREDNINGENS DISPOSITION

Skolskjutsutredningen är uppdelad i två delar. I den första delen ges en beskrivning av det rättsliga ramverket rörande skolskjuts, vilka tillämpningar som finns i staden idag, kostnader och elevstatistik för skolskjutsen i staden i stort men också uppdelat per

¹ Elever med funktionshinder, i elevgruppen ingår elever med rörelsehinder samt döva/hörselskadade elever.

skolform, per skolhuvudman och per stadsdel där det låter sig göras och är meningsfullt. Den inledande delen avslutas med förvaltningens bedömning av vilka förändringar som bör göras i stadens tillämpningsanvisningar i syfte att få kontroll över och sänka kostnaderna för skolskjutsen. Ett förslag på nya tillämpningsanvisningar återfinns i bilageform.

I den andra delen besvaras nämndens uppdrag om att utarbeta en konsekvensanalys av att skolskjutskostnaderna ingår i schablonen för elever i särskola respektive FH-klass. Här redovisas också hur stadsdelsförvaltningarna organiserat skolskjutsen sedan de övertog hela ansvaret för skolskjutsen för grundskolelever 2004-05-01 samt vad som kan tänkas bli den organisatoriska effekten av att även ansvaret för skolskjutsen till särskola och FH-klasser övergår till stadsdelsförvaltningarna.

De elever/studerande som utredningen gäller är folkbokförda i Stockholms kommun. I utredningen används begreppet boendestadsdel för den stadsdel där eleven är folkbokförd och skolstadsdel för stadsdelen där eleven går i skola.

ÄRENDETS BEREDNING

Utredningen har genomförts inom förvaltningsavdelningen. Den första delen av utredningen bygger på följande källor: skollagen, rekommendationer från svenska kommunförbundet, tillämpningsanvisningar antagna av Stockholms kommunfullmäktige, äldre tjänsteutlåtanden rörande skolskjuts, konsultrapporter, tillämpningsanvisningar från andra kommuner mm. En fullständig källförteckning återfinns på sista sidan. Vidare har diskussioner förts med skolskjutsgruppen, särskolenheten, uppdragsavdelningens ledning (f d avdelningen för elevstöd) samt utbildningsavdelningen inom utbildningsförvaltningen.

Den andra delen bygger på samtal med representanter från stadsdelsförvaltningarna Spånga-Tensta, Kista, Skärholmen, Farsta, Katarina-Sofia, Maria-Gamla Stan, Hägersten och Kungsholmen.

Förvaltningen har vid ett par tillfällen informerat handikapprådet om utredningen. Fackliga organisationer har informerats om ärendet i utbildningsförvaltningens FVG.

Del 1

Det rättsliga ramverket

SKOLLAGEN OCH LAGEN OM VISSA ELEVRESOR

Skolskjutsen regleras i skollagen 4 kap 7 § vad avser grundskolan och 6 kap 6 § vad avser särskolan. Skollagen stipulerar att hemkommunen är skyldig att anordna kostnadsfri skolskjuts för elever med hänsyn till

1. Färdvägens längd
2. Trafikförhållanden
3. Elevens funktionshinder

4. Annan särskild omständighet

Skyldigheten att anordna skolskjuts gäller dock endast den skola som kommunen anvisar. Väljer eleven/ elevens föräldrar annan skola är kommunen således inte tvungen att erbjuda eleven skolskjuts.

Gymnasieelever omfattas dock inte av skollagens bestämmelser. I stället regleras resor för gymnasieelever i lagen om kommuners skyldighet att svara för vissa elevresor (SFS 1991:1110). Enligt denna ska kommuner svara för elevens kostnader för dagliga resor mellan bostaden och skolan i de fall där färdvägen är minst sex kilometer. Stödet ska ges kontant eller på annat lämpligt sätt som kommunen bestämmer. Stödet gäller de elever som har rätt till studiehjälp enligt studiestödslagen. Ansvaret åvilar elevens hemkommun.

Utöver skollagen finns en skolskjutsförordning (SFS 1970:340) som berör säkerhetsföreskrifter vid skolskjutsning. I övrigt finns få nationella styrdokument som reglerar kommunernas skyldigheter på området.

STADENS TILLÄMPNINGSANVISNINGAR

Skollagen stadgar vad kommunerna *måste* erbjuda vad gäller skolskjuts, inte vad de *får* erbjuda. Följaktligen kan kommuner erbjuda sina medborgare skolskjuts utöver vad lagen anger. I Stockholm antog kommunfullmäktige tillämpningsanvisningar för skolskjuts 2002-09-23. Fullmäktiges beslut innebär att förutom de lagstadgade rättigheterna till skolskjuts skall Stockholms kommun tillämpa följande:

- ? Elever i förskoleklass ska omfattas av samma regler som gäller för barn i grundskola.
- ? Elever i fristående obligatorisk sarskola/ gymnasiesarskola och elever i obligatorisk sarskola/ gymnasiesarskola i annan kommun ska ha rätt till skolskjuts på samma villkor som elever i stadens egna sarskolor.
- ? Grundskolelever med bestående funktionshinder ska ha rätt till skolskjuts till fristående skolor/ kommunala skolor i andra kommuner.
- ? Gymnasieelever med bestående funktionshinder eller andra medicinska skäl ska ha rätt till skolskjuts. Rätten gäller även för elever i fristående skola/ gymnasieskola i annan kommun.
- ? Studerande inom komvux och sfi vilka har färdtjänstlegitimation pga bestående funktionshinder ska ha rätt till skolskjuts.

Tillämpningsanvisningarna medger också skolskjuts till skolbarnsomsorg och korttidshem/ korttidsboende för de elever som bedömts ha rätt till skolskjuts.

Därutöver kan elever som beviljats skolskjuts med skolskjutsfordon, främst elever i sarskola och FH-klass, få skjuts vid utflyttad skol- eller fritidsverksamhet, t.ex. vid bad i skolans regi.

I tillämpningsanvisningarna medges även rätten till självskjutsning, vilken innebär att kommunen betalar ersättning till de föräldrar som i stället för den kommunala skolskjutsen väljer att själva skjutsa sina barn.

När det gäller elever i gymnasieskola har kommunfullmäktige valt en mer generös tillämpning än vad som föreskrivs i lagen om vissa elevresor. Samtliga elever i gymnasieskolan har idag rätt till skolkort oavsett avståndet mellan hem och skola. Det gäller elever såväl i stadens egna gymnasieskolor som dem som går i fristående gymnasieskola eller gymnasieskola i annan kommun.

Landets kommuner har som nämnts ovan möjlighet att erbjuda mer, men inte mindre, skolskjuts än vad som stadgas i lagen. En genomgång av tillämpningsanvisningarna i Göteborg, Malmö, Linköping, Uppsala, Huddinge och Umeå visar att Stockholms kommun tillämpar en betydligt mer generös skolskjuts än andra. Dessa kommuner följer i princip det som föreskrivs i skollagen.

Tidigare undersökningar

Skolskjutsen i Stockholms stad har diskuterats i utredningar vid tidigare tillfällen. Nedan följer ett sammandrag av några av de senaste utredningarna.

Genomlysning av särskolans ekonomi. I rapporten "Särskolan i Stockholms stad" analyserar Anette Holm (Solving Bohlin & Strömberg) i maj 2003 särskolenhetens ekonomi. Rapporten mynnade ut i förslag och rekommendationer i syfte nå en bättre ekonomistyrning och budgethållning för särskolan.

I analysen ingick även skolskjutsverksamheten. Den beskrivs vara en del av det otydliga ansvarsförhållande som råder mellan utbildningsförvaltningen (särskolenheten) och stadsdelsförvaltningarna. Skolan/stadsdelen beviljar skolskjuts och utbildningsförvaltningen är beställningsmottagare och finansierar verksamheten. Detta innebär att det saknas ekonomiska incitament för budgethållning.

I rapporten framförs vidare att en anpassning av skolskjutsanvisningarna till skollagen skulle innebära att stadens riktlinjer för skolskjuts mer överensstämmer med kranskommunernas.

Vidare framförs i rapporten att vid planering av skolplacering bör skolskjutskostnaderna inberäknas vid val av skola.

Genomlysning av skolskjutsgruppen. Consider Consultants AB genomförde på uppdrag av avdelningschefen vid dåvarande avdelningen för elevstöd en genomlysning av skolskjutsgruppens verksamhet. Resultatet presenterades i september 2002.

I undersökningen framkom att oklarhet råder över vem det är som fattar beslut om vilka särskolelever som ska erhålla skolskjuts. Utredaren fick intrycket av att besluten sker rutinmässigt och av gammal vana. Årlig uppföljning tycks saknas. Intrycket är att resurserna för skolskjutsar hanteras alldeles för ostrukturerat och att beslut och betalare finns för långt ifrån skolan och den miljö där behov och utförande sker. Risken är stor att kostnaderna fortsätter att öka. Rapporten rekommenderar även att en nya tydligare skolskjutsanvisningar tas fram.

Brukarundersökning i obligatoriska särskolan. Våren 2003 genomförde utbildningsförvaltningen en brukarundersökning (2003:7) riktad till målsmän med barn i obligatoriska särskolan. I den framkom att 65% av särskoleleverna gick i skolan i en annan stadsdelsförvaltning än där de bodde, i en annan kommun, eller i en fristående skola. Det tyder på att det är många elever som behöver skolskjuts. Mer än 80 procent (84%) av föräldrarna var nöjda eller mycket nöjda med hur skolskjutsen fungerade men nästan var tionde målsman (8%) var mycket missnöjda med skolskjutsens utförande.

En bild av stadens skolskjuts

Grundskolan

Till skillnad från många andra kommuner i landet, där skolskjuts i stor utsträckning behövs för att transportera elever i grundskolan långa sträckor mellan hemmet och skolan, rör skolskjutsen i Stockholm främst elever i behov av särskilt stöd, elever i FH-klass samt särskolelever.

I Stockholm är det endast några få elever som bor så pass långt från grundskolan i upptagningsområdet att de behöver skolskjuts. Geografiska avstånd spelar med andra ord liten roll när det gäller grundskolelever.

I samband med en ny upphandling av persontrafik överfördes i maj 2004 organisationen av skolskjuts för grundskoleleverna till respektive stadsdelsförvaltning. Överföringen gällde ca 500 barn/grundskolelever i behov av särskilt stöd, bl.a. de elever i FH-klass som berörs i det ena schablonärendet, och elever med diagnoser som autism, Asberger, ADHD samt förskolebarn i behov av särskilt stöd (såväl funktionshindrade som autistiska mm). Kostnaderna (cirka 18 miljoner) låg redan tidigare på stadsdelsförvaltningarna medan skolskjutsgruppen inom utbildningsförvaltningen organiserade resorna för en administrativ kostnad på 4 procent.

Skolskjutsen för övriga barn/elever utöver FH-eleverna genomlyses inte i den här utredningen. Skälet till det är dels att den elevgrupp det rör sig om har placerats av kommunen dels att de ekonomiska strukturerna är sådana att ansvariga förvaltningar (SDF) har ett intresse att hålla kostnaderna nere.

Skolskjuts till fristående grundskolor. Under läsåret 03/ 04 beviljades två elever av totalt knappt 11 000 grundskolelever i fristående grundskola skolskjuts. Kostnad 75 000 kr (37 500 kr/elev). Dessa elever fick skolskjuts pga särskilda skäl.

FH-elever

FH-elever är elever med bestående funktionshinder (döva, hörselskadade och rörelsehindrade). På grundskolenivå går de flesta i Alviks, Skanskvarns- och Österholmsskolan och på gymnasienivå i Skärholmens RH-gymnasium.

GRUNDSKOLA

När organisation av grundskoleelevernas skolskjuts överfördes till stadsdelarna i maj 2004 inbegreps även skolskjuts för FH-elever i kommunal såväl som fristående grundskola.

Läsåret 2003/ 04 åkte 64 % av FH-eleverna (49/50 av 77 elever) skolskjuts till de kommunala grundskolorna Alvik, Skanskvarn och Österholm² till en kostnad av sammanlagt 2 950 000 kr eller 59 800 kr/elev³. Dessutom finns i Stockholm två fristående grundskolor med särskild inriktning mot FH-elever. Den ena tar emot elever med cp-skador och den andra döva och hörselskadade elever. Läsåret 2003/ 04 fick 14/15 stockholmselever skolskjuts till någon av dessa skolor till en kostnad av 1 142 000kr eller 78 800 kr/elev⁴. Detta innebär en merkostnad för Stockholm på 19 000 kr/elev, d v s i nuläget ca 275 000 kr per läsår. Under en övergångsperiod kommer troligen en del av dessa elever anvisas plats i fristående skola med specialinriktning eftersom Stockholms kommun inte i dagsläget har möjlighet att erbjuda eleverna plats i kommunala alternativ.

Utöver det har Stockholm skolskjutskostnader för elever i den statliga Manillaskolan. Staten finansierar förvisso skolskjutsen till och från skolan men utbildningsförvaltningen debiteras för resor till och från skolbarnsomsorgen. Läsåret 2003 /04 reste 23 av 28 elever i samband med sin skolbarnsomsorg för 750 000 kr (32 600 kr/elev).

Tabell 1. FH-klasser (grund): elever och kostnad för skolskjuts

Huvudman	Antal elever	Elever med skolskjuts	Total kostnad, kr ⁵	Kostnad/elev
Kommunal grundskola	77	50 (64%)	2 950 000	59 800
Fristående grundskola	15	14 (93%)	1 142 000	78 800
Statliga Manilla-skolan	23	23 (100%)	750 000	32 600

GYMNASIESKOLA

Under läsåret 2003/04 fick 34 gymnasieelever med olika typer av funktionshinder skolskjuts. Av dessa elever gick 12 i RH gymnasiet i Skärholmen, motsvarande en skolskjutskostnad av 1,3 mkr. Fyra elever gick i fristående gymnasieskolor och tre i annan kommun. Övriga gick i kommunens egna gymnasieskolor.

² Alvik (döva och hörselskadade elever) Skanskvarn och Österholm (rullstolsburna elever)

³ Beräkningarna omfattar enbart perioden jan t o m april 2004 eftersom organisationen av skolskjuts överfördes till stadsdelarna i maj 2004.

⁴ Se ovan.

⁵ Total kostnad perioden augusti 2003 – april 2004.

Särskolan

I särskolan går elever med olika grader av utvecklingsstörning. Många elever har också i varierande grad andra funktionshinder.

OBLIGATORISKA SÄRSKOLAN

Utbildningsförvaltningens särskolenhet, med ansvar för placering av särskolelever, har delat upp Stockholm i fem geografiska områden. Enskilda stadsdelar har inte kunnat ta emot alla sina elever som varit mottagna i särskolan utan dessa har placerats utanför elevens boendestadsdel. Detta gäller i hög grad elever med komplicerade och grava funktionshinder. Särskolenheten har dock haft som mål att eleverna placeras inom den egna "regionen".

Vårterminen 2004 var 14% (116) av särskoleleverna hänvisade till kommunala skolor i andra stadsdelar. Sammanlagt går ca 300 särskoleelever i kommunal skola i annan stadsdel. Under samma vår var knappt 4% av särskoleleverna integrerade/inkluderade i sin hemskola. Dessutom finns ett antal elever som går i samundervisningsgrupp med grundskolelever.

När eleven mottagits i särskolan och särskolenheten placerat eleven i lämplig grupp görs en bedömning av elevens behov av skolskjuts. Bedömningen görs av elevens rektor i samarbete med särskolenhet och familj. Elevens rektor ska sedan ansvara för omprövning av beslut om skolskjuts medan utbildningsförvaltningen har kostnadsansvar. Beslutsfattaren har därför inga tydliga ekonomiska incitament för att hålla kostnaderna nere. I gällande skolskjutsanvisningar finns inga krav på med vilken regelbundenhet beslut om skolskjuts ska omprövas.

Enligt särskolenheten hänvisar de elever till fristående skolor eller till kommunala skolor i andra kommuner i viss utsträckning men främst är det föräldrarna som önskar den lösningen. Föräldrarna gör det många gånger efter rekommendationer från landstinget. Det förekommer att särskolelever spenderar 1,5 timme i skolskjuts i vardera riktning varje dag.

GYMNASIESÄRSKOLAN

Gymnasiesärskola finns huvudsakligen i fem gymnasieskolor. Ofta ligger resträning med på schemat för gymnasiesärskolan.

Skolskjutskostnad för särskolan

DEN OBLIGATORISKA SÄRSKOLAN

Skolskjutskostnaden för den obligatoriska särskolan uppgick läsåret 2003/04 till cirka 31 mkr. Genomsnittskostnaden per elev med skolskjuts var 58 000 kr. Kostnaden per elev skiljer sig dock markant åt beroende på om eleven fick skolskjuts till en av stadens egna skolor, till en fristående skola eller till en kommunal skola i annan kommun.

Snittkostnaden per elev med skolskjuts som gick i stadens egna skolor var ca 53 000 kronor. För elever i fristående sarskolor var kostnaden för skolskjuts per elev ca 25 % högre. När det gäller elever i kommunala skolor i andra kommuner var elevkostnaden 128 % högre. Den högre kostnaden beror dels på att dessa resor är längre men också på att samåkningsvinsterna är lägre.

Tabell 2. Obligatoriska sarskolan: elever och kostnader för skolskjuts

Elevgrupp	Antal elever	Total kostnad	Kostnad per elev	Merkostnad uttryckt i %
Stadens egna skolor	430	23 mkr	53 000 kr	
Fristående skolor	90	5,9 mkr	66 000 kr	25 %
Kommunala skolor i annan kommun	14	1,7 mkr	121 000 kr	128 %

GYMNASIESÄRSKOLAN

Den totala kostnaden för skolskjuts för elever i gymnasiesarskolan uppgick till ca 7,7 mkr. Genomsnittskostnaden per elev med skolskjuts var ca 64 000 kr. Kostnaden per elev i stadens egna gymnasiesarskolor låg på ungefär samma nivå som för elever i stadens egna obligatoriska sarskolor, ca 54 000 kronor. Liksom för den obligatoriska sarskolan är kostnaden per elev högre vid skolskjuts till fristående skolor och kommunala skolor i andra kommuner, 35 % respektive 63 % högre.

Tabell 3. Gymnasiesarskolan: elever och kostnader för skolskjuts

Elevgrupp	Antal elever	Total kostnad	Kostnad per elev	Merkostnad uttryckt i %
Stadens egna skolor	71	3,8 mkr	54 000	
Fristående skola	33	2,4 mkr	73 000	35 %
Kommunal skola i annan kommun	17	1,5 mkr	88 000	63 %

KOSTNADSMINSKNINGAR

I stadens tillämpningsanvisningar medges skolskjuts till fristående skolor och kommunala skolor i andra kommuner. Frågan är då hur stor besparingen skulle bli för staden om anvisningarna arbetades om utifrån skollagens regler?

En övergång av stockholmselever från fristående skolor och kommunala skolor i andra kommuner till stadens egna skolor skulle inte innebära att den kostnad som staden har idag för skolskjuts för dessa elever helt skulle försvinna. Eleverna skulle med stor sannolikhet även fortsättningsvis behöva skolskjuts. Genomsnittskostnaden för elever med skolskjuts i stadens egna skolor, 53 000 kronor per elev, kan fungera som riktmärke för att beräkna stadens totala kostnad för skolskjuts till sarskolan efter en sådan förändring som nämnts ovan.

Tabell 4. Obligatorisk särskola: besparingsmöjligheter

Elevgrupp	Kostnad idag	Framtida kostnad	Besparing
Fristående skola	90 elever x 66 000 kr = 5,9 mkr	90 elever x 53 000 kr = 4,8 mkr	5,9 mkr – 4,8 mkr = 1,1 mkr
Kommunal skola i annan kommun	14 elever x 121 000 kr = 1,7 mkr	14 elever x 53 000 kr = 0,7 mkr	1,7 mkr – 0,7 mkr = 1,0 mkr
			2,1 mkr

Tabell 5. Gymnasiesärskola: besparingsmöjligheter

Elevgrupp	Kostnad idag	Framtida kostnad	Besparing
Fristående skola	33 elever x 73 000 kr = 2,4 mkr	33 elever x 54 000 kr = 1,8 mkr	2,4 mkr – 1,8 mkr = 0,6 mkr
Kommunal skola i annan kommun	17 elever x 88 000 kr = 2,5 mkr	17 elever x 54 000 kr = 0,9 mkr	2,5 mkr – 0,9 mkr = 0,6 mkr
			1,2 mkr

Utgår man från att samtliga elever som idag går i fristående särskola eller särskola i annan kommun gick över till någon av stadens egna skolor och behövde skolskjuts till sin nya skola skulle besparingen för staden bli ca 2,1 mkr inom den obligatoriska särskolan och ca 1,2 mkr inom gymnasiesärskolan. Den sammantagna besparingen inom särskolan skulle således hamna runt 3,3 mkr.

Vidare är som nämnts ovan skolskjuts över stadsdelsgränserna vanligt förekommande. Det beror på främst två faktorer. Det har dels att göra med att elever/ föräldrar själva väljer en annan av stadens egna skolor än den som skulle ha anvisats av kommunen. Men det beror också på att alla stadsdelar inte erbjuder alla typer av särskoleundervisning. Vid vissa särskolor finns en hög grad av specialisering som inte rimligen kan finnas i alla stadsdelar. Av det skälet är den närmaste skolan för många särskolelever belägen i annan stadsdel. I de fall kommunen anvisar en elev till en skola i annan stadsdel/ annat upptagningsområde än där eleven bor bör kommunen även fortsättningsvis stå för skolskjutsen.

Beror skolgången i annan stadsdel/ annat upptagningsområde på elevens/ föräldrarnas eget val kan inte kommunen anses vara skyldig att stå för skolskjutsen. En förändring på det området skulle leda till ytterligare besparingar för kommunen. Någon beräkning av dessa kostnader har inte kunnat göras eftersom det inte finns statistik på skolskjuts från respektive stadsdel utifrån om eleven själv valt en skola i annan stadsdel eller om kommunen anvisat eleven till en skola i annan stadsdel.

Inskränkningar i skolskjutsförmåner enligt ovan skulle med allra största sannolikhet få som konsekvens att

1. Ett antal stockholmselever skulle gå över från fristående skolor eller kommunala skolor i andra kommuner till någon av stadens egna skolor. Det skulle innebära en ökad press på stadens egna skolor att erbjuda eleverna plats.
2. Ett antal elever skulle fortsättningsvis gå i fristående skolor eller kommunala skolor i andra kommuner men med den skillnaden att föräldrarna får ta ansvaret för skolskjutskostnaden.
3. Fler elever inom den obligatoriska särskolan skulle gå i sarskola i sin egen stadsdel. Det gäller särskilt de elever som ingår i behovsgrupp 1 i sarskoleschablonen.

Det bör noteras att ovanstående förändringar skulle leda till att skolskjutsreglerna för sarskolan skulle stå i större paritet med skolskjutsreglerna för grundskolan. Grundskolelever som väljer att gå i skola i annan stadsdel, i fristående skola eller skola i annan kommun har inte rätt till skolskjuts.

Gymnasieskola

Såväl lagen om kommuners skyldighet att svara för elevresor som stadens gällande tillämpningsanvisningar föreskriver en gräns på sex kilometer för att kommunen ska bekosta gymnasieelevernas resor till och från skolan. Kommunfullmäktige beslutade dock 2002-12-06 att samtliga elever i gymnasieskolan ska ha rätt till skolkort med SL-trafiken mellan 04.30 och 19.00 måndag till fredag, ej helgdag. För elever födda 1986 eller senare kostar kortet 515 kronor och för elever födda 1984 eller 1985, 850 kronor hösten 2004.

Kostnaden för gymnasieelevernas skolkort uppgår kalenderåret 2004 till ca 28 miljoner kronor. Kostnaden fördelar sig på följande sätt beroende på huvudman:

Tabell 6. Kostnad för gymnasieelevers skolkort 2004.

Huvudman	Kostnad
Kommunala gymnasier	18,6 mkr
Fristående gymnasier	6,0 mkr
Andra kommuners gymnasier/ landstingsskolor	3,3 mkr

Innan utbildningsnämnden beslutade om generell rätt till skolkort för gymnasieelever gällde sexkilometersregeln. Kostnaden för skolkort för elever i stadens egna gymnasieskolor var då 13 miljoner kronor. Det bör noteras att kostnadsuppgiften är beräknad efter det att närhetsprincipen avskaffats.

Tabell 7. Kostnad för gymnasieelevers skolkort 2003.

Huvudman	Kostnad
Kommunala gymnasier	13,0 mkr
Fristående gymnasier ⁶	3,6 mkr
Andra kommuners gymnasier/ landstingsskolor ⁷	? mkr

En återgång till sexkilometersregeln skulle innebära en besparing om cirka 7-8 mkr.

Vuxenutbildning

Det finns inga nationellt avsatta medel för att underlätta för de studerande med funktionshinder i vuxenutbildning att resa till och från skolan. För att underlätta för elevernas skolgång överfördes tidigare medel från gymnasie- och vuxenavdelningen till uppdragsavdelningen (avdelningen för elevstöd). Kostnaden för skolskjuts var läsåret 03 /04 sammanlagt 467 000 kr.

Tabell 8. Elever och kostnader för vuxenstuderandes skolskjuts.

	Antal elever	Total kostnad	Kostnad per studerande
Vuxenstuderande	16	467 000 kr	29 000 kr

Inför detta läsår togs möjligheten bort för vuxenstuderande att få skolskjuts. Istället kan de vuxenstuderande med färdtjänstlegitimation få ett studieintyg utfärdat av skolan som de sedan använder för att ansöka om fler resor med färdtjänst.

Särvux. Ej heller studerande i särvux har rätt till skolskjuts. Rektor vid särvux skriver på samma sätt intyg på att eleven studerar vid särvux. Studerande inom särvux har dock betydligt färre undervisningstillfällen än studerande inom komvux och Sfi.

Övrig skolskjuts

En tredje resa. Staden har skolskjutskostnader för elever som åker ytterligare en resa än den fram och tillbaka till skolan d v s det som är skolskjuts enligt lag. Exempel: Resa 1: hem – skola, Resa 2: skola – skolbarnsomsorg/korttidstillsyn, Resa 3: skolbarnsomsorg/korttidsvistelse – hem/avlastningshem/korttidshem. När det gäller elever upp t o m 11 år har stadsdelarna bekostat resorna till och från skolbarnsomsorgen under lov. Dessa medel ingår ej i beräkningarna.

Kostnaden läsåret 03 /04 var 3 185 000 kr⁸ för sådana taxiresor som ej definieras som skolskjuts enligt skollagen. Handläggarna för LSS⁹- frågor i stadsdelarna har

⁶ Beräknat på läsåret 02/03.

⁷ Uppgiften har inte gått att få fram. SL-korten har ingått i de fakturor som förvaltningen fått från andra kommuner. Någon särredovisning har inte skett.

⁸ När det gäller elever upp t o m 11 år har stadsdelarna bekostat resorna under lov till och från skolbarnsomsorgen Dessa medel ingår ej i beräkningarna.

⁹ Lagen om stöd och service för vissa funktionshindrade.

ansvar för beslut om och placering i korttidsvistelse för elever från 12 år. De har inte haft tydliga ekonomiska incitament att begränsa avståndet från barnets hem eller platskostnaden när utbildningsförvaltningen har stått för både skolskjutskostnader och platskostnad. Enligt skolskjutsgruppen har just kostnaden för resor till korttidsvister ökat, då elever placerats allt längre bort från hemmet. En del av dessa kostnader kommer med sannolikhet minska när allt ansvar och kostnader för korttidstillsyn överförs till hemstadsdelen då incitamenten ökar att placera eleverna närmare hemmet eller att inrätta egna korttidshem. Andra kostnader kommer att bokföras i stadsdelarnas budget för LSS.

Studiebesök/badresor. I gällande skolskjutsanvisningar ingår såväl studieresor som resor till vardagsträning (ridning och bad) i skolskjutskostnaderna. Under läsåret 2003 /04 kostade dessa resor en knapp miljon (985 000kr):

? 765 000 kr obligatoriska särskolan

? 90 000 kr frivilliga särskolan

? 130 000 kr FH- elever i gymnasiet

I samband med studiebesök kan utflykten ta så lång tid att elever inte hinner tillbaka till skolan. Det innebär att extra taxiresor måste beställas. Ibland innebär det många resor åt olika håll utan möjlighet till samordningsvinster. Kostnader för dessa extra resor är ej särredovisade utan ingår i den totala kostnaden för skolskjuts. Även när det gäller dessa resor har kostnaderna betalats av utbildningsförvaltningen medan respektive skola fattat beslut.

Växelvis boende. Kommunförbundet rekommenderar att barn ska bo lika mycket hos båda föräldrarna för att ha rätt till skolskjuts till två adresser inom samma kommun (under förutsättning att avståndsregeln till bägge föräldrar är uppfylld). Det skall också finnas ett tydligt och regelbundet schema. I stadens nuvarande skolskjutsanvisningar finns inte motsvarande restriktioner vilket innebär att en del särskole- respektive FH- elever får skolskjuts för att besöka den förälder de inte är skrivna hos. Enligt skolskjutsgruppen innebär detta många tillfälliga förändringar av skolskjutsbeställningar, vilket även det är kostsamt. Dessa kostnader är ej särredovisade. Det innebär dessutom en orättvisa gentemot alla andra föräldrar som sköter dessa överlämningar själva.

Självskjutsning och resegaranti. Enligt nuvarande tillämpningsanvisningar kan föräldrar mot ersättning från kommunen själva skjutsa sina barn på följande grunder:

1. Den kommunala skolskjutsen uteblir

2. Föräldrarna vill skjutsa sitt barn själv

När tillämpningsanvisningarna antogs 2002 var utebliven skolskjuts tidvis ett problem pga fordonsbrist i staden i stort. Av det skälet infördes en s k *resegaranti* som innebär att föräldrarna kompenseras för skjuts i egen bil med 100 kronor milen eller för de faktiska kostnaderna för egen anordnad taxiresa i det fall den kommunalt anordnade skolskjutsen uteblir. I dagsläget är det mycket ovanligt att en skolskjuts uteblir. Förvaltningen anser dock att det är rimligt att föräldrar även fortsättningsvis kompenseras för sina utgifter i de fall där skolskjutsen av någon anledning inte kommer.

Den andra punkten ovan benämns i tillämpningsanvisningarna som *självskjutsning*. Den innebär att föräldrar utan några särskilda skäl kan välja att själva skjutsa sitt barn till skolan, under förutsättning att barnet bedömts ha rätt till kommunal skolskjuts. Kommunen ersätter föräldrarna med 50 kronor milen.

Självskjutsning förekommer i begränsad utsträckning. Under läsåret 2003/04 betalade utbildningsförvaltningen ut 80 321 kronor för självskjutsning. Kostnaden gällde 13 elever som i varierande grad under läsåret skjutsades av sina föräldrar. Även samtalen med representanterna från stadsdelarna visade att det är ett fåtal elever som självskjutsas av föräldrarna.

Enligt skollagen ska kommunerna under vissa förutsättningar överta ansvaret från föräldrarna för elevernas transport till och från skolan. Lagstiftarens intention har varit att säkerställa att alla elever kommer till skolan och får sin lagstadgade rätt till skolgång. Kommunal skolskjuts ska i det perspektivet ses som ett komplement. Självskjutsning saknar således stöd i skollagen.

Ersättningsnivån vid självskjutsning är dessutom hög. I teorin är nivån så hög att självskjutsning kan generera ersättningsnivåer per månad som motsvarar månadsbruttolönen för åtskilliga svenskar.

Om självskjutsningen tas bort ur tillämpningsanvisningarna får det till konsekvens att de få elever som idag får självskjuts i stället får åka kommunalt anordnad skolskjuts alternativt att föräldrarna fortsätter skjutsa sina barn utan kommunal ersättning.

Förvaltningens förslag

Förvaltningen föreslår av att staden ska följa en mer strikt tillämpning av gällande lagstiftning och att följande skolskjutsförmåner ska dras in:

- ? skolskjuts för särskolelever samt FH-elever som väljer att gå i annan skola i staden än den kommunen anvisat.
- ? skolskjuts för särskolelever samt FH-elever som väljer att gå i fristående skola eller skola i annan kommun.
- ? självskjutsning
- ? skolskjuts till och från skolbarnsomsorg samt korttidstillsyn. I de fall skolbarnsomsorg och eftermiddagsverksamhet är en integrerad del i skolans verksamhet kan individuell prövning göras.
- ? skolskjuts vid studiebesök, bad etc
- ? skolkort för gymnasieelever med kortare avstånd än 6 kilometer till skolan

Däremot bör följande icke lagstadgad förmån finnas kvar:

- ? skolskjuts för elever i förskoleklass i stadens egna skolor. Förskoleklassen bör ses som en del av skolgången och av det skälet omfattas av samma rättigheter som gäller för grundskolan.

Därutöver föreslår förvaltningen

- ? restriktivare regler för skolskjuts vid växelvis boende

Sammanräkning av besparingar

Ovanstående förslag leder till reella besparingar om uppskattningsvis 11-14 mkr fördelade på följande poster:

TABELL 9. BESPARINGAR

Särskolelever i fristående skola eller skola i annan kommun	3,3 mkr
Elever i FH-klass	0,3 mkr
Skolbarnsomsorg	0,5 –1,5 mkr
Självskjutsning	0,1 – 0,4 mkr
Skolkort för gymnasieelever	7-8 mkr
Vuxenstuderande	0,5 mkr
SUMMA	11 - 14 mkr

När det gäller skjuts till korttidstillsyn, vid studiebesök och bad kommer kostnaderna inte att försvinna helt men troligen att sjunka när stadsdelarna tar över kostnadsansvaret. Förvaltningen vill dock framhålla att den här typen av transport inte är att räkna som skolskjuts och bör därför inte heller bokföras som sådan.

Likaså leder restriktivare regler för skolskjuts vid växelvis boende till besparingar. Dessa går dock inte att beräkna på förhand.

Förvaltningen anser att beslutet om elevs rätt till skolskjuts ska omprövas inför varje ny årskurs. Det är i detta sammanhang av stor vikt att resandet till och från skolan ses som en del av den pedagogiska utbildningen.

För att möjliggöra stadsövergripande uppföljning av skolskjutskostnaderna i staden framöver bör nyckeltal utarbetas. Sådana nyckeltal bör vara uppdelade i kategorierna skolkort respektive skjuts med skolskjutsfordon.

Del 2

Skolskjutskostnader i schablon eller ej – konsekvensanalys.

Vad har hänt efter överföringen av grundskolelevernas skolskjutsorganisation till stadsdelarna?

Skolskjutsorganisationen för grundskolelever inklusive FH – elever överfördes till stadsdelsnämnderna 4 maj 2004. I möten med representanter för stadsdelarna i samband med denna översyn av skolskjutskostnaderna framkom att vissa svårigheter uppstått initialt men att överföringen sammantaget hade gått lättare än förväntat. Vidare ansåg de att avdelningen för elevstöd och en stadsdelsövergripande arbetsgrupp hade förberett överföringen bra och att skolskjutsen fungerar bättre och bättre. En del stadsdelar tyckte att de hade haft ansvar för skolskjutsen för kort tid för att utvärdera verksamheten.

Stadsdelarna har således kommit olika långt i sin uppbyggnad av organisationen för skolskjuts. De har också byggt upp dem på olika sätt. En del har decentraliserat såväl bedömning som organisation av skolskjuts till elevernas respektive hemskola. Andra har lagt beslut om skolskjuts på enhetschef och genomförandeansvar på en person centralt placerad i stadsdelen medan andra arbetar stadsdelsövergripande. Kista, Rinkeby och Spånga-Tensta har tillsammans anställt en handläggare på halvtid med ansvar för genomförande och uppföljning av skolskjutsen. Tjänsten finansieras av de OH-kostnader som tidigare betalades för skolskjutsgruppens administration. Även andra stadsdelar har tagit initiativ till samarbete med närliggande stadsdel/stadsdelar.

Följande fördelar lyftes fram med att skolskjuts numera organiseras av stadsdelarna för grundskoleleverna inkl. FH- eleverna:

- ? Bättre kontakt med berörda familjer.
- ? Bättre kännedom om stadsdelens barn – ”Förr visste vi inte vilka av stadsdelens barn som gick i Alviks-, Skanskvarns- respektive Österholmsskolan”.
- ? Tydligare beslutsgång. Skriftlig ansökan görs av förälder, beslut fattas av enhetschef.
- ? Beslut omprövas regelbundet, varje år, termin eller oftare.
- ? Diskussion kan enklare föras om resträning – d v s att en elev kan börja åka kommunalt från skolan en dag i veckan etc.
- ? Bättre fakturauppföljning.
- ? Möjlighet att kontinuerligt följa upp kostnadsutvecklingen i förhållande till budget.
- ? Lättare att påverka skolornas schemaläggning för berörda elever vilket möjliggör högre grad av samåkning
- ? Egna underavtal med taxibolagen kan pressa priserna, vilket leder till besparingar.

En annan åsikt som framfördes var att självskjutsning inte ansågs motiverad och att ersättningsnivån var för hög. Självskjutsning av grundskolelever sker i begränsad omfattning, endast ett fåtal elever berörs i de åtta stadsdelar som deltog i diskussionerna.

Stadsdelsrepresentanterna ansåg vidare att tillämpningsanvisningarna för skolskjuts var svårtolkade. De bör formuleras klarare, avgränsas mer och bli mer användarvänligt – både för tjänstemän och berörd allmänhet.

Några av representanterna för stadsdelarna ansåg vidare att i mötet med föräldrar lyser ett alltför stort ”taxi-tänkande” fram. Det vill säga att föräldrar förväntar sig att deras barn har en personlig taxi, med obefintliga väntetider, skjuts raka vägen etc istället för att se skoltaxi som en mindre skolbuss som åker runt och hämtar upp de elever som av olika anledningar inte själva kan ta sig till skolan. Även detta kan tydliggöras i nya skolskjutsanvisningar.

I diskussionerna med stadsdelarna tycktes de som organiserat sin skolskjuts centralt ha utvecklat och effektiviserat skolskjutsverksamheten i högre grad. Dessa stadsdelar tror att de kommer att ta över hela skolskjutsansvaret för sarskoleleverna när placer-

ingsansvaret förs över till stadsdelarna. Övriga var osäkra på om de skulle ta över eller köpa tjänsten av skolskjutsenheten.

Antalet särskolelever per stadsdel – med och utan skolskjuts.

När jämförelser görs mellan andelen särskolelever i respektive stadsdel som beviljats skolskjuts med skolskjutsfordon (skolkort ingår ej) framkommer skillnader. Nedanstående tabell visar att andelen särskolelever som vt- 04 åkte skolskjutsfordon till och från skolan varierade mellan 36% och 100% med ett genomsnitt av 63%. Snittet stämmer väl överens med den andel elever som i brukarundersökningen uppgav att de gick i skola i annan stadsdel än boendestadsdelen.

Tabell 10. Skolskjuts med skolskjutsfordon i obligatoriska särskolan (Vt 04)¹⁰

Stadsdel	Antal elever med skol- skjuts till stadens skolor	Antal elever med skolskjuts till fristående- resp. kommunala skolor i andra kommuner	Total andel med skol- skjuts/ boendestadsdel
Kista	25	4	53%
Rinkeby	13	0	36%
Spånga – Tensta	44	7	69%
Hässelby- Vällingby	58	7	73%
Bromma	33	3	65%
Kungsholmen	11	1	55%
Norrmalm	17	1	72%
Östermalm	20	14	77%
Maria – Gamla stan	21	4	52%
Katarina – Sofia	13	1	74%
Enskede – Årsta	36	1	66%
Skarpnäck	32	10	67%
Farsta	20	6	50%
Vantör	27	8	65%
Älvsjö	13	8	64%
Liljeholmen	8	2	100%
Hägersten	12	12	55%
Skärholmen	32	7	64%
Summa/genomsnitt	435	96	63%

I alla stadsdelar, Rinkeby undantaget, åker minst hälften av särskoleleverna skolskjuts med skolskjutsfordon till och från sin skola.

¹⁰ Mättag 040215.

Höga skolskjutskostnader är ett viktigt incitament för att bygga upp egen särskoleverksamhet i stadsdelarna. I ett längre perspektiv torde schablonsystemen få till följd att fler och fler elever placeras i boendestadsdelens skolor. När boendestaddelen får inblick över vilka särskolelever som tillhör skolornas upptagningsområde och den höjda schablon som följer eleven kommer troligtvis fler elever med olika typer av funktionshinder inkluderas/integreras i hemskolan eller närliggande skola. Detta kommer på sikt att minska skolskjutskostnaderna.

Tidigare fanns inte alltid ekonomiska incitament att ta emot ytterligare en särskoleelev i redan befintliga särskoleklasser även om det fanns plats, eftersom skolorna i många fall fick anslag oberoende av antalet särskolelever i särskoleklassen. När schablonen följer eleven kommer skolorna bli mer benägna att ta emot fler elever.

En positiv konsekvens av att överföra organisationen för särskole- och FH- elever till stadsdelarna är att det otydliga ansvarsförhållandet mellan utbildningsförvaltningen (särskolenheten) och stadsdelsförvaltningarna upphör. Detta var ett problem som också påpekades i de två tidigare genomlysningarna av särskolenheten och skolskjutsenheten.

I början kan det bli svårt att få till stånd en fungerande placeringsorganisation för boendestadsdelarna/hemskolorna. De känner för närvarande inte till de särskolegrupper som finns i angränsande stadsdelar eftersom de inte tidigare haft något med placering av särskolebarnen att göra.

Att motivera föräldrar att just deras barn får det bättre i en särskoleklass är en krävande uppgift som tar mycket tid. Detta gäller inte minst i de stadsdelar där det finns ett stort antal invandrare.

Skolskjutskostnader per behovsgrupp i schablonerna

När schablonen för särskolelever beräknades utgick man från en budget på 35 milj.kr. och att skolskjutskostnaden för samtliga särskolelever (obligatoriska och frivilliga särskolan) uppgick till i genomsnitt drygt 29 000 kr/elev. Nedanstående tabell visar beräknade snittkostnader per särskoleelev i obligatoriska särskolan i respektive behovsgrupp och hur stor denna andel är av en genomsnittlig skolskjutskostnad.

Tabell 11. Skolskjutsdelen av särskoleschablonen

SCHABLONER OBLIGATORISKA SÄRSKOLAN	Skolskjutskostn /elev	Antal elever	Andel av genomsnittskostnaden
Behovsgrupp 1	4 357	226	15%
Behovsgrupp 2	11 618	192	40%
Behovsgrupp 3	40 664	188	140%
Behovsgrupp 4	63 900	220	220%
Behovsgrupp 5 (centrala medel)	63 900		220%

Tabellen visar vidare att antalet särskolelever i de olika behovsgrupperna är relativt jämnt fördelade. Många av särskoleleverna i främst de två lägre behovsgrupperna kan ta sig till skolan själva när de går i en skola i närheten av hemmet.

Nästa tabell visar beräknad skolskjutskostnad per FH-elev i respektive behovsgrupp i FH- schablonen. Uppgifter om beräknad budget för skolskjuts för FH-eleverna har inte erhållits.

TABELL 12. SKOLSKJUTSDELEN AV FH-SCHABLONEN

FH- SCHABLON	Skolskjutskostn./elev	Antal elever
Behovsgrupp 1	4 357	36
Behovsgrupp 2	40 664	28
Behovsgrupp 3 (centrala medel)	63 900	3

Som tidigare visats ligger redan ansvar för organisation och kostnader av skolskjuts för FH-elever i boendestadsdelen. I detta sammanhang bör även påpekas att när det gäller elever i fristående FH- skolor har stadsdelarna idag ansvar för såväl placeringskostnader som skolskjutskostnader. Ansvaret för placering och finansiering av platskostnaden i de fristående FH- skolorna samt övriga fristående skolor med specialverksamhet överfördes till stadsdelarna januari 2003. Samtliga dessa kostnader tas för närvarande ur stadsdelarnas resursförstärkningsbudget.

När det gäller FH-schablonerna kommer ett nytt ärende att tas upp i Kommunstyrelsen. Skolskjutskostnaderna kommer inte att ingå i det nya förslaget på schablon. Till följd av detta har konsekvensanalysen när det gäller för FH-eleverna lyfts bort ur föreliggande utredning.

Konsekvensanalys - skolskjutskostnader i särskolschablon eller ej

Enligt nämndens beslut ska den ekonomiska ersättningen i form av de nya schablonerna utbetalas till den stadsdelsnämnd där eleverna går i skola. Utbildningsnämnden uttalade att följderna av att skolskjutsen inkluderas i schablonerna var otydligt beskrivna och förvaltningen fick i uppdrag att utreda konsekvenserna vidare.

Ekonomiska incitament att minska skolskjutskostnaderna kommer att finnas oberoende om skolskjutskostnaderna ligger i schablon och går till skolstadsdelen eller utanför och går till boendestadsdelen eftersom beslut och kostnadsansvar för skolskjutskostnaderna i båda fallen ligger inom samma nämnd.

Förvaltningen vill lyfta fram följande för- och nackdelar med att kostnaderna för skolskjuts ingår i den schablon som går till skolstadsdelen.

Fördelar med att skolskjutskostnaderna ligger i schablonen och går till skolstadsdelen:

- ? Färre led. Beslut, beställning, uppföljning, kontroll och finansiering av skolskjuts görs vid den skola eleven går.

- ? Möjlighet för skolor med stora särskolenheter att förhandla fram bra underavtal med taxibolagen.
- ? Skolorna där eleverna går blir mer motiverade att samordna elevernas schema för att minska antalet skjutsar.
- ? Skolorna där eleverna får sin undervisning blir mer motiverade att öva resor med kommunala färdmedel i elevernas sociala träning.

Nackdelar med att skolskjutskostnaderna ligger i schablonen och går till skolstadsdelen:

- ? Risk att skolor tackar nej till de elever som bor längst bort och har höga skolskjutskostnader om det är flera som söker till enstaka platser, även om placeringsansvarig stadsdel bedömt skolan som den bästa för eleven.
- ? Inga ekonomiska incitament för placerande stadsdelsförvaltning att beakta skolskjutskostnader när de placerar särskolelever.
- ? Boendestadsdelens/hemskolans helhetssyn över samtliga barn boende i stadsdelen begränsas. Boendestadsdelens skolor kommer inte alltid känna till sina särskolelever/ familjer när de enbart har kontakt med dem när eleven ska placeras och när eleven eventuellt ska byta skola.
- ? Boendestadsdelens helhetssyn begränsas om hela särskoleschablon går till skolstadsdelen samtidigt som ansvar för korttidstillsyn som berör många särskolelever överförs till boendestadsdelen januari 2005.
- ? Under första åren finns en risk att stadsdelar/skolor som byggt upp stora särskolenheter och har många långväga externa elever, får så höga skolskjutskostnader att medel måste tas från undervisning.
- ? Om hela schablonen går till stadsdelen där eleverna får sin undervisning kommer placerande stadsdel inte få någon ekonomisk täckning för sitt placeringsansvar.

Ovanstående sammanställning framför fler viktiga pedagogiska, sociala och ekonomiska argument för att skolskjutskostnaderna ska separeras från schablonen och överföras till boendestadsdelen än de argument som talar för att skolskjutskostnaderna ska ligga i den schablon som går till skolstadsdelen.

UTBILDNINGSFÖRVALTNINGENS SYNPUNKTER OCH FÖRSLAG

Om skolskjutskostnader särskiljs ur schablonerna kan medlen för skolskjuts antingen ges som anslag procentuellt efter antalet särskolelever boende i stadsdelen eller beräknas utifrån det faktiska antalet elever i de olika behovsgrupperna per staddel. Medlen bör ingå som en del i det socioekonomiska anslaget.

Förvaltningen anser att skolskjutskostnaderna ska särskiljas ur särskoleschablonen och överföras till det socioekonomiska anslaget i elevernas respektive boendestadsdel.

Förvaltningen anser att skolskjutskostnaderna ska tas bort ur schablonen för särskolelever som väljer annan skola än den kommunen anvisat.

Förvaltningen anser att de nya skolskjutsanvisningarna ska träda i kraft i och med 1/1 2005. Syftet är inte att alla elever som berörs av förslaget direkt ska bli av med sin

skolskjuts utan att våren ska ses som en övergångstid där möjlighet finns att förbereda, planera och informera om förändringen. Från första januari ska dock alla nya och förnyade beslut tas utifrån de nya skolskjutsanvisningarna.

Vidare anser förvaltningen att förslaget som berör schablonen – att skolskjutsdelen ska gå till boendestadsdelen ska träda i kraft 1/1 2005.

Slutligen anser förvaltningen att förslaget att skolskjutskostnaderna ska utgå ur schablonen för särskolelever som väljer annan skola än den kommunen anvisat ska gälla från och med 1/7 2005.

Källförteckning

Brukarundersökning

- ? Brukarundersökning i obligatoriska särskolan. (2003:7)

Konsultrapporter

- ? Consider Consultants AB. "Genomlysning av skolskjutsgruppen".
- ? Solving Bohlin & Strömberg. "Särskolan i Stockholms stad" (dnr 03-100/1178:1).

Kommunförbundet

- ? Sammanställning av artiklar samt länsrätts- och regeringsrätts domar som berör skolskjuts

Lagar och förordningar

- ? Förordningen om skolskjutsning. (SFS 1970:340 med ändringar t o m 1992:21).
- ? Skollagen. (SFS 1985:1100).
- ? Lagen om kommuners skyldighet att svara för vissa elevresor. (SFS 1991:1110).

Skolskjutsanvisningar

- ? Skolskjuts - för elever i förskoleklass, grundskola, särskola, gymnasium och vuxenutbildning från Stockholms stad - lagtext, bestämmelser och förutsättningar.
- ? För övriga skolskjutsanvisningar hänvisas till respektive kommuns hemsida.

Tjänsteutlåtanden

- ? Ändring i tillämpningsanvisningarna för skolskjutsar. Dnr 03-515/1079:1. Utbildningsnämnden 030522

- ? Budgethållningsåtgärder för särskolan. Dnr 03-100/1178:2. Utbildningsnämnden 030618
- ? Redovisning av uppdrag om schabloniserat resursfördelningssystem för elever med fysiska funktionshinder. Dnr 04-110/1208:1. Utbildningsnämnden 040614.
- ? Schabloniserat resursfördelningssystem för drift av särskoleverksamheter-na. Dnr 04-110/1209:1. Utbildningsnämnden 040614.

Stockholms skolskjutsanvisningar

Definition - vad är skolskjuts i Stockholm?

Skolskjuts är:

- ? Transport av elev i förskoleklass, grundskola, obligatorisk särskola, gymnasieskola samt gymnasiesärskola från folkbokföringsadress till och från skolan. Med hem jämställs särskild service för barn och ungdomar (s.k. elevhem) och korttidsvistelse.

Skolskjuts är inte:

- ? Transporter av tillfällig natur, ex läkarbesök, behandlingar.
- ? Aktivitetsresor till simhall, studiebesök, teaterbesök mm. Dessa resor beslutas och organiseras av respektive skola.
- ? Transporter till och från förskola/skolbarnsomsorg.

Skolskjutsverksamheten i Stockholm bedrivs med:

- ? Allmän kollektivtrafik (skolkort)
- ? Skolskjutsfordon

Skolkort för allmän kollektivtrafik. Skolskjuts ordnas för de flesta berörda elever genom skolkort för den allmänna kollektivtrafiken. Terminskortets giltighet följer SL:s gällande regler.

Skolskjutsfordon. I de fall skolskjutsberättigad elev av någon anledning inte kan nyttja kollektivtrafik anlitar kommunen skoltaxi (personbil eller buss). Anledning kan vara:

- ? Handikapp eller funktionshinder
- ? Annan särskild omständighet

Skolskjuts med skolskjutsfordon skall planeras så att flera elever samåker. Detta innebär att skolskjutsfordonet åker en slinga för att hämta upp flera elever och att eleverna kan komma tidigare till skolan än skolschemat kräver. Likaså kan det efter undervisningens slut innebära viss väntetid på returren, som regel dock ej mer än motsvarande en lektion. Skolan har under denna tid ansvar för eleven.

Vilka har rätt till skolskjuts?

Bedömningsgrunder

Kommunens skyldighet att anordna skolskjutsar regleras i Skollagens 4 kap 7§ för grundskolan, 6 kap 6§ för särskolan samt i Lagen om kommuners skyldighet att svara

för vissa elevresor (SFS 1991:1110) när det gäller gymnasieelever. Skollagen, 4 kap 7§ 1 stycket: *"Hemkommunen är skyldig att sörja för att det för eleverna i grundskolan anordnas kostnadsfri skolskjuts, om sådan behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållandena, funktionshinder hos en elev eller någon annan särskild omständighet."* Motsvarande text finns för särskolan i 6 kap 6§.

Avståndet mellan hem och skola. Det är upp till varje kommun att fastställa de avståndsnormer som skall gälla för att en elev skall vara berättigad till skolskjuts. För att en elev i Stockholm skall vara berättigad till skolkort skall väglängden från hemmet till skolan minst vara:

Förskoleklass t o m skolår 3	2,0 km
Skolår 4 - 6	3,0 km
Skolår 7 - 9	4,0 km
Gymnasium	6,0 km

Placerade elever

När elev av kommunen placerats i en annan skola än hemskolan kan rätten till skolskjuts prövas.

Andra skäl som ger rätt till skolskjuts. I vissa fall kan andra skäl än avstånd motivera att en elev har rätt att prövas för skolskjuts. Faktorer man tar hänsyn till är:

- ? Funktionshinder hos eleven; skall styrkas genom intyg från läkare.
- ? Trafikförhållanden
- ? Andra särskilda omständigheter

I olika skolformer

Förskoleklass och grundskola. Kommunen är enligt Skollagen skyldig att anordna kostnadsfri skolskjuts för elever i grundskolan om sådan behövs. Stockholms kommun erbjuder även kostnadsfri skolskjuts till elever i förskoleklass på samma villkor.

Särskola. Elev i obligatoriska särskolan samt i gymnasiesärskolan som använder kommunala färdmedel till och från skolan erhåller kostnadsfritt skolkort. Särskolelever kan även prövas för rätt till skolskjuts med skolskjutsfordon.

Gymnasieskola. För elev i gymnasieskola som har rätt till studiehjälp enligt studie-stödslagen, vilket elev i gymnasieskola har t o m vårterminen det år han/hon fyller 20 år, har kommunen enligt Lag om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor skyldighet att svara för elevens kostnader för dagliga resor mellan bostad och skola där färdvägen är minst sex kilometer.

Gymnasieelev med skolgång inom Stockholms län kan med hänvisning till bestående funktionshinder (t ex svårt rörelsehinder) och med läkarintyg som stöd erhålla skolskjuts med skolskjutsfordon.

Vuxenutbildning. Till studerande i vuxenutbildning, inklusive särvtutbildning, sfi (svenska för invandrare) utgår inte skolkort eller skolskjuts med skolskjutsfordon.

Övrigt

Skolskjuts vid växelvis boende. Elev som bor på två adresser på grund av växelvis boende har rätt till skolskjuts under förutsättning att avståndet till elevens skola från föräldrarnas bostäder uppfyller kommunens avståndskriterier eller om elever har andra skäl som ger rätt till skolskjuts. Båda bostäderna måste dock ligga inom Stockholms kommun. Det växelvisa boendet skall vara ett fast arrangemang förankrat i lagstiftningen och eleven skall i princip bo lika mycket hos vardera föräldern. När elev beviljats resa med skolskjutsfordon måste resorna vara regelbundna och schemaläggas för en termin i taget ex. resa varannan vecka till de två bostäderna.

Vilka har inte rätt till skolskjuts?

Skollagen, 4 kap 7§ 3 stycket punkt 1: *”Hemkommunens skyldighet omfattar inte sådana elever som väljer att gå i en annan grundskola än den som kommunen annars skulle ha placerat dem i om något önskemål om en viss skola inte framställts.”* (Motvarande text finns för särskolan i 6 kap 6§).

Val av annan kommunal skola än hemskolan. *Om eleven och föräldrarna väljer en annan kommunal skola än hemskolan så har kommunen ingen skyldighet att anordna skolskjuts. Undantag: om eleven har rätt till skolkort till den ordinarie skolan har han/hon också rätt att få skolkort till den valda kommunala skolan.*

Flytt till annan kommunal skolas upptagningsområde. *I de fall där en elev flyttar till en annan skolas upptagningsområde, men väljer att gå kvar i den gamla skolan gäller samma regler som vid val av annan kommunal skola. Kommunen är följaktligen inte skyldig att bevilja skolskjuts. Undantag: om eleven har rätt till skolkort/skolskjuts till den nya kommunala skolan kan han/hon också ha rätt till skolkort/skolskjuts till den gamla kommunala skolan.*

Val av fristående skola. Om eleven väljer att gå vid en fristående skola har kommunen inte någon skyldighet att anordna skolskjuts.

Förskola och skolbarnsomsorg. Kommunen är inte skyldig att ordna skjuts till eller från förskoleverksamhet eller skolbarnsomsorg. Det innebär att en elev som åker skolskjuts till skolan och på eftermiddagen vistas på ett fritidshem i anslutning till skolan inte är berättigad till skjuts från skolbarnsomsorgen till bostaden.

Förälder har ansvaret för transporten till dessa verksamheter. Det är viktigt att det förekommer en naturlig, helst daglig, kontakt mellan vårdnadshavare och personalen. I de fall skolbarnsomsorg och eftermiddagsverksamhet är en integrerad del i skolans verksamhet kan individuell prövning göras.

Förutsättningar för en säker och trygg skolskjuts med skolskjutsfordon

Kommunen, aktuell skola, transportören, föräldrar och elever har alla del i ansvaret under resan mellan hemmet och skolan. Eftersom många parter berörs i skolskjutsverksamheten kan det vara svårt att dra några exakta gränser för var och ens ansvar.

Skolans ansvar. Skolans ansvar omfattar den praktiska delen, d v s att eleven tas emot vid ankomst, kliver in i rätt bil m.m. Vid väntetider vid skolan är det skolan som ansvarar för ordning och säkerhet.

Vårdnadshavares ansvar. Vårdnadshavare ansvarar för att eleven kommer till och från fordonet vid hemmet (chauffören kan inte lämna ett fordon med andra barn i för att följa med någon in) samt att de uppgjorda tiderna hålls vid dessa tillfällen så att inga förseningar orsakas för övriga elever. Skolskjutsen kan ibland p g a trafikförhållanden bli försenad. Dock kan bilen/bussen ej vänta mer än fem minuter när den anlänt och någon ersättningskjuts erhålles ej.

Vid tids- och adressändringar för en elev (p g a förändrat skolschema, nya hämtningstider till hemmet, tillfällig praktikperiod m.m.) skall alltid prövas om elevens skjuts kan ingå i någon annan ordinarie skolskjutstur. Detta kan resultera i att en rimlig anpassning av elevens nya tider till annat ordinarie skolskjutsfordons körtider görs.

Vid elevs sjukdom under skoldagen förutsätts ett gemensamt ansvar mellan vårdnadshavare och skolpersonal för att på bästa möjliga sätt arrangera elevens hemresa. Vårdnadshavaren har dock huvudansvaret.

Under transporten. Transportören ska se till att chauffören har nödvändig kompetens för att utföra skolskjutsuppgiften. Chauffören skall behärska och följa gällande trafikföreskrifter, ha tillräcklig kunskap om elevernas funktionshinder samt känna till och respektera gällande överenskommelser angående sekretess, punktlighet m.m. Tids- och adressändringar kan alltid medföra byte av chaufför. Föraren skall underrätta skolan om ordnings- eller säkerhetsproblem uppstår under transporten.

Försäkringar. Om en elev skadas vid en trafikolycka, eller får någon av sina tillhörigheter förstörda i samband med olyckan, täcks alla kostnader genom fordonets trafikförsäkring. En elev som med avsikt skadar någonting i skoltaxi/bussen är ersättningskyldig gentemot entreprenören som har möjlighet att rikta skadeståndskrav mot eleven. När en elev oavsiktligt skadar någonting på bussen kan föräldrarnas hemförsäkring i vissa fall användas.

Olycksfall

Stockholms stad har tecknat en kollektiv olycksfallsförsäkring med Folksam med giltighetstid till 1 juli 2006. Detta innebär vid olycksfall att barn/elever/studerande under 24 år inom Stockholms stads verksamhetsområde har möjlighet att få kostnadsfri skjuts till och från skolan/fritidsverksamheten. En förutsättning är dock att försäkringsbolaget bekräftat sitt kostnadsansvar, vilket sker när skadeanmälan tillsammans med läkarintyg som bekräftar behovet av skjuts inkommit till försäkringsbolaget. Skolan ansvarar tillsammans med förälder/studerande för att intyg och skadeanmälan skickas in samt att beställning av skjuts görs när Folksam bekräftat sitt kostnadsansvar.

Olycksfallsförsäkringen gäller **dygnet runt** för:

- ? barn i kommunal/enskild förskola/familjedaghem/allmän förskola/skolbarnsomsorg
- ? elever i kommunal/fristående grundskola och gymnasieskola
- ? elever i kommunal/fristående särskola (inkl. korttidstillsyn för barn/ungdomar enligt LSS).
- ? studerande upp till 24 år i kommunal/fristående vuxenutbildning som Stockholms stad är ansvariga för genom avtal

Olycksfallsförsäkringen gäller **under verksamhetstid** för:

- ? studerande 24 år och äldre som deltar i kommunal/fristående vuxenutbildning som Stockholms stad är huvudman för

Resegaranti. Om den kommunala skolskjutsen med skolskjutsfordon uteblir gäller följande resegaranti. Förälder som kör barnet i egen bil till skolan erbjuds en milersättning på 100 kr/mil (januari 2005). Denna ersättning är tänkt att täcka uppkomna kostnader och är beskattningsbar. Förälder som i stället själv ordnar taxiskjuts till sitt barn erbjuds ersättning motsvarande faktiska taxikostnader (mot uppvisande/ överlämnande av kvitto).

Ansökan om resa med skolskjutsfordon

Om förälder vill att rätten till skolskjuts med skolskjutsfordon skall prövas på grund av avstånd, trafikförhållanden, funktionshinder hos eleven, växelvis boende eller av någon annan särskild omständighet görs en ansökan.

- ? Ansökan som gäller förskoleklass- och grundskolelever ställs till hemstadsdelen
 - ? Ansökan som gäller FH-elever i grundskolan ställs till hemstadsdelen
 - ? Ansökan som gäller elever i obligatoriska särskolan ställs till hemstadsdelen
 - ? Ansökan som gäller gymnasieelever ställs till utbildningsförvaltningen
 - ? Ansökan som gäller elever i gymnasiesärskolan ställs till utbildningsförvaltningen
- Beslut om skolskjuts skall efter förnyad ansökan omprövas minst en gång varje år.

Förslag till ny särskoleschablon exklusive skolskjuts

Obligatorisk särskola

Undervisning	Reviderad shablon	Skolskjuts
Behovsgrupp 1 skolår 0-3	141 521	4 357
Behovsgrupp 1 skolår 4-6	145 961	4 357
Behovsgrupp 1 skolår 7-10	155 951	4 357
Behovsgrupp 2 skolår 0-3	187 220	11 618
Behovsgrupp 2 skolår 4-6	191 660	11 618
Behovsgrupp 2 skolår 7-10	201 650	11 618
Behovsgrupp 3 skolår 0-3	265 964	40 664
Behovsgrupp 3 skolår 4-6	270 404	40 664
Behovsgrupp 3 skolår 7-10	280 394	40 664
Behovsgrupp 4 skolår 0-3	372 118	63 900
Behovsgrupp 4 skolår 4-6	376 558	63 900
Behovsgrupp 4 skolår 7-10	386 548	63 900
Behovsgrupp 5 skolår (centrala medel)		63 900

Skolbarnsomsorgen	Ingen förändring jfrt med tidigare
-------------------	---------------------------------------

Behovsgrupp 1 skolår 0-3	87 650
Behovsgrupp 1 skolår 4-6	87 650
Behovsgrupp 2 skolår 0-3	99 060
Behovsgrupp 2 skolår 4-6	99 060
Behovsgrupp 3 skolår 0-3	124 260
Behovsgrupp 3 skolår 4-6	124 260
Behovsgrupp 4 skolår 0-3	163 840
Behovsgrupp 4 skolår 4-6	163 840