

Sammanträdesdatum
2014-01-14

Dnr 2014/37

§ 3

Utredning om Sala kommuns skolskjutsorganisation samt Reviderade riktlinjer för handläggning av särskild kollektivtrafik i Sala kommun

INLEDNING

Kommunstyrelsen beslutade 2013-09-10, § 221, att en utredning ska genomföras för att se över hur eventuella förändringar ska kunna ske i nu gällande riktlinjer för beviljande av skolskjuts, skolornas schemaläggning och upptagningsområde samt att redovisa konsekvenserna för sådana förändringar i skolskjutsar läsåret 2014/2015.

Beredning

Bilaga KS 2014/6/1, missiv Sala kommuns skolskjutsorganisation

Bilaga KS 2014/6/2, utredning med bilagor

Bilaga KS 2014/6/3, missiv reviderade riktlinjer

Bilaga KS 2014/6/4, riktlinjer för handläggning av särskild kollektivtrafik i Sala kommun

Utredare Marjatta Kantola Nilsson och transportstrateg Kristina Eriksson föredrar ärendet. Handläggarna Annelie Mattsson och Berith Pettersson deltar vid ärendets behandling.

Yrkanden

Per-Olov Rapp (S) yrkar

att ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar

att anta utredningens förslag till bibehållen schemaläggning/ramscheva och upptagningsområden,

att anta revideringar i riktlinjernas text gällande skolskjuts,

att anta Reviderade riktlinjer för särskild kollektivtrafik i Sala kommun, Bilaga KS 2013/6/4, samt

att uppdra till kommunstyrelsens förvaltning och skolförvaltningen att till kommunstyrelsen redovisa en lösning för samlad skoldag alternativt ökade bussturer i Heden och Kilbo.

BESLUT

Ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar

att anta utredningens förslag till bibehållen schemaläggning/ramscheva och upptagningsområden,

att anta revideringar i riktlinjernas text gällande skolskjuts,

att anta Reviderade riktlinjer för särskild kollektivtrafik i Sala kommun, Bilaga KS 2013/6/4, samt

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande





Sammanträdesdatum
2014-01-14

forts § 3

att uppdra till kommunstyrelsens förvaltning och skolförvaltningen att till kommunstyrelsen redovisa en lösning för samlad skoldag alternativt ökade bussturer i Heden och Kilbo.

Utdrag
kommunstyrelsen

Justerandes sign 			Utdragsbestyrkande 
---	--	--	---



KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret,
enheten för planering och utveckling



MISSIV

Sala Kommuns skolskjutsorganisation

Bakgrund

I KS den 2013-09-10 § 221 beslutades om utredning av eventuella förändringar i nu gällande riktlinjer för beviljande av skolskjuts, skolornas schemaläggning och upptagningsområden i samarbete med skolförvaltningen, samt att redovisa konsekvenserna för sådana förändringar i skolskjutsar läsåret 2014-2015.

I gemensam arbetsgrupp med skolförvaltningen och transportenheten har riktlinjer, schemaläggning/ramschemata och upptagningsområden diskuterats.

Utredningen visar att ändringar av skolornas schemaläggning och upptagningsområden får betydande konsekvenser på flera sätt, längre restider, mer skolskjuts med entreprenörsbuss, på sikt färre avgångar för linjetrafiken och högre kostnader.

Utredningen har också visat att resor, som utförs av Samtrafik, för särskolans elever och daglig verksamhets deltagare inte fungerar. Till dessa resor används i stor utsträckning samma fordon och samplaneras av Samtrafik. Frågan kring dessa resor kommer att utredas vidare med start i januari 2014.

I riktlinjerna har kompletteringar gjorts gällande funktionshinder, annan särskild omständighet och särskolans speciella behov.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens ledningsutskott hemställer att kommunstyrelsen beslutar

att anta utredningens förslag till bibehållen schemaläggning/ramschemata och upptagningsområden.

att anta revideringar i riktlinjernas text gällande skolskjuts.

Marjatta Kantola Nilsson

SALA KOMMUN Kommunstyrelsens förvaltning	
Ink. 2014 -01- 08	
Diariefnr 2014/37	Aktbilaga 2

Utredning

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET ENHETEN FÖR PLANERING OCH UTVECKLING

INNEHÅLL

1	INLEDNING	4
2	METOD	5
3	RESULTAT	6
4	ANALYS/DISKUSSION	9
4.1.1	FÖRSLAG TILL BESLUT	<i>Fel! Bokmärket är inte definierat.</i>

1 INLEDNING

Sala kommun har en gemensam organisation för samhällsfinansierade resor från och med 2011. Kommunstyrelsen är ansvarig nämnd och handläggningen av resor sker på enheten för planering och utveckling.

Grundskolans, obligatoriska särskolans och gymnasiesärskolans skolskjuts utförs av upphandlade transportörer eller med linjetrafik. Elevresor med skolkort inom gymnasieskolan utförs huvudsakligen med linjelagd kollektivtrafik. Särskolans elever som har behov av speciella transporter reser med Samtrafik.

Sala kommun beslutade under våren 2010 att delta i projektet MERKOLL i syfte att bland annat få en ökad samordning av kollektivtrafik med skolskjuts. Med linjeläggning av vissa skolskjutsar har trafikutbudet kunna ökat på områden med lite kollektivtrafik.

I KS den 2013-09-10 § 221 beslutades om utredning av eventuella förändringar i nu gällande riktlinjer för beviljande av skolskjuts, skolornas schemaläggning och upptagningsområden i samarbete med skolförvaltningen, samt att redovisa konsekvenserna för sådana förändringar i skolskjutsar läsåret 2014-2015.

2 METOD

1. En arbetsgrupp har skapats där deltagare från skolförvaltningen (två rektorer en kontorschef) och från enheten för planering och utveckling (handläggare och strateg) deltagit under tre tillfällen för diskussioner kring frågorna i uppdraget. Fakta som samlats in mellan mötena har lyfts och diskuterats.
2. I enskilda möten med rektorer från grundskolor med många skolskjutsberättigade elever har diskussioner förts om nuvarande och kommande frågor gällande skolskjuts.
3. Skolkansliet har bidragit med elevunderlag för kommande läsår till diskussionerna angående skolornas upptagningsområden.
4. Jämförelser har gjorts med andra kommuners riktlinjer för skolskjuts i Sverige och i Västmanland vad gäller avstånd till busshållplats och angående tillägg om särskild hantering i riktlinjerna för elever i kommunens särskola.
5. Från det administrativa IT-system som idag används för skolskjutsplanering och handläggning har fakta om ruttor och turtider hämtats.
6. Vid deltagande på två skolskjutskonferenser har bland annat lagar och förordningar diskuterats och tekniska lösningar som SeeMe – säkra hållplatser presenterats.
7. Trafikverkets modell för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser på landsbygd, har presenterats och diskuterats som ett verktyg i handläggning av beslut om skolskjuts.
8. Särskolans frågor har behandlats under möten med Samtrafik och Särskolan var för sig samt i möten där båda parter deltagit.

3 RESULTAT

Förslag till revidering av text i stycket som hanterar skolskjuts i Riktlinjerna för handläggning av särskild kollektivtrafik i Sala kommun,.

I stycke **Annan särskild omständighet** har text, enligt Kommunakutens jurist Christer Hjert, markerad kursivt lagts till.

- Skolskjuts medges när annan särskild omständighet föranleder det, såsom om en elev på grund av psykosociala skäl behöver gå i en annan skola än den som kommunen annars skulle ha placerat eleven i *eller på grund av elevs behov av trygghet och säkerhet.*

I stycke med rubriken **Särskolan** har texten markerad kursivt lagts till eller ändrats.

- *Skolskjuts kan anordnas även till elev med sådant funktionshinder där behovet av skolskjuts är uppenbart. Bedömning ifall skolskjuts ska beviljas på grund av fysiskt eller psykiskt funktionshinder avgörs i varje enskilt fall. Vid bedömning ska ett intyg från BUP, elev-hälsa, kurator, läkare eller motsvarande stärka det särskilda behovet av skolskjuts.*
- Den totala planerade restiden i skolskjuts bör understiga 60 min. enkel resa. Vid snöoväder, tjällossning eller liknande händelser får, den totala restiden i skolskjuts överstiga planerad restid.
- Skolans schemaläggning och skolskjuts ska samplaneras så att väntetiderna minimeras.
- *Väntetiden för särskolans elever före ramschemats start och ramschemats sluttid ska inte - annat än i undantagsfall - överstiga 15 minuter*

I stycket **Funktionshinder** har texten markerad kursivt lagts till eller ändrats.

- *Vid funktionshinder ska en bedömning göras av hur funktionshindret påverkar elevens möjligheter till att ta sig till skolan. Det ankommer på elever och dess vårdnadshavare att presentera relevant underlag för bedömningen. Sådant underlag kan t ex bestå av ett medicinskt utlåtande från BUP, elevhälsoteam, psykolog eller motsvarande. Blankett för ändamålet finns att hämta på Information Sala och på Sala kommuns hemsida.*

Elever med särskilda behov kan ha ledsagare med under resan.

Ledsagares av- och påstigning ska ske på samma adress som den skolskjutsberättigade. Behovet ska bedömas i varje enskilt fall.

Avståndet¹ från hemmet till hållplats för elever som redan är berättigade till skolskjuts kvarstår. 50 elever skulle beröras av en förkortning med 1000 meter till busshållplats, av dessa skulle 29 elever behöva skolskjuts på annat sätt än i

¹ Förändrade avstånd till hpl konsekvenser, Bilaga 1

dagsläget där resorna görs med VL:s linjetrafik. Konsekvenserna av en förkortning till hållplatsen med 1000 meter medför omplanering av skolskjutsar med ett utökat antal fordon, en samordningsförlust, långa restider, försämrade kollektivtrafik för allmänheten och högre kostnader. Kostnad för en entreprenörsbuss cirka 800 000 – 1 000 000:-.

Skolornas² ramschema ändras inte i dagsläget. Det är oklart hur den av Skolverket annonserade utökningen av lektionstid i matematik och svenska (70-90 minuter/vecka) på lågstadiet och mellanstadiet påverkar schemat. Skolans ramschema bygger på konceptet samlad skoldag. Samlad skoldag innebär att eleverna börjar och slutar samtidigt. Det innebär att lärare, förskollärare, fritidspedagoger, specialpedagoger med flera får en än bättre möjlighet att samverka och samplanera och ta vara på sina olika kompetenser. Samlad skoldag används redan på en del håll i Sala kommun medan andra skolor inte infört detta fullt ut ännu.

Hedens skola och Kilbo skola har önskemål att två dagar/vecka förlängs, eleverna reser till Västerfärnebo skola för slöjd och hemkunskap dessa dagar. Resorna sker inom verksamheten och räknas som skolskjuts på grund av att skolorna inte har förutsättningar att ha dessa ämnen på skolan. Förslag att läsa dessa ämnen i block för de praktiska delarna och de teoretiska delarna fortlöpande lyftes på arbetsgruppsmötena. Läraren i ämnena kan i så fall ta sig till elevernas placeringsskola för att ha teori med eleverna.

Ingen förändring av upptagningsområdena³. Vid förändring skulle konsekvenserna bli dubbel skolskjutsplanering under ett flertal år framåt, med högre kostnader som följd. Vid förändring av upptagningsområdena får elever från samma område olika placeringsskolor och skolskjutsen behövs till båda. Elever som redan börjat skolan går kvar i sin placeringsskola och de elever som är nya placeras på skola i det nya upptagningsområdet.

Resorna⁴ för Särskolans-, Förberedelseklassen på Åkraskolans - och Dagligverksamhets elever/deltagare utförs av Samtrafik. Resorna påverkar varandra och fungerar inte tillfredställande.

Ett behov finns att fortsätta arbeta med frågorna kring Särskolans- och dagligverksamhets resor och har planerats ta vid under januari 2014.

SeeMe⁵ – säkra hållplats är en teknisk lösning där hållplatsen kompletteras med blinkande enheter och transponder som ska fästas på elevens kläder eller ryggsäck.

Trafikverket har tagit fram en Modell⁶ för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser på landet. Modellen har presenterats för handläggare som ett

² Schemaläggning, Bilaga 2

³ Upptagningsområde, Bilaga 3

⁴ Särskolan, Bilaga 4

⁵ Säkra hållplatser, Bilaga 5

hjälpmedel att använda vid beslut om skolskjuts när det gäller trafikfarlig hållplats och väg till hållplats.

Ett enhetligt kompletterande intyg⁷ till bedömning av skolskjuts av skärskilda skäl har arbetats fram.

⁶ 2010_110_modell_for_bedomning_av_risk_och_otrygghet_vid_busshallplatser_pa_landsbygd trafikverket, Bilaga 6

⁷ Blankett Kompletterande intyg till ansökan om skolskjuts, Bilaga 7

4 ANALYS/DISKUSSION

Särskolans skolskjutssituation behöver ses över. I planeringen av dessa resor behöver en förvaltningsöverskridande samverkan komma till med deltagande över förvaltningsgränserna.

En samverkande grupp bestående av skolskjutshandläggare, transportstrateg och representanter från skolförvaltningen, helst en från varje skola och en övergripande kontaktperson, är önskvärt, med några möten/år för uppföljning/avstämning av skolskjutsläget på skolorna.

Den tekniska lösningen SeeMe- säker hållplats stärker känslan av trygghet och säkerhet på väg till och vid hållplats.

SeeMe – säker hållplats kan användas vid de hållplatser som bedöms som extra riskfyllda och otrygga. Trafikverkets modell för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplats, kan tillsammans med kommunens trafikingenjör användas vid bedömning av på vilken hållplats SeeMe - säker hållplats placeras. Lösningen är kopplad till en kostnad på 17940: -/enhet vid köp då ingår fundament, stolpe, skylt och enhet med lampor samt 5 st transponder och allt underhåll sköts då av kommunen, eller en hyreskostnad på 11 000: -/år och enhet då ingår placering, drift och underhåll. I båda fallen tillkommer kostnader för hyra till markägaren där busshållplatsen placeras. Enheterna kan placeras på befintliga hållplatser för linjetrafik.

På markanden finns också andra lösningar för säkerhet på hållplats men de flesta av dessa riktar sig inte till elevernas säkerhet utan mer till transportören av skolskjuts, BussLED beskrivs som ett alternativ i bilagan.

Utredningen visar att avstånden till hållplats för eleverna och schemaläggning på skolorna med konceptet samlad skoldag samt att skolornas nuvarande upptagningsområden kvarstår.

Analysen visar också att till bedömning av hållplats och väg till hållplats använda trafikverkets modell för bedömning. I detta bedömningsarbete finns möjlighet att utveckla ett samarbete med kommunens trafikingenjör, för en så bred bedömning av trafikfaran som möjligt. Till bedömningsarbetet vid skolskjutsansökan har kompletterade intyg till handläggning av skolskjuts vid funktionshinder tagits fram, för att få så enhetliga och tydliga kompletterande uppgifter som är möjligt.

En skolskjutsgrupp bestående av kontaktpersoner på skolorna och personal från transportenheten för uppföljnings- eller avstämningsmöten minst 2 ggr/år. Lista på kontaktpersoner finns redan, denna lista behöver uppdateras kontinuerligt så att rätt personer finns med i den.

Säkerhet och trygghet är ord som är viktiga, dessa tillägg i riktlinjerna står Kommunakutens Christer Hjert för, och finns redan i riktlinjerna.

För att bedöma vägen till busshållplats och även busshållplatsen finns en modell som Trafikverket tagit fram. Modellen kan användas vid handläggning av skolskjutsbeslut för att ta fram uppgifter om en väg är trafikfarlig eller inte och vid placering av hållplatser. Modellen kan ses som ett komplement som kan användas i ett samarbete med trafikingenjör för bedömning av risk och otrygghet vid hållplats och vägen dit.

Förslagsvis kan ett arbete starta att planera för säkra hållplatser. Trafikverkets modell för bedömning kan användas för att se var man kan placera SeeMe-hållplatser. SeeMe – säkerhållplats är en teknisk lösning som varnar trafiken genom blinkade lampor på hållplatsen. BussLED är en annan teknik som tagits fram för ett säkrare resande med buss, tekniken är dock framtagen som ett hjälpmedel för chauffören och är inte lika inriktad mot skolskjuts som föregående.

4.1.1

Med hänvisning till ovanstående föreslås

att revidera text i dokumentet under stycke 5 Skolskjuts rubrik skoltransport i Riktlinjer för särskild kollektivtrafik i Sala kommun

att lägga till föreslagen text vid funktionshinder i dokumentet under stycke 5 Skolskjuts i Riktlinjer för särskild kollektivtrafik i Sala kommun

att lägga till föreslagen text för särskolan i dokumentet under stycke 5 Skolskjuts i Riktlinjer för särskild kollektivtrafik i Sala kommun

att i riktlinjerna reducera väntetiden för särskolans elever från 30 minuter som gäller idag till 15 minuter, med ett tillägg under rubriken Res och väntetider.

att lägga till den av Kommunakuten föreslagna text om trygghet och säkerhet i riktlinjerna.

Utredning
Kommunstyrelsens förvaltning

ANTAGEN § x | xxxx-xx-xx | DIARIENUMMER 20xx/xxx | REVIDERAD § x | xxxx-xx-xx | DIARIENUMMER 20xx/xxx

| |

Konsekvenser av förändringar av avstånd till hållplats för elever med skolskjuts i grundskolan och särskolan

Konsekvenser av förändrade avstånd till hållplats

Underlaget hämtat för läsåret 2013-2014

	låg			mellan			hög		
	totalt	VL	E	totalt	VL	E	totalt	VL	E
V-färnebo skola	3	3		0					
Hedens skola	4	1	3	1	1				
Kilbo skola	7	7		0					
Kila skola	7		7	0					
Kyrkskolan	3		3	1	1				
Varmsätra skola	3	1	2	0					
Ransta skola	2		2	0					
Åby skola	1	1							
Åkraskolan	2		2	0					
Lärkbackskolan	0			0					
Ängshagenskolan	1	1		0					
Vallaskolan	0			0			4	4	
Ekeby skolan							11	11	
	33	14	19	2	2	0	15	15	

Tabellen visar antal elever berättigade till skolskjuts som skulle beröras av förkortning av avståndet till hållplatsen samt fördelningen mellan entreprenörsbuss och linjelagd VL-buss.

Konsekvenser

Konsekvenserna av att förkorta avstånd till hpl med en km för barn som idag är beviljade skolskjuts.

Västerfärnebo skola (3 elever)

LÅG(f-3): Tre barn som idag åker VL-buss får förlängt till nuvarande hpl. Åtgärd för två barn förtätning av VL-hpl, ett barn ny linje för entreprenörsbuss.

Hedens skola(5 elever)

LÅG(f-3): Ett barn åker idag med VL får för långt till nuvarande hpl måste ersättas med entreprenörsbuss. Tre barn entreprenörsbuss längre restid.

MELLAN(4-6): ett barn åker idag med VL får för långt till hpl måste ersättas med entreprenörsbuss.

Kilbo skola(7 elever)

LÅG(f-3): Sju barn åker idag med VL får för långt till hpl och måste ersättas med entreprenörsbuss som inte finns idag.

Kila skola(7 elever)

LÅG(f-3): omplanering av körsträcka vilket ger längre körtur och restid.

Kyrkskolan(4 elever)

LÅG(f-3): omplanering av körsträcka vilket ger längre körtur och restid.

MELLAN(4-6): ett barn åker med VL idag läget måste ersättas med en ny entreprenörsbuss.

Varmsätra skola(3 elever)

BILAGA 1

LÅG(f-3): ett barn åker med VL-buss i dagsläget fortsätter. Två åker entreprenörsbuss omplanering av körsträcka vilket ger längre körtur och restid.

Ransta skola(2 elever)

LÅG(f-3): omplanering av körsträcka vilket ger längre körtur och restid

Åby skola(1 elev)

LÅG(f-3): ett barn åker VL-buss måste ersättas med entreprenörsbuss

Åkraskolan(2 elever)

LÅG(f-3): omplanering av körsträcka vilket ger längre körtur och restid

Ängshagenskolan(1 elev)

LÅG(f-3): ett barn åker VL-buss måste ersättas med entreprenörsbuss.

Vallaskolan(4 elever)

HÖG: fyra barn åker VL-buss måste ersättas med entreprenörsbuss finns ingen planerad i dag.

Ekebyskolan(11 elever)

HÖG: elva barn åker VL-buss måste ersättas med entreprenörsbuss finns ingen planerad i dag.

SAMMANFATTNING:

Totalt berörs 50 elever på olika sätt om avståndet från hemmet till hållplatsen minskas med 1000 m (samma avstånd som i tidigare riktlinjer).

- 15 högstadiееlever får åka entreprenörsbuss istället för linjetrafik.
- 3 mellanstadiееlever får åka entreprenörsbuss istället för linjetrafik.
- 3 lågstadiееlever kan fortsätta åka med linjetrafiken om man förtätar hållplatserna
- 11 lågstadiееlever får åka entreprenörsbuss istället för linjetrafik.
- 18 lågstadiееlever får längre restid och tursträcka pga att turerna måste omplaneras.

415 elever åker VL-linjetrafik av dessa är det 29 elevers resor som måste ersättas med ny linjelagd entreprenörsbuss eller taxi.

I dagens planering av entreprenörsskjuts finns inte utrymme att förlänga körsträckor samt lösa situationen med att ersätta VL-linjebuss där avstånd till hpl blir för långt enligt ovanstående presentation. En helt ny planering måste göras med ett utökat antal fordon.

- Hur många nya bussturer behöver planeras?
- Nya fordon: buss/taxi? Och kostnader för fordon.
- Hur drabbar detta allmänheten? Indragna avgångar med linjetrafiken, hur många?

(Om avstånd till skolan minskas med 1000 m blir ökningen 439 elever som blir berättigade skolskjuts. Vad detta innebär är inte utrett i ökat antal fordon, skolkort och den totala kostnaden.)

SKOLORNAS SCHEMALÄGGNING

I möten med rektorer på skolorna och i en arbetsgrupp bestående av personal från transportenheten och skolförvaltningen har man diskuterat skolskjutsfrågor.

I dessa sammanhang har olika synpunkter och personliga tyckanden framkommit.

Synen på hur skolan kan anpassa sig till skolskjutsarna är olika från skola till skola. På en del skolor har man redan infört samlad skoldag sedan tidigare och har därför lite lättare att anpassa sig till ett ramschema. Andra skolor är inte riktigt "där" ännu.

Ytterskolorna reser redan nu till bad, slöjd, hemkunskap och musik, önskemål för att få en bättre planering, är att dessa skolor får lägga sina scheman först.

Direktiv från Skolverket om utökad lektionstid i matematik och svenska för lågstadiet och mellanstadiet

70-90 min i ökad lektionstid i matematik för lågstadiet, läsåret 2013/2014

70-90 min i ökad lektionstid i matematik för mellanstadiet, läsåret 2016/2017

70-90 min i ökad lektionstid i svenska för lågstadiet kommer troligen att införas ganska snart.

- Den utökade lektionstiden i matematik på lågstadiet finns redan inlagd på Kila skola, Kyrkskolan, Åkraskolan, Kilbo- och Hedens skola och ryms i ramschemat, på andra håll är det inte inlagt, en farhåga är att det inte får plats.
- Ökade personalkostnader (lärare och fritidspersonal) på skolan i samband med att barnen kommer tidigt till/åker lite senare från skolan. Upplevelsen av att en fsk-klass på en skola har fått för lång skoldag (8.00 - 14.00).
- Skolans schemaändringar kan inte göras plötsligt, VL:s busstidtabell går inte att ändra så lätt, tabellen för 2014 ligger redan.
- Små schemaändringar påverkar planeringen för skolskjuts där tiderna redan är tajta.
- Det är ännu inte klart hur övrig utökning av lektionstid i svenska och matematik kommer att påverka ramschemat för skolan. Kyrkskolan i Möklinta meddelar dock att det ska hålla.
- Hedens skola meddelar att skolans fritidshem får för stora grupper i och med att skolan har ett ramschema där alla slutar samtidigt, önskemål finns om utökning med en buss för att minska gruppen barn på fritidshemmet.
- Skolornas ramschema ändras inte i dagsläget. Det är oklart hur den av Skolverket annonserade utökningen av lektionstid i matematik och svenska (70-90 minuter/vecka) på lågstadiet och mellanstadiet påverkar schemat.
- Skolans ramschema bygger på konceptet samlad skoldag. Samlad skoldag används redan på en del håll medan andra skolor inte infört detta ännu. Hedens skola och Kilbo skola har önskemål att två dagar/vecka förlängs, eleverna reser till Västerfärnebo skola för slöjd och hemkunskap dessa dagar.
Förslag och idéer om att läsa dessa ämnen i block för de praktiska delarna

BILAGA 2

och de teoretiska delarna fortlöpande lyftes på arbetsgruppsmötena.
Läraren i ämnena kan i så fall ta sig till skolan för att ha teori med eleverna.

Konsekvenser

- En farhåga är att övrig utökning av lektionstid i svenska och matematik kommer att innebära att ramschemat för skolorna inte håller på sikt.

Upptagningsområden

KONSEKVENSER

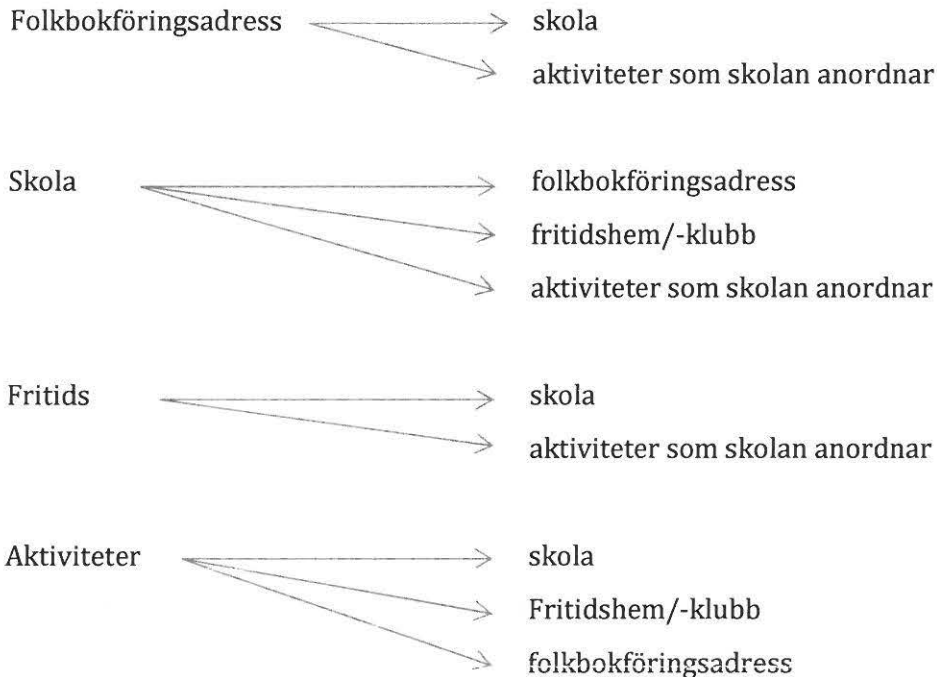
Ändringar av upptagningsområdena kan medföra dubbel skolskjutsplanering, elever från ett område som redan har startat i en skola i gamla upptagningsområdet och nya elever som startar i en skola på nytt upptagningsområde.

Prognos för barn som börjar i förskoleklass hösten 2014 är 219 elever en minskning med 23 jämfört med läsåret 2013-2014.

SKOLA	FÖRÄNDRING	LÅ 13/14	förslag LÅ 14/15
Åkraskolan	- 4 elever	36 elever	32 elever
Åby skola	+ 1 elever	9 elever	10 elever
Varmsätra skola	+ 7 elever	10 elever	17 elever
Ransta skola	- 6 elever	19 elever	13 elever
Ängshagenskolan	- 6 elever	30 elever	24 elever
Vallaskolan		45 elever	45 elever
Kyrkskolan	- 6 elever	12 elever	6 elever
Västerfärnebo skola	- 7 elever	17 elever	10 elever
Hedens skola	- 8 elever	13 elever	5 elever
Kilbo skola	+ 6 elever	6 elever	12 elever
Lärkbackskolan	- 2 elever	30 elever	28 elever
Kila skola	+ 5 elever	15 elever	20 elever

SÄRSKOLAN

Särskolans elever åker idag skolskjuts enligt:



Till detta tillkommer tillfälliga resor vid ett antal tillfällen, resor till t ex ishallen, bowlinghallen, SORF. Dessa har gått under särskolans verksamhet Idrottsskolan, delvis finansierat som föreningsaktivitet. Resorna har används som skolskjuts.

- Systemet med att använda skolskjuts på alla dessa ställen ger ett antal "extra" skolskjutsturer/vecka. Ska dessa turer fortsätta som skolskjuts?
- Elever på Klöverskolan tillhör inte särskolan, är placerade på Klövervägen pga. funktionshinder. Dessa elever åker skolskjuts till/från skola fritids.
- Särskolans ändringar av resor påverkar Daglig verksamhets resor och tvärtom. Båda verksamheterna har ett behov av att kunna ändra i sina resor.
- Ska resorna fortsätta som idag för särskolan?
- Ska det skrivas ett särskilt stycke i riktlinjerna för särskolan, med text om särkolans speciella behov av skolskjuts? T ex att väntetiden kortas av från 30 min till 20 min.
- Skolskjuts ska enligt SL endast ske mellan Folkbokföringsadress och skolan, särskolans elever åker också enligt ovan.

Konsekvenser

- Ändringar enligt ovan bäddar för missförstånd mellan skolan och utförare av resor
- Minskad samordning av resorna
- Höga kostnader
- Svårt att upprätthålla kontinuitet med chaufförer

Säkra hållplatser

SeeMe - busshållplatser med varningsenhet och aktiverings transponder. Från företaget Amparo.

Kostnader

Köpa

17940: -/system

Ett system: en varningsenhet med fem aktiverings transponder. Varningsenheten fästes på busshållplatsskylten och eleverna har aktiverings transponder. Tillkommer kostnader för skylt, stolpe och fundament om dessa inte redan finns.

Hyra

Hyeskostnad på årsbasis exkl. moms

- En varningsenhet och fem aktiveringstransponder 9984: -
- Stolpe med fundament ca 250: -
- Skylt ca 800: -
- Totalt ca 11000: -/hållplats

Avtalet tecknas för 12 månader och förlängs därefter med 12 månader i taget tills dess att uppsägning sker. Uppsägning skall ske minst 3 månader innan avtalstidens utgång.

I hyreskostnaden ingår skötsel av utrustningen, placering av hållplats, flytt av hållplats osv.

Ingen begränsning av antal system man vill hyra.

Flera kommuner i Sverige har dessa system, Hagfors och Nynäshamn har lämnat information.

Se nedan:

Nynäshamn

Använder både linjetrafik och entreprenörsbuss. Totalt finns 12 st SeeMee-system i kommunen varav 2 sitter bara för entreprenörsbussen och resten för linjetrafiken.

Linjetrafiken, kommunens trafikavdelning och Amparo har tillsammans satt upp systemen. Totalt åker 638 elever skolskjuts i kommunen fördelat 208 entreprenörsskjuts och 430 linjetrafik.

Placering av systemen avgör skolskjutssamordnaren i samarbete med trafikverket eftersom kommunen inte äger vägnätet.

En gång per vecka kontrollerar samordnaren att dessa system sitter på rätt ställe och att de fyller en funktion. Inför nytt läsår krävs ett större arbete med några timmar/dag.

Systemen sitter på den del av kommunen där det reser flest barn, man har tittat på vilka hållplatser som är mest använda och var systemen skulle göra mest nytta för eleverna. Sedan vägs trafikens hastighet och hållplatsens placering in.

Hagfors

Av kommunens skolskjuts är ca 60 % upphandlad och 40% linjetrafik.

SeeMee-säker hållplats används på båda varianterna. Kommunen har idag 16 hållplatser med SeeMee-säkerhållplats, ca 10 % av hållplatserna.

Kommunen står för kostnaden och har ett hyresavtal för dessa 16 hållplatser. Det har fungerat bra.

Det är ca 500 elever som åker skolskjuts.

Skolskjutssamordnare tillsammans med entreprenörer och chaufförer för en diskussion om var det är lämpligt att ha en sådan hållplats. Chaufförerna är ju de som bäst ser var behovet finns. Det kan även ha kommit önskemål från föräldrar.

BILAGA 5

När man startar upp är det en del jobb. Efter att man bestämt var behovet är så skickar jag information om SeeMe till respektive föräldrar. Jag skickar också med en Överenskommelse som de får skriva på, där de intygar att de tagit del av informationen samt att de kommer att medverka till att deras barn använder reflexen/sändaren.

Det jobb som återkommer varje läsår är att skicka ut meddelande i slutet av maj om att reflexen ska lämnas in sista veckan på vårterminen. Reflexerna ska skickas till Göteborg för batteribyte.

När höstterminen börjar ska de ju sedan delas ut igen.

Före nytt läsår måste jag se efter om någon stolpe ska flyttas. Det kan ju ha varit en ensam elev som nu slutat år 9 vid en hållplats. Det kan också vara en liten 6-åring som börjat och då behöver vi kanske flytta en stolpe. Man får väga för och emot, var det behövs en varningslampa.

De kriterier vi tittar på och väger in är flera: hastighet, antal fordon, elevens ålder, antal elever, mörker, kurvor, backkrön med mera.

Sala kommun har redan idag övergångsställen med blinkande ljus. Tekniken finns också för att märka upp hållplatser. Fungerar bäst på landsbygden där det inte finns så många andra konkurrerande närliggande objekt.

Till den säkra hållplatsen kopplas en aktiveringstransponder som eleven har på väskan eller kläderna, aktiveringstranspondern ställs in på ett anpassat avstånd fram till hållplatsen. När eleven närmar sig hållplatsen indikeras ett blinkande sken som riktar sig mot biltrafiken.

Safeway2school är ett EU-projekt som testat dessa hållplatser både i Sverige och i andra europeiska länder.

VL:s kommentarer

VL har ingen lösning med sådana system idag. I kollektivtrafiken finns diverse leverantörer med utrustning som visar att en resenär befinner sig på hållplatsen när det är mörkt (typ blinkande lampa). Vi har haft funderingar kring sådan utrustning utefter de mest belastade 2+1 vägarna i länet men har hittills inte fått ekonomi för detta.

Om en kommun skulle önska montera sådan utrustning som beskrivs för skolelever på VLs hållplatser, ser vi i princip inget hinder för detta. VL har däremot idag inga medel i sin investeringsbudget att bekosta sådan utrustning.

BussLED ger tryggare resor på landsbygden

En annan lösning för tryggare och mindre riskfyllda busshållplatser är BussLED, tekniken är framtagen för att chauffören på ett, för resenären, säkrare sätt ska kunna framföra bussen och stanna vid hållplats.

BussLED är en stoppsignallampa som drivs genom solcellsteknik, placeras vid en mörk eller dold hållplats.

Lampan aktiveras av resenären genom en knapptryckning på hållplatsstolpen eller busskuren. En lysdiod tänds och blinkar med ett vitt ljus i riktning mot den ankommande bussen.

Sammantaget ger BussLED en ökad trygghet för föraren, då en väntande resenär upptäcks betydligt tidigare.

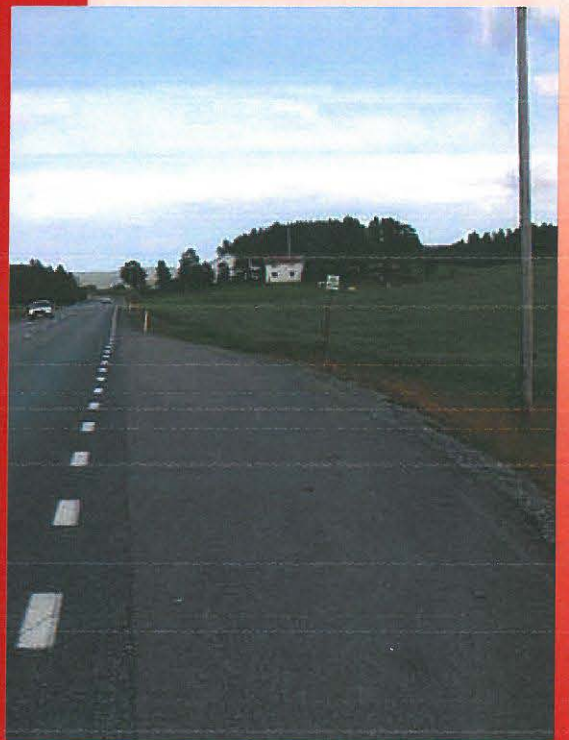
Det minskar också risken för att resenären ska bli "frånåkt" vilket kan vara ett bekymmer vid dålig sikt i mörker då mötande trafik kan blända föraren. Andra bilister, främst bakom bussen, slipper bli överraskade av en plötslig inbromsning. Lampan laddas genom en solcellspanel vilket gör att den är en miljömässigt bra produkt. Den är också driftsäker och underhållsfri vilket gör den kostnadseffektiv med låg kostnad och tidsåtgång för underhåll och tillsyn.

BussLED ökar tryggheten för kollektivtrafikresenärerna på landsbygden och bygger på en miljövänlig lösning.



TRAFIKVERKET

Modell för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser på landsbygd



Titel: Modell för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser på landsbygd
Publikation: 2010:110
Utgivningsdatum: November 2010
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Anders Arvelius och Bertil Magnusson
ISBN: 978-91-7467-085-1
Layout: Grafisk form, Trafikverket
Tryck: Trafikverket
Distributör: Trafikverket

Förord

Säkra och trygga hållplatser och gånganslutningar är viktiga av trafiksäkerhetsskäl och för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Det har länge funnits en efterfrågan från kommuner med flera att få tillgång till en generell, enkel och tillförlitlig modell som ger stöd för att göra översiktliga bedömningar och för att prioritera behov av åtgärder vid busshållplatser på landsbygd.

För att kunna bedöma bussresenärernas olycksrisk och otrygghet vid samt till och från busshållplatser på landsbygd har Trafikverket tagit fram en enkel modell som beaktar de viktigaste faktorerna. Trafikens hastighet väger tyngst, men modellen hanterar beräkningsmässigt även trafikflöde, sikt och belysning. Beräkningen kompletteras med en subjektiv bedömning. För en få översiktlig bedömning av åtgärdsbehov beaktas även utnyttjandet, alltså hur många som använder hållplatsen och gånganslutningen.

Resultaten ("risk och otrygghet" samt "åtgärdsbehov"), som tar särskild hänsyn till barns problem i samband med vistelse på eller i nära anslutning till hållplats, redovisas i siffror och i färgskalan grönt/ gult/ rött.

Den framtagna modellen beaktar forskningsresultat, olycksstatistik samt människors behov och beteende. Den har testats på ett urval befintliga hållplatser i Borlänge, Kil och Trollhättan samt remissbehandlats och förankrats inom Trafikverket och hos Sveriges kommuner och Landsting, SKL.

Trafikverket kommer under de närmaste åren att följa hur modellen används. Detta för att få underlag för att utvärdera modellens tillämpbarhet vid inventering, planering och genomförande av åtgärder samt för att kontrollera risktalet och de faktorer som hanteras i den subjektiva bedömningen. Trafikverket kommer även att överväga en utvidgad tillämpning av modellen på andra delar i transportsystemet.

Modellen är framtagen inom Trafikverket. Den är utarbetad av Anders Arvelius på uppdrag av verksamhetsområde Samhälle. Bertil Magnusson har varit projektledare och Mats Gummesson har deltagit i projektet.



Lena Erixon
chef Samhälle och stf generaldirektör

Innehållsförteckning

Bakgrund, motiv, kunskap, syfte, råd och framtid	6
Modell för bedömning	7
Hållplatsen	8
Gånganslutningen.....	10
Modellens användningsområde.....	12
Exempel på lämpliga åtgärder	13

Bilagor (hjälpmedel och exempel)

<i>1</i>	<i>Protokoll för bedömning av hållplats och gånganslutning</i>	<i>16</i>
<i>2</i>	<i>Sammanställning av bedömda hållplatser och gånganslutningar</i>	<i>17</i>
<i>3</i>	<i>Hållplatser. Exempel på resultat av modellen.....</i>	<i>18</i>
<i>4</i>	<i>Gånganslutningar. Exempel på resultat av modellen.....</i>	<i>19</i>

Bakgrund, motiv, kunskap, syfte, råd och framtid

Vägverket har föreslagit att kriterier för säkra hållplatser för på- och avstigning samt säkra vägar till och från hållplats ska formuleras och tillämpas generellt av alla som planerar och genomför skolskjutsar (publikation 2008:27). Säkra och trygga hållplatser och gånganslutningar är viktigt också för alla andra bussresenärer och för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Det finns stor kunskap och många rapporter som behandlar detta, men ingen generell, enkel och tillförlitlig modell som kan ge vägghållare, skolskjutsplanerare, kollektivtrafikplanerare med flera ett gott stöd.

Risker och otrygghet vid hållplatser är störst på landsbygd där hastigheterna är höga. Det är också för landsbygdsförhållanden som det är möjligt att skapa och använda en enkel och tillförlitlig hållplatsmodell som beaktar olycksrisk och otrygghet för bussresenärer.

Syftet med modellen är att ge stöd för att göra översiktliga bedömningar av befintliga hållplatser och gånganslutningar på landsbygd. Genom att inventera och bedöma "risk och otrygghet" samt "åtgärdsbehov" med hjälp av modellen skapas underlag för planering och prioritering av åtgärder. Andra syften är att berörda parter ska ha bra underlag för dialog, kunna hantera propåer och klagomål på ett likartat sätt över landet samt få ett bra stöd vid planering av nya hållplatser.

De värden på "risk och otrygghet" samt "åtgärdsbehov" som faller ut av modellen i form av siffror och i färgskalan grönt/ gult/ rött för både hållplatsen och gånganslutningen är rådgivande. Lokalt kan beslutas att t ex skolskjutsar i en kommun ej får vara röda, eller att alla röda hållplatser inom ett vägghållningsområde ska åtgärdas inom 2 år.

I framtiden kan gränsvärdena för grönt/ gult/ rött komma att justeras om ambitionsnivån förändras.



Modell för bedömning

Modellen hanterar olycksrisk och otrygghet (främst för att råka ut för en olycka) för **bussresenärer** vid samt till och från busshållplats.

Modellen bör användas för att göra en **översiktlig bedömning** av busshållplatser för linjetrafik och särskilt upphandlad skolskjuts på landsbygd.

Modellen utgår från **fyra typer av hållplatser** och **fyra typer av gånganslutningar**. Trafikflöde, sikt, belysning, hastighet och utnyttjande beaktas beräkningsmässigt.

Samlade bedömningar av såväl hållplatsens som gånganslutningens "Risk och otrygghet" samt "Åtgärdsbehov" redovisas i siffror och i en färgskala:

<25 = Grönt = Godkänt

25-60 = Gult = Gränsfall. Sök efter åtgärder som kan ge grönt.

>60 = Rött = Utred mer noggrant. Beakta den subjektiva bedömningen och övriga omständigheter. Om bedömningen av "risk och otrygghet" och/eller "åtgärdsbehov" verifieras bör åtgärder vidtas som ger grönt eller gult.



Även andra faktorer som inte beaktas av risktalen kan ha stor betydelse. Sådana faktorer beaktas i den **subjektiva bedömningen**. För busshållplatser som används av små barn (6-9 år, klass F-3) kan till exempel tung trafik och övriga omständigheter ha särskilt stor betydelse. Åtgärd kan därför vara motiverad även om bedömningen blir "grön".

Hållplatsen

Bedömningen begränsas till att beakta de som använder hållplatsen för att **stiga på** bussen.

Vi skiljer på fyra typer av hållplats

- Typ A innebär att väntande resenärer uppehåller sig vid en hållplats som är helt avskild från vägen.
- Typ B innebär att väntande resenärer uppehåller sig i hållplatsficka, på plattform eller på en anslutande utfart.
- Typ C innebär att väntande resenärer uppehåller sig på en vägren som är minst 1 m bred.
- Typ D innebär att väntande resenärer uppehåller sig på körbanan eller på en vägren som är smalare än 1 m.

För att bedöma **”risk och otrygghet” vid hållplatsen** beaktas trafikflöde, sikt, belysning och hastighet. Risktalen framgår av mallen.

Vid subjektiv bedömning av hållplatsens ”risk och otrygghet” används en 5-gradig skala:

- | | |
|-------------------|--------------------|
| 1=trygg för alla, | 4=farlig för barn |
| 2=osäker för barn | 5=farlig för alla. |
| 3=osäker för alla | |

För att bedöma **”åtgärdsbehov”** beaktas även hållplatsens utnyttjande. Risktalet för antalet påstigande framgår av mallen. Bedömning av antalet påstigande behöver bara göras om åtgärdsbehovet kan bli gult eller rött.

Vid subjektiv bedömning av hållplatsens ”åtgärdsbehov” används en 3-gradig skala:

I=Ingen åtgärd erfordras S=Sök efter åtgärd Å=Åtgärd bör prioriteras

Hög andel tung trafik, stort utnyttjande av hållplatsen, förekomsten av väderskydd och övriga omständigheter (t.ex svåra vinterförhållanden) kommer att påverka de subjektiva bedömningarna. Den subjektiva bedömningen av ”åtgärdsbehov” ska beaktas innan åtgärder vidtas.



Mall för bedömning av hållplatsen

Datum:..... Signatur:.....

Hållplats:..... Riktning mot:.....

Koordinater:..... Foto nummer:.....

Risktal, subjektiva bedömningar mm.

	Typ A	Typ B	Typ C	Typ D	Anmärkning
Trafikflöde:					Årsdygnstrafiken, ÅDT eller uppskattat "medelflöde"
<200 fordon/dygn	0	0	0	0	
200-1000 f/d	0	0	0,5	1	
1000-3000 f/d	0	0	1	2	
3000-8000 f/d	0	0,5	1,5	3	
>8000 f/d	0	1	2	4	
Sikt:					Siktavståndet från vägkant vid hållplats åt vänster (närmaste körfält)
>200 m	0	0	0	0	
200-100 m	0	0	0	0	
100-50 m	0	1	1,5	2	
<50 m	0	2	3	4	
Belysning:					Vid hållplats
God	0	0	0	0	
Dålig	0	0	0,5	1	
Nej	1	1	1,5	2	
Hastighet:					Skyltad hastighet
30 km/t			2		
40			4		
50			5		
60			6		
70			8		
80			11		
90			14		
100			17		
110			20		
Subjektiv bedömning av risk och otrygghet. Notera 1, 2, 3, 4 eller 5					Beakta om medelhastigheten avviker från skyltad hastighet och annat av stor betydelse
Utnyttjande:					Antal påstigande/dygn (bedöm genomsnittligt antal). Ett barn (klassF-6) räknas som 5 resenärer
< 1 /dygn	0	0	0	0	
1-3 /dygn	0	0	0	0,4	
4-10 /dygn	0	0	0,4	0,8	
11-50 /dygn	0	0,4	0,8	1,2	
>50 /dygn	0	0,8	1,2	1,6	
Subjektiv bedömning av åtgärdsbehov Notera I, S eller Å					Beakta om medelhastigheten avviker från skyltad hastighet och annat av stor betydelse

Använd denna mall vid inventering av hållplatser.

Använd utrymmet på baksidan för kommentarer, skisser, åtgärdsförslag mm.

Bilaga 1 används för beräkningar.

Bilaga 2 används för sammanställningar.

Gånganslutningen

Bedömningen begränsas till den väg där hållplatsen är belägen.

Vi skiljer på fyra typer av gånganslutning till/från hållplats. Välj i första hand det sämsta alternativet och det antal på- och avstigande som bedöms utnyttja det sämsta alternativet. Observera att ett mycket stort utnyttjande av en säkrare gånganslutningstyp kan innebära att denna ska väljas för att bedöma behov av åtgärd.

- Typ 1 innebär att gånganslutningen är helt avskild från vägen.
- Typ 2 innebär att resenärerna slipper passera över vägen, och behöver gå mindre än 50 m längs vägen (mindre än 100 m om vägaren är minst 1 m bred).
- Typ 3 innebär att resenärerna slipper passera över vägen, men måste gå mer än 50 m längs vägen (mer än 100 m om vägaren är minst 1 m bred).
- Typ 4 innebär att resenärerna måste passera och ibland även gå längs vägen för att nå hållplatsen.

För att bedöma **gånganslutningens "risk och otrygghet"** beaktas trafikflöde, sikt, belysning och hastighet. Risktalen framgår av mallen.

Vid subjektiv bedömning av gånganslutningens "risk och otrygghet" används en 5-gradig skala:

1=trygg för alla	4=farlig för barn
2=osäker för barn	5=farlig för alla.
3=osäker för alla	

För att bedöma **"åtgärdsbehov"** beaktas även hållplatsens utnyttjande. Risktalet för antalet på- och avstigande framgår av mallen. Bedömning av utnyttjandet behöver bara göras om åtgärdsbehovet kan bli gult eller rött.

Vid subjektiv bedömning av gånganslutningens "åtgärdsbehov" används en 3-gradig skala:

I=Ingen åtgärd erfordras S=Sök efter åtgärd Å=Åtgärd bör prioriteras

Hög andel tung trafik, stort utnyttjande av hållplatsen, hög andel funktionshindrade och särskilt bred väg kommer att påverka den subjektiva bedömningen. Likaså mittseparering, refuger, övergångsställen, gångpassager, avsmalningar och övriga omständigheter (t.ex svåra vinterförhållanden). Den subjektiva bedömningen av åtgärdsbehov ska beaktas innan åtgärder vidtas.



Mall för bedömning av gånganslutningen (den väg hållplatsen är belägen)

Datum:..... Signatur:.....

Hållplats:..... Riktning mot:.....

Koordinater:..... Foto nummer:.....

Risktal, subjektiva bedömningar mm.

	Typ 1	Typ 2	Typ 3	Typ 4	Anmärkning
Trafikflöde:					Årsdygnstrafiken, ÅDT eller uppskattat "medelflöde"
<200 fordon/dygn	0	0	0	0	
200-1000 f/d	0	0	0	2	
1000-3000 f/d	0	0	1	3	
3000-8000 f/d	0	0,5	2	4	
>8000 f/d	0	1	3	5	
Sikt:					Typ 2 och 3: längs gånganslutningen åt sämsta håll. Typ 4: Från vägkant vid gångpassage till annalkande bil åt sämsta håll.
>200 m	0	0	0	0	
200-100 m	0	0	1	1	
100-50 m	0	1	2	2,5	
<50 m	0	2	4	4	
Belysning:					Typ 2 och 3: längs gånganslutningen. Typ 4: Vid gångpassage.
God	0	0	0	0	
Dålig	0	0	1,5	1	
Nej	1	1	2,5	2	
Hastighet:					Skyltad hastighet.
30 km/t			2		
40			4		
50			5		
60			6		
70			8		
80			11		
90			14		
100			17		
110			20		
Subjektiv bedömning av risk och otrygghet. Notera 1, 2, 3, 4 eller 5					
Utnyttjande:					Summa på- och avstigande. (bedöm genomsnittligt utnyttjande av i första hand det sämsta alternativet). Ett barn (klassF-6) räknas som 5 resenärer
< 1/dygn	0	0	0	0,4	
1-3 /dygn	0	0	0	0,8	
4-10 /dygn	0	0	0,4	1,2	
11-50 /dygn	0	0	0,8	1,6	
>50 /dygn	0	0,4	1,2	2,0	
Subjektiv bedömning av åtgärdsbehov Notera I, S eller Å					Beakta om medelhastigheten avviker från skyltad hastighet och annat av stor betydelse

Använd denna mall vid inventering av gånganslutningar.

Använd utrymmet på baksidan för kommentarer, skisser, åtgärdsförslag mm.

Bilaga 1 används för beräkningar.

Bilaga 2 används för sammanställningar.

Modellens användningsområde

Översiktliga bedömningar av befintliga hållplatser och gånganslutningar

Trafikverket och kommunen kan som väghållare använda modellen för att systematiskt inventera och bedöma befintliga hållplatser och gånganslutningar på landsbygd. Vissa uppgifter, som behövs för att bedöma "risk och otrygghet", finns tillgängliga medan andra inhämtas vid inventeringen. För att få fram en översikt av "åtgärdsbehovet" måste subjektiva bedömningar göras av kunnig personal i samband med inventeringen. Dessutom måste uppgifter om utnyttjande av de hållplatser som kan bli röda eller gula bedömas eller inhämtas från länstrafikbolaget eller kommunen. Resultatet av dessa översiktliga bedömningar av befintliga hållplatser och gånganslutningar på landsbygd kan användas vid lång- och kortsiktig planering. Kommunen kan dessutom använda resultatet vid planering av skolskjutsverksamheten.

Dialog

Väghållare, skolskjutsansvariga, trafikhuvudmän och bussentreprenörer är alla angelägna om att de hållplatser bussresenärerna använder på landsbygd är säkra och trygga. Dialog och samråd kring inventeringar, bedömningar och resultat är viktigt för att skapa samsyn, för att få till stånd förbättringar och för att undvika dubbelarbete.

Synpunkter på hållplatser och dess närområde

Till väghållare och skolskjutsansvariga framförs synpunkter om riskfyllda och otrygga hållplatser och gånganslutningar på landsbygd. Modellen kan då användas för att bedöma såväl "risk och otrygghet" som "åtgärdsbehov". Vid sådana ärenden är det extra viktigt att i den subjektiva bedömningen beakta allt som inte hanteras i den enkla beräkningsbara delen av modellen.



Nya hållplatser

Trafikhuvudmän, väghållare och skolskjutsansvariga planerar för att anlägga eller utmärka nya hållplatser. Det kan handla om hållplatser på landsbygd för linjetrafik eller för särskilt upphandlad skolskjuts. Modellen kan då användas för att i planeringsskedet bedöma såväl "risk och otrygghet" som "åtgärdsbehov". Den kan då också användas för att se utfallet av möjliga åtgärder. Det är vid planering av nya hållplatser viktigt att även göra subjektiva bedömningar för att kunna beakta sådant som inte beräkningsmässigt hanteras i den enkla modellen.

Exempel på lämpliga åtgärder

En hållplats eller en gånganslutning kan bedömas vara riskfylld och otrygg (gul eller röd) samtidigt som åtgärdsbehovet, till följd av litet utnyttjande, är grönt. Det kan också vara så att hållplatsen eller gånganslutningen är grön eller gul samtidigt som åtgärdsbehovet, till följd av stort utnyttjande, blir gult eller rött.

Som ett första steg noteras vilka risktal som orsakat gult eller rött. Bedöm om det finns särskilt kostnadseffektiva åtgärder genom att gå igenom vilken effekt förändrade risktal får.

Väghållningsåtgärder

Hållplatstyp

En mycket effektiv åtgärd för att få hållplatsen grön kan vara att förse hållplatsen med en plattform för väntande (från Typ D till Typ B). En flyttbar plattform kan vara en åtgärd som löser ett tillfälligt problem (t ex ett barns behov under tre år). Plattformar innebär ökat vinterunderhåll.



Flytt av hållplats

Det kan finnas skäl att flytta en hållplats så att sikten ökar för väntande och/eller passerande. Genom att flytta en hållplats med litet utnyttjande till en utfart (från Typ D till Typ B), blir den säkrare och tryggare. Givetvis måste gånganslutningen då kontrolleras så att risken och otryggheten inte ökar (i de flesta fall är det gånganslutningen som är problemet).

Särskilt om gånganslutning

Hastigheten har störst inverkan på gånganslutningens risk och otrygghet. Sedan följer trafikflöde, sikt och belysning (se mallen). En gånganslutning kan styras till en säkrare gångpassage genom att t ex bredda en vägren eller sätta upp ett räcke. I vissa fall kan även en tunnellsättning vara aktuell. Att bygga en cykelväg eller komplettera med en enkel gångväg/stig kan också öka säkerheten.

Sikt

Det är främst på det mindre vägnätet som dålig sikt är ett problem för gående. Siktröjning eller kanske flytt/nertagning av privat staket eller häck kan öka sikten. Att förändra profilen eller linjeföringen är andra alternativ för att öka sikten vid passage av vägen.

Belysning

Belysning ökar tryggheten och minskar risken för svåra olyckor i mörker. Vägbelysning kan vara kostsam på landsbygd, men nu finns solceller och rörelseindikatorer. Med hjälp av sådan enkel belysning kan framförallt tryggheten vid hållplatsen öka.

Hastighet

Sänkt hastighet får stor effekt på risk och otrygghet samt på åtgärdsbehov. En hastighetssänkning ska följa Trafikverkets kriterier. Genom att till exempel en hållplats förses med plattform och väderskydd bidrar man till att öka biltrafikanternas förståelse och acceptans för den lägre skyltade hastigheten.

Indragning av hållplats

När inte fysiska åtgärder eller hastighetssänkning löser problemet med risk och otrygghet kan det bli aktuellt att dra in hållplatsen. Givetvis måste de alternativ resenärerna då får vara godtagbara.

Annan trafikering

Ofta kan en röd gånganslutning lösas med hjälp av att bussen gör ett avsteg från befintlig sträckning. T ex kan en väl avskild hållplats intill bostäder, affär eller skola användas för busstrafik i båda riktningar.



Längre avsteg kan också behöva göras. Då kan ett signalsystem som visar bussföraren om det finns resenärer på den avskilda hållplatsen vara en lösning (bussen behöver kanske inte angöra hållplatsen). Med hjälp av ett sådant signalsystem kan annan trafikering lösa problemet med risk och otrygghet både vid hållplatsen och gånganslutningen.

I skolskjutssammanhang kan linjesträckningen göras om så att man i större utsträckning hämtar upp och släpper av barn på rätt sida av en hårt trafikerad väg. Med hjälp av små fordon ökar möjligheten att nyttja det mindre vägnätet så att barn slipper en riskfylld och otrygg gånganslutning.

Generella åtgärder med inriktning på barn

Information

Information i skolor om risker och beteende i samband med skolskjutsning förekommer i begränsad omfattning. Barn och föräldrar har behov av god information om de risker som är förknippade med barnens färd till och från hållplats.

Åtgärder på bussar och andra stora generella åtgärder

Exemplen nedan är av generell natur och kan komma att öka trafiksäkerheten och tryggheten.



Förbud mot att stiga av bussen i den främre dörren eller utfällbar bom på bussen (för att minska risken med farlig passage framför och skymd av bussen) är troligen inte tillräckligt prövat och utvärderat. Detsamma gäller varningssignal till gående som är på väg att passera vägen framför eller bakom bussen. Ett överkörningsskydd framför bussens bakhjul (som ska förhindra att någon som ramlat under bussen blir överkörd) är en annan nästan oprövad åtgärd.

Det har gjorts försök med att förse barn med sändare som automatiskt aktiverar en "varningssignal" vid hållplatsen. Detta för att uppmärksamma trafikanterna på att barn uppehåller sig på hållplatsen eller vägen. Att förse hållplatsen med en rörelsedetektor som arkiverar en "varningssignal" när någon uppehåller sig på hållplatsen kan också visa sig vara effektivt.

Det finns risk för svåra olyckor till följd av att barn och andra passerar vägen skymda av bussen. Flexibla skyltar vid hållplatsen eller på bussarna kan därför komma att utvecklas och användas i stor utsträckning.



Bilaga 1

Protokoll för bedömning av hållplatser och gånganslutningar															
Nummer eller motsvarande	Läge och riktning	Hållplatstyp	Gånganslutningstyp	Bedömning av risk och otrygghet								Bedömning av åtgärdsbehov			
				Risktal för trafikflöde	Risktal för sikt	Risktal för belysning	Summa (5+6+7)	Risktal för hastighet	Hållplatsens risk och otrygghet. (8x9)	Gånganslutningens risk och otrygghet (8x9)	Subjektiv bedömning av risk och otrygghet	Risktal för utnyttjande	Åtgärdsbehov hållplats (10x13)	Åtgärdsbehov gånganslutning (11x13)	Subjektiv bedömning av åtgärdsbehov
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
<i>Exempel</i>															
3	Dalporten														
	Mot Leksand	B		0,5	0	0	0,5	14	7		1	0,4	2,8		1
			4	4	1	0	5	14		70	4	0,8		56	5
	Mot Borlänge	B		0,5	0	0	0,5	14	7		1	0	0		1
			4	4	1	0	5	14		70	4	0,8		56	5
Noteringar: Förutsätter att inga skolbarn (klass F-6) behöver passera vägen. Ska kontrolleras. Hastighetssänkning bör övervägas.															

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Aktuell hållplats															
Noteringar:															

Bilaga 2

Sammanställning av bedömda hållplatser och gånganslutningar						
Nummer eller motsvarande	Läge och riktning	Hållplatsens risk och otrygghet	Gånganslutningens risk och otrygghet	Åtgärdsbehov hållplats	Åtgärdsbehov gånganslutning	Anmärkning
<i>Exempel</i>						
3	Dalporten, mot Leksand	7	70	2,8	56	Utred gånganslutningen
3	Dalporten, mot Borlänge	7	70	0	56	Utred gånganslutningen

Aktuella hållplatser						

Bilaga 3

Hållplatser. Exempel på resultat av modellen

Hållplatser av typ B (väntan i hållplatsficka, på plattform eller på en anslutande utfart) och typ D (väntan på körbana eller smal vägren)									
	Hållplatstyp	Trafikflöde	Sikt	Belysning	Summa	Hastighet	Risk och otrygghet	Utnyttjande	Åtgärdsbehov
Liten kom./enskild väg	B	<200 f/d	200-100 m	God	0	30 km/t	0	<1 pass.	0
Liten kom./enskild väg	B	<200 f/d	200-100 m	God	0	50 km/t	0	4-10 pass.	0
Liten kom./enskild väg	B	<200 f/d	100-50 m	Nej	2	70 km/t	16	11-50 pass.	6,4
Liten kom./enskild väg	B	<200 f/d	<50 m	Nej	3	70 km/t	24	>50 pass.	19,2
Liten kom./enskild väg	D	<200 f/d	200-100 m	God	0	30 km/t	0	<1 pass.	0
Liten kom./enskild väg	D	<200 f/d	200-100 m	God	0	50 km/t	0	4-10 pass.	0
Liten kom./enskild väg	D	<200 f/d	100-50 m	Nej	4	70 km/t	32	11-50 pass.	38,4
Liten kom./enskild väg	D	<200 f/d	<50 m	Nej	6	70 km/t	48	>50 pass.	76,8
Statlig väg	B	1000-3000 f/d	>200 m	God	0	50 km/t	0	<1 pass.	0
Statlig väg	B	1000-3000 f/d	>200 m	God	0	70 km/t	0	1-3 pass.	0
Statlig väg	B	1000-3000 f/d	200-100 m	God	0	80 km/t	0	4-10 pass.	0
Statlig väg	B	1000-3000 f/d	200-100 m	Nej	1	90 km/t	14	11-50 pass.	5,6
Statlig väg	B	1000-3000 f/d	200-100 m	Nej	1	100 km/t	17	>50 pass.	13,6
Statlig väg	D	1000-3000 f/d	>200 m	God	2	50 km/t	10	<1 pass.	0
Statlig väg	D	1000-3000 f/d	>200 m	God	2	70 km/t	16	1-3 pass.	6,4
Statlig väg	D	1000-3000 f/d	200-100 m	God	2	80 km/t	22	4-10 pass.	17,6
Statlig väg	D	1000-3000 f/d	200-100 m	Nej	4	90 km/t	56	11-50 pass.	67,2
Statlig väg	D	1000-3000 f/d	200-100 m	Nej	4	100 km/t	68	>50 pass.	108,8
Statlig väg	B	>8000 f/d	>200 m	God	1	50 km/t	5	<1 pass.	0
Statlig väg	B	>8000 f/d	>200 m	God	1	70 km/t	8	1-3 pass.	0
Statlig väg	B	>8000 f/d	200-100 m	God	1	80 km/t	11	4-10 pass.	0
Statlig väg	B	>8000 f/d	200-100 m	Nej	2	90 km/t	28	11-50 pass.	11,2
Statlig väg	B	>8000 f/d	200-100 m	Nej	2	100 km/t	34	>50 pass.	27,2
Statlig väg	D	>8000 f/d	>200 m	God	4	50 km/t	20	<1 pass.	0
Statlig väg	D	>8000 f/d	>200 m	God	4	70 km/t	32	1-3 pass.	12,8
Statlig väg	D	>8000 f/d	200-100 m	God	4	80 km/t	44	4-10 pass.	35,2
Statlig väg	D	>8000 f/d	200-100 m	Nej	6	90 km/t	84	11-50 pass.	100,8
Statlig väg	D	>8000 f/d	200-100 m	Nej	6	100 km/t	102	>50 pass.	163,2

Bilaga 4

Gånganslutningar. Exempel på resultat av modellen

Gånganslutningar av typ 3 (långt längs vägen) och typ 4 (vägpassage)									
	Gånganslutningstyp	Trafikflöde	Sikt	Belysning	Summa	Hastighet	Risk och otrygghet	Utnyttjande	Åtgärdsbehov
Liten kom./enskild väg	3	<200 f/d	200-100 m	God	1	30 km/t	2	<1 pass.	0
Liten kom./enskild väg	3	<200 f/d	200-100 m	God	1	50 km/t	5	4-10 pass.	2
Liten kom./enskild väg	3	<200 f/d	100-50 m	Nej	4,5	70 km/t	36	11-50 pass.	28,8
Liten kom./enskild väg	3	<200 f/d	<50 m	Nej	6,5	70 km/t	52	>50 pass.	62,4
Liten kom./enskild väg	4	<200 f/d	200-100 m	God	1	30 km/t	2	<1 pass.	0,8
Liten kom./enskild väg	4	<200 f/d	200-100 m	God	1	50 km/t	5	4-10 pass.	6
Liten kom./enskild väg	4	<200 f/d	100-50 m	Nej	4,5	70 km/t	36	11-50 pass.	57,6
Liten kom./enskild väg	4	<200 f/d	<50 m	Nej	6	70 km/t	48	>50 pass.	96
Statlig väg	3	1000-3000 f/d	>200 m	God	1	50 km/t	5	<1 pass.	0
Statlig väg	3	1000-3000 f/d	>200 m	God	1	70 km/t	8	1-3 pass.	0
Statlig väg	3	1000-3000 f/d	200-100 m	God	2	80 km/t	22	4-10 pass.	8,8
Statlig väg	3	1000-3000 f/d	200-100 m	Nej	4,5	90 km/t	63	11-50 pass.	50,4
Statlig väg	3	1000-3000 f/d	200-100 m	Nej	4,5	100 km/t	76,5	>50 pass.	91,8
Statlig väg	4	1000-3000 f/d	>200 m	God	3	50 km/t	15	<1 pass.	6
Statlig väg	4	1000-3000 f/d	>200 m	God	3	70 km/t	24	1-3 pass.	19,2
Statlig väg	4	1000-3000 f/d	200-100 m	God	4	80 km/t	44	4-10 pass.	52,8
Statlig väg	4	1000-3000 f/d	200-100 m	Nej	6	90 km/t	84	11-50 pass.	134,4
Statlig väg	4	1000-3000 f/d	200-100 m	Nej	6	100 km/t	102	>50 pass.	204
Statlig väg	3	>8000 f/d	>200 m	God	3	50 km/t	15	<1 pass.	0
Statlig väg	3	>8000 f/d	>200 m	God	3	70 km/t	24	1-3 pass.	0
Statlig väg	3	>8000 f/d	200-100 m	God	4	80 km/t	44	4-10 pass.	17,6
Statlig väg	3	>8000 f/d	200-100 m	Nej	6,5	90 km/t	91	11-50 pass.	72,8
Statlig väg	3	>8000 f/d	200-100 m	Nej	6,5	100 km/t	110,5	>50 pass.	132,6
Statlig väg	4	>8000 f/d	>200 m	God	5	50 km/t	25	<1 pass.	10
Statlig väg	4	>8000 f/d	>200 m	God	5	70 km/t	40	1-3 pass.	32
Statlig väg	4	>8000 f/d	200-100 m	God	6	80 km/t	66	4-10 pass.	79,2
Statlig väg	4	>8000 f/d	200-100 m	Nej	8	90 km/t	112	11-50 pass.	179,2
Statlig väg	4	>8000 f/d	200-100 m	Nej	8	100 km/t	136	>50 pass.	272



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon : 0771-921921. Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se

Intygsskrivarens namn	Elevens namn	
Arbetsplats	Personnummer	
Telefonnummer	Adress	
Intyget baseras på personlig kännedom sedan år	Postnummer	Ort

Beskriv elevens funktionsnedsättning, eventuellt med diagnos, och anledning till elevens behov av skolskjuts, t ex att eleven är rullstolsburen. Om eleven har en "osynlig" funktionsnedsättning krävs en utförligare beskrivning av behovet av skolskjuts. Skriv gärna på baksidan om din text inte får plats.

Under vilka omständigheter kan eleven klara kollektiva resor?

Datum	Ort
Intygsskrivarens underskrift	
Specialkompetens	



KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Kristina Eriksson

SALA KOMMUN Kommunstyrelsens förvaltning	
Ink.	2014 -01- 08
Diarienumr.	2014/37
Aktbilaga	3

RIKTLINJE

Revidering av riktlinjer för handläggning av särskild kollektivtrafik i Sala kommun.

Bakgrund

KS beslutade den 2013-09-10 § 221 om utredning av eventuella förändringar i nu gällande riktlinjer för beviljande av skolskjuts.

Riktlinjerna har reviderats under rubrik 5. Skolskjuts och 9. Resor till daglig verksamhet.

Förslag till beslut

Att anta reviderade riktlinjer för särskild kollektivtrafik i Sala kommun

Kristina Eriksson
Transportstrateg
Sala kommun



RIKTLINJER FÖR HANDLÄGGNING AV SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK I SALA KOMMUN.

Innehållsförteckning

1.ORGANISATION	2
2.VILJEINRIKTNING	3
3. KOLLEKTIVTRAFIK	3
3.1 Linjelagd kollektivtrafik	4
3.2 Kompletteringstrafik	4
3.3 Anropsstyrd trafik.....	4
4. SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK	4
4.1FÄRDTJÄNST	4
4.1.1 Riktlinjer för handläggning av färdtjänst.....	5
4.1.2 När kan färdtjänst inte beviljas?	6
4.1.3 Den kommunala färdtjänsten innehåll och omfattning.....	6
4.1.4 Färd sätt	7
4.1.5 Förarens uppgifter och kompetenskrav.....	8
4.1.6 Medresenär och ledsagare vid färdtjänstresa.....	9
4.1.7 Ansökan och beslut om färdtjänst.....	9
4.1.8 Avslag/överklagande	10
4.1.9 Avgift för färdtjänst	11
4.2 RIKSFÄRDTJÄNST	11
4.2.2 När kan inte riksfärdtjänst beviljas?	12
4.2.3 Färd sätt	13
4.2.4 Medresenär och ledsagare vid riksfärdtjänstresa.....	13
4.2.5 Ansökan.....	14
4.2.6 Egenavgift för riksfärdtjänst.....	14
5. SKOLSKJUTS OCH SKOLTRANSPORT	15
5.1 Allmänt	15
5.2 Grund till beslut.....	17
5.3 Ansvar.....	19
5.4 Utredning-beslut.....	20
6. GYMNASIESKOLA – elevresor	20
7. INFRASTRUKTUR OCH TRAFIKSÄKERHET SKOLSKJUTS	21
8.DAGVÅRDSRESOR	23
9.RESOR TILL DAGLIG VERKSAMHET LSS	24

1.ORGANISATION

Sala kommun har gemensam organisation för samhällsfinansierade resor from 2011. Kommunstyrelsen är ansvarig nämnd med ansvaret för kollektivtrafik samt särskild kollektivtrafik. Handläggning av ansökningar av färdtjänst, riksfärdtjänst, resor till daglig verksamhet, dagvårdresor, samt skolskjutsar sker hos Kommunstyrelsens förvaltning, enheten för planering och utveckling.

Beslut fattas av handläggare med delegation att utreda och fatta beslut i ärendet. Ansökan ska vara skriftlig och göras på för detta avsedd blankett. Ansökningsblankett kan fås av Kommunstyrelsens förvaltning på enheten för planering och utveckling, alternativt hämtas på kommunens hemsida eller hos information Sala.

Kommunen är medlem i Samtrafik (Västmanlands Samtrafikförbund). De ansvarar för planering och drift av den samhällsbetalda anropsstyrda trafiken. Färdtjänstbeställningar görs till beställningscentralen, Samtrafik i Västmanland. Resa i annan kommun tillhandahålls av Företagstaxi Netrevelation Helsingborg, ett rikstäckande nätverk av samarbetspartners bestående av olika taxiföretag. Sala kommun anlitar Riksfärdtjänsten Sverige AB för anordnande av beslutade riksfärdtjänstresor. Grundskolans skolskjuts utförs av upphandlade transportörer eller med linjetrafik. Elevresor med skolkort inom gymnasieskolan utförs huvudsakligen med linjelagd kollektivtrafik.

2. VILJEINRIKTNING

En gemensam organisation ska förstärka förutsättningarna för ökad effektivitet gällande samhällsfinansierade transporter. Den ger möjlighet till större/gemensamma upphandlingar för särskild kollektivtrafik, större samordning av resandet samt vidareutveckling/anpassning av kollektivtrafiken till flera målgrupper. Detta bör leda till förbättrad tillgänglighet och användande av kollektivtrafiken, ökad samordning och minskat resande med den särskilda kollektivtrafiken. Resandet ska i huvudsak behandlas som en trafikpolitisk fråga i syfte att bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning även för funktionshindrade.

Genom centraliserad handläggning och beslut av färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts, elevresor, resor till daglig verksamhet samt dagvårdresor ska transportperspektivet förstärkas. Möjligheten till samordningsvinster ska öka mellan olika typer av resande, samt att handläggning och individuella beslut om skolskjuts ska fattas av handläggare i och med nya skollagen from 2011-07-01.

Riktlinjerna ska i första hand vara ett stöd för handläggarna. Riktlinjerna ska komplettera och förklara lagtext, förarbetsuttalanden och rättspraxis. Riktlinjerna ska därmed bidra till en rättvis och likställd behandling.

3. KOLLEKTIVTRAFIK

Den 1 januari 2012 trädde en ny kollektivtrafiklag i kraft. I varje län har det inrättats en ny kollektivtrafikmyndighet. Landstinget och kommunerna i Västmanland har kommit överens om att Landstinget har ansvar och utgör kollektivtrafikmyndighet. Under nämnden har en regional trafikberedning bildats, där landstinget och samtliga kommuner i länet är representerade.

Kollektivtrafikmyndigheten tillhandahåller stomtrafik, kommunerna beställer stadstrafik, lokal landsbygdstrafik, kompletteringstrafik, båttrafik och övrig trafik

av kollektivtrafiken och ansvarar för det ekonomiska underskott som uppkommer av beställd trafik.

3.1 Linjelagd kollektivtrafik

Linjelagd kollektivtrafik körs enligt tidtabell. Linjerna binder ihop Sala tätort med landsbygden. Inom Sala tätort finns Silverlinjen måndag-lördag.

3.2 Kompletteringstrafik

Kompletteringstrafik erbjuds områden som har ett gångavstånd som överstiger 1 200 meter till en hållplats med ett visst minimiutbud av resor. Trafiken utförs helgfri måndag-fredag mellan kl. 09.00-14.30.

Med ett minimiutbud avses minst en avgång i varje riktning helgfria vardagar mellan kl. 08.00-18.00 med en uppehållstid på minst 60 minuter innan returresan kan påbörjas.

I de fall där ordinarie linjetrafik förekommer endast vissa veckodagar, medges kompletteringstrafik endast de dagar då linjetrafiken inte går. I sådana fall, medges endast en tur- och returresa per vecka med kompletteringstrafiken.

Resan ska beställas minst 4 timmar innan avfärd, helst dagen innan. Resan ska göras till närmsta ort inom Västmanlands län som har ett basutbud av handel och service, t ex. bank, post och vårdcentral. Resa medges till eller från adress där beställaren är mantalsskriven. Två tur- och returresor per vecka får göras med kompletteringstrafiken. Fyra stycken separata enkelresor medges inte. I samband med beställningen ska även returresan beställas. Priset för resan är detsamma som gällande busstaxa.

3.3 Anropsstyrd trafik

I Västmanlands lokaltrafiks ordinarie trafikutbud finns trafik som endast körs mot förbeställning. I VL:s turlista finns en markering med T el. A på vissa linjer och turer. Den turen måste förbeställas senast 60 minuter före avresa och körs då med taxi.

4. SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

4.1 FÄRDTJÄNST

Beslut om färdtjänst fattas enligt lag om färdtjänst (SFS 1997:736)

Färdtjänst är en **särskild kollektivtrafik** och ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken. Färdtjänst ska ge personer med varaktiga funktionshinder möjligheter att förflytta sig i samhället. Den allmänna kollektivtrafiken är till stor del anpassad och tillgänglig för personer med funktionshinder. Det innebär att resor

kan ske i kombination med allmän kollektivtrafik som är handikappanpassad och med färdtjänst.

4.1.1 Riktlinjer för handläggning av färdtjänst

Riktlinjerna för handläggning av färdtjänst är utformade utifrån färdtjänstlagen och dess inriktning och syften, samt vägledande domar i Länsrätt och Kammarrätt.

Färdtjänst ska i huvudsak behandlas som en trafikpolitiskt fråga i syfte att bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning även för funktionshindrade. Färdtjänst ska betraktas som en del i det kollektiva trafiksystemet och ett komplement till linjetrafiken. Färdtjänst är en *kompletterande kollektiv transportform*.

Vem har rätt till färdtjänst?

För att beviljas färdtjänst krävs att den sökande är folkbokförd i Sala kommun.

Endast personer med ett stadigvarande funktionshinder som inte är kortvarigt kan beviljas färdtjänst. Funktionshindret kan bero på både fysiska som psykiska svårigheter eller kombinationer av dessa. Funktionshindret anses stadigvarande om det kan bedömas ha en varaktighet som överstiger 3 månader. Funktionshindret ska även regelmässigt förorsaka stora svårigheter att använda ordinarie kollektivtrafik. I områden där den allmänna kollektivtrafiken är anpassad och tillgänglig för personer med funktionshinder beviljas som regel inte resor med färdtjänst.

Vid bedömning ska hänsyn tas till den enskildes förmåga. Utvecklingsstörda med påtagliga svårigheter att orientera sig kan beviljas färdtjänst, såvida orienteringssvårigheterna inte enbart gäller enstaka mål.

Psykiska problem, ex olika slag av fobier, kan berättiga till färdtjänst i de fall problemen kan uppstå vid själva resandet. En sådan fobi ska vara väl styrkt exempelvis av specialistläkare. Färdtjänst ska inte beviljas i ärenden då resandet i sig är målet ex vid ångestdämpande terapi vid psykiska problem eller orostillstånd.

En funktionsnedsättning som i sig inte berättigar till färdtjänst kan tillsammans med ytterligare funktionshinder utgöra grund för färdtjänstillstånd. Bedömningen för den enskilde personen är alltid individuell och utgår från gällande lagstiftning.

Barns rätt till färdtjänst

Barn i detta sammanhang är personer under 18 år. En individuell bedömning ska göras, i bedömningen ingår en jämförelse med personer i jämförbar ålder. Barn under 10 år beviljas som regel inte resor med färdtjänst. I den åldern reser barn i allmänhet inte med kollektivtrafiken utan medverkan från förälder eller annan vårdnadshavare.

Färdtjänst kan dock bli aktuellt om barnet pga. sitt funktionshinder har skrymmande hjälpmedel, är starkt infektionskänsligt eller om funktionsnedsättningen i sig omöjliggör resa med kollektivtrafiken trots medverkan av förälder eller annan vårdnadshavare. Vid bedömningen av barns rätt till färdtjänst görs en jämförelse med barn i motsvarande ålder. Om barnet beviljas färdtjänst har

förälder eller annan vårdnadshavare rätt att medfölja barnet vid resa. Avgift utgår enligt av kommunfullmäktige fastställd taxa.

4.1.2 När kan färdtjänst inte beviljas?

Färdtjänst beviljas inte pga. att det saknas allmänna kommunikationer. Lång väg till busshållplats eller ett glest utbud av allmänna kommunikationer är inte skäl som i sig berättigar till färdtjänst.

Färdtjänst kan heller inte beviljas för transporter som av någon anledning bekostas av det allmänna. Hit kan räknas skolskjuts eller sjukresor och det kan även handla om att ersättning utgått för extrakostnader vid olyckor eller att personen fått utbetalt medel för specialanpassning av bil. Färdtjänst kan inte beviljas för tillfälliga funktionshinder eller sjukdomar. Kortvariga funktionshinder t.ex. sådana som är orsakade av olyckor berättigar inte till färdtjänst. I vissa fall kan personen få sina reskostnader täckta av försäkringsbolag.

Enbart hög ålder, mindre funktionsnedsättningar, rädsla eller oro och allmänna svårigheter att resa med den reguljära kollektivtrafiken räcker inte för att vara berättigad till färdtjänst.

Färdtjänst bör inte heller beviljas innan behandling eller rehabilitering är avslutad om det inte kan visas att funktionshindret blir bestående, eller har en varaktighet som överstiger 3 månader samt medför väsentliga svårigheter med förflyttning eller användande av allmänna kommunikationer. Funktionshinder som är varaktiga men endast medför väsentliga svårigheter under kortare perioder berättigar som regel inte till färdtjänst.

4.1.3 Den kommunala färdtjänsten innehåll och omfattning

Färdtjänsttillståndet berättigar till resor inom kommunen och med de fordon som är upphandlade för samhällsbetalda resor. Resorna samordnas vilket innebär att resenären måste beräkna extra tid för det. Den färdtjänstberättigade ska ha möjlighet att göra det antal resor han/hon har behov av.

Trafikregler

Färdtjänstresor ska ske på samma villkor som den vanliga kollektivtrafiken i länet.

Med färdtjänst i Sala kommun får den färdtjänstberättigade normalt resa obegränsat antal resor inom kommunens gränser samt 30 km utanför kommungränsen.

Avbrott i färdtjänstresa

I färdtjänsten ingår inte rätt att göra avbrott under påbörjad resa för att t.ex. lämna post eller uträtta ärenden. Ny resa får i sådana fall beställas.

Utvidgad färdtjänst

Färdtjänstresa med särskilda skäl

Den utvidgade färdtjänsten innebär att den färdtjänstberättigade kan söka tillstånd för resor, utöver vad som gäller om resor i kommunen och 30 km utanför

kommungränsen, i form av resa i annan kommun. Förutsättningar för att bevilja färdtjänst ska föreligga för att utvidgad färdtjänst ska kunna komma ifråga.

Resa i annan kommun

Den färdtjänstberättigade får göra högst 30 enkelresor per år i andra kommuner. Vid resor i andra kommuner får den färdtjänstberättigade hämta ut biljetter för detta ändamål. Egenavgiften är 25 % av taxameterpriset, dock lägst 30 kr. Beslut om färdtjänst i annan kommun tidsbegränsas till 1 år. Biljetter kan dock hämtas ut vid flera tillfällen under året om detta önskas.

4.1.4 Färdsätt

Enligt 9 § lag om färdtjänst får tillståndet i skälig omfattning förenas med föreskrifter om vilket färdsätt som får användas och vilken service som ingår. Färdtjänstresor inom Sala kommun kan ske med olika fordon beroende av den enskildes funktionshinder och vilka färdmedel som finns på aktuell ressträcka.

Accepteras inte det fordon som anvisas får resan genomföras som privatresa helt utanför kommunens ansvar.

Ensamåkning/resor utan samåkning

För att beviljas ensamåkning/resa utan samåkning krävs att funktionshindret omöjliggör kontakt med andra resenärer.

Specialfordon

Den som utifrån sitt funktionshinder inte klarar av att åka med vanlig personbil, kan istället få färdtjänst med specialfordon (handikappbuss).

Att bevilja färdtjänst med specialfordon grundas på behov under själva resan och inte om vad som ska göras eller uträttas då resenären nått resmålet. Färdtjänstlagen lämnar inte något utrymme för andra överväganden än dem som har med själva funktionshindret att göra.¹

För att få med sig vissa nödvändiga hjälpmedel, är det viktigt att det anges vilken typ av fordon den funktionshindrade måste använda. Någon bestämmelse i färdtjänstlagen om detta finns inte, utan lagen avser att tillhandahålla ändamålsenligt fordon för den enskilde, utifrån typen av funktionshinder.

För att garantera trafiksäkerheten måste permobilen och dylikt, vara utformade på ett sådant sätt, att den kan förankras på ett säkert sätt under resan. I annat fall kan resan inte genomföras. Även trafiksäkerheten för resenären måste kunna garanteras genom säkerhetsbälte el. dylik förankring.

Service och hjälp vid färdtjänstresa

En färdtjänstresa innebär normalt endast en transport från en adress till en annan adress med normal taxiservice utifrån behov, dvs. att chauffören hjälper resenären i och ur bilen, med säkerhetsbältet och till och från entrédörr i markplan samt hjälp med handbagage och hjälpmedel. Är resenären beroende av rullstol vid förflyttningar men kan stå upp och ta sig in i bilen, så hjälper chauffören till med att vika ihop rullstolen och ta den med i bagageutrymmet.

Bagage

¹ Kammarrättsdom 2008-04-03 mål nr 6304-07, kammarrättsdom 2009-04-28 mål nr 7819-08

Den resande får ta med bagage i rimlig utsträckning som vid färd med allmänna kommunikationer, normalt 2 kassar/väskor, utöver det kan nödvändiga hjälpmedel medföras.

Pälsdjur

Den resande äger inte rätt att ta med pälsdjur under färden, om inte särskilda skäl föreligger. Särskilda skäl kan t.ex. vara en synskadad persons behov av ledarhund. Om tillstånd ges ska hänsyn tas till att skydda fordonet på lämpligt sätt. Combiutrymme kan anvisas.

Hjälpmedel

Svenska Transportarbetarförbundet kräver att chaufförer inte ska behöva bära passagerare där det saknas hiss eller där lämpliga hjälpmedel inte finns med hänvisning till Arbetsmiljölagen² samt arbetsmiljöverkets författningssamling³.

Det ska finnas tillgång till lämpliga hjälpmedel och teknisk utrustning för att garantera en säker transport. För de resenärer där hjälpmedel av någon anledning inte fungerar eller inte går att använda bör handläggaren diskutera en framtida lösning.

4.1.5 Förarens uppgifter och kompetenskrav⁴

Förutom transporten från hämta-adressen till lämna-adressen ingår i uppdraget att ge kunden följande service som skall erbjudas utan begäran från kunden:

- hjälp in och ur fordonet
- hjälp med handbagage och hjälpmedel (rollator, kryckor etc)
- hjälp till/från ytterdörr eller motsvarande
- hjälp med säkerhetsbälte (vid behov)

För kund som är berättigad till ytterligare service, t ex hjälp in och ur lägenhet, till/från vårdinrättning/avdelning etc, skall sådan hjälp ges enligt särskild instruktion i körordern. Ersättning för generell och särskild service utgår enligt väntetidstaxan.

Verksamheten ställer stora krav på förarpersonalens kompetens. Av särskild vikt är att förarna dels har kunskaper och kännedom om de särskilda servicekrav som dessa transporter ställer, dels god kännedom om att hitta till rätt adress och därvid välja snabbaste väg.

Föraren skall vara väl förtrogen med, och vid varje avsett tillfälle använda, den tekniska utrustning som finns för att garantera en säker i- och urlastning samt transport av kunder med speciella krav (säkring av lyft, fastsättning av rullstolar m m).

² 2 kap.1 §, 4 § 2 st. och 3 kap. 2 §

³ 1998:1

⁴ Ur Förfrågningsunderlag Samhällsbetald anropstydrt trafik 2011-2016.

4.1.6 Medresenär och ledsagare vid färdtjänstresa

Medresenär

Färdtjänstberättigad har rätt att i mån av plats ta med sig en (1) medresenär samt egna barn under 12 år. Maximalt 3 personer, inkl den färdtjänstberättigade. Vård och omsorgsförvaltningens personal som åker med under arbetet betalar ingen avgift. Avgift utgår i övrigt enligt gällande bestämmelser och taxa.

Ledsagare vid färdtjänstresa

Färdtjänstberättigad kan beviljas rätt till ledsagare om det krävs för att resan ska kunna genomföras. Ledsagare kan beviljas då den hjälp föraren kan tillhandahålla inte är tillräcklig. Problem som kan uppstå vid enstaka resor berättigar inte till ledsagare. Bedöms sökande i huvudsak klara att ta sig ut från bostaden/beställd adress på egen hand kan ledsagare inte beviljas för behov som uppstår vid enstaka resmål.

För att beviljas ledsagare ska en eller flera av följande kriterier vara uppfyllda:

- Omfattande orienteringssvårigheter
- Medicinteknisk utrustning som inte kan klaras utan hjälp
- Kan inte sitta utan stöd
- Övriga speciella skäl

Ledsagare ska vara för uppdraget lämplig person. Ledsagare får inte själv vara färdtjänstberättigad.

4.1.7 Ansökan och beslut om färdtjänst

Ansökan om färdtjänst görs hos handläggare som har delegation att utreda och fatta beslut om färdtjänsttillstånd. Ansökan ska vara skriftlig och göras på för detta avsedd blankett.

Handläggaren omprövar även beslut och ansvarar för indragning av färdtjänsttillstånd om behovet upphört. Enligt § 12 lag om färdtjänst får ett tillstånd återkallas om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns. Ett tillstånd får också återkallas om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelse av de föreskrifter och villkor som gäller för färdtjänsten.

Utredning

Det huvudsakliga beslutsunderlaget är det som framkommer i en dialog mellan den sökande och handläggaren.

I utredningen ska information finnas om

- Vilka funktionshinder som finns, deras varaktighet samt konsekvenser
- Om insats i form av funktionsträning kan vara aktuellt att pröva som åtgärd.
- Möjlighet att ta sig in i/ut ur buss (handikappanpassad)
- Syftet med att resa, vilket/vilka mål ska uppnås med insatsen? Kan dessa mål uppnås utan insatsen?
- Tidigare resmönster/ressätt

- Möjlighet att få hjälp med resandet av ledsagare, antingen av anhörig eller som frivilliginsats?
- Behov av specialfordon
- Om resan bekostas av det allmänna

Det som framkommer och som är av betydelse för beslut om färdtjänst ska dokumenteras.

Läkarutlåtande

Om samtalet med den sökande inte ger tillräckligt underlag för beslut kan kontakt tas med hemtjänsten, distriktssköterska, rehabiliteringspersonal eller annan person med kunskap om den sökande. Kontakten tas i samråd med den sökande. Om osäkerhet kvarstår gällande den sökandes möjlighet att förflytta sig på egen hand och använda allmän kollektivtrafik kan läkarutlåtande bli nödvändigt. Ett läkarutlåtande i sig berättigar i allmänhet inte till färdtjänst, utan utgör endast en del av ett vidare beslutsunderlag. Om så behövs ska specialistläkareutlåtande begäras.

Beslut

Beslutet ska innehålla bl. a. vilka färdsätt som gäller samt giltighetstid. Handläggaren väljer på vilket sätt beslutet ska delges.

Ett ärende får inte avgöras utan att sökande har underrättats om en uppgift som tillförts ärendet genom någon annan än sökande själv. Vid ett ev. avslag ska t.ex. läkarutlåtande och färdtjänstutredning kommuniceras till den sökande före beslutet. Om sökande anser att någon uppgift är oriktig ska detta antecknas.

Tillståndets giltighet, omprövning och förlängning

Vid beslut om färdtjänst bör giltighetstiden fastställas till som minst 3 månader och som mest fem år. Då osäkerhet gäller om funktionshindrets varaktighet, ska kortast möjliga giltighetstid beslutas. Förlängning kan ske på kortare tid.

Den som beviljats färdtjänsttillstånd för fem år i taget har i allmänhet ett behov av färdtjänst tills vidare. En översyn av resenärens förutsättningar att kunna genomföra resor kan ändå vara värdefull. Tillsvidare tillstånd lämnas enbart till personer med behov av färdtjänst med beslut om särskilt boende för äldre.

Beslut kan även tidsbegränsas att gälla perioder. I de fall den sökande har förflyttningssproblem som hänger samman med snö, kyla eller halka, kan beslut fattas om färdtjänst under vintertid. Vintertillståndet gäller under perioden 1 november till 30 april.

4.1.8 Avslag/överklagande

Vid avslag helt eller delvis ska beslutet alltid motiveras. Information om hur man överklagar ska alltid följa avslagsbeslutet en s.k. besvärshänvisning.

Den som inte är nöjd med Kommunstyrelsens beslut kan överklaga till Förvaltningsrätten i Uppsala via Kommunstyrelsen. Överklagandet ska vara skriftligt och utöver personuppgifter, innehålla vilket beslut som överklagas och hur

man vill att det ska ändras. Överklagandet ska ha inkommit till: Sala kommun, Kommunstyrelsens förvaltning enheten för planering och utveckling, BOX 304, 733 25 Sala, inom tre (3) veckor från den dag den enskilde fick del av beslutet.

4.1.9 Avgift för färdtjänst

Avgift utgår enligt av kommunfullmäktige beslutad taxa för färdtjänst⁵ för den färdtjänstberättigade och för medresenär. Om två färdtjänstberättigade reser tillsammans betalar båda vardera en egenavgift. Som medresenär räknas person som inte är färdtjänstberättigad eller ledsagare. Förälder till barn med färdtjänst ses som medresenär, oavsett barnets ålder. Personal inom Vård- och omsorgsförvaltningen betalar ingen avgift då de åker med i tjänsten.

4.2 RIKSFÄRD TJÄNST

Beslut om riksfärdtjänst fattas enligt lag om riksfärdtjänst⁶

Riksfärdtjänst är resor som sker från Sala kommun till annan kommun tur och/eller retur. Lagen anger ingen skyldighet för kommunen att anordna själva transporten. Riksfärdtjänst innebär att ersättning lämnas för reskostnader, om den sökandes funktionshinder är så stort att resan inte kan företas till normala reskostnader. Utgångspunkt för vad som avses med normala reskostnader är vad motsvarande resa med billigaste allmänna kommunikation kostar. Förutsättningarna för rätt till riksfärdtjänst är därmed annorlunda jämfört med färdtjänst.

Riksfärdtjänstresa kan ske med

- Tåg, flyg och andra allmänna kommunikationer
- Taxi eller annat särskilt anpassat färdtjänstfordon

Ansökan görs för varje enskild resa. Något generellt tillstånd lämnas inte.

4.2.1 Riktlinjer för handläggning av riksfärdtjänst

Riktlinjerna för handläggning av riksfärdtjänst är utformade utifrån lagen om riksfärdtjänst, samt vägledande domar i Länsrätt och Kammarrätt. Kraven för tillstånd till riksfärdtjänst är högre än för färdtjänst.

Vem har rätt till riksfärdtjänst?⁷

Frågor om tillstånd prövas av den kommun där den sökande är folkbokförd. Det innebär att personen måste vara folkbokförd i kommunen.

Funktionshindret ska vara stort och varaktigt. Funktionshindret bör därmed ha en beräknad varaktighet av minst 6 månader⁸. Enbart hög ålder, mindre funktionsnedsättningar, rädsla eller oro och allmänna svårigheter att resa med den reguljära kollektivtrafiken räcker inte för att vara berättigad.

⁵ KF§60 Dnr 2006.127

⁶ SFS 1997:735

⁷ Enligt 4§

⁸ Enligt 1§

Funktionshindret ska medföra att resorna inte kan ske till normala reskostnader. Resor ska vidare inte kunna genomföras på egen hand med allmänna kommunikationer och med den service som normalt kan fås av trafikföretaget⁹.

Tillstånd till riksfärdtjänst kan beviljas

- Om resan till följd av den sökandes funktionshinder inte till normala resekostnader kan göras med allmänna kommunikationer eller inte kan göras utan ledsagare.
- Ändamålet med resan är rekreation eller fritidsverksamhet eller annan enskild angelägenhet.
- Resan görs inom Sverige från en kommun till en annan
- Resan inte av någon annan anledning bekostas av det allmänna.

Barns rätt till riksfärdtjänst

Barn under tio (10) år kan som regel inte beviljas riksfärdtjänst. I den åldern reser barn i allmänhet inte någon längre sträcka utan medverkan från förälder eller annan vårdnadshavare.

4.2.2 När kan inte riksfärdtjänst beviljas?

Riksfärdtjänst kan inte beviljas för tillfälliga funktionshinder eller sjukdomar. Kortvariga funktionshinder t.ex. sådana som är orsakade av olyckor berättigar inte till riksfärdtjänst.

Funktionshinder som endast medför väsentliga svårigheter under korta perioder berättigar som regel inte till riksfärdtjänst. Först efter behandling eller rehabilitering som visat att funktionshindret blir bestående, eller har en varaktighet om minst 6 månader kan Riksfärdtjänst beviljas.

Avsaknad eller glest utbud av allmänna kommunikationer är inte något skäl som i sig berättigar till riksfärdtjänst. Riksfärdtjänst beviljas alltså inte pga. att tågtiderna inte passar.

Bedöms den sökande klara att resa med tåg på egen hand kan inte riksfärdtjänst beviljas. Bedöms sökande klara en tågresor med ledsagares hjälp kan inte riksfärdtjänstresa med annat färdmedel bli aktuellt.

Riksfärdtjänst kan inte beviljas för arbetsresor eller om resan av någon anledning bekostas av det allmänna. I vissa fall kan personen få sina reskostnader ersatta av försäkringsbolag.

När det gäller riksgymnasium för funktionshindrade bekostar CSN ett visst antal hemresor. När dessa är utnyttjade har kommunen ingen skyldighet att bevilja ytterligare resor i form av riksfärdtjänst mellan studieorten och hemorten.

⁹ Enligt 5§

Behov av resor som uppkommer i samband med att en person blir placerad i ett boende eller i en vårdform i Sala kommun av annan nämnd berättigar inte i sig till riksfärdtjänst.

4.2.3 Färdsätt

Tillståndet får förenas med föreskrifter om färdsätt¹⁰.

Tåg med ledsagare

Resan ska genomföras på det sätt som är billigast för kommunen, med hänsyn till den sökandes möjligheter att färdas. Detta innebär att tågresa med ledsagare ska prövas i första hand. På de flesta tåg finns rullstolslyft samt särskilt anpassade handikappvagnar vilket gör att även rullstolsburna kan klara tågresor. Tågen är helt rökfria och det finns särskilda vagnar avsedda för allergiker. Tågtrafiken handikappanpassas fortlöpande.

Behov av ledsagare vid tågresa kan vara befogat för att resan ska kunna genomföras. Beslut om tågresa kan vid behov kompletteras med färdtjänstfordon för att resenären ska komma ända fram till besöksadressen.

Flyg

Flyg kan i vissa lägen vara ett billigare alternativ än tåg med ledsagare. Flyget har generellt en hög servicenivå och för resenärer med funktionshinder finns oftast extraservice. På grund av begränsningar i flygförbindelserna kan riksfärdtjänstresa komma att kompletteras med tillstånd för tåg med ledsagare eller färdtjänstfordon.

Färdtjänstfordon hela resvägen

Tillstånd att åka färdtjänstfordon hela resvägen kan bli aktuellt när sökande, inte ens med hjälp av ledsagare, har förutsättningar att på ett rimligt sätt klara en resa med allmänna kommunikationer.

Samåkning

Resorna samordnas vilket innebär att resenären måste beräkna extratid för det på grund av samåkning med andra färdtjänstresenärer. Detta innebär även att om inte särskilda skäl föreligger kan resa med färdtjänstfordon tidigareläggas eller senareläggas i samråd med resenären. Hur stor förskjutning i tid som är möjligt och rimligt är beroende av resenärens hälsa och syftet med resan.

Ensamåkning, undantag från samåkning, kan beviljas om funktionshindret omöjliggör kontakt med andra resenärer.

Resorna sker oftast med anpassade färdtjänstfordon, t.ex. minibuss med ramp eller lift.

4.2.4 Medresenär och ledsagare vid riksfärdtjänstresa

Medresenär

Vid tåg- och flygresor finns inga begränsningar på antal medresenärer. Medresenären betalar ordinarie biljettkostnad.

¹⁰ Enligt 7§

Vid resa med färdtjänstfordon får max 3 personer följa med. Större fordon än vad som krävs pga. resenärens funktionsnedsättning får dock inte nyttjas. Avgift utgår enligt gällande taxa.

Ledsagare

Avgiftsfri ledsagare kan beviljas¹¹. Många funktionshindrade kan använda den reguljära trafiken om de har en ledsagare med sig. Insatser av ledsagare kan i vissa fall vara nödvändigt även under flygresor. Personalen ger dock i allmänhet så god service att synnerliga skäl ska föreligga för att beviljas ledsagare under flygresor. Särskilda skäl bör föreligga om ledsagare ska beviljas för resor med färdtjänstfordon. Hjälpt behovet ska vara sådant att det inte är möjligt eller rimligt att föraren av fordonet kan bistå i dessa situationer. Hjälpt behovet ska vara av personligt slag. För ledsagare betalas ingen egenavgift. Ledsagare ska vara för uppdraget lämplig person. Ledsagare får inte själv vara färdtjänstberättigad.

För att beviljas ledsagare gäller generellt att det är behovet av hjälp under själva resan som ger rätt till hjälpen. Hjälpt behov före och efter resa ger i sig ingen rätt till ledsagare.

Vem som helst som klarar att utföra den hjälp som förväntas kan vara ledsagare. Även en anhörig med samma resmål kan vara ledsagare. Sökande får själv ordna en person som kan ställa upp som ledsagare. Att sökande inte har någon som kan ställa upp som ledsagare, utgör ingen grund för att bevilja riksfärdtjänst med särskilt riksfärdtjänstfordon hela vägen.

4.2.5 Ansökan

Ansökan om riksfärdtjänst görs hos handläggare som har delegation att utreda och fatta beslut om riksfärdtjänsttillstånd.

Ansökan om resa med riksfärdtjänst ska inlämnas i god tid, i normalfallet senast 3 veckor, före avresan. I samband med storhelger är ansökningstiden 4 veckor eller ännu längre då riksfärdtjänst är beroende av tillgång på tåg- och flygbiljetter.

Ansökan görs för varje enskild resa. Något generellt tillstånd lämnas inte.

4.2.6 Egenavgift för riksfärdtjänst

Vid resa med riksfärdtjänst ska den resande betala en egenavgift som motsvarar normala reskostnader med allmänna kommunikationer. Avgiften tas ut i samband med resans genomförande.

¹¹ Enligt 6§

5. SKOLSKJUTS OCH SKOLTRANSPORT

5.1 Allmänt

Lagar och förordningar

De lagar och förordningar som behandlar rätten till skolskjuts finns i:

- Skollagen 2010:800 (SL)
- Skolskjutsförordningen 1970:340
- Trafikverkets föreskrifter om skolskjutsning
- Yrkestrafiklagstiftningen
- Allmän lagstiftning

Dessutom finns ett antal rättsfall som behandlar skolskjuts.

Hemkommunen är enligt SL 10 kap. 32§ 1 st. och 11 kap 31§ 1 st. skyldig att ordna kostnadsfri skolskjuts i grund- grundsärskolan och gymnasiesärskola från en plats i anslutning till elevens hem till den plats där utbildningen bedrivs och tillbaka, om det behövs med hänsyn till;

- Färdvägens längd
- Trafikförhållanden
- Elevens funktionsnedsättning eller
- Någon annan särskild omständighet.

Kommunen ska själv bestämma vilka avståndsregler som ska gälla. Det är den närmaste gång- eller cykelvägen som mäts.

Denna rätt gäller dock inte elever som väljer att gå i annan skola än där kommunen annars skulle ha placerat dem (anvisad skola), i en friskola eller som går i annan kommuns skola, utom i de fall då skolskjuts kan anordnas utan organisatoriska eller ekonomiska svårigheter (SL 10 kap. 32 § 2 st. och 40 § och 11 kap. 31 § 2 st. och 39§).

Inriktning

Enligt beslut i kommunstyrelsen 2010-06-10 ska samordningen mellan befintlig linjetrafik och skolskjuts öka för barn i årskurs F-6 och därmed minimera antalet skolskjutslinjer och sänka kostnaderna. Sala kommun har rätt att bestämma lämpligt sätt för att organisera kommunens skolskjutsverksamhet.

Skolskjuts

Med skolskjuts avses¹² resor till anvisad grundskola, obligatoriska särskolan samt gymnasiesärskolan som kommunen har **skyldighet** att anordna. Skolskjutsen sker i första hand med allmänna kommunikationer (linjetrafik) och i andra hand med särskild upphandlad transport, (entreprenadbuss eller som tredje alternativ skoltaxi.)

Elev som är folkbokförd inom Sala kommun kan få fri skolskjuts trots att eleven väljer att gå i annan skola än där kommunen annars skulle ha placerat eleven i eller

¹² Enligt skolskjutsförordningen(1970:340)

som går i annan kommuns skola, om ekonomiska eller organisatoriska svårigheter inte uppkommer, såsom ändring av befintlig transportrutt eller anordnande av ny transport. Fri skolskjuts ska beviljas, trots att eleven väljer att gå i annan skola än där kommunen annars skulle ha placerat eleven i, eller om eleven går i annan kommuns skola, om eleven kan åka med befintlig skoltransport i form av buss, som ändå passerar en plats där eleven kan stiga på bussen och som på sin ordinarie rutt passerar elevens skola och ekonomiska eller organisatoriska svårigheter inte uppkommer, (dvs merkostnader för dyrare busskort.)

I undantagsfall kan avtal om självskjuts fattas. Det innebär att förälder tar över det dagliga ansvaret för elevens transport till skolan mot en viss ersättning från kommunen.

Rätt att få skolskjuts anordnad av Sala kommun har även elever som är hemmahörande i en annan kommun, men som efter överenskommelse mellan de båda kommunerna mottagits i en grund- eller grundsärskola i Sala kommun och som på grund av skolgången måste övernatta i Sala. Rätten till skolskjuts gäller från den tillfälliga bostaden till den plats där utbildningen bedrivs. Sala kommuns kostnad för dessa skolskjutsar ska hemkommunen stå för (SL 10 kap. 33 § och 11 kap. 32 §).

Elever som går i introduktionsklass likställs med elever som går i anvisad skola. Dessa har därmed rätt till skolskjuts från bostaden till den plats där utbildningen bedrivs, om gällande grundkriterier uppfylls.

Det finns elever som på grund av personliga förhållanden har särskilda skäl för att bli mottagen i en annan kommuns skola. Det kan vara omständigheter som familjeförhållanden, mobbning eller andra sociala skäl som talar för placering i en annan kommuns skola. Hemkommunen är inte skyldig att anordna kostnadsfri skolskjuts för elever som på grund av sina personliga förhållanden tas emot i en annan kommuns grundskola. I stället är det den mottagande kommunen som för dessa elever, under samma villkor som för elever hemmahörande i kommunen ska sörja för kostnadsfri skolskjuts inom den kommunen. (SL kap10 33§). I de fall den mottagande kommunen är skyldig att anordna kostnadsfri skolskjuts ska kostnaden för detta ingå i de utbildningskostnader som hemkommunen är skyldig att stå för. (SL kap10 34§.)

Skolskjutsutbudet

Den fria skolskjutsen ska ses som ett system som är stabilt över tiden, med fasta tider och fasta linjesträckningar, och inte betraktas som beställningstrafik där tiderna kan ombokas fortlöpande efter andra behov än anpassning till skolans ramschema eller av individuella medicinska skäl. Utgångspunkten är densamma vare sig eleven åker linjebuss, entreprenörsskjuts eller taxi. Skolskjutsverksamheten ska bidra till att skapa trygghet och säkerhet.

Samtliga skolskjutsberättigade elever inom grundskola, sarskola och gymnasiesarskolan erbjuds samma omfattning på utbudet av skolskjuts, oavsett om skälet är **gångavstånd, trafiksäkerhet eller funktionshinder**. Hänsyn till föräldrars arbetstider eller liknande kan inte tas och ensamåkning eller ombokning av tidigare anvisade skolskjutstider medges endast för medicinska skäl som prövats i särskild ordning.

Skolnämnden beslutade 2009-03-11 att underlätta möjligheterna för vårdnadshavare till elever i årskurs 7-9 att välja annan skola än anvisad och att busskort erbjuds till linjetrafik om ett sådant kan lösa skolskjutsbehovet inom Sala kommun.

Skoltransport

Med skoltransporter som planeras och bekostas av transportenheten avses resor inom skolan som kommunen frivilligt åtagit sig att anordna såsom exempelvis för förskoleklasser, bad och slöjdtransport inom skolverksamheten. För särskoleelever gäller det även transport mellan undervisningslokaler på olika adresser som är terminsvis planerad undervisning för en längre sammanhängande period, samt till praο.

Resor till exempelvis bio, utflykter och teater är inte skolskjuts utan skoltransport och betalas av respektive verksamhet inom skolan.

Tiifällig skoltransport

Den kollektiva skolförsäkringen täcker resekostnader som uppkommit på grund av skador/olycksfall.

5.2 Grund till beslut

Gångavstånd

Gångavståndet mellan bostaden och den skola som Sala kommun anvisat utgör grunden för beviljande av skolskjuts. Riksgenomsnittet¹³ har beaktats när gränsen för gångavstånd beslutats.

	Avstånd Bostad - skola	Riket medeltal
Förskoleklass	minst 2,0 km	<i>2,1 km</i>
År 1-3	minst 2,0 km	<i>2,4 km</i>
År 4-6	minst 3,0 km	<i>3,3 km</i>
År 7-9	minst 4,0 km	<i>4,0 km</i>

Med skolväg avses kortaste användbara trafiksäkra väg (gång- och cykelväg där detta finns) mellan skolan och bostaden där eleven är folkbokförd. Sala kommun tillämpar enhetliga principer för mätning av avstånd. Färdvägens längd mäts från bostaden där eleven är folkbokförd till skolan.

Avvikelse från gångavstånden kan göras utifrån särskilda individuella skäl, exempelvis trafiksäkerhetsskäl och funktionshinder, som prövas i särskild ordning. Barns avstånd till hållplats ska inte vara längre än det avstånd som är grund till skolskjuts utifrån barnets ålder.

Trafikförhållanden

Skolskjuts medges när färdvägen bedöms som trafikfarlig och riskfylld utöver det normala. Bedömningen av trafiksäkerheten görs individuellt efter en sammanvägning av faktorer såsom barnets ålder, sikt, tillåten hastighet, trafikflöde,

¹³ Enligt SKL (Sveriges kommuner och landsting)

förekomst av tung trafik, förekomst avskild gång-/cykelväg, utformning av på- och avstigningsplats, utformning av passager samt förekomst av trafiksignaler vid passager.

Funktionshinder

Vid funktionshinder ska en bedömning göras av hur funktionshindret påverkar elevens möjligheter till att ta sig till skolan. Det ankommer på elever och dess vårdnadshavare att presentera relevant underlag för bedömningen. Sådant underlag kan t ex bestå av ett medicinskt utlåtande från BUP, elevhälsoteam, psykolog eller motsvarande. Blankett för ändamålet finns att hämta på Information Sala och på Sala kommuns hemsida.

Annan särskild omständighet

Skolskjuts medges när annan särskild omständighet föranleder det, såsom om en elev på grund av psykosociala skäl behöver gå i en annan skola än den som kommunen annars skulle ha placerat eleven i **eller på grund av elevs behov av trygghet och säkerhet.**

Särskolan

Skolskjuts kan anordnas även till elev med sådant funktionshinder där behovet av skolskjuts är uppenbart. Bedömning ifall skolskjuts ska beviljas på grund av fysiskt eller psykiskt funktionshinder avgörs i varje enskilt fall. Vid bedömning ska ett intyg från BUP, elev-hälsa, kurator, läkare eller motsvarande stärka det särskilda behovet.

Res- och väntetider

Den totala planerade restiden i skolskjuts bör understiga 60 min. enkel resa. Vid snöoväder, tjallossning eller liknande händelser får, den totala restiden i skolskjuts överstiga planerad restid.

Skolans schemaläggning och skolskjuts ska samplaneras så att väntetiderna minimeras

- väntetid för **grundskolans elever** före ramschemats start och ramschemats sluttid ska inte – annat än i undantagsfall - överstiga 30 minuter.

-väntetiden för särskolans elever före ramschemats starttid och ramschemats sluttid ska inte - annat än i undantagsfall - överstiga 15 minuter.

Växelvis boende

Vid gemensam vårdnad och växelvis boende som grundas på avtal eller domstols dom, beviljas skolskjuts från respektive vårdnadshavares bostad till anvisad skola och tillbaka, under förutsättning att båda vårdnadshavarna är bosatta inom Sala kommuns geografiska område.

För att förutsättningarna för växelvis boende ska vara uppfyllda ska boendet vara av regelbunden karaktär, t.ex. varannan vecka, och gäller således inte vid spontana enstaka övernattningar hos vårdnadshavare där eleven normalt inte bor. Ett växelvis boende anses ske när umgänge sker i sådan omfattning att det kan anses att barnet har två likvärdiga hem, dvs. två bostäder. I sådant fall görs en individuell prövning av rätten till skolskjuts från respektive bostad till anvisad skola, mot bakgrund av gällande grundkriterier.

Ett schema för läsårsplanering av skolresandet ska lämnas in i god tid.
Elev som bor växelvis i två olika kommuner är endast berättigad till skolskjuts från folkbokföringsadressen i Sala kommun, under förutsättning av grundkriterierna är uppfyllda.

Med elevs bostad jämställs boende för elev som har stödfamilj eller korttidsboende enligt lag (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade, LSS samt boende i familjehem.

5.3 Ansvar

Information

Uppdaterad information om skolskjuts ska finnas på Sala kommuns hemsida www.sala.se

Personligt överlämnande

Finns ett skriftligt beslut om personligt överlämnande av elev pga. särskilda skäl till eller från skolskjutsen får eleven inte under några omständigheter lämnas ensam.

Byte av folkbokföringsadress under termin

När elev flyttar under termin så är grundskolans praxis att eleven får gå kvar i skolan terminen ut innan skolbyte, om eleven så önskar. Undantag görs för årskurs 6 och 9, samt årskurs 3 på Åby skola, där eleven får gå kvar hela läsåret. Skolskjuts kan sökas från nya adressen till skolan, utifrån de kriterier som anges i riktlinjerna.

Delat ansvar, väg till och från hållplats

Ansvaret för skolskjuts och skoltransport är delat mellan föräldrar, kommunen, väghållaren och trafikutövaren. Barn är inte fullt utvecklade för att bete sig på ett trafiksäkert sätt i alla situationer.

- Föräldrarna ansvarar för eleven på dess väg från hemmet till skolan, för vistelsen på hållplatsen och till dess att eleven stigit på skolskjutsen. Föräldrarna ansvarar också för att eleven kommer i tid till morgonskjutsen till skolan. Om eleven missar skolskjutsen har föräldrarna ansvar för att eleven kommer till skolan.
- Föräldrarna anses ha överlämnat ansvaret till kommunen/skolskjutsutförare när eleven stiger på skolskjutsen, eller när eleven på överenskommen tid kommer till skolan.
- Skolan ansvarar för säkerheten vid skolans på och avstigningsplats, medan trafikutövaren ansvarar för säkerheten inne i skolskjutsen.
- Efter skolans slut anses kommunen ha överlämnat ansvaret till föräldrarna när eleven på överenskommen tid går från skolan, eller stiger av skolskjutsen. Om föraren till skolskjutsfordonet bedömer att transporten på grund av väderlek, väglag eller annat, inte kan genomföras på ett trafiksäkert

sätt ställs resan in och någon ersättningsskjuts anordnas inte. Andra aktörer som också har ett visst delansvar är väghållaren och trafikverket.

- Enligt lagstiftningen¹⁴ ansvarar föraren för att bälten används under resa när resenärens ålder understiger 15 år. Är resenären 15 år eller äldre vilar ansvaret för att använda bälte på resenären själv. Eftersom det är angeläget att bälten används förutsätts även föräldrarna dela ansvaret genom att försöka påverka sina barn att använda bälten.

Kontanterättning

I undantagsfall kan avtal mellan vårdnadshavare och Sala kommun om egen skjuts av barn och kontant ersättning träffas. Kontant ersättning ska motsvara skatteverkets normer för ersättning för tjänsteresor med egen bil. Kontant ersättning kan beviljas om det innebär en organisatorisk och ekonomisk fördelaktig lösning för kommunen vid en svårlöst skolskjutssituation. Det innebär att vårdnadshavare tar över det dagliga ansvaret för barnets transport till skolan mot ersättning från kommunen.

5.4 Utredning-beslut

Myndighetsutövning

Ansökan om skolskjuts beslutas efter individuell prövning. Enligt skollagen kan skolskjutsbeslut överklagas som förvaltningsbesvär enligt svenska förvaltningslagen 22-25 §. Elevresor kan endast överklagas genom laglighetsprövning 10 kap. kommunallagen.

6. GYMNASIESKOLA – elevresor

Elevresor

Med elevresor avses gymnasieelevers dagliga resor mellan bostad och skola. När det gäller gymnasieelevers resor har kommunen ingen skyldighet att anordna sådana resor, utan endast ett ansvar för resekostnaderna upp till ett visst belopp.

För gymnasieelever ordnas ingen särskild skolskjuts. Ansökan om skolkort/ elevresor görs hos VL för resande med ordinarie kollektivtrafik till och från skolan om avståndet är längre än 6 km. Om avståndet från bostaden till närmaste hållplats är längre än 4 km kan ett begränsat kontant anslutningsbidrag beviljas efter särskild prövning. Besvärlig eller riskfylld skolväg berättigar inte till skolskjuts i gymnasieskolan.

Gångavstånd

Gångavståndet mellan bostaden och gymnasieskolan utgör grunden för beviljande av skolkort. SKL:s¹⁵ sammanställning av riksgenomsnittet har beaktats vid beslut om gångavstånd.

¹⁴ Skolskjutsförordningen.

¹⁵ Sveriges kommuner och landsting

	Avstånd bostad – skola	Riket medeltal	Avstånd bostad – hållplats
Gymnasiet	6,0 km	6,0 km	4,0 km
Kontantstöd			

För elever studerande på annan ort kan utbyte av busskort till kontantstöd vara möjligt för dagliga resor mellan folkbokföringsadress och skolan med max 1/30 av prisbasbeloppet. Grund för detta är avsaknad av kollektivtrafik och eller resande med kollektivtrafik är mer eller mindre omöjligt. Beräkning av kontantstöd likställs med beräkningsgrunderna för anslutningsbidrag, dvs. ersättningen reduceras med 4 km/dag enkel resa. KS beslutade 2011-11-17 att ansökningar om kontantstöd under studietiden utomlands beviljas på samma villkor som för övriga elever folkbokförda inom kommunen.

7. INFRASTRUKTUR OCH TRAFIKSÄKERHET SKOLSKJUTS

Tillsyn och inspektion

Upplägget för skolskjuts och skoltransport bygger på egenkontroll hos trafikleverantörerna. Ansvarig person inom respektive organisation ska dagligen dokumentera särskilda händelser, eller intyga att inget finns att rapportera, i en särskild trafikloggare. Entreprenören ansvarar för att trafikloggare förs på ett korrekt sätt.

Årlig inspektion

Varje år ska skolskjutslinjer, inklusive hållplatser, inspekteras och provköras med lämpligt fordon. Vid inspektionen ska trafik säkerheten uppmärksammas särskilt. Entreprenören och kommunens transportstrateg ansvarar för att provkörningarna genomförs. Återrapportering från inspektionen ska ske årligen till kommunens säkerhetsansvarige.

Elevernas utbildning

Vid läsårets början ska skolan hålla särskild genomgång med elever som färdas till och från skolan med skolskjuts. Genomgången ska omfatta trafiksäkerhets- och ordningsregler vid av- och påstigning vid skolan samt rutiner gällande under färd. Vidare ska lämnas råd och anvisningar om åtgärder och uppträdande i samband med en eventuell olycka. Önskvärt är att entreprenör och fordon varje år deltar i olycksfallsgenomgång/övning med eleverna.

Trafiksäkerhet på väg till och från skolan

Enskild väg

Skolskjuts körs endast på enskild väg som är av godtagbar kvalitet, det vill säga där normal hastighet och rimliga körtider kan hållas utan risk för skador på skolskjutsfordonet. Normal hastighet bör uppgå till 30 km/h på mindre väg. Om vägunderhåll väsentligen har eftersatts ställs skolskjutsen in och ansvaret för skoltransporten övergår till föräldrarna. Skolskjuts kan även ställas in under en på förhand fastställd tidsperiod, exempelvis vintertid, på grund av halkproblem, eller vid nedsatt framkomlighet på grund av väg- eller byggnadsarbeten. Ersättningsskjuts anordnas inte.

Framkomlighetsproblem

Skolskjutsen ansvarar inte för att lösa framkomlighetsproblem på grund av trafikregleringar, bommar eller andra permanenta eller tillfälliga hinder och begränsningar. Vid framkomlighetsproblem måste resenären på egen hand, eller med biträde av annan, ta sig till närmaste plats som är tillgänglig för skolskjutsfordonet.

Säkra skolskjutshållplatser

Ansvar för att åtgärda hållplatser ligger i grunden hos väghållaren, som ofta är Trafikverket för de lite större vägarna på landsbygden.

Bälten och bilbarnstolar

Den som färdas i personbil eller buss ska använda bälte. Det är trafikutövarens ansvar att såväl tillhandahålla, som se till att bilbarnstolar används där så är nödvändigt.

Service från föraren

Förarens uppgift är i huvudsak att köra fordonet på ett trafiksäkert och tryggt sätt, samt genom sitt bemötande av skolskjutsresenären bidra till att skolskjutsen upplevs positivt. Föraren ska inte åläggas uppgifter som gör att fordonet lämnas utan direkt uppsikt. Den service som föraren ger ska ske i direkt anslutning till fordonet. Resenären ska på egen hand, eller med hjälp av någon annan, ta sig till upphämtningsplatsen liksom från avlämningsplatsen. Föraren hämtar och lämnar inte resenären i hans eller hennes bostad. Finns ett beslut om personligt överlämnade av skolskjutsresenär får föraren under inga omständigheter hämta eller lämna resenären utan personlig kontakt med ansvarig person vid överlämnandet. Barn som inte kan gå ska transporteras i den egna rullstolen. Föraren ansvarar för att rullstolar förankras på ett tillförlitligt sätt i fordonet.

Information om eleverna

I vissa fall kan det vara av betydelse att föraren får information om en elevs sjukdom eller funktionshinder. Skolan får lämna sådan information efter föräldrarnas godkännande. Föraren har tystnadsplikt om förhållanden som rör elevers sjukdomar, funktionshinder eller andra personliga förhållanden. Några läkarintyg ska aldrig lämnas till transportören¹⁶.

Avbeställning vid sjukdom eller annan frånvaro

Vid avbeställning av entreprenadtransport på grund av sjukdom eller annan frånvaro ska måisman meddela transportören så snart som möjligt. En friskanmälan ska också göras när eleven ska återuppta sitt resande. Vid en eventuell olycka är det viktigt att transportör och skola har information om vilka elever som finns med på turen.

Skadegörelse

¹⁶ Enligt sekretesslagen SFS 1980:100

Skadegörelse i skolskjutsfordon ska polisanmälas av entreprenören och elev/målsman är ersättningsskyldig.

Extra elever/personer med på turen

Skolskjutsseleverna har företräde till plats i entreprenörsbussen, extra personer medges åka med i mån av plats.

8. DAGVÅRDSRESOR

Dagvård

För personer med demenssjukdom finns kommunal dagvård för aktivering av den enskilde och t.ex. som avlastning för anhörig som vårdar närstående i hemmet. Denna dagvård är behovsprövad och biståndsbedömd enligt socialtjänstlagen. Samtliga som besöker dagvård av denna typ är i lagens mening dock inte berättigade till färdtjänst.

Dagverksamhet

Vid kommunens servicehus finns dagverksamheter där det erbjuds rehabiliteringsinsatser samt olika former av sociala aktiviteter för att skapa möjlighet till kontakt och gemenskap med andra. De aktiviteter som erbjuds vid dagverksamheterna är öppna, utan biståndsbedömning, för samtliga kommunens medborgare och inte beroende av om man bor eller inte bor i ett särskilt boende. Flera av Dagverksamheterna vänder sig till personer som bor i eget boende. Verksamheten är belägen inom kommunens särskilda boenden på Ekebygården och Kaplanen i Sala, Lindgården i Kila och Björkgården i Västerfärnebo. Inriktningen är allmän samvaro, gymnastikgrupper, bingo, enkelt hantverk samt promenader.

För att skapa rättvisa gällande resekostnader fattades beslut i kommunfullmäktige 2009-01-29 §12

att :

Färdtjänstresor till och från dagverksamheterna och dagvård för personer med demenssjukdom som vård och omsorgsförvaltningen driver för den enskilde skall kosta motsvarande vad som fastställts vara lägsta avgift för färdtjänst, vilket i nuläget är 30 kr.

Samma taxa ska gälla för personer utan färdtjänstillstånd då de reser till och från kommunala dagverksamheter. Taxan gäller även för personer som saknar färdtjänstillstånd och som beviljats bistånd för att besöka kommunal dagvård för personer med demenssjukdom. Dessutom gäller samma taxa även för personer med psykiska funktionshinder som reser till och från kommunala dagverksamheter, där insatsen är behovsprövad och biståndsbedömd enl. SoL.

Resorna ska samordnas med övriga anropsstyrda transporter.

9. RESOR TILL DAGLIG VERKSAMHET LSS

Ingenstans i LSS lagen står att kommunen är skyldig att tillhandahålla och bekosta resor till och från insatsen daglig verksamhet.

I cirkulär 1994:49 från Sveriges kommuner och landsting sägs att kommuner har rätt att ta ut avgift av den enskilde efter grunder som kommunen själv bestämmer och i enlighet med bestämmelserna i LSS och kommunallagen.

Resor tillhör inte de insatser som den enskilde har rätt till enligt LSS. Kostnaderna för resor till och från den dagliga verksamheten skall därför betalas av den enskilde. Personer som omfattas av LSS personkrets har rätt till färdtjänst efter de grunder som gäller för färdtjänst i kommunen. Vid beräkning av resekostnader oavsett färdstätt, till den dagliga verksamheten bör den enskilde själv inte behöva betala mer än andra.

Handläggaren handlägger resor till daglig verksamhet LSS för personer med beslut om daglig verksamhet enligt LSS. Kriterierna för resor är att personen har väsentliga svårigheter att åka med allmänna kommunikationsmedel, även stort avstånd till verksamheten kan vara skäl. Inget beslut om färdtjänst krävs, men kriterierna jämföras med de som är för att få färdtjänst beviljad. Resandet samordnas med övrig anropsstyrd trafik.

Enligt KF beslut §75 2009-09-10 är taxan till och från daglig verksamhet motsvarande ett månadskort/pendlarkort med VL för resande person.

Övriga transporter som avser resor mellan olika verksamheter inom daglig verksamhet under dagen, ska vara stabila, långsiktiga och i god tid planerade för att möjliggöra samplanering samt finansieras av transportenheten.
Enstaka och tillfälliga resor planeras, utförs och bekostas av daglig verksamhet.



BILAGA 6

Sammanställning resor

Antal personer	År 2012	År 2013
Färdtjänst	378	399
Riksfärdtjänst	57	25
Dagvårdsresor SoL	101	68
Daglig verksamhet LSS	30	35
Skolskjuts grundskola	850	826
<i>därav VL kort grundskola</i>		428
<i>Entreprenörsskjuts Buss</i>		298
<i>Taxi samtrafik</i>		38
<i>sammansatt tur flera trafikslag</i>		68
Särskola/gymnasiesärskola	40	31
Busskort Gymnasium Sala	230	121
Busskort Gymn. till annan kommun	270	330