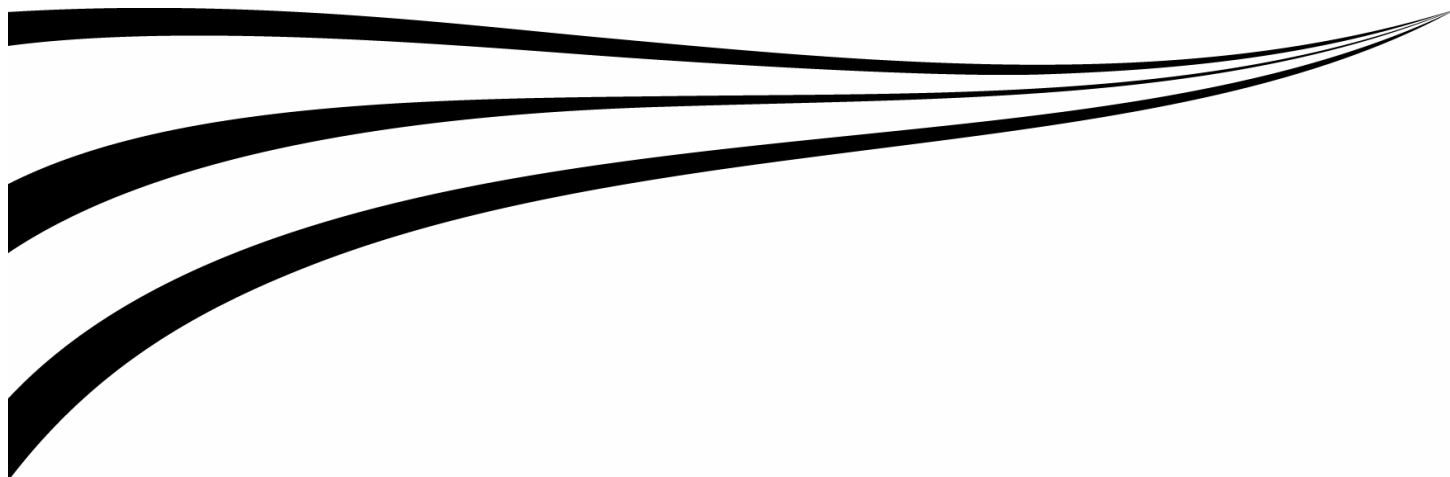


Kartläggning av ansvar, roller och samverkan inom skolskjuts



Dokumentinformation

Titel Kartläggning om ansvar, roller och samverkan inom skolskjuts
Publikationsnr 2008:69
Kontaktperson Tove Västibacken, Vägverket
Författare Johanna Skur, Helena Hartzell, Nina Waara, WSP Analys & Strategi
Utgivning Juni 2008
Distributör Vägverket
781 87 Borlänge
Tfn 0771-119 119
E-post vagverket@vv.se
Internet www.vv.se

Dokumentinformation.....	1
Inledning.....	2
TILLVÄGAGÅNGSSÄTT	2
RAPPORTENS UPPLÄGG	3
Ansvar och roller i skolskjutsfrågan	3
VÄGVERKETS ROLL	3
KOMMUNERNAS ROLL	4
SKOLSKJUTS - EN KOMPLEX FRÅGA	4
Resultat från enkäten.....	6
INKOMNA SVAR OCH PRESENTATION	6
GENOMFÖRANDE AV SKOLSKJUTS.....	6
KRITERIER OCH RIKTLINJER FÖR ATT FÅ SKOLSKJUTS	8
UTBILDNING	11
KOMMUNERNAS SAMRÅD MED ANDRA AKTÖRER	14
RIKTLINJER FÖR SÄKRA HÅLLPLATSER OCH VÄGAR DIT	16
ANSVAR OCH ROLLER	17
Intervjuer med kommuner	27
URVAL.....	27
TILLVÄGAGÅNGSSÄTT	27
ORGANISATIONEN KRING SKOLSKJUTS.....	28
DEFINITION AV ANSVAR OCH ROLLER ”PÅ PAPPRET” OCH I PRAKTIKEN	28
SAMVERKAN MED ANDRA AKTÖRER.....	31
ORGANISATIONEN OCH SÄKERHETEN FÖR BARNEN.....	32
FÖRSLAG TILL FÖRBÄTTRINGAR/FÖRÄNDRINGAR	33
SAMMANFATTNING AV INTERVJUERNA.....	34
Avslutning.....	36
INTRESSANTA FRÅGESTÄLLNINGAR ATT STUDERA NÄRMARE	36
Referenser.....	38

Bilagor

1. Enkät
2. Intervjumall

Inledning

Skolvägen är en viktig del av barns närmiljö och ska utformas så att resan till och från skolan kan ske tryggt och säkert. Många barn åker skolskjuts till och från skolan varför det är viktigt att även skolskjutsen är säker och trygg.

Under senare år har flera tragiska dödsolyckor inträffat i samband med skolskjutsning i Sverige. Vägverket fick i slutet av 2004 i uppdrag av regeringen att utreda och föreslå åtgärder för att komma till rätta med de allvarliga skolskjutsolyckorna. En av de åtgärder som aktualiserats är hastighetsbegränsning 30 km/tim då skolskjuts stannar för att ta upp och släppa av barn. Försök har genomförts på Gotland och genomförs i Örnsköldsvik och Linköping. Försöken har ytterligare satt fokus på en annan av de frågeställningar som diskuterats länge, nämligen ansvarsfrågan och rollfördelningen mellan olika parter i skolskjutsfrågor. Allt oftare lyfts frågan om att roller och ansvar behöver definieras. Olika aktörer och olika kommuner ser olika på frågan. Ett arbete med att se över skolskjutsförordningen har inletts.

Syfte och mål

Det är således angeläget att kunskapen kring hur kommunerna ser på och arbetar med skolskjuts ökar. Syftet med denna utredning är att kartlägga ansvarsfrågan i olika kommuner för få ett så bra underlag som möjligt i det fortsatta arbetet med att förbättra säkerheten vid skolskjutsning. Ett första steg i ett sådant arbete är att ta fram en nulägesanalys av läget i landets kommuner.

Målet med utredningen är att söka svar på hur ansvar och roller kan och bör se ut för de olika delarna i skolskjutsresan ur ett hela resan-perspektiv. Utredningen omfattar att ta fram en nulägesanalys och göra djupintervjuer avseende ansvar och roller i skolskjutsfrågan. Nulägesanalysen bygger på en enkätundersökning av hur kommunerna idag arbetar och om de har definierat roller och ansvar rörande skolskjuts. Även frågan på vilket sätt roller och ansvar utvecklats och definierats kartläggs inom utredningen.

TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

Utredningen har genomförts i två steg:

Steg 1

Steg ett omfattar en kartläggning via en enkät till landets alla kommuner. Enkäten omfattar både kvantitativt analyserbara svar och öppna frågor med möjlighet till beskrivande svar. Upplägget ger möjlighet till både kvantitativa beskrivningar och analyser i form av diagram och kvalitativa beskrivningar av till exempel hur kommunerna gått till väga för att definiera roller och ansvar i skolskjutsfrågan. Enkäten har skickats ut till kommunerna och ställts till personen som har ansvar eller är samordnare av skolskjutsfrågor. Respondenterna ombads även bifoga eventuella reglementen och manualer för skolskjuts som tagits fram.

Steg 2

Steg två omfattar en fördjupad utvärdering i form av intervjuer med ansvariga för skolskjuts i ett begränsat urval av kommunerna.

RAPPORTENS UPPLÄGG

Rapporten innehåller två delar som redovisar resultaten från steg 1 och steg 2. Slutligen diskuteras resultaten av steg 1 och 2 samlat i ett avslutande avsnitt.

Ansvar och roller i skolskjutsfrågan

Enligt prop.1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling utgör barnens behov utgångspunkt för beslut om transportsystemet. Sverige har ratificerat FN:s konvention om barns rättigheter och enligt konventionen ska alla åtgärder, som rör barn sätta barnets bästa i främsta rummet. Detta innebär att barnens behov av tillgänglighet, säker trafik, miljö, transportkvalitet, positiv regional utveckling och jämställdhet bör vara vägledande för transportsystemets utformning och funktion. Självklart gäller det också skolskjuts som är en viktig del av transportsystemet.

I Sverige råder stor enighet om att ansvaret för barns trafiksäkerhet vilar på vuxna. Det är de vuxna som har ansvar för att barn inte dödas eller skadas svårt i trafiken. Hur ansvaret fördelas mellan olika vuxna aktörer är dock inte självklart.

VÄGVERKETS ROLL

Enligt Vägverkets policy- och inriktningsdokument Barn, ska barnen utifrån sina behov och förutsättningar tillförsäkras bästa möjliga villkor när det gäller att förflytta sig och att resa säkert inom hela vägtransport- och kollektivtrafiksystemet. Vägverket ska arbeta utifrån ett hela resan- perspektiv för att göra skolvägar och skolskjutsar säkra för barn.

Nollvisionen innebär att man i alla sammanhang och vid varje enskild transport ska göra sitt yttersta för att minimera risken att någon skadas eller dödas. Det innebär att ansvaret inte enbart läggs på den enskilde trafikanten, utan det krävs insatser på alla områden. Hela systemet och hela trafikmiljön ska vara utformad på ett sådant sätt att trafikanters misstag inte leder till att någon dödas eller skadas svårt.¹

Vägverket ansvarar för alla statliga vägar och har bland annat till uppgift att se till att trafikmiljön är sådan att enkla misstag av enskilda trafikanter på vägen inte leder till att någon dödas eller skadas allvarligt. Många av hållplatserna där barn kliver av och på skolskjutsen ligger längs statliga vägar där Vägverket är väghållare och har således ansvar för att trafikmiljön är tillräckligt säker.

¹ Riksdagen beslutade 1997 om prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11 som innebär att Nollvisionen ska utgöra det långsiktiga målet för Sveriges trafiksäkerhetsarbete.

Vägverket har också sektorsansvar för trafiksäkerheten som innebär att verket tillsammans med andra aktörer ska arbeta för att nå de transportpolitiska målen. Till dessa aktörer hör Sveriges kommuner vilka har en mycket viktig uppgift i transportsystemet kopplat till skolskjutsverksamheten. Kommunerna måste kunna erbjuda skolskjuts och det är kommunerna som bestämmer var barnen ska hämtas upp och släppas av.

KOMMUNERNAS ROLL

Enligt skollagen är varje kommun skyldig att vid utformningen av sin grundskoleverksamhet beakta vad som för eleverna är ändamålsenligt ur kommunikationssynpunkt. Hemkommunen är skyldig att sörja för att det för eleverna anordnas kostnadsfri skolskjuts om sådan behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållandena, funktionshinder hos elev eller någon annan särskild omständighet.²

I Skolskjutsförordningen³ definieras vad som avses med skolskjutsning och vilket ansvar kommunen har för anordnandet av skolskjutsar så att kraven på trafiksäkerhet tillgodoses. Enligt skolskjutsförordningen avser begreppet skolskjuts en befordran av elev i förskola, grundskola, gymnasieskola eller motsvarande skola till eller från skolan som ordnas av det allmänna särskilt för ändamålet och ej är av tillfällig natur. Enligt förordningen ska skolskjutsningen med avseende på tidsplaner och färdvägar ordnas så att kraven på trafiksäkerhet tillgodoses. I varje kommun ska styrelsen för skolväsendet verka för att särskilt anordnade hållplatser för skolskjutsning utformas så att olyckor i möjligaste mån undviks. Styrelsen bestämmer efter samråd med den kommunala nämnden som ansvarar för trafikfrågor, polismyndigheten och väghållaren varje skolskjuts färdväg och de platser där på- eller avstigning bör ske. Beslut om rätt till skolskjuts kan överklagas enligt kommunallagen. Det innebär att beslutets laglighet kan prövas men inte dess lämplighet.

SKOLSKJUTS - EN KOMPLEX FRÅGA

Ansvaret att se till att fler allvarliga skolskjutsolyckor inte inträffar ligger alltså på flera aktörer och det är inte glasklart hur ansvaret ska fördelas. Svårast att klara ut är vem som har ansvar för barnen från hemmet till påstigning samt vid avstigning till hemmet. Är det till exempel kommunen/skolan, väghållaren eller föräldrarna? Eller handlar det om ett delat ansvar? Helt klart är i alla fall att barnen inte är ansvariga. Flera kommuner har valt att fördela ansvaret för olika delar av skolresan på olika aktörer. Det är vanligt att föräldraansvaret definieras till att sträcka sig från bostaden till hållplatsen och på

² Skollagen (1985:1100) 4 kap. 6 § och 7 §

³ Förordningen (1970:340) om skolskjuts

hållplatsen. Till stöd för den ansvarsfördelningen hänvisar flera kommuner till Föräldrabalken⁴.

Skolskjutsfrågan är inte enkel och den påverkas av flera faktorer i det omgivande samhället. Två tydliga trender som också är värda att nämna i det här sammanhanget är dels den fortsatta trenden att lägga ner skolor i glesbygd med längre skolvägar som följd och dels det växande antalet friskolor. Friskolorna attraherar allt fler elever samtidigt som kommunerna enligt skollagen inte har någon skyldighet att svara för elevers resor till fristående skolor och inte heller gör det i samma utsträckning. Friskolor etableras inte sällan i lokaler som från början inte var avsedda för skolverksamhet och som har en trafikmiljö som innebär trafiksäkerhetsproblem för eleverna på deras skolväg.

En annan trend är att utvecklingen går mot att andelen barn som åker särskild upphandlad skolskjuts minskar. Det beror på en ökad ambition att effektivisera resandet genom att integrera skolskjuts och linjetrafik. Att erbjuda barn skolskjuts med linjetrafik istället för med särskild upphandlad skolskjuts innebär som regel kostnadsbesparingar för kommunerna som samtidigt kan bidra till ett upprätta hålla kollektivtrafik i glesbygd. Skolskjuts i linjetrafik ger delvis andra förutsättningar än särskilt upphandlad skolskjuts. Till exempel är linjetrafikens fordon ofta större och har inte samma möjligheter att lägga rutterna så att bussen kan köra av den mest trafikerade vägen för att hämta och lämna barnen på en mer trafiksäker plats. Möjligheterna att säkerställa att förarna återkommer och hinner lära känna barnen är inte heller de samma. Förarna har till exempel inte samma möjligheter att följa barn över trafikerade vägar.

Annan utveckling som den här rapporten inte behandlar är olycksstatistik kring barn och skolskjuts eller barns förutsättningar i trafiken även om de utgör en del av kontexten kring den komplexa skolskjutsfrågan. Den här rapporten fokuserar på ansvarsfördelningen och kommunernas organisation av skolskjutsverksamhet med särskilt fokus på samverkan.

⁴ Föräldrabalken 1949:381. I 6kap 2§ där det står, ”vårdnadshavaren svarar för att barnet får den tillsyn som behövs med hänsyn till dess ålder och utveckling”.

Resultat från enkäten

INKOMNA SVAR OCH PRESENTATION

I detta kapitel redovisas och kommenteras resultaten från enkäten ”Enkät om ansvar och roller vid skolskjuts” som skickats till landets alla kommuner.

Svarsfrekvens

Kommunerna ombads svara på enkäten inom en vecka från det att den nått fram. En påminnelse skickades ut via e-post cirka två veckor efter att svarstiden för enkäten gått ut. (Ett antal adressfel till e-post visade sig förekomma varför ett antal av kommunerna aldrig nåddes av påminnelsen.)

Sluttid för svar drogs tre veckor efter att påminnelsen gått ut. Svarsfrekvensen uppgår till 76,5 procent (222 enkäter av 290 utskickade). Ett fåtal enkäter inkom senare och har ej kunnat analyseras tillsammans med övriga svar, men har gått igenom manuellt för att se om svaren skiljer sig på något sätt från de analyserade.

Analysen har baserats på att en enkät per kommun inkommit. Ett ytterligare fåtal kommuner, utöver de 222, skickade in flera enkäter per kommun då skolskjutsfrågor hanterades på kommunnivå. Dessa tre kommuner var företrädesvis storstadskommuner. Dessa har inte kunnat samköras med övriga enkätresultat, men har gått igenom manuellt för att se om svaren skiljer sig på något sätt från de analyserade.

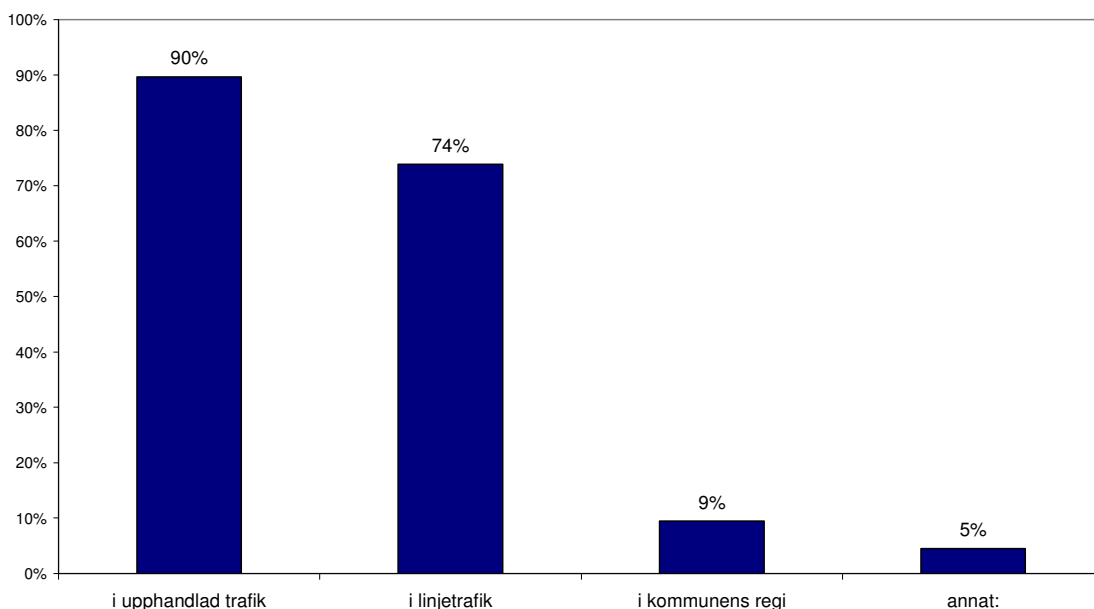
Redovisning

Resultaten från enkäten har ställts samman och analyserats. Resultaten utgörs av en besvarad enkät per kommun. Svaren illustreras i diagram som visar fördelningen mellan olika svarsalternativ, samt kommenteras i text. Diagrammen redovisar procentsatser för de kommuner som besvarat enkäten, det vill säga 222 stycken av landets totalt 290 kommuner.

GENOMFÖRANDE AV SKOLSKJUTS

Skolskjutsen kan genomföras på olika sätt. Antingen sker den av kommunen upphandlad trafik, i linjetrafik, i kommunens egen regi eller på något annat sätt. Linjetrafiken nyttjas av alla kollektivtrafikresenärer och är således inte en trafikering som är till specifikt för skolelever. Dock kan speciella överenskommelser om ruttor och anpassning av tidtabeller förekomma. I upphandlad trafik har beställaren andra möjligheter att ställa särskilda krav på transporten än vad som är möjligt att ställa på linjetrafiken. Det kan till exempel handla om förarens roll.

Skolskjutsen kan genomföras med hjälp av en kombination av olika typer av trafikering, till exempel delvis genom upphandlad trafik och delvis genom linjetrafiken då en del av barnen kan vara berättigade till busskort. Linjetrafik även kan sägas vara en form av upphandlad trafik, varför begreppet kan gå samman något. Linjetrafik är även skolskjuts, men samkörs med övrig kollektivtrafik.



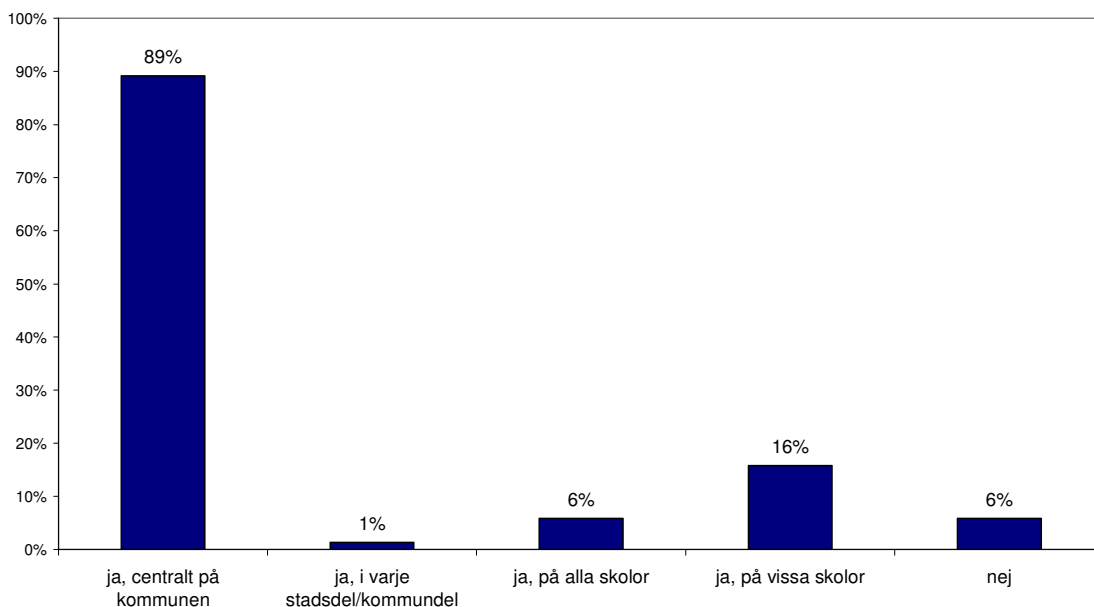
Hur skolskjutsen genomförs i huvudsak varierar mellan kommunerna

Av diagrammet ovan framgår att de flesta kommuner, 90 % svarar att skolskjutsen i huvudsak genomförs i upphandlad trafik samtidigt som närmare 74 % också kryssat för att den i huvudsak sker i linjetrafik. På frågan om hur skolskjutsen i huvudsak genomförs fanns även möjlighet att kryssa för flera alternativ, vilket inte framgår av ovanstående diagram men 66 % av kommunerna har svarat att skolskjutsen genomförs med både upphandlad trafik och i linjetrafik.

Därtill kan utläsas av diagrammet att knappt 10 % svarar att skolskjutsen i huvudsak genomförs i kommunens regi och ytterligare några har kryssat för alternativet ”annat”. I kategorin annat har sex kommuner svarat taxi, en kommun svarat båt, två kommuner svarat självskjuts och ytterligare en samtrafik.

Skolskjutssamordnare

En skolskjutssamordnare är en tjänst som till exempel samordnar upphandling och genomförande av skolskjuts samt planerar skolskjutsen och arbetar med de riktlinjer som gäller för skolskjutsen. Kommunerna lägger olika saker inom begreppet skolskjutssamordnare. Skolskjutssamordnaren kan vara placerad på olika förvaltningar beroende på kommun och kan ha olika funktioner, till exempel skolutvecklare eller trafikansvarig. Dennes tjänst kan vara allt från en heltidstjänst till en begränsad deltidstjänst, som del av en tjänst, och vara centralt eller lokalt placerad på kommunen.



Förekomst av särskild skolskjutssamordnare eller motsvarande varierar mellan kommunerna. liksom var i organisationen denna tjänst finns

De allra flesta kommuner har en särskild skolskjutssamordnare, närmare 90 % av kommunerna svarar att man har det. 35 stycken eller 16 % svarade att man har skolskjutssamordnare på vissa skolor och 3 stycken eller 6 % att man har en skolskjutssamordnare på varje skola. Ytterligare tre stycken har en skolskjutssamordnare i vare stadsdel eller kommundel. 13 kommuner eller 6 % av kommunerna saknar skolskjutssamordnare. Till den här frågan var det möjligt att kryssa för flera alternativ vilket några kommuner gjort. 72 % av kommunerna har enbart en central skolskjutssamordnare på kommunen och inga samordnare i stadsdelar eller i skolor.

KRITERIER OCH RIKTLINJER FÖR ATT FÅ SKOLSKJUTS

Avstånd mellan hem och skola för att en elev ska få skolskjuts är en del av de kriterier som finns för att elever beviljas skolskjuts. Andra kriterier handlar bland annat om trafiksäkerhet på vägen till skolan, hälsa och funktionshinder.

Avstånd

Intervallen för avstånd och årskurs varierar mellan kommunerna vilket gör att exakta andelar inte går att ange i diagram.

- **Årskurs 1-3:** 2 km är det vanligaste minsta avståndet mellan hem och skola:
 - För nästan hälften av alla kommuner, 48 %, gäller 2 km som minsta avstånd för att barn i årskurs 1-3 ska få skolskjuts.

- I 31 % av alla kommuner gäller 3 km som minsta avstånd för barn i årskurs 1-3.
 - Därtill finns olika varianter av högsta avstånd såsom att för årskurs 1-2 gäller 2 km och för årskurs 3-4 3 km. Det är dock tydligt att 3 km är en undre gräns för barn i årskurs 1-3 då enbart 1 % av kommunerna anger avstånd på över 3 km.
- **Årskurs 4-6:** 3 km är det vanligaste minsta avståndet mellan hem och skola:
 - 99 % anger 2-4 km som minsta avstånd, med olika intervaller beroende på årskurs och avstånd.
 - Ur materialet kan det utläsas att 43 % har specificerat att 3 km är minsta avstånd och 35 % att 4 km är minsta avstånd. 6 % anger 2 km som längsta avstånd.
 - **Årskurs 7-9:** 4-5 km gäller överlag som minsta avstånd mellan hem och skola för berättigande för skolskjuts:
 - 75 % av kommunerna har angett 4-5 km.
 - 13 % anger 3 km som minsta avstånd och 1 % 2 km som minsta avstånd.

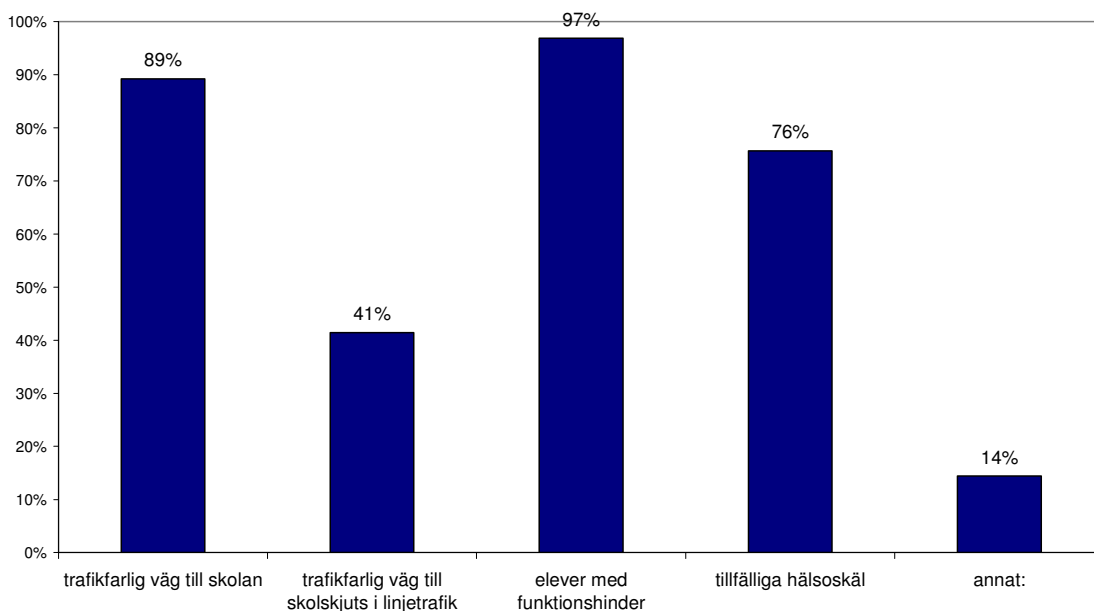
Utöver avstånd mellan hem och skola finns några kommuner som tillämpar geografisk zonindelning för berättigande av skolskjuts. Några kommuner tillämpar även olika avståndskriterier för sommar och vinter.

Utifrån resultaten går det inte att utläsa någon gruppering eller tendens mellan kommunerna avseende avståndsangivelsen – om det till exempel skulle vara så att glesbygdskommuner tenderar att ha mindre eller större avstånd än tätortskommuner.

Andra skäl

89 % av kommunerna svarar att trafikfarlig väg kan berättiga till skolskjuts och 41 % att trafikfarlig väg till skolskjuts i linjetrafik kan berättiga till skolskjuts. Allra vanligast är att elever med funktionshinder är berättigade till skolskjuts, så är fallet i 97 % av de kommuner som svarat. Tillfälliga hälsoskäl berättigar till skolskjuts i 76 % av de kommuner som svarat. 14 % av kommunerna har också kryssat för alternativet ”annat” och uppgivit att också andra skäl kan berättiga till skolskjuts. Andra skäl som man angivit är till exempel; Andra särskilda omständigheter, Vinterskjuts, Delad vårdnad/växelvis boende, Enskilda skäl, exempelvis sociala, invandrarelever som av kommunen placeras på annan skola än den mest närbelägna, mörker, halka, pedagogiska skäl, skador på skoltid, sociala och medicinska skäl.

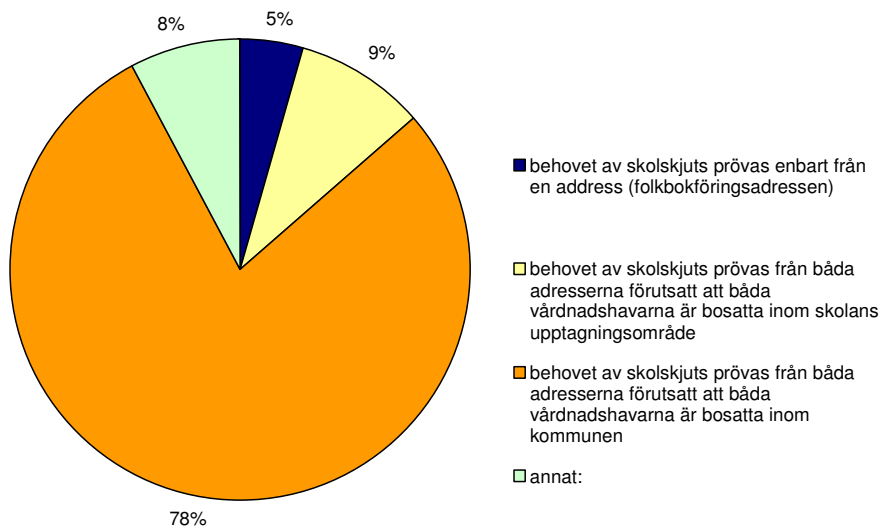
Kartläggning av ansvar, roller och samverkan inom skolskjuts



Utöver intervallen för avstånd och årskurs finns andra skäl som kan berättiga till skolskjuts. Skälen varierar mellan kommunerna

Växelvis boende

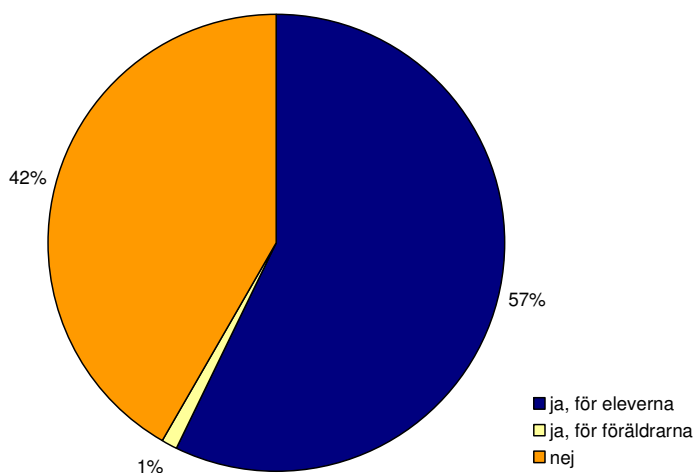
De flesta kommuner anger att behovet av skolskjuts prövas från båda adresserna förutsatt att båda vårdnadshavarna är bosatta inom kommunen. Bara hos 5 % av kommunerna prövar man enbart behovet från folkbokföringsadressen. De kommuner som kryssat i alternativet annat uppger som regel olika kombinationer av alternativ 2 och 3, till exempel att en förälder måste bo inom upptagningsområdet.



Hanteringen av skolskjuts vid växelvis boende vid delad vårdnad ser olika ut i kommunerna

UTBILDNING

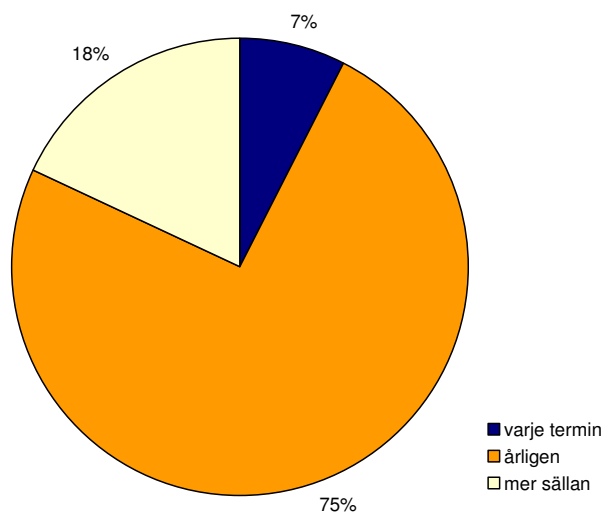
Skolskjutsförordningen anger att en särskild genomgång bör hållas vid läsårets början med de elever som färdas till och från skolan med skolskjuts. Genomgången bör omfatta trafiksäkerhets- och ordningsregler vid hållplats, vid på- och avstigning, under färden samt vid förflyttning till och från fordonet. Dessutom bör råd och anvisningar lämnas om åtgärder och uppträdande i samband med en eventuell olycka.



Om det finns riktlinjer eller inte om utbildning i hur man bör bete sig i samband med skolskjuts varierar mellan kommunerna

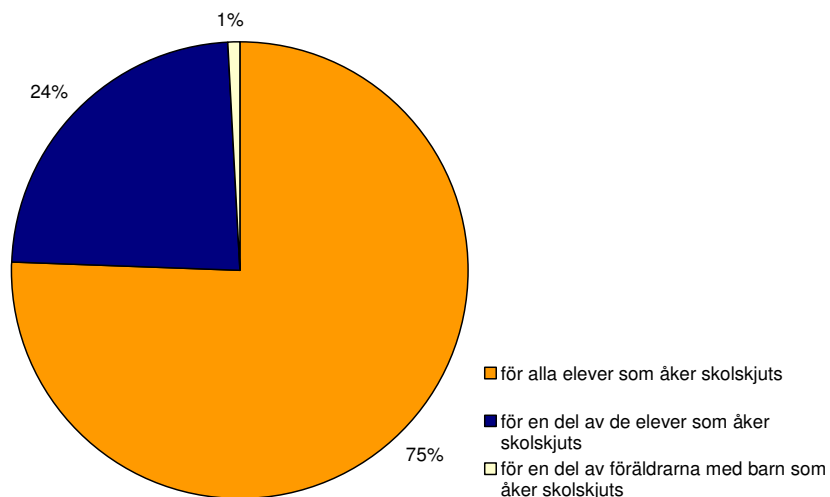
En majoritet av kommunerna, 57 % har riktlinjer om utbildning som riktar sig till eleverna i hur man bör bete sig i samband med skolskjuts. Endast 1 % av kommunerna har riktlinjer om utbildning för föräldrarna kring hur man bör bete sig. Hela 42 % svarar nej på frågan, man har inga riktlinjer.

Kartläggning av ansvar, roller och samverkan inom skolskjuts



I de kommuner som har riktlinjer om utbildning genomförs utbildningen olika ofta

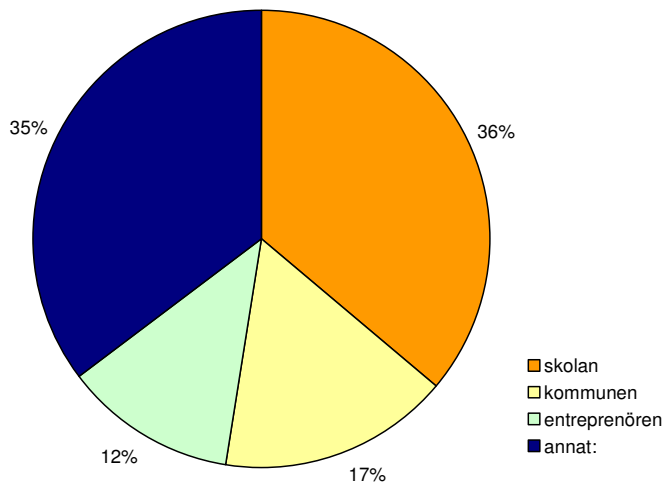
Vanligast är att utbildningen sker årligen, så sker i tre fjärdedelar av alla kommuner. Endast 7 % av kommunerna svarar att utbildningen sker varje termin. I 18 % av kommunerna sker utbildningen mer sällan än årligen.



I de kommuner som har riktlinjer om utbildning genomförs utbildningen för alla eller en del av de elever som åker skolskjuts

75 % av dem som svarat att man har riktlinjer för utbildning uppger att utbildningen också genomförs för alla elever som åker skolskjuts. 24 % av kommunerna svarar att utbildningen genomförs för en del av de elever som åker skolskjuts och 1 % av kommunerna svarar att utbildningen genomförs för en del av föräldrarna med barn som åker skolskjuts. Alla kommuner som har riktlinjer om utbildning genomför således inte utbildningen. I synnerhet utbildning till föräldrar är sällsynt. Inte i någon kommun får alla föräldrar utbildning och endast i 1 % av kommunerna får en del av föräldrarna utbildning.

I de kommuner, 75 %, som svarat att utbildningen genomförs för alla elever som åker skolskjuts kan det i vissa kommuner vara så att utbildningen genomförs för samtliga elever. Utbildningen handlar bland annat om trafiksäkerhet och beteende på bussen, och kallas i många kommuner för ”bussregler”.

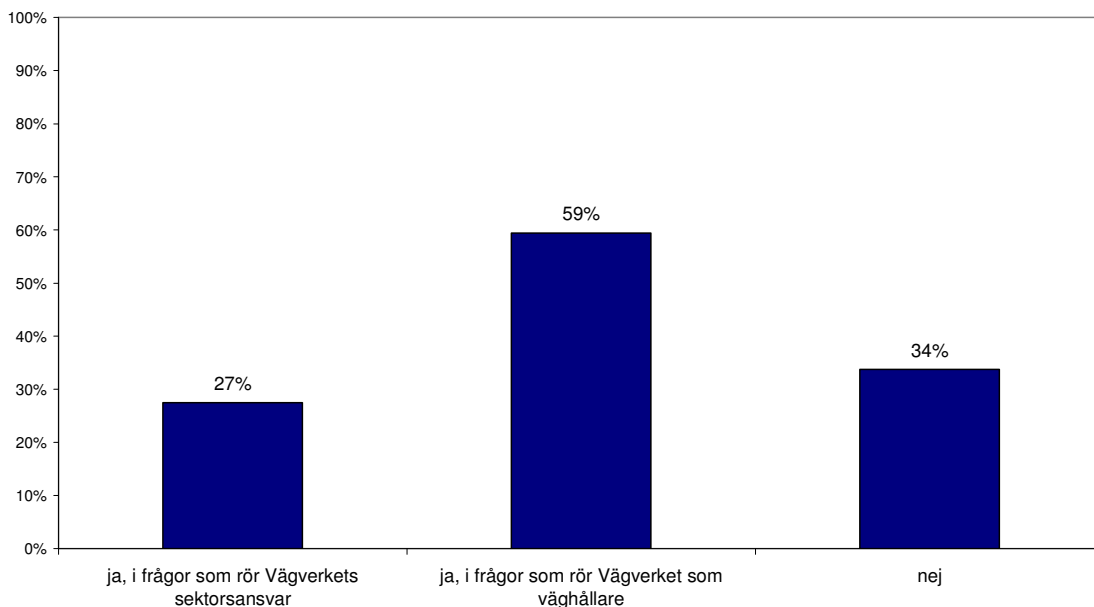


I de kommuner som har riktlinjer om utbildning varierar ansvaret för att utbildningen genomförs

Vanligast är att skolan ansvarar för att utbildningen genomförs, så är fallet i 36 % av kommunerna. 17 % av kommunerna svarar att kommunen själv ansvarar för genomförandet. 12 % av kommunerna svarar att det är entreprenörens ansvar. Nästan lika många kommuner som svarar att skolan ansvarar har kryssat för alternativet annat, hela 35 %. Bakom rubriken ”annat” döljer sig kombinationer av alternativen samt polis, räddningstjänst, länstrafiken eller föraren.

KOMMUNERNAS SAMRÅD MED ANDRA AKTÖRER

Olika aktörer är på flera sätt inblandade i skolskjutsverksamheten, såväl avseende ansvar som genomförande. Resultaten visar att samråd med aktörer utanför kommunen sker i varierande utsträckning.

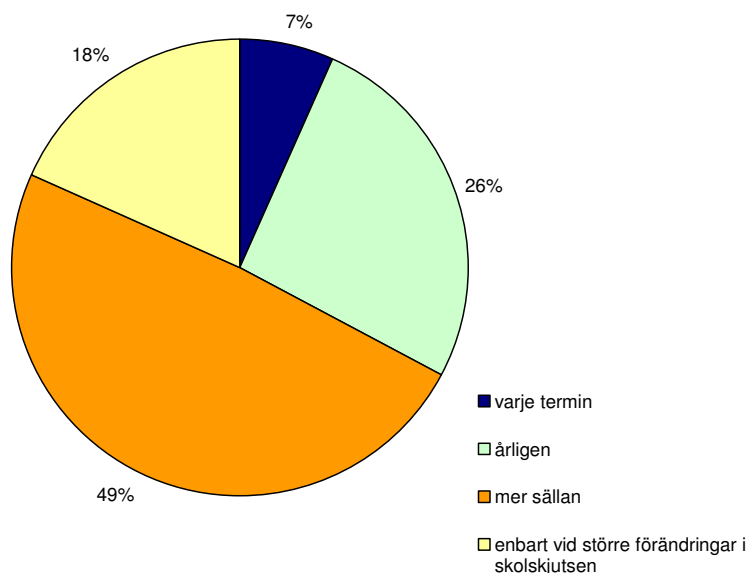


Kommunerna har fått svara på om de samråder med Vägverket i skolskjutsfrågor

På frågan om kommunen samråder med Vägverket i skolskjutsfrågor svarar 59 % av kommunerna att de gör det i frågor som rör Vägverket som väghållare. 27 % svarar att samråd sker i frågor som rör Vägverkets sektorsansvar. Många kommuner samråder inte alls med Vägverket. 34 % svarar nej på frågan.

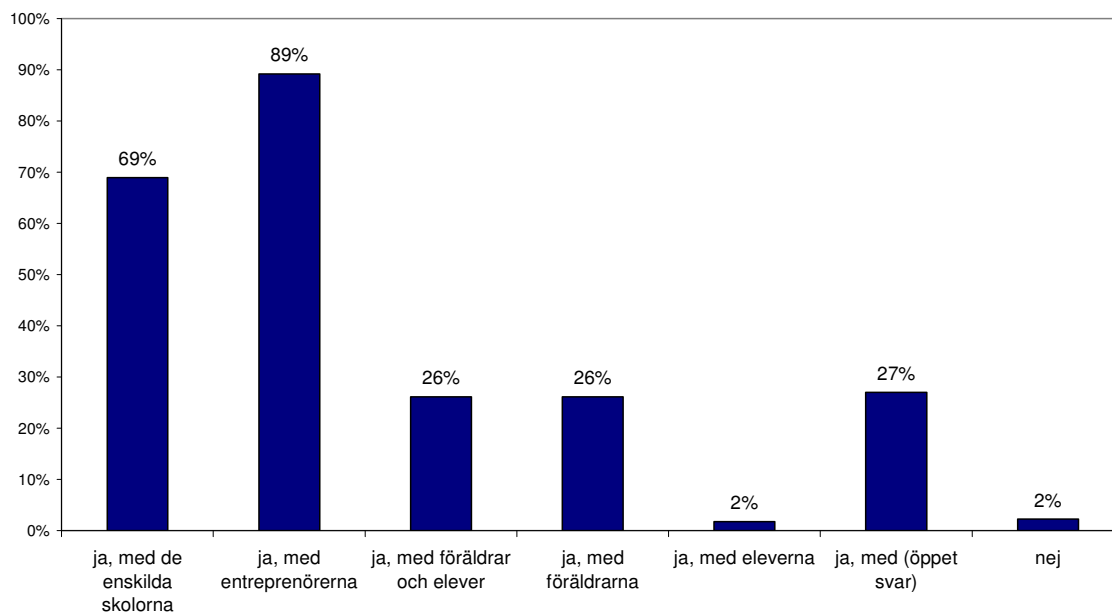
Resultaten avslöjar inte vad kommunerna lägger in i begreppet samråd - det vill säga om hur samråd sker och om de är formaliserade eller inte. Ett samråd kan ske i olika dialogformer såsom återkommande nätverksmöten och möten i konkreta åtgärdsprojekt, men även enklare kontaktskapande som till exempel telefonkontakter.

Kartläggning av ansvar, roller och samverkan inom skolskjuts



För de kommuner som har samråd med Vägverket sker de olika ofta

Bland de kommuner som samråder med Vägverket är det vanligast att man enbart gör det vid större förändringar, så är fallet för 49 % av kommunerna. En fjärdedel eller 26 % av kommunerna gör det årligen. 7 % samråder med Vägverket varje termin och 18 % av kommunerna svarar att samråd sker mer sällan.

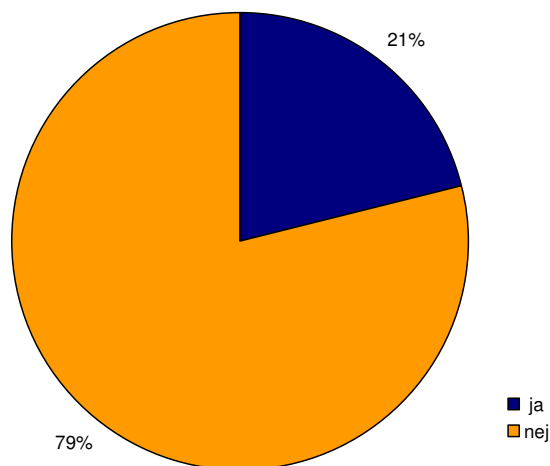


Kommunerna samråder även med andra parter än Vägverket i skolskjutsfrågor

De flesta kommuner, 89 %, samråder med entreprenörerna och 70 % samråder med skolorna. Det är mindre vanligt att man samråder med elever och eller föräldrar. 26 % svarar att man samråder med föräldrar och elever och lika många att man enbart samråder med föräldrar. Bara 2 % uppger att samråd sker med elever och lika många 2 % svarar att man inte samråder med någon alls i dessa frågor. Mer än en fjärdedel uppger ytterligare någon part för samråd såsom; Polis, andra kommuner, ansvarig nämnd, landstinget eller NTF.

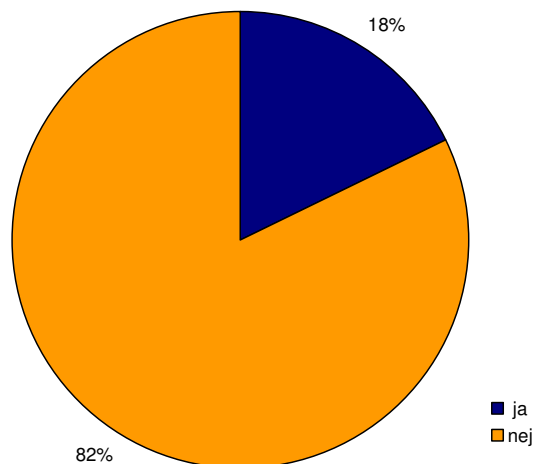
RIKTLINJER FÖR SÄKRA HÅLLPLATSER OCH VÄGAR DIT

Hållplatserna är centrala i frågan om säkra skolskjutsar. Hållplatserna är viktiga då de är en punkt i resan där barnet ofta får vänta och exponeras för trafik, samt att ansvaret byts från förälder till skolan/entreprenör. Dessutom kan väghållarskapet variera.



Förekomst av riktlinjer hos kommunerna för hur en säker hållplats ska utformas för att kunna användas för skolskjuts

De flesta kommuner saknar riktlinjer för hur en säker hållplats ska utformas för att kunna användas för skolskjuts. Bara 21 % har sådana riktlinjer medan 79 % av kommunerna saknar riktlinjer.



Förekomst av riktlinjer hos kommunerna för vad som är en säker väg till och från hållplatser som används för skolskjuts

Ytterligare några fler kommuner än de som saknar riktlinjer för hållplatser saknar också riktlinjer för vad som är en säker väg till och från hållplatser som används för skolskjuts. Endast 18 % av kommunerna har riktlinjer för vägen till hållplatsen medan hela 82 % saknar riktlinjer.

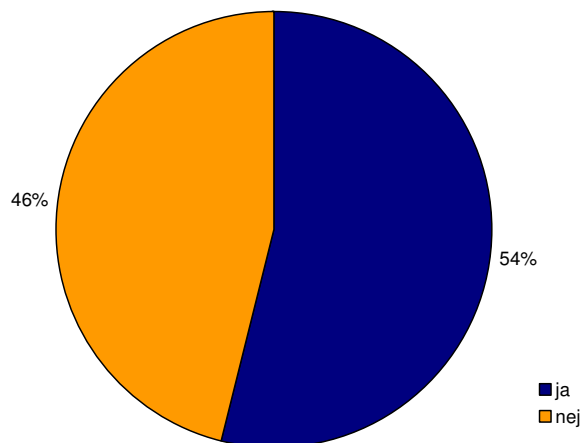
22 kommuner (10 %) har svarat att man både har riktlinjer för hur en säker hållplats ska utformas och att det finns riktlinjer för vad som är en säker väg till och från hållplatser.

I enkäterna har flera kommuner kommenterat att hållplatserna bedöms från fall till fall. Många uppger att de arbetar för säkrare hållplatser, bland annat genom hållplatsinventeringar i samråd med länstrafiken.

ANSVAR OCH ROLLER

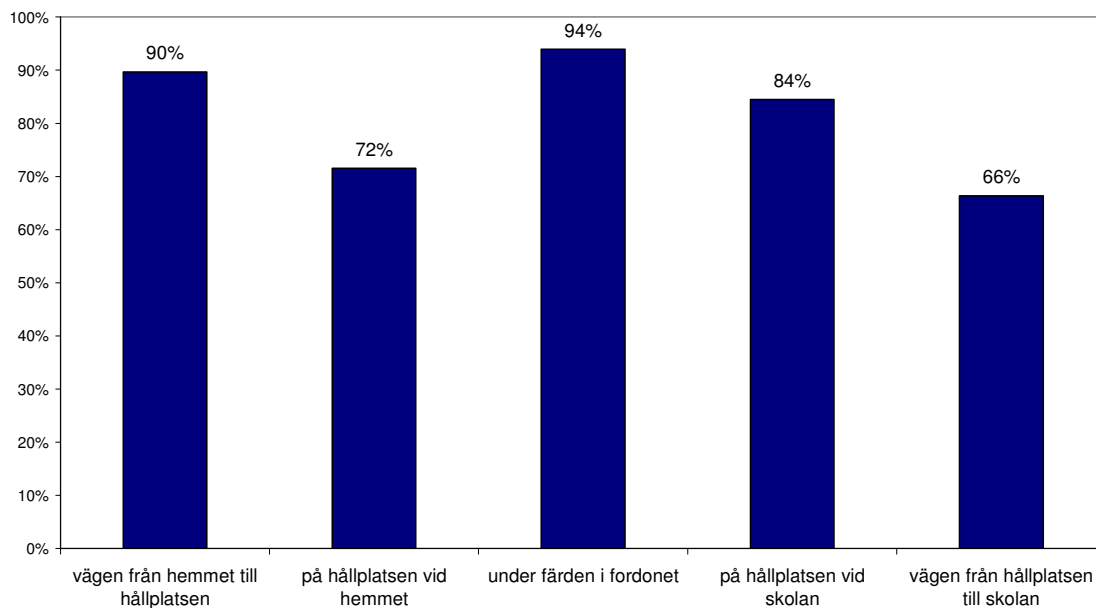
Kommunerna har definierat ansvar och roller rörande skolskjutsen i varierande utsträckning och på olika sätt. Vissa kommuner har i sina riktlinjer beskrivit i detalj ansvaret för resans olika delar medan andra har gjort det i mindre utsträckning.

Kartläggning av ansvar, roller och samverkan inom skolskjuts



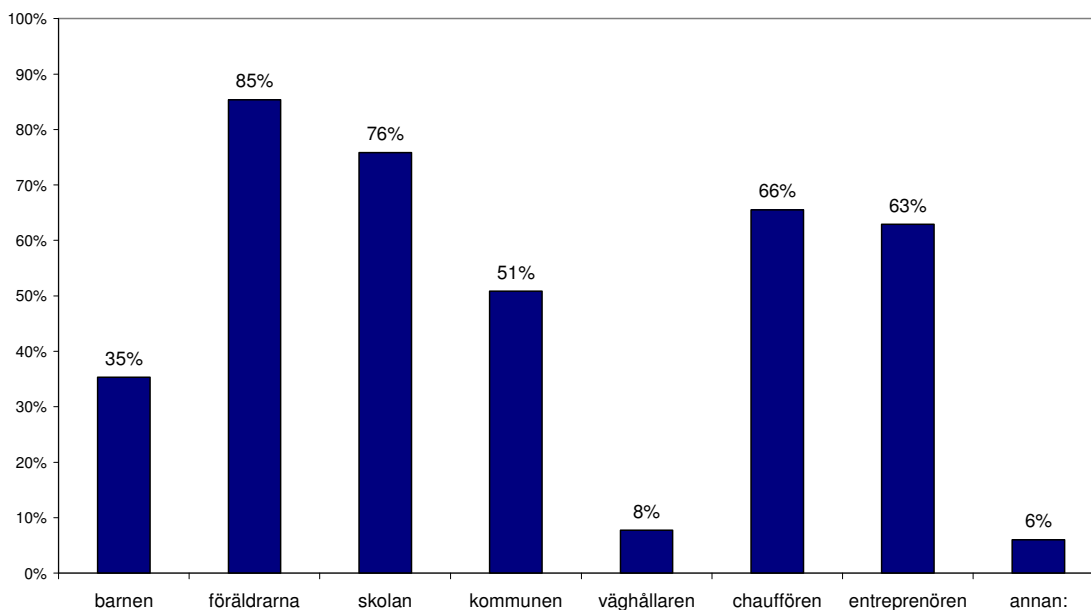
Kommuner som har, och inte har, arbetat med att bestämma vilket ansvar olika parter har under olika delar av resan till och från skolan

Drygt hälften av kommunerna, 54 % har bestämt vilket ansvar olika parter har under olika delar av resan till och från skolan. Knappt hälften eller 46 % har inte bestämt vilket ansvar olika parter har.



Precisering av vilka delar av resan som roller och ansvar har bestäms, i de kommuner som arbetat med att bestämma roller och ansvar

Allra vanligast är att man bestämt ansvar och roller under färden i fordonet, det har 94 % av kommunerna gjort. Nio av 10 kommuner som bestämt roller har också gjort det för vägen från hemmet till hållplatsen. På hållplatsen vid hemmet har 72 % av kommunerna bestämt ansvaret och på hållplatsen vid skolan har 84 % av kommunerna bestämt ansvaret. 66 % av kommunerna har bestämt ansvaret på vägen från hållplatsen till skolan.



Ansvaret har bestämts för olika parter i de kommuner som arbetat med att bestämma roller och ansvar

Vanligast är att man bestämt ansvaret för föräldrarna, det har 85 % av kommunerna gjort. Vanligt är också att man bestämt ansvaret för skolan vilket 76 % gjort. Drygt hälften av kommunerna eller 51 % har bestämt kommunens eget ansvar och 35 % har bestämt barnens ansvar. Till rubriken ”annan” har man till exempel skrivit Länstrafiken, Vägverket, polisen och Gatu- och trafikförvaltning. En kommun svarar att man reglerar ansvaret via protokoll vid möten med entreprenörer och chaufförer samt vid möten med hem och skola. En annan kommun hänvisar till skolskjutsförordningen och föräldrabalken.

Exempel på formuleringar av roller och ansvar

Formuleringarna och omfattningen av definitionen av ansvar och roller ser lite olika ut bland kommunerna. Nedan följer några exempel på ett urval av formuleringar i kommunernas skolskjutsregler och riktlinjer som definierar ansvar och roller.

Luleå kommun⁵

Ansvarsfördelning

Vägen mellan hemmet och hållplatsen/ uppsamlingsplatsen samt vid hållplats/ uppsamlingsplats och på och avstigning av fordon:

Vårdnadshavare har ansvar för eleven på vägen mellan hemmet och hållplatsen/ uppsamlingsplatsen samt under väntetider på hållplatsen/ uppsamlingsplatsen till dess att eleven stiger på buss eller taxi.

Vårdnadshavare har ansvar för att eleven kommer i god tid till hållplatsen/ uppsamlingsplatsen. Tänk på att detta är en viktig trafiksäkerhetsfråga.

Det är inte tillåtet för föraren att släppa på eller av elever på andra ställen än de fastställda hållplatserna/ uppsamlingsplatserna.

Om eleven bor så att skolskjutsen kör en särskild sträcka för just den eleven skall vårdnadshavare meddela entreprenören vid sjukdom eller annan tillfällig frånvaro. Om eleven åker taxi e d skall frånvaro alltid meddelas. Om frånvaro ej meddelas till transportören kommer full debitering att tas ut för transporten av vårdnadshavare.

Vårdnadshavare ansvarar för att meddela entreprenören från och med när barnet behöver skolskjuts igen.

Under transporten:

Under transporten är det entreprenören/föraren som ansvarar för eleverna och att gällande trafikbestämmelser följs.

Föraren är skyldig att meddela om ordnings- eller säkerhetsproblem uppstår under transporten. Tillbud under transporten skall rapporteras till skolskjuttsamordnaren.

Elevens ansvar; att följa föreskrivna regler, t ex bältesanvändning.

Vid skolan:

När eleven anländer till skolan är det skolan som ansvarar för tillsyn. Detsamma gäller vid hemfärd efter skolans slut till dess att eleven klivit på skjutsen.

Östhammars kommun⁶

Huvudregler

Föräldrarna har ansvaret för eleven på dennes väg mellan hemmet och skolskjutshållplatsen.

Skolskjutshållplatsen kan vara ordinarie hållplats för linjetrafik eller annan plats som bedömts lämplig av rektor för skolan. Rektor ansvarar för att skolskjutshållplatserna årligen besiktigas.

Tillägg till huvudregler

Föräldrarnas ansvar

Föräldrar ansvarar för att eleven kommer i tid till morgon skjutsen till skolan. Om elev missat skolskjutsen har föräldrarna ansvar för att eleven kommer till skolan. Efter skolan skall kommunen anses aktivt ha överlämnat ansvaret till föräldrarna när eleven på överenskommen tid går från skolan eller när elev stiger av skolskjuts.

⁵

<http://www.lulea.se/forinvanare/skolaochutbildning/grundskola/skolskjuts.4.6ebed23a109d954a359800015761.html>

⁶ Skolskjutsregler, lokala riktlinjer, Östhammars kommun, barn- och utbildningskontoret 2006-06-15

Kommunens ansvar

Föräldrarna skall på morgonen anses aktivt ha överlämnat ansvaret till kommuner när eleven stiger på skolskjuts på överenskommen tid.

Utbildning m, information, ansvar och rutiner

Ansvar

Rektor för skolan skall tillse att trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om skolskjutsning tillämpas (TSVFS 1988:17).

Kävlinge kommun⁷

Ansvarfördelning kommun-vårdnadshavare

Kommunen och elevens vårdnadshavare har gemensamt ansvar för elevens förflyttningar mellan hemmet och skolan, då dessa sker i direkt anslutning till skolans start och avslut.

Sker förflyttningen vid annan tidpunkt eller på annat sätt än det, i vilket kommunen är delaktig, bör vårdnadshavaren ha det fulla ansvaret.

Vårdnadshavaren har huvudansvaret för hela förflyttningen mellan hemmet och skolan då eleven inte är skolskjutsberättigad.

Kommunens olycksfallsförsäkring gäller alltid vid direkt färd till och från förskole- och skolverksamhet. Försäkringen gäller samtliga elever (såväl skolskjutsberättigade som icke skolskjutsberättigade).

Kommunen har huvudansvaret för elevens transporter mellan den hållplats, där eleven påbörjar eller avslutar sin resa i närheten till hemmet och skolan, då eleven går i den skola kommunen har placerat eleven i. Vårdnadshavaren har huvudansvaret för elevens förflyttning mellan hemmet och hållplatsen.

Fagersta kommun⁸

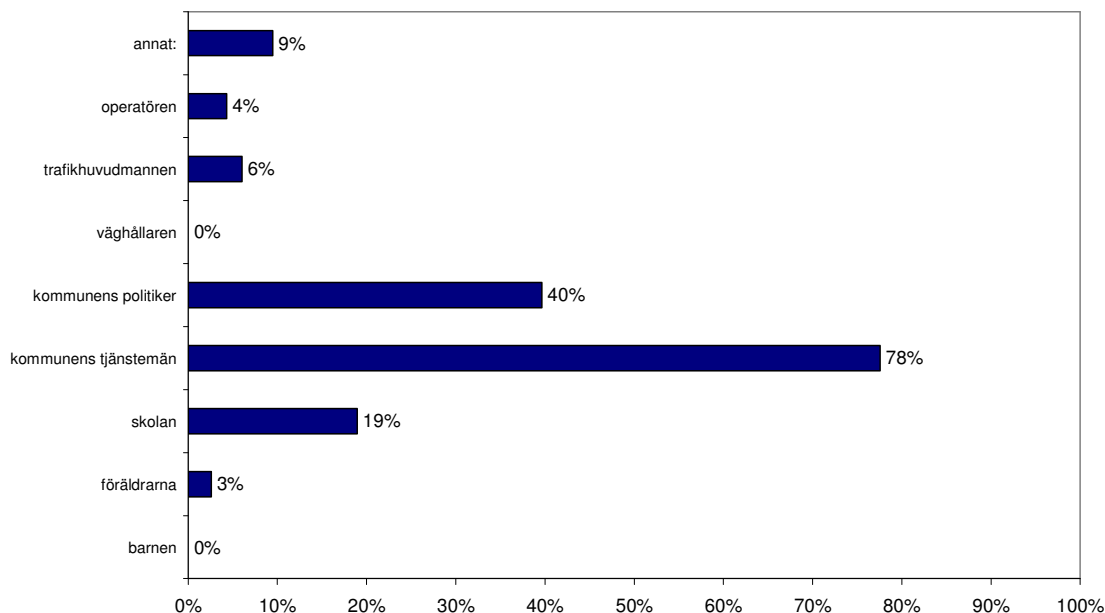
Ansvar

Föräldransvar till och från hållplatsen, därefter övergår ansvaret på skola och skolskjutsentreprenör.

Om eleven missar skolskjutsen har föräldrarna ansvaret för att eleven kommer till skolan.

⁷ Skolskjutsreglemente för grundskoleelever, Kävlinge kommun 2007-10-09

⁸ Viktig information om skolskjutstransporter Fagersta kommun 2007



Vem som har tagit initiativ till att precisera ansvarsfördelningen varierar i de kommuner som arbetat med att bestämma roller och ansvar

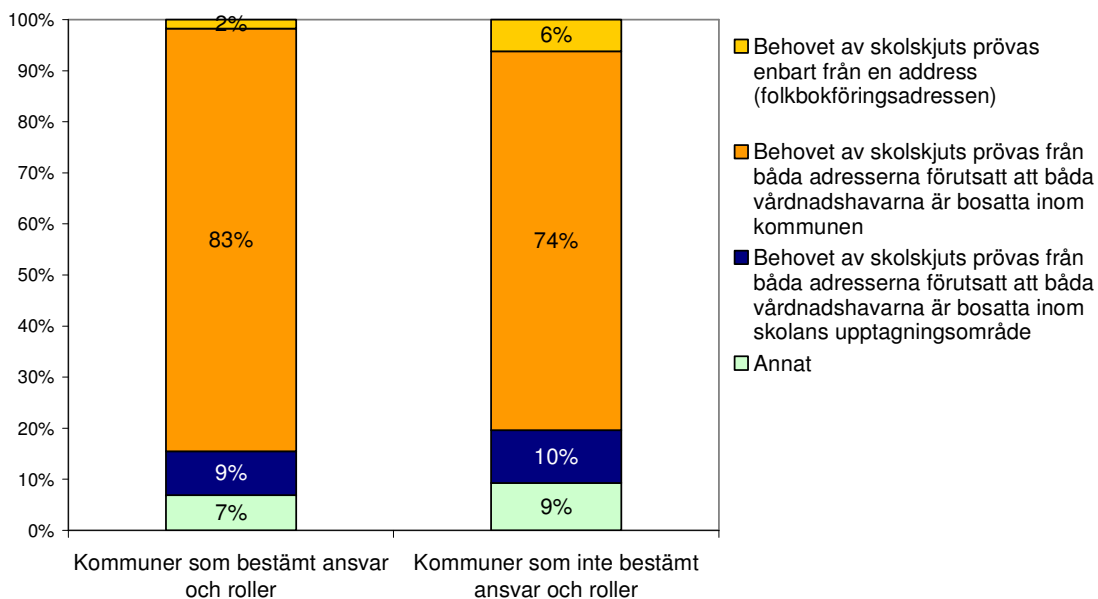
Vanligast är att kommunens tjänstemän är de som tagit initiativ till att precisera ansvarsfördelningen, så har skett i 76 % av kommunerna som preciserat ansvaret. Samtidigt svarar 40 % av kommunerna att initiativet kommit från kommunens politiker. Det fanns möjlighet att kryssa för flera alternativ vilket många kommuner också gjort. Det är rimligt att anta att ett beslut om att precisera en ansvarsfördelning vuxit fram och att det inte går att peka ut en enskild part. Det är inte heller ovanligt att initiativet kommit från skolan, så har skett i 19 % av kommunerna. Mer ovanligt är det att trafikhuvudmannen tagit initiativet, så har bara skett i 6 % av kommunerna, eller att initiativet kommer från operatören, vilket skett i 4 % av kommunerna. Bara i 3 % av kommunerna har initiativet kommit från föräldrarna och inte i någon kommun från väghållaren eller barnen. 9 % av kommunerna har kryssat i rutan allmänt och skrivit entreprenören, Länstrafiken, SKL, en trafiksäkerhetsinformatör eller att frågan blivit aktuell vid upphandlingen.

Att kommunens tjänstemän i så hög grad är de som tar initiativ till att precisera ansvarsfördelningen är inte förvånande mot bakgrund av kommunernas ansvar enligt lagstiftningen. Mer förvånande är i så fall att föräldrar eller trafikhuvudmän, eller entreprenörer upplevt att de måste ta initiativet. Hur operatörerna och trafikhuvudmännen ser på ansvarsfördelningen har denna utredningen inte studerat närmare.

Samband mellan ansvar och roller och andra frågor

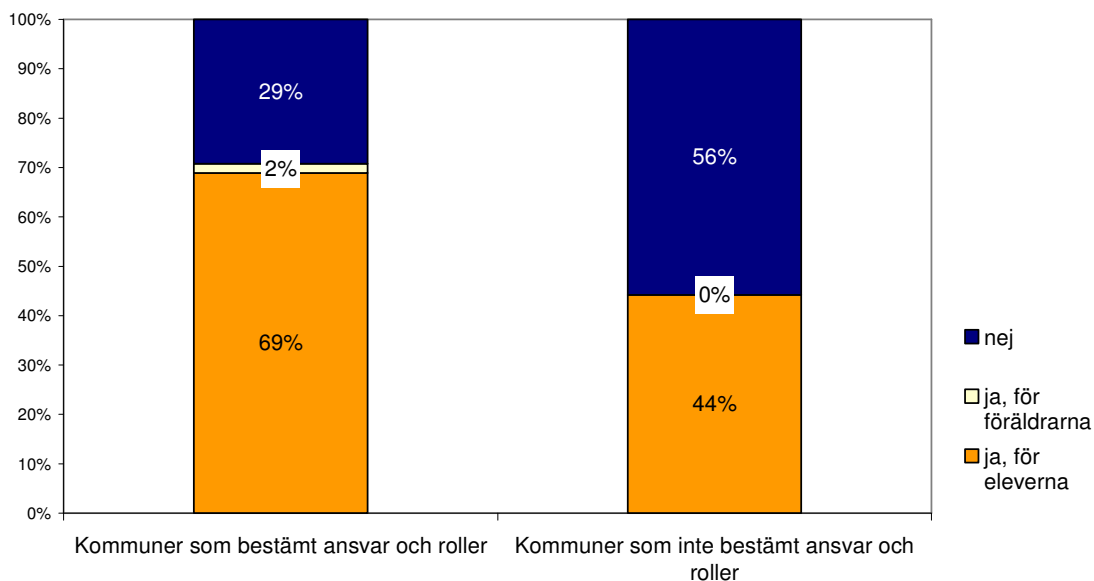
Utifrån enkätresultaten kan skillnader utläsas mellan de kommuner som bestämt vilket ansvar olika parter har under olika delar av resan till och från skola (54 %)– och de kommuner som inte gjort det (46 %) - i fråga om till exempel skolskjutssamordnare, samråd, växelvis boende och riktlinjer för säkra hållplatser.

På frågan om kommunerna har en särskild skolskjutssamordnare visar enkätsvaren inga skillnader mellan de kommuner som bestämt ansvar och roller och de som inte gjort det.

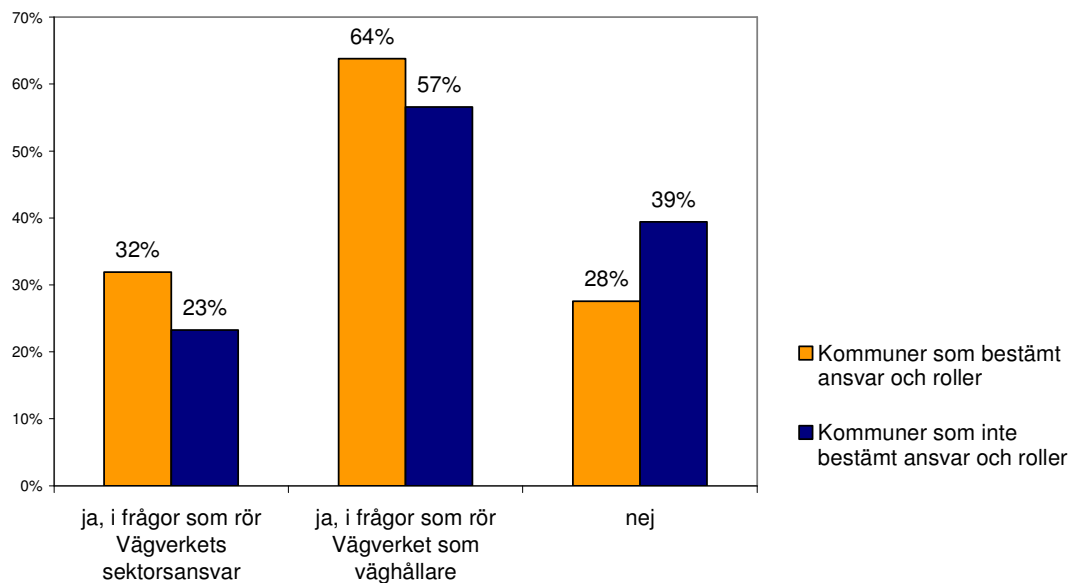


Hanteringen av skolskjuts vid växelvis boende varierar något och resultaten uppvisar viss skillnad mellan de kommuner som bestämt och inte bestämt ansvar och roller och ansvar.

Kartläggning av ansvar, roller och samverkan inom skolskjuts



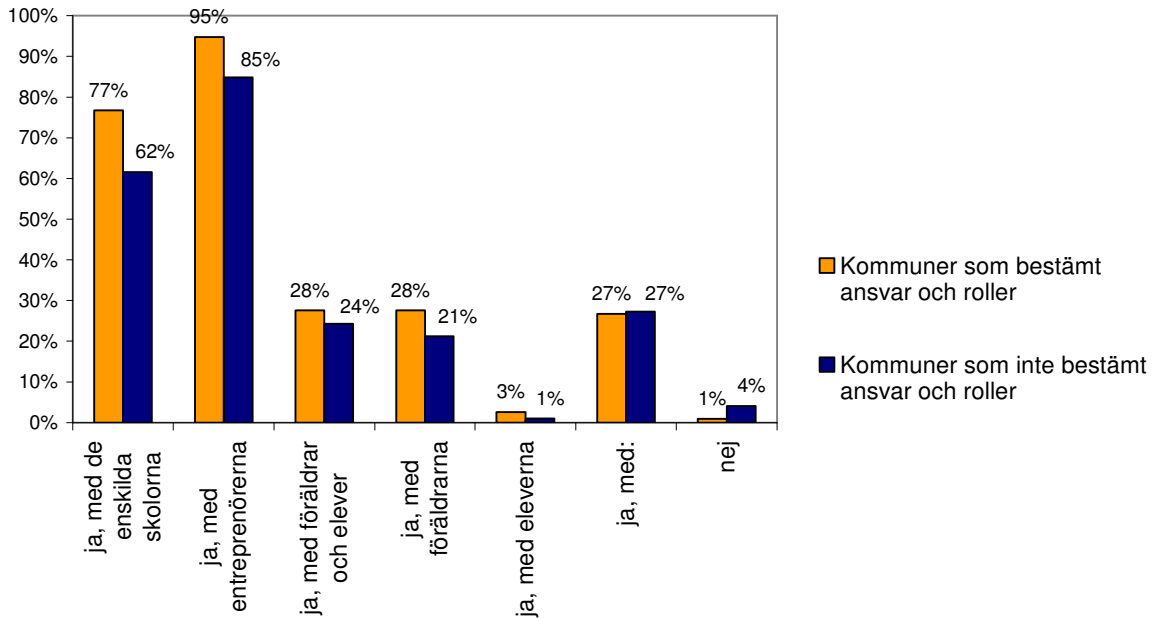
Skillnader förekommer mellan kommuner som bestämt ansvar och roller och de som inte gjort det avseende förekomst av riktlinjer om hur man bör bete sig i samband med skolskjuts



Frågan om samråd med Vägverket i skolskjutsfrågor hanteras olika mellan kommunerna som bestämt ansvar och roller för skolskjuts och de som inte gjort det

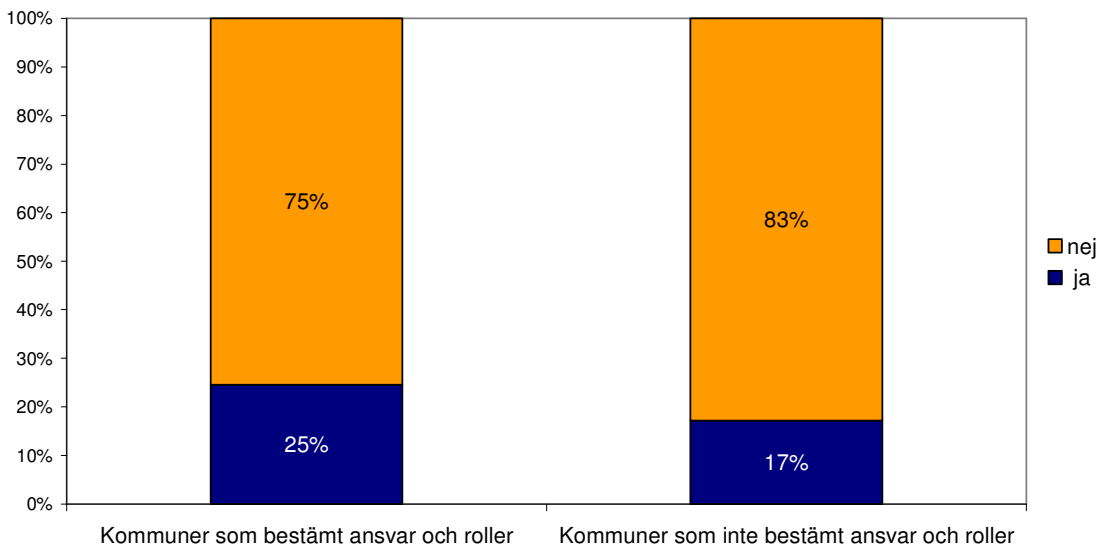
Vissa skillnader förekommer i fråga om samråd med Vägverket; framförallt har kommuner som inte bestämt ansvar och roller samråd med Vägverket i lägre utsträckning. Möjligen beror detta på att kommuner som bestämt roller och ansvar

tydligt har preciserat Vägverkets roll och har därmed större anledning att samråda med Vägverket.



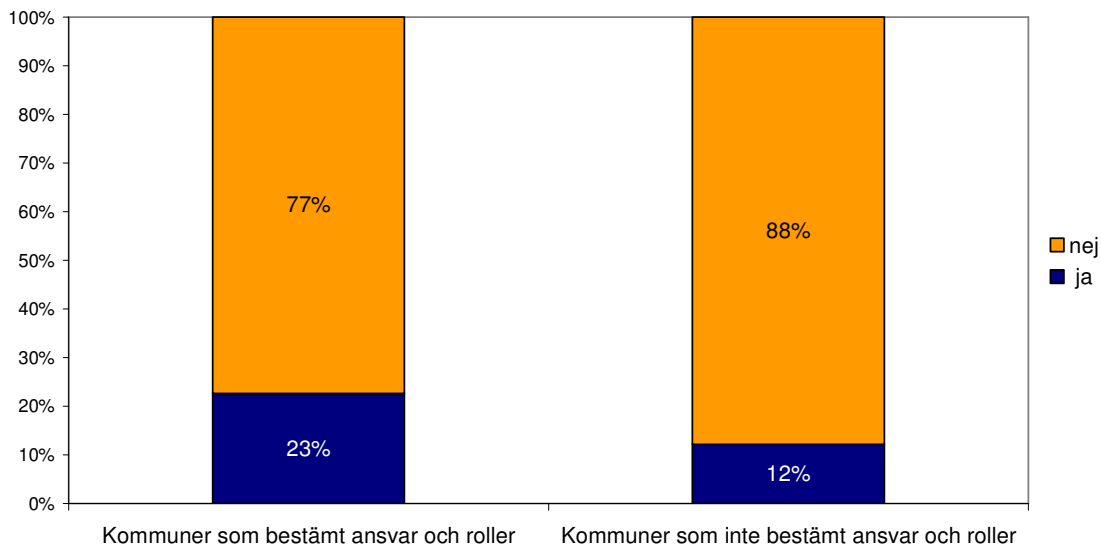
I fråga om samråd med andra parter än Vägverket i skolskjutsfrågor förekommer vissa skillnader mellan de kommuner som bestämt ansvar och roller och de som inte gjort det

Kommuner som bestämt roller och ansvar uppvisar framförallt skillnader i graden av samråd med berörda skolor och med entreprenörer.



Förekomst av riktlinjer för hur en säker hållplats ska utformas för att användas för skolskjuts

Kartläggning av ansvar, roller och samverkan inom skolskjuts



Förekomst av riktlinjer för vad som är en säker väg till och från hållplatser som används för skolskjuts

Kommuner som har bestämt roller och ansvar har i något större utsträckning tagit fram riktlinjer för säkra hållplatser och vägen till och från hållplatsen.

Av de 22 kommuner som har svarat att man både har riktlinjer för hur en säker hållplats ska utformas och att det finns riktlinjer för vad som är en säker väg till och från hållplatser har 9 stycken bestämt roller och ansvar under hela resan, från hemmet till hållplatsen, på hållplatsen, under färden, på hållplatsen vid skolan och på vägen till skolan.

Intervjuer med kommuner

Efter genomgång och sammanställning av enkäten har sex kommuner valts ut för djupare intervjuer. Syftet med djupintervjuerna har varit att få en tydligare bild av hur definition av roller och ansvarsfördelning fungerar i praktiken och om och i så fall vilken betydelse det kan ha i en kommuns arbete med att säkerställa en bra skolskjutsverksamhet.

URVAL

Urvalet om sex kommuner är baserat på att kommunerna har definierat roller och ansvar för skolskjuts och arbetar med utbildning och samråd eller har definierat riktlinjer för vad en säker hållplats eller väg till hållplatsen är. Kommunerna har valts ut med tanke på att få en god geografisk spridning i landet och en kombination av stora, mellanstora och små kommuner. Både städer och glesbygdskommuner har valts ut för intervjuer.

Intervjuade kommuner

Kommun	Kommungrupp (enligt Sveriges kommuner och landsting)	Befolkning 2007 (enligt SCB)
Hörby	Pendlarkommun	Ca 14 500
Jönköping	Större städer	Ca 333 610
Nykvarn	Pendlarkommun	Ca 8 400
Ragunda	Glesbygdskommun	Ca 5 700
Umeå	Större städer	Ca 111 700
Ystad	Övriga kommuner med fler än 25 000 invånare	Ca 27 700

TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

Intervjuerna har genomförts via telefon. Djupintervjuerna har genomförts med den person eller någon av de personer som besvarat enkäten och som är mest insatt i kommunens arbete med skolskjuts. De intervjuade personerna har olika titlar och olika ansvarsområden inom kommunen. Bara en av de intervjuade arbetar med skolskjutsfrågor på heltid. De arbetar som skolutvecklare, planerare eller förvaltningssekreterare där endast en viss del av tjänsten handlar om skolskjutsfrågor.

Deras titel är således inte alltid skolskjutsansvarig eller skolskjutssamordnare men vi väljer ändå kalla dem det i den här rapporten eftersom det är i den funktionen som de besvarat enkäten. Intervjumall återfinns i bilaga 2.

Intervjuer har gjorts med sex kommuner och det resultat som presenteras här representerar bara dessa sex och behöver alltså inte stämma för övriga kommuner i landet. Resultaten ska ses som exempel på hur kommunerna arbetar.

ORGANISATIONEN KRING SKOLSKJUTS

De intervjuade kommunerna har valt att organisera skolskjutsverksamheten på lite olika sätt. I större kommuner är fler människor involverade både i centrala planeringsroller och i lokala roller med placering i olika stadsdelar eller på olika skolor. Att en större kommun måste ha en större organisation än en mindre är naturligt.

Alla sex kommunerna har antingen skolskjutsbestämmelser eller skolskjutsreglemente som reglerar verksamheten och beskriver vilka regler som gäller. Två av kommunerna har en väl inarbetad praxis som inte ifrågasätts.

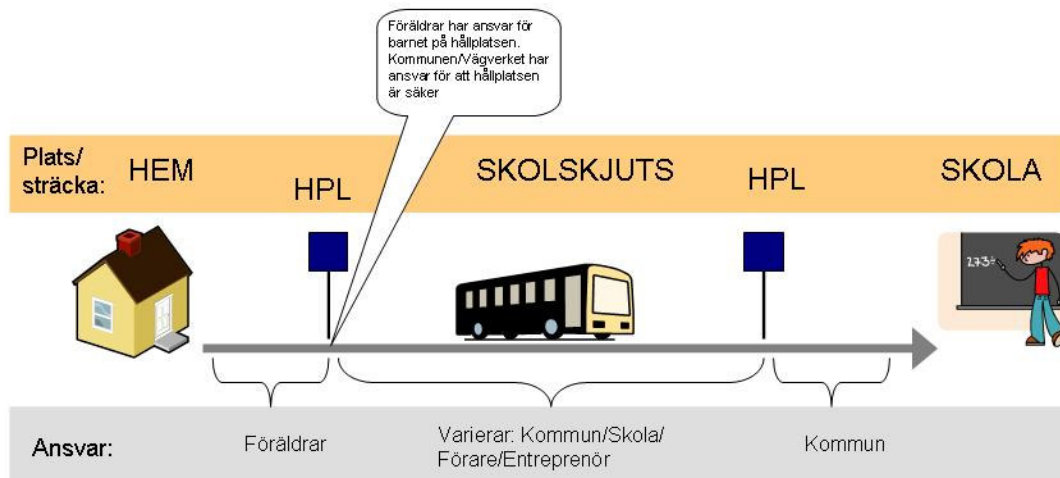
I de två stora kommunerna beställer respektive skola skolskjuts eller lämnar underlag till skolskjutssamordnaren utifrån de behov de ser. I de mindre kommunerna är det vanligt att föräldrar till respektive barn ansöker centralt hos kommunen om att få skolskjuts.

En viktig fråga i beslutsprocessen handlar om att göra en bedömning av och fatta beslut om huruvida en väg ska anses trafikfarlig eller ej. I ett par kommuner är det en arbetsgrupp som diskuterar och fattar beslut om en väg är trafikfarlig eller ej. I en kommun beslutas det mesta på förvaltningschefsnivå och beslut överklagas till ansvarig nämnd. I en liten kommun är det kommunstyrelsen som fattar alla beslut efter att tjänstemännen berett ärendet.

DEFINITION AV ANSVAR OCH ROLLER ”PÅ PAPPRET” OCH I PRAKTIKEN

I de intervjuade kommunerna visade sig den vanligaste fördelningen av ansvaret för barnen innebära att

- Föräldrar ansvarar - från hemmet till och från hållplatsen och på hållplatsen
- Kommunen eller entreprenören ansvarar - i bussen
- Skolan ansvarar – när barnen klivit av bussen vid skolan



I intervjuerna framkom denna ansvarsfördelning som den vanligaste

Att föräldrarnas ansvar definierats till att sträcka sig under vägen till hållplatsen och under det att barnen befinner sig på hållplatsen kommuniceras med föräldrarna. Flera kommuner bygger det på föräldraansvaret i Föräldrabalken som säger att ”Vårdnadshavaren svarar för att barnet får den tillsyn som behövs med hänsyn till dess ålder och utveckling”.

De kommuner som definierat ansvaret har som regel gjort det under en rubrik i kommunens skolskjutsreglemente. Här följer tre exempel på hur kommunerna valt att formulera ansvarsfördelningen i sitt respektive skolskjutsreglemente.

Ragunda formulerar sig så här:

”Ansvarsfördelning

- a. För barn som beviljats skolskjuts på grund av avstånd till skolan ansvarar föräldrar/vårdnadshavare för att de kommer till och från skolan på ett säkert sätt.
- b. För barn som beviljas skolskjuts ansvarar föräldrar/vårdnadshavare för att de kommer till och från anvisad hållplats/på- och avstigningsplats på ett säkert sätt. Föräldrar/vårdnadshavare har även ansvaret för barnet på av- och påstigningsplatsen. Missar eleven skolskjutsen har föräldrarna ansvaret för att eleverna kommer till skolan.
- c. Utföraren av skolskjutsen har ansvaret under färd.
- d. Skolan ansvarar för att barnen kommer från och till av- och påstigningsplats vid skolan på ett säkert sätt.”⁹

Ystad formulerar sig så här:

”Ansvar för elevers säkerhet på väg mellan bostad och skola

Föräldrarna har ansvar för eleven på väg mellan bostad och skola eller skolskjutsen, liksom på hållplatsen. I takt med att barnets ålder och mognad övergår ansvaret på barnet själv. Att följa trafikregler samt att visa respekt och hänsyn. Detta överensstämmer med Föräldrabalken (kap 6 2§) som stadgar att ”vårdnadshavaren svarar för att barnet får den tillsyn som behövs med hänsyn till dess ålder och utveckling”. Föräldrarna skall på morgonen anses aktivt ha överlämnat ansvaret till kommunen när elev stiger på skolskjuts eller när elev kommer till förskola eller skola på överenskommen tid.

Barn och utbildningsnämnden har ansvaret för eleverna i skolskjutsfordonen, vid skolans hållplats och i skolan.

⁹ Skolskjutsreglemente för förskoleklass och grundskola i Ragunda kommun, 2005-04-19

Chauffören har ansvaret för ordningen och säkerheten i bussen och vid avstigning. Vid särskilda situationer, särskilt gällande yngre elever, kan chauffören t ex gå med barnet över en trafikfarlig väg.

Efter skolan skall kommunen anses aktivt ha överlämnat ansvaret till föräldrarna när elev på överenskommen tid går från förskola, skola eller stigit av skolskjuts.”¹⁰

Umeå formulerar sig på nästan exakt samma sätt med undantag för att styrelsen för skolan står som ansvarig i skolskjutsfordonen och inte som i det tidigare fallet föraren.

”Ansvar för barns säkerhet på väg mellan bostad och skola

Föräldrarna har ansvar för eleven på väg mellan bostad och skola eller skolskjutsen, liksom på hållplatsen. I takt med att barnets ålder och mognad övergår ansvaret på barnet själv. Att följa trafikregler samt att visa respekt och hänsyn. Detta överensstämmer med Förädrabalken (kap 6 2§) som stadgar att ”vårdnadshavaren svarar för att barnet får den tillsyn som behövs med hänsyn till dess ålder och utveckling”.

Efter skolan skall kommunen anses aktivt ha lämnat över ansvaret till föräldrarna när elev på överenskommen tid går från förskola, skola eller stigit av skolskjuts.

Styrelsen för skolan har ansvaret för eleverna i skolskjutsfordonen, vid skolans hållplats och i skolan.¹¹

Föräldrarna skall på morgonen anses aktivt ha överlämnat ansvaret till kommunen när elev stiger på skolskjuts eller när elev kommer till förskola eller skola på överenskommen tid.”

Definitioner av roller och ansvar fungerar bra i praktiken

De intervjuade upplever att det fungerar bra att arbeta med definierade roller. Definitionerna har dokumenterats antingen i skolskjutsbestämmelser eller i ett skolskjutsreglemente som reglerar verksamheten och beskriver vilka regler som gäller. Två av kommunerna har dock inte definierat rollerna i text men tycker i alla fall att det fungerar bra. Man beskriver en inarbetad praxis eller kultur där rollerna allt mer sällan ifrågasätts. Man beskriver att föräldrar ibland ifrågasätter och tycker att det är för hårt att de till exempel ska ansvara för barnen till och på en hållplats längs en väg som de tycker är trafikfarlig. Ett par av kommunerna beskriver hur man genom att kommunicera rollfördelningen med olika aktörer har uppnått en allt större tydlighet och att allt färre föräldrar ifrågasätter det ansvar de har enligt kommunens rollfördelning. En

¹⁰ Skolskjutsreglemente och anvisningar – Ystad, 2007-08-13

¹¹ Skolskjutsbestämmelser för elever i förskoleklass och år 1 till 9 i grundskola, samt särskola i Umeå kommun fr o m 2004-10-06, tillämpning vid val av annan skola 2005-09-08

av kommunerna beskriver att det händer att det inte finns någon som möter barnen vid hållplatsen trots att föräldrarnas ansvar har definierats till att gälla på och mellan hållplatsen och hemmet.

Alla kommuner svarar att definitionen av roller och ansvar fungerat som man förväntat sig. Alla svarar snabbt och utan att tveka att så är fallet. Ingen uppger spontant att man har upplevt något oväntat. Intervjupersonerna ser enbart fördelar som till exempel att

”rollfördelningen gör det lättare att hitta lösningar på olika problem”

”det är till hjälp i diskussionen med föräldrar.”

Inga justeringar av rollfördelningen i efterhand och få reaktioner överhuvudtaget

Flera kommuner beskriver att föräldrar i enstaka fall ifrågasätter om ansvarsfördelningen är rimlig. De kan tycka att kommunen borde ansvara för att skolskjutsen hämtar barnen vid bostaden eller i alla fall inte vid en hållplats som de tycker är trafikfarlig. Någon svarar att skolorna och deras personal inte alltid förstått sin roll och ifrågasatt att de ska göra det ena eller andra som till exempel att möta barnen vid bussen. I en kommun har föräldrar reagerat på hur det går till i bussen och tyckt att entreprenören inte tar sitt ansvar då mobbing och annat förkommit i skolskjutsbussarna. Hur länge rollerna varit definierade varierar mellan två och 18 år. En av kommunerna beskriver att det redan innan rollerna definierades för tio år sedan fanns en inarbetad praxis med samma underförstådda rollfördelning. Ingen har ändrat ansvarsfördelningen men däremot har någon kommun förtydligat ansvaret ytterligare. En upplever att det faktum att man definierat ansvar och roller sammanfallit med att kommunen värnar mer om trafiksäkerhet och samarbetar mer än tidigare.

De flesta svarar att det tog ett tag innan rollfördelningen ”satte sig” och någon tycker att det fortfarande inte riktigt satt sig. En framför att en ännu tydligare definition av roller och kommunikation av densamma skulle vara bra.

SAMVERKAN MED ANDRA AKTÖRER

Samtliga kommuner tycker att samverkan med andra aktörer fungerar bra. De flesta kommuner väljer att framhålla någon part som man tycker att samarbetet fungerar extra bra med och kanske namnger en annan man skulle önska att samarbetet fungerade bättre med. Någon framhåller att samarbetet med Länstrafiken fungerar extra bra medan en annan svarar att just samarbetet med Länstrafiken kunde bli bättre. En annan framhåller det goda samarbetet med Vägverket medan en annan önskar att samarbetet med just Vägverket blev bättre. Bland de intervjuade kommunerna är det delvis olika aktörer man samverkar med och erfarenheten av vem eller vilka samarbetet fungerar bäst med varierar.

Flertalet kommuner framhåller dock spontant hur bra och viktigt samarbetet med entreprenörerna och förarna är. Förarna framhålls som en nyckelgrupp för att få en bra skolskjuts. I de kommuner där samarbetet med entreprenörerna upplevs fungera lite mindre bra framhålls också hur viktigt det samarbetet är. En av de små kommunerna framhåller just kommunens litenhet som en fördelaktig förutsättning för god samverkan.

Någon kommun framhåller att ännu mer rutiner för samverkan skulle vara bra. Två kommuner som inte har regelbundna möten med samverkansparterna efterlyser det. Samverkan med andra aktörer framträder som en framgångsfaktor för en bra skolskjutsverksamhet. I synnerhet samarbetet med entreprenörerna och förarna framhålls.

ORGANISATIONEN OCH SÄKERHETEN FÖR BARNEN

I princip känner sig alla trygga med organisationen. Även om skolskjutssamordnarna känner sig trygga påpekar flera att man aldrig kan slå sig till ro. Några svar lyder:

” Man är trygg på så sätt att vi jobbar så mycket med de här frågorna. Alla gör så gott de kan.”

”Det är viktigt att vi har rutiner att ta frågan på allvar. Bara mötena med alla parter blir lite mer regelbundna, helst inför varje nytt skolår.

”Ja, organisationen fungerar bra, men om det är säkert för barnen kan man inte säga rakt upp och ner”

”Vi har varit benådade från olyckor och katastrofer. Allt kan alltid göras bättre”

De intervjuade ger inte intryck av att vara riktigt lika trygga med hållplatserna som med organisationen. Man påpekar att helt trygg kan man ju inte vara även om man har koll på alla hållplatser. På frågan om man känner sig trygg med hållplatserna svarar man till exempel:

”Ibland är jag inte 100 % säker på alla hållplatser. Det är tusentals hållplatser. Alla kanske inte är jättebra, har inte riktigt koll på det”

”Nej , bara de på våra egna vägar men inte med Vägverkets – de är inte bra”

”Ja, det är anpassat men man kan aldrig vara helt trygg”

”Det kan alltid bli bättre. Svårast är det när de står och väntar på morgonen. Svårt att ha koll – vi hoppas på föräldraansvaret.”

”Ja, där vi satt upp stolpar men det kommer ju till nya och bussen kan komma från andra hållet. Andra fordon som är större eller mindre gör att det ändras. Man blir van vid det man har men ser man något bättre så”

FÖRSLAG TILL FÖRBÄTTRINGAR/FÖRÄNDRINGAR

Intervjupersonerna ombads komma med förslag till förbättringar eller förändringar som vore önskvärda. De önskemål som framfördes handlade dels om organisatoriska frågor kring hur kommunerna organiserar verksamheten, dels om hållplatserna och redskap för hållplatsinventering men också konkreta projekt och förändringar man vill genomföra.

Inom ansvar och roller

Ingen kommun svarar spontant att ansvars- eller rollfördelningen behöver förändras. Ingen kommun har heller känt behov av att förändra ansvarsfördelningen efter det att den slagits fast och de enda justeringar som gjorts handlar om att ansvar förtydligats. En av kommunerna som inte definierat ansvar och roller i text påpekar att det är viktigt att få det dokumenterat i text. En kommun tror dock att det kanske vore bra med en annan organisation när alla hittat sina roller fullt ut. Uppfattningen att skolskjutsverksamheten borde sortera centralt under kommunen tillsammans med andra samhällsbetalda resor i stället för som nu, under barn- och utbildningsförvaltningen, framfördes också.

Inom skolskjutsverksamheten som helhet

En kommun ser behov av bättre rutin för möten där alla parter är med. En önskar att det vore lättare att få köpa in nya bussar och att det borde vara självklart att barnen fick åka i de bussarna. Någon påpekar att avtalen/ upphandlingarna hela tiden kan bli bättre.

”Det ska vara tydliga krav på transportören som ska veta att man har tummen på dem” sa en. En upplever att det skulle behövas mer personal som arbetar med skolskjutsfrågan.

Det förbättringsområde som flest spontant lyfter fram rör hållplatserna. En lyfter behovet av riktlinjer för vad som är en bra hållplats. Två av kommunerna efterfrågar GIS-redskap för att följa vägar och hållplatser och vill ha mer tid för detta och en annan påpekar behovet av hållplatsinventeringar. Ytterligare en kommun påpekar behovet av bättre hållplatser avseende utformning, läge och belysning.

SAMMANFATTNING AV INTERVJUERNA

- Det fungerar bra att arbeta med definierade roller och ansvarsfördelning, få justeringar har gjorts i efterhand.
- De som kan ifrågasätta ansvarsfördelningen är oftast föräldrar som tycker att det är för hårt att de till exempel ska ansvara för barnen på en väg som de tycker är trafikfarlig.
- En tydlig ansvars- och rollfördelning kan vara ett redskap i kommunikationen med andra aktörer som t ex föräldrar kring deras ansvar.
- Samverkan med andra aktörer framstår i intervjuerna som viktigare än ansvarsfördelningen.
- Samverkan med entreprenörerna är särskilt viktig då det är viktigt att förarna känner barnen. Förarna är en nyckelgrupp.
- I princip känner sig alla trygga med organisationen kring skolskjuts men mindre trygga med hållplatserna.
- Att definiera ansvar och roller är bra men inte det viktigaste för att säkerställa en säker och trygg skolskjutsverksamhet. Återkommande under intervjuerna var förarnas viktiga roll. Det innebär bra samarbete med entreprenör och kontinuitet bland förarna samt att förarna känner barnen. En fungerande samverkan med överblick över genomförandet lyftes fram som viktigt, då framfördes ofta förarna som centrala aktörer.

Kommentarer/sammanfattning av resultaten av del 2

Samhällsutvecklingen gör att funktioner, roller och genomförande hela tiden förändras och utvecklas. Nedan har ett några av de faktorer valts ut som påverkar skolskjutsverksamheten.

Under en lång rad år har allt fler skolor i glesbygd lagts ner. Nedläggning av skolor i landsbygd innebär ofta betydligt längre avstånd till skolan för de berörda eleverna. Eleverna erbjuds istället skolskjuts till en skola längre från bostaden. Det kan medföra båda sämre tillgänglighet och trafiksäkerhet för barnen.

Kommunerna får särskilt statsbidrag till skolverksamhet i en gles bebyggelsestruktur. I utjämningsystemet kompenseras de för merkostnader för att bedriva undervisning vid de små skolor som krävs. Statsbidraget ger dock inget incitament för kommunerna att verkligen ha många små skolor. Kommunerna får samma kompensation även om de bedriver sitt skolväsende med färre skolor och längre avstånd för eleverna. Syftet med utjämningsystemet är att tillförsäkra kommunerna likvärdiga förutsättningar men vilka prioriteringar som ska gälla bestämmer respektive kommun.

Det är tydligt att definitioner av roller och ansvar av kommunerna upplevs som någonting positivt som är till hjälp i arbetet med att skapa en bra skolskjutsverksamhet. Kommunerna ser kommunikationen med föräldrarna om deras ansvar som centralt. Definition av ansvar och roller fungerar som ett redskap för att föräldrar ska ta ett tydligt och aktivt ansvar för barnens väg till skolan. Det är dock en annan fråga om det verkligen har den effekten. Gagnar det skolskjutsverksamhetens säkerhet totalt sett, sett till barnens bästa. Hur blir det med de barn vars föräldrar har en annan uppfattning eller av olika skäl inte kan eller väljer att inte möta och följa barnen till hållplatserna? Flera kommuner hänvisar till föräldraansvaret och Föräldrabalken men vilken betydelse har det egentligen? Hur ser föräldrarna på saken?

Avslutning

Nulägesanalysen av landets samtliga kommuner tillsammans med intervjuerna med de sex kommunerna ger en bild av hur ansvar och roller kan se ut för de olika delarna i skolskjutsresan. Nulägesanalysen visar på hur kommunerna arbetar idag och om de har definierat roller och ansvar rörande skolskjuts. Intervjuerna har gett en bredare bild av på vilket sätt roller och ansvar utvecklats och definierats.

Resultaten av denna utredning ger inte någon exakt modell för hur ansvar och roller bör se ut för de olika delarna i skolskjutsresan ur ett hela resan-perspektiv, men ett antal viktiga observationer har trätt fram, inte minst att det är positivt att roller och ansvar har definierats.

Rollfördelning inom skolskjutsverksamhet ger en god plattform genom att de bland annat definierar ansvar och roller men är i sig inte det viktigaste för att säkerställa en säker och trygg skolskjutsverksamhet. Det är intressant att enkätresultaten visar på att kommuner som bestämt roller och ansvar även i högre utsträckning arbetat med samverkan, riktlinjer, utbildning om beteende och förekomster av riktlinjer för säkra hållplatser och vägen dit.

Utredningen rymmer dock inte uppföljning på hur det i praktiken ter sig i alla dessa kommuner, men utifrån utförda intervjuer blir det tydligare att definitionen av ansvar och roller utgör en god grund för en fungerande skolskjutsverksamhet. Även i fråga om samverkan har det faktum att man definierat ansvar och roller en positiv effekt då rollerna är tydliga för det operativa arbetet.

En kedja av framgångsfaktorer kan identifieras som tillsammans ger förutsättningar för en fungerande skolskjutsverksamhet med säkerhet för barnen i fokus. För att leda arbetet med säkra skolvägar framåt är det bidragande om:

- Ansvar och roller är definierade
- Regelbundna möten hålls inom organisationen för skolskjuts
- Det finns en ständigt pågående process där alla känner ansvar

INTRESSANTA FRÅGESTÄLLNINGAR ATT STUDERA NÄRMARE

Utredningens resultat ger avstamp till vidare studier, både avseende det praktiska arbetet och det bakomliggande policyskapande arbetet.

Kommunerna kommunicerar med föräldrarna att föräldrarnas ansvar definierats till att sträcka sig under vägen till hållplatsen och under det att barnen befinner sig på hållplatsen. I ett fortsatt arbete vore det angeläget att studera huruvida definitionen av föräldrarnas ansvar leder till att föräldrar tar ett större ansvar än annars.

- Vilka följder får det för familjernas resmönster totalt sett?
- Hur resonerar föräldrar som väljer att inte ha skolskjuts?

- Tar föräldrar ett mindre ansvar om kommunens ansvar definieras fram till hemmet?
- Leder det till ökad trafiksäkerhet för barnen om kommunen tog ansvar fram till hemmet?
- Hur ser behovet av stöd till föräldrarna ut i trafiksäkerhetsarbetet?

Flera kommuner utgår från att en vuxen alltid ska möta barnen vid hållplatsen men vad innebär det att förare släpper av barn trots att ingen vuxen kommer och möter dem.

- Kan definitionen av föräldrarnas ansvar rent av leda till att kommunerna accepterar sämre hållplatser med högre hastigheter och att släppa barn på fel sida av vägen med hänvisning till att det är föräldrarnas ansvar att möta dem?

I ett fortsatt arbete vore det också intressant att studera föräldrarnas tolkning av den ansvarsfördelning de tilldelats.

Det vore även intressant att analysera vad förarnas roll innebär i del fall då all skolskjutstrafik går i linjetrafik. En annan intressant studie är att analysera resultaten avseende ansvar, roller och samverkan geografiskt och se om skillnader föreligger mellan till exempel kommuner i landsbygd och kommuner med större städer.

Denna studie indikerar att en tydlig ansvars- och rollfördelning är något positivt för skolskjutsverksamheten. Frågan om *hur* ansvar och roller ska fördelas mellan de olika aktörerna är en fråga att studera vidare.

Referenser

Förordningen (1970:340) om skolskjuts

Föräldrabalken 1949:381

Gummesson Mats, Barns resor med särskild inriktning på buss- och taxiresor till och från skolan, Vägverket Publikation 2003:21

Prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11

Riktlinjer för skolskjuts Luleå kommun – grundskola,
<http://www.lulea.se/forinvanare/skolaochutbildning/grundskola/skolskjuts.4.6ebed23a109d954a359800015761.html>

Skollagen (1985:1100) 4 kap. 6 § och 7 §

Skolskjutsregler, lokala riktlinjer, Östhammars kommun, barn- och utbildningskontoret
2006-06-15

Skolskjutsregelmente och anvisningar – Ystad, 2007-08-13

Skolskjutsbestämmelser för elever i förskoleklass och år 1 till 9 i grundskola, samt särskola i Umeå kommun fr o m 2004-10-06, tillämpning vid val av annan skola 2005-09-08

Skolskjutsreglemente för grundskoleelever, Kävlinge kommun 2007-10-09

Sörensen, G. m.fl. Trafiksäkerhet vid skolskjutsning – Slutrapport VTI Rapport 480,
2002

Viktig information om skolskjutstransporter Fagersta kommun 2007

Intervjuer

Jönköpings kommun, Gunnel Onselius, 2008-03-17

Umeå kommun, Lars Hedlund, 2008-03-17

Nykvarn kommun, Margareta Karlsson, 2008-03-19

Hörby kommun, Niklas Norrsell, 2008-03-25

Ragunda kommun, Birgitta Röstlund, 2008-03-26

Ystads kommun, Saga Nilsson, 2008-04-07

Bilaga 1 Enkät

Enkät om ansvar och roller vid skolskjuts

Enkäten skickas ut till alla kommuner i syfte att kartlägga om och hur ansvar och roller vid skolskjuts definierats. Med skolskjuts menas den skolskjuts som elevens hemkommun är skyldig att anordna.

Observera att resultaten ej kommer att redovisas på kommunnivå. Kommunens namn kommer endast att användas för urval inom steg 2 i undersökningen (se bifogat brev).

1. Kommunens namn: _____

2. Antal elever i den kommunala grundskolan: _____

3. Antal elever i den kommunala grundskolan som beviljats skolskjuts: _____

4. Hur genomförs skolskjutsen i huvudsak? (möjligt att kryssa för flera alternativ)

- (1) i upphandlad trafik
 (1) i linjetrafik
 (1) i kommunens regi
 (1) annat: _____

5. Finns särskild skolskjutssamordnare eller motsvarande? (möjligt att kryssa för flera alternativ)

- (1) ja, centralt på kommunen
 (1) ja, i varje stadsdel/kommundel
 (1) ja, på alla skolor
 (1) ja, på vissa skolor
 (1) nej

Om ja, ange uppskattad omfattning i % av heltid för skolskjutssamordnaren eller motsvarande centralt på kommunen: _____

i varje stadsdel/kommundel: _____

på alla skolor: _____

på vissa skolor: _____

6. Vilket avstånd mellan hemmet och skolan gäller för att en elev ska få skolskjuts?

- (1) elever åk 1-3: _____ km
 (2) elever åk 4-6: _____ km
 (3) elever åk 7-9: _____ km

7. Vilka ytterligare skäl kan berättiga till skolskjuts? (möjligt att kryssa för flera alternativ)

- (1) trafikfarlig väg till skolan
 (1) trafikfarlig väg till skolskjuts i linjetrafik
 (1) elever med funktionshinder
 (1) tillfälliga hälsoskäl
 (1) annat: _____

8. Hur hanteras skolskjuts vid växelvis boende vid delad vårdnad?

- (1) behovet av skolskjuts prövas enbart från en adress (folkbokföringsadressen)
- (2) behovet av skolskjuts prövas från båda adresserna förutsatt att båda vårdnadshavarna är bosatta inom skolans upptagningsområde
- (3) behovet av skolskjuts prövas från båda adresserna förutsatt att båda vårdnadshavarna är bosatta inom kommunen
- (4) annat: _____

9. Finns riktlinjer om utbildning i hur man bör bete sig i samband med skolskjuts?

- (1) ja, för eleverna
- (2) ja, för föräldrarna
- (3) nej

Om ja, hur ofta genomförs utbildningen:

- (1) varje termin
- (2) årligen
- (3) mer sällan

Om ja, genomförs utbildningen:

- (1) för alla elever som åker skolskjuts
- (2) för en del av de elever som åker skolskjuts
- (3) för alla föräldrar med barn som åker skolskjuts
- (4) för en del av föräldrarna med barn som åker skolskjuts

Om utbildningen genomförs för en del av eleverna/föräldrarna, ange andel: _____ %

Om ja, vem ansvarar för att utbildningen genomförs?

- (1) skolan
- (2) kommunen
- (3) entreprenören
- (4) föräldrarna
- (5) annat: _____

10. Samråder kommunen med Vägverket i skolskjutsfrågor? (möjligt att kryssa för flera alternativ)

- (1) ja, i frågor som rör Vägverkets sektorsansvar
- (1) ja, i frågor som rör Vägverket som väghållare
- (1) nej

Om ja, hur ofta sker samråden?

- (1) varje termin
- (2) årligen
- (3) mer sällan
- (4) enbart vid större förändringar i skolskjutsen

11. Samråder kommunen med någon annan part än Vägverket i skolskjutsfrågor?

(möjligt att kryssa för flera alternativ)

- (1) ja, med de enskilda skolorna
- (1) ja, med entreprenörerna
- (1) ja, med föräldrar och elever
- (1) ja, med föräldrarna
- (1) ja, med eleverna
- (1) ja, med: _____
- (1) nej

Om ja, hur ofta sker samråden?

- (1) varje termin
- (2) årligen
- (3) mer sällan
- (4) enbart vid större förändringar i skolskjutsen

12. Har man i kommunen arbetat med att bestämma vilket ansvar olika parter har under olika delar av resan till och från skolan? (t ex barnen, föräldrarna, skolan, kommunen, entreprenören, chauffören)

- (1) ja
- (2) nej → fortsatt till fråga 16!

13. För vilka delar av resan har ansvar och roller bestämts? (möjligt att kryssa för flera alternativ)

- (1) vägen från hemmet till hållplatsen
- (1) på hållplatsen vid hemmet
- (1) under färden i fordonet
- (1) på hållplatsen vid skolan
- (1) vägen från hållplatsen till skolan

14. För vem har ansvaret bestämts? (möjligt att kryssa för flera alternativ)

- (1) barnen
- (1) föräldrarna
- (1) skolan
- (1) kommunen
- (1) väghållaren
- (1) chauffören
- (1) entreprenören

Bifoga relevanta dokument som beskriver vad ansvaret innebär för de olika parterna!

) annan: _____

15. På vems initiativ genomfördes arbetet med att precisera ansvarsfördelningen? (möjligt att kryssa för flera alternativ)

- (1) barnen
- (1) föräldrarna
- (1) skolan
- (1) kommunens tjänstemän
- (1) kommunens politiker

- (1) väghållaren
- (1) trafikhuvudmannen
- (1) operatören
- (1) annat: _____

16. Finns riktlinjer för hur en säker hållplats ska utformas för att kunna användas för skolskjuts?

- (1) ja
- (2) nej

17. Finns riktlinjer för vad som är en säker väg till och från hållplatser som används för skolskjuts?

- (1) ja
- (2) nej

18. Har du ytterligare synpunkter eller kommentarer? Vänligen anteckna nedan!

Tack för din medverkan!

Posta den besvarade enkäten i det bifogade portofria svarskuvertet!

Bilaga 2 Intervjuguide

Intervju:

Kartläggning av ansvar, roller och samverkan vid skolskjuts

Varför vill vi göra en djupintervju?

Barns resor till och från skolan är en aktuell fråga som berörts i flera trafiksäkerhetsprojekt under senare tid. En viktig fråga i sammanhanget är vilket ansvar olika parter som är involverade i barnens skolresor har, till exempel föräldrarna, entreprenören, kommunen, skolan och Vägverket. Skolskjutsen är en kommunal angelägenhet men berör Vägverket både som väghållare och inom det sektorsansvar som Vägverket har för vägtransportssystemet.

Som en del i detta vill Vägverket kartlägga av hur ansvarsfördelningen ser ut idag och hur Vägverket och kommunerna samarbetar kring skolskjutsfrågan. Avsikten är att hitta goda exempel och bra förslag på hur ansvar och roller för skolskjutsfrågor kan fungera – för att göra barnens resa till och från skolan säkrare. Kartläggningen genomförs i två steg;

- först har vi genomfört en enkät till landets samtliga kommuner i syfte att kartlägga ansvar och roller vid skolskjuts,
- därefter intervjuas ett mindre urval av de kommuner som arbetat aktivt med att definiera ansvar och roller vid skolskjuts.

Din kommun har valts ut som en intressant kommun att gå vidare med genom en djupintervju. Urvalet om fem kommuner är baserat på att kommunerna antingen har definierat roller och ansvar, arbetar med utbildning och samråd eller har definierat riktlinjer för vad en säker hållplats eller väg till hållplatsen är. Dessutom kommer olika typer av kommuner att intervjuas – avseende storlek och var i landet de ligger.

Syfte och mål med intervjun

Djupintervjuerna ska visa på goda exempel från de kommuner som arbetat aktivt med frågan om ansvar vid skolskjuts. Resultaten kommer att redovisas i en rapport från Vägverket.

Sammanställningen av svaren från enkäten som genomförts kommer inte att redovisas på kommunnivå. Däremot vill vi gärna namnge er kommun i samband med resultatet av denna djupintervju. Resultaten från intervjun kommer att ställas samman och skickas till dig för en avstämning, så att vi har uppfattat dina svar korrekt.

Tack på förhand!

2008-03-07 WSP Analys & Strategi, Johanna Skur

Intervjuguide

Namn på kommunen: _____

Namn på intervjuad person: _____

Position/titel, omfattning av tjänst: _____

Intervjufrågor

1. Kan du kortfattat beskriva organisationen kring skolskjuts?
2. Kan du beskriva beslutsvägar/beslutsprocess samt vilka som berörs i beslutsprocessen?
3. Kan du beskriva kriterierna för att få skolskjuts?
4. Hur genomförs skolskjutsen i huvudsak? Är det i upphandlad trafik eller i linjetrafik?
Om i upphandlad trafik, avser det även linjetrafik?
5. Har definitionen av roller och ansvar fungerat som förväntat?
6. Upplever ni att det faktum att ansvar och roller definierats fungerar bra i praktiken?
7. Vilka reaktioner har definitionen av roller och ansvar medfört och från vem?
8. Vilken betydelse har det faktum att kommunen har definierat ansvar och roller?
9. Har de olika parterna en väl fungerande samverkan - har ni ett bra samarbete mellan t ex trafikhuvudmän, skola, entreprenör?
10. Hur länge har rollerna och ansvaret varit definierat? Tog det ett tag innan det "satte sig"?
11. Vilka justeringar har gjorts under resans gång? Har ansvaret ändrats?
12. Vem tog initiativet?
13. Har ni sett några nackdelar med upplägget? Vad har fungerat mindre bra?
14. Känner ni er trygga med att organisationen är riggad på rätt sätt för att uppnå säkerhet för barnen?

Vilka förslag till förbättringar/förändringar vore önskvärda?