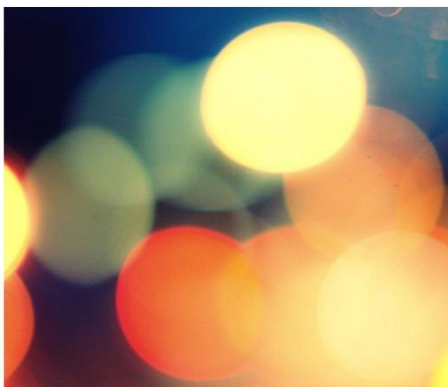
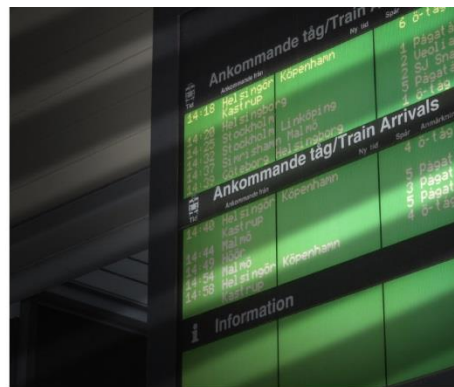
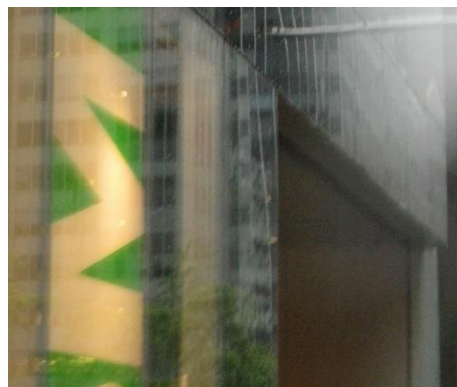


# Samordning mellan kollektivtrafik och skolskjuts i Trelleborgs kommun

Möjligheter och utmaningar med att flytta över skolelever från skolbuss till linjetrafik



#### Dokumentinformation

**Titel:** Samordning mellan kollektivtrafik och skolskjuts i Trelleborgs kommun - *Möjligheter och utmaningar med att flytta över skolelever från skolbuss till linjetrafik*

**Serie nr:** 2020:83

**Projektnr:** 20041

**Författare:** Mats Améen  
Jonna Milton  
Lena Richardson  
Niklas Tengheden

**Medverkande:**

**Kvalitetsgranskning:** Lena Richardson

**Beställare:** Skånetrafiken, Trelleborgs kommun och Bergkvara buss  
Kontaktperson: Frida Gustavsson, [Frida.Gustavsson@skanetrafiken.se](mailto:Frida.Gustavsson@skanetrafiken.se)  
tel 0451 28 84 00

#### Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2020-06-18		Beställare

## Sammanfattning

---

Idag kör Trelleborg skolskjutsen i kommunen i egen regi med fordon som kommunen äger. I den här utredningen undersöks potentialen för hur stor del av eleverna som idag åker skolskjuts som kan flyttas över till kollektivtrafik. I analysen har ingått att pröva hur linjetrafiken kan anpassas för att bättre passa skolelever.

Inledningsvis genomfördes ett inspirationsmöte där olika föredragshållare delade med sig av sina erfarenheter. De olika exemplen som togs upp hade ett antal gemensamma punkter:

- ▶ arbetsprocessen att ta fram en gemensam målbild & lösningsförslag är viktig och tar tid,
- ▶ förankring i samtliga grupper är viktig för framgång,
- ▶ noggrann och detaljerad planering av trafiken är nödvändig,
- ▶ trafiken bör gå på samma sätt alla dagar i veckan,
- ▶ merutnyttjande av fordon och integrerad planering kan ge en vinst i färre antal fordon,
- ▶ eleverna som fått skolkort känner sig stolta och får en större flexibilitet i sitt resande,
- ▶ kontinuitet bland medarbetare,
- ▶ all skolskjuts ej är möjlig att flyttas över till linjetrafik.

Det finns en stor potential för att föra över resor från skolskjuts till linjetrafik. För årskurs 4-6 bor 70 % av eleverna inom acceptabelt avstånd (enligt skolskjutsreglementet) från en befintlig hållplats och för årskurs 7-9 är motsvarande siffra 90 %.<sup>1</sup> Totalt beräknas drygt 300 elever kunna föras över till linjetrafik, vilket motsvarar cirka hälften av alla skolskjutsberättigade elever i Trelleborgs kommun.

En linjevis genomgång av potentialen för antal elever har gjorts och resultatet är:

- ▶ I de flesta fall finns plats tillkommande skolelever i befintlig linjetrafik.
- ▶ Linje 145 Svedala – Trelleborg behöver få utökat turutbud i peaktid (kostar ett nytt fordon).
- ▶ Linje 146 är den linje som har störst överföringspotential, 69 elever i riktning mot Trelleborg. Eftersom eleverna kan förväntas sprida sig på flera turer är det troligt att befintlig kapacitet med nuvarande kvartstrafik räcker.
- ▶ Linje 183 Anderslöv – Trelleborg behöver utökad kapacitet i peaktid i riktning mot Trelleborg genom ny dubbeltur (kostar ett nytt fordon)

<sup>1</sup> F-3 är ej med i utredningen, då de i dagens reglemente ej anses kunna åka med linjetrafik

- ▶ Linje 184 Trelleborg – Ö Klagstorp finns idag ingen tidtabellslagd tur på morgonen, vilket behövs för att erbjuda skolelever resmöjligheter. Därför rekommenderas att lägga en ny tur Trelleborg – Klagstorp tur och retur (merutnyttjande av befintligt fordon).
- ▶ Linje 190 får kapacitetsbrist på morgonen från Smygehamn till Trelleborg. Därför bedöms en förstärkningsbuss behövas på den mest belastade turen (kostar ett nytt fordon).
- ▶ Samtliga linjer har studerats på morgonen, eftersom det är den dimensionerande tiden på dygnet. Samma utökningar som behövs på morgonen har antagits behövas även på eftermiddagen, men med antagandet att befintliga fordon då kan merutnyttjas.
- ▶ Skoltiderna kan behöva anpassas för att möjliggöra överflyttning till linjetrafik.

Ett antal möjligheter till utökning av trafiken har prövats, men inget av fallen bedöms ge tillräckligt stora fördelar för att rekommenderas.

Ett räkneexempel har gjorts för att illustrera de totala ekonomiska konsekvenserna av att skolresor förs över till allmän linjetrafik. Den utökade linjetrafiken bedöms kosta ca 2 mkr, medan inbesparingarna kan antas bli ca 3 mkr/år<sup>2</sup>. Resultatet att cirka 1 mkr kan sparas, indikerar att förslaget är intressant att arbeta vidare med. Effektiviseringspotentialen bedöms vara i samma storleksordning som i andra likartade projekt, t ex Höganäs- och Söderåstrafiken.

<sup>2</sup> 25 % av skolbusstrafiken antas kunna tas bort, vilket innebär 2 av 8 skolbussar

# Innehållsförteckning

---

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Nuläge</b>	<b>2</b>
2.1	Dagens kollektivtrafik	2
2.2	Dagens skolskjuts	3
2.3	Ekonomiska förutsättningar skolskjuts	5
<b>3.</b>	<b>Inspiration från andra samordningsprojekt</b>	<b>7</b>
3.1	Sammanfattning	7
3.2	Samordning av linjelagd trafik och skolskjuts i Östra Göinge	8
3.3	Samordning av skolresor i kollektivtrafiken – Söderåstrafiken	9
3.4	Samordnad skolskjutsning i Höganäs	10
3.5	Skolskjutsplanering och samordning i Kalmar län	10
<b>4.</b>	<b>Resultat</b>	<b>12</b>
4.1	Potential att flytta över elever från skolskjuts till linjetrafik	12
4.2	Principer för trafiklösningar	16
4.3	Slutsats och rekommendationer	29
<b>5.</b>	<b>Bilaga 1: Metodbeskrivning</b>	<b>31</b>
<b>6.</b>	<b>Bilaga 2: Skolbussturer körvägar</b>	<b>33</b>
<b>7.</b>	<b>Bilaga 3: Presentation inspirationsmöte</b>	<b>34</b>
<b>8.</b>	<b>Bilaga 4: Minnesanteckningar inspirationsmöte 21/4 2020</b>	<b>35</b>

# 1. Inledning

---

Idag kör Trelleborgs kommun skolskjuts i egen regi för alla årskurser F-9 med bussar som kommunen äger. Skolskjutsfordonen är i drift varje dag som skolskjutsar och en del elever åker redan idag med linjetrafik till och från skolan. Trelleborgs kommun och Skånetrafiken vill nu utreda vilka ytterligare delar av skolskjutsen som kan linjeläggas och bli allmän kollektivtrafik. Den trafik som Skånetrafiken bedömer inte kan bedrivas i allmän kollektivtrafikregi kommer att fortsätta bedrivas av kommunen.

Skolskjutsen i den här utredningen avser resor till och från skolan. Utredningens målsättning är att ge en övergripande bild av hur mycket av skolskjutsen i Trelleborgs kommun som kan linjeläggas och redovisa principer för hur detta kan fungera och på så sätt drivas av Skånetrafiken. Utredningen ämnar ge en översiktlig bild av potentialen men flertalet vidare detaljstudier kommer krävas för att omsätta överflyttning av skolskjuts till kollektivtrafik i praktiken.

Denna rapport redovisar i de följande kapitlen:

- ▶ nuläget för skolskjuts respektive linjetrafik i Trelleborgs kommun
- ▶ sammanställning av ett inspirationsmöte som genomfördes i april 2020 där exempel på samordning mellan kollektivtrafik och skolskjuts presenterades
- ▶ olika principlösningar för kollektivtrafiken för att en överflyttning från skolbuss ska kunna fungera.

Skolorna i Trelleborgs tätort har i utredningen slagits samman då det idag enbart finns skolskjuts i tätorten i mycket liten utsträckning. Således har inte stadsbuss-  
trafiken i kommunen inkluderats. Utredningen baserar sig på det elevunderlag som fanns i kommunen under 2019/2020, vilket förändras från år till år. Utredningens resultat ger därför en ögonblicksbild vilket beaktas i slutsatserna.

## 2. Nuläge

### 2.1 Dagens kollektivtrafik

Den regionala kollektivtrafiken i Trelleborgs kommun består främst av regionbusslinjer samt Pågatåg. Påstigandet i regiontrafiken är koncentrerat till tätorterna, medan resandet på landsbygden är lågt. Högst resande återfinns på Pågatågen (Trelleborg C – Malmö) samt på linje 146 (Trelleborg – Vellinge – Malmö) följt av linje 145 (Trelleborg – Svedala) och 190 (Trelleborg – Smygehamn – Skateholm – Ystad). Övriga linjer har väsentligt färre resande. Nedan återfinns en linjekarta samt turutbud för respektive linje.



Figur 2-1 Dagens (2020, innan Covid-19<sup>3</sup>) regiontrafik i Trelleborgs kommun

Tabell 2-1 Kollektivtrafikutbud i Trelleborgs kommun (2020, innan Covid-19)

Linje	Högtrafik	Mellantrafik	Lågtrafik
145 mot Trelleborg	60 min	60 min	90 min
144 mot Malmö	30 min	60 min	120 min
183 mot Trelleborg	30 min	60 min	120 min
146	15 min	30 min	60 min
190	30 min	60 min	120 min
181	30 min	60 min	120 min
Pågatåg	30 min	30 min	30 min

<sup>3</sup> Covid-19 leder till osäkerheter gällande framtida sträckningar och turutbud i kollektivtrafiken i Trelleborgs kommun. Sträckningar och turutbud som redovisas här visar hur det såg ut innan Covid-19)

Det turutbud som redovisas ovan och övriga resandeförutsättningar utgår från situationen 2019. Det betyder att "Corona-effekten" på resande och tidtabell ej är beaktad. Det finns en risk att det kommer bli färre turer eller ändrade linjestäckningar i Trelleborgs kommun vilket kan ha påverkan på resultatet för hur många skolelever som kan flyttas över till kollektivtrafik. Eftersom hur en sådan omläggning kan se ut och hur länge den kan bestå ej är känt vid tidpunkten för utredningen har den omständigheten ej beaktats.

## 2.2 Dagens skolskjuts

### Förutsättningar

Följande punkter utifrån skolskjutsreglementet har använts som förutsättningar och haft betydelse för den här utredningen:

- ▶ *En individuell bedömning av varje elevs behov av skolskjuts görs i varje enskilt fall. Detta bör fortsätta oavsett överflyttning från skolskjuts till kollektivtrafik.*
- ▶ *Elever som väljer en annan skola (kommunal eller fristående) har rätt till skolskjuts på samma villkor som de elever som omfattas av rätten till skolskjuts. Detta gör det svårare att utreda vilka elever som kan åka linjetrafik då spridningen på elever för varje skola blir större. Utredningen baserar sig på nuvarande elever, men med bakgrund i ovanstående villkor innebär risker för stora variationer från år till år.*
- ▶ *Följande avstånd gäller för att ha rätt till skolskjuts: F-6, minst 2 km & 7-9 minst 4 km till skolan. Motsvarande gäller för maximalt avstånd mellan hemmet och skolskjutshållplatsen. Avstånden är den faktiska vägen som eleven kan gå eller cykla som gäller, ej fågelvägen. Detta bör fortsatt gälla och är därför utgångspunkt i vår utredning. I utredningen används motsvarande avstånd till kollektivtrafik.*
- ▶ *Trafikförhållanden (sikt, vägens bredd, trafikbelastning mm) ligger också till grund för att pröva om vägen till hållplats eller skola anses för farlig. Detta bör också fortsätta och vara en del av den individuella bedömningen oavsett om eleven flyttas över till linjetrafik.*
- ▶ *Väntetider för skolskjuts i årskurs F-3 bör inte vara längre än 30 minuter i samband med skoldagens start och slut. Motsvarande för årskurs 4-9 är 30 minuter i samband med skoldagens start och 60 minuter i samband med skoldagens slut. Målsättningen är maximalt 15 minuter för alla. Detta kan vara svårare att uppnå med linjetrafik, då denna behöver ta hänsyn till fler parametrar än enskilda skolbussar.*
- ▶ *Elevernas restid med skolskjuts bör ej överstiga 60 minuter enkel väg. Detta bör fortsatt gälla även om eleverna åker med linjetrafik.*
- ▶ *Busskort för linjetrafik delas normalt sätt ut till elever i årskurs 4 och uppåt. Antagandet att F-3 generellt sett ej är aktuella för att åka linjetrafik har därför gjorts i denna utredning.*

### Översikt dagens skolskjuts

Dagens skolskjuts till och från skolan består av 8 bussar samt en extra buss för morgonturer. Nedan redovisas vilka skolor respektive buss kör till och total körsträcka för föregående läsår.

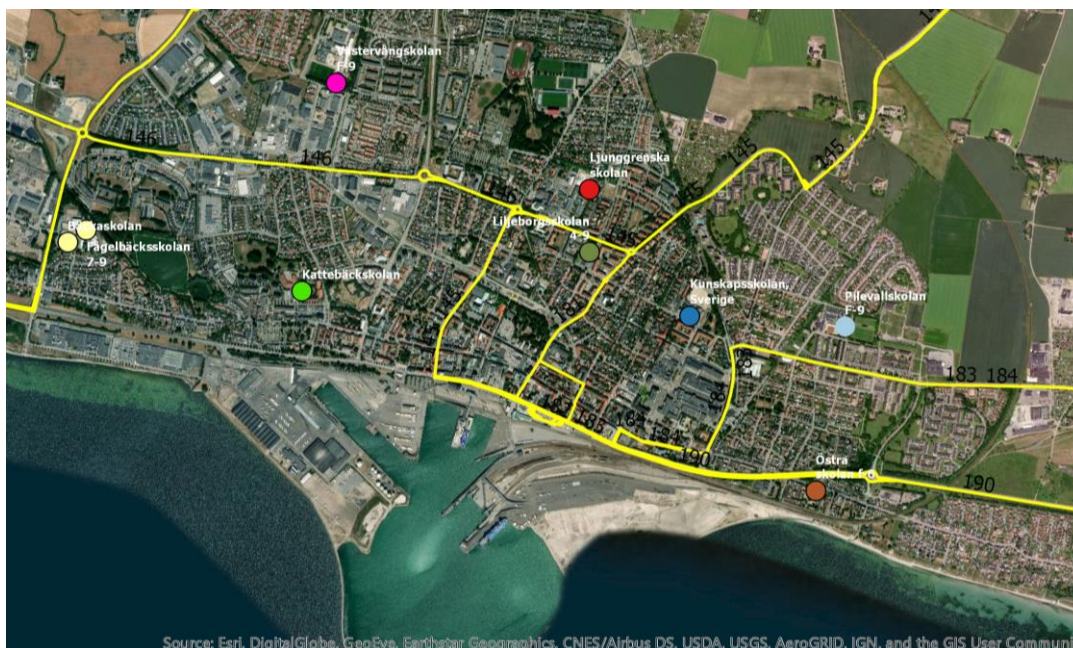


Buss	Skolor	Total körsträcka läsåret 18/19
Buss 1	Klagstorp, Väståkra	27 131 km
Buss 2	Serresjö, Väståkra	35 264 km
Buss 3	Alstad, Väståkra, Pilens montessoriförskola	44 227 km
Buss 4	Klagstorp, Väståkra	38 936 km
Buss 5	Smyge, Klagstorp, Väståkra	32 415 km
Buss 6	Västervång, Skegrie, Bäcka	31 016 km
Buss 7	Bäcka, Fågelbäck, Väster-vång	16 083 km
Buss 8	Liljeborg, Ljunggrenska, Väs-tervång	23 398 km

Se bilaga 2 för kartor över skolbussturernas körvägar. Nedan återfinns skolornas placering i kommunen och Trelleborgs tätort.



Figur 2-2 Skolor i Trelleborgs kommun



Figur 2-3 Skolor i Trelleborg tätort

Många av de elever som åker skolskjuts går på den närmaste skolan. Det är dock möjligt att välja en annan skola än den närmaste och få skolskjuts beviljad till denna, vilket ger en viss spridning på var eleverna bor och vilken skola de åker skolskjuts till.

Skoltiderna för olika årskurser och dagar skiljer sig mellan olika skolor men är generellt mer samlade på morgonen än under eftermiddagen. Detta avspeglas i skolskjutsen som kör fler turer och med större variation på eftermiddagarna. De allra flesta elever i årskurs 4-9 startar skoldagarna mellan 07.45 och 08.30 varje dag (med undantag för Pilevallsskolan på måndagar som börjar 09.00). På eftermiddagarna är spridningen betydligt större och varierar mellan 13.00 och 16.00. Undantag från detta är Liljeborgsskolan där vissa elever slutar 12.40 på fredagar, Skegrie skola där eleverna slutar 12.20 på fredagar och Gylle skola där vissa elever slutar 12.00 på fredagar<sup>4</sup>.

## 2.3 Ekonomiska förutsättningar skolskjuts

### Ekonomisk bakgrund, kommunstyrelsens beslut

Trelleborgs kommun är beredda att erbjuda alla invånare som går grund- eller gymnasieskolan en skolbiljett till linjetrafiken under förutsättning att deras skolskjuts ersätts av linjetrafik. Kostnaden för detta beräknas vara 35 miljoner kronor per år. I kommunstyrelsens protokoll anges att detta bör ge ett betydande ekonomiskt underlag för att inrätta linjetrafik som kan ersätta nuvarande skolbussverksamhet, då totalkostnaden för en buss i linjetrafik beräknas till ungefär 1,5 miljoner kronor per år. Kommunen ser också en fördel i att ge möjlighet för fler

<sup>4</sup> Tiderna kommer från Trelleborgs ramschema för läsåret 2020-2021. Om skolorna lägger undervisningsfri tid på eftermiddagen kan väntetiderna bli längre än vad som syns i ramschemat.

invånare, framförallt på landsbygden, att använda kollektivtrafik<sup>5</sup> om skolskjuts omvandlas till linjetrafik.

## Kostnad för skolbussverksamheten

Den faktiska kostnaden för skolskjuts uppgick till drygt nio miljoner kronor under 2018<sup>6</sup>. I nedanstående tabell redovisas vilka poster som ingår i kostnaden.

Tabell 2-2 Kostnader för egen skolskjutsverksamhet i Trelleborgs kommun under 2018<sup>7</sup>

	<b>2018</b>
Intäkter	237 200
Personalkostnader	-4 266 000
Kostnader (busshållplatser, bärgning)	-44 200
Övriga verksamhetskostnader (lokaler, drivmedel, reparationer, datorer, Förbrukningsmaterial, arbetskläder, telefon)	-3 370 300
Övriga verksamhetskostnader (försäkringar, skatter, självrisk, brandskydd, Övriga skatter och avgifter)	-573 400
Avskrivningar	-802 200
Räntekostnader	-73 600
<b>Resultat</b>	<b>-8 892 500</b>
<b>varav kostnader för skolbussverksamhet</b>	<b>-9 129 700</b>
<b>varav intäkter</b>	<b>237 200</b>

För övrig skolskjuts, som ej bedrivs med de egna skolbussarna, var kostnaden 5,4 miljoner kronor under 2018, varav 2,1 miljoner var busskort till den allmänna kollektivtrafiken och 3,3 miljoner gick till skoltaxi. Kommunens sammanlagda kostnad för skoltransporter för grundskolan uppgick således till ca 14,3 mkr.<sup>8</sup>

Tabellen ovan ger en översiktlig bild av kostnaden för skolskjuts i Trelleborgs kommun, men täcker inte in hela kostnaden för skolskjutsverksamheten. Följande poster ingår inte i ovanstående redovisning:

- ▶ Kostnad för verksamhetsansvar, arbetsledning och förvaltningsövergripande funktioner. Förvaltningsledningen uppskattar detta till en heltidstjänst, vilket motsvarar 840 000 kr/år.
- ▶ Turer inom ramen för kommunens kulturgaranti som ej debiteras och därför ej synliggörs. Kostnader för detta beräknades till 379 000 kr (2018).
- ▶ Turer inom kommunen är möjliga att beställa av kommunens skolor och förskolor, vilka bedömdes kosta 662 000 kr under 2018.
- ▶ Personalrelaterade kostnader för kompetensutveckling och försäkring.
- ▶ Kostnaden för administration till elever och vårdnadshavare.
- ▶ Eventuella kostnader för behov av uppgradering/inköp av nya fordon

<sup>5</sup> Kommunstyrelsens protokoll från den 18/12 2019

<sup>6</sup> Tjänsteskrivelse, Mats Åstrand, 30/9 2019

<sup>7</sup> Tjänsteskrivelse, Mats Åstrand, 30/9 2019

<sup>8</sup> 8,9 mkr för skolbussar + 2,1 mkr för busskort + 3,3 mkr för skoltaxi

### 3. Inspiration från andra samordningsprojekt

---

Som en inledande kick-off för projektet genomfördes ett inspirationsmöte där alla i projektet medverkande organisationer deltog. Därtill bjöds ett antal föredragshållare in. Dessa representerade goda exempel inom området skolskjuts-samordning för att ge inspiration och dela med sig av sina erfarenheter. Följande exempel och föredragshållare medverkade:

- ▶ Samordning av linjelagd trafik och skolskjuts i Östra Göinge, Tommy Johansson Östra Göinge kommun/Jens Richard Bergkvara buss AB
- ▶ Samordning av skolresor i kollektivtrafiken – Söderåstrafiken och Höganäs, Klas Sörensson, fd trafikplanerare Skånetrafiken
- ▶ Skolskjutsplanering och samordning i Kalmar Länstrafik, Jesper Carlberg fd trafikplanerare Kalmar Länstrafik (nu Skånetrafiken)

I kapitlet nedan görs först en sammanfattning av de viktigaste erfarenheterna som kan ha betydelse för detta projekt och därefter presenteras exemplens huvuddrag och erfarenheter mer i detalj. I bilaga 3 (Presentation inspirationsmöte) och bilaga 4 (Minnesanteckningar inspirationsmöte 21/4 2020) återfinns presentationerna och minnesanteckningarna från mötet.

#### 3.1 Sammanfattning

De ovan beskrivna exemplen är alla olika, men det finns ett antal punkter som de har gemensamt och som är värda att lyfta fram:

- ▶ **Arbetsprocessen** att ta fram **gemensam målbild**, lösningsförslag och förankra är viktig och tar tid.
- ▶ **Förankring** genom information och delaktighet i samtliga berörda grupper är viktig för framgång (politiskt, alla berörda kommunala förvaltningar, skolväsendet, elever och målsmän, regional trafikmyndighet och entreprenör, allmänheten).
- ▶ Noggrann och **detaljerad planering** av trafiken behövs.
- ▶ Det är viktigt att **trafiken** går på samma sätt alla dagar i veckan, även lov dagar då inga skolelever reser. Detta behövs för att skapa **kontinuitet** för andra resenärsgupper, både befintliga och potentiella.
- ▶ Merutnyttjande av fordon och integrerad planering kan ge en vinst i **färre antal fordon**
- ▶ **Eleverna som fått skolkort** känner sig **stolta** och har **större flexibilitet** i sitt resande
- ▶ Det är viktigt med **kontinuitet bland medarbetare** (låg personalomsättning) som är involverade i projektet.
- ▶ **All skolskjuts kan inte flyttas över** till linjetrafik, det finns alltid elever med särskilda behov eller på geografiska platser som inte passar in i det allmänna systemet. För dessa behövs särskild skolskjuts.



## 3.2 Samordning av linjelagd trafik och skolskjuts i Östra Göinge

### Bakgrund och trafikupplägg

- ▶ Skolskjutsprojektet påbörjades 2013, med slutlig implementering av åtgärder 2018
- ▶ Projektet hade föregåtts av en översyn av både linjetrafiken (färre linjer, superbusskoncept, starka stråk, nya resecentra) och skolskjutsverksamheten (egen upphandling, tydligare regelverk, översyn linjestruktur)
- ▶ 2013 antogs nytt skolskjutsreglemente med strikt tolkning av reglementet vid tillståndsgivning, tydliga påstigningsplatser (i första hand linjetrafikens), planering för framtida samordning med linjetrafiken och upphandling som gav sänkta kostnader med 3 miljoner
- ▶ 2018 implementeras åtgärderna i projektet:
  - ▶ Ny upphandling
  - ▶ Åk 7–9 överförs till linjelagd trafik
  - ▶ Kompletteras med upphandlad skolskjutstrafik för åk 1–6 + vissa elever åk 7-9 som skjutsas till hållplatser för vidarefärd med linjetrafik
  - ▶ Samtliga elever åk 7–9 erhåller skolkort för resor i hela Skåne
  - ▶ Ekonomiskt neutralt
  - ▶ Gymnasieelever erhåller också skolkort för hela Skåne

### Erfarenheter och lärdomar

- ▶ Positiv uppstart viktig, vilket säkerställdes genom:
  - ▶ Planering i god tid
  - ▶ Politisk förankring; kommunfullmäktigebeslut 2017
  - ▶ Nära samarbete i trepartssamarbete; kommunen, Skånetrafiken och Bergkvara Buss. Intensivt i planerings- och implementeringsfasen. Numera sköts den dagliga driften/frågor främst av skolskjutssamordnarna + samtal i regelbundna trepartsmöten.
  - ▶ Tidig planering med högstadieskolorna
  - ▶ Översyn skolschema (t ex förskjutning på skolstart för att undvika peak-tider)
  - ▶ Information till lärare, målsmän och elever
- ▶ Hög elevnöjdhet och få klagomål; eleverna känner sig behandlade som vuxna vilket är positivt
- ▶ Inga stora infrastrukturåtgärder har behövt göras, ordinarie hållplatser och gång-/cykelvägar används. Riskbedömning för varje elev genomförs innan beslut
- ▶ Den ekonomiska kalkylen har hållits
- ▶ Det finns inga planer på att flytta över de lägre åldersklasserna till linjetrafik (12 bussar finns kvar som upphandlad skolskjuts)
- ▶ Ökat resande i linjetrafiken med 2-3 %, dvs ökat underlag
- ▶ Mer flexibilitet för de som har skolkort. Kan åka på detta i hela Skåne och vid alla tidpunkter (t ex till fritidsaktiviteter, växelvist boende, flexibelt val av skolort, tidig positiv erfarenhet att åka kollektivt)

### 3.3 Samordning av skolresor i kollektivtrafiken – Söderåstrafiken

#### Bakgrund och trafikupplägg – Söderåstrafiken

- ▶ Projektet startade 2009 som ett samarbetsprojekt mellan Bjuvs kommun, Svalövs kommun, Helsingborgs stad, Skånetrafiken och Trafikverket (dåvarande Vägverket). Trafikstart 2012.
- ▶ Mål om att nyttja dagens samlade linje- och skolskjutstrafik för att skapa en utbyggd kollektivtrafik för skol-, arbets- och fritidsresor.
- ▶ Projektet inleddes med grundlig behovsutredning avseende de ovan nämnda resorna, samt en omfattande förankringsprocess hos alla samarbetsparter samt skolor, elever, målsmän, entreprenör etc.
- ▶ Planering av tidtabellerna sker i samråd med alla intressenter. För att få ett effektivare utnyttjande sker samordning mellan skolscheman och tidtabeller, vilket leder till vissa justeringar av skoltiderna.
- ▶ Elever från samtliga årskurser förs över till trafiken. Den går minst en gång i timmen kl. 06-21, men under måndag-fredag kl. 6-9 och 13-17 går bussarna två gånger i timmen på de sträckor där linjerna ingår i skoltransporterna. Kommunerna köper busskort till eleverna som åker i linjetrafiken.
- ▶ Viss skolskjuts finns kvar som kompletterande skoltrafik. Det införs även speciella hållplatser för denna trafik
- ▶ Alla bussförare fick grundlig utbildning om den nya trafiken och en gemensam checklista för att hantera avvikelser skapas och uppdateras kontinuerligt.
- ▶ Målet för en total intäktsökning var 395 nya dagliga kunder. Innan detta uppnås ger kommunerna ett ekonomiskt tillskott till trafiken de första fyra åren. Om målet med nya kunder nås så får invånarna i området bättre busstrafik till samma kostnad som före projektet (omfördelning av kostnader).

#### Erfarenheter och lärdomar – Söderåstrafiken

- ▶ Resultat 2012:
  - ▶ Resandeökning på c:a 30 % i den linjetrafik som anpassades till skolresor.
  - ▶ 30 bussar blev 26; 10 regionbussar blev 14, 20 skolbussar blev 12 (där merparten är mindre bussar).
  - ▶ Mycket få synpunkter från elever, från andra resenärer eller från bussförare.
  - ▶ Under de första fyra åren tillkom 385 nya dagliga kunder, förutom skoleleverna.
- ▶ Viktigt med grundlig förankringsprocess med alla intressenter i ett tidigt skede.
- ▶ En viktig förbättring och incitament för acceptans hos elever och målsmän var säkrare hållplatser och vägar till/från hållplats och skola.

### 3.4 Samordnad skolskjutsning i Höganäs

#### Bakgrund och trafikupplägg – Höganäs

- ▶ Projektet startade 2013 som ett samarbetsprojekt mellan Höganäs kommun, Skånetrafiken, och Trafikverket. Trafikstart 2016
- ▶ Projektet följer i stort processen från Söderåsprojektet; samma mål, behovsutredning, samordnad planering av tidtabeller, förankring, utbildning av förare, gemensam checklista
- ▶ Bussarna i den nya trafiken får anpassade tider efter skolscheman under måndag-fredag kl. 7-9 och 12-16 (timmestrafik). Något senarelagd skolstart för åk 7 – 9, men inga stora förändringar
- ▶ Ny linje Arild-Hjälmslöv införs
- ▶ Två nya busshållplatser anläggs på Höganäs kommuns och Trafikverkets besöksstation, men önskat nytt hållplatsläge i Nyhamnsläge (pga trafiksäkerhetsproblem) saknades vid trafikstarten, och saknas fortfarande 2020
- ▶ Elever från samtliga årskurser förs över till trafiken, men viss skolskjuts finns kvar som kompletterande skoltrafik då få låg- och mellanstadieelever åker med linjetrafiken pga annat regelverk. Kommunerna köper buskort till eleverna som åker i linjetrafiken
- ▶ Höganäs kommun ger ett ekonomiskt tillskott till trafiken under projektiden. Om målet med nya kunder nås får invånarna i kommunen mer heltäckande busstrafik till ungefär samma kostnad som före projektet (omfördelning av kostnader)

#### Erfarenheter och lärdomar

- ▶ Resultat 2012:
  - ▶ Resandeökning motsvarande planerade skolresor infriades, men enbart en mindre resandeökning av andra resenärer, c:a 8-10% → tänkbar förklaring är att Höganäs är en mycket biltät kommun och turtätheten (1 tur/h) är för låg för att locka över nya resenärer som har annat alternativ.
  - ▶ Antal regionbussar ökade med 2 och antal skolbussar minskar från 8 till 3, (alla 3 är mindre bussar).
  - ▶ Mycket få synpunkter från elever, från andra resenärer eller från bussförare.
- ▶ Att ett nytt nödvändigt hållplatsläge inte byggts kan hota lösningen på sikt.

### 3.5 Skolskjutsplanering och samordning i Kalmar län

Exemplet Kalmar handlar inte om ett enstaka projekt eller kommun utan om hur den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Kalmar län (Kalmar länstrafik, KLT) arbetar med ett integrerat upplägg där skolskjutsen handhas som en integrerad del av kollektivtrafiken och fokus ligger på att optimera fordonsutnyttjandet på totalen.

## Bakgrund och trafikupplägg

- ▶ Tidigare gick olika typer av samhällsbetald trafik parallellt med varandra (linjetrafik, skolskjuts, färdtjänst, närtrafik etc) och ansvaret var uppdelat på KLT och kommunerna
- ▶ Nytt upplägg syftar till samordning av all samhällsbetald trafik på regional nivå med följande ansvarsfördelning mellan KLT och de sju kommunerna:
  - ▶ KLT ansvarar för trafikutredningar, upphandling, detaljerad skolskjutsplanering (har anställt skolskjutsplanerare)
  - ▶ Kommunerna har fortsatt en resurs och kontaktperson som arbetar med skolskjutsfrågan och ansvarar för reglemente, tillståndsgivning – myndighetsbeslut, koppling till skolorna etc
- ▶ Fokus ligger på gemensam upphandling och optimering/merutnyttjande av fordon; exempelvis kan ett fordon på morgonen köra skolskjuts, därefter färdtjänst, sedan linjetrafik och på eftermiddagen skolskjuts igen.
- ▶ Skolaktiviteter dagtid (slöjd, bad etc) finns med i trafikupplägget
- ▶ All trafik ligger med i den digitala reseplaneraren samt i de fysiska tidtabellerna
- ▶ Alla elever får skolkort som gäller i hela regionen
- ▶ Kommunerna gör tillköp för trafiken

## Erfarenheter och lärdomar

- ▶ Det har varit mycket viktigt med förankring hos alla berörda intressenter (t ex politiker, skolor, målsmän och elever)
- ▶ Det har varit viktigt med tydliga gränsdragningar och ansvarsfördelning mellan KLT och kommunerna
- ▶ Upplägget har inte gett stora resandeökningar, men bättre samordning har lett till ett bättre fordonsutnyttjande och färre fordon
- ▶ Upplägget har lett till sämre flexibilitet för skolorna (skoltider måste anpassas), vilket kan uppfattas som negativt. Viktigt med dialog och förankring
- ▶ Initialt var det negativa reaktioner bland kunderna/allmänheten över att gå ifrån lokala aktörer (kommunerna) till en stor huvudman (regionen). I många fall har dock de lokala bussbolagen fortsatt köra trafiken efter upphandling och eleverna är positiva till att ha eget skolkort som gäller i hela regionen. Positivt är att föräldrar nu kan åka tillsammans med sitt barn.
- ▶ Samordningen har gett möjlighet till förbättrade hållplatser då samordningen ställt samma krav gemensam standard.
- ▶ Att all skolskjuts ska vara öppen/tidtabellslagd är resurskrävande



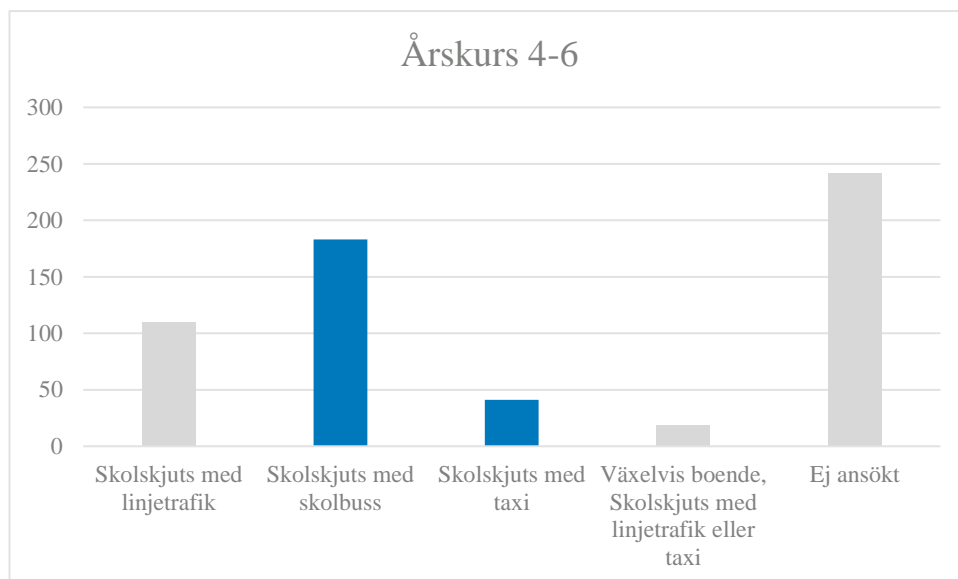
## 4. Resultat

---

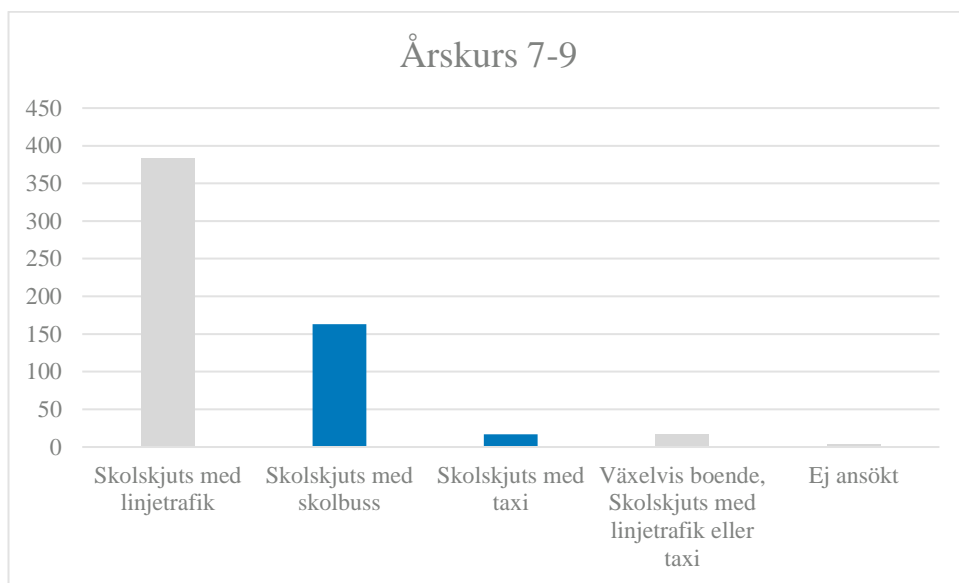
### 4.1 Potential att flytta över elever från skolskjuts till linjetrafik

Underlag från bildningsförvaltningen i Trelleborgs kommun visar de elever som har rätt till skolskjuts för det gällande läsåret. Detta ger en ögonblicksbild över hur skolresandet ser ut i kommunen och ändras från år till år eftersom elevunderlaget förändras. Samtidigt kan de stora dragen i resandet antas vara ungefär de samma.

Bland de skolskjutsberättigade ingår elever som inte har ansökt om någon skolskjuts. För att göra en bedömning av hur stor en möjlig överflyttning från skolskjutsarna till linjetrafiken kan vara har endast de valts ut som aktivt ansökt om skolskjuts och fått det beviljat med skolbuss eller taxi. De som inte ansökt alternativt fått skolskjuts beviljat med linjetrafik antas inte ingå i en potentiell överflyttning till linjetrafiken. I Figur 4-1 och Figur 4-2 visas i blått hur denna potentiella överflyttning till linjetrafiken förhåller sig till det totala antalet skolskjutsberättigade elever. De blåa staplarna är alltså de elever som används som underlag för bedömningen.



Figur 4-1 Skolskjutsberättigade elever uppdelat på olika kategorier, åk 4-6. Elever i blå staplar utgör potential för överflyttning till linjetrafik



Figur 4-2 Skolskjutsberättigade elever uppdelat på olika kategorier, årskurs 7-9. Elever i blå staplar utgör potential för överflyttning till linjetrafik



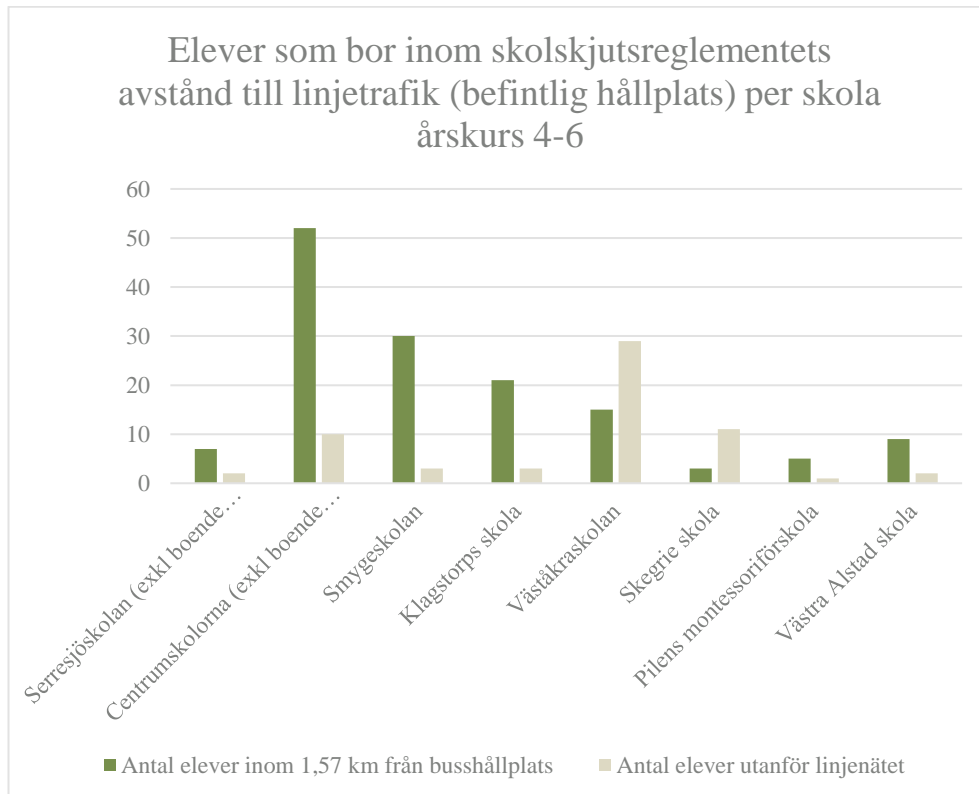
Figur 4-3 Elever som fått beviljad skolskjuts med skolbuss eller skoltaxi i årskurs 4-9. Varje prick är hemadressen för en elev. Elever märkta med röda punkter tillhör någon av skolorna i Trelleborg tätort

### Andel elever inom skolskjutsreglementets gångavstånd till befintlig hållplats

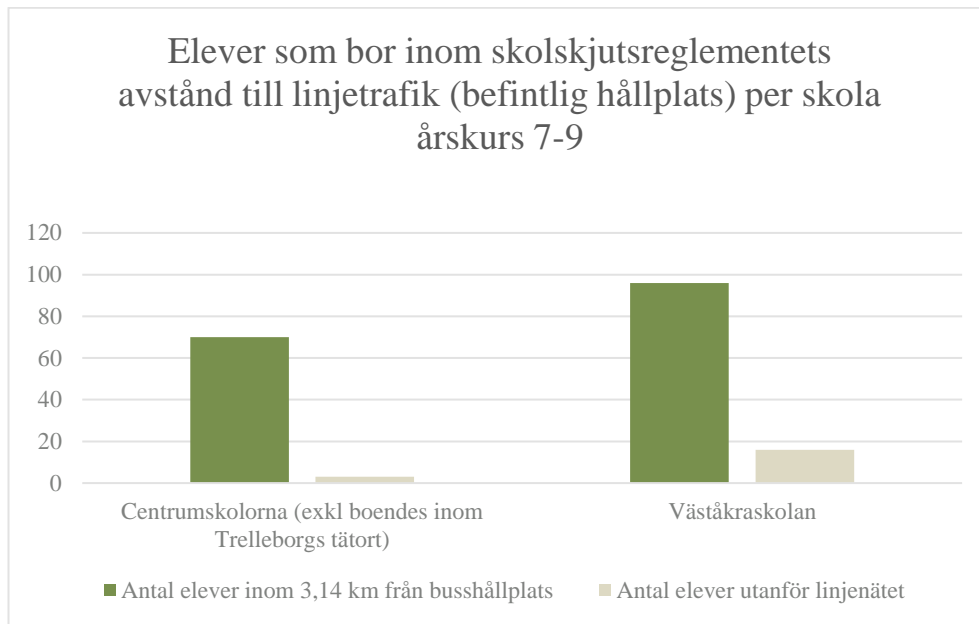
De skolelever i kommunen som idag är beviljade skolskjuts (undantaget de som beviljats med linjetrafik) uppgår till ungefär 200 elever i årskurs 4-6 och ungefär

lika många i årskurserna 7-9. Av eleverna i årkurs 4-6 bor 70 % av dessa inom 1,57 km (fågelvägen) från hållplats. Av eleverna i årskurs 7-9 bor 90 % inom 3,14 km (fågelvägen) från hållplats. Avståndet 1,57 km respektive 3,14 km baseras på kraven i skolskjutsreglementet om att elever inte får ha längre än 2 km respektive 4 km verkligt gångavstånd till hållplats.

I Figur 4-4 och Figur 4-5 visas hur fördelningen ser ut på respektive skola. Eleverna på skolorna inne i Trelleborg tätort är grupperade tillsammans.



Figur 4-4 Antal elever inom och utanför 1,57 km (fågelavstånd) från busshållplats, åk 4-6. Antagandet att 1,57km fågelavstånd motsvarar 2 km gångavstånd har gjorts.



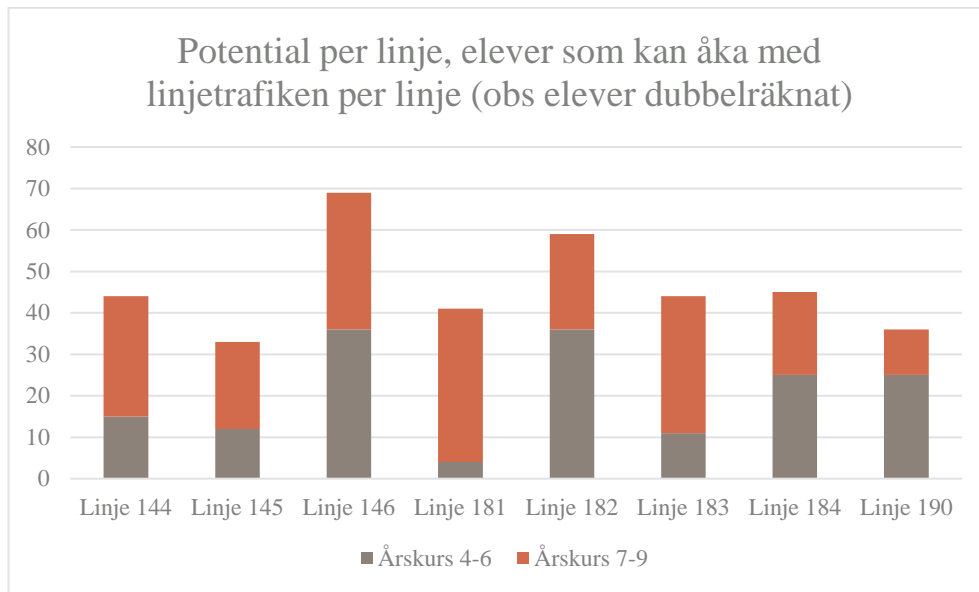
Figur 4-5 Antal elever inom och utanför 1,57 km från busshållplats, åk 7-9

Vid en kontroll av motsvarande fördelning med avstånd till linjen istället för till befintliga hållplatser bor 73 % av eleverna i årskurs 4-6 inom 1,57 km och 91 % av eleverna i årskurs 7-9 inom 3,14 km. Det vill säga det skiljer bara några ensstaka procent jämfört med analysen till befintlig hållplats (70 % resp 90 %). Detta indikerar att hållplatserna ligger tillräckligt tätt så att de täcker upp elevernas boendeadresser väl.

## Överflyttningspotential

I Figur 4-6 visas de elever som bor maximalt 1,57 km (fågelavstånd) från linjen (årskurs 4-6) eller 3,14 km (fågelavstånd<sup>9</sup>) från linjen (årskurs 7-9) och därmed potentiellt skulle kunna använda linjetrafiken istället för skolbuss. Viss dubbelräkning förekommer då vissa elever bor nära fler än en linje: i åk 4-6 är det 15 dubbelräknade elever och i 7-9 är det 39 dubbelräknade elever. Dessa elever är främst i Västra Tommarp, Skegrie, Kurland och Skåre. I övrigt är det ensstaka elever spridda på landsbygden och framförallt där linjer korsar varandra.

<sup>9</sup> Grov beräkning för att få fram ett värde som motsvarar faktiska gångavstånd på 2 respektive 4 km.



Figur 4-6 Överflyttningspotential från skolskjuts till linjetrafik uppdelat på linje, åk 4-5 respektive åk 7-9

## Övriga förutsättningar

Vägen från skolan till busshållplatsen ska alltid vara trafiksäker och trygg för alla elever. Även elevens väg från hemmet till busshållplatsen ska vara trygg och säker. För att uppnå detta vid en överflyttning från skolskjuts till linjetrafik krävs en detaljerad planering för varje elev, skola och hållplats.

Vid skolorna utanför tätorten behövs säkra passager över vägarna till hållplatserna där linjetrafiken går. Detta gäller särskilt de skolor som ligger i anslutning till större vägar som Väståkraskolan i Anderslöv och Västra Alstads skola som ligger i anslutning till väg 101 och Smygeskolan och Serresjö skola som ligger i anslutning till väg 9 längs med kusten.

Inom Trelleborgs tätort behöver också vägen från hållplats till skola trafiksäkras för de elever som åker in till Trelleborg. Förutsättningar för detta finns troligtvis redan i större utsträckning i tätorten jämfört med skolorna utanför Trelleborgs tätort.

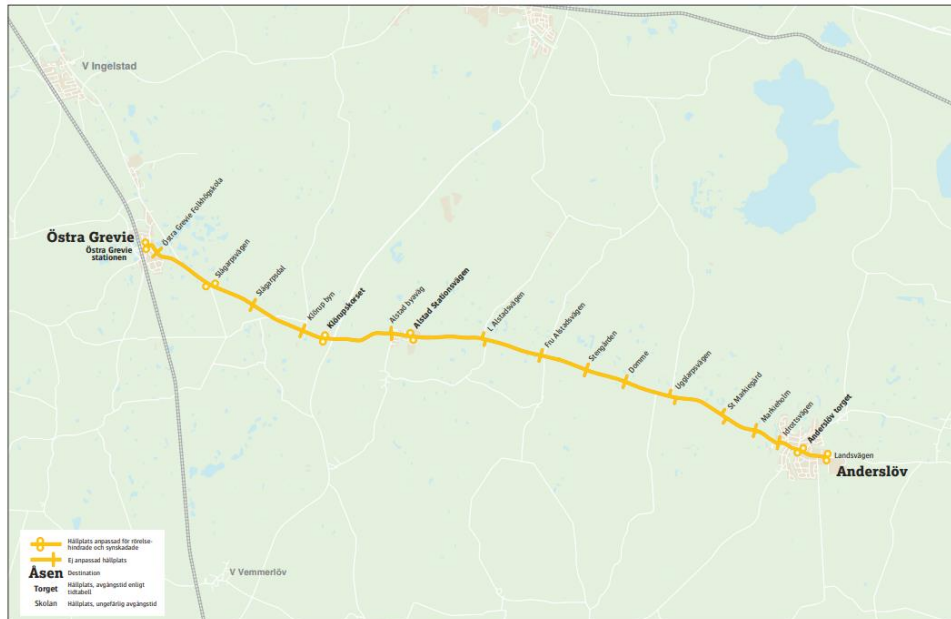
## 4.2 Principer för trafiklösningar

### Principer för överflyttning till kollektivtrafik

I detta avsnitt redovisas i vilken utsträckning skolresor kan överflyttas till linjetrafik på morgonen, eftersom det är den tiden som är dimensionerande. Ett grovt antagande görs att motsvarande kapacitetsförstärkning behövs på eftermiddagen. Att räkna mer detaljerat än så har inte bedömts som meningsfullt, eftersom antalet skolelever varierar mellan åren och resandestatistiken är flera år gammal. Dessutom har tidtabellerna ändrats sedan resanderäkningarna gjordes. Förslag på trafikförändringar redovisas för respektive linje.

## Linje 144

 **144** Anderslöv–Östra Grevie



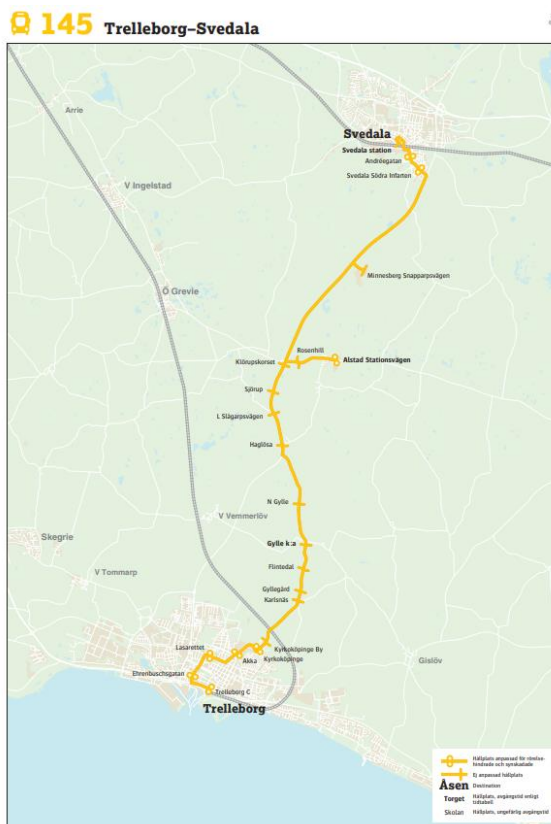
Linje 144 fick ändrad linjesträckning och tidtabell i december 2015 när Pågågstrafiken på Trelleborgsbanan öppnades. Senaste resanderäkning (Pasta) är från våren 2015, vilket gör att räkningsvärdena inte är direkt översättningsbara till dagens trafik. Linjen går med normala regionbussar.

I riktning mot Ö Greve är bara aktuellt att föra över 5 skolresor till linjetrafik och där var maxbeläggningen i busstrafiken 2015 endast 16 personer. Där bedöms således finnas gott om plats för skolelever.

I riktning mot Anderslöv är det aktuellt att föra över 36 skolelever. Maxbeläggningen i mest belastade busstur var 14 personer 2015. Sedan dess har turutbudet utökats till halvtimmestrafik, vilket troligen gör att maxbeläggningen inte ökat och att skoleleverna kan sprida sig på flera turer. Normalbussar med ca 45 sittplatser torde räckas kapacitetsmässigt.

Vid Västårskolan i Anderslöv behöver skolelever korsa väg 101 när de ska stiga på bussen på eftermiddagen. Det är inte lämpligt eller möjligt med hänsyn till tillgänglig tidtabellstid att köra inom Västårskolan med linje 144.<sup>10</sup> Trafiksäkerheten vid korsningen med väg 101 behöver därför tryggas, till exempel med skolpatrull eller motsvarande.

<sup>10</sup> Linje 144 har tågpassning med korta bytestider på båda hållen i Ö Grevie och bara 4 minuters vändtid i Anderslöv. Den tiden behövs för att kunna inhämta eventuella förseningar. Tid för att köra inom skolan bedöms inte finnas.





Linje 146 Malmö – Vellinge – Trelleborg fick ett reducerat turutbud i december 2015 när Pågåtågstrafiken på Trelleborgsbanan öppnades. Den tidigare 5 minuterstrafiken mot Malmö och 10-minuterstrafiken mot Trelleborg har ersatts av kvartstrafik i båda riktningarna. Senaste resanderäkning (Pasta) är från våren 2015, vilket gör att räkningsvärdena inte är direkt översättningsbara till dagens trafik. Linjen trafikeras av boggiebussar med ca 55 sittplatser.

I riktning mot Trelleborg är det aktuellt att föra över 69 skolelever. Linje 146 mot Trelleborg är därmed den linje som har störst överföringspotential av alla linjer i Trelleborgs kommun. Maxbeläggningen i mest belastade busstur var 33 personer 2011. Sedan dess har turutbudet minskat från 6 till 4 bussar i timmen. Å andra sidan har genomgående resor Malmö – Trelleborg delvis flyttat över från buss till Pågatåg. Det är troligt att skoleleverna sprider sig på flera turer. Det är svårbedömt om eleverna ryms med nuvarande turutbud, men troligen räcker kapaciteten.





 **181** Vellinge-Höllviken-Skegrie-Trelleborg

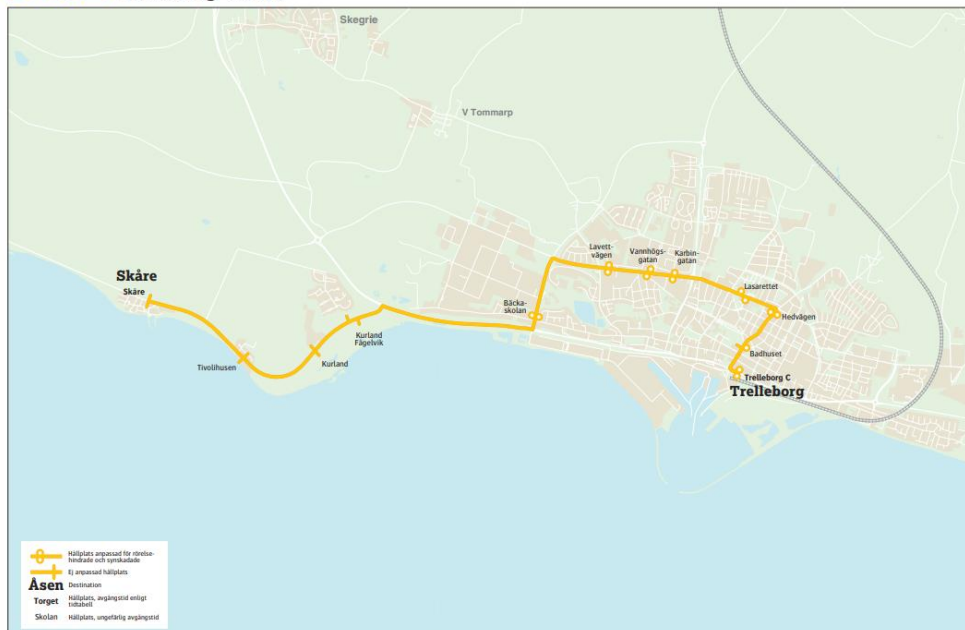


I riktning mot Höllviken finns endast 3 skolresor att överföra till linjetrafik och där var maxbeläggningen i busstrafiken 2015 endast 8 personer. Där finns gott om plats för de fåtaliga skoleleverna.

I riktning mot Trelleborg är det aktuellt att föra över 40 skolelever. Maxbeläggningen i mest belastade bussstur var 20 personer 2011. Det är troligt att skoleleverna sprider sig på flera turer och även i viss utsträckning åker med 146:an, som har överlappande upptagningsområde i framför allt Skegrie. Det är svårbedömt om eleverna ryms i vanliga normalbussar (ca 45 sittplatser), men om boggiebussar (ca 55 sittplatser) används räcker troligen kapaciteten.

## Linje 182

### **182 Trelleborg-Skåre**



Linje 182 Skåre – Trelleborg gick före december 2015 Höllviken – Skåre – Trelleborg. Då överfördes de genomgående turerna till linje 181. 182:an blev kvar som en anropsstyrd linje med taxifordon Skåre – Trelleborg. Senaste resanderäkning (Pasta) är från våren 2012, vilket gör att räkningsvärdena inte är direkt översättningsbara till dagens trafik.

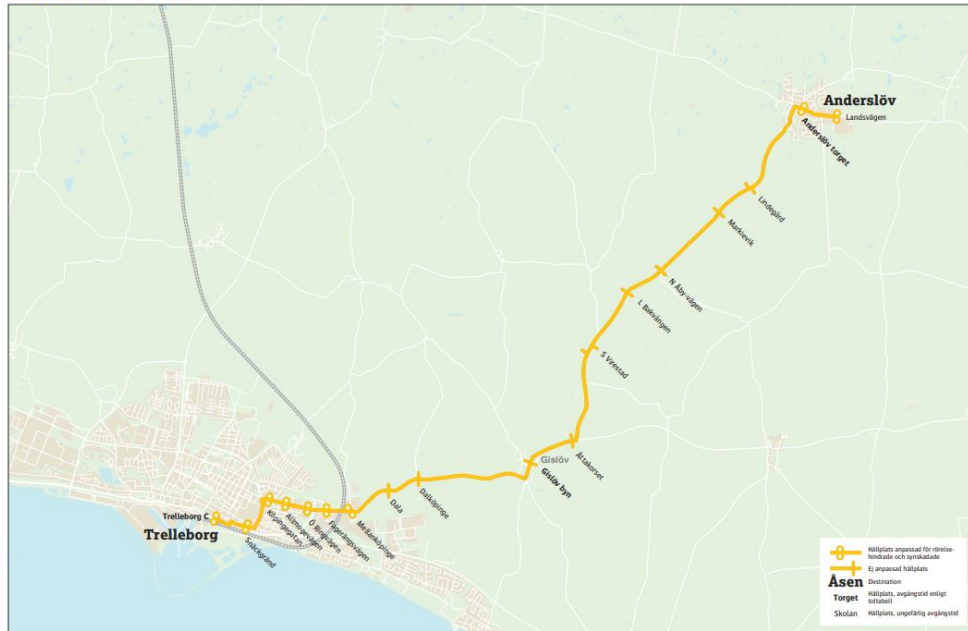
I riktning mot Höllviken finns endast 4 skolresor att överföra till linjetrafik och obetydligt vanligt resande. Där finns plats för de fåtaliga skoleleverna.

I riktning mot Trelleborg är det aktuellt att föra över 32 skolelever. Huvuddelen av dessa bor i Kurland, som även kan utnyttja linje 146. Dessa ”överlappande elever” ryms inte i taxifordon, vilket gör att de måste använda linje 146 istället.<sup>11</sup> De elever som bor i Skåre (ca 8 skolelever) bör få plats i ett taxifordon. Detta fordonsbehov kan variera eftersom just 8 är maximalt antal för ett taxifordon.

<sup>11</sup> Kurland även täcks även in av linje 146 inom 1,57 km fågelvägen

## Linje 183

### 183 Anderslöv-Trelleborg



Linje 183 Anderslöv – Trelleborg var före december 2015 en del av linje 144. Trafikfunktionen är i stora drag oförändrad liksom turutbudet (timmestrafik). Däremot är tidslägena justerade. Senaste resanderäkning (Pasta) är från våren 2015, vilket gör att räkningsvärdena inte är direkt översättningsbara till dagens trafik. Linjen går med normala regionbussar.

I riktning mot Anderslöv finns 18 skolresor att överföra till linjetrafik och där var maxbeläggningen i busstrafiken 2015 ca 19 personer. Där finns plats för skolelever.

I riktning mot Trelleborg är det aktuellt att föra över 26 skolelever och där var maxbeläggningen i busstrafiken 2015 ca 44 personer. Dessa totalt 70 personer rymms inte i en normalbuss och knappast heller i en boggiebuss. Här krävs antingen en förstärkningsbuss eller fler turer. Den lösning som rekommenderas är att sätta in ytterligare en tur från Anderslöv kl 7.30, som lämpligen kan utgå från Trelleborg kl 7.02 (2x16 fkm vardag). Även om denna ytterligare tur sätts in kan det behövas boggievagn i åtminstone ett av omloppen på linje 183.

## Linje 184



Linje 184 Stora Beddinge – Ö Klagstorp – Trelleborg har inte ändrats nämnvärt de senaste 8 åren. Turutbudet är lågt (7 dubbelturer per vardag) och tidtabellen är ungefär samma. Senaste resanderäkning (Pasta) är från våren 2012. Resandet på linje 184 har minskat med drygt 20 % 2012-2019. Som grov uppskattning kan antas att resandet på varje enskild tur minskat lika mycket, d v s ca 20 %. Linjen går med normala regionbussar.

I riktning mot Ö Klagstorp från Trelleborg finns 12 skolresor att överföra till linjetrafik. Där finns idag ingen tidtabellslagd tur, men en icke-dimensionerande tur skulle kunna läggas in med avgång från Trelleborg ca kl 7.35. Där finns plats för de 12 skoleleverna.

I riktning mot Trelleborg är det aktuellt att föra över 33 skolelever och där var maxbeläggningen i busstrafiken 2015 ca 24 personer (kan bedömas vara ca 20 personer idag). Dessa totalt 53 personer ryms inte i en normalbuss men bör precis få plats i en boggiebuss. Bäst är att sätta in fler turer, så att resandet kan fördelas. Den lösning som rekommenderas är att sätta in ytterligare en tur från Ö Klagstorp ca 8.05. Det är samma fordon som föreslås tidtabellslagt i motsatt riktning (2x15 fkm/ vardag). Troligen räcker det med normalbussar på linje 184 om denna ytterligare tur sätts in, men det bör undersökas noggrannare om boggiebuss behövs eller ej.

## Linje 190

### 190 Trelleborg-Smygehamn-Skateholm-Abbekås-Ystad



Linje 190 Ystad – Smygehamn – Trelleborg har inte ändrats nämnvärt de senaste 3 åren. Det är halvtimmestrafik under högtrafik och tidtabellen är nästan exakt samma. Senaste resanderäkning (Pasta) är från våren 2017. Resandet på linje 190 har ökat med nästan 20 % 2017-2019. Som grov uppskattning kan antas att resandet på varje enskild tur ökat lika mycket, d v s ca 20 %. Linjen går med normalbuss.

I riktning mot Ystad finns 6 skolresor att överföra till linjetrafik. Där finns idag en maxbeläggning på 18 resande, som kan uppskattas vara ca 20 idag. Det är alltså inga problem att få plats med skoleleverna.

I riktning mot Trelleborg är det aktuellt att föra över 29 skolelever och där var 2017 maxbeläggningen 36 personer, vilka kan uppskattas till 44 idag. 73 personer ryms inte i en normalbuss och knappast heller i en boggiebuss. Dock kan skoleleverna förväntas sprida sig något mellan turerna och några av eleverna väljer troligen stadsbussen från Modeshög/Gislövs läge, som går tätare. Likväl är det troligt att det behövs förstärkningsbuss på den mest belastade turen, förslagsvis från Smygehamn (2x16 fkm vardag + kapitalkostnad för ett dimensionerande fordon).

### Övriga elever

De elever som bedöms ej kunna åka med befintlig linjetrafik (30% av åk 4-6 och 10% av 7-9) kan hanteras på olika sätt. Antingen fortsätter skolskjutsen för dessa elever i egen regi likt tidigare, alternativt skapas nya kollektivtrafiklinjer som anpassas efter dessa elever. Körvägarna på dessa blir troligtvis på ett sådant sätt att det primärt enbart är skolelever som kommer att åka med dessa turer. Det borde inte ha någon betydelse för totalekonomin vilket av alternativen som väljs eftersom funktionen kommer att vara samma för båda alternativen.

### Slutsatser för överflyttning av skolresor till befintlig linjetrafik

Linje	Föreslagen trafikförändring	Körsträcka/vardag <sup>12</sup>	Dim. fordon <sup>13</sup>	Kostnad/år
144	Ingen	0	0	0
145	Förtätning till halvtimmestrafik	100	1	+0,86 mkr
146	Ingen	0	0	0
181	Ingen	0	0	0
182	Ingen	0	0	0
183	Förtätning till halvtimmestrafik	64	1	+0,71 mkr
184	Ytterligare 2 dubbelturer	60	0	+0,26 mkr
190	Förstärkningsbuss	64	1	+0,71 mkr
<b>S:a</b>		<b>288</b>	<b>3</b>	<b>+2,54 mkr</b>

För att skolresor ska kunna föras över till ordinarie linjetrafik behövs utökad kapacitet på vissa linjer, i några fall även utökat turutbud. Med Skånetrafikens genomsnittliga kostnader utslaget per fordon och kilometer, så innebär det en merkostnad på 2,54 mkr/år. I denna kostnad ingår entreprenadersättning liksom kostnader för biljettsystem, resegarantier, administration mm. Om beräkningen istället görs med utgångspunkt från enbart entreprenadersättningen i gällande avtal, blir merkostnaden 1,83<sup>14</sup> mkr/år.

De föreslagna trafikutökningarna ger även standardförbättringar för övrigt resande, framför allt där turutbudet blir större. Om 20 % av kostnaderna antas täckas av ökade biljettintäkter från nya betalande resenärer<sup>15</sup>, blir kostnadsökningen för Skånetrafiken 2,03 mkr/år.

### Förslag på förändrade körvägar för linjetrafik

Nedan prövas geografiska förändringar av linjer som ytterligare skulle gynna överflyttningen av elever från skolskjuts till kollektivtrafik. Dessa behöver utredas ytterligare för att ge en mer detaljerad bild av potentialen samt hur en sådan omläggning kan fungera utifrån tidtabellsplanering och övriga parametrar för kollektivtrafiken.

En tumregel är att det oftast behövs orter med minst 500 invånare för att ge underlag för linjetrafik utöver enstaka skolturer. I Trelleborgs kommun har alla orter med över 500 invånare linjetrafik inom gångavstånd (max 2 km). Klagstorp med ca 550 invånare<sup>16</sup> är ett gränsfall när det gäller resandeunderlag, men orten trafikförsörjs av linje 184 med begränsat turutbud. Övriga tätorter med minst 500 invånare har bra turtäthet.<sup>17</sup> Dock finns inte alltid linjetrafik i alla intressanta

<sup>12</sup> För att få årsvärdet multipliceras med 250 vardagar per år. Fordonskm-kostnaden är 17 kr/fkm enligt Skånetrafikens trafikekonomiska nyckeltal 2014-11-26

<sup>13</sup> En normalbuss (gas) kostar 2,7 mkr, vilket med annuitet på 0,15 (4 % ränta och 8 års avskrivning) samt 10 % vagnreserv motsvarar 0,44 kr/år. Källa: Skånetrafikens trafikekonomiska nyckeltal 2014-11-26

<sup>14</sup> Tidtabellskm: 288 km/vardag x 250 vardagar/år x 4,15 kr/km = 0,30 mkr/år  
Tidtabellstimmar: 9 h/vardag x 250 vardagar/år x 320 kr/h = 0,72 mkr/år  
Dim.fordon: 3 fordon x 0,27 mkr = 0,81 mkr/år

<sup>15</sup> 20 % är en trolig storleksordning på den del av kostnaderna som täcks av biljettintäkter från allmänt resande.

<sup>16</sup> Klagstorps tätort har 548 inv (SCB 2015)

<sup>17</sup> Minst timmestrafik i rusningstid

resriktningar. Främsta bristen är att Anderslöv inte har några förbindelser till Skurup.

### *Ny linjesträckning Anderslöv-Skurup*

Linjetrafik Anderslöv – Skurup skulle lämpligen dras raka vägen via Hönsinge och Önnarp. Bäst vore att förlänga linje 183 Trelleborg – Anderslöv till Skurup.<sup>18</sup> En sådan linje skulle, för att vara meningsfull, få minst timmestrafik i rusningstid och helst öppetid större delen av trafikdygnet liksom nuvarande linje 183. Kör-tiden beräknas bli 45-50 minuter, vilket gör att trafikproduktionen kan bli effektiv med två dimensionerande fordon (ett mer än dagens linje 183).

En linje mellan Anderslöv och Skurup skulle få tre huvudsakliga trafikfunktioner:

- ▶ Resmöjligheter mellan orterna Anderslöv och Skurup
- ▶ Trafikförsörjning av mellanliggande landsbygd,<sup>19</sup> där främst skolelever skulle få resmöjligheter till Anderslöv och Trelleborg
- ▶ Resmöjligheter mellan Trelleborg och Skurup via Anderslöv

Arbetspendlingen Anderslöv-Skurup är mycket begränsad.<sup>20</sup> Sammanlagt bedöms under 50 personer pendla i någon av riktningarna. Med 15-20 % koll-andel skulle det innebära max 10 personer på bussen.

I den mellanliggande landsbygden (Grönby, Hönsinge och Önnarp) bor många skolelever, som med föreslagen linjedragning skulle få resmöjligheter. Dock är timmestrafik så glest turutbud att det troligen förutsätter att skoltiderna anpassas till busstidtabellen. En annan begränsning är att linjen inte passerar Väståkraskolan i Anderslöv, utan skolelever behöver då gå från torget i Anderslöv.

För resor Trelleborg – Skurup, som skulle bli en viktig del av resandeunderlaget, finns också andra resmöjligheter redan idag. Linje 145 Trelleborg – Svedala har varje timme anslutningar i Svedala med Ystadbanans Pågatåg. Restiden Trelleborg – Anderslöv via Svedala är 52 minuter. Olägenheten med dessa resmöjligheter är dels ett byte<sup>21</sup>, dels att turutbudet är relativt glest. Linje 145 har i avsnittet ovan föreslagits få utökning till halvtimmestrafik i rusningstid, vilket skulle fördubbla förbindelserna Trelleborg – Skurup till halvtimmestrafik. Eftersom restidsskillnaden mellan de två resvägarna är så liten så skulle antagligen halvtimmestrafik via Svedala uppfattas som en bättre standard än timmestrafik med en direktlinje.

Sammantaget bedöms det tveksamt att satsa på ny linjetrafik Anderslöv – Skurup, såvida inte det kommunala intresset är så stort att det motiverar tillköp.

<sup>18</sup> Alternativet till förlängning av linje 183 vore att förlänga linje 144 Ö Greve – Anderslöv. En sådan linje skulle dock få färre genomgående resor, då resbehovet Ö Greve/Alstad – Skurup är betydligt mindre än Trelleborg – Skurup.

<sup>19</sup> Bl a Grönby, Hönsinge och Önnarp

<sup>20</sup> Enligt SCB var pendlingen 7 personer Anderslöv – Skurup och 19 personer Skurup – Anderslöv (2004)

<sup>21</sup> Dock optimal bytestid med 7 minuter





Figur 4-7 Elever med beviljad skolskjuts genom skolbuss eller taxi visas som punkter. Röda punkter innebär hemadresser för elever vid Västakra skola. Lila punkter elever tillhörande övriga skolor.

### *Förlängning av linje 184 öster om Beddinge*

En förlängning av 184:an åt nordost skulle underlätta för några elever som ska till Klagstorps skola. En förlängning av linje 184 från Stora Beddinge till Tullstorp kan övervägas. Resandeunderlaget ökar dock bara med ett fåtal elever. Eleverna torde få plats i befintliga fordon.



Figur 4-8 Elever med beviljad skolskjuts genom skolbuss eller taxi visas som punkter. Gröna punkter innebär hemadresser för elever vid Klagstorp skola. Lila punkter elever tillhörande övriga skolor.



### *Koppling mellan Västra Vemmerlöv och Trelleborg*

Fram till 2011 fanns en linje 385 som trafikförsörjde byarna norr om Trelleborg med linjetrafik.<sup>22</sup> Turutbudet var dock mycket lågt och fungerande egentligen bara för skolelever. Inga tätorter finns i området och underlag för ett differentierat turutbud, som även fungerar för till exempel arbetsresor, finns inte. Om en linje med skolskjutsinriktning körs av Skånetrafiken eller som kommunal skolskjuts har egentligen ingen betydelse för totalekonomin. Men om att det ska vara meningsfullt att göra om den till en Skånetrafikenlinje bör den gå alla vardagar, även lördagar, för att möjliggöra t ex arbetspendling och då ökar kostnaden.



Figur 4-9 Elever med beviljad skolskjuts genom skolbuss eller taxi visas som punkter. Turkosa punkter elever tillhörande någon av centrumskolorna. Lila punkter elever tillhörande övriga skolor.

### **Räkneexempel på vad överflyttning av skolresor till linjetrafik kan innebära ekonomiskt**

Det går inte att göra någon fullständig ekonomisk kalkyl på vad överflyttning av skolresor till Skånetrafikens linjetrafik skulle innebära utan att lägga upp ett helt nytt skolskjutsnät, vilket ligger utanför detta uppdrag. Dock går det att göra räkneexempel för att illustrera troliga totala ekonomiska konsekvenser.

Utredningen visar att ca 50 % av de skolskjutsberättigade eleverna bör kunna flyttas över till allmän kollektivtrafik.<sup>23</sup> En stor del av skolskjutsarna måste köras

<sup>22</sup> V Vemmerlöv, Hammarlöv, Värplinge, Bodarp, Fuglie m fl

<sup>23</sup> Inga elever av de 245 skolskjutsberättigade eleverna åk F-3 antas kunna flyttas över till linjetrafik. 142 av 203 skolskjutsberättigade elever åk 4-6 beräknas kunna flyttas över. 166 av 185 skolskjutsberättigade elever åk 7-9 beräknas kunna flyttas över. Sammantaget bedöms alltså 308 elever kunna flyttas över av totalt 633 som är skolskjutsberättigade (49 %).

även om antalet barn blir färre, eftersom F-3-barnen även fortsatt måste ha skolskjuts och dessa bor spridda över hela kommunen. I detta exempel antas att 25 % av skolskjutskostnaderna kan sparas in.<sup>24</sup> Det innebär i så fall en besparing på 3 mkr/år.<sup>25</sup> Den utökade linjetrafiken beräknas ge en nettokostnadsökning på ca 2 mkr/år. Det innebär att samhällets kostnader för trafiken med bussar och skolskjutsar i Trelleborgs kommun skulle minska med ca 1 mkr/år om förslagen i denna utredning genomförs. I kalkylen ingår inte transfereringar mellan olika offentliga aktörer, till exempel om Trelleborgs kommun köper periodkort av Skånetrafiken åt skolelever.

Resultatet indikerar att det finns en besparingspotential. I nästa steg behöver en djupare analys göras hur en överflyttning bör gå till och hur den skolskjutstrafik som måste vara kvar kan utformas.

### 4.3 Slutsats och rekommendationer

Utredningen visar att det på en övergripande nivå finns **god potential att flytta över elever från skolskjuts till kollektivtrafik i Trelleborgs kommun**. Cirka 300 av drygt 600 skolskjutsberättigade elever (F-9) i Trelleborgs kommun skulle kunna flyttas över till linjetrafik. Räkneexempel indikerar att genom att utöka linjetrafiken för ca 2 mkr/år kan besparingar för 3 mkr/år i skolskjutstrafiken genomföras. Det är effektiviseringar som är i ungefär samma storleksordning som de tidigare genomförda samordningsprojekten i Höganäs- och Söderåstrafiken.

Utökade hållplatslägen längs med linjerna bedöms ej förbättra potentialen för överflyttning då 70 % (åk 4-6) respektive 90 % (åk 7-9) bor inom lämpligt avstånd (enligt skolskjutsreglementet) till redan befintliga hållplatser. Vid fördjupad planering behöver vägen (och således avståndet) och trafiksäkerheten till hållplats bedömas för varje elev. Antagandet som är gjort i denna utredning resulterar i att vissa hamnar inom rätt avstånd, men det finns ingen rimlig väg till hållplatsen. På samma sätt hamnar vissa elever utanför som har ett korrekt avstånd enligt faktiskt väg, vilket gör att antagandet har gjorts att dessa i stora drag tar ut varandra.

Nedan beskrivs ett antal rekommendationer för fortsatt arbete:

- ▶ Fortsatt detaljplanering krävs, både att ta fram en gemensam målbild och en noggrann och detaljerad trafikplanering, vilket behöver få ta sin tid.
- ▶ Förankring i alla berörda grupper är en viktig nyckelfaktor för framgång.
- ▶ Individuell bedömning för varje elev (gällande trafiksäkerhet, avstånd till skola mm) behöver fortsätta.
- ▶ Ett alternativ för att ytterligare förbättra skolskjutsen är att låta elever som bor längs en skolskjutslinje som behöver finnas kvar av olika skäl är att låta eleven åka med denna till närmsta/småligaste hållplats för kollektivtrafiken för att sedan byta till linjetrafik som tar eleven hela vägen till skolan. Genom att använda en sådan lösning undviks att elever cyklar

<sup>24</sup> 2 av 8 skolbussar antas kunna sparas in, vilket är ungefär samma storleksordning som i andra samordningsprojekt, t ex i Höganäs- och Söderåstrafiken.

<sup>25</sup> De totala skolskjutskostnaderna i Trelleborgs kommun idag är 8,9 mkr/år (se tab 2-2) och skoltaxi kostar 3,3 mkr = 12,2 mkr

eller går längre och undviker eventuellt trafiksäkerhetsmässigt tveksamma sträckor och skolskjutsen som redan finns utnyttjas effektivt.

- ▶ Skoltiderna kan behöva anpassas efter när det är möjligt att bedriva en bra kollektivtrafik för att maximera potentialen att flytta över elever till linjetrafik.
- ▶ Kollektivtrafiken behöver gå på samma sätt alla dagar i veckan.
- ▶ Satsa på kontinuitet bland medarbetare i projektet.
- ▶ Hållplatslägen för varje skola och vägen från skola till hållplats behöver ses över och trafiksäkras. Skriften *"Modell för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser på landsbygd"* från Trafikverket kan användas som underlag till detta.
- ▶ All skolskjuts kan inte flyttas över till linjetrafik på grund av särskilda behov, geografiska förutsättningar eller annat som gör att det inte går att integrera i det allmänna systemet. Därför behövs fortsatt en skolskjutsverksamhet, antingen i egen regi eller upphandlad.
- ▶ Därtill behöver kommunen fortsatt – även för skolelever som ska åka linjetrafik - ha (en) resurs och kontaktperson som arbetar med skolskjutsfrågan och ansvarar för reglemente, tillståndsgivning – myndighetsbeslut, koppling till skolorna etc.

För att kunna bedöma potentialen har vissa antaganden gjorts och för att ge en förståelse för detta beskrivs metoden i bilaga 1. Utredningens underlag består av eleverna för nuvarande läsår, vilket innebär att då det sker förändringar från år till år kan bilden därför förändras. Att elever i Trelleborgs kommun enligt reglementet har rätt till skolskjuts oavsett vilken skola de väljer ger en större spridning på eleverna, vilket troligtvis försvårar skolskjuts med kollektivtrafik samt gör att bilden från år till år kan förändras mer än om skolskjuts enbart beviljats till av kommunen anvisad skola, ofta den närmaste.

## 5. Bilaga 1: Metodbeskrivning

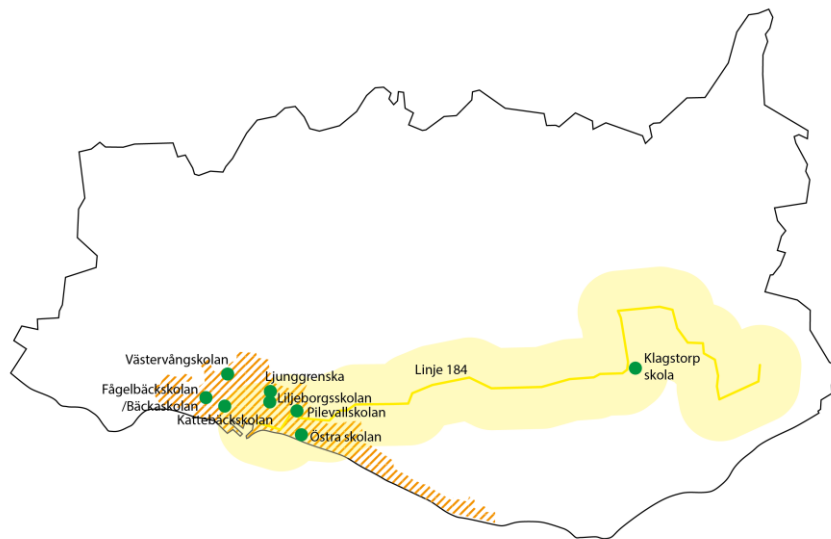
---

Det underlag som analysen av den potentiella överflyttningen mellan skolskjuts och linjetrafik baserats på är:

- ▶ Linjenät kollektivtrafik
- ▶ Hållplatser kollektivtrafik centrumkoordinerade
- ▶ Skolor
- ▶ Skolskjutsberättigade adress F-6
- ▶ Skolskjutsberättigade adress 7-9

Arbetsgången har sett ut som följer

1. Status ”*Utreds*” tas bort ur urvalet av skolskjutsberättigade eftersom dessa elever inte ansökt om skolskjuts. Därmed överskattas inte potentialen av hur stor en möjlig överflyttning från skolbuss till linjetrafik kan vara.
2. F-3 verkar idag (generellt) inte erbjudas skolskjuts med linjetrafik enligt skolskjutsreglementet och därför har det antagits att detta bör gälla även framöver och således har dessa elever tagits bort ur urvalet.
3. De som är beviljade skolskjuts med linjetrafik tas också bort ur urvalet då detta inte innebär någon potential att öka resandet på linjerna då eleverna redan åker linjetrafik.
4. Av ovanstående elever undersöks hur många av dessa som bor inom 1,57 km fågelvägen från linje (gäller årskurs 4-6) och 3,14 km från linje (gäller årskurs 7-9). Avståndet 1,57 km respektive 3,14 km baseras på kraven i skolskjutsreglementet om att elever inte får ha längre än 2 km gångavstånd respektive 4 km gångavstånd till hållplats.
5. Denna analys görs också linjevis för att visa på vilka linjer/geografiska områden som visar på potential att överföra elever från skolbuss till linjetrafik. I den linjevisa analysen antas att skolan ska ligga utmed linjen för att eleverna ska kunna hänvisas till den. Det vill säga hänsyn tas inte till byten mellan linjer.



Figur 5-1 Exempel potential för överflyttning från skolskjuts till linje 184. Elever boende inom det gula området antas kunna hänvisas till linje 184. Potentialen antas utgöras av elever tillhörande Klagstorp skola eller någon av skolorna i Trelleborg som är berättigad skolskjuts med skolsbuss eller skoltaxi och bor inom 1,57 km från linjen (elever årkurs 4-6) eller 3,14 km (elever årskurs 7-9). För skolorna i Trelleborg är det endast de som bor utanför tätorten (orange markering) som räknas med.

Resultatet av detta tillvägagångssätt ger en ögonblicksbild av den geografiska fördelningen av det innevarande läsårets elevers boendeadresser och i grova drag i vilken utsträckning dessa kan hänvisas till linjetrafiken. Detta innebär att resultatet inte är statiskt utan ändrar sig från år till år när nya elever börjar, elever byter skola eller flyttar. De övergripande geografiska strukturerna antas dock vara ganska bestående och slutsatser kan dras på en aggregerad nivå om hur många elever som kan hänvisas till linjetrafiken istället för skolskjutsarna.

## **6. Bilaga 2: Skolbussturer körvägar**

---

Se separat dokument ”Bilaga 2: Skolbussturer körvägar”.

## **7. Bilaga 3: Presentation inspirationsmöte**

---

Se separat dokument "Bilaga 3\_presentationer\_inspirationsmöte"

## 8. Bilaga 4: Minnesanteckningar inspirationsmöte 21/4 2020

---

*Anteckningar*

*2020-04-21*

### **Inspirationsmöte samordning skolskjuts och kollektivtrafik**

Program

Presentationsrunda

Inledning

Tommy Johansson & Jens Richard presenterar erfarenheter från Östra Göinge

Klas Sörensson presenterar erfarenheter från Söderåsprojektet och Höganäs kommun

Jesper Carlberg presenterar erfarenheter från Kalmar

Frågor till föredragshållarna

Utmaningar & möjligheter i Trelleborg (interaktivt med hjälp av menti)

Avslutning

Deltagare

Trivector

Lena Richardson, lena.richardson@trivector.se

Jonna Milton, jonna.milton@trivector.se

Anna Berg, anna.berg@trivector.se

Trelleborgs kommun

Calle Karlsson, Calle.Karlsson@Trelleborg.se

Mats Sandberg, Mats.Sandberg@Trelleborg.se

Christoffer Pettersson-Hernestig, Christoffer.Pettersson-Hernestig@Trelleborg.se



Skånetrafiken

Frida Gustavsson, Frida.Gustavsson@skanetrafiken.se

Anastasia Malmros, Anastasia.Malmros@skanetrafiken.se

Björn Erlandsson, Bjorn.Erlandsson@skanetrafiken.se

Jesper Carlberg, Jesper.Carlberg@skanetrafiken.se

Bergkvarabuss

Amar Madzarevic, Amar.Madzarevic@bergkvarabuss.se

Christian Hellgren, Christian.Hellgren@bergkvarabuss.se

Jens Richard, Jens.Richard@bergkvarabuss.se

Föredragshållare

Tommy Johansson Tommy.Johansson@ostragoinge.se

Klas Sörensson, klas.sorensson@telia.com

### **Erfarenheter från Östra Göinge, Tommy Johansson, strategisk planering och utredning**

Frågor

Finns det nackdelar med satsningen?

Tommy Johansson: Farhågor fanns kring hur högstadieungdomar skulle påverka linjetrafiken men det har fungerat bra! Eleverna ser stora fördelar men förändringen, de får ett kort till hela Skåne, blir behandlade som vuxna i och med det ökade ansvaret och eleverna har växt.

Hur fungerar säkerhetsfrågorna, t ex med bälte?

Speglar övrig trafik.

Hur stor del av ordinarie skolbuss finns kvar i trafik?

Jens Richard: 12 stycken bussar, god kapacitet kvar i kommunen.

Kommer ni flytta även de lägre klasserna till linjetrafik?

Jens Richard: Inte aktuellt då de yngre barnen ofta bor närmare sina skolor, här finns inte linjetrafik på samma sett.

Hur fungerar samordningen?

Möten ett par gånger per år. Nu fungerar detta bekymmersfritt, kräver inte längre trepartsmöten. Bergkvara kör både linjetrafik och skolskjuttrafiken vilket underlättar.

Har infrastrukturen behövts förändrats, nya hållplatser och liknande?

Nej, eleverna går till ordinarie hållplatser efter att de gjorts en riskbedömning.

### **Erfarenheter från Söderåsprojektet och Höganäs kommun**

Klas Sörensson, Trafikkonsult

Erfarenheter från Söderåstrafiken

Anteckningar från presentation

Skolskjuts i alla årskurser, från förskola och uppåt.

Stort förankringsarbete i tidigt skede

Ville även öka trafiksäkerheten, nya busshållplatser ett stort incitament för satsningen

Krävdes samordning med skolschema. Att skjuta skoldagen för högstadiet möjliggjorde samordning med linjetrafiken. Eleverna är positiva till att senarelägga skolstarten.

Utbildning för förare. Gemensam checklista. Även ut till föräldrar för att öka tryggheten. Upprustning av standarden av bussarna för att öka säkerheten. Förarna involverade och införstådda med det som kan inträffa när mindre barn reser.

Resandeökning på 30%

Få synpunkter från elever, resenärer och bussförare.

Stora investeringar i infrastrukturen, bussterminaler initialt stora kostnader. Men effektivare linjer och samutnyttjande av fordon har nu gett mer trafik för fler till samma kostnad som tidigare.

Erfarenheter från Höganäs

Anteckningar från presentation

Scheman i skolan behövde inte förändras i så stor utsträckning i Höganäs

Skolstarten senarelades något för åk. 7 – 9, något som eleverna uppskattar.

Busskort till samtliga elever

Misslyckande: Nyhamnsläge överens om nytt hållplatsläge. Lyckades inte få till att den planerade nya

busshållplatsen byggdes. Kör fortfarande omväg för att små barn inte ska behöva korsa en stor väg. En av orsakerna till detta är att trafikverket bytte medarbetare två gånger under projektet, påverkat kontinuiteten, har bidragit till att hållplatsen ännu inte är på plats. Exemplet lyfter vikten av att ha långsiktighet i projektet och att ha involverade medarbetare i alla organisationer.

Viktigt att alla parter är aktiva och driver processen tillsammans.

Få synpunkter från alla parter på förändringen.

Frågor:

Vilka körde bussarna tidigare? Uppkom problemen vid flera aktörer?

Klas Sörensson: Satsningen sammanföll med ny upphandling av skolskjutstrafiken. Passade in i linjerna.

Åker elever från alla årskurser med linjetrafik?

Klas Sörensson: Andelen förskolebarn som reser är väldigt liten men det finns. Exempel: Jonstorp och Farhult ligger nära, där åker dagligen 6 och 7-åringar i linjetrafik.

Åker övriga barn upphandlad trafik?

Klas Sörensson: Svårt att ha samma typ av skolskjuts för elever i alla åldrar, men kapaciteten finns då, det är så få elever i de låga åldrarna

Hur fungerade förankringen med politikerna?

Klas Sörensson: Varit med från början. Egentligen ville man ha fler kommuner skulle vara med i satsningen men då man resonerar att det är skattepengar oavsett om de är på regional eller kommunal nivå, samutnyttjande positivt för medborgaren.

Hur fungerar busstrafiken vid skollov?

Klas Sörensson: Trafiken går på samma sätt oavsett om det är lov dagar eller inte i skolan för att skapa kontinuitet för linjetrafiken. Undantag sommaren, men då gör ofta linjetrafik förändringar av tidtabellen ändå.

Varför har man inte kunnat se en likande resandeökning i Höganäs som man kunnat se i satsningen Söderåstrafiken?

Klas Sörensson: Höganäs är en mycket biltät kommun, ofta fler än ett fordon per hushåll. Turtäthet centralt för att få flera resenärer att välja att åka kollektivt. På Söderåsen kunde 30-minuterstrafik införas vilket bidrog stort att buss blev ett attraktivt alternativ. I Höganäs körs en tur per timme vilket gör det svårare att locka nya resenärer.

## **Erfarenheter från Kalmar**

### **Jesper Carlberg**

#### Anteckningar från presentationen

Stora utmaningar kommer av att Kalmar län är stort och innefattar mycket landsbygd. Olika typer av trafik gick parallellt med varandra utmed samma sträckor. Här gick linjetrafik, skolskjuts, flextrafik, färdtjänst och sjukresor.

Samordning på regional nivå för att få alla resor under samma tak för de sju kommunerna.

Regional samordning möjliggör gemensam upphandling så att alla fordon kan hålla samma standard, ha biljettläsare osv. Det har möjliggjort ett stort merutnyttjande av fordonen. Alla resor, oavsett typ finns med i regionens reseplanerare. Alla elever får skolkort till hela regionen.

#### Reflektioner från Kalmar

Alla kommuner behöver ha gemensamt mål för att det ska vara en lyckad satsning.

Kommunerna måste även efter samordningen ha en skolskjutssamordnare kvar för att samordna och ha ansvar för att alla elever får tillgång till den skolsjukts de har rätt till.

Mindre flexibelt för skolorna, kan ändras bara skolår till skolår. Det var till en början en utmaning för kommunerna att acceptera.

Merutnyttjande av fordon en stor vinst. Fler öppna resor den stora vinsten, fler möjliga sätt att åka inom länet.

#### **Frågor:**

Bedrevs skolskjutsen i kommunens regi eller var den upphandlad innan samordningen?

Jesper Carlberg: Ingen kommun hade egen skolskjuts, all trafik upphandlad.

Fråga om det ekonomiska, fick kommunerna göra tillköp?

Jesper Carlberg: Ja, men effektivisering genom samutnyttjande har vägt upp det ekonomiskt.

Hur har kundnöjdheten påverkats?

Jesper Carlberg: Initialt starka negativa reaktioner vid införande. Det fanns en oro att gå ifrån lokala aktörer till en stor huvudman, regionen. Men på många fall har det lokala bussbolagen vunnit upphandlingarna och fortsatt köra trafiken även fortsatt. Eleverna är positiva till att ha eget skolkort som gäller i hela regionen. Samordningen har även gett möjlighet till förbättrade hållplatser då

samordningen ställt samma krav gemensam standard. Föräldrar kan nu också åka med sitt barn vilket är positivt.

Hur gick förankringsprocessen till?

Jesper Carlberg: Ja, politiska förankringen viktig. Föräldramöten osv. entreprenörer med ut och förankrade.

Frågor till föredragshållarna och avslutande kommentarer

Lena Richardson, Trivector: Hade ni valt att göra om satsningen?

Tommy Johansson Östra Göinge: Det har varit en stor utmaning! Fler frågor än de som man tänkt sig innan kommer alltid upp. Men ofta är det dåligt resursutnyttjande och kvalitetsutnyttjande, det finns stor förändringspotential. Viktigt att se till att det finns fler än en vinnare i projekten.

Genom att se till en större helhet, helhet kring trafiken, linjetrafik, fordon osv. så syns de stora fördelarna, speciellt i mindre kommuner.

Klas Sörensson Söderåstrafiken, Höganäs: Dessa typer av projekt ska se till att gynna så många som möjligt. Till exempel: Samordningen möjliggjorde en ny busslinje i Höganäs vilket engagerade byarna längs den nya dragningen. Det har gjort att förändringarna har mottagits positivt. Men det kräver att förslagen som tas fram bygger på ett gediget underlag. Det är inte alltid att det går att samordna på ett effektivt vis.

Jesper Carlberg, Kalmar: Positivt att kunna samutnyttja fordonen. Kan köra färdtjänst, sjukresor linjetrafik osv.. Möjlighet till bättre fordonskvalitet, bra ekonomiskt. Om man ser till upphandling i kommuner utan egna fordon och förare kan det bli dyrt om man inte samutnyttjar.

Förskjutning av skolstart möjliggör att bussar kan samutnyttjas, flytta topparna genom att senarelägga scheman. Behöver också samordnas till övrig trafik som tågavgångar. För att kunna samordna hela vägen viktigt med en gedigen utredning. Viktigt att lyfta att all skolskjutstrafik inte kommer kunna flyttas över till linjetrafik, det kommer alltid finnas elever och turer som kommer behöva köras i kommunal regi för att uppfylla elevernas rättigheter till skolskjuts. Det kommer alltid finnas elever med särskilda behov och krav på flexibilitet.

Exempel från Söderåsen visar att det går att bygga enkla hållplatser som även är trafiksäkra. Ökade satsningar behöver inte alltid bli en ekonomisk fråga.