



Bilaga till skolskjutshandbok

Riktlinjer för trafiksäkerhetsbedömningar och trafiksäkerhetsåtgärder avseende skolskjutsverksamheten i Åtvidabergs kommun.

Innehållsförteckning		sid
1.0	Sammanfattning	3
1.1	Ansvarsförhållanden	3
1.2	Mellan hemmet och skolan eller på- och avstigningplats	4
1.3	Under skolskjutstransporten	5
1.4	Under schemalagd eller annan reglerad skoltid	5
1.5	Periodisk eller tillfällig indragning av skolskjuts	5
1.6	Barnens utrustning	5
1.7	Utbildning av elever	6
1.8	Utbildning och information till föräldrar	6
1.9	Kompetens hos föraren	6
1.10	Rapport och tillbud	6
1.11	SOS alarm	6
1.12	Sittplats i upphandlad skolskjuts	6
1.13	Utformning av de upphandlade skolskjutslinjerna	7
1.14	Hållplats i korsning	7
1.15	Trafiksäkerhetsinspektioner av hållplatser	7
2.0	Bedömningskriterier	8
2.1	Trafikfarliga vägar	8
2.2	Snö och halka – väghållningskvalité	9
2.3	Vägar med hastighetsgräns 50 km/tim	9
2.4	Vägar med hastighetsgräns 90 km/tim	9
2.5	Vägar med separerad gång och cykel trafik	9
2.6	Mörka gator och vägar eller socialt otrygga platser	10
2.7	Trafikintensitet eller uppmätta flöden	10
2.8	Utgångspunkter för bedömning av trafiksäkerhetsstandard	10
2.9	Trafikflöden för jämförelse	11

1.0 Sammanfattning

Begreppet skolskjuts omfattar både resor med särskilt upphandlad skolskjuts, självskjuts och resor med allmän kollektivtrafik där elev använder tilldelat busskort.

Dessa riktlinjer redovisar kommunens ställningstagande när det gäller ansvarsförhållandet under elevens förflyttning mellan hemmet och skolan. Åtvidabergs kommun utför säkerhetsbedömningar i samband med skolskjutsplaneringen. Bedömningen utgår från att förälder eller vårdnadshavare alltid har ett ansvar för sitt barn på väg till och från skolan samt till och från skolskjutshållplatsen.

På de vägar och delsträckor där Åtvidabergs kommun bedömer att det finns förhöjd risk tar kommunen en del av ansvaret och planerar en skolskjuts genom att t ex hämta och lämna eleven närmare hemmet och/eller lämna eleven på rätt sida av vägen. Härutöver ska eleven erbjudas ett hållplatsläge med en acceptabel trafiksäkerhetsnivå.

Riktlinjerna redovisar förutsättningar och situationer som generellt inte klassificeras som en väg med *en förhöjd risk för trafikolyckor*. Att erbjuda en elev skolskjuts ska inte uppfattas som att problemet med bristande trafiksäkerhet på en vägsträcka är löst. Åtvidabergs kommun uppfattar det mer som om systemutformarna behöver agera tillsammans, för att finna en lösning som förbättrar trafiksäkerheten för alla oskyddade trafikanter längs den aktuella vägsträckningen. Åtgärder som sänkt hastighet, uppförande av bättre hållplatslägen och hastighetsdämpande åtgärder, förstärkt belysning och byggande av separerade gångbanor är exempel på åtgärder som ibland behöver genomföras för att vår gemensamma trafikmiljö ska bli bättre för alla trafikanter. Samtidigt måste instanser som påverkar bilisters och oskyddade trafikanters beteende, och deras attityd till andras behov av en trygg trafikmiljö, planeras och genomföras.

1.1 Ansvarförhållanden

Enligt nollvisionen är det systemutformarna som har ansvaret för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt som en följd av en trafikolycka.

Systemutformare kan vara:

- Trafikverket
- Vägghållaren
- Länsstyrelsen
- Kommunen
- Entreprenör
- Fordonstillverkare
- Vägtekniktillverkare

Trafikverket har dock det övergripande nationella ansvaret. Kommunen, skolan, transportören, förälder och eleven har också ett gemensamt ansvar för detta. Nollvisionen utgår från att alla trafikanter följer beslutade trafikregler och föreskrifter.

Förälder eller vårdnadshavare har alltid ansvar för barnen på väg mellan hemmet och skolan. Om barnet har upphandlad skolskjuts tar kommunen över ansvaret från det att barnet kliver ombord på skolskjutsfordonet. I de fall som eleven vid hemfärden väljer att stiga ur bussen på annan plats än den överenskomna övergår som huvudregel ansvaret åter till förälder eller vårdnadshavare. Förälder eller vårdnadshavare har också ansvar för elev som åker till och från skola i reguljär kollektivtrafik med eller utan tilldelat busskort. Åtvidabergs kommun, elevens skola, transportören, föräldern och eleven har således var och en för sig ansvar för olika delar av elevens skolväg.

1.2 Mellan hemmet och skolan eller på- och avstigningsplats

Vårdnadshavaren har ansvaret för eleven mellan hemmet och fram till det att eleven antingen stigit på sin upphandlade skolskjuts eller när eleven på överenskommen tid kommer till skolan. Förälder förutsätts svara för att barn förbereds och tränas på att klara sin skolväg på ett så säkert sätt som möjligt i enlighet med föräldrabalken (SFS1949:381) 6 kap 2§. Det kan innebära att barnet måste följas till skolan eller hållplats, under så lång tid som det behövs för att barnet ska klara att gå till skolan eller hållplatsen på egen hand.

Föräldrarna ansvarar också för att eleven följer gällande överenskommelser, ordningsregler och trafikregler enligt trafikförordningen (SFS1998:1 276). Om elev missat sin upphandlade skolskjuts till skolan är det föräldern som har ansvaret för att eleven kommer till skolan. Endast i de fall elev på grund av undervisningen missat sin upphandlade skolskjuts från skolan är det skolans skyldighet att ordna för elevens transport till den bestämda hållplatsen eller uppsamlingsplatsen. För trafiksäkerhetsfrågor och problem som kan relateras till skolvägen mellan hemmet och hållplats hänvisas till kommunens transportsamordnare.

Transportören och föraren ansvarar för att eleven i samband med upphandlad skolskjuts stiger på och av på den anvisade hållplatsen eller uppsamlingsplatsen. Ordningsfrågor och problem som kan relateras till på- och avstigning ska i första hand lösas mellan transportsamordnare, skola, förälder och transportör.

1.3 Under skolskjutstransporten

Under skolskjutstransporten är det transportören och föraren som ansvarar för att gällande trafikbestämmelser och ordningsregler följs. Föraren är skyldig att underätta transportsamordnaren om ordnings och säkerhetsproblem som eventuellt uppstår under transporten. Eventuella problem ska lösas mellan transportör, förare, skola, förälder, elev och transportsamordnare.

1.4 Under schemalagd eller annan reglerad skoltid

När eleven anländer till skolan med upphandlad skolskjuts är det skolan som tar över ansvaret för tillsyn och för att ordnings och säkerhetsregler följs. Skolans ansvar gäller från det att eleven stigit ur skolskjutsen fram till dess eleven åter kan gå ombord på skolskjutsen. Skolans tillsynsansvar innebär dock inte en skyldighet att sysselsätta eleven i väntan på hemtransport i upphandlad skolskjuts. Skolan har i samråd med transportör ett ansvar att utforma hållplatslägena vid skolan på ett sådant sätt att eleven på ett enkelt och säkert sätt kan hitta rätt buss för färd mot hemmet. Det ankommer på entreprenören att ansvara för hur skolskjutsfodonet manövreras. Vid eventuella oklarheter om fordonets manövrering vid skolan ska kontakt ske med skolan och beställaren.

1.5 Periodisk eller tillfällig indragning av skolskjuts

Upphandlad skolskjuts körs på väg endast om vägen är av godtagbar kvalitet, så normal hastighet (ca 30 km/tim på mindre väg) och därmed rimliga körtider kan hållas utan onödig risk för skador. Om vägunderhållet väsentligen eftersätts kan skolskjutsentreprenören efter samråd med beställaren inställa skolskjutsen. Beställaren kan vid sådant tillfälle besluta om ett nytt tillfälligt hållplatsläge. Vid liknande skäl för inställelse av skolskjuts kan elevens gångväg tillfälligt accepteras att bli längre än vad som tidigare planerats av beställaren.

Ersättningskjuts erbjuds normalt inte till elev när pågående underhållsarbete på vägen omöjliggör framkomlighet på den individuellt prövade skolvägen för eleven. I ett sådant fall övertar föräldern ansvaret för elevens transport mellan hemmet och skolan. Transportsamordnaren ska informera förälder eller vårdnadshavare om inställd skolskjuts.

1.6 Barnens utrustning

Vårdnadshavare bör ta ansvar för att barnet förses med en reflexväst, reflexer och har med sig en ficklampa under den mörkare delen av året. Härutöver kan även en ljus klädsel på en gångtrafikanter, bidra till en ökad upptäcktsmöjlighet och en bättre anpassad hastighet från bilisternas sida gentemot den som går eller befinner sig på eller vid vägen.

1.7 Utbildning av elever

Principerna för undervisning med brandbekämpning, utrymning och ”första hjälpen” bör fastställas av skolan och i samråd genomföras med bl a kommunens brandförsvaret. Eleven skall ha tillräcklig kännedom om hur en buss utryms samt hur brand i fordon kan och ska bekämpas. Tillräcklig kännedom om ”första hjälpen” och hur räddningsinsatser ska påkallas bör regelbundet också tränas på reglerad tid inom gällande skolschema.

1.8 Utbildning och information till föräldrar

Skolan bör ge föräldrar information om nollvisionen och generell trafiksäkerhet. Informationen bör även ges om vad som ryms inom föräldrarnas ansvar i samband med barn i trafikmiljöer. Viktigt att skjutsande förälder alltid parkerar på ”rätt sida” i förhållande till buss och hållplatsyta. Eleven ska dessutom efter avstigning vänta på att bussen kört iväg innan vägen kan korsas på ett säkert sätt.

1.9 Kompetens hos föraren

Varje förare som utför skolskjutsning ska ha tillräcklig kunskap för att genomföra övningar tillsammans med berörda elever om brandbekämpning, utrymning av buss, ”första hjälpen” och andra övningar som kan tänkas behövas för att upprätthålla en god trafiksäkerhet. Förare ska, i enlighet med gällande avtal, ha tillräcklig kunskap för att få framföra respektive fordon i samband med skolskjuts. Föraren ska dessutom alltid bemöta eleverna på ett trevligt och korrekt sätt.

1.10 Rapport och tillbud

Entreprenör ska, i enlighet med gällande avtal, anteckna alla incidenter samt olyckor för redovisning till beställaren snarast efter inträffad händelse. Skälet för detta är att kunna göra en jämförelse med eventuella klagomål som kommer från elever och vårdnadshavare.

1.11 SOS alarm

Skolskjutsföraren ska, i enlighet med avtal, rapportera alla olyckor till SOS-alarm. En aktuell förteckning på vilka elever som får finnas ombord på en upphandlad skolskjuts förvaras hos entreprenören och hos transportsamordnaren.

1.12 Sittplats i upphandlad skolskjuts

Alla elever som beviljats upphandlad skolskjuts ska ha en egen sittplats i skolskjutsfordonet. Alla elever som färdas i ett fordon som är utrustat med bilbälten ska använda en sittplats som är försedd med bilbälte, samt använda bilbältet på rätt sätt.

1.13 Utformning av de upphandlade skolskjutslinjerna

Vid en skola bör alla hållplatser alltid placeras på rätt sida av vägen. Eleven ska således inte behöva korsa vägen eller gatan mellan busshållplatsen och skolans fastighet. Trafikmiljön i skolans omedelbara närhet ska eftersträvas ha en sådan utformning att skolskjutsfordonen inte tvingas till trafikfarliga manövrering. Skolskjutsfordonen får normalt inte stannas för på- eller avstigning på annan plats än den som godkänts av beställaren.

Kommunens ambition är också att en elev inte ska behöva korsa en trafikintensiv väg för att på ett acceptabelt sätt komma till sin hållplats eller lämna densamma. Linjesträckningen bör därför läggas upp så att buss inte heller behöver nyttja vägkorsning för backmanöver, vändning eller som hållplats.

Under några tillfällen under vinterhalvåret kan det ibland hända att ordinarie tur inte kan köras p g a exempelvis halka. I dessa lägen är det tänkbart att överväga vändning/backmanöver och använda tillfälliga hållplatslägen. En tänkbar generell åtgärd vid skolans hållplatsläge är att snarast försöka anpassa gatans utformning så att bilisterna spontant lockas till att hålla en tillräckligt låg hastighet.

1.14 Hållplas i korsning

Hållplats belägen i korsning kan numera regleras med en lokal trafikföreskrift och förses med vägmärke för hållplats. All annan uppställning av fordon i en korsning är generellt förbjuden. Vi bör dock notera att det finns ett flertal väganslutningar som kan definieras som fastighetsutfarter där det generella förbudet mot stannande eller parkering av fordon inte gäller.

I sammanhanget bör vi beakta att en vägkorsning under vintertid, ofta är den säkraste plasen att beträda för en busspassagerare på grund av plogade snövallar längs vägen. En bra åtgärd för dessa korsningshållplatser på det mindre trafikerade vägnätet, kan vara att bygga en fälla eller ficka. Det går heller inte att utesluta en ombyggnad som minskar vägbredden så pass att möten emellan fordon inte blir möjlig.

1.15 Trafiksäkerhetsinspektion av hållplatser

Varje hållplatsläge där den upphandlade skolskjutsen stannas ska inspekteras regelbundet. Planeringen ska utgå från att minst var tredje år uppdatera de specifika förutsättningar som gäller för varje hållplatsläge. Tillsammans med berörda väghållare ska en ständig höjning av trafiksäkerheten säkras och dokumenteras.

2.0 Bedömningskriterier

Trafiksäkerhet är ett relativt begrepp som också är svårt att väl definiera. En utgångspunkt för alla trafikanter måste vara att inte behöva känna oro för att drabbas av en trafikolycka. Beroende på vår ålder är vi också olika mottagliga för de budskap eller signaler som skapas av trafikmiljön och den passerande trafiken. Särskilt utsatta i detta sammanhang är barn på grund av litenhet, olika mognadsgrad och utveckling.

Under den mörkare årstiden ökar svårigheten för bilister och oskyddade trafikanter. För att kompensera en sämre eller nedsatt sikt är det självklart bilister bör sänka sin hastighet för att kunna behålla kontrollen på sitt fordon. För gångtrafikanten borde reflexer och lampor vara en lika självklar utrustningsdetalj som kan göra den egna vistelsen i mörka trafikmiljöer mer trafiksäker.

I skolskjutsförordningen sägs att skolskjuts, tidsplaner och färdvägar ska ordnas så att kraven på trafiksäkerhet tillgodoses. Kraven på trafiksäkerhet behöver också beaktas när eleverna vistas på en väg eller i samband med av- och påstigning på en hållplats.

2.1 Trafikfarliga vägar

Det är sannolikt inte möjligt att fastställa någon enskild faktor som direkt ger tolkningen om att en väg kan anses vara trafikfarlig. Om den högsta tillåtna hastigheten är 70 eller 90 km/timmen på en väg, är det i sig inte ett tillräckligt skäl för att vägen ska definieras som trafikfarlig. Trafikmängden och även typ av fordon är inte heller unika parametrar som direkt kan innebära att en väg blir klassificerad som trafikfarlig. Vägbredd, förekomst av hållplatsfickor och vägren, belysning, avsaknad av separerad gång och cykelbana eller dålig sikt kan var och en för sig inte leda till en värdering som innebär att en väg bedöms som trafikfarlig. Grundproblemet med trafiksäkerhet på en väg, är att alla vägar ibland kan upplevas vara trafikfarliga. Det är dock viktigt att försöka utreda om och var det råder en *förhöjd risk* för att en trafikolycka kan inträffa. Inom ett tätbebyggt område som Åtvidabergs tätort utgör, finns oftast ett eller flera alternativ till de stora och mest trafikerade genomfartsvägarna. Inom tätbebyggda områden finns därför normalt en möjlighet att välja en mindre farlig transportväg mellan hemmet och skolan. Ofta leder ett sådant vägval dock till en något längre transportsträcka mellan start och målpunkt.

Trafiksituationen på landsbygden avviker oftast från de förutsättningar som gäller inom en större tätort eller tätbebyggt område. De större vägarna där Trafikverket är väghållare och övriga vägar på landsbygden har oftast en annan standard och utrustning än de gator och vägar som finns inom ett tätbebyggt område. Gatubelysning förekommer sällan på landsbygdsvägar liksom trottoar eller separerade gång- och cykelvägar. Denna något sämre eller lägre kvalitet på vägens utformning bör dock betraktas vara *normalstandard* för de flesta vägar som är belägna utanför kommunens olika tätbebyggda områden.

2.2 Snö och halka – väghållningskvalité

Föräldra ansvaret för det egna barnets skolväg gäller oberoende av väder eller årstid. Föräldrarnas ansvar gäller således även vinter perioden då vägarna ibland kan behöva snöröjas eller halkbekämpas. På det statliga vägnätet ansvarar Trafikverket för väghållningen. För vägar som inte är statliga ansvarar respektive enskild väghållare. Åtvidabergs kommun är med några få undantag ansvarig endast för vägar inom centralorten. Eftersom snö och halka endast förekommer under en begränsad del av året, förutsätter vår bedömning av en vägs trafiksäkerhet att respektive väghållare har en ordnad och väl skött vinterväghållning. Enbart det skäl att det finns snö på en väg innebär inte att en väg ska klassificeras som trafikfarlig. Om trafiksäkerheten nedsätts avsevärt kan dock detta innebära att en elev under en begränsad period kan ges rätt till skolskjuts.

2.3 Vägar med hastighetsgräns 50 km/timmen eller lägre

Väg som är belägen inom tätbebyggt område eller väg som är reglerad med motsvarande hastighetsgräns eller lägre, ska som utgångspunkt för en bedömning av trafikolycksrisken värderas som att den saknar en förhöjd risk för att en trafikolycka ska inträffa.

2.4 Vägar med hastighetsgräns 90 km/timmen

För att nyttja vägar/platser som har hastighetsbegränsningen 90 km/timme krävs alltid en i förväg särskild trafiksäkerhetsutredning som dokumenteras. Om trafiksäkerhetsutredningen inte visar att vägen/platsen klassificeras med förhöjd risk tillåts den för elever att gå utmed och/eller korsa.

2.5 Vägar med separerad gång- och cykeltrafik

Om det längs en väg finns en anordnad yta där oskyddade trafikanter kan hållas skilda från biltrafik ska detta i normalfallet värderas som att det inte föreligger någon förhöjd risk för att en trafikolycka kan inträffa.

2.6 Mörka gator och vägar eller socialt otrygga platser

Under den mörkaste delen av året kan en del trafikanter som går eller cyklar i mörka eller dåligt upplysta trafikmiljöer ibland uppleva en otrygghet av social karaktär. Denna otrygghet ska dock inte förknippas med någon förhöjd risk för att en trafikolycka kan inträffa. En del elever upplever sannolikt en sådan skolväg i viss mån som otäck. För denna typ av väg gäller föräldransvaret. Mörka gator och vägar som upplevs som socialt otrygga platser är således inte att anse som en plats med en förhöjd risk för trafikolycka.

2.7 Trafikintensitet eller uppmätta trafikflöden

Antalet passerande fordon på en väg är en faktor som påverkar om trafikanter tycker en väg är säker eller inte. Uppfattningen att ju fler bilar som förs på en väg ju farligare är trafikmiljön, delas därför av många trafikanter. Dock är det ibland så att en väg med en mycket stor biltrafik ofta har en god trafiksäkerhetsstandard. Vägar med 2/1 körfält, mittvajerräcke, vägar utan sidohinder eller avkörningsskydd ingår normalt i gruppen mest trafiksäkra vägar. På det vägnät som trafikeras av en upphandlad skolskjuts förs normalt ett relativt begränsat antal fordon. Vilken typ det är av fordon eller andelen passerande tung trafik påverkar hur trafikanten uppfattar en väg som trygg eller inte. En trafikräkning ger normalt antalet passerande fordon per dygn. För att bedöma hur en oskyddad trafikant uppfattar trafiken är det viktigt att trafiken under den aktuella tiden som vägen måste användas som skolväg beräknas. På vägar med få bilar finns det oftast en trafiktopp i samband med skolstart på morgonen mellan 07.00-08.00 och motsvarande trafiktopp på eftermiddagen infaller normalt efter det att skolan slutat för dagen mellan klockan 16.00-17.00. Vid en individuell bedömning ska således den trafik som eleven utsätts för, ingå som värdemätare när trafikriskerna analyseras för den enskilda eleven.

2.8 Utgångspunkter för bedömning av trafiksäkerhetsstandard

Nedanstående punkter avses kunna ge *grundläggande förutsättningar* inför en bedömning, när en vägsträckas trafikolycksrisk ska värderas. När följande förutsättningar gäller för en väg eller för en delsträcka, bedöms platsen som att den *inte generellt ska klassificeras som en väg med förhöjd risk för trafikolycka*.

- Väg belägen inom tätbebyggt område.
- Vägavsnitt med hastighetsbegränsning till högst 50 km/ timme.
- Vägar där gångbanan är separerad från fordonstrafik.
- Vägar där gång- och cykeltrafik förs separerad från biltrafik.
- Mörka gator och vägar eller socialt otrygga platser.

Dygnstrafiken ska uppfattas som ett generellt värde för en fortsatt värdering av hur farligt det är att korsa eller gå längs en väg. Vid användande av trafikmängdsuppgifter är det viktigt att den verkliga trafikmängden som förekommer i samband med skoldagens början eller slut används som ett värderingsinstrument. Nedanstående ”typvägar” kan därför som utgångspunkt utgöra exempel på vägar som *generellt inte klassificeras som väg med förhöjd risk för trafikolycka*.

- Gångtrafik som korsar väg med hastighetsbegränsning 70 km/timme och dygnstrafiken understiger 3 000 fordon.
- Gångtrafik en kortare sträcka på väg med bashastighet 70 km/timme där vägren saknas och dygnstrafiken understiger 3 000 fordon.
- Gångtrafik en längre sträcka på väg med hastighetsbegränsning 70 km/timme där vägren finns och dygnstrafiken understiger 6 000 fordon.

2.9 Trafikflöden för jämförelse

Väg	Sträcka	trafikflöde/intervall ådt
Rv 35	Åtvidaberg-Linköping	4000-7999
Rv 35	Korshult-Åtvidaberg	2000-3999
Rv 35	Korshult-Broddebo	1000-1999
v. 700/704	Genomfart Grebo	500-999
v. 741	Åtvidaberg-Vrånghult	500-999
v. 741	Vrånghult-Björnsäter	250-499
v. 741	Björnsäter-Lnköping	500-999
v. 732	Åtvidaberg-Berg	500-999
v. 732	Berg-Salvedal	250-499
v. 731	Korshult-Falerum	1000-1999
v.134	Korshult-Adelsnäs	1000-1999
v.134	Adelsnäs-Kisa	500-999
v. 681	Adelsnäs-Västerby	500-999
v. 692	Åtvidaberg-Mormorsgruvan	250-499

