Mottagare
Barn- och utbildningsnämnden

Översyn garanterad undervisningstid och skolskjutskapacitet

Förlag till beslut

1. Förvaltningen får i uppdrag att genomföra föreslagna åtgärder för att effektivisera skolskjutstrafiken och därigenom säkra skolornas garanterade undervisningstid med en återkoppling under senare delen av våren inför läsåret 27/28.
2. Förvaltningen får i uppdrag att förstärka ett fortsatt arbete för att bygga skolskjutstrafiken på en samverkan tillsammans med kollektivtrafiken med en återkoppling under senare delen av våren.
3. Nämnden begär tilläggsanslag för ytterligare en buss från läsåret 27/28 samt ökade körsträckor i samband med nya turer, preliminärt 2 450 000 kronor per år utifrån kostnadsläge 2026.

Sammanfattning

Förvaltningen har identifierat en påtaglig risk för att den lärarledda garanterade undervisningstiden enligt skollagen inte kan säkerställas vid vissa grundskolor på Gotlands landsbygd. Översynen visar att skolskjutsorganisationens nuvarande kapacitet inte fullt ut möjliggör skolornas fastställda ramtider och att detta inte kan lösas enbart genom justeringar på skolnivå utan konsekvenser för undervisningstid, arbetsmiljö, likvärdighet och rättssäkerhet.

Optimeringen visar att skolskjutstrafiken kan effektiviseras genom anpassade marginaler för elever/buss, bättre samordnade rutter tillsammans med något längre restider. Detta frigör kapacitet i form av fordon och tid samt förbättrade tider för hemresor vid åtta av landsbygdsskolorna. Flytten av årskurs 4–6 från Endre till Romaskolan 2027/28 kräver ytterligare en buss, medan flytten från Eskelhem till Klinteskolan kan ske successivt utan fler bussar men med längre körsträckor. Kollektivtrafiken behöver fortsatt nyttjas, eftersom en separat skolskjutslösning skulle kräva cirka sex ytterligare bussar, främst i Visby. Effektiviseringen innebär samtidigt fler elever per buss, något längre restider och minskad tillgång till bokningsbara bussar för bland annat simundervisning, kulturresor och undervisning på andra skolor.

Lagstiftningen tydliggör huvudmannens ansvar att säkerställa elevernas garanterade undervisningstid samt att undervisningen är schemalagd, lärarledd och uppföljningsbar. Förvaltningens bedömning är att långsiktigt hållbara och

rättssäkra lösningar kräver åtgärder på huvudmannanivå, där skolskjutskapaciteten anpassas efter skolans uppdrag. Ekonomiskt innebär effektiviseringen till följd av längre körsträckor för bussarna samt införskaffande av ytterligare en buss en ökad kostnad på 2 450 000 kronor/år. Nämnden föreslås därför ta ställning till behovet av förstärkt skolskjutsorganisation och tillhörande budget samt fortsatt strukturerad uppföljning av undervisningstid och kapacitet inom internkontrollen. Ärendet berör främst landsbygdsskolorna och har betydelse för barnperspektiv, likvärdighet, rättssäkerhet, arbetsmiljö samt långsiktig kvalitet och måluppfyllelse. Bedömningen utgår från nuläget 2026.

Ärendebeskrivning

Förvaltningen har identifierat en risk för att den lärarledda garanterade undervisningstiden (GUT) inte uppfylls vid vissa av våra grundskolor på Gotlands landsbygd. Bakgrunden är att nuvarande tillgång till skolskjutsbussar och chaufförer inte är tillräcklig för att upprätthålla skolornas fastställda ramtider. *Noggrannare beskrivet i tidigare Tjänsteskrivelse BUN 2026/461 från 28 april 2026*.

En gemensam översyn av ramtider, schemaläggning och skolskjutsorganisationens kapacitet har genomförts av kvalitetschef, skolskjutskoordinatorer och berörda rektorer. Försök att harmonisera skolornas start- och sluttider har endast lett till marginella justeringar och det grundläggande kapacitetsproblemet kvarstår. Bedömningen är att skolskjutsorganisationens nuvarande förutsättningar inte möjliggör att eleverna fullt ut tillförsäkras sin lagstadgade lärarledda garanterade undervisningstid.

Översynen har fortsatt under hösten 2026 med ett arbete som beskrivs nedan, där skolskjutstrafikens samtliga turer har gåtts igenom, vilket kommer att redovisas inom ramen för internkontroll i december 2026. Samtidigt sker en fördjupad uppföljning av GUT med stöd av Skola24 och Edlevo.

Konsekvenser

Konsekvensen är att ramtider inte kan hållas, undervisning förskjuts till senare start på dagen och det blir kortare skoldagar som reducerar den garanterade undervisningstiden vilken skollagen är tydlig med ska uppfyllas *(kap 10 §5 Skollagen).* Arbetsmiljön för elever och lärare påverkas negativt, lärarnas arbetstid och möjlighet till gemensam tid, kollegialt lärande och kompetensutveckling riskerar att inte tillgodoses. Likvärdigheten ifrågasätts och det finns en risk för att ansvar i praktiken förskjuts från huvudmannen till skolnivå, vilket inte är förenligt med gällande rätt.

Uppkomna frågeställningar

Arbetet har utgått ifrån att undersöka om det går att effektivisera rutterna inom skolskjutstrafiken för att uppfylla skolornas behov utifrån flera beskrivna områden. Samtidigt har tre extra och aktuella frågeställningar undersökts som är intimt kopplade till skolskjutstrafiken.

Det första området är kopplat till beslutet att flytta årskurs 4-6 i Endre skola till Romasskolan from läsåret 27/28. Vid översyn av behoven framkommer det att ytterligare en buss behövs för att lösa denna förändring.

Det andra området handlar om Eskelhem skolas årskurs 4-6 som behöver flyttas till Klinteskolan pga brist på plats i Västerhejde skola. Här visar våra beräkningar att om området ändras succesivt med flytt av eleverna som börjar i årskurs 4 vid läsåret 27/28 så kan de åka buss till Klinteskolan utan något behov av ytterligare buss men med längre körsträckor.

Det tredje området är kopplat till en bristande samordning och samverkan mellan skolskjuts- och kollektivtrafik, vilka sedan 2022 legat under TSF och deras ansvar.

Förändringar av turutbud och tidtabeller har försvårat skolans möjlighet att nyttja kollektivtrafik som alternativ eller komplement till skolskjuts då ankomst- och avgångstider synkar dåligt med bussar men även skolornas tider, där längre väntetider blir en följd för eleverna. Idag nyttjar endast 5 skolor kollektivtrafiken varav 3 hör till skolområden i Visby.

Utifrån detta undersöktes även möjligheten att klara av skolskjutstrafiken utan samordning med kollektivtrafiken utifrån frågeställningen, hur skulle skolskjutstrafiken påverkas om inte kollektivtrafiken nyttjades alls? Resultatet är att av dagens 5 skolor som nyttjar kollektivtrafiken skulle 6 bussar behövas för att ersätta denna. Då detta inte är ekonomiskt försvarbart behövs ett förbättrat samarbete med kollektivtrafiken med syfte att få till en större samverkan över tid med fokus på att finna och utveckla synergieffekter för regionens breda behov, däribland skolan.

Resultat från översyn av rutter

I arbetet med att effektivisera rutterna för skolskjutstrafiken och dess cirka 1500 elever har det utförts ett antal förändringar som möjliggör ett effektivare turupplägg för att i det stora kunna frigöra resurser i form av fordon men också tid för fordon för att genomföra fler eller längre turer. De skolområden som har påverkats mest i översynen är Högby, Roma och Klinte då dessa skolområden har svårast att få sina behov tillgodosedda vad gäller ramtider samt utifrån organisationsförändringarna som sker läsåret 27/28. Nedan presenteras de främsta förändringarna utöver arbetet att justera och skapa en effektivare turdragning.

- Tidigarelägga ankomsten av bussen till en skola möjliggör att samma buss kan hinna med en tur till.
- Översyn av marginalerna vid beräkning av antalet barn som beräknas kunna åka med turerna på grund av sjuktal och antalet barn som nyttjar fritids då dessa antal varierar under läsåret.
- Sammanslagning av rutter genom att elever vid Roma och Högby (åk 7–9) samplanerats på morgnarna tillsammans med eleverna i

skolområdets F – 6 skolor för att sedan åka direkt vidare till högstadieskolan.

- Förlängd restid på vissa turer med några minuter men fortfarande inom 60-minutersgränsen. I det stora hela handlar det om ett fåtal elever inom tidigare nämnda tre skolområden som går på först eller av sist på turerna, vilka får några minuter till på bussen. Flertalet av dessa elever går på högstadiet. Resultatet handlar om att ytterligare cirka 10 elever åker 55 min i stället för 50 min och likaså cirka 10 elever åker 50 min istället för 45.

Det finns även andra positiva effekter av optimeringen, utöver att uppfylla skolornas behov för att tidsmässigt kunna erbjuda eleverna den garanterade undervisningstiden. Skolskjutsarna kan erbjuda bättre anpassade hemresor för de 8 skolor på landsbygden som önskat detta. Detta underlättar möjligheten för skolornas personal att kunna mötas på eftermiddagstid men också minska den befintliga bussfritidstiden, något som enligt skolorna tar viss kraft av organisationen.

Utifrån ovanstående förändringar, vilka möjliggör en mer slimmad skolskjutstrafik samtidigt som den skapar en bättre situation på våra skolor, framkommer vissa nackdelar som till exempel fler elever per buss, något längre restider samt att tillgången på bokningsbara bussar till resor för simundervisning, kulturresor, resor mellan skolor för undervisning i tex idrott, slöjd, hemkunskap och B-språk minskar.

Ekonomi

Översatt i ekonomiska termer och behov innebär förändringarna att kostnaderna för ett utökat antal kilometer hamnar på en ökad kostnad på drygt 960 000 kronor per läsår. Utöver detta kommer förändringarna inom Eskelhems skolområde att innebära en ytterligare tillkommande kostnad på cirka 400 000 kronor per läsår och Endres skolområde cirka 190 000 kronor per läsår. Till detta kommer det att krävas ytterligare en buss till organisationen för att täcka behoven när årskurs 4-6 flyttas till Roma vilket motsvara cirka 900 000 kr (2026 års kostnadsläge).

Preliminär sammanlagd påverkan på budget beskrivs under kapitel Bedömning.

Att ta i beaktande

Den genomförda testplaneringen har utgått från årets elevunderlag (2026) vad gäller boendeadress och inskrivningsskola. Dessa faktorer kommer att förändras mellan åren vilket gör att utfallet av arbetet utifrån den ekonomiska aspekten med körda kilometer och antal bussar inte är statisk över tid. Detta är en av orsakerna till att ruttdragningarna regelbundet måste ses över och optimeras men också till att medlen för skolskjutsverksamheten idag inte matchar behoven. Utöver ovanstående osäkra värden finns också de statliga och föränderliga kraven som ställs på skolorna:

- Garanterad undervisningstid grundskola (GUT) *(kap 10 §5 skollagen)*
- Införande av 10 årig grundskola från och med läsåret 28/29
- Extra studietid *(kan 10 §5 Skollagen)*
- Lärares undervisningstid (proposition prop. 2025/26:196)

Utöver lagstadgade krav finns också de förändringar som genomförs inom befintlig organisation vad gäller skolor, skolskjutsområden samt regelverk och riktlinjer som berör skolplacering, rättighet till skolskjuts samt upphandlade trafikavtal för busstrafik inom regionen.

Möjligheter för effektiv skolskjuts

Skolskjuts är en central del av huvudmannens ansvar för att organisera utbildningen så att elever kan ta del av undervisningen i enlighet med skollagens krav. När skolskjutstrafikens utformning eller kapacitetsbrist leder till kortare skoldagar, begränsade raster, kortare lunchtider eller väntetider finns en påtaglig risk för faktisk reducering av den garanterade undervisningstiden men också andra områden kopplat till elevernas och lärarnas arbetsmiljö.

Region Gotland har ett långsiktigt samverkansavtal (Trafik 2023) med Buss i Väst AB som omfattar såväl kollektivtrafik som skolskjuts. Avtalet medger förändringar och förstärkningar av trafiken utifrån verksamhetens behov, men sådana åtgärder förutsätter tillgång till fler bussar samt utökad driftbudget, vilket kräver ställningstagande från nämnden.

Trots genomförd organisationsförändring 2022 av kollektivtrafiken, där ansvar tydliggjorts mellan regionstyrelseförvaltningen och teknikförvaltningen, har skolskjutsplaneringen inte kunnat effektiviseras i avsedd grad. Möjligheterna till ökad samplanering och en högre grad av nyttjande av kollektivtrafiken för elever har inte förbättrats över tid. Här sker en organisationsmässig återgång till utbildnings- och arbetslivsförvaltningen från och med 1/1 2027. Detta innebär att förvaltningen vill påbörja ett nytt samarbete tillsammans med kollektivtrafiken för att hitta ett framtida mer givande samarbete utifrån regionens behov vad gäller kollektivtrafik och skolskjutsar.

Behov och beslut av förstärkningar inom skolskjutstrafiken är kostnadsdrivande. Förutom förtätningar och förlängningar av turer som ger en högre kilometerförbrukning innebär en utökning med en ny skolskjutsbuss (klass II) en ökad driftkostnad på sammantaget cirka 900 000 kronor/år. Här tillkommer också utmaningen att behoven behöver planeras i tid då beställning och leverans av utökat antal nya bussar bedöms till ett–två år.

Förvaltningen behöver därför utreda alternativa lösningar tillsammans med kollektivtrafiken och trafikentreprenörerna, såsom samarbete med andra trafikföretag eller leasing/hyra av bussar. Till detta kommer att begära tilläggsanslag/utökad driftbudget för att utöka antalet bussar i skolskjutsorganisationen på både kort och lång sikt, för att kunna möta verksamhetens behov.

Den regelbundna översynen och planeringen av skolskjutstrafiken är alltså viktig för att huvudman fortsatt ska ta sitt ansvar och erbjuda skolorna en skolskjuts som matchar de krav som ställs på dem.

Bedömning

Förvaltningen bedömer att den aktuella situationen innebär en tydlig risk för att huvudmannens ansvar enligt skollagen inte fullt ut kan uppfyllas. Ansvaret för att säkerställa garanterad undervisningstid ska inte i praktiken överföras till skolor eller rektorer genom anpassningar av ramtider som reducerar elevernas faktiska rätt till lärarledd undervisning.

Gällande trafikavtal ger Region Gotland handlingsutrymme att förändra och förstärka trafikuppdraget. Mot denna bakgrund bedöms det mer rättssäkert och likvärdigt att anpassa skolskjutstrafiken efter skolans uppdrag, snarare än att anpassa skolornas ramtider efter bristande logistiska förutsättningar. Den samlade påverkan på elevers undervisningstid och arbetsmiljö samt på lärarnas förutsättningar för planering, samverkan och kompetensutveckling innebär en påtaglig risk för att skolornas långsiktiga kvalitet och måluppfyllelse inte kan upprätthållas om situationen kvarstår. Tillfälliga justeringar av ramtider kan i undantagsfall vara nödvändiga men kan inte utgöra en långsiktig lösning, då detta riskerar att normalisera avsteg från garanterad undervisningstid.

Utifrån genomfört arbete med att optimera och förändra skolskjutstrafikens rutter, prioriteringar och arbetsgång har behovet till förstärkt budget klarnat. Behovet av driftbudgetökning har minskat från i våras då den tidigare beskrivna optimeringen av skolskjutstrafiken i stort sett har lyckats uppnå syftet att anpassa bussarnas tider till skolornas behov. Detta behov kan komma att påverkas utifrån kvarstående beslut kring förändrad skolorganisation kring Eskelhem/Västerhejde inför läsåret 27/28.

Mot denna bakgrund, där Eskelhem finns med enligt tidigare beskrivna men ej beslutade lösning, bedömer förvaltningen att en ökning av driftbudgeten behöver tillkomma genom tilläggsanslag för att utöka skolskjutsorganisationen med 1 buss från och med läsåret 27/28 men också som medel för att täcka det ökade antal kilometer som effektiviseringen av rutterna för med sig. Utifrån kostnadsläget 2026 bedöms en preliminär driftbudgetökning om cirka 2 450 000 kronor per år.

Förvaltningen bedömer även att fortlöpande uppföljning av garanterad undervisningstid, skolskjutsorganisationens kapacitet, kostnadsutveckling, samverkan med kollektivtrafiken och nationella reformers påverkan är nödvändig för att säkerställa långsiktigt hållbara planeringsförutsättningar.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteskrivelse 2026-10-30
Underlag till förändrade skolskjutsrutter skoltider BUN 2026-641

Utbildnings- och arbetslivsförvaltningen

Ester Alavei
Förvaltningsdirektör

Bo Eriksson
Avdelningschef stöd och utveckling