



Tjänsteskrivelse

Datum

2026-05-07

Vår referens

Elena Nilsson

Controller

elena.nilsson@malmo.se

Återrapport - Utredning av helhetsansvar för skolskjuts i Malmö stad STK-2026-303

Sammanfattning

Kommunfullmäktige beslutade under 2024 att ge grundskolenämnden, gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden samt servicenämnden i uppdrag att utreda om helhetsansvaret för skolskjuts bör ligga under en och samma nämnd. Nämnderna har utrett frågan gemensamt och har inkommit med en utredningsrapport, där det föreslås att ansvarsfördelningen förblir oförändrad med ett antal förbättringsåtgärder.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta:

1. Kommunfullmäktige godkänner "*Utredningsrapport Ansvar för skolskjuts i Malmö stad*".
2. Kommunfullmäktige godkänner att ansvarsfördelningen avseende skolskjuts mellan berörda nämnder förblir oförändrad med fokus på de förbättringsåtgärder som utredningen identifierat samt att dessa implementeras under 2026.
3. Kommunfullmäktige uppdrar grundskolenämnden, gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden och servicenämnden att utvärdera och återrapportera hur identifierade förbättringsåtgärder resulterat avseende ändamålsenlighet för skolskjutsens styrmodell, i samband med respektive nämnds årsanalys för åren 2026 och 2027.

Beslutsunderlag

- Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden beslut 260130 § 8
- Tjänsteskrivelse gymnasie- och vuxenutbildningsförvaltningen
- Tilläggsyrkande gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden Återrapport – Utredning av helhetsansvar för skolskjuts Malmö stad
- Servicenämnden beslut 260204 § 8 Reservation (V)



- Utredningsrapport - Ansvar för skolskjuts i Malmö stad
- Tjänsteskrivelse serviceförvaltningen
- Grundskolenämnden beslut 260128 § 4 Reservation (V) och Särskilt yttrande (M) och (SD)
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 260518 Utredning om helhetsansvar skolskjuts
- Tjänsteskrivelse grundskoleförvaltningen

Beslutsplanering

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2026-05-18

Kommunstyrelsen 2026-06-03

Kommunfullmäktige 2026-06-17

Beslutet skickas till

Arbetsmarknads- och socialnämnden

Förskolenämnden

Grundskolenämnden

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden

Servicenämnden

Stadskontorets handläggare

Ärendet

Bakgrund

I budget 2023 beslutade kommunfullmäktige om att ge kommunstyrelsen i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och bolag, inventera vilka modeller för internt köp och sälj som tillämpas i Malmö stad samt utvärdera ändamålsenligheten av sådana styrmodeller för staden som helhet. Uppdraget återrapporterades till kommunfullmäktige den 23 maj 2024 och i samband med detta beslutade kommunfullmäktige att ge grundskolenämnden, gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden samt servicenämnden i uppdrag att utreda om helhetsansvaret för skolskjuts bör ligga under en och samma nämnd. Nämnderna har utrett frågan gemensamt och har inkommit med en utredningsrapport. Förskolenämnden och arbetsmarknads- och socialnämnden ansvarar för sitt nyttjande av skolskjuts och har inte omfattats av uppdraget, men har hållits informerade under utredningens gång.

Utredningen

Utredningen inleddes med en nulägesbeskrivning, då det saknades en gemensam och aktuell bild av hur skolskjutsen är organiserad i kommunen. Det saknades även en gemensam definition av begreppet ”skolskjuts”. För aktuell utredning enades man om att nedan delar ska ingå i begreppet:

- skolskjuts och elevresor enligt lag i grundskola och gymnasieskola



- busskort till alla högstadiel elever med >4 km till skolan
- behov av skolskjuts mellan folkbokföringsadress och skolan, eller APL-plats (arbetsplatsförlagt lärande) i anpassad gymnasieskola.

Utredningen konstaterar att skolskjutsen i Malmö stad är en komplex verksamhet som involverar många aktiviteter och aktörer. Malmö stads skolskjutsorganisation bedöms enligt utredningen inte vara en renodlad beställar- och utförarverksamhet, utan mer ett samarbete mellan förvaltningarna i vissa delar, samt att vissa delar av skolskjutsen hanteras inom respektive nämnd. Förfarandet regleras i en överenskommelse mellan nämnderna samt fullmakter från respektive skolnämnd till serviceförvaltningen. Därtill tillkommer rutiner och riktlinjer.

Ansvarsfördelningen innebär i korthet att skolnämnderna bland annat hanterar ansökningar och beslut om rätt till skolskjuts samt färdsett, beställning av resor, incidenthantering och uppföljning av specifika resor och egna IT-system kopplade till skolskjutsen. Nämnderna ansvarar också för framtagande av respektive riktlinjer för skolskjuts. Servicenämnden hanterar resor med specialtransporter, från mottagande av beställning till genomförande i den egna verksamheten på serviceresor. Servicenämnden förvaltar också avtalet för skolskjuts med personbil, vilket innebär samordning med skolnämnderna och uppföljning med leverantören.

Samarbetet mellan servicenämnden och respektive skolnämnd har funnits sedan flera år. Samarbetet mellan nämnderna beskrivs fungera olika väl. Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden och servicenämnden beskriver deras samarbete som tillfredställande. Samarbetet mellan grundskolenämnden och servicenämnden har inledningsvis beskrivits som mer problematiskt. Flera berörda förvaltningar har också framfört synpunkter om att man upplever en otydlighet. Flera parter i de olika förvaltningarna har under utredningens gång beskrivit en positiv förändring, med en ökad samsyn inom staden.

Nämnderna har utrett fyra huvudalternativ till ansvarsfördelning:

1. Skolskjutsen behålls med oförändrad ansvarsfördelning mellan nämnderna, samt fokus på förbättringsarbete.
2. Skolskjutsen samlas till större del inom grundskolenämnden
3. Skolskjutsen samlas till större del inom servicenämnden
4. Samtliga samhällsbetalda persontransporter, bland annat skolskjuts och färdtjänst, samlas under en befintlig nämnd.



I utredningen framkom det att det inte skulle vara fördelaktigt för Malmö stad med en organisering enligt nedan alternativ, detta utreddes därför ej vidare.

5. Skolskjutsen samlas till större del inom gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden.

I utredningen gjordes en omvärldsbevakning¹ på hur andra kommuner organiserar sin skolskjuts. Det som framkommit ur omvärldsbevakningen, är att flera kommuner har varianter av tillvägagångssätt där man skickar ut färdbevis med kollektivtrafik till alla elever som uppfyller avståndskravet. Antingen begränsat till de elever som går på anvisad skola, eller mer generöst till alla elever som uppfyller avståndskrav oavsett om skolan är vald eller anvisad. Därmed hanteras ett mer begränsat antal skolskjutsärenden på kommunen, såsom skolskjuts med personbil och mindre fordon. Varianter för planeringdelen av skolskjutsen sträckte sig i fråga att helt ligga inom kommunen, delvis inom kommunen och till att helt skötas av privata utförare eller kollektivtrafikmyndighet.

Malmö stad skiljer sig jämfört med andra kommuner genom att rätten till skolskjuts och val av färd sätt hanteras separat, att planeringen av resor sköts av leverantörerna och att kommunen har en egen verksamhet för specialtransporter. Av tillfrågade kommuner hade Stockholms stad en mest likartad hantering av skolskjutsen jämfört med Malmö.

Slutsatser i utredningen och nämndernas förslag

Samtliga nämnder i utredningen ställer sig bakom alternativ 1, att skolskjutsen behålls med oförändrad ansvarsfördelning mellan nämnderna, samt med fokus på ett identifierat förbättringsarbete. Nämnderna anser det vara en styrka med befintligt upplägg, då respektive nämnd kan bidra med en expertis utifrån sitt uppdrag. Alternativet bygger på samarbetet som nämnderna utvecklat i och med aktuell utredning. Nämnderna vill betona att man tillsammans tagit konkreta steg framåt i samarbetet, vilket gett resultat och lett till en positiv förändring. Nämnderna ser stor potential i att arbeta vidare i den riktningen.

Föreslagna förbättringsåtgärder i korthet:

- Framställa en gemensam långsiktig riktning för skolskjutsen.
- Stärka digitalisering, exempelvis kring ansökan och handläggning.

¹ Stockholm stad, Göteborgs stad, Linköpings kommun, Nyköpings kommun, Helsingborgs kommun, Lunds kommun och Kristianstad kommun. Uppsala kommun tillfrågades men deltog ej i undersökningen.



- Samordningsmöjligheter vid upphandling, exempelvis kring samordning av avtal för skolbuss och skolskjuts med personbil och samordning av gemensamma skolbussar för elever i anpassad grund- och gymnasieskola.
- I samband med upphandling utreda om momentet att planera resor för skolskjuts med exempelvis skolskjutstaxi bör utföras av staden, i stället för att som idag upphandlas av en extern trafikleverantör.
- Kvalitetssäkra avtalsuppföljning och utvärdering av avtal, exempelvis utifrån upplägget med att endast ha en leverantör för skolskjuts med personbil.
- Utökat samarbete mellan stadens samlade kompetenser och ansvariga nämnder vid exempelvis förnyade skolskjutsupphandlingar som berör flera nämnder. Så att kommande upphandlingar kan genomföras mer effektivt, med bättre helhetsgrepp och ökad kvalitet.
- Grundskolenämnden och gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden kvalitetssäkrar information kopplat till övergången mellan grundskola och gymnasieskola, med fokus på att öka vårdnadshavares och elevers kännedom om de förändrade förutsättningarna för skolskjuts, elevresor och färdtjänst.
- Ett ökat samarbete mellan berörda nämnder och tekniska nämnden, utifrån dess ansvar för stadens del i kollektivtrafikfrågor och övergripande trafikplanering, för ökad kostnadseffektivitet och bättre helhetsgrepp.

Nedan redovisas slutsatserna från övriga utredda alternativ;

Alternativ 2, att skolskjutsen samlas till större del inom grundskolenämnden, skulle bland annat kunna underlätta för styrning och ansvarsutkrävande samt samordnings- och hållbarhetsvinster. Det finns dock en risk att det kan påverka nämndens pedagogiska kärnuppdrag negativt. Samtidigt faller skolskjutsen under skollagen, och det kan därför vara en fördel om huvudansvaret för samtliga delar ligger hos en av skolnämnderna. Man skulle behöva säkerställa att grundskolenämndens perspektiv kring skolskjutsen inte skulle bli dominerade i förhållande till andra berörda nämnder. I detta alternativ anses det vara lämpligast att låta ansvaret för specialtransporter ligga kvar oförändrat under servicenämnden, då det inte bedöms vara kostnadseffektivt eller organisatoriskt fördelaktigt att dela på utförarverksamheten, då den samnyttjas med färdtjänsten. Vidare skulle det vara en risk att de synergier som finns med organiseringen av skolskjutsen idag, där servicenämnden dessutom är delaktig för andra samhällsbetalda persontransporter som verksamhetsresor och färdtjänst skulle kunna gå förlorade och därigenom leda till ett mindre kostnadseffektivt nyttjande av stadens resurser. En ny finansieringsmodell baserad på kommunbidrag skulle behöva tas fram,



med justering av kommunbidragen mellan servicenämnden och skolnämnderna. En möjlig försämring ses också för de elever som tillhör andra förvaltningar än grundskola.

I alternativ 3, att skolskjutsen samlas till större del inom servicenämnden bedöms underlätta för både styrning och ansvarsutkrävande genom ett ökat helhetsperspektiv. Det kan innebära samordnings- och hållbarhetsvinster och även att administration, planering och uppföljning av verksamheten kan förenklas. Väljs detta alternativ, kommer en ny finansieringsmodell baserad på kommunbidrag för skolskjutsverksamheten behöva tas fram. Möjligtvis skulle likabehandlingen i beslut av färdstätt kunna öka med ett centraliserat beslutfattande, när det blir åtskilt från den enskilda skolan och i stället centraliseras. Brukaren bedöms dock inte påverkas något märkbart vad gäller tydlighet, om detta alternativ väljs. Möjligen förenklar detta alternativ för intresseföreningar.

Alternativ 4, att samtliga samhällsbetalda persontransporter samlas under en befintlig nämnd hade bland annat kunnat ge fördelar av en mer samlad styrning, bättre överblick, skapa ökade möjligheter till samordning och nyttjande av resurser. Och att tydliggöra och förenkla beslutsvägar, administration och Malmö stad i rollen som beställare. En samlad verksamhet skulle kunna avlasta skolnämnderna i skolskjutsfrågan. Utredningen bedömer att tekniska nämnden eller servicenämnden hade kunnat vara lämplig nämnd, men utredningen föreslår att ett första steg kan vara ett gemensamt utvecklingsprojekt/utredning med involvering bland annat från flera berörda nämnder. Där kan man ge förslag på nämnd, finansieringsmodell samt att ta fram ett förslag för en pilot. Att samla *helhetsansvaret* under en nämnd bedömer utredningen dock som svårt att genomföra i praktiken, både utifrån lagkrav och utifrån att skolorna i de olika nämnderna är delaktiga i mottag/avlämning av eleverna.

Alternativet att varje nämnd hanterar all skolskjuts inom den egna förvaltningen som faller under den egna nämndens ansvar, bedömer utredningen inte heller som hållbart. Om skolskjutsen särskiljs från serviceresor och förs i sin helhet till grundskolenämnden och gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden, försämras med största sannolikhet befintliga synergieffekter inom serviceförvaltningen och styrningen på totalen och kostnadseffektiviteten sjunker.

Malmö stads reglemente nämner inte skolskjuts, att samla en större del av skolskjutsen inom servicenämnden kan ligga i linje med befintligt reglemente och nämndens ansvar att tillhandahålla valbara tjänster på beställning av andra nämnder. Alternativt skulle en justering av reglementet kunna göras om något av alternativ 3 och 4 hade valts, genom att specificera att ett större ansvar kring skolskjutsverksamheten ska ligga på aktuell nämnd.



Stadskontorets bedömning

Stadskontoret bedömer att nämnderna har genomfört utredningen i enlighet med kommunfullmäktiges beslut. Nämnderna har identifierat relevanta förbättringsåtgärder både utifrån elevernas och stadens perspektiv, för att kunna behålla nuvarande ansvarsfördelning och organisering för skolskjutsen.

Stadskontoret ser positivt på att nämnderna har en gemensam uppfattning om att samarbetet går i en positiv riktning samt potentialen till att utveckla samarbetsformerna vidare via föreslagna förbättringsåtgärder. Stadskontoret föreslår att förbättringsåtgärderna implementeras under 2026 och att övriga berörda nämnder (förskolenämnd och arbetsmarknads- och socialnämnd) ingår där det är relevant i de nya samarbetsformerna som följer.

Stadskontoret vill också föreslå att uppdra grundskolenämnden, gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden och servicenämnden att utvärdera och återrapporera hur identifierade förbättringsåtgärder resulterat avseende ändamålsenlighet för skolskjutsens styrmodell, i samband med respektive nämnds årsanalys för åren 2026 och 2027.

I utredningen beskrivs hur beslut om färd sätt är organiserat i skolenämnderna, detta är i dagsläget en decentraliserad process. Utifrån likabehandling av eleverna och kostnadseffektivitet för kommunen, önskar stadskontoret att grundskolenämnden återkommer i samband med ovan återrapportering, med information om arbetet med att säkra dessa perspektiv görs och i så fall hur.

Utredningen belyser möjliga beroenden till andra utredningar som ”Återrappport - Utredning av helhetsansvar för färdtjänst i Malmö stad”² och ”Genomlysning av servicenämndens ekonomiska förutsättningar och utreda hur nuvarande finansieringsmodell påverkar incitamenten för kostnadseffektivitet”³. Båda dessa uppdrag är för närvarande ej slutrapporterade, stadskontoret bedömer det dock som viktigare att nämnderna kommer i gång med sitt förbättringsarbete än att invänta dessa.

Angående Malmö stads reglemente, instämmer stadskontoret med utredningen om att samla en större del av skolskjutsen inom servicenämnden, kan ligga i linje med befintligt reglemente och nämndens ansvar att tillhandahålla valbara tjänster på beställning av andra nämnder. En justering av reglementet bör göras om annan nämnd inom alternativ 4 väljs. Då genom att specificera att ett större ansvar kring skolskjutsverksamheten ska ligga på aktuell nämnd.

² STK 2026-606

³ STK-2024-140



Sammantaget är stadskontorets förslag att beakta nämndernas förslag att nuvarande ansvarsfördelning avseende skolskjutsar mellan grundskolenämnden, gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden och servicenämnden kvarstår.

Ansvariga

Nicklas Löfström Nämndsekreterare

Emma Sandberg Enhetschef

Anna Westerling Ekonomidirektör

Andreas Norbrant Stadsdirektör