



Dato: 01.09.2026

Svar på spørsmål fra Henrik Kierulf (H) – Avvik skoleskyss

Representantens spørsmål

Spørsmål og forventning om orientering i fylkesutvalget

Viser til oppslaget Adresseavisen har 21. august vedrørende avvik knyttet til skoleskyss. Tilfellene som beskrives er uakseptable og alvorlige for de som rammes. Foreldre og deres barn, hvor mange er i en sårbar situasjon med ulike behov, skal oppleve trygghet og forutsigbarhet i skoleskysstilbudet.

Jeg ber om at fylkesutvalget orienters i sitt neste møte om saken.

Orientering om situasjonen må inneholde svar på følgende spørsmål

1. Hva er årsaken til at tilbudet om skyss ikke er gitt slik det skal?
2. Hva gjøres for å sørge for at alle får det tilbudet de har krav på?
3. Hva gjøres for å forhindre at slike situasjoner oppstår både i inneværende anbudsperiode og senere anbud?
4. Kan fylkesutvalget forsikres om at feil og avvik er rettet og at et tilfredsstillende, trygt og forutsigbart tilbud gis til alle barn?

Svar fra fylkesdirektøren

Svar på spørsmålene:

Fylkesdirektøren takker for spørsmålene fra representanten Kierulf og har fulgt opp disse med å innhente nødvendig informasjon fra AtB. Fylkesdirektøren deler representantens bekymring for flere omfattende avvik i den tilrettelagte skoleskyssen ved oppstart av nytt skoleår nå i august. Svaret fra fylkesdirektøren og AtB sammenfatter her endringer i hvordan kjøreoppdragene nå i større grad planlegges fra AtBs egen side, - og ikke i like stort omfang hos den enkelte drosjesentral. Det er fortsatt behov for endringer og tilpasninger i planleggingsverktøyet. Det er inngått nye kontrakter og med ny operatør for kjøreområder i Trondheim og Malvik. Den leverte kapasiteten de første ukene har ikke vært tilstrekkelig i forhold til de utfordringer som har oppstått. AtB har, som beskrives i det følgende, iverksatt en rekke oppfølgingstiltak som involverer AtB selv, operatørene og skolene.

Fylkesdirektøren vil følge opp at alle parter videre framover har nødvendig trykk og prioritert på arbeidet med å lukke årsakene til avvik i skoleskyssen.

AtB vil være tilgjengelig i FU-møtet den 1.september og vil kunne utfylle de svarene som fylkesdirektøren gir her.

- Bakteppe for dagens kontrakter

AtB fikk i 2024 fylkeskommunens oppdragsbrev for gjennomføring av anbudet om Individuell Transport 2025. Oppdraget omfatter skoleskyss med drosje og bestillingstransport i Trøndelags 38 kommuner.

I oppdragsløsning av dette anbudet har AtB skjerpet ansvaret mellom AtB som Oppdragsgiver og drosjenæringen som Operatør. Dette innebærer blant annet at AtB har overtatt ansvaret for planlegging av skyssen, som tidligere ble gjort av Operatør. Begrunnelsen for denne endringen har vært behovet for innsikt i produksjon og oppdragsløsning, kostnadsreduksjoner, rendyrke oppdragsansvaret på tjenestekontrakter, motvirke monopolsituasjon, utvikle digitale løsninger til det beste for elev, skole og oppdragsgiver.

De 38 kommunene i fylket er delt inn i 16 kontrakter. Av hensyn til en kontrollert overgang til nytt regime (med utrulling av digital planlegging) for kjøp av drosjetjenester og at AtB skal planlegge dette selv ble anbudet IT25, delt i to.

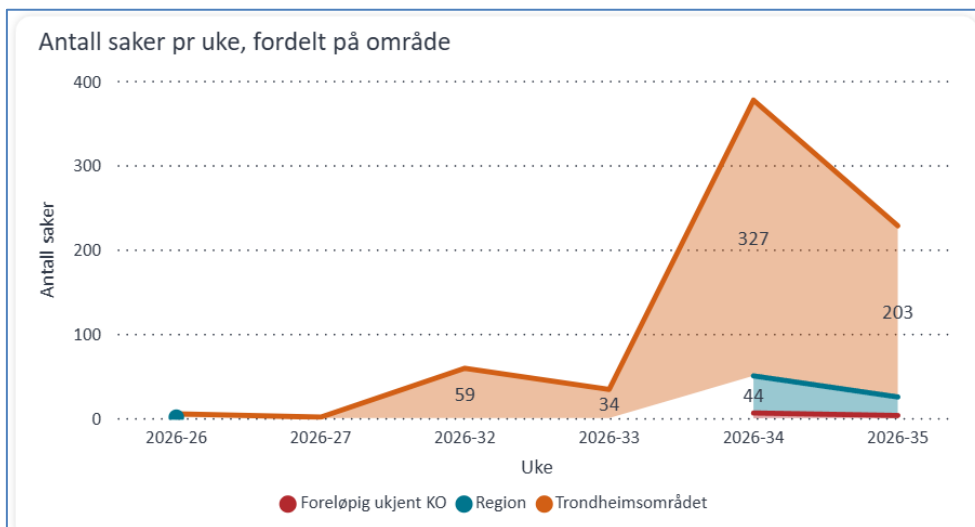
- IT25: dekker kontraktsområde 2 og 11 og omfatter 5 kommuner (Flatanger, Namsos, Overhalla, Røros og Holtålen)
- IT26: øvrige kommuner i Trøndelag, men ble begrenset til tre kontrakter i Trondheim og Malvik (Kontraktsområde 12, 14 og 15).

Det gjennomføres skoleskyss med drosje på ca 300 skoler i Trøndelag, AtB har gjennom IT25 og IT26 tatt over planlegging av skyssen på 70 skoler. AtB jobber nå med konkurransegrunnlaget for å lyse ut IT27 som får oppstart 1. august 2027.

Trøndelag fylkeskommune

Politisk sekretariat

- Omfang av avvik siste to uker



Figur 1 – Antall rapporterte hendelser fra skolene i Trøndelag siden 1. august.

Ved utgangen av uke 35, som er andre uke med full produksjon er det rapportert 203 hendelser i Trondheim og Malvik og 22 hendelser i øvrige kommuner. Rapporteringen for uke 35 er ikke avsluttet. Det gjenstår hjemkjøring på fredag, og flere skoler kan etterrapportere avvik, men prognosen for uke 35 tenderer å ha et lavere avviksomfang enn uke 34.

Som figuren under viser var uke 34 overrepresentert med forsinkelser (65%) deretter feil i kjøreorden hvor elev, skole og foreldre opplever at elevens individuelle vedtak ikke er oppfylt. Omfanget av ikke kjørte turer (80) utgjør 10% av avvikene og det er også rapportert en del på sjåfør.

Avviket i kommunene utenfor Trondheim og Malvik omfatter 18 skoler. I Trondheim og Malvik har 25 ulike skoler rapportert avvik.

Saker

Kontrakt	Antall saker	Feil Kjøreordning	%	Sjåføradferd	%	Tur ikke kjørt	%	Forsinket	%	1-5 min	%	6-10 min	%	11-20 min	%	> 20 min	%
KO 14	404	66	9 %	24	3 %	43	6 %	271	38 %	20	7 %	45	17 %	87	32 %	119	44 %
KO 15	129	27	4 %	4	1 %	19	3 %	79	11 %	4	5 %	2	3 %	25	32 %	48	61 %
KO 12	83	19	3 %	3	0 %	11	2 %	50	7 %	3	6 %	6	12 %	13	26 %	28	56 %
KO 9	24	2	0 %	0	0 %	0	0 %	22	3 %	2	9 %	6	27 %	7	32 %	7	32 %
KO 4	11	4	1 %	0	0 %	0	0 %	7	1 %	0	0 %	1	14 %	1	14 %	5	71 %
Ukjent	10	3	0 %	0	0 %	1	0 %	6	1 %	0	0 %	0	0 %	1	17 %	5	83 %
KO 16	9	2	0 %	1	0 %	1	0 %	5	1 %	1	20 %	0	0 %	4	80 %	0	0 %
KO 2	9	0	0 %	1	0 %	1	0 %	7	1 %	0	0 %	0	0 %	1	14 %	6	86 %
KO15	8	1	0 %	0	0 %	0	0 %	7	1 %	1	14 %	2	29 %	1	14 %	3	43 %
KO 1	6	0	0 %	0	0 %	0	0 %	6	1 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	6	100 %
KO 10	6	3	0 %	1	0 %	2	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %
KO 6	4	0	0 %	2	0 %	0	0 %	2	0 %	0	0 %	0	0 %	2	100 %	0	0 %
KO 8	4	1	0 %	2	0 %	0	0 %	1	0 %	0	0 %	1	100 %	0	0 %	0	0 %
KO 5	3	1	0 %	1	0 %	1	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %
KO 11	1	0	0 %	0	0 %	1	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %
KO 13	1	0	0 %	0	0 %	0	0 %	1	0 %	1	100 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %
KO 3	0	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %
KO 7	0	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %
KO16	0	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %
KO5	0	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %
Totalt	712	129	18 %	39	5 %	80	11 %	464	65 %	32	7 %	63	14 %	142	31 %	227	49 %

Trøndelag fylkeskommune

Politisk sekretariat

I Trøndelag i uke 34 ble det planlagt for 13 100 turer på 2082 elever med reiserett. Avviksprosenten er på ca 3%, men for Trondheim og Malvik var avviksprosenten på gjennomsnittlig 9,5%, og med det langt unna målet om punktlighet på 98,5-99,5% (Intervallet omfattes av incitamentsordning).

I Trondheimsområdet har skolene Dalgård, Stavset og Vikåsen vært mest berørt

1. Hva er årsaken til at tilbudet om skyss ikke er gitt slik det skal?

AtB sier i sitt svar på dette spørsmålet at kvaliteten i denne oppstartsperioden har vært avhengige av tre kritiske suksessfaktorer; Skolene må være nøyaktige i sin informasjon om elevens behov (vedtaket) og faktum rundt transporten. AtB må fordele og planlegge skyssen utfra skolens informasjon, med ambisjon om økt samkjøringsgrad. Operatøren må sikre at sjåførene er i stand til å kjøre planlagte turer.

AtB sier at de to første ukene har vært mange justeringer i ønsket skyssopplegg fra skoler og foreldre, og det i et omfang AtB ikke har vært tilstrekkelig forberedt på. I tillegg melder AtB at operatøren ikke har hatt tilbudt kapasitet på plass til oppstartstidspunktet 1. august.

2. Hva gjøres for å sørge for at alle får det tilbudet de har krav på?

AtB tilbakemelder at de jobber tett på Operatøren og at det er daglige/jevnlige driftsmøter for å diskutere tiltak og forbedringer. Det er gjennomført involverende møter med skolene og daglig oppfølging av de skolene som har hatt de største utfordringene.

Omfanget av ikke kjørte turer utgjør en mindre del av avviksomfanget, men representerer en usikkerhet om det er tilstrekkelig kapasitet. Det er ventet inn to store biler til 1. september og Cabonline har også gått i et samarbeid med underoperatører.

AtB melder at ytterligere tilpasninger er nødvendig i planleggingsverktøyet. AtB sier de er i gang med dette sammen med leverandør. Selv om AtB har god erfaring med bruk av verktøyet ved oppstart av IT25 for skoleåret 2025/2026, viser skyssbehovene i Trondheim seg så pass spesielle at forbedringer må gjøres.

Mandag 31. august gjennomførte AtB kontraktsmøte med selskapets ledelse (Cabonline) for å sikre at det er tilstrekkelig oppfølging av oppdraget internt i selskapet, og at man oppfyller sine forpliktelser etter kontrakten og det tilbudet man har inngitt. AtB sier at det erfaringsvis tar en måned å stabilisere skoleskyssen.

3. Hva gjøres for å forhindre at slike situasjoner oppstår både i inneværende anbudsperiode og senere anbud?

Tiltak for å lukke avvik i inneværende kontrakt er beskrevet i pkt 2. De erfaringer som gjøres på IT26 søkes lukket gjennom justeringer i konkurransegrunnlaget for anbudet IT27. AtB som Oppdragsgiver må kontinuerlig tilpasse anbudene i forhold til markedet og erfaring fra oppstart og tilbakemelding fra brukere.

AtB sier større endringer for å oppnå strategiske mål, som for eksempel det å overta kjøre-planleggingen selv, vil ha i seg en risiko.

En erfaring er at AtB som trafikk-planlegger av turene, bør gi skoler og foreldre større mulighet for daglige justeringer av elevturene. Dette vil AtB følge opp videre.

4. Kan fylkesutvalget forsikres om at feil og avvik er rettet og at et tilfredsstillende, trygt og forutsigbart tilbud gis til alle barn?

AtB melder de legger til grunn et minimumskrav på 98,5% punktlighet, og at selskapet innrømmer bonus til operatør for punktlighet opptil 99,5%. AtB prioriterer denne lovpålagte tjenesten høyest i virksomheten og det er gjort både systemmessige investeringer, utviklingskostnader og ressursforsterkninger for å sikre tilbudet til elevene. AtB sier de ikke kan garantere at det ikke oppstår avvik, men at selskapet har tillit og sterk motivasjon for at de sammen med skolene, Cabonline og med egen planlegging skal greie å løse transportoppdragene.

Oppstarten på skoleåret 2026/2027 skiller seg fra oppstarten på skoleåret 2021/2022 som viste seg å bli meget krevende. I 2021/2022 var hovedutfordringene at det var inngitt en for lav pris til at sjåførene ville ta oppdragene. Det var også flere løyvehavere som hadde forlatt næringen i forbindelse med pandemien og mange turer ble ikke kjørt, det var en kapasitetsutfordring.

Hovedutfordringen for 2026/2026 er forsinkelser og feil i kjøreordningen (feil sted, feil tidspunkt mv), og det viser at kapasiteten er der, men må tilpasses bedre.