



Innst. S. nr. 149

(2007-2008)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:28 (2007-2008)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Jon Jæger Gåsvatn, Anders Anundsen, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om innføring av setebeltepåbud i buss og sikker og forsvarlig skolebusstransport

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

I

Stortinget ber Regjeringen vurdere muligheten for å innføre påbud om setebelte i alle busser, med unntak av de bussene som klart er definert som typiske bybusser, og som kun benyttes i byområder, og legge frem forslag for Stortinget om dette.

II

Stortinget ber Regjeringen fremme nødvendige forslag til endringer i vegtrafikkloven, slik at det blir forbud mot å transportere skolebarn og ungdom stående i skolebuss. Merkostnadene dette vil påføre de som har ansvaret for transporten, innarbeides i statsbudsjettet."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker

og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Ragnhild Aarflot Kalland, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til vedlagte uttalelse i brev datert 19. desember 2007 fra Samferdselsdepartementet ved statsråden i saken.

Komiteen vil peke på at skolenedleggelse fører til mer transport av skolebarn, og mener det bør fokuseres på å sikre en trygg reise for skolebarn som må benytte seg av buss.

Komiteen er gjennom statsrådets svar kjent med at Nordland og Nord-Trøndelag fylkeskommuner har gitt alle grunnskoleelever med skyssrettigheter rett til sitteplass på skolereiser. Komiteen berømmer fylkeskommunene for initiativet. Nord-Trøndelag fylkeskommune anslår at ordningen med rett til sitteplass medfører en ekstrakostnad på under 500 000 kroner per år. På forhånd var det antatt at kostnadene kunne komme opp i 6 mill. kroner per år, basert på busselskapenes beregninger. Komiteen vil peke på at det er viktig å sørge for at alle barn, uavhengig av hvilket fylke de vokser opp i, skal kunne ferdes tryggest mulig til skolen. Ekstrakostnadene ved innføring av rett til sitteplass for skolebarn i buss i Nord-Trøndelag viste seg å være lavere enn forutsatt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Venstre, vil understreke at det har vært svært få alvorlige ulykker med skolebusser i Norge. Samtidig vil flertallet peke på at mens risikoen for ulykker er lav, er skadepotensialet betydelig dersom en ulykke først inntreffer i forbindelse med skolebusstransport. Erfaringer fra Sverige viser at det er et betydelig skadepotensial dersom en ulykke inn-

treffer. Skadepotensialet er utvilsomt større når det er stående passasjerer i bussen og når setebelter ikke benyttes.

Flertallet viser til brevet fra statsråden hvor det framgår at hun er i gang med å gjennomføre nødvendige utredninger før det kan fremmes eventuelle forslag til konkrete tiltak med hensyn til krav om sitteplass for skolebarn. Av brevet framgår også at statsråden er positiv til å innføre et krav om at det skal være setebelte tilgjengelig for alle sittende passasjerer i busser klasse 2 og 3 uavhengig av registreringsår for kjøretøyet.

Flertallet viser videre til uttalelsen fra samferdselsministeren, hvor hun fastslår at hun "har til hensikt å gjennomføre disse utredningene og avventer nå den omtalte rapporten fra SINTEF". Rapporten om sikkerhet knyttet til transport av skolebarn i buss er varslet i april 2008. Det vil være et naturlig tidspunkt å starte arbeidet med å endre praksis og/eller etablere eller endre de nødvendige regelverk som har til hensikt å øke sikkerheten til skolebarn i buss.

Flertallet vil peke på at formålet er å endre dagens praksis. Det er ikke gitt at endringer i vegtrafikkloven er det mest effektive tiltaket for å oppnå ønsket endring, men det framstår som et av flere alternativer som vil inngå i Regjeringens vurdering.

Flertallet er vel kjent med de utfordringer som ligger i å avgrense en slik ordning, spesielt når det gjelder ruter som benyttes både av skolebarn og ordinnære reisende.

Det vil være naturlig å holde bybusser (klasse 1) utenfor ordningen, på samme måte som denne gruppen kjøretøyer også holdes utenfor kravene om setebelter. Bybussene er spesielt tilrettelagt for et stort antall ståplasser, de er bygget for hyppig av- og påstigning og benyttes i områder med lav risiko(by/tettsted). Og de er altså særlig unntatt fra monteringsplikt for setebelte gjennom regelverk iht. EØS-avtalen.

Flertallet viser til at det i representantforslaget foreslås krav til setebelter også for busser bygget før krav til setebelte ble innført for busser av klasse 2 og 3 (1. oktober 1999). Forslaget innebærer omfattende tekniske inngrep og er kostnadskrevende. Ettermontering er anslått til om lag 760 mill. kroner. Samtidig er det utvilsomt ønskelig at skolebarn sitter fastspent på skolebussen. Transportbedriftenes Landsforening sier i sin høringsuttalelse at normal utskiftingstakt vil gi belter i alle skolebusser i løpet av ca. 7 år.

Flertallet er av den oppfatning at det er naturlig å avvente rapporten fra SINTEF for å vurdere muligheten for innføring av påbud om setebelter i alle busser uavhengig av registreringsår.

Flertallet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen vurdere muligheten for å innføre påbud om sitteplass for skolebarn i skoleskys med buss. Arbeidet starter etter at rapporten om "Sikkerhet knyttet til transport av skolebarn i buss" er lagt fram for Samferdselsdepartementet."

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er tilfreds med statsrådens innsats i denne saken og informasjonen i brevet. I brevet heter det også at hun har "startet arbeidet med å oppdatere undersøkelsene som ble gjennomført av SINTEF i 1998". Dette gjelder risikoanalyser, (omfang av de ulike bussklasser i transport hvor skolebarn inngår), sikkerhet knyttet til ståplass, av- og påstigning, krav til materiell og bruk av sikkerhetsbelter og utstyr osv. Denne rapporten skal ferdigstilles innen april 2008.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at debatten om å sikre alle barn og unge sikker og trygg skoletransport er uavhengig av hvor man bor i landet.

Disse medlemmer mener det er uakseptabelt at det er den enkelte fylkeskommunes økonomi som skal være avgjørende for om det enkelte barn/den enkelte ungdom skal få en trygg og sikker skoletransport. Disse medlemmer vil peke på at de aller fleste fylkes- og lokalpolitikere er enige om at det må gjøres noe med dette. Disse medlemmer viser imidlertid til at fordi sitteplass til alle ikke er lovpålagt, blir lovpålagte oppgaver prioritert fremfor ikke lovpålagte oppgaver. Disse medlemmer vil peke på at da taper disse barna og ungdommene fremfor andre viktige lovpålagte oppgaver med bakgrunn i fylkeskommunens økonomiske situasjon.

Disse medlemmer vil videre peke på at hver gang denne saken har vært til behandling i Stortinget, er alle enige om at dette er en viktig sak som man bør gjøre noe med. Samtidig blir det pekt på at dette er en fylkeskommunal oppgave som Stortinget ikke vil pålegge fylkeskommunene å gjennomføre.

Disse medlemmer er enig i at man ikke kan pålegge fylkene dette uten at de økte kostnadene kompenseres.

Disse medlemmer vil også peke på at både Barneombudet og Trygg Trafikk på høring i Stortinget 30. januar 2008 var helt klare og tydelige på at nå må man sørge for at alle barn og unge skal ha en sitteplass under skoletransporten. Disse medlemmer vil videre peke på at disse instansene også mente at man ikke kunne vente lenger, at endringene må iverksettes med en gang, og ikke nok en gang utredes og vente, når man vet at svaret er at disse endringene må gjennomføres.

Disse medlemmer vil vise til at det årlig er ca. 40 personskader i forbindelse med skoletransport. Heldigvis har det så langt vært få alvorlige ulykker, men det betyr ikke at ikke det er en fare for at det kan skje alvorlige ulykker. Disse medlemmer vil peke på at det bare i løpet av de siste månedene har vært flere nestenulykker og ulykker hvor det bare har vært tilfeldigheter som har gjort at barn og unge ikke har blitt skadet.

Disse medlemmer vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen vurdere å innføre en overgangsordning, hvor det legges opp til å benytte positive virkemidler for å fremskynde utskiftingstakten av busser som i dag ikke har setebelter, og som benyttes til offentlig transport."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti vil peke på det noe bemerkelsesverdige i at man er enig i at man bør løse spørsmålet om sitteplass under skoletransporten, samtidig som man ikke er villig til å vedta endringer i loven som vil lovfeste skolebarns rett til seteplass under skoletransport.

Disse medlemmer synes det er noe spesielt at det fra flertallets side pekes på at det har vært svært få alvorlige ulykker med skolebusser i Norge.

Disse medlemmer mener at man ikke kan vente med å innføre krav om sitteplass til barn og unge når man mottar skoleskyss.

Disse medlemmer vil foreslå at de økte merkostnadene for fylkeskommunene for innføring av sitteplasser for skolebarn med buss, skal innarbeides i forbindelse med statsbudsjettet.

Disse medlemmer vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme nødvendige forslag til endringer i vegtrafikkloven, slik at det blir forbud mot å transportere skolebarn og ungdom stående i skolebuss. Merkostnadene dette vil påføre dem som har ansvaret for transporten, innarbeides i statsbudsjettet."

Disse medlemmer vil vise til innlegget fra Transportbedriftenes Landsforening under høringen 30. januar 2008, der det kom fram at det er ca. 2 800 busser registrert mellom 1986 og 1998. Dette vil ifølge foreningen medføre at det med dagens utskiftingstakt på ca. 370 busser pr. år, vil ta ca. 7 år å skifte ut disse bussene. Disse medlemmer mener at 7 år er svært lang tid.

Disse medlemmer vil derfor fremme forslag om å iverksette positive tiltak for å øke utskiftingstakten av gamle busser uten setebelter. Disse

medlemmer vil her peke på at for eksempel reduksjon i avgiftene kan være tiltak som vil bidra til en raskere utskifting enn dagens utskiftingstakt.

Disse medlemmer vil vise til behandling av Dokument nr. 8:84 (2005-2006) om å sørge for sikker og forsvarlig skolebusstransport. Saken ble behandlet i Stortinget 24. oktober 2006. En enstemmig kirke-, utdannings- og forskningskomité ba om en vurdering av behovet for endring/presisering av vegtrafikkloven, jf. Innst. S. nr. 16 (2006-2007).

Disse medlemmer vil peke på at det er leit at det har gått et helt år (faktisk på dagen) fra saken ble behandlet i Stortinget og frem til Samferdselsdepartementet har inngått en avtale med SINTEF om konsulentbistand til utredningsarbeidet.

Disse medlemmer vil også vise til at man flere ganger siden behandlingen i Stortinget i 2006 og ved flere spørsmål til statsråden har etterlyst hvor saken står og hvilke fremdrift det er i den. Disse medlemmer mener også at det er uakseptabelt at barn og unge som er avhengig av å måtte benytte offentlig skoletransport, og som bor i et fylke hvor alle barn ikke får et sete å sitte på, så skal pårørende hver dag leve med usikkerheten om barnet har en sitteplass eller må stå i bussen, og hva en ståplass kan medføre ved en ulykke.

Disse medlemmer mener også at statsrådets forsøk på vanskeliggjøring og problematisering rundt dette med skoleskyss opp imot bruk av ordinær transport, ikke er noe annet enn et forsøk på å avspore denne viktige debatten. Disse medlemmer mener at det viktige her er å gi klare og tydelige signaler om at det fra myndighetenes side er forutsatt at alle barn og unge som får skoleskyss, skal ha en seteplass. Disse medlemmer mener videre at man arbeider for å få til en raskere utskifting av gamle busser uten setebelter, slik at alle i løpet av få år skal ha setebelte for en mest mulig trygg og trafikksikker transport.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyre har tatt flere initiativ for å få tryggere skoleskyss. Høyre har også fremmet forslag om økte bevilgninger til fylkeskommunene for å dekke kostnadene forbundet med skjerpede krav til sikkerhet. Disse medlemmer mener Regjeringen har brukt for lang tid på arbeidet med å få bedret sikkerheten, og er derfor glad for at også Fremskrittspartiet etterlyser handling.

Disse medlemmer har samtidig forståelse for at man vil avvente en svært nær forestående rapport fra SINTEF om "Sikkerheten knyttet til transport av skolebarn i buss", og viser til forslaget i denne forbindelse. Disse medlemmer forutsetter imidlertid at Samferdselsdepartementet følger opp saken.

Uniformering av skolebusser

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at også merking/uniformering av busser i skolebarntransport kan være et tiltak som bidrar til økt trafikksikkerhet. Derfor har da også Kjøretøyforskriften et krav til særskilt merking av skolebusser. I forskriftens § 8-4 nr. 20 siste ledd heter det: "På buss i skolerute skal det foran og bak være plassert skolebarnskilt." I teksten videre beskrives utforming og plassering av skiltet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at det i mange andre land er en tydelig uniformering av skolebusser for å øke oppmerksomhetsnivået til øvrige trafikanter i skolebussenes omgivelser. I Norge er det ofte ingen merking av busser som frakter skolebarn eller kun teksten "Skolebuss" i destinasjonsvindu det foran, til tross for at kjøretøyforskriften krever dette.

Disse medlemmer er klar over at de fleste skolebusser også benyttes i andre oppdrag, men mener det bør finnes løsninger for dette, som for eksempel magnetiske skilt eller andre enkle monteringsløsninger.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at det stilles bedre krav til uniformering av skolebusser, og at man som et minimum påser at Kjøretøyforskriften følges."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen vurdere å innføre en overgangsordning, hvor det legges opp til å benytte positive virkemidler for å fremskynde utskiftingstakten av busser som i dag ikke har setebelter, og som benyttes til offentlig transport.

Forslag 2

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at det stilles bedre krav til uniformering av skolebusser, og at man som et minimum påser at Kjøretøyforskriften følges."

Forslag fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti:

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen fremme nødvendige forslag til endringer i vegtrafikkloven, slik at det blir forbud mot å transportere skolebarn og ungdom stående i skolebuss. Merkostnadene dette vil påføre dem som har ansvaret for transporten, innarbeides i statsbudsjettet.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Stortinget ber Regjeringen vurdere muligheten for å innføre påbud om sitteplass for skolebarn i skoleskyss med buss. Arbeidet starter etter at rapporten om "Sikkerhet knyttet til transport av skolebarn i buss" er lagt fram for Samferdselsdepartementet.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 26. februar 2008

Per Sandberg

leder

Eirin Faldet

ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 19. desember 2007****Dokument nr. 8:28 (2007-2008) Representantforslag fra stortingsrepr. Per Sandberg, Jon Jæger Gåsvatn, Anders Anundsen, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om innføring av setebeltepåbud i buss og sikker og forsvarlig skolebusstransport**

Jeg viser til komiteens brev av 4. desember 2007.

Jeg finner det ønskelig først å gi en redegjørelse for hovedtrekkene i gjeldende regelverk om krav til montering og bruk av bilbelter i buss, før de enkelte forslagene kommenteres.

Klasseinndeling, monteringsplikt og bruksplikt

Kjøretøykategorien buss med mer enn 22/17 passasjerplasser, er delt i tre klasser. Inndelingen, som fastsatt i forskrift 4. oktober 1994 om teknisk krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften), er gitt på to ulike måter som følge av utviklingen i EUs regelverk på området og dermed gjeldende for den enkelte buss avhengig av registreringsår.

Klasseinndelingene som gjengitt nedenfor har betydning både for monteringsplikten for bilbelter og for adgangen til å ha stående passasjerer i den enkelte buss.

"§ 8-1. *Generelle krav til buss (direktiv 2001/85/EF)*

1.
2. *Virkeområde*

Kjøretøy med mer enn 22 passasjerplasser utover føreren deles inn i tre klasser. Kjøretøy kan tilhøre mer enn en klasse, og kan i så fall godkjennes i de klasser den tilhører:

Klasse I: Kjøretøy som er innrettet med ståplasser for å gi mulighet for hyppig av- og påstigning.

Klasse II: Kjøretøy som hovedsakelig er innrettet med sitteplasser og konstruert for å ta med stående passasjerer i midtgangen og/eller i et område som ikke er større enn det som er avsatt til to dobbeltseter.

Klasse III: Kjøretøy som utelukkende er innrettet med sitteplasser.

Kjøretøy med inntil 22 passasjerplasser utover føreren deles inn i to klasser:

Klasse A: Kjøretøy som er konstruert for å ta med stående passasjerer. Kjøretøy i denne klassen har seter, og skal være innrettet med ståplasser.

Klasse B: Kjøretøy som ikke er konstruert for å ta med stående passasjerer. Kjøretøy i denne klassen er ikke innrettet med ståplasser."

For kjøretøy som ikke omfattes av kravene i ovennevnte direktiv, dvs. busser registrert før

13. februar 2004 men etter 1. oktober 1999, gjelder følgende inndelinger:

"§ 8-4. Spesielle bestemmelser for buss

1. Generelt

1.1 Bestemmelsene i denne paragraf gjelder for buss med 17 eller flere passasjerplasser foruten føreren (se dog nr. 24) som ikke omfattes av § 8-1. Bestemmelsene gjelder i tillegg til bestemmelsene i andre kapitler i denne forskrift.

2. Definisjoner

2.1 Bussklasse: Det transportområde bussen er konstruert for og beregnet brukt til. En buss kan være slik konstruert at den kan brukes i mer enn en klasse, men skal da godkjennes særskilt for hver klasse. Bussklassen(e) skal føres inn i vognkortet, f.eks. "Buss kl. 3".

2.1.1 Bussklasse 1. Buss som har mer enn 45% av det totale passasjerantallet registrert for ståplasser.

2.1.2 Bussklasse 2. Buss som har opptil 45% av det totale passasjerantallet registrert for ståplasser.

2.1.3 Bussklasse 3. Buss som er innrettet til særlige formål. (Herunder turbilkjøring)."

Som det fremgår er klasseinndelingen i grove trekk lik i de to bestemmelsene mht bruksområde. For enkelhets skyld vil jeg, hensett også til at problemstillingen dels gjelder eldre busser, i den videre fremstillingen legge til grunn definisjonene som beskrevet i § 8-4.

Bruksområdene for de enkelte bussklassene fremgår av inndelingen. Klasse 1 busser benyttes i all hovedsak til transport i by/tettbygd strøk. Klasse 3 brukes til langruter og som turbusser, mens klasse 2 overlapper de andre to klassene.

I Norge ble det innført krav til montering av bilbelte på utsatte plasser for buss klasse 3 registrert etter 1. april 1991. Krav om montering av bilbelte ble fra 1. oktober 1999 utvidet til å gjelde alle plasser i buss klasse 2 og 3. Monteringsplikten er lik i hele EØS-området. Det er ikke krav til bilbelter i buss klasse 1.

I klassene 2 og 3 er det samlet registrert om lag 6 600 busser. 3 800 av disse er registrert før 1. oktober 1999 og dermed ikke underlagt monteringsplikt for bilbelter.

Etter gjeldende norsk rett følger bruksplikten av monteringsplikten, dvs. at der belter er montert skal disse brukes av sittende passasjerer. Dette følger av § 1 første og fjerde ledd i forskrift 21. september 1979 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn:

"§ 1. Påbud om bruk av bilbelte og annet sikringsutstyr

Bilbelte og annet utstyr til sikring av personer skal brukes der det er montert.

.....
.....

For buss, med unntak av buss gruppe M3 klasse I ("bybuss"), jf. kjøretøyforskriften § 2-2 og § 8-1, gjelder:

- a) *Bilbelte og annet utstyr til sikring av personer skal brukes av sittende.*
- b) *Barn yngre enn 3 år skal i buss bruke godkjent sikringsutstyr som er tilpasset barnet eller slikt utstyr i kombinasjon med ordinært bilbelte. Når slikt utstyr ikke er tilgjengelig, skal ordinært bilbelte brukes på egnede måte. Barn som er 3 år eller eldre skal bruke ordinært bilbelte på egnede måte.*
- c) *Passasjerer skal informeres om plikten til å bruke bilbelter. Informasjonen skal gis når bussen er i bevegelse og på en eller flere av følgende måter:*
 1. *av fører eller billettør,*
 2. *ved hjelp av audiovisuelle midler,*
 3. *ved hjelp av skilt med tekst eller piktogram som vist i annekset til direktiv 2003/20/EF, godt synlig plassert ved hvert sete."*

Ansvar for overholdelse av brukspåbudet påligger passasjerene der denne er over 15 år. For øvrig er dette ansvaret plassert hos sjåføren, jf. samme forskrift § 3:

"§ 3. Hvem som skal ilegges gebyr etter disse forskrifter.

Den som har fylt 15 år og som unnlater å bruke verneutstyr som er påbudt etter § 1 eller § 2, kan ilegges gebyr.

Fører av motorvogn er ansvarlig for at passasjerer under 15 år bruker slikt verneutstyr, og kan ilegges gebyr når slike passasjerer er usikret."

I bussene tillates ståplasser brukt i samsvar med klasseinndelingen og registreringen for den enkelte buss.

Ettermontering av bilbelter

Tekniske krav

Ved kollisjon eller velteulykker holdes passasjerene som sitter i stolen fast av bilbeltet som vil ta opp den belastningen som oppstår. Ved ettermontering av belter er det derfor meget viktig for passasjerenes sikkerhet at alle komponenter er i henhold til gjeldende regelverk.

I forbindelse med ettermontering av bilbelte i buss må det derfor tas hensyn til krav om holdfasthet, geometriske krav, krav på hvordan energien opptas samt krav til innredningsdetaljer i bussen.

- Holdfasthetskrav. Krav om at festeordningene ikke deformeres på en slik måte at passasjerene ikke forblir på plassen ved en kollisjon, eller skades på utstikkende deler.

- Geometriske krav. Krav til plassering av bilbeltets festepunkter slik at beltet blir anatomisk riktig montert for å minimere skaderisiko.
- Seter. Stolen må fra fabrikant være konstruert for bilbelte. Samtlige seter i bussen skal ha typegodkjente seter i henhold til dir. 74/408/EF eller ECE-80.
- Bilbeltet: Bilbeltet skal være typegodkjent i henhold til direktiv. 77/541/EF eller ECE-reg.16.
- Krav til innfestning av bilbeltet. Alle festepunkter må oppfylle krav til innfestinger i henhold til dir. 76/115/EF eller ECE-reg. 114.
- Minste antall festepunkter for bilbelter: Flere kriterier avgjør hvilken type bilbelte som skal brukes i buss, avhengig av hvor i bussen stolen er plassert.

For å redusere skadene tillates det en viss bevegelse av passasjerene ved en kollisjon. Utforming av seter og eventuelle vegger ved sitteplassen avgjør hvorvidt det er krav om 2-punkts eller 3-punkts bilbelte. Bileltets festepunkter må være slik plassert at risikoen for skade reduseres. Det er forskjellige krav avhengig av hvor i bussen setene er plassert.

Kostnader

Kostnaden ved ettermontering av bilbelter i en buss på 45 - 50 seter anslås til å være i størrelsesorden 200 000 - 300 000 kroner, avhengig av type buss. Kostnaden kan reduseres noe i de tilfeller det er mulig å bruke ombyggingssett for ettermontering. En ny buss koster mellom 2,5 og 3 mill. kroner avhengig av type og utstyrsnivå.

Som nevnt over er det registrert 3 800 busser som det kan være aktuelt å ettermontere bilbelter i. Med utgangspunkt i en kostnad på 200 000 kroner per buss, vil den totale kostnaden for en slik ettermontering bli om lag 760 mill. kroner.

Jeg er per i dag ikke kjent med i hvilken grad det er tilgjengelig utstyr og monteringskapasitet i det norske markedet.

Forslag I

Jeg leser forslaget som et ønske om at det vurderes å innføre påbud om ettermontering av bilbelter i alle busser klasse 2 og 3 som ikke har slikt utstyr i dag. Jeg legger dermed også til grunn at forslag I ikke inneholder ønske om vurdering av et eventuelt *generelt forbud mot bruk av ståplasser* i slike busser.

Jeg er positiv til å vurdere innføring av et krav om at det skal være bilbelte tilgjengelig for alle sittende passasjerer i klasse 2 og 3-busser uavhengig av registreringsår for kjøretøyet. Som nevnt over vil konsekvensene av et eventuelt slikt påbud være store, omfatte om lag 3 800 busser og ha en kostnad på om lag 760 mill. kroner. Kostnaden vil i utgangspunktet bli belastet kjøretøyeier og transportkjøper, hvor sistnevnte i stor utstrekning vil være fylkeskommunene.

Et eventuelt påbud om ettermontering krever ikke lovendring. Vegtrafikkloven § 13 gir hjemmel for departementet til ved forskrift å gi nærmere bestemmelser om bruk, konstruksjon, innretning, vekt, mål og utstyr, herunder verneutstyr med mer for de forskjellige grupper av kjøretøyer.

Et slikt påbud kreves imidlertid vurdert i forhold til effekten i form av redusert antall skadde/drepte, bestanden av slike busser og bruken av disse, nytten sett ift kostnadene, teknisk og praktisk gjennomførbarhet samt internasjonale forpliktelser.

Samferdselsdepartementet vil sammen med bussnæringen starte en vurdering av konsekvensene ved å ettermontere belter i alle busser i klasse 2 og 3, herunder hvilken gjennomføringstid og hvilke overgangsordninger som ville være nødvendig ved et eventuelt påbud. I tillegg må offentlige budsjettmessige konsekvenser utredes før det kan utformes et eventuelt forslag til konkrete reguleringer med sikte på en bred høring.

I påvente av dette arbeidet vil jeg fremheve viktigheten av beltene blir *brukt* i de bussene som har slike montert. Statens vegvesen vil derfor også prioritere kontroll av bilbelte i buss og tungbiler som ledd i sin normale beltekontroll.

Forslag II

Dette er tredje gang i løpet av relativt kort tid at spørsmålet om å forby transport av skolebarn stående er tatt opp av Stortinget. Spørsmålet er tidligere behandlet i forslagene Dokument nr. 8:68 (2003-2004) og Dokument nr. 8:84 (2005-2006). Sistnevnte forslag var i store trekk likelydende med det som nå legges fram. Jeg viser derfor innledningsvis til tidligere behandlinger, herunder brev av 22. mai 2006 fra kunnskapsministeren, min redegjørelse i spørretimen 22. november 2006 og mitt svar av 30. november 2007 på spørsmål nr. 287 til skriftlig besvarelse.

I forbindelse med behandlingen av Dokument nr. 8:84 (2005-2006) ba komiteen regjeringen vurdere behovet for endringer og presiseringer i vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter, eventuelt ny forskrift til opplæringsloven, for å sikre elever forsvarlig skoleskyss. Jeg har opplyst Stortinget om at jeg ville vurdere saken i samarbeid med de andre involverte statsrådene og på egnet måte rapportere tilbake til Stortinget på dette.

En tidligere innhentet rapport fra SINTEF i 1998 viste svært få skader i forbindelse med skolebartransport, og at hoveddelen av disse skjedde utenfor bussen.

Med henblikk på usikkerheten knyttet til materialet og som oppfølging av behandlingen av Dokument nr. 8:84 (2005-2006) har jeg startet arbeidet med å oppdatere undersøkelsene som ble gjennomført av SINTEF i 1998. Departementet inngikk 24. oktober 2007 avtale med SINTEF om konsulent-

bistand til utredningsoppdraget - Sikkerhet knyttet til transport av skolebarn i buss. Prosjektet skal blant annet kartlegge fylkeskommunenes tilbud innen skoleskyss, ved å gjennomføre en risiko- og ulykkesanalyse baserte på studie av forskjellige ulykkestall/spørreundersøkelser m.v., hvor sikkerheten knyttet til bruk av ståplass, av- og påstigning, krav til materiell og bruk av sikkerhetsbelter og - utstyr vurderes. Vurderingene skal i tillegg underbygges av nytte- kostnadsberegninger i forhold til å innføre krav om sitteplasser vs. ståplasser. Jeg har i tillegg bedt om at det gjøres en vurdering av omfanget av de ulike bussklasser i transport hvor skolebarn inngår. Det er lagt opp til ferdigstilling av rapport i april 2008.

Som nevnt over har både kunnskapsministeren og jeg tidligere redegjort for at transport av skoleelever med buss er regulert av tre ulike regelsett. Samlet sett fastsetter vegtrafikkloven, yrkestransportlova og opplæringsloven at skoleelever etter visse kriterium har rett til skyss med et transportmiddel som tilfredsstillende gjeldende krav til trygghet, utført av en transportør som tilfredsstillende kravene for å drive persontransport mot vederlag.

Skolebartransporten er et fylkeskommunalt ansvar hvor kostnadene dekkes av de frie inntektene til fylkeskommunen inkludert overføringer fra staten gjennom inntektssystemet. Det følger av opplæringsloven § 13-4 og privatskoleloven § 3-7 at fylkeskommunen har hovedansvaret for å oppfylle skyssrettighetene til skoleelever, og følgelig også ansvaret for å oppfylle elevens rett til forsvarlig skysstilbud. Den enkelte fylkeskommune har i samarbeid med kommunene stor frihet i utformingen av denne tjenesten, inkludert å stille krav til det materiell som benyttes. Denne friheten til å tilpasse skoletransporttilbudet til lokale forhold benytter fylkeskommunene aktivt, ved at transporten på enkelte steder blir gjennomført som egne skoleruter mens på andre steder som en integrert del av det ordinære kollektivtilbudet.

Slik forslaget er utformet kan det se ut som at den foreslåtte retten til sitteplass ved skoletransport *både* skal gjelde elever i grunnskolen og i videregående skole, jf. uttrykket "skolebarn og ungdom". Nedenfor bruker jeg derfor uttrykket "skoleelever" som et felles begrep for disse.

I forslaget benyttes begrepet "skolebuss". Jeg vil igjen fremheve at skoleskyssen i de fleste tilfeller er integrert med den ordinære lokale kollektivtransporten. I disse tilfeller vil bussen i varierende grad også ha andre reisende på den enkelte tur. En regulering som innebærer at andre reisende må reise seg for at skoleelever skal sitte, kan etter mitt syn vanskelig forsvares. Følgelig må et eventuelt tiltak innebærer at busstilbudet på strekninger der det transporteres skoleelever, dimensjoneres slik at alle reisende får sitteplass.

Forslagsstillerne anslår merkostnadene ved å sikre sitteplass til alle landets skoleelever til om lag 45 mill. kroner. Jeg kjenner ikke grunnlaget for et slikt anslag.

Nordland og Nord-Trøndelag fylkeskommuner har gitt alle grunnskoleelever med skyssrettigheter rett til sitteplass på skolereiser. Fra Nordland er det opplyst at de har hatt ordningen i mange år, og at det er vanskelig å si noe om kostnadene. Fra Nord-Trøndelag har departementet fått opplyst at på bakgrunn av tilbakemeldinger fra selskapene ble merkostnaden opprinnelig beregnet til å bli i størrelsesorden 4,5 - 6 mill. kroner per år. Fylkeskommunen anslår imidlertid nå at ordningen medfører en ekstrakostnad på under 0,5 mill. kr. pr. år.

Ovennevnte viser behovet for en nærmere vurdering av størrelsen på merkostnadene ved å gi rett til sitteplass. Jeg vil minne om at det er vanlig å kompensere kommunesektoren for merkostnader knyttet til endringer i lover og regelverk som medfører økte kostnader.

De to nevnte fylkeskommunene opplyser at det er god kapasitet og/eller få betalende passasjerer på bussruter/skolebussruter som er åpne for alle. De har hatt få henvendelser der utfordringen er sitteplassproblematikk ved kombinasjonen betalende passasjerer og skoleelever med ulike rettigheter. Jeg vil understreke at en slik utfordring trolig vil være betydelig større i enkelte andre fylker ved innføring av rett til sitteplass for skoleelever.

Et krav om sitteplass for alle passasjerer kan tenkes gjennomført på ulike måter, og med forankring i både ulike regelverk, i transportvilkår og i avtaler:

1) Innføre tekniske krav om forbud mot å registrere busser med ståplasser. Utviklingen på dette området i EU er stadig økte krav til sikringsmidler i kjøretøyer, herunder i buss. Dette gjennomføres i Norge i samme takt som i resten av Europa gjennom våre forpliktelser i EØS-avtalen. En eventuell kommende slik regelendring vil imidlertid kun gjelde kjøretøy som produseres, godkjennes og registreres fremover, og løser dermed ikke problemet med bruk av eldre materiell uten monteringskrav.

Et forbud mot å registrere busser med ståplasser, vil innebære at det ikke vil bli mulig å registrere klasse 1 og 2 busser i Norge. Dette vil kunne bli å betrakte som en teknisk handelshindring i forhold til EØS-avtalen. Konsekvensen vil også bli at det i perioder må settes langt flere busser i trafikk, med tilhørende fremkommelighetsmessige og miljømessige negative konsekvenser. Dette gir også dubleringsproblematikk som det er det tvilsomt om det finnes tilstrekkelig antall busser og sjåførere til å løse. Forbud mot stående passasjerer i klasse 1 buss anses av hensyn til bruksområdet, behovet for transportkapasitet, samt allerede eksisterende fremkommelighetsproble-

matikk for kollektivtrafikken i byene, som urealistisk. Et forbud for klasse 2 busser vil også gi store konsekvenser som nevnt og må utredes nærmere. Til orientering nevner jeg at om lag 60 prosent av alle bussene i Norge er klasse 2 busser.

2) Innføre forbud mot at ståplassene kjøretøyet er registrert med benyttes ved spesielle transporter eller for en bestemt gruppe passasjerer. Per i dag er en slik eventuell løsning ikke vurdert i forhold til eksempelvis EØS-avtalen. Imidlertid er det på det rene at en slik bestemmelse medfører en rekke avgrensingsproblemer. Skal for eksempel alle skolebarn som benytter buss være omfattet, eller bare de som får dekket utgiftene? Skal det innføres særlige legitimasjonskrav osv. Skal det være kun skolereise, eller også transport knyttet til skolefritid eller andre ettermiddagsarrangementer i skolens regi.

Forutsatt at et slikt forbud innføres vil det ikke være kommunen eller fylkeskommunen som blir reaksjonsmessig ansvarlig for oppfølgingen, men den enkelte bussfører der passasjerene er under 15 år, jf. redegjørelsen for sikringsansvaret innledningsvis. Føreren må identifisere de som har krav på sitteplass. Dersom det ikke er ledige sitteplasser må vedkommende nekte å ta med skoleeleven. Som også vist til for forslag I, synes en løsning der andre betalende reisende skal forlate bussen for å gi plass til elevene, lite aktuell. Alternativet er dermed å pålegge andre reisende å stå. Samlet sett vil slike løsninger gi bussførere en vanskelig arbeidssituasjon.

3) Forankre retten til sitteplass for skoleelever i opplæringsloven.

Fylkeskommunene/kommunen kan gjennom avtaler med transportører opprette egne skolebarntransporter og slik tilpasse tilbudet slik at alle sikres sitteplass. Gitt variasjonen i både etterspørselen og graden av integrering i det ordinære rutetilbudet vil imidlertid en slik løsning by på store lokale utfordringer og økonomiske konsekvenser.

4) Forankre retten gjennom aktiv bruk av løyvevilkår, herunder at løyvemyndigheten/transportkjøperne stiller krav til belter og/eller tilstrekkelig sitteplasskapasitet på det bussmateriellet som de har behov for, i forhold til hvilket transportbehov som skal dekkes, f. eks skoleelever. Dette innebærer at transportkapasiteten må planlegges nøye, slik at alle passasjerer/ skoleelever kommer med.

Som vist over er det et større utredningsbehov både i forhold til behovet for tiltak på området og i forhold til hvilke tiltak som vil kunne være gjennomførbare og hensiktsmessige. Jeg har til hensikt å gjennomføre disse utredningene og avventer nå den omtalte rapporten fra SINTEF, som vil vise hvilke sider som må belyses ytterligere før det kan fremmes eventuelle forslag til konkrete tiltak på området.