



# Dokument nr. 8:68

(2003-2004)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Henrik Rød, Øystein Hedstrøm, Arne Sortevik og Thore A. Nistad

**Forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Henrik Rød, Øystein Hedstrøm, Arne Sortevik og Thore A. Nistad om forbud mot å transportere skolebarn og ungdom stående i skolebuss**

Til Stortinget

## BAKGRUNN

Skolebarn og ungdom i en rekke fylker er henvist til ståplass på skolebussen hver skoledag. Dette skjer samtidig som at det innføres stadig strengere sikkerhetsregler, blant annet krav om bruk av sikkerhetsbelter. Dette skaper stor usikkerhet og redsel både hos barna og foreldrene.

Skoletransporten foregår vanligvis utenfor tettbygd strøk, med hastigheter på opp til 80 km/t. Det er fra mange steder i landet blitt rapportert om ulykker og nestenulykker hvor skolebussene har vært involvert.

Vegtrafikkloven tillater ståplasser på enkelte busstyper. Ref. kommisjonsdirektiv 96/36EF - hvor det fremkommer at det kun er gjort unntak fra bilbeltebud i buss som er særlig innrettet for bruk i byområder med stående passasjerer.

Fylkene og busselskapene bruker dette bevisst i sin planlegging av transporten for å spare penger. Forslagsstillerne viser til at transport av barn i skolepliktig alder dekkes av fylkeskommunene, men at transportbehovet oppstår i kommunene. Mellom 97 og 98 pst. av elevene i grunnskolen går i kommunalt eide skoler. Skolestrukturen i den enkelte kommune - fastlagt av kommunestyret - er ofte styrende for transportbehovet, og spesielt når regningen for transporten kan sendes videre fra kommunen til et annet forvaltningsnivå, nemlig fylkeskommunen. For-

slagsstillerne vil peke på at en annen modell for finansiering av skoler - nemlig stykkprisfinansiering der staten betaler skolepenger for hver elev direkte til den skolen eleven velger - vil åpne for et variert skoletilbud bedre tilpasset bosetningsmønster i bydel, kommune og region, og derved redusere behovet for transport. Forslagsstillerne peker på at fortsatt er det bare Fremskrittspartiet som støtter en slik finansieringsmodell for grunnskolen og videregående skole.

I mange tilfeller brukes gamle utrangerte busser, for på en enkel måte å "omgå" den nye lovgivning. Disse eldre bussene ble i sin tid sertifisert med mange tillatte ståplasser og brukes nå i skoletransporten på en juridisk helt lovlig måte.

## TALLMATERIALE

Det ble i 1998 utarbeidet en Stiftelsen for Industriell og Teknisk Forskning (SINTEF)-rapport om "Sikkerhet ved skolebartransport med buss og bruk av ståplasser", som slår fast at det er mange barn i hele landet som må stå på bussen hver dag. Bare i Østfold f.eks. er det blitt registrert at opp til 130 barn måtte stå i bussen hver skoledag i 1999. På en enkelt skolerute som trafikkerte utenfor tettbebygde strøk i Østfold, ble det ved en stikkprøve registrert opp til 18 stående elever i bussen.

Trafikksituasjonen på norske veier har forandret seg dramatisk de siste årene, noe som i dagens trafikkbilde øker sannsynligheten og risikoen for muligheten av en større alvorlig ulykke hvor en skolebuss kan bli involvert.

## DET MENNESKELIGE ASPEKTET

Barn og unge som er avhengige av å kjøre skolebuss, kan ikke selv velge bort dette ved å la være å ta

bussen, de er lovpålagt å møte på skolen. Med andre ord - de må bare akseptere det som tilbys. Skolebarna og ungdommen er en del av befolkningen som har størst regularitet i å benytte buss. Derfor er denne gruppen teoretisk i større fare for å oppleve en alvorlig ulykke i løpet av skoletiden enn andre deler av befolkningen. Det kan virke urimelig at det skal knyttes stramme budsjetter og dårlig økonomi til skoletransporten. Derfor kan det i mange tilfeller åpnes for spekulasjon i skoletransporten av barn og ungdom, fordi lovverket er foreldet og forandret over tid.

EU setter stadig strengere krav til nyregistrerte busser, et regelverk som også Norge må forholde seg til. Denne problematikken er kjent, og er et tema som har opptatt foreldre og elever i nærmere 20 år og fortjener en løsning. Over tid har dette skapt frustrasjon med mye debatt og avisskrivelser i mange deler av landet.

Det skapes ikke holdninger og forståelse fra skolebarna for det strenge bilbeltepåbudet i personbil og trafikkregler generelt, når man den ene dagen blir ilagt bøter for ikke å ha fastspent barn og ungdom i personbilen, for deretter selv hver dag på vei til skolen tvinges til å ta til takke med ståplasser i buss, og registrerer at myndighetene faktisk overser denne faren av hensynet til økonomi.

Det virker for folk flest helt uforståelig at den offentlige myndighet på den ene side formaner om fare, og pålegger med lov bruk av sikkerhetsbelte i personbiler, mens den samme myndighet på den andre side selv kan tillate seg å peke på besparelser i budsjettene til busstransport av barn og ungdom med ståplasser til og fra skolen.

Forslagsstillerne viser til at opplæringsloven nyelig har fått et nytt kapittel 9a om elevens skolemiljø; både fysisk miljø og psykososialt miljø. Forslagsstillerne understreker at så vel daglig samlet reisetid for barn i skolepliktig alder samt alle forhold knyttet til selve transporten åpenbart også påvirker det totale skolemiljøet for barn i skolepliktig alder.

Også av hensyn til bestemmelsene i opplæringslovens kapittel 9a er det derfor viktig at busstransport av barn i skolepliktig alder skjer på en måte som sikrer liv og helse.

Forslagsstillerne peker også på at de forsikringsmessige forhold knyttet til fellestransport av barn i skolepliktig alder, må avklares bedre.

## FAGMILJØENES BEKYMRING

Trygg Trafikk og ATL med sine respektive ledere har stadig kommet med innspill i den offentlige debatt, og uttrykt sin sterke bekymring for at barn og unge må stå i skolebussene.

De samme organisasjoner har også påpekt at det kan virke som om § 3 i vegtrafikkloven brytes hver dag mange steder i Norge, ved at elever blir transportert i skolebuss på denne måten.

Fra lærerhold blir det hevdet at det hersker til dels kaotiske tilstander med kamp om sitteplassene ved ombordstigning i bussene. Dette øker ytterligere risikoen for skader.

Tillitsmannsverket og fagorganisasjonene til bussjåførene har også rettet søkelyset på skolebussene med ståplasser, og støttet opp under betenkeligheten ved å transportere skolebarn og ungdom på denne måten. Det er daglig en stor psykisk belastning for sjåførene, og et stort ansvar som pålegges dem ved å transportere elevene på denne måten.

## ØKONOMI

Forslagsstillerne mener at behovet for å sikre barn og ungdom i skolebuss er meget stort. Skoletransportene utgjør i dag et risikomoment som før eller siden kan ende i en alvorlig ulykke. Det er anslått at merkostnadene for å sikre sitteplass til alle landets skoleelever vil koste rundt 45 mill. kroner. Dette tall må i denne sammenheng anses og betraktes som et forholdsvist lavt anslag, når en ser på gevinsten ved å forebygge risikoen for uopprettelige skader på vår største ressurs, som våre skolebarn og vår nye generasjon utgjør. Et spart liv reddet i trafikken sparer samfunnet for ca. 25 mill. kroner, i tillegg kommer besparelsene for skader. I tillegg kommer den viktigste besparelsen som er de sparte menneskelige lidelsene for både offer og de pårørende.

## FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen fremme nødvendige forslag til endringer i vegtrafikkloven, slik at det blir forbud mot å transportere skolebarn og ungdom stående i skolebuss.

28. april 2004