



# Representantforslag nr. 28

(2007-2008)

fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Jon Jæger Gåsvatn, Anders Anundsen, Arne Sortevik og Bård Hoksrud

Dokument nr. 8:28 (2007-2008)

## 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

### BAKGRUNN

Alle nye busser ble i oktober 1999 påbudt å ha setebelter som standard. Påbudet ble nedfelt i kjøretøyforskriften. Påbudet gjelder ikke typiske bybusser som går i bytrafikk. Dette betyr at bussene som i dag ikke har setebelter, er bybusser og eldre busser. Det at disse bussene ikke har setebelter er en risiko for sikkerheten til passasjerene. I tillegg til dette er ungdom i en rekke fylker henvist til ståplass på skolebussen hver skoledag. Mange av de bussene som benyttes til skolebartransport, er gamle busser som ble kjøpt inn lenge før påbudet om sikkerhetsbelter i bussene ble innført. Forslagsstillerne mener at dette er uforsvarlig, og ønsker å fremme forslag som sikrer at alle barn og ungdom som et minimum skal ha et sete å sitte i på bussen. I tillegg ønsker forslagsstillerne å få vurdert muligheten til å innføre et påbud om sikkerhetsbelter på alle bussene.

Så vidt forslagsstillerne vet, finnes det pr. i dag ikke noe regelverk som regulerer skolebusstransporten av barn i detalj. Skoleskyssen er underlagt de alminnelige krav for transport, og skal som hovedprinsipp være "forsvarlig". Skolebartransporten 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 skolebusser har vært involvert. Både tallet på elever som får skoleskyss og tallet på elever som bor utenfor

skyssgrensen har økt i løpet av de siste ti årene. Anslagsvis er om lag 200 000 barn henvist til å ta skolebuss. Skysskostnadene beløper seg totalt til mellom 3 og 4 mrd. kroner i året. Kommunene legger ned rundt 40 nærmiljøskoler årlig. Dette medfører om lag 2 500 nye elever som skal transporteres med bussene hvert år. Skyssomfanget varierer fra fylke til fylke.

### Gjeldende regelverk

Det er to forskrifter som er av særlig betydning for den type transport det her er snakk om. Den første av disse er forskrift av 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn. I denne forskriften stilles det generelle krav til bruk av bilbelter og barnesikringsutstyr. Generelt kan man si at bilbelte skal brukes der det er montert. Barn skal bruke egnet sikringsutstyr hvis dette finnes i bilen. Hvis ikke slikt utstyr finnes, skal de vanlige bilbeltene brukes på egnet måte.

Forskrift av 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) spesifiserer imidlertid mer presist i forhold til busstransport. I kapittel 8 i denne forskriften skilles det mellom ulike typer av busser, noe som også er av betydning i denne sammenheng. Overordnet skilles det mellom kjøretøy i gruppe M2 og M3, hvor da første kategori betegner såkalte minibusser og andre kategori omfatter vanlige busser.

Kjøretøy med mer enn 22 passasjerplasser utover føreren deles videre inn i tre klasser: Klasse I er bybusser innrettet med ståplasser, klasse II er forstadsbusser hovedsakelig innrettet med sitteplasser, men også med muligheter for stående passasjerer. Klasse III utgjøres av tur- og ekspressbusser som kun har sitteplasser.

Norge ble nødt til å endre den tidligere omtalte forskrift av 21. september 1979 nr. 7 i tråd med direktiv 2003/20/EF, som skjerper kravene til sikring i for-

hold til obligatorisk bilbeltebruk og krav om barne-sikringsutstyr. Samtidig fastslås det at det kan tillates unntak i forhold til bruk av M2- eller M3-biler i tettbygde strøk, eller i denne typen biler med ståplasser.

Ifølge direktivet skulle implementeringen av bestemmelsene være gjort innen 9. mai 2006.

Etter det forslagsstillerne erfarer, er det en prosess i gang i EU, hvor det er under vurdering å innføre beltepåbud for bussene, og forbud mot stående passasjerer. Et slikt regelverk vil bli aktualisert også her i landet, som en følge av EØS-samarbeidet. Regelverket vil imidlertid ikke ha tilbakevirkende kraft, noe som fører til at det vil ta mange år før alle bussene har setelbeler montert.

### Sikkerhet

Busstransport er et fylkeskommunalt ansvar, og det er busselskapene i hvert enkelt fylke som avgjør hva slags busser de ønsker å bruke. Fylkeskommunene kan imidlertid stille betingelser om valg av buss typer i forbindelse med tildeling av konsesjoner. Skoletransport av barn foregår i dag i praksis med vanlige rutebusser uten egne krav til sikring. I dag følger bruksplikten for sikkerhetsutstyr monteringsplikten. Det vil i praksis bety at forstadsbusser (klasse II) registrert før oktober 1999 er fritatt fra krav om bilbelte, i tillegg er bybusser (klasse I) fritatt, mens det i ekspressbusser (klasse III) er forbudt med ståplasser og påbudt med belte.

Ifølge Statens vegvesen kan fylkeskommunene/kommunene i forbindelse med sin innkjøpspolitikk stille krav om at busser som brukes til skoleskyss skal være utstyrt med bilbelter, men dette blir sjelden gjort. Årsaken er at denne typen krav til at alle passasjerer skal ha rett til sitteplass og belter i bussene vil fordyre skolebarntransporten, og at ikke alle som står for denne type innkjøp nødvendigvis har hatt fokus på dette.

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

Fylkene og busselskapene bruker dette bevisst i sin planlegging av skolebarntransporten 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.

I mange tilfeller brukes gamle utrangerte busser, for på en enkel måte å "omgå" den nye lovgivningen. Disse eldre bussene ble i sin tid sertifisert med mange

tillatte ståplasser og brukes nå i skolebarntransporten på en helt lovlig måte.

Dette skjer samtidig som det innføres stadig strengere sikkerhetsregler, blant annet med krav om bruk av sikkerhetsbelter for nye kjøretøy. Dette skaper stor usikkerhet og redsel både hos barna og foreldrene. Denne opplevelsen av risiko og utrygghet fører også til at mange foreldre velger å kjøre sine barn og unge selv i privatbil, parallelt med skolebussen.

Det er også verdt å merke seg at en av hovedårsakene til at det er innført bilbeltepåbud selvsagt ikke er fordi en gjennom dette virkemiddelet tror at antall trafikkulykker går ned, men fordi en gjennom beltebruk kan redusere omfanget av personskade hvis et uhell skulle skje. Det er også viktig å merke seg at bilbelte kanskje er det enkelttiltaket som har bidratt til å redusere antallet hardt skadde og drepte i trafikken mest. Disse sikkerhetstiltakene er selvsagt også av forebyggende karakter. Flere sjåfører gir uttrykk for at de daglig frykter hva som kan skje hvis bussen skulle kjøre av veien og velte, eller at de må bråbremse i en hastighet av 70-80 km/t med midtgangen full av stående barn. Alle har merket seg den tragiske ulykken i Verdal den 24. november 2007, hvor det ikke var montert bilbelter, noe som kan ha resultert i at ulykken ble så alvorlig som den ble.

### Fylkeskommunenes fokus på sikkerhet i skolebuss

Både i 2004 og 2006 ble det fremmet forslag om forbud mot å transportere skolebarn og ungdom stående i skolebuss, jf. Dokumentene nr. 8:68 (2003-2004) og nr. 8:84 (2005-2006). Stortingets flertall avviste forslagene under henvisning til at skoleskyss var et fylkeskommunalt ansvar. Samtidig ble det i 2004 gitt uttrykk for at flertallet også var "opptatt av sikkerheten til barn og ungdom som transporteres i buss til og fra skolen," og det ble gitt uttrykk for et ønske om at: "fylkeskommunene sørger for en sikker skoletransport og nok sitteplasser også i tilfeller hvor det ikke kjøres egne skoleruter." (Jf. Innst. S. nr. 205 (2003-2004).)

I forbindelsene med behandlingen i 2006, uttalte en enstemmig kirke-, utdannings- og forskningskomité i Innst. S. nr. 16 (2005-2006) følgende:

"Komiteen ber på denne bakgrunn Regjeringen vurdere behovet for endringer og presiseringer i vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter, eventuelt ny forskrift til opplæringsloven, for å sikre elever en ansvarlig skoleskyss."

Forslagsstillerne viser til at statsråd Øystein Djupedal forsikret at han ville se nærmere på saken. Men så langt har ingen ting skjedd.

Etter at Stortinget i 2004 avviste forslaget om sitteplassgaranti for skolebarn på bussen, ble det i Østfold tatt et innbyggerinitiativ overfor fylkestinget,

med krav om å sikre sitteplass på skolebuss. Det ble som følge av dette foretatt tellinger for å få oversikt over hvor mange som måtte stå på bussen. Østfold fylkeskommunes skoleskyssordning omfatter rundt 7 000 grunnskoleelever og 6 000 elever i den videregående skolen. På en gjennomsnittlig skoledag var det 68 bussavganger med ståplasser og det var 660 elever som ikke fikk sitteplass. Totalt utgjør skoleskyssen i Østfold rundt fem millioner reiser hvert år. Dette tilsvarer om lag 45 pst. av alle som reiser med buss i Østfold. Etter at Østfold fylkeskommune satte fokus på problematikken, har fylket sammen med transportørene funnet en løsning på 30 pst. av de mest presserende ståplassavgangene uten særlige kostnader. Østfold fylkeskommune arbeider videre med problematikken, da med hovedfokus på å skaffe grunnskoleelevene sitteplass. Imidlertid konkluderer Østfold fylkesting, på lik linje med flere av de andre fylkene, med at en vil stille seg positive til et krav om sitteplass til alle, under forutsetning av at fylket får tilført de ekstra bevilgninger som er nødvendig.

### **Det menneskelige aspektet**

Barn og ungdom som er avhengige av å kjøre buss, 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 den delen av befolkningen som har størst regularitet i å benytte buss som transportmiddel. 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 skolebarntransporten. Derfor kan det i mange tilfeller åpnes for spekulasjon i skolebarntransporten 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 nå fortjener en løsning. Over tid har dette skapt frustrasjon med mye debatt og avisskriverier i mange deler av landet.

Det skapes ikke positive holdninger og forståelse fra skolebarna for det strenge bilbeltebudet i personbil og trafikkregler generelt, når man den ene dagen ser at myndighetene ilegger bøter fordi barn og ungdom ikke er fastspent i personbilen, mens de 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 hensyn 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 sikkerhetsbelter 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.

### **Fagmiljøenes bekymring**

Trygg Trafikk og Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund med sine respektive ledere, har stadig kommet med innspill i den offentlige debatt, og uttrykt sin sterke bekymring for at barn og ungdom må stå i skolebussene. De har også påpekt at det er spesielt at det heller ikke er påbudt med bilbelter i busser som er eldre enn 1999. Mange av de bussene som nyttes til skoleskyss, er også gamle, og unngår derfor ofte kravet om beltebudet.

De samme organisasjonene 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 busser. Dette øker ytterligere risikoen for skader.

Tillitsmannsverket og fagorganisasjonene til bussjåførene har også rettet søkelyset på skolebusser 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 og andre reisende på denne måten.

Det er gitt uttrykk for det paradoksale i at det finnes klare og strenge krav til sikring av "død last", mens barn og ungdom kan fraktes usikret, stående i bussens midtgang.

### **Økonomi**

Forslagsstillerne mener at behovet for å sikre barn og ungdom i skolebuss er meget stort. Skolebarntransportene 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 være rundt 45 mill. kroner. Dette tall må i denne sammenheng anses og betraktes i lys av gevinsten ved å forebygge risikoen for uopprettelige skader på vår største ressurs, som våre skolebarn og vår nye generasjon utgjør. Et spart liv i trafikken sparer samfunnet for ca. 25 mill. kroner, i tillegg kommer besparelsene for skader. Den viktigste besparelsen vil imidlertid være de sparte menneskelige lidelsene for både offer og de pårørende.

Mer kostnader for å sikre sitteplass til alle som har behov for skoleskyss må også ses i sammenheng med en av årsakene til den økte skoleskyssen, nemlig nedlegging av skoler. De samlede kostnadene for skoleskyss er mellom 3 og 4 mrd. kroner.

**FORSLAG**

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

**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 typis-

ke 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.

27. november 2007