



Representantforslag 65 S

(2009–2010)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik, Anders Anundsen og Jon Jæger Gåsvatn

Dokument 8:65 S (2009–2010)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik, Anders Anundsen og Jon Jæger Gåsvatn om innføring av setebeltepåbud i buss og sikker og forsvarlig skolebusstransport

Til Stortinget

Bakgrunn

En skolebuss med 40 elever om bord kjørte av veien i Østfold 11. februar 2010, og det er heller ikke lenge siden det var en kollisjon mellom en skolebuss og en lastebil på E134, og en kollisjon mellom en skolebuss og to personbiler på E16.

200 000 barn og unge må benytte skolebuss daglig. Ståplassene og anretninger til å holde seg fast i på bussen er tilpasset voksne, og passer dårlig for en liten 6–7-åring. Skolebussene som benyttes er gjerne av eldre årgang, og ble i sin tid sertifisert uten setebelter og med mange tillatte ståplasser, og kan derfor brukes i skoletransporten på en helt lovlig måte. Dagens regelverk stiller ingen absolutte krav til sikring av barn i buss, eller bruk av utstyr. Mellom 4 000–10 000 barn må stå på bussen til eller fra skolen hver dag, selv i høye hastigheter. Sitteplass og bruk av setebelte reduserer risikoen for skade med minst 50 pst. Forslagsstillerne er opptatt av at barn og unge som må bruke skolebuss på sin arbeidsreise, skal kunne ferdes trygt og sikkert. Fremskrittspartiet fremmet i 2007 et representantforslag om innføring av setebeltepåbud i buss og sikker og forsvarlig skolebusstransport, Dokument nr. 8:28 (2007–2008). Åpen høring med Barneombudet, Trygg Trafikk og Transportbedriftenes Landsforening ble gjennomført i Stortingets

transport- og kommunikasjonskomité. Barneombudet og Trygg Trafikk var på høring i Stortinget 30. januar 2008 helt klare og tydelige på at nå må man sørge for at alle barn og unge skal ha en sitteplass under skoletransporten. Disse instansene mente også at man ikke kunne vente lenger, at endringene måtte iverksettes med en gang, og ikke nok en gang utredes og vente, når man vet at svaret er at disse endringene må gjennomføres. Under innlegget fra Transportbedriftenes Landsforening i høringen 30. januar 2008 kom det frem at det er ca. 2 800 busser registrert mellom 1986 og 1998. Dette ville, ifølge foreningen, medføre at det med en utskiftingstakt på ca. 370 busser pr. år ville ta ca. 7 år å skifte ut disse bussene. Fremskrittspartiets forslag fikk kun tilslutning av andre ikke-sosialistiske partier, mens flertallet stemte for et nedtonet forslag som lød som følger:

«Stortinget ber Regjeringen vurdere muligheten for å innføre påbud om sitteplass for skolebarn i skoleskys med buss.»

Fremskrittspartiet la for øvrig også frem et tilsvarende forslag som det i Dokument nr. 8:28 (2007–2008) i 2006 i Dokument nr. 8:84 (2005–2006).

Det er verdt å merke seg at en av hovedårsakene til at det er innført bilbeltepåbud i nye busser, selvsagt ikke er at en gjennom dette virkemiddelet tror at antall trafikkulykker går ned, men fordi en gjennom beltebruk kan redusere omfanget av personskader hvis et uhell skulle skje. Bilbelte er kanskje det enkelttiltaket som har bidratt til å redusere antallet hardt skadde og drepte i trafikken mest. Flere sjåfører gir uttrykk for at de daglig frykter for 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. 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 ungdommene 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.

SINTEF la frem rapporten: «Sikkerhet knyttet til transport av skolebarn med buss» i slutten av mai 2008, der de konkluderte med at skoleelever i liten grad blir skadet som passasjerer i buss. Forslagsstillerne mener at man isteden må fokusere på potensialet for ulykker, slik man blant annet gjør innenfor oljebransjen. Det er årlig ca. 40 personskader i forbindelse med skoletransport. Heldigvis har det så langt vært få alvorlige ulykker, men det betyr ikke at det ikke er en fare for at det kan skje alvorlige ulykker.

Forslagsstillerne viser til spørretimen 17. desember 2008 der stortingsrepresentant Bård Hoksrud stilte et spørsmål til samferdselsminister Liv Signe Navarsete om sikring av barn i skolebuss. Statsråden svarte «at det i den søte juletid var lov å ha slike fromme og gode ønsker, og påpekte samtidig at statsråden ikke var julenissen». Forslagsstillerne mener at sikring av barn i skolebuss skal man ta på høyeste alvor. Forslagsstillerne vil også vise til skriftlig spørsmål i Dokument 15:924 (2008–2009) fra Bård Hoksrud om sikring av barn i skolebuss, der samferdselsminister Liv Signe Navarsete la skylden på fylkene, en linje Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet opprettholdt i statsbudsjettet for 2010 i Prop. 1 S (2009–2010). Forslagsstillerne 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. Forslagsstillerne vil peke på at de aller fleste fylkes- og lokalpolitikere er enige om at det må gjøres noe med dette. Fordi sitteplass til alle ikke er lovpålagt, blir lovpålagte oppgaver prioritert fremfor ikke lovpålagte oppgaver. Derved taper disse barna og ungdommene fremfor andre viktige lovpålagte oppgaver med bakgrunn i fylkeskommunens økonomiske situasjon.

Det er i mange andre land en tydelig uniformering av skolebuss 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 destinasjonsvinduet foran, til tross for at kjøretøyforskriften § 8-4 blant annet krever følgende:

«På buss i skolerute skal foran og bak være plassert skolebarnskilt. Skiltet skal være kvadratisk med sider 400 mm. Bokstavhøyden skal være minst 100 mm. Typenes strektykkelse skal være minst 1/6 av bokstavhøyden. Skiltets overkant skal være plassert høyst 1.500 mm over veibanene. Skiltets bunn skal være av hvitt lysreflekterende materiale. Symbol og typer skal være røde (ikke lysreflekterende). Se fig. 16.»

Forslagsstillerne ser det som positivt at en samlet opposisjon i transport- og kommunikasjonskomiteen i Innst. 13 S (2009–2010) tok til orde for økt sikkerhet for barn i skolebuss.

Forslag

Forslagsstillerne vil på denne bakgrunn fremme følgende

f o r s l a g :

I

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om 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.

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 dem som har ansvaret for transporten, foreslås innarbeidet i revidert nasjonalbudsjett for 2010.

III

Stortinget ber regjeringen sørge for at det stilles høyere krav til uniformering av skolebuss, og at det som et minimum påses at kjøretøyforskriften følges.

17. februar 2010