

MOTTATT

23 FEB 2011



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo.

Deres ref.: 09/1312- AML

Vår ref.:943.1-GS

Dato: 21. februar 2011

► **Høringsuttalelse: Forslag om endring av vegtrafikkloven § 40 a annet ledd og forslag til ny forskrift om krav til særlige sikringstiltak ved skoleskys i buss**

Vi viser til departementets brev og høringsnotat datert 23.desember 2010, og Trygg Trafikk takker for muligheten til å komme med synspunkter og kommentarer.

Trygg Trafikk vil berømme departementet for et grundig og omfattende høringsdokument, om viktige spørsmål i trafikksikkerhetsarbeidet.

TRYGG TRAFIKKS SYNSPUNKTER

Forslag til lovtekstendring:

Trygg Trafikk er svært positiv til departementets forslag om å utvide anvendelsesområdet for vegtrafikklovgivningen § 40 a annet ledd. Departementets forslag vil etter vår mening vesentlig styrke arbeidet for økt trafikksikkerhet, ved at flere trafikksikkerhetstiltak i framtiden enklere kan omfattes av hjemler i forskrifter og deretter pålegges fylkeskommuner og kommuner til beste for befolkningen.

Trygg Trafikk mener også at endringen i lovteksten vil kunne åpne for økt fokus og større oppmerksomhet på trafikksikkerhet.

Forslag til forskriftstekst om særlige sikringstiltak:

Trygg Trafikk er svært positiv til at departementet fremmer forslag til forskrift om krav til særlige sikringstiltak ved skoleskys i buss. Vi er imidlertid skuffet over at ikrafttredelsestidspunktet er foreslått såpass langt fram i tid som skolestart 2015.

Trygg Trafikk ønsker at alle nye transportavtaler som inngås fra og med skoleåret 2011/2012 skal omfattes av forskriften. Departementet bør sikre at alle nye transportavtaler med muligheter til forlengelse som inngås før det foreslåtte ikrafttredelsestidspunktet omfattes ubetinget av forskriften.

Trygg Trafikk ser både praktiske og økonomiske problemer dersom buss klasse I (bybusser) skulle omfattes av de foreslåtte sikringstiltak For å øke elevenes sikkerhet og begrense bruken av bybusser med mange ståplasser på høyhastighetsveier til



TRYGG TRAFIKK
Tollbugata 32
Postadresse:
Postboks 2610 St.Hanshaugen
NO-0131 Oslo

Tlf: +47 22 40 40 40
Faks: +47 22 40 40 70
hovedkontor@tryggtrafikk.no
www.tryggtrafikk.no

Org. nr.: NO 970 133 410 MVA
Bank: 7044 05 05757
IBAN: NO13 7044 0505 757
SWIFT-BIC: DNBANOKKXXX

skoleskyss, foreslår vi at departementet innfører hastighetsbegrensninger på denne typen busser. Det er idag ingen særskilte hastighetsbegrensninger for bybusser, og Trygg Trafikk foreslår at denne typen busser ikke skal kunne brukes på veistrekninger med høyere fartsgrense enn 50 km/t.

Trygg Trafikk anbefaler at departementet tar initiativ til å kartlegge ulykkessituasjonen i denne typen busser, siden SINTEFs rapport fra 2008 anslår at stående passasjerer har 6-7 ganger høyere ulykkesrisiko enn sittende passasjerer.

Trygg Trafikk ønsker at det i forskriftstekstens §3 blir presisert at sitteplassene skal ha 3-punkts bilbelter fastmontert. Selv om få 2-punkts belter blir montert i dag, bør det etter vår mening framkomme at 3-punkts belter skal være standard.

Nødvendigheten av å regulere også kommunens skyssansvarsområder:

I høringsbrevet ber departementet om at høringsadressatene særskilt kommenterer om det er nødvendig med regulering av de skyssansvarsområder kommunen er pålagt etter Opplæringslova. Trygg Trafikk mener det er helt nødvendig å regulere også denne transporten, for å sikre alle skyssberettigede elever like rettigheter over hele landet i hele skoletiden – uavhengig av kommuneøkonomi eller andre lokale forhold og prioriteringer.

Trygg Trafikk mener at når elever er på skoleturer, transporteres til ulike fritidsaktiviteter eller deltar i annen reisevirksomhet i skoletiden, bør de samme sikkerhetskrav være pålagt i lov eller forskrift, som eksisterer for skoleskyss til og fra skolen.

Vurderingene og momentene som nevnes i høringsnotatet om blant annet "overføringseffekt" fra pålegget til fylkeskommunen, egne skolebusstransporter eller økt kapasitet på ordinære busser på dagtid, mener vi ikke er tilstrekkelige for å sikre elevene tilfredsstillende.

Dersom ikke kommunens skyssansvarsområder omfattes av forskriftsendringen, er det grunn til å frykte at kommuner vil kunne bruke økonomiske eller andre praktiske argumenter for å omgå innføring av de foreslåtte sikringstiltak.

Manglende samsvar i sikkerhetskrav til barn i bil og barn i buss

Trygg Trafikk mener at plikten til å gå på skolen må følges av en rett til å komme trygt til og fra – samt ha den samme rett til sikkerhet på den transporten som kommunen som skoleeier har ansvar for. Trygg Trafikk ser fram til at dette vil bli regulert i lov og forskrift.

I dag er kravet til sikkerhet ulikt fra fylke til fylke – og fra kommune til kommune. Det er urimelig at barnas sikkerhet er avhengig av hvor de bor i landet. Det burde ikke være slik at ulik økonomi og prioriteringer lokalt skal være avgjørende for sikkerheten på skoletransporten.

Det er et faktum at skoletransporten øker i omfang på grunn av omfattende skolesammenslåinger.

Trygg Trafikk mener at det bør være samsvar mellom krav til sikring av barn i personbil og sikkerhet i buss. Det er inkonsekvent at reglene for sikring av barn i bil og i buss er såpass forskjellige, og dette gapet i krav til sikkerhet er urimelig og vanskelig å forklare for publikum.

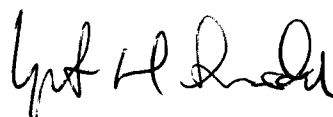
Oppsummering av Trygg Trafikks synspunkter:

- Trygg Trafikk støtter forslaget til endring av vegtrafikklovens § 40
- Trygg Trafikk støtter forslaget til forskrift om særlige sikringstiltak, men ønsker at "3-punkts belte" inntas i forskriftsteksten og at reglene skal gjelde fra og med skoleåret 2011/12
- Buss klasse I (bybusser) skal ikke brukes på veier med hastighetsgrenser over 50 km/t
- Trygg Trafikk mener det er helt nødvendig at forskriften også skal omfatte kommunens skyssansvarsområder
- Plikten til å gå på skolen må følges av en rett til å komme trygt til og fra
- Alle barn og unge skal ha rett til sitteplass med setebelter ved skoletransport
- Det må være samsvar mellom krav til sikring av barn i bil og barn i buss
- I vurderingene av de økonomiske konsekvensene av lov- og forskriftsendringer bør utrygghet og ulykkespotensialet legges til grunn heller enn historiske ulykkestall

Vennlig hilsen
Trygg Trafikk


Kari Sandberg

Direktør



Gustav H. Smedal
Rådgiver