

SINTEF A6236 – Åpen

RAPPORT

Sikkerhet knyttet til skolebarntransport i buss

Marianne Flø og Kristian Sakshaug

SINTEF Teknologi og samfunn

Transportsikkerhet og -informatikk

Mai 2008

www.sintef.no



SINTEF Teknologi og samfunn
Transportsikkerhet og -informatikk

Postadresse: 7465 Trondheim
Besøksadresse: S.P. Andersensv. 5
Telefon: 73 59 46 60
Telefaks: 73 59 46 56

Foretaksregisteret: NO 948 007 029 MVA

SINTEF RAPPORT

TITTEL

Sikkerhet knyttet til skolebarntransport i buss

FORFATTER(E)

Marianne Flø og Kristian Sakshaug

OPPDRAGSGIVER(E)

Samferdselsdepartementet

RAPPORTNR.	GRADERING	OPPDRAGSGIVERS REF.	
SINTEF A6236	Åpen	Grete Mathisrud	
GRADER. DENNE SIDE	ISBN	PROSJEKTNR.	ANTALL SIDER OG VEDLEGG
Åpen	978-82-14-04493-5	503446	48 sider + 4 vedlegg
ELEKTRONISK ARKIVKODE		PROSJEKTLEDER (NAVN, SIGN.)	VERIFISERT AV (NAVN, SIGN.)
A6236_Rapport_Skolebarntransport.doc		Marianne Flø	Dagfinn Moe
ARKIVKODE	DATO	GODKJENT AV (NAVN, STILLING, SIGN.)	
503446	2008-05-16	Ragnhild Wahl, Forskningsjef	

SAMMENDRAG

For å kunne vurdere eventuelle trafiksikkerhetstiltak knyttet til transport av skolebarn i buss, har Samferdselsdepartementet bedt SINTEF om å gjennomføre en utredning om risikoeksponering og sikkerhet knyttet til skoletransport av barn i buss. Spesiell oppmerksomhet er viet bruk av ståplasser og hvor mange skader som er forbundet med dette.

Undersøkelsen har bestått av 4 deler:

1. Gjennomgang av fylkenes praksis omkring barnas sikkerhet i forbindelse med skoleskyss.
2. Spørreundersøkelse blant grunnskoleelever som omhandler spørsmål om hvorvidt elevene sitter eller står om bord i skolebussen, om det er setebelte på bussen og om elevene har skadet seg på bussen til skolen.
3. Registreringer om bord i bussene for å finne tall på omfanget av barn som må stå på skolebussen.
4. Nytte- og kostnadsanalyse vedrørende krav om sitteplasser versus ståplasser.

Hovedfunnene i utredningen er:

- 2-3 % av passasjerene står hele veien til/fra skolen
- 6-7 % av passasjerene står deler av veien til/fra skolen
- Ca 40 % av skolebussene har setebelter
- 40 % av elevene bruker aldri setebelte, selv om bussen er utstyrt med dette
- Det er anslått at i løpet av et skoleår vil 5 % av elevene som har rett til skoleskyss, bli skadet på skolebussen slik at de blir borte fra skolen minst én dag.

STIKKORD	NORSK	ENGELSK
GRUPPE 1	Samferdsel	Transport
GRUPPE 2	Sikkerhet	Safety
EGENVALGTE	Kollektivtrafikk	Public transport
	Skolebarn	School children

Forord

Barnas sikkerhet i forbindelse med transport av barn i buss til skolen har vært debattert i flere år. Stortinget, barneombudet, media, interesseorganisasjoner som Trygg Trafikk og Transportbedriftenes landsforening med flere har involvert seg i debatten, og mener sikkerheten til skolebarna er for dårlig. Ved flere anledninger har det kommet forslag til Stortinget om regelendringer som fører til at barn sikres sitteplass og setebelte om bord i bussen til skolen.

For å danne et godt beslutningsgrunnlag for å kunne vurdere eventuelle trafiksikkerhetstiltak knyttet til transport av skolebarn i buss har Samferdselsdepartementet bedt SINTEF om å gjennomføre en utredning om risikoeksponering og sikkerhet knyttet til skoletransport av barn i buss. Denne rapporten redegjør for resultatene fra utredningen.

Kontaktperson i Samferdselsdepartementet har vært Grete Mathisrud.

Vi vil rette en takk til alle fylkene som har bidratt med opplysninger om skoler, busselskap og avtaler. En spesiell takk vil vi rette til skolene og busselskapene i Telemark, Oppland, Hordaland og Nordland fylke som har deltatt i undersøkelsene som er gjennomført i forbindelse med denne utredningen.

Prosjektmedarbeidere i prosjektet har vært Kristian Sakshaug og Nina Husby. Kristian Sakshaug har hatt hovedansvaret for utarbeidelsen av nytte/kostnadsberegninger, mens Nina Husby har lagt til rette spørreundersøkelser og sørget for punching av datamaterialet. Marianne Flø har vært prosjektleder og har hatt hovedansvaret for gjennomføring av undersøkelsene, analysene, samt skriving av rapporten. Dagfinn Moe har vært kvalitetssikrer.

Trondheim, mai 2008

Ragnhild Wahl

Forskningssjef

Innholdsfortegnelse

Forord.....	iii
Innholdsfortegnelse	v
Sammendrag	vii
Summary	x
1 Innledning	1
2 Metode og datainnsamling.....	2
2.1 Gjennomgang av fylkenes praksis omkring skolebarntransport.....	2
2.2 Undersøkelse blant grunnskoleelever med rett til skoleskyss.....	2
2.3 Undersøkelse i busselskaper som tilbyr skoleskyss.....	3
2.4 Kostnader forbundet med å unngå bruk av ståplasser og vurdering av nytten	3
3 Resultater - Fylkenes avtaler knyttet til skolebarntransport.....	4
3.1 Krav om sitteplasser.....	4
3.2 Krav om setebelter	4
3.3 Krav til vognmateriell	5
3.4 Fokus på trafiksikkerhet generelt.....	5
4 Resultater fra skoleundersøkelsen og bussundersøkelsen.....	6
4.1 Svarprosenter	6
4.1.1 Svarprosenter – Skoleundersøkelsen	6
4.1.2 Svarprosenter – Bussundersøkelsen.....	7
4.1.3 Svarprosenter - diskusjon.....	7
4.2 Elevenes reisevaner og informasjon om bussrutene	8
4.2.1 Reisehyppighet – Skoleundersøkelsen.....	8
4.2.2 Reisetid skoleundersøkelsen	10
4.2.3 Om bussrutene - Bussundersøkelsen.....	11
4.3 Andel elever som sitter/står på skolebussen	11
4.3.1 Andel elever som sitter/står på skolebussen – Skoleundersøkelsen	11
4.3.2 Andel elever som sitter/står på skolebussen – Bussundersøkelsen.....	13
4.3.3 Andel elever som sitter/står på skolebussen – Diskusjon	16
4.4 Setebelter.....	18
4.4.1 Setebelter - Skoleundersøkelsen	18
4.4.2 Setebelter - Bussundersøkelsen.....	21
4.4.3 Setebelter - Diskusjon	22
4.5 Skader	23
4.5.1 Skader - Skoleundersøkelsen	23
5 Politirapporterte ulykker – Anslag over hvor mange som blir drept eller skadd på skolebuss.....	26
6 Resultater – Kostnader forbundet med å unngå bruk av ståplasser – Vurdering av nytten.....	29
6.1 Kostnader ved å sette inn flere busser slik at bruk av ståplasser unngås.....	29
6.2 Anslag for antall unngåtte skader ved at alle får sitte på skolebussen.....	30
6.3 Vurdering av nytten ved at alle får sitte på skolebussen.....	31
7 Konklusjoner	33
Referanser	36

Vedlegg 1: Spørreundersøkelse grunnskoleelever

Vedlegg 2: Registreringsskjema busselskap

Vedlegg 3: Notat om fylkenes praksis i avtalene knyttet til skolebarntransport

Vedlegg 4: Oversikt over skoler og busselskap som har deltatt i undersøkelsen

Sammen drag

For å kunne vurdere eventuelle trafikksikkerhetstiltak knyttet til transport av skolebarn i buss har Samferdselsdepartementet bedt SINTEF om å gjennomføre en utredning om risikoeksponering og sikkerhet knyttet til skoletransport av barn i buss. Spesiell oppmerksomhet er viet bruk av ståplasser og hvor mange skader som er forbundet med dette.

Utredningen har bestått i følgende 4 deloppgaver:

1. Gjennomgang av *fylkenes praksis* omkring barnas sikkerhet i forbindelse med skoleskyss.
2. *Spørreundersøkelse blant grunnskoleelever* som omhandler spørsmål om hvorvidt elevene sitter eller står om bord i skolebussen, om det er setebelte på bussen og om elevene har skadet seg på bussen til skolen.
3. Registreringer om bord i bussene for å finne tall på omfanget av barn som må stå på skolebussen.
4. Nytte- og kostnadsanalyse vedrørende krav om sitteplasser versus ståplasser.

Fylkenes avtaler knyttet til skolebarnt transport

Resultatene er basert på en gjennomgang av dokumenter slik som transportavtaler/rammeavtaler mellom fylke og selskapene, kvalitetshåndbøker, krav til busstandard, anbudsinnbydelser/konkurransegrunnlag og skoleskyssreglement. Nedenfor er oppsummert praksis når det gjelder fire punkt av spesiell interesse for sikkerheten i skolebarnt transporten:

- *Krav om sitteplasser*
6 av 19 fylker sier de planlegger ut fra at det skal være sitteplasser til alle barn som har rett til skoleskyss. To av disse fylkene sier imidlertid at de ikke kan gi noen garanti om dette siden bussene ofte også benyttes av andre passasjerer.
- *Krav om setebelter*
Krav om montering av setebelter på busser i klasse 2 og 3 ble innført 1. oktober 1999. Ingen fylker stiller krav om at bare slike busser skal benyttes i skolebarnt transporten. Fire fylker oppgir at kravet til maksimalalder og gjennomsnittsalder på bussene tilsier at de fleste bussene allerede har setebelter, og at de få som ikke har setebelter vil bli skiftet ut innen 2-3 år. Imidlertid viser registreringene i bussundersøkelsen at buss med setebelter bare ble benyttet på 38 % av turene.
- *Krav til vognmateriell*
9 fylker stiller gjennom avtalene med busselskapene krav til *maksimal gjennomsnittsalder* på vognparken generelt, og 7 fylker stiller krav til *maksimal alder* på bussene. Ingen fylker har krav om dette som gjelder skolebarnt transporten spesielt.
- *Fokus på trafikksikkerhet generelt*
14 fylker gir uttrykk for å ha fokus på generell trafikksikkerhet, der 3 av fylkene henviser til offentlige krav/lover for kvalitet og sikkerhet. Med generell trafikksikkerhet menes at passasjerenes sikkerhet, komfort og trivsel skal ivaretas.

To fylker har i samarbeid utarbeidet et eget reglement for grunnskoleskyssen som beskriver lovhemmel, hvem som har rett til skoleskyss, planlegging av skoleskyss og forhold vedrørende sikkerheten.

Ståplasser

Gjennom analysene av datamaterialet fra bussundersøkelsen og skoleundersøkelsen er det konkludert med at *2-3 % av passasjerene står hele veien til/fra skolen og 6-7 % av passasjerene står deler av veien til/fra skolen.*

Gjennomgangen av fylkenes praksis når det gjelder sikkerheten til skolebarn viser at 6 av 19 fylker som stiller krav til at det skal være sitteplass til alle på skolebussen.

Utredningen viser at dersom en har til hensikt at alle skoleelever skal sitte om bord i bussen bør en planlegge for høyere setekapasitet enn det forventede antall passasjerer. *En forholdsvis stor andel av skolebarna kan nemlig velge å stå fremfor å sette seg ved siden av noen de ikke kjenner.*

Setebelter

Ingen fylker som stiller krav til setebelter i skolebussene. I Nord-Trøndelag skal det stilles krav om dette fra høsten 2009.

Det var montert setebelter på bussen for 38 % av turene som inngikk i bussundersøkelsen.

40 % av elevene svarer at de ikke benytter setebeltet selv om det er montert om bord på skolebussen, mens bare 23 % svarer at de alltid gjør det. De resterende 37 % svarer at de av og til eller som oftest gjør det. Det er en tendens til at størst andel bruker setebeltet i de fylkene hvor bussjåførene er flinke til å minne passasjerene på å ta det på.

Skader

Ut fra elevenes egenrapporterte skader i løpet av et halvt skoleår, kan vi anslå at *i løpet av et helt skoleår* blir ca 14 % av elevene som har rett på skoleskyss, skadd på skolebussen. De fleste av disse skadene er små og medfører ikke fravær fra skolen. *5 % får skader som medfører skolefravær minst én dag, og 2 % skader som fører til skolefravær på 2 dager eller mer.*

Ved ca 1/5 av de selvrapporterte skadene stod eleven om bord på bussen. Ved å sammenligne denne andelen med andel står på skolebussen til eller fra skolen, kan en grovt anslå at skaderisikoen for en stående passasjer er 6-7 ganger høyere enn for en sittende.

Ca 1/3 av skadene skjedde i forbindelse med av- eller påstigning.

Ca halvparten av skadene er knyttet til årsaker som faller inn under definisjonen av et trafikkuhell slik som utforkjøring, bråbremsing, kjøring over hump eller dump, samt fot klemmt i dør / kjørt på fot.

18 % av skadene er ut fra elevenes beskrivelse antatt å skyldes mobbing/juling.

Vurdering av nytten av å sette inn flere skolebusser slik at bruken av ståplasser unngås

Vi har anslått at en økning av antall vognkilometer slik at alle kan sitte på skolebussen, vil gi en årlig ekstra kostnad på 121 millioner kroner. Herav er 103 millioner direkte knyttet til økt antall vognkilometer med buss, en kostnad som vil falle på fylkeskommunene.

Vi har også anslått at dette vil gi 1 589 færre skader som betinger skolefravær eller har tilsvarende alvorlighetsgrad (for "andre passasjerer" på integrerte ruter). Dette gir en kostnad pr unngått skade på kr 76 000. Dette over 80 % mer enn hva vi har antatt kan være gjennomsnittskostnaden for en slik skade (ca. kr 41 000). *Dette indikerer at kostnaden for tiltaket kan være større enn nytten.*

Vi vil presisere at tallene denne konklusjonen bygger på er forholdsvis grove anslag. Det er imidlertid en betydelig forskjell mellom beregnet kostnad pr unngått skade og gjennomsnittskostnaden for en skade. Dette viser at det skal en forholdsvis stor endring til når det gjelder verdien på inngangsparametrene, før kostnad pr unngått skade blir mindre enn gjennomsnittskostnaden pr skade.

Sammenligning med undersøkelsen i 1998

Sammenlignet med en tilsvarende undersøkelse som ble gjennomført i 1998, er det ikke store forskjeller når det gjelder hvor stor andel som står om bord på skolebussen. Selvrapporterte skader synes også å ligge på samme nivå. Også i 1998 ble kostnaden ved å øke busskapasiteten slik at alle fikk sitte, vurdert til å være større enn nytten, det vil si reduksjonen i skadekostnader.

Summary

The Ministry of Transport has engaged SINTEF to conduct a study of risk exposure and safety in relation to school bus transport. School children standing on the bus and accidents as a result of this, have been of particular interest. The study should form the basis of assessment of traffic safety measures related to this type of transport.

The study consists of four parts:

1. A study of the contracts between the county authorities and the company delivering public transport, with focus on school bus safety.
2. Survey among pupils in primary school to find out if
 - pupils get a seat on school buses or have to stand
 - there are seat belts on the buses
 - pupils have been injured on board school buses
3. Registration of the share of standing passengers on school buses
4. Costs and benefits by offering all pupils a seat on school buses

Counties approach to contracts in school transport

Results are based on an overview of documents such as transport/framework agreements between counties and companies, quality handbooks, bus standards requirements, calls for tenders/competitive principles and regulations for school transport.

The counties' approach to safety related school transport is summarised below in four points of special interest:

- *Seat requirements*

6 of 19 counties plan to provide seating accommodation for all children who have the right to school transport. However, two of these counties say that they cannot offer a guarantee about this, since buses are also used by other passengers.

- *Seatbelt requirements*

A request for seatbelt installation in second and third class busses was introduced the 1st October 1999. None of the counties require that only such buses can be used for school transport. Four counties say most of the buses used in school transport are registered after the mentioned date, or will be replaced in the next two or three years. However, registrations show that buses with seat belts mounted, were used only at 38 % of the school transport trips.

- *Transport equipment requirements*

9 counties require in general in their contracts with bus transport companies *a maximal average age value* for vehicle fleets, and 7, *a maximal age* for busses. There is no such requirement especially concerning school transport.

- *Focus on traffic safety in general*

14 counties declare to focus on general traffic safety; three of them refer to official requirement/legislation for quality and safety. General traffic safety means that passengers' safety, comfort and satisfaction will be ensured.

Two counties have in cooperation established proper regulations concerning transport for primary schools which describe law decisions, who has the right to school transport, school transport planning and safety conditions.

Comparison with study of 1998

Comparison with a corresponding study realised in 1998 (Sakshaug and Wahl 1998) shows no significant differences concerning the number of passengers standing in school busses. The reported accidents are also at the same level. Also in 1998, the cost to increase the busses' capacity in order to give a seat to everybody was evaluated higher than the benefit, i.e. the reduction of accidents cost.

Pupils standing on school buses

2-3 % of the passengers stand on the bus the whole trip to/from school

6-7 % of the passengers stand on the bus part of the trip to/from school

6 of 9 the county authorities require seats for all pupils on the school bus.

The survey shows that in order to provide seats for all pupils on school buses, it should be planned for a higher seat capacity than the expected number of passengers. This is because quite many school children choose to stand instead of sitting beside an unknown person.

Seat belts

At the moment there is no requirement by county authorities of seat belts in school buses. However, in Nord-Trøndelag this will be required from the autumn 2009.

On 38 % of the trips where the share of standing passengers were registered, the bus had seat belts mounted.

The survey among the pupils reveals that 40 % of the pupils do not use seat belt, even if the bus is equipped with such. Only 23 % will always use seat belts when they are mounted.

Injuries

Estimation of number of injuries is based on self reported injuries among pupils. During a school year 14 % of the pupils entitled to transport to school will be injured on board school buses. The majority of injuries is minor and will not require school absence. 5 % of the pupils will get injuries requiring school absence of at least 1 day, and 2 % of at least 2 days.

In 1/5 of the incidents the pupil was standing on board the school bus. By comparing to the portion of school bus passengers standing, the risk of getting injured could be estimated as 6-7 times higher when standing than when sitting.

The benefit of increased school bus capacity to avoid the use of standing places

We have estimated that a 7 % increase in bus kilometres will be necessary in order to provide seats to all passengers on school buses. The yearly cost of this will be 121 million kroner (10,5 million Euros). It is estimated that this will reduce the number of injuries resulting in absence from school, with 1 589. This gives a cost of 76 000 kroner (9 300 Euro) per avoided injury. This is over than 80 % more than estimated average cost of such an injury (approximately 41 000 kroner = 5000 Euro). *This indicates that the cost for this initiative can be higher than the benefit.*

This conclusion is based on relatively rough estimates. However, there is a substantial difference between cost per avoided injury and average cost per injury. This shows that *a relatively big change in input values of the parameters is necessary to get a cost per avoided injury smaller than average cost per injury.*

1 Innledning

I dag reguleres transporten av barn i grunnskolealder i opplæringsloven (§7-1 og §13-4). Barn i 1. trinn har rett til gratis skoleskyss dersom de bor mer enn 2 km fra skolen, mens barn i 2.-10. trinn har rett til gratis skoleskyss dersom de bor mer enn 4 km fra skolen. I tillegg har elever med behov for skoleskyss på grunn av funksjonshemming eller midlertidig skade eller sykdom rett til skyss uavhengig av skoleveiens lengde (opplæringsloven § 7-3). Dette er det fylkeskommunen som administrerer og fatter beslutning om. Det kan søkes om gratis skoleskyss dersom barnet har særlig farlig eller vanskelig skoleveg. Skyssrett som følge av farlig skoleveg fatter kommunen beslutning om i hvert enkelt tilfelle.

Det finnes per i dag ikke et sentralt påbud om at elevene skal ha sitteplass om bord på bussen til og fra skolen. Det er opp til det enkelte fylke å stille krav til selskapene om dette.

Det er krav om at busser i klasse 2 og 3 registrert etter 1. oktober 1999 skal ha montert setebelster. Det er imidlertid ikke noe krav om at bare slike busser skal benyttes i skolebarntransporten. Også dette er det opp til fylkene å stille krav til selskapene om.

Barnas sikkerhet i forbindelse med transport av barn i buss til skolen har vært debattert i flere år. Stortinget, Barneombudet, media og interesseorganisasjoner som Trygg Trafikk og Transportbedriftenes landsforening med flere har involvert seg i debatten. Mange mener sikkerheten til skolebarna er for dårlig. Ved flere anledninger har det kommet forslag til Stortinget om endringer som gjør at barn sikres sitteplass og setebelte om bord på bussen til skolen.

For å kunne vurdere eventuelle trafikksikkerhetstiltak knyttet til transport av skolebarn i buss, har Samferdselsdepartementet bedt SINTEF om å gjennomføre en uredning om risikoeksponering og sikkerhet knyttet til skoletransport av barn i buss. Spesiell oppmerksomhet skal vies bruk av ståplasser og hvor mange skader som er forbundet med dette.

Undersøkelsen SINTEF har gjennomført omfatter transport av grunnskoleelever i buss. Elever som fraktes i taxi eller annen spesialtransport er ikke med i undersøkelsen.

2 Metode og datainnsamling

Studien er delt inn i 4 deler. Metodikk for hver delundersøkelse er beskrevet i påfølgende delkapitler

2.1 Gjennomgang av fylkenes praksis omkring skolebarntransport

Fylkene ble kontaktet per telefon og bedt om å oversende relevante avtaler mellom fylket og busselskapene som tilbyr skolebarntransport blant elever i grunnskolen. Dette materialet er gjennomgått og systematisert for å finne praksis i hvert fylke. I gjennomgangen er det fokusert på fylkenes praksis knyttet til barnas sikkerhet, som for eksempel krav i forhold til:

- Ståplasser
- Setebelter
- Vognmateriell

2.2 Undersøkelse blant grunnskoleelever med rett til skoleskyss

Følgende 4 fylker ble valgt ut for å delta i studien:

- Hordaland
- Nordland
- Oppland
- Telemark

Fylkene ble bedt om å fremskaffe oversikter over grunnskolene i sitt fylke. Deretter ble et tilfeldig utvalg av skolene kontaktet per telefon og bedt om å delta i undersøkelsen. Kun elever med rett til skyss i buss skulle inngå i undersøkelsen. Det var et mål å sende undersøkelsen til ca. 500 grunnskoleelever i hvert fylke, det vil si om lag 2000 skjema.

Spørreundersøkelsen ble utarbeidet med basis i tilsvarende undersøkelser SINTEF har gjennomført, i 1998 (Sakshaug, K. og Wahl, R., 1998) og i 2007 for Møre og Romsdal (Flø, M., 2007), men med noen justeringer. Spørreskjemaet er vist i sin helhet i vedlegg 1. Spørreskjemaet tar for seg bruken av sitteplasser versus ståplasser, tilgang til og bruk av setebelter, samt omfang av skader.

Det nødvendige antall spørreskjema ble sammen med et informasjonsskriv sendt til hver enkelt skole. Skolene ble bedt om å gjennomføre undersøkelsen en dag i perioden 21. januar – 1. februar, 2008. Skolen kunne selv velge om skysselevene skulle fylle ut skjemaet på skolen eller som hjemmelektse. Det ble presisert at de yngste elevene (1.- 4. klasse) måtte få hjelp til å fylle ut skjemaet.

Innkommne skjema er punchet manuelt i Excel. Dataene er videre behandlet i statistikk-programvaren SPSS.

2.3 Undersøkelse i busselskaper som tilbyr skoleskyss

Bussundersøkelsen ble gjennomført i de samme fire fylkene som deltok i skoleundersøkelsen. Fylkene ble bedt om å fremskaffe oversikt over hvilke busselskap som tilbyr skolebarntransport samt kontaktpersoner i hvert selskap.

Selskapene ble kontaktet per telefon og invitert til å delta i studien. Et tilfeldig utvalg av rutene i hvert selskap ble plukket ut. Bussruter til skolene i skoleundersøkelsen ble spesielt plukket ut til bussundersøkelsen.

I registreringsskjemaet (vedlegg 2) skulle sjåførene registrere:

- Antall barn som står på bussen
- Om bussen har setebelter
- Turens lengde fra start til ankomst til siste skole

Det skulle registreres morgen og ettermiddag, 2 og 4 kilometer fra skolen i to dager.

Registreringene skulle gjennomføres i perioden 22. januar – 31. januar 2008. Selskapene ble bedt om å unngå registreringer på mandager og fredager da disse dagene kan ha et noe annerledes trafikkmønster enn midtukedagene. Samtidig ville en da også unngå eventuelle planleggingsdager ved skolene som gjerne legges i forbindelse med helg.

Innkommne skjema er punchet manuelt i Excel. Dataene er videre behandlet i statistikkprogramvaren SPSS.

2.4 Kostnader forbundet med å unngå bruk av ståplasser og vurdering av nytten

Kostnadene ved å sette inn ekstra bussmateriell slik at bruk av ståplasser unngås, tar utgangspunkt i andel turer i bussundersøkelsen hvor sjåføren har registrert at passasjerer (skolebarn og også andre passasjerer på integrerte ruter) står hele eller deler av turen. Vi antar at ved å øke antall vognkilometer tilsvarende andel turer hvor noen står, vil alle få sitte.

I tillegg til kostnadene knyttet direkte til økt antall vognkilometer, kommer økningen i antall ulykker og skadekostnader forbundet med økt antall kjørte kilometer. Denne økningen i antall skadde vil være knyttet til trafikanter utenfor bussen. Vi antar at antall skadde bussførere og –passasjerer vil være uendret, når vi da ser bort fra effekten av å sitte i stedet for å stå.

For å komme fram til hvor mange skader som unngås ved at alle får sitteplass, tar vi utgangspunkt i egenrapporterte skader i skoleundersøkelsen som har medført fravær fra skolen minst én dag, og hvor vedkommende stod på bussen da skaden skjedde. Vi antar at 75 % av disse skadene ville vært unngått dersom det hadde vært sitteplass til alle.

Ut fra det ovenstående beregnes en kostnad pr unngått skadde. Nytten vurderes ved å sammenligne kostnaden pr unngått skade med gjennomsnittskostnaden for hjemmeulykker, utdanningsulykker, idrettsulykker, og fritidsulykker i skadekategorien ”mindre skade” (Veisten og Nossun 2007). Det anses som mer relevant å sammenligne de egenrapporterte skadene om bord på buss med de nevnte typer skader, enn med lette trafikkskader som gjennomgående er av mer alvorlig karakter.

3 Resultater - Fylkenes avtaler knyttet til skolebarntransport

Funnene fra gjennomgangen av fylkenes praksis knyttet til skolebarntransport er sammenfattet her. Gjennomgangen er i sin helhet presentert i notatet i vedlegg 3.

Fylkene har ulik praksis for hvordan de håndterer arbeidet med kollektivtrafikken. Enkelte fylker har skilt ut denne virksomheten i et eget driftsselskap som eies av fylket. Andre fylker tar hånd om dette arbeidet i den ordinære fylkeskommunale driften. Det er ulik praksis på hvilke avtaler som benyttes mot selskapene, og det viste seg at det skulle være vanskelig å få noe enhetlig datamateriale å jobbe med. Gjennomgangen er basert på en blanding av følgende dokumenter:

- Transportavtaler/rammeavtaler mellom fylker og selskap
- Kvalitetshåndbøker
- Krav til busstandard
- Anbudsinnydelser/konkurransegrunnlag
- Skoleskyssreglement
- Brev vedrørende sitteplassgaranti

Ett fylke har kun oppgitt sin praksis per e-post uten å ha sendt med dokumenter som nevnt ovenfor.

Oslo er i en særstilling ettersom de ikke har en fylkesadministrasjon. Det er derfor kommunen som administrerer skoleskyss. Oslo kommune har ikke gitt detaljerte tilbakemeldinger om egen praksis. Per telefon ble det opplyst at dersom barn tok bussen til skolen, var det som følge av at de hadde farlig skoleveg, og at disse elevene da benyttet vanlig offentlig rutetransport.

3.1 Krav om sitteplasser

6 av 19 fylker uttrykker i klartekst at de planlegger ut fra at det skal være sitteplasser for alle barn som har rett til fri skoleskyss. To av disse fylkene uttrykker at de ikke kan gi en garanti for sitteplass ettersom bussen vanligvis også kan benyttes av øvrige passasjerer.

3.2 Krav om setebelter

Som nevnt i kapittel 1 ble det 1. oktober 1999 innført krav om at alle busser i klasse 2 og 3 skal ha montert setebelter. Ingen fylker stiller krav om at bare slike busser skal benyttes i skolebarntransporten. Fire fylker oppgir at kravet til maksimalalder og gjennomsnittsalder på bussene (klasse II) tilsier at de fleste bussene allerede har setebelter, og at de få som ikke har setebelter vil bli skiftet ut innen 2-3 år. Imidlertid viser registreringene i bussundersøkelsen at det ble benyttet busser med setebelter bare på 38 % av turene (se kapittel 4.4.2).

I kvalitetshåndboken til Akershus fylke står det at sjåføren skal oppfordre passasjerene til å bruke setebelte der dette finnes, og om nødvendig hjelpe passasjerer på med belte om nødvendig. I kvalitetshåndboken til Vest-Agder står det at det er passasjerenes ansvar å benytte sikkerhetsbelte.

I følge forskrift om bruk av bilbelte mv § 3, andre ledd framgår det imidlertid at *"Fører av motorvogn er ansvarlig for at passasjerer under 15 år bruker slikt verneutstyr, og kan ilegges gebyr når slike passasjerer er usikret."* (se vedlegg 3). I Ot.prp.nr. 53 (2003-04) er det gitt en nærmere beskrivelse av hvordan denne bestemmelsen bør/kan praktiseres overfor fører av buss. Her heter det blant annet at *"Utgangspunktet er at det ikke skal ilegges gebyr for unnlatt sikring av passasjerer under 15 år hvis sjåføren har opptrådt aktsomt i forhold til sikringsplikten. Når det*

gjelder buss må det etter departementets syn i en slik vurdering legges stor vekt på at sjåførens primæransvar er å føre kjøretøyet, noe som krever at oppmerksomheten i all hovedsak må være rettet mot trafikkbildet.”

Fra høsten 2009 vil Nord-Trøndelag fylke stille krav om at det skal være setebelter i alle skolebusser.

3.3 Krav til vognmateriell

9 fylker stiller gjennom avtalene med busselskapene krav til *maksimal gjennomsnittsalder* på vognparken generelt, og 7 fylker stiller krav til *maksimal alder* på bussene. Det er ingen fylker som stiller spesielle krav til selskapene angående hvilket bussmateriell som skal benyttes i skolebarntransport.

3.4 Fokus på trafikksikkerhet generelt

14 fylker gir uttrykk for å ha fokus på generell trafikksikkerhet, der 3 av fylkene henviser til offentlige krav/lover for kvalitet og sikkerhet. Med generell trafikksikkerhet menes at passasjerenes sikkerhet, komfort og trivsel skal ivaretas.

Oppland og Hedmark fylke har i samarbeid utarbeidet et eget reglement for grunnskoleskyssen. Dette dokumentet beskriver lovhjemmel, hvem som har rett til skoleskyss, planlegging av skoleskyss og ikke minst forhold vedrørende sikkerhet ved skoleskyss.

4 Resultater fra skoleundersøkelsen og bussundersøkelsen

I dette kapitlet presenteres resultatene fra skoleundersøkelsen og bussundersøkelsen samlet. Resultatene diskuteres underveis.

4.1 Svarprosenter

4.1.1 Svarprosenter – Skoleundersøkelsen

27 skoler med vel 2500 skyss elever sa seg villige til å delta i undersøkelsen. 26 skoler med til sammen 1718 skyss elever besvarte skjemaet. Dette gir en svarprosent på 68 %. Blant disse skyss elevene var 973 barneskoleelever og 744 ungdomsskoleelever¹. Tabell 1 gir en oversikt over svarprosenten for skolene i hvert enkelt fylke. Ser vi bort fra de skolene som ikke returnerte noen skjema², blir svarprosenten totalt sett lik 73. Oversikt over skolene som deltok i undersøkelsen er vist i vedlegg 4.

Tabell 1: Svarprosenter blant skolene som deltok i undersøkelsen

Fylke	Antall elever	Oppgitt antall skyss elever	Antall besvarte skjema	Svarprosent
Hordaland	1373	551	311	56 %
Nordland	901	635	489	77 %
Oppland	1584	744	508	68 %
Telemark	1626	594	410	69 %
Alle skoler	5484	2524	1718	68 %

Svarprosenter fordelt på klassetrinn er vist i Tabell 1. 1.-4. trinn har de laveste svarprosentene. Ungdomsskoleelevene har en høyere svarprosent enn barneskoleelevene.

Tabell 2: Svarprosenter fordelt på klassetrinn

	1. trinn	2. trinn	3. trinn	4. trinn	5. trinn	6. trinn	7. trinn	8. trinn	9. trinn	10. trinn
Antall svar	111	105	143	120	163	150	181	293	211	242
Antall skyss elever	237	208	276	222	208	209	233	330	305	296
Svarprosent	47 %	50 %	52 %	54 %	78 %	72 %	78 %	89 %	69 %	82 %

¹ En elev hadde ikke oppgitt klassetrinn

² Én skole i Telemark og én i Hordaland hvor storparten av skjemaene kom for sent til å bli med i analysen.

Tabell 3 gir en oversikt over hvordan svarene fordeler seg mellom klassetrinnene. Det er flere elever som har svart per trinn i ungdomsskoletrinnene enn i barneskoletrinnene. Ungdomsskolene har vanligvis en større skolekrets enn barneskolene, og vil derfor ha flere skyss elever.

Tabell 3: Fordeling av svar på klassetrinn

Trinn	Antall svar	Andel (%)
1. trinn	111	6,5
2. trinn	105	6,1
3. trinn	143	8,3
4. trinn	120	7,0
5. trinn	163	9,5
6. trinn	150	8,7
7. trinn	181	10,5
8. trinn	293	17,1
9. trinn	211	12,3
10. trinn	240	14,0
Totalt	1717	100

4.1.2 Svarprosjenter – Bussundersøkelsen

26 selskap fikk tilsendt registreringsskjema som skulle fylles ut på 2 valgfrie dager, morgen og ettermiddag. 21 selskap returnerte ferdig utfylte registreringsskjema.

Tabell 4 gir en oversikt over svarprosjenten (andel turer det er registrert på) for busselskapene inndelt etter fylker. Totalt ble det gjort registreringer på 738 turer. På 11 registreringer (urer) er det ikke oppgitt hvilket selskap det kjøres for. 7 skjema er utelatt fra analysene på grunn av mangelfull utfylling. Svarprosjenten for bussundersøkelsen er 49 %, der Telemark fylke har høyest svarprosjent (60 %). Denne svarprosjenten er i forhold til turene for alle busselskap som fikk tilsendt registreringsskjema (27). For de busselskap som sendte inn skjema (21) var svarprosjenten 53 %. Oversikt over busselskapene som deltok i undersøkelsen er vist i vedlegg 4.

Tabell 4: Svarprosjent fra busselskap fordelt på fylker

Fylke	Antall skjema utsendt	Antall skjema mottatt	Svarprosjent
Hordaland	616	254	41 %
Nordland	304	159	52 %
Telemark	276	166	60 %
Oppland	296	148	50 %
Alle busselskap	1492	727	49 %

4.1.3 Svarprosjenter - diskusjon

En svarprosjent på 68 % i skoleundersøkelsen kan betraktes som tilfredsstillende. Elevene i 1.-4. trinn har de laveste svarprosjentene, mens ungdomsskoleelevene hadde de høyeste svarprosjentene (bortsett fra 9. trinn). En forklaring kan være at det kreves mer av lærerne å følge opp elevene i småtrinnet ved utfylling av et spørreskjema. Enten må læreren selv hjelpe elevene, og da kreves det oftest ekstra voksenressurser, eller så må skjemaet være med hjem slik at foreldrene kan hjelpe til. Det siste alternativet vil kreve oppfølging fra læreren sin side i forhold til å samle inn ferdig utfylte skjema.

Halvparten av registreringsskjemaene som ble sendt ut til busselskapene ble fylt ut og returnert. Dette kan betraktes som en tilfredsstillende svarandel. Det kan være krevende for den enkelte sjåfør å fylle ut et slikt skjema på en hektisk tur der sikkerhet og fremkommelighet skal stå i fokus.

4.2 Elevenes reisevaner og informasjon om bussrutene

4.2.1 Reisehyppighet – Skoleundersøkelsen

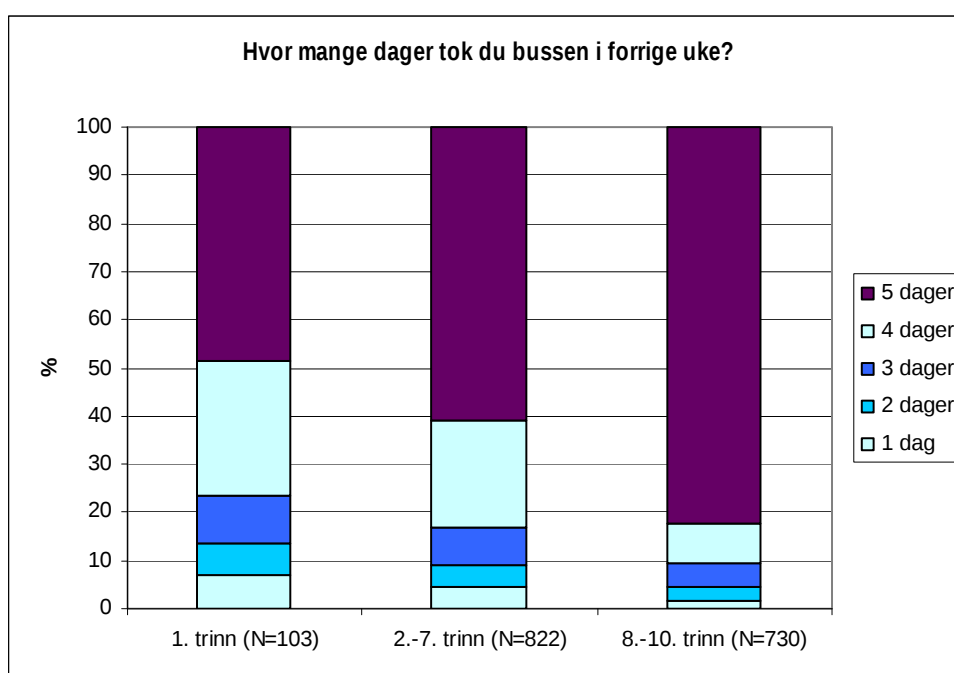
Elevene fikk spørsmål om hvor mange dager de hadde tatt bussen til skolen i forrige uke.

Som Tabell 5 viser svarer 70 % av elevene at de tok bussen 5 dager i uken før undersøkelsen. 17 % svarte at de hadde reist med skolebuss 4 dager uken før, mens til sammen 14 % hadde reist 1-3 dager uken før.

Figur 1 viser at elevene på barneskolen har færre dager med buss til skolen enn ungdomsskoleelevene. 82 % av elevene i 8.-10. klasse reiste med bussen hver dag, mens andelen blant elevene i 1. klasse og 2.-7. klasse lå på henholdsvis 49 % og 61 %.

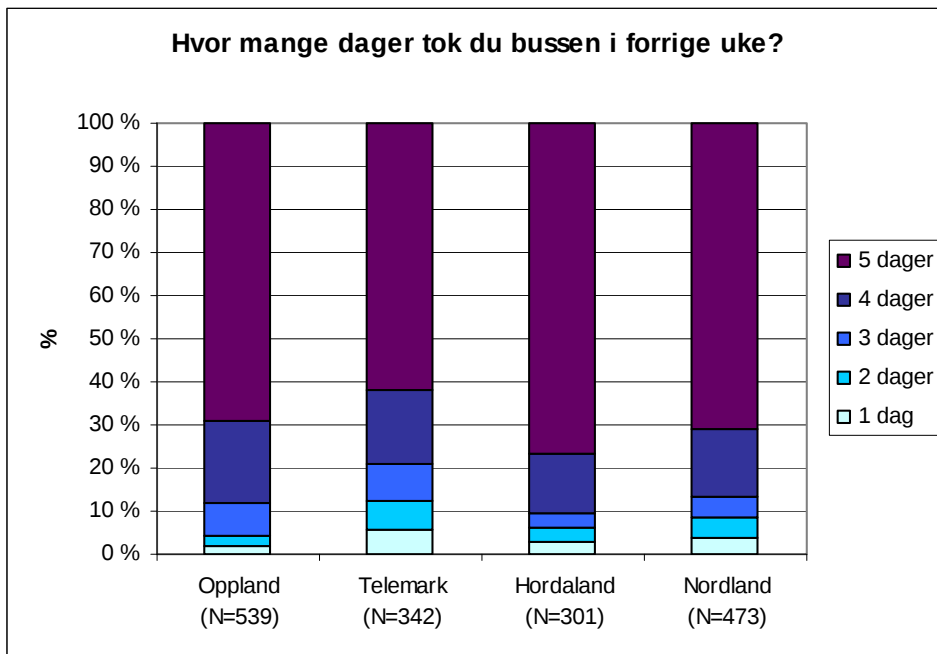
Tabell 5: Antall dager elevene tok buss uken før de besvarte undersøkelsen.

	Antall	Andel (%)
1 dag	57	3,4
2 dager	66	4,0
3 dager	106	6,4
4 dager	274	16,6
5 dager	1152	69,6
Totalt	1655	100,0



Figur 1: Antall dager elevene tok buss i forrige uke per klassetrinn gruppert

Reisehyppighet med skolebuss per fylke er vist i Figur 2. Reisevanene er relativt like i de ulike fylkene. Hordaland har størst andel elever som i uken før undersøkelsen hadde tatt bussen til skolen hver dag (77 %), mens Telemark har den laveste andelen (62 %).

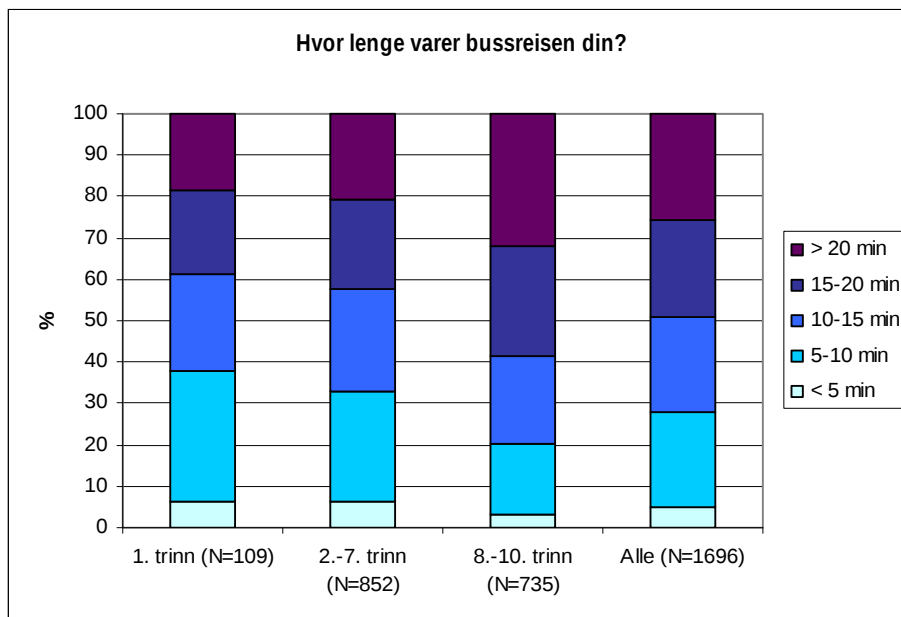


Figur 2: Antall dager elevene tok buss i forrige uke inndelt etter fylke

4.2.2 Reisetid skoleundersøkelsen

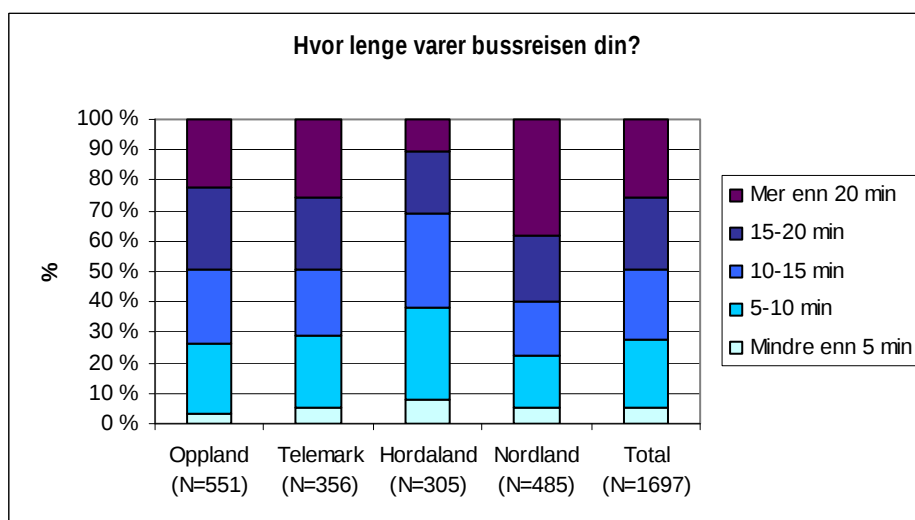
Elevene ble bedt om å anslå hvor lenge bussreisen til skolen varer ved å krysse av for ett av 5 tidsintervaller.

Halvparten av reisene er under 15 minutter (Figur 3). Det er kun en liten andel av elevene som har mindre enn 5 minutter til skolen med buss (5 %). Ungdomsskoleelevene har lengre reisetider enn barneskoleelevene. Vel 60 % av ungdomsskoleelevene har reisetider lengre enn 15 minutter, mens dette gjelder 40 % av barneskoleelevene.



Figur 3: Anslått reisetid på skolebussen gruppert etter klassetrinn

Figur 4 viser forskjellen i reisetider mellom fylkene. Elevene i Nordland har størst andel lange turer til skolen, mens de i Hordaland har kortere turer.



Figur 4: Anslått reisetid på skolebussen inndelt etter fylke

4.2.3 Om bussrutene - Bussundersøkelsen

Sjåførene ble bedt om å oppgi turlengden på den turen registreringen ble gjort på (fra start til ankomst til siste skole). De skulle også oppgi hvorvidt bussruten kjører i bystrøk, land-/tettsted eller kombinasjonen av disse, likeledes om skolebussen var en del av det ordinære rutetilbudet (integreert rute) eller om det var egen skolebuss.

Den gjennomsnittlig turlengde for bussrutene er 19 km, der den korteste reiselengden er 2 km og den lengste 102 km. Det er stor forskjell på lengste og korteste tur. Dette kan skyldes at noen har tatt med avstanden også for returreisen, mens andre kan ha rapportert avstanden mellom 2 skoler dersom skoleruten har betjent flere skoler. I analysene er turlengden gruppert i 4 grupper. Størst andel turer (36 %) ligger i intervallet 10 – 19 km (Tabell 6).

Tabell 7 viser en oversikt over områdene skolebussene som inngår i bussundersøkelsen betjener. De fleste (87 %) selskapene i datamaterialet betjener land/tettstedsområder. Kun 7 % betjener byområder og 7 % betjener kombinasjonen av by og land.

I følge sjåførenes registreringer er 52 % av de registrerte turene, turer med egne skolebuss. 42 % er en del av det ordinære rutetilbudet, mens for 6 % er rutetype ikke oppgitt.

Tabell 6: Turlengde gruppert

Turlengde	Antall turer (N=678)	Andel turer (%)
< 9 km	176	26,0
10 - 19 km	245	36,1
20 - 29 km	130	19,2
> 30 km	127	18,7
Totalt	678	100

Tabell 7: Type område skolebussen kjører i

Type område	Antall (N=704)	Andel (%)
Bystrøk	46	6,5
Land/Tettsted	610	86,6
Både by, land og tettsted	48	6,8
Totalt	704	100

4.3 Andel elever som sitter/står på skolebussen

4.3.1 Andel elever som sitter/står på skolebussen – Skoleundersøkelsen

Elevene ble spurt hvorvidt de satt eller stod sist de tok skolebussen. De ble også spurt om de setter seg på ledig sete dersom bussen nesten er full og det kun er ledige plasser ved siden av personer de ikke kjenner.

Tabell 8 gir en oversikt over antall og andel elever som sitter og står på skolebussen. Om en slår sammen svarene til og fra skolen er det 91 % av elevene som oppgir at de sitter på bussen. 2,6 % oppgir at de står hele turen til/fra skolen, mens 6,7 % oppgir at de står deler av turen.

Tabell 8: Fordeling av elever som sitter og står til og fra skolen

Sist jeg tok bussen....	...til skolen		...fra skolen		Til/fra summert	
	Antall	%	Antall	%	Antall	%
Satt jeg hele veien	1559	91,7	1525	89,8	3084	90,8
Stod jeg hele veien	51	3,0	37	2,2	88	2,6
Både stod og satt jeg	90	5,3	136	8,0	226	6,7
Totalt	1700	100	1698	100	3398	100,0

Tabell 9 viser fordelingen av elever som sitter og står inndelt etter fylke. Hordaland har størst andel elever som må stå på skolebussen, der til sammen ca. 16 % må stå hele eller deler av reisen til/fra skolen. Nordland har lavest andel med stående passasjerer, der i underkant av 6 % må stå hele eller deler av reisen.

Tabell 9: *Fordeling av elever som sitter og står til og fra skolen per fylke*

Sist jeg tok bussen....		Satt jeg hele veien	Stod jeg hele veien	Både stod og satt jeg	SUM Stod hele og deler av vegen
Oppland	...til skolen	93,1 %	0,9 %	6,0 %	6,9 %
	...fra skolen	90,7 %	0,5 %	8,7 %	9,3 %
	Til/fra skolen	91,9 %	0,7 %	7,4 %	8,1 %
Telemark	...til skolen	89,2 %	4,8 %	6,0 %	10,8 %
	...fra skolen	90,2 %	1,1 %	8,7 %	9,8 %
	Til/fra skolen	89,7 %	3,0 %	7,3 %	10,3 %
Hordaland	...til skolen	86,4 %	7,4 %	6,1 %	13,6 %
	...fra skolen	82,1 %	8,9 %	8,9 %	17,9 %
	Til/fra skolen	84,3 %	8,2 %	7,5 %	15,7 %
Nordland	...til skolen	95,3 %	1,2 %	3,5 %	4,7 %
	...fra skolen	93,3 %	0,6 %	6,1 %	6,7 %
	Til/fra skolen	94,3 %	0,9 %	4,8 %	5,7 %

Tabell 10 viser at en stor andel av elevene i 1. trinn (13 %) står hele eller deler av vegen til skolen. Denne andelen er noe større enn for 2.-7. trinn og 8.-10. trinn. Årsaken til dette kan være at skyssgrensen for 1. trinn er 2 km, mens for resten av grunnskolen er skyssgrensen 4 km. På veg til skolen vil det derfor være elever på 1. trinn som kommer sist på bussen, og vil derfor være henvist til ståplasser.

Tabell 10: *Fordeling av elever som sitter og står til og fra skolen per trinn gruppert*

Sist jeg tok bussen....		Satt jeg hele veien	Stod jeg hele veien	Både stod og satt jeg	SUM Stod hele og deler av vegen
1. klasse	...til skolen	87,0 %	2,8 %	10,2 %	13,0 %
	...fra skolen	92,4 %	0,0 %	7,6 %	7,6 %
	Til/fra skolen	89,7 %	1,4 %	9 %	10,3 %
2.-7. klasse	...til skolen	91 %	3 %	6 %	9,0 %
	...fra skolen	90 %	1 %	9 %	10,3 %
	Til/fra skolen	90 %	2 %	8 %	9,7 %
8.-10.klasse	...til skolen	93 %	3 %	3 %	6,7 %
	...fra skolen	90 %	4 %	7 %	10,4 %
	Til/fra skolen	91 %	4 %	5 %	8,6 %

For en barneskoleelev kan det være vanskelig å finne ledig sete når nesten alle sitteplassene er fylt opp. Elevene ble derfor spurt om de velger å stå eller lete etter ledig sete når de kommer inn på en nesten full buss. 11 % av elevene oppgir at de da velger å stå (Tabell 11 neste side). Noe over 1/3 (37 %) sier at de vil lete etter ledig sete, men bare sette seg ved siden av noen de kjenner, men noe over halvparten (52 %) vil lete etter ledig sete og sette seg også om det er noen ukjente ved siden av. *En forholdsvis stor andel av skolebarna kan derfor velge å stå, selv om det er ledige seter.* For over ¼ av turene der passasjerer står, har da også bussjåføren registrert at det er ledige seter om bord på bussen (Tabell 13 neste side).

Tabell 11 viser også hvorvidt passasjerene velger å stå eller sitte, gruppert etter klassetrinn. I forhold til elever fra barneskolen, angir en større andel av ungdomsskoleelevene at de også vil sette seg på ledige plasser ved siden av ukjente.

Tabell 11: ”Hva pleier du å gjøre dersom bussen ser ganske full ut når du kommer om bord?”

Hva pleier du å gjøre dersom bussen ser ganske full ut når du kommer om bord?	1. klasse (N=103)	2.-7. klasse (N=843)	8.-10. klasse (N=735)	Alle klassetrinn (N=1681)
Står, uten å lete etter ledig sete	9 %	10 %	13 %	11 %
Leter etter ledig sete, men setter meg bare ved siden av noen jeg kjenner	41 %	43 %	30 %	37 %
Leter etter ledig sete, og setter meg på ett av de ledige setene, selv om jeg ikke kjenner personen ved siden av	51 %	47 %	57 %	52 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %

4.3.2 Andel elever som sitter/står på skolebussen – Bussundersøkelsen

Sjåførene ble bedt om å registrere antall passasjerer som stod og som satt på den aktuelle turen. De skulle skille på passasjerer i 1. trinn, 2.-7. trinn, 8.-10. trinn og eventuelt andre passasjerer. Det skulle registreres 2 og 4 km fra skolen.

Det ble totalt registrert stående passasjerer på 7 % av turene (Tabell 12). 8,5 % av turene om morgenen hadde stående passasjerer og 5,5 % av turene hadde stående passasjerer om ettermiddagen.

Tabell 12: Andel turer der passasjerer stod

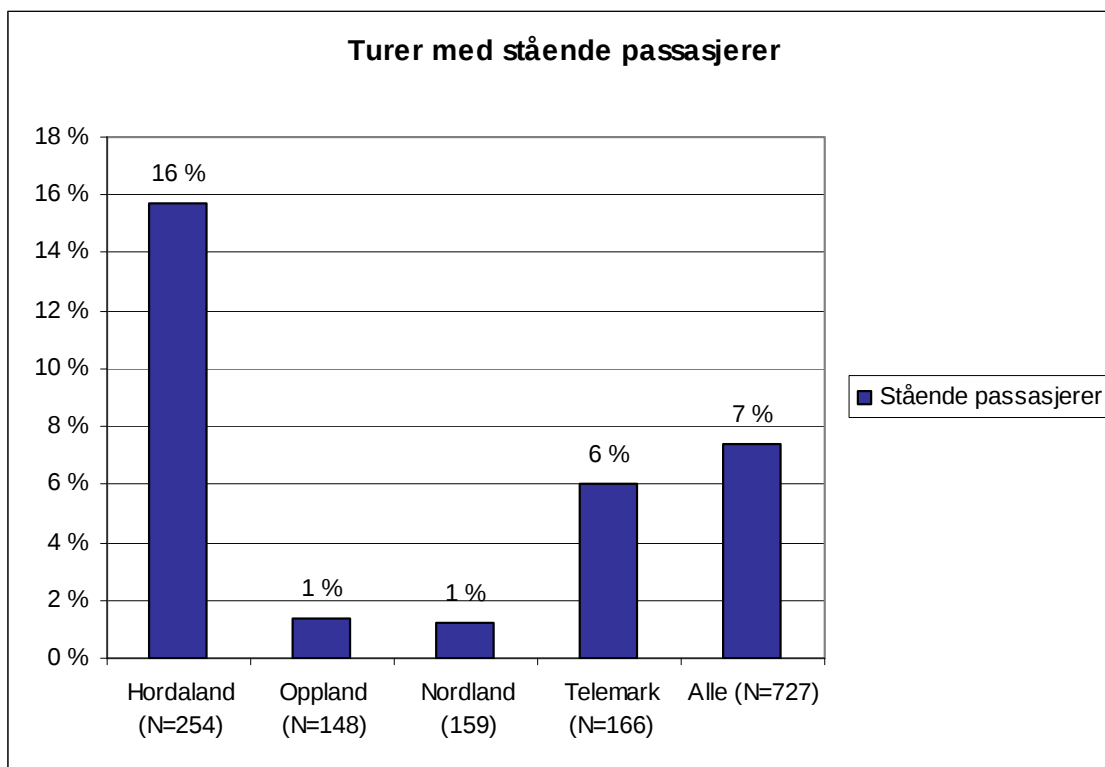
	Tid på dagen for registrering				Total	
	Morgen		Ettermiddag			
	Antall	Andel (%)	Antall	Andel (%)	Antall	Andel (%)
Ingen passasjerer stod	290	91,5 %	292	94,5 %	582	93,0 %
Passasjerer stod	27	8,5 %	17	5,5 %	44	7,0 %
Total	317	100 %	309	100 %	626	100 %

Dersom det var passasjerer som stod på bussen, skulle sjåføren registrere om det var ledige seter om bord eller ikke. Tabell 13 viser at det på omtrent 70 % av turene med stående passasjerer ikke var ledige seter.

Tabell 13: På turer der passasjerer står – er det nok seter?

Turer der passasjerer stod	Nok seter	Ikke nok seter
2 km fra skolen (N=37)	27 %	73 %
4 km fra skolen (N=28)	29 %	71 %

Andel turer med stående passasjerer per fylke er vist i Figur 5. Hordaland er det fylket hvor det er registrert størst andel turer med stående passasjerer.



Figur 5: Andel turer med stående passasjerer inndelt etter fylke

Tabell 14 viser *antall passasjerer* som står per avgang (det høyeste tallet av registreringspunkt 2 og 4 km fra skolen). For de fleste avganger der det står passasjerer er antallet mindre eller lik 10.

Tabell 14: Antall passasjerer som står (maks av registreringspunkt 2 og 4 km fra skolen)

Antall som står (maks. av punkt 2 og 4 km fra skolen)	Antall turer	Andel turer (%)
0 passasjerer	665	92,6
1-5 passasjerer	23	3,2
6-10 passasjerer	15	2,1
11-15 passasjerer	9	1,3
> 15 passasjerer	6	0,8
Totalt	718	100,0

Tabell 15 viser at det er forskjeller på andelen stående passasjerer i henholdsvis egen skolebuss og integrert rute. Størst andel turer med ståplasser er registrert på turer med egen skolebuss (10 %).

Tabell 15: Turer med stående passasjerer - forskjeller på type buss

	Type skolebuss						Totalt	
	Egen skolebuss		Integrert rute		Ikke oppgitt			
	Antall	Andel (%)	Antall	Andel (%)	Antall	Andel (%)	Antall	Andel (%)
Ingen passasjerer stod	346	89,6	294	96,1	44	95,7	684	92,7
Passasjerer stod	40	10,4	12	3,9	2	4,3	54	7,3
Totalt	386	100	306	100	46	100	738	100

Tabell 16 gir en oversikt over andel turer med stående passasjerer fordelt på type område bussen kjører i. Det er størst andel turer med stående passasjerer i bystrøk (28 %).

Tabell 16: Turer med stående passasjerer forskjeller mellom by og land

	Bystrøk (N=46)	Land/Tettsted (N=610)	Både by, land og tettsted (N=48)
Antall turer med stående passasjerer	13	35	5
Andel turer med stående passasjerer	28 %	6 %	10 %

1,9 % av passasjerene står om bord i bussen, begge registreringspunkt sett under ett. Fordelingen på trinnene er vist i Tabell 17. Det er størst andel ungdomsskoleelever som står på bussen (2,8 %) mot 0,2 % og 1,2 % for henholdsvis 1. og 2.-7- klassetrinn. Det er relativt små forskjeller mellom andel stående passasjerer i snittene 2 og 4 km fra skolen. I følge bussundersøkelsen er "ståplassandelen" minst for elevene fra 1. trinn. Skoleundersøkelsen gir et motsatt bilde.

Tabell 17: Antall og andel passasjerer som sitter eller står, gruppert på klassetrinn. Tellingene om bord på bussene.

Registreringspunkt	Trinn	Sitter		Står	
		Antall	Andel (%)	Antall	Andel (%)
2km fra skolen	1.trinn	1387	99,9 %	2	0,1 %
	2.-7.trinn	5971	99,1 %	52	0,9 %
	8.-10.trinn	6296	96,5 %	228	3,5 %
	Andre passasjerer	1464	98,9 %	16	1,1 %
	Alle passasjerer	15118	98,1 %	298	1,9 %
4km fra skolen	1.trinn	1081	99,6 %	4	0,4 %
	2.-7.trinn	5608	98,5 %	88	1,5 %
	8.-10.trinn	7995	97,7 %	187	2,3 %
	Andre passasjerer	1547	99,0 %	16	1,0 %
	Alle passasjerer	16231	98,2 %	295	1,8 %
Samlet for begge punkt	1.trinn	2468	99,8 %	6	0,2 %
	2.-7.trinn	11579	98,8 %	140	1,2 %
	8.-10.trinn	14291	97,2 %	415	2,8 %
	Andre passasjerer	3011	98,9 %	32	1,1 %
	Alle passasjerer	31349	98,1 %	593	1,9 %

4.3.3 Andel elever som sitter/står på skolebussen – Diskusjon

Gjennom bussundersøkelsen og skoleundersøkelsen fremkommer det flere forskjellige tall på andel passasjerer som står om bord i skolebussen. Skoleundersøkelsen gir både andel passasjerer som står hele turen og andel for de som står deler av turen. Bussundersøkelsen gir andel stående passasjerer i to snitt. Skoleundersøkelsen viste at 2,6 % av elevene stod hele veien, mens 6,7 % stod deler av veien. Bussundersøkelsen viste at litt under 1,9 % av passasjerene stod. Det sistnevnte tallet vil innbefatte både passasjerer som stod hele vegen og noen av dem som stod deler av vegen (de av dem som "tilfeldigvis" stod i registreringssnittene). Dersom de to undersøkelsene var konsistente skulle en derfor forvente at ståplassandelen i bussundersøkelsen skulle ligge et sted mellom 2,6 og 6,7 %. Den samme inkonsistensen mellom buss- og skoleregistreringene ble funnet i den tilsvarende undersøkelsen fra 1998 (Sakshaug og Wahl 1998, se nedenfor).

Inkonsistensen mellom buss- og skoleundersøkelsen kan skyldes flere forhold:

- Bussundersøkelsen omfatter bussruter til langt flere skoler enn de som deltok i skoleundersøkelsen (kun 15 % av bussrutene det ble registrert på, gikk til skoler i skoleundersøkelsen). Inkonsistensen nevnt ovenfor kan skyldes at andel som står/delvis står er større på rutene til disse skolene, enn gjennomsnittet for alle rutene som dekkes av bussundersøkelsen.
- Det kan være en generell tendens til at bussjåførene underestimerer antallet som står, blant annet fordi det kan være vanskelig å få oversikt over dette fra førerplassen.
- Elevene har krysset av feil, for eksempel ved at de har misforstått kategorien "både stod og satt jeg".

For å kunne si noe om det første punktet, er det sett på andel stående passasjerer på bussruter til skolene som er med i skoleundersøkelsen, totalt 15 skoler. Ut fra *skoleundersøkelsen* stod 1,5 % av elevene til disse skolene hele vegen, mens 6,1 % stod deler av vegen. Ut fra *registreringene på bussene* var andel stående passasjerer til de samme skolene registrert til 1,1 %. Vi ser at både i skoleundersøkelsen og bussundersøkelsen er andel som står *mindre* enn i totalmaterialet. Inkonsistensen mellom tallene fra bussundersøkelsen og skoleundersøkelsen er dessuten den samme som i totalmaterialet. Hypotesen i det første kulepunktet kan derfor avkreftes.

I hvilken grad de to øvrige hypotesene (to siste kulepunktene) har vært til stede, har vi ikke grunnlag for å si noe om.

Resultatene fra bussregistreringene sammenlignet med skoleundersøkelsene kan uansett indikere at de elevene som oppgir å ha stått deler av vegen, har stått på en forholdsvis liten del av reisen.

Møre og Romsdal inngår ikke blant de fylkene som ble valgt ut til denne undersøkelsen. Imidlertid ble det nylig gjennomført en skoleundersøkelse om skoleskyss i Møre og Romsdal tilsvarende den som er gjennomført i det herværende prosjektet (Flø 2007). (Registreringer om bord på buss ble ikke foretatt.) Resultatene fra undersøkelsen var at 2 % av elevene stod hele vegen og 6 % stod deler av vegen, et resultat som er omtrent det samme som for den herværende undersøkelsen.

Vi velger å basere vår konklusjon på skoleundersøkelsen, siden bussundersøkelsen ikke gir noe tall for hvor stor andel av elevene som må stå deler av vegen. Vi vil derfor anslå at 2-3 % av skolebarna står hele veien og 6-7 % av står deler av veien til skolen.

I undersøkelsen fra 1998 (Sakshaug og Wahl 1998) var det i skoleundersøkelsen 4,1 % av elevene som stod hele veien og 8,3 % som stod deler av veien. I bussundersøkelsen var "ståplassandelen" 1,8 %. Basert på selvrapportering fra elevene, kan det se ut som om det har vært en liten nedgang i andel elever som må stå på skolebussen fra 1998 til 2007, mens bussundersøkelsene ikke viser noen endring. Vi vil derfor konkludere med at det ikke har vært vesentlige endringer i andel som

må stå på skolebussen i perioden 1998-2007. Vi må imidlertid ta forbehold om utvalget med hensyn på fylker og skoler, ikke var det samme i 1998 som i 2007.

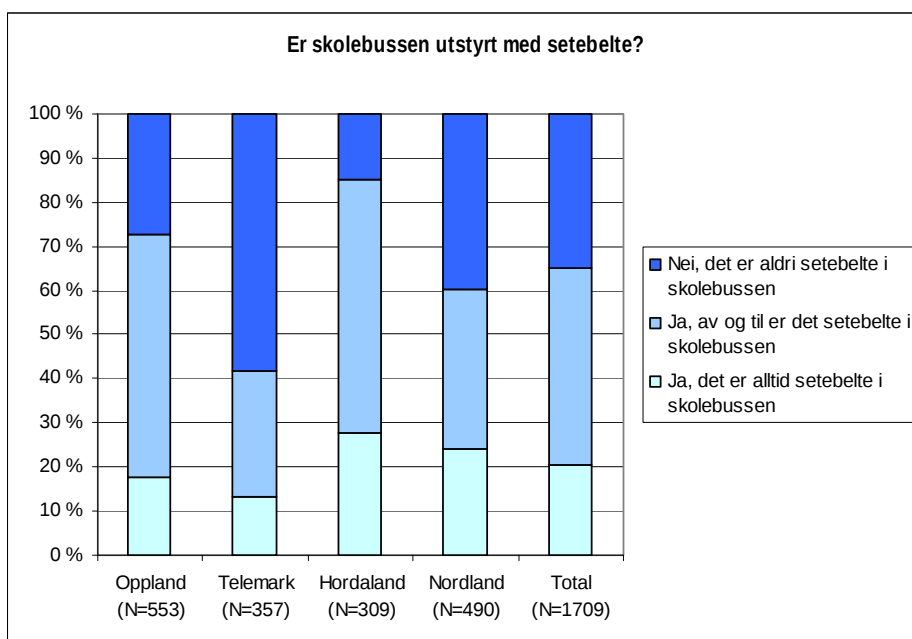
Om lag 1 av 10 elever velger å stå i stedet for å lete etter ledig sete dersom bussen ser full ut. Halvparten av barneskoleelevene som leter etter plass, setter seg kun ned dersom det er plass ved siden av kjente. Blant ungdomsskoleelevene er det 1/3 som kun setter seg ned ved siden av kjente folk. At det er mange elever som ikke leter etter ledig sete dersom bussen ser full ut og heller ikke setter seg på ledige seter ved siden av ukjente, viser at det egentlig er behov for å planlegge for skolebusser med flere seter enn det er skolebarn.

4.4 Setebelter

4.4.1 Setebelter - Skoleundersøkelsen

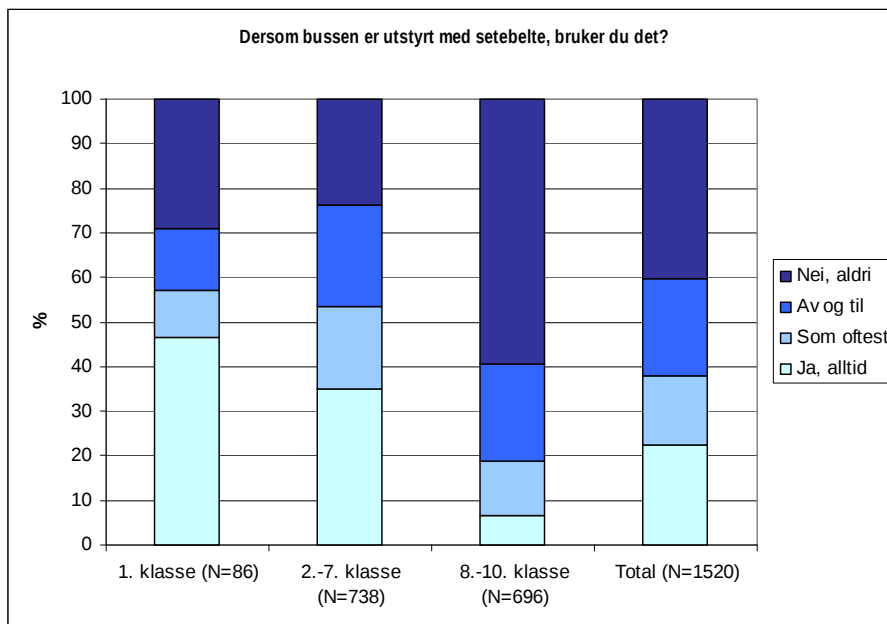
Elevene ble spurt om skolebussen er utstyrt med setebelte, om de bruker belte dersom det finnes og om sjåføren passer på at elevene benytter setebelte. Svarene er presentert i Figur 6 - Figur 10.

20 % oppgir at det alltid er setebelte om bord på bussen, mens 45 % svarer at det er det av og til. 35 % av elevene kjøres i skolebuss uten setebelte (Figur 6). Telemark er det fylket hvor størst andel fraktes i busser uten setebelte (58 %), mens andelen er lavest i Hordaland (15 %).

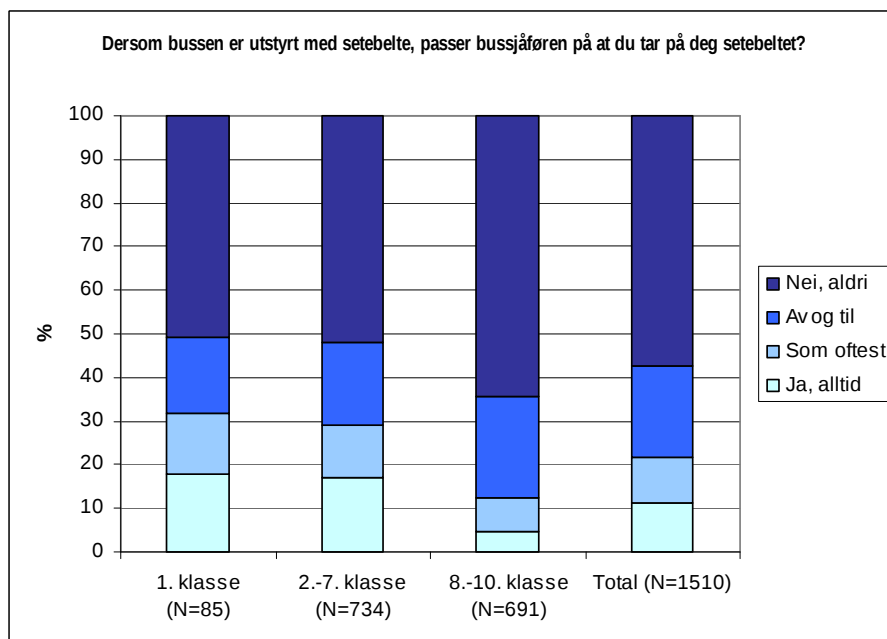


Figur 6: Forekomst av setebelte i skolebussen fordelt på fylke

Elevene fikk videre spørsmål om de bruker setebelte dersom skolebussen er utstyrt med dette (Figur 7 neste side). Hele 40 % svarer at de aldri bruker setebelte selv om bussen er utstyrt med belte, 22 % bruker kun belte av og til, 15 % oppgir at de som oftest bruker det, og 23 % bruker alltid setebelte dersom det er tilgjengelig. Svarfordelingen er ulik i de ulike klassetrinnene. Blant elevene i 1. trinn er det nesten 50 % som alltid bruker setebelte dersom det er tilgjengelig. For resten av barneskoletrinnet ligger denne andelen på 35 %. Blant elevene i ungdomsskolen er det kun 6 % som oppgir å alltid bruke setebelte, mens 59 % av dem aldri bruker setebelte selv om belter er tilgjengelig.



Figur 7: *Bruk av setebelte når dette finnes, fordelt på klassetrinn*



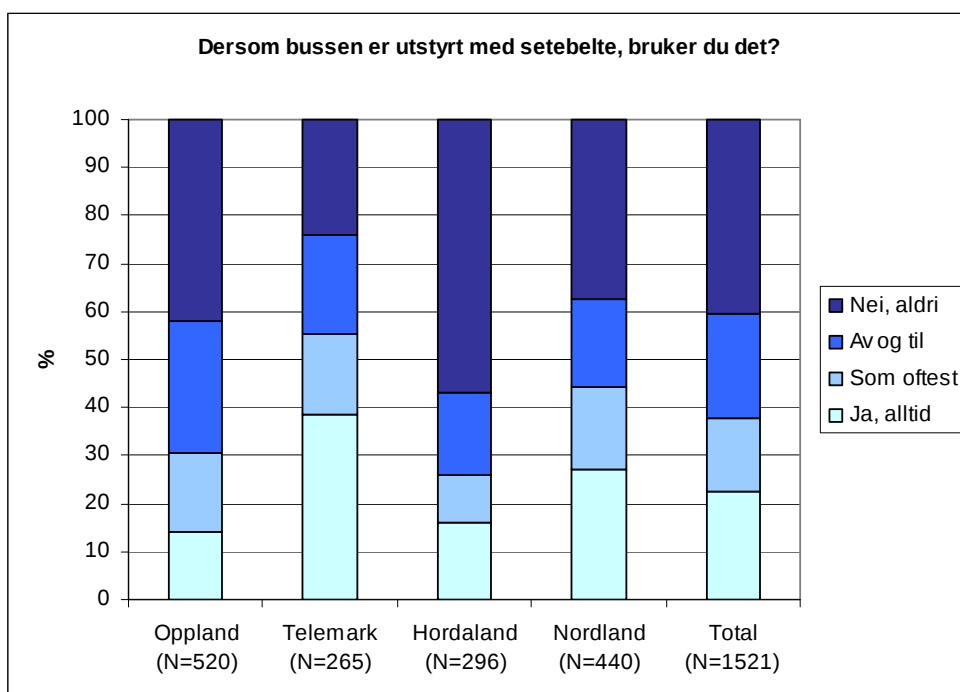
Figur 8: *Passer sjåføren på at setebeltene benyttes? Fordeling på klassetrinn*

I følge forskrift om bruk av bilbelte mv § 3, andre ledd er som tidligere nevnt "Fører av motorvogn er ansvarlig for at passasjerer under 15 år bruker slikt verneutstyr, og kan ilegges gebyr når slike passasjerer er usikret." I Ot.prp.nr. 53 (2003-04) heter det imidlertid at "Utgangspunktet er at det ikke skal ilegges gebyr for unnlatt sikring av passasjer under 15 år hvis sjåføren har opptrådt aktsomt i forhold til sikringsplikten. Når det gjelder buss må det etter departementets syn i en slik vurdering legges stor vekt på at sjåførens primæransvar er å føre kjøretøyet, noe som krever at oppmerksomheten i all hovedsak må være rettet mot trafikkbildet.

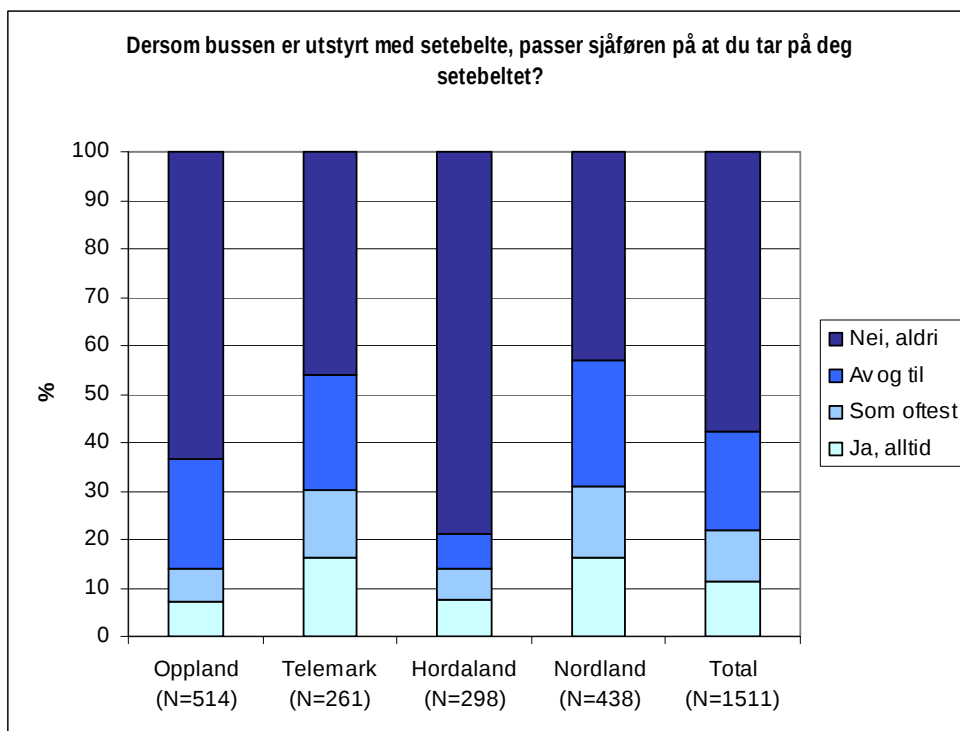
....."

På spørsmålet om sjåføren passer på at elevene tar på seg setebelte, er det 11 % som bekrefter dette entydig positivt (Figur 8). 10 % svarer at sjåføren som oftest passer på at de tar på seg setebelte. 21 % svarer av og til, mens 58 % oppgir at sjåføren aldri passer på at de tar på seg setebelte. Det bør kunne stilles spørsmål ved om sjåføren i de sistnevnte tilfellene alltid *”har opptrådt aktsomt i forhold til sikringsplikten”*. Elevene i barneskolen blir i større grad passet på enn elevene i ungdomsskolen. De sistnevnte har da også en lavere bruksprosent enn elever i barneskolen (Figur 7).

At det er sammenheng mellom i hvor stor grad sjåførene passer på at setebeltene benyttes og bruksprosenten, får en også en indikasjon på når de ulike fylkene sammenlignes (Figur 9 og Figur 10 neste side). For eksempel har Hordaland størst andel elever som aldri bruker setebelte når det er setebelter i bussen, samtidig som 80 % av elevene i Hordaland svarer at sjåføren aldri eller bare av og til passer på at de bruker setebeltet.



Figur 9: *Bruk av setebelte fordelt på fylke*



Figur 10: Passer sjåføren på at setebeltene benyttes fordelt på fylke

4.4.2 Setebelter - Bussundersøkelsen

Dersom man ser bort fra turer der det ikke er registrert, er det setebelte på 38 % av turene (Tabell 18). Det er forskjeller mellom fylkene (Tabell 19). Det er rapportert størst andel turer med setebelte i Nordland (51 %), og minst andel i Telemark (32 %).

Tabell 18: Setebelter om bord på bussen

	Antall	Andel (%)	Gyldig prosent
Ja	260	35,2	38,4
Nei	417	56,5	61,6
Sum	677	91,7	100,0
Ikke oppgitt	61	8,3	
Total	738	100,0	

Tabell 19: Setebelter om bord på bussen fordelt på fylke

	Hordaland	Oppland	Nordland	Telemark	Alle
Antall med setebelte	81	48	73	51	253
Totalt antall svar	234	127	144	161	666
Andel med setebelte	35 %	38 %	51 %	32 %	38 %

4.4.3 Setebelter - Diskusjon

I skoleundersøkelsen svarer 20 % av elevene at skolebussen alltid har setebelte, mens 45 % svarer at bussen har setebelte av og til. Blant bussene som kjørte turene det ble registrert på i bussundersøkelsen, hadde 38 % setebelter montert. Denne prosentandelen er ikke "unaturlig" sett i forhold til skoleundersøkelsen.

Så mye som 40 % av elevene oppgir at de ikke bruker setebelte når dette finnes i bussen. En årsak til dette kan være at kun 23 % oppgir at bussen alltid har setebelte. Det blir derfor ikke en rutine eller en innebygd refleks å ta på seg setebeltet slik som i en personbil. Nesten 60 % av elevene svarer at sjåføren aldri passer på at de tar på setebelte. For å få flere elever til å bruke setebelte når dette finnes, bør sjåførene minne elevene på at de skal spenne seg fast i bussen. En annen årsak til at elevene ikke tar på seg setebeltet er at det kan være vanskelig og tungvint for dem. De sitter fullt påkledd, har skolesekk med seg, og gjerne også en gymbag.

4.5 Skader

4.5.1 Skader - Skoleundersøkelsen

Elevene ble spurt om de hadde skadet seg på skolebussen dette skoleåret, det vil si i perioden fra august 2007 til januar 2008. Dersom elevene hadde skadet seg skulle de i tillegg oppgi om de stod eller satt, og om de hadde setebelte på. De skulle angi omfanget på skaden(e), angitt som antall dager de måtte være borte fra skolen.

1671 av 1719 elever som sendte inn skjema, har svart på spørsmålet om de har skadet seg. Av disse oppgir 121 (7,2 %) å ha skadet seg på bussen "dette skoleåret", det vil si fra og med skolestart i august 2007 til ca ut januar 2008. Dette utgjør ca et halvt skoleår. 1/3 av skadene oppstod på veg til skolen, og 2/3 på veg fra skolen.

Prosentvis er det flest i ungdomsskolen som har skadet seg, mens andel skadde i 1. klassetrinn er langt mindre enn for de øvrige trinnene (Tabell 20).

Tabell 20: Andel elever som oppgir å ha skadet seg på skolebussen i løpet av et halvt skoleår inndelt etter klassetrinn.

	1.trinn	2.-7. trinn	8.-10. trinn	Uoppgitt trinn	Totalt
Antall skadde	2	51	67	1	121
Antall elever på klassetrinnet ¹	106	840	724	1	1671
Andel som oppgir at de er skadet	1,9 %	6,1 %	9,3 %	100,0 %	7,2 %

¹ Som svarte på spørsmålet om skade på skolebussen

Noen elever har skadet seg flere ganger, og det totale skadeomfanget som ble registrert i undersøkelsen var 138 skader. 7 elever rapporterer at de har skadet seg to ganger og 2 elever har skadet seg 3 ganger.

I Tabell 21 er antall skadde elever inndelt etter skolefravær. 1/3 av de skadde elevene hadde hatt skolefravær på grunn av skaden på skolebussen. Tilsvarende førte ca 38 % av skadene til skolefravær (ikke vist i tabellen). Vi ser at ungdomsskoleelevene, som har den største skadeandelen totalt sett, har relativt sett langt flere skader som fører til skolefravær. Og skolefravær mer enn 2 dager er det bare elever i ungdomsskolen som har rapportert.

Tabell 21: Antall skadde elever på skolebuss i løpet av et halvt skoleår, inndelt etter varighet av skolefravær.

Som følge av skaden måtte jeg være hjemme fra skolen i...	Klassetrinn								Totalt	
	1. trinn		2.-7. trinn		8.-10. trinn		Uoppgitt			
	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%
Ikke fravær	2	100,0	43	84,3	35	52,2			80	66,1
1 dag			8	15,7	18	26,9	1	100,0	27	22,3
2-5 dager					6	9,0			6	5,0
> 1 skoleuke					8	11,9			8	6,6
Totalt	2	100,0	51	100,0	67	100,0	1	100,0	121	100,0

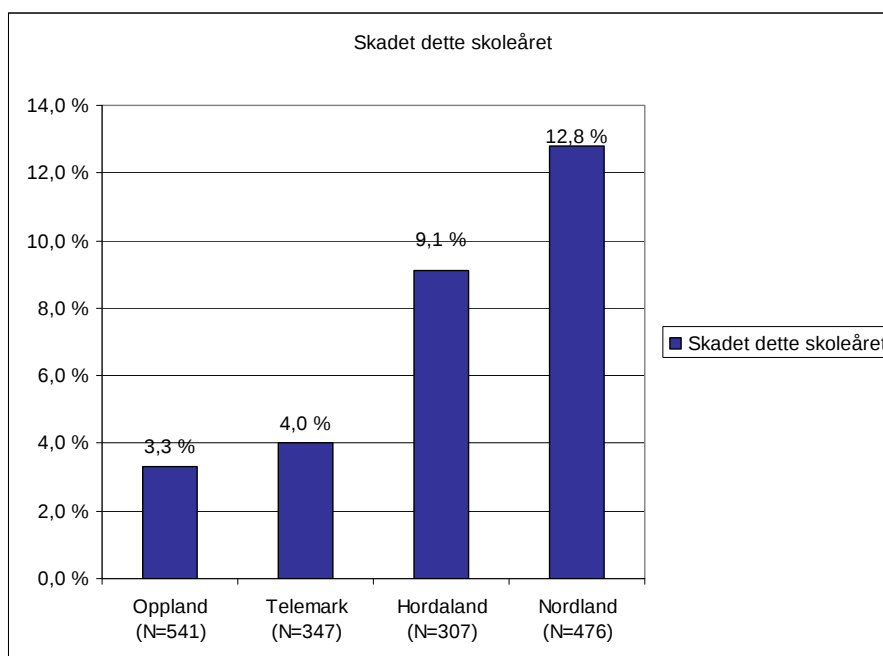
Kombinerer vi tallene i Tabell 20 og Tabell 21 og tar hensyn til at skadetallene gjelder for et halvt skoleår, får vi at i løpet av *et helt skoleår* vil:

- 14 % av de skoleskyssberettigede bli skadd om bord på skolebussen
- 5 % bli skadd så mye at de blir borte minst én dag fra skolen
- 2 % bli skadd så mye at de blir borte fra skolen mer enn en dag

Dette er basert på selvrapporterte skader.

I undersøkelsen fra 1998 (Sakshaug og Wahl 1998) ble det rapportert 12 skader med skolefravær og/eller legebehandling på skolebuss i løpet av et halvt skoleår, blant ca 500 skolebusselever. Dette gir en tilsvarende skadeandel som i den herværende undersøkelsen (5 %).

Det er forholdsvis store forskjeller mellom fylkene når det gjelder skader (Figur 11). Nordland har den høyeste andelen skader (13 %). I Hordaland ligger skadeandelen på 9 % mens i Oppland og Telemark er andelen henholdsvis 3 og 4 %.



Figur 11: Andel skadde per fylke

Tabell 22 nedenfor viser fordeling på skadeårsaker og hvilket fravær som var forbundet med de ulike årsakene. Dersom vi ser bort fra de skader hvor det ikke har vært mulig å angi årsak for, er ca halvparten (52 %) knyttet til trafikale situasjoner på linje med hva som defineres som en trafikkulykke (utforkjøring, bråbremsing, kjøring over hump/dump, og klemte fot i dør/kjørt på fot).

18 % av skadene er oppgitt å skyldes mobbing/juling av medpassasjerer.

Tabell 22: Fordeling på skadeårsaker inndelt etter fravær fra skolen.

Skadeårsak	Som følge av skaden måtte jeg være hjemme fra skolen i.. (antall skader)				Totalt		
	Ikke fravær	1 dag	2-5 dager	> 1 skoleuke	Antall	%	Gyldig %
Utforkjøring	7	0	0	0	7	5 %	8 %
Bråbrems	15	5	2	0	22	16 %	24 %
Hump/Dump	6	4	0	0	10	7 %	11 %
Klemte i dør/kjørt på fot	6	1	0	1	8	6 %	9 %
Skled/Datt	5	3	1	1	10	7 %	11 %
Trengsel/Dytting	6	4	0	0	10	7 %	11 %
Mobbing/Juling	7	6	1	2	16	12 %	18 %
Annet	7	0	0	0	7	5 %	8 %
Uklart	26	9	7	6	48	35 %	-
Totalt	85	32	11	10	138	100 %	100 %

19 % av elvene oppga at de stod på bussen i skadeøyeblikket (Tabell 23). Sett i forhold til den andel som oppga at de stod på bussen en tilfeldig skoledag (2-3 % stod hele vegen og 6-7 % stod deler av vegen), viser dette at risikoen for å bli skadet er vesentlig større når en står enn når en sitter. Dersom vi antar at antall passasjerkilometer med stående passasjerer utgjør 5 % av det totale og at 29 % av de om ble skadd stod om bord på bussen (ser da bort fra de som går av og på, se Tabell 23), får vi at skaderisikoen for stående passasjerer 6-7 ganger større enn for sittende. Regnet på en annen måte; ved å sitte i stedet for å stå reduseres ens skaderisiko med rundt 85 %.

Tabell 23: Elevens plass i bussen idet skaden skjedde.

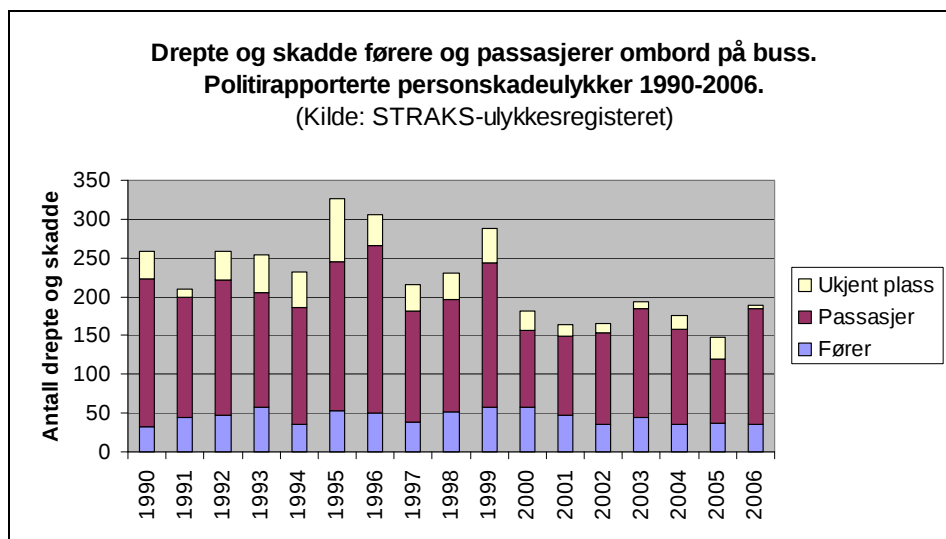
Ved uhellet...	Som følge av skaden måtte jeg være hjemme fra skolen i...(antall)				Totalt		
	Ikke fravær	1 dag	2-5 dager	> 1 skoleuke	Antall	%	Gyldig %
Gikk jeg av bussen	17	5	3	2	27	20 %	23 %
Gikk jeg på bussen	8	3	0	1	12	9 %	10 %
Satt jeg på bussen med setebelte	2	3	6	1	12	9 %	10 %
Satt jeg på bussen uten setebelte	31	9	1	4	45	33 %	38 %
Stod jeg om bord i bussen	10	10	1	2	23	17 %	19 %
Uklart	17	2	0	0	19	14 %	-
Totalt	85	32	11	10	138	100 %	100 %

Vi har også anslått den relative skaderisikoen ved å bruke/ikke bruke belte når en sitter. Dette er gjort med utgangspunkt i hvor mange som oppgir å bruke setebelte når det finnes (konferer side 18), andel busser i bussundersøkelsen som hadde setebelter (38 %), samt andel som har brukt belte blant skadde som sitter. Beregningene viste imidlertid ingen risikoreduksjon forbundet med bruk av belte, uten at dette må tas som et bevis i noen retning når det gjelder dette tiltakets generelle effekt.

Tabell 23 viser også at 1/3 av skadene skjedde i forbindelse med av- eller påstigning. Ved påstigning skyldes mange av skadene at elevene blir dyttet av medelever i køen på vei inn i bussen. Ved avstigning skyldes noen av skadene at de klemmes i døra, eller at trengselen er så stor at de dyttes ut av bussen.

5 Politirapporterte ulykker – Anslag over hvor mange som blir drept eller skadd på skolebuss

Dataene for politirapporterte ulykker er hentet fra STRAKS-ulykkesregisteret til Statens vegvesen. Alle trafikkuhell som har ”medført død eller skade på person og skaden ikke er ubetydelig” (sitat vegtrafikkloven) skal meldes til politiet. Flertallet av de egenrapporterte skadene fra skoleundersøkelsen vil falle i kategorien ”ubetydelig skade”, og vil dermed ikke bli meldt til politiet.



Figur 12: Drepte og skadde førere om bord på buss. Politirapporterte personskadeulykker.

Figur 12 ovenfor viser at det har vært markert færre skadde om bord på buss etter 1999. Dette gjelder særlig antall drepte og skadde passasjerer. Hva dette bruddet i kurven skyldes, har vi ikke klart å bringe på det rene. Det har blant annet ikke vært noen ”offisielle” endringer i registrerings- eller rapporteringsrutinene.

Den følgende statistikken i dette kapittelet gjelder skadde og drepte om bord på buss i perioden 2002-2006 (politiregistrerte personskadeulykker med STRAKS-ulykkesregisteret som kilde).

I dette tidsrommet ble i gjennomsnitt 174 personer drept eller skadde om bord på buss. Ca 70 % av disse skadene skjedde ombord på buss i rute (Tabell 24).

Tabell 24: Drepte og skadde per år om bord på buss for perioden 2002-2006

Busstype	Antall	%
Buss/minibuss i rute	122	69,8%
Turbuss/annen buss	53	30,2%
Sum	174	100,0%

Blant drepte og skadde om bord på buss er ca 7 % drept eller hardt skadd³ (Tabell 25).

De fleste blir drept/skadd i forbindelse med trafikkulykker som involverer andre trafikkenheter (ca 90 %, se Tabell 26). Av- eller påstigning av kjøretøy står for 4 % av skadene, mens gruppen "andre uhell" står for 7 %. Dette er i hovedsak ulykker hvor bussen av ulike årsaker har bråbremsset, har kjørt for fort over en hump etc. dvs uten å ha vært i direkte kontakt med andre kjøretøy.

Ulykker i forbindelse med bråbremsing, humper, på- og avstigning utgjør en vesentlig mindre andel her, enn tilfellet er for egenrapporterte uhell (disse er som oftest mindre alvorlige).

Tabell 25: Drepte og skadde per år om bord på buss for perioden 2002-2006

Skadegrad	Antall	%	
Drept	1,4	0,8%	6,9 %
Meget alvorlig skadd	1,2	0,7%	
Alvorlig skadd	9,4	5,4%	
Lettere skadd	143,6	82,3%	
Uoppgitt	18,8	10,8%	
Sum	174	100,0%	

Tabell 26: Drepte og skadde per år om bord på buss for perioden 2002-2006

Uhellstype	Antall	%
Utforkjøring, påkjøring av parkert kjøretøy etc	64	33 %
Kollisjon med annet kjøretøy	95	54 %
Påkjøring av gående	3	2 %
Av- eller påstigning av kjøretøy	6,8	4 %
Andre uhell	12	7 %
Sum	174	100 %

STRAKS-ulykkesregisteret inneholder ikke opplysninger om hvilken reisehensikt drepte eller skadde passasjerer om bord på bussen hadde. For å komme med et anslag for hvor mange drepte eller skadde barn i grunnskolealder som *kunne ha vært* på veg til eller fra skole med buss, benytter vi kriteriene angitt nedenfor:

- Alder 6-15 år
- Tidspunkt for ulykken: Kl 0700-1700 mandag til fredag og ikke juli måned
- Buss i rute

Ut fra kriteriene ovenfor kan vi anslå at ca. 15 barn i grunnskolealder blir skadd på skolebussen hvert år i politirapporterte ulykker (Tabell 27). De aller fleste blir lettere skadd; bare 2 av 74 elever har blitt alvorlig skadd i løpet av 5 år.

Til sammenligning kan årlig antall skader på skolebuss som medfører skolefravær på 1 dag eller mer, meget grovt anslås til ca 7000. Dette er ut fra egenrapporterte skader i skoleundersøkelsen. Som ovenfor nevnt er nok de aller fleste av disse skadene så små at de ikke betinger rapportering til politiet.

Flertallet av de skadde (70 %) er i alderen 7-12 år (Tabell 28).

Tabell 27: Anslag for skadde barn på skolebuss inndelt etter skadegrad. Gjennomsnitt pr år for politirapporterte ulykker 2002-2006

Skadegrad	Antall	%
Alvorlig skadd	,4	2,7%
Lettere skadd	13,6	91,9%
Ukjent	,8	5,4%
Sum	14,8	100,0%

Tabell 28: Anslag for skadde barn på skolebuss inndelt etter alder. Gjennomsnitt pr år for politirapporterte ulykker 2002-2006

Alder	Antall	%
6 år	1,4	9,5 %
7-12 år	10,4	70,3 %
13-15 år	3	20,3 %
Sum	14,8	100,0 %

³ Hardt skadde = meget alvorlig skadde + alvorlig skadde. "Uoppgitt" kan erfaringsmessig regnes med blant de lett skadde.

Ut fra enhetskostnadene for skader i politirapporterte ulykker⁴ (Statens vegvesen 2006) tilsvarer de 15 registrerte skadetilfellene i Tabell 27 en samlet skadekostnad på ca 14 millioner kroner pr år.

Til sammenligning kan skadekostnaden ut fra egenrapporterte skader (1740 per år, ca kr 41 000 per skade) anslås til ca 71 millioner kroner per år (konferer kapittel 0).

⁴ Drept 26,5, meget alvorlig skade 18,1, alvorlig skade 6,0 og lett skade 0,8 millioner kroner. Tallene tar hensyn til underrapporteringen av trafikkskader

6 Resultater – Kostnader forbundet med å unngå bruk av ståplasser – Vurdering av nytten

6.1 Kostnader ved å sette inn flere busser slik at bruk av ståplasser unngås

Totalt hadde ca. 138 000 grunnskolelever tilbud om skoleskyss (Grunnskolen informasjons-system 2008). På grunnlag av gjennomsnittlig lengde for skolebussreiser (hentet fra Engebretsen med flere 1996), har vi beregnet tilsvarende antall passasjerkilometer (Tabell 29). Vi har da tatt utgangspunkt i 190 skoledager i løpet av et år.

Tabell 29: Beregnet antall passasjerkilometer pr år på skolebussene.

Klassetrinn		Antall passasjerer	Gjennomsnittlig reiselengde (km én veg)	Antall passasjerkm
Elever som ble tilbudt skoleskyss 1.10.2007	1. årstrinn	14761	4,9	27 480 000
	2.- 10. årstrinn	123326	9,3	435 830 000
	Sum skoleelever	138087	8,8	463 310 000
Andre passasjerer (på integrerte ruter) ¹		10646	8,8	35 600 000
Totalt		148733		498 910 000

¹Beregnet ut fra at 49,4 % av elevene reiste med integrerte ruter, og at på disse rutene utgjorde andre passasjerer 13,5 % (tall fra bussundersøkelsen).

Tabell 30: Beregning av kostnad for innsats av ekstra bussmateriell

Antall passasjerkilometer:	498 910 000 km
Antall passasjerkilometer pr vognkilometer:	10,2
Antall vognkilometer:	48 910 000 km
Antall vognkilometer for å unngå ståplasser (7 % økning):	3 420 000 km
Marginalkostnad for innsats av vognmateriell (pr km)	NOK 30
Kostnad for innsats av ekstra bussmateriell	Mill NOK 103

Forholdstallet mellom antall passasjerkilometer og antall vognkilometer for bussruter (10,2, se Tabell 30) er basert på statistikk for bussruter utenfor byområder for året 2006 (Statistisk sentralbyrå 2008)⁵. Ut fra dette kan totalt antall vognkilometer for skolebartransport (grunnskolen) beregnes til ca 48,9 millioner per år.

I bussundersøkelsen ble det registrert stående passasjerer på 7 % av skolebussene. Vi antar derfor at dersom antall vognkilometer økes tilsvarende (det vil si med 7 %), vil alle få sitte, også de som velger å stå selv om det er ledige plasser (konferer Tabell 11side 13). Dette vil gi en økning i antall vognkilometer pr år på 3,42 millioner.

Kostnaden ved å sette inn flere busser i skolebartransporten har vi, ut fra opplysninger fra Nettbuss og Asplan-Viak, anslått til 30 kr per vognkilometer⁶. Dette gir en økning i kostnader på grunn av økt antall vognkilometer på 103 millioner kroner per år.

⁵At forholdstallet mellom antall passasjerkilometer og vognkilometer er så vidt lavt som 10, 2 synes ikke unaturlig: Gjennomsnittlig antall passasjerer på skolebussene i snittene 2 og 4 km fra skolen, ble i bussundersøkelsen funnet å være 22. Dette vil være det maksimale antall passasjerer, og gjennomsnittet på turen vil være langt lavere. I tillegg kommer at en betydelig andel av de kjørte vognkilometer vil være tomkjøring.

⁶ Dette er marginalkostnaden ved å sette inn flere busser i timen for maksimaluttak av busser, det vil si i rushtiden. Det meste av skolebartransporten, og spesielt om morgenen, foregår innenfor dette tidsrommet.

I tillegg til kostnaden forbundet med økt antall vognkilometer kommer kostnaden på grunn av flere ulykker ved økt antall vognkilometer. Dette vil være knyttet til skade på personer *utenfor* bussen, siden vi antar at risikoen for personer *på* bussen vil være den samme uavhengig av hvor mange busser de fordeler seg på. (Vi ser da bort fra effekten ved at noen passasjerer får sitte i stedet for å stå). I politirapporterte ulykker 2002-2006 med buss involvert, befant 59,9 % av de drepte og skadde trafikanter seg utenfor bussen. Ut fra samme datamateriale er antall skadde trafikanter pr bussulykke beregnet til 4,1. Gjennomsnittskostnaden per skade for disse kan, ut fra ulykkesstatistikken for de nevnte år, beregnes til 2,43 millioner kroner. I Trafikksikkerhets-håndboken (Elvik med flere 2008) er ulykker pr million vognkilometer for buss oppgitt til 0,89.

På grunnlag av det ovenstående kan økning i skadekostnaden på grunn av 7 % flere vognkilometer med buss settes lik: $3,42 \times 0,89 \times 4,1 \times 0,599 \times 2,43 = 18$ millioner kroner per år.

Total kostnad ved å sette inn flere busser for å unngå bruk av ståplasser i skolebarntransporten anslås derfor til: $103 + 18 = 121$ millioner kroner per år. Herav vil 103 millioner være kostnader knyttet til innsats av ekstra bussmateriell, som må dekkes av fylkeskommunene.

6.2 Anslag for antall unngåtte skader ved at alle får sitte på skolebussen

Vi tar her utgangspunkt i antall selvrapporterte skader i skoleundersøkelsen som har medført fravær fra skolen. Skader som skyldes mobbing/juling er utelatt. Tallene er gjengitt i Tabell 31 nedenfor og gjelder for et halvt skoleår.

Tabell 31: Selvrapporterte skader på skolebussen i løpet av et halvt skoleår som har ført til fravær fra skolen (skoleundersøkelsen). Mobbing/juling er utelatt.

Situasjonen ved skadetidspunktet	Fravær			Totalt	
	1 dag	2-5 dager	> 1 uke	antall	%
Gikk jeg av bussen	4	2	2	8	19 %
Gikk jeg på bussen	3	0	0	3	7 %
Satt jeg på bussen med setebelte	2	6	1	9	21 %
Satt jeg på bussen uten setebelte	7	1	4	12	29 %
Stod jeg på bussen	8	1	1	10	24 %
Uklart	2	0	0	2	-
Totalt	26	10	8	44	

Grunnen til at vi ikke har tatt med skader i beregningene som *ikke* har ført til skolefravær, er at disse er av meget lindrig karakter. De aller fleste faller sannsynligvis utenfor skadebegrepet knyttet til Nasjonalt skaderegister som skal omfatte alle skader og ulykker som kommer inn til legevakter og i akuttmodtak.

I skoleundersøkelsen har 1671 elever svart på om de har skadet seg på skolebussen det siste halve året. Sammenlignet med at 138 087 grunnskoleelever hadde tilbud om skoleskyss høsten 2007, og at skadetallene i Tabell 31 gjelder for et halvt år, får vi en oppblåsningsfaktor på 165. Antall skader på skolebarn som står på landsbasis i løpet av ett år blir da: $44 \times 0,24 \times 165 = 1\,740$ skader.

Alle skader på stående busspassasjerer vil ikke bli unngått om de får sitte. Ved å anta en så vidt stor reduksjon som 85 % (konferer side 25), blir unngåtte skader ved at alle får sitte på skolebussen lik: $1\,740 \times 0,85 = 1\,470$ unngåtte skader med skolefravær per år.

Ved at alle får sitte, vil også "andre passasjerer" på intergrerte ruter få lavere risiko. Antall passasjerkilometer med "andre passasjerer" utgjør 7,7 % av antall passasjerkilometer med skolebarn (kan beregnes ut fra Tabell 29). Dersom vi antar at stående "andre passasjerer" har

samme risiko som stående skolebarn, og at de får redusert sin risiko i samme grad ved å få sitte, vil sitteplasser til alle redusere antall skader for disse passasjerene med 114.

Ved å øke busskapasiteten slik at alle får sitte, vil dermed antall skader bli redusert med $1475 + 114 = 1589$ skader. Dette må imidlertid betraktes som et meget grovt anslag.

6.3 Vurdering av nytten ved at alle får sitte på skolebussen

Enhetskostnaden for lette skader i politirapporterte personskaueulykker i 2006-kroner er angitt til 367 252⁷. Tilsvarende enhetskostnad for en skade kategorisert som "mindre" i hjemmeulykker, utdanningsulykker, idrettsulykker og andre fritidsulykker, er beregnet til kr 41 251 (Veisten og Nossun 2007).

Flertallet av selvrapporterte skader på skolebuss med skolefravær har medført et fravær på én dag. I tillegg viser beskrivelsene elevene har gitt, at det i de fleste tilfeller er snakk om små skader slik at uhellet ikke ville vært rapporteringspliktig til politiet. Gjennomsnittskostnaden vil derfor etter all sannsynlighet ligge langt under kostnaden for en lett trafikkskade. Vi anser det derfor som mer relevant å sammenligne de selvrapporterte skadene på skolebuss med kategorien "mindre skader" når det gjelder hjemmeulykker, utdanningsulykker, idrettsulykker og andre fritidsulykker, enn med lettere skader i politirapporterte trafikkuulykker.

Vi har anslått at en økning av antall vognkilometer slik at alle kan sitte på skolebussen, vil gi en årlig ekstra kostnad på 121 millioner kroner. Vi har også anslått at dette vil gi 1 589 færre skader som betinger skolefravær. Dette gir en kostnad per unngått skade på kr 76 000. Dette er over 80 % mer enn hva vi har antatt kan være gjennomsnittskostnaden for en slik skade (ca. kr 41 000). *Dette indikerer at kostnaden for tiltaket vil være større enn nytten.*

6.4 Følsomhetsanalyse

Med det tilgjengelige datamaterialet har det ikke vært mulig å gjennomføre nøyaktige beregninger verken av antall unngåtte skader og sparte kostnader forbundet med dette, eller kostnaden ved å sette inn flere skolebusser for å unngå bruk av ståplasser. *De tallene som her er presentert er derfor forholdsvis grove anslag. Det er imidlertid en betydelig forskjell mellom beregnet kostnad pr unngått skade og gjennomsnittskostnaden for en skade. Dette viser at det skal en forholdsvis stor endring til når det gjelder verdien på inngangsparametrene, før kostnad pr unngått skade blir mindre enn gjennomsnittskostnaden pr skade.* Som eksempel på dette har vi har nedenfor gjennomført en enkel følsomhetsanalyse med hensyn på hva en endring i størrelsen på et par sentrale inngangsparametre vil bety.

Anslaget over hvor mange prosent antall vognkilometer må økes med for å unngå bruk av ståplasser, vil ha stor innvirkning på kostnaden for tiltaket. Vi har i beregningene antatt at antall vognkilometer må økes like mange prosent som andel turer hvor en eller flere passasjerer i følge registreringene har stått. Dette innebærer at selv om bare én passasjer har stått på en tur, settes det inn en ekstra buss. Ved en omrokking av bussparken slik at en får de største bussene der etterspørselen er størst, og en mer bevisst strategi i forhold til å få elevene til å ta i bruk ledige seter, kan en kanskje minske den nødvendige økning i antall vognkilometer. Hvis den prosentvise økningen slik kan reduseres fra 7 til for eksempel 5 %, vil kostnaden for tiltaket reduseres til

$121 \cdot \frac{5}{7} = 86$ millioner kroner pr år hvorav 73 millioner er direkte knyttet til økning i antall vognkilometer (og vil belastes fylkeskommunene), og 13 millioner vil være knyttet til økt antall

⁷ Disse tallene er ikke "blåst opp" for å ta hensyn til underreporteringen av antall skader.

skader på andre trafikanter enn busspassasjerene. Fremdeles vil kostnad pr unngått skade (54000) være større enn antatt gjennomsnittlig skadekostnad (41000).

Ved beregning av endring i antall skadde trafikanter utenfor bussen som følge av økt antall vognkilometer med buss, har vi tatt utgangspunkt i gjennomsnittlig antall ulykker pr vognkilometer for buss slik som angitt i Trafikksikkerhetshåndboken (0,89 ulykker pr million vognkilometer). Dette er et gjennomsnitt både for by og land. En må kunne anta at ulykkesfrekvensen er betydelig lavere utenfor enn i byene. Dersom en antar at ulykkesfrekvensen utenfor byområder er halvparten av hva den er i byområder, vil gjennomsnittlig ulykkesfrekvens utenfor byområder bli lik 0,62. (Vi har da gått ut fra at antall vognkilometer fordeler seg mellom by og land som angitt i SSB 2008.) Kostnaden forbundet med økt antall skadde trafikanter utenfor bussen, vil da gå ned fra 18 til 13 millioner, og totalkostnaden fra 121 til 115 millioner pr år. Dette tilsvarer en kostnad pr unngått skade på ca 72 000 kroner, som fremdeles er langt høyere enn anslått kostnad pr skade på 41 000 kroner.

Dersom en *både* regner med en mindre økning i antall vognkilometer og en lavere ulykkesfrekvens pr vognkilometer for buss, slik som i eksemplene ovenfor, vil den totale kostnaden for tiltaket bli 82 millioner kroner, det vil si 52 000 kroner pr unngått skade. Dette er ca 25 % over gjennomsnittskostnaden for en skade (41 000).

Konklusjoner

Fylkenes avtaler knyttet til skolebarntransport

Resultatene er basert på en gjennomgang av dokumenter slik som transportavtaler/rammeavtaler mellom fylke og selskapene, kvalitetshåndbøker, krav til busstandard, anbudsinnbydelser/-konkurransegrunnlag og skoleskyssreglement. Nedenfor er oppsummert praksis når det gjelder fire punkt av spesiell interesse for sikkerheten i skolebarntransporten:

- *Krav om sitteplasser*
6 av 19 fylker sier de planlegger ut fra at det skal være sitteplasser til alle barn som har rett til skoleskyss. To av disse fylkene sier imidlertid at de ikke kan gi noen garanti om dette siden bussene ofte også benyttes av andre passasjerer.
- *Krav om setebelter*
Krav om montering av setebelter på busser i klasse 2 og 3 ble innført 1. oktober 1999. Ingen fylker stiller krav om at bare slike busser skal benyttes i skolebarntransporten. 4 fylker oppgir at kravet til maksimalalder og gjennomsnittsalder på bussene tilsier at de fleste bussene allerede har setebelter, og at de få som ikke har setebelter vil bli skiftet ut innen 2-3 år. Imidlertid viser registreringene i bussundersøkelsen at buss med setebelter bare ble benyttet på 38 % av turene.
- *Krav til vognmateriell*
9 fylker stiller gjennom avtalene med busselskapene krav til *maksimal gjennomsnittsalder* på vognparken generelt, og 7 fylker stiller krav til *maksimal alder* på bussene. Det er ingen krav om dette som gjelder spesielt skolebarntransporten.
- *Fokus på trafiksikkerhet generelt*
14 fylker gir uttrykk for å ha fokus på generell trafiksikkerhet, der 3 av fylkene henviser til offentlige krav/lover for kvalitet og sikkerhet. Med generell trafiksikkerhet menes at passasjerenes sikkerhet, komfort og trivsel skal ivaretas.
To fylker har i samarbeid utarbeidet et eget reglement for grunnskoleskyssen som beskriver lovhjemmel, hvem som har rett til skoleskyss, planlegging av skoleskyss og forhold vedrørende sikkerheten.

Andel som står

Beste anslag er at 2-3 % av passasjerene om bord på skolebusser står hele vegen, og 6-7 % står deler av vegen til og fra skolen. Dette anslaget baserer seg i hovedsak på skoleundersøkelsen hvor elevene selv anga om de stod eller satt sist de tok skolebussen til eller fra skolen. Tellingene foretatt av sjåfører på skolebusser kan tyde på at ståplassandelen er noe lavere. Tellingene skiller imidlertid ikke mellom de som står hele vegen, og de som står bare deler av vegen, og kan derfor ikke direkte sammenlignes med elevundersøkelsen. Registreringene om bord på bussene viste at en eller flere passasjerer står på 7 % av turene.

Planlegging av nødvendig antall sitteplasser

En gjennomgang av fylkenes praksis knyttet til skolebarntransport viser at 6 av 19 fylker i klartekst uttrykker at de planlegger ut fra at det skal være sitteplasser for alle barn som har rett til fri skoleskyss.

Dersom en har som målsetting at alle skoleelever skal sitte om bord i bussen *bør en ved planlegging av antall sitteplasser planlegge for høyere setekapasitet enn det forventede antall passasjerer. En forholdsvis stor andel av skolebarna kan nemlig velge å stå fremfor å sette seg ved siden av noen de ikke kjenner.* (På spørsmål om hva de pleide å gjøre dersom bussen så ganske full ut når de kom om bord, svarte 11 % at de ville stå uten å lete etter plass, 37 % at de ville lete etter plass men bare sette seg ved siden av kjente, mens 52 % ville sette seg dersom de fant en ledig plass, også om det satt ukjente ved siden av.) I samsvar med dette viste tellinger om bord på bussene at på over ¼ av turene med stående passasjerer, var det egentlig seter til alle.

Setebelter

Det var montert setebelte på bussen for 38 % av turene som inngikk i bussundersøkelsen. Det er til dels store forskjeller mellom de 4 fylkene var med i undersøkelsen, med 32 % turer med setebelter i Telemark til 51 % i Nordland.

40 % av elevene svarer at de ikke benytter setebeltet selv om det er montert om bord på skolebussen, mens bare 23 % svarer at de alltid gjør det. De resterende 37 % svarer at de av og til eller som oftest gjør det. Det er en tendens til at størst andel bruker setebeltet i de fylkene hvor bussjåførene er flinke til å minne passasjerene på å ta det på.

Skader

Ut fra elevenes egenrapporterte skader i løpet av et halvt skoleår kan vi anslå at i løpet av et helt skoleår blir ca 14 % skadd på skolebussen. De fleste av disse skadene er små og medfører ikke fravær fra skolen. 5 % får skader som medfører skolefravær minst én dag, og 2 % skader som fører til skolefravær på 2 dager eller mer.

På grunnlag av tallene ovenfor kan en grovt anslå at 7 000 skoleelever blir skadd om bord på skolebussen slik at de må være borte fra skolen. De aller fleste av disse skadene vil være så små at de ikke betinger varsling av politiet om vegtrafikkulykke med personskaade. Til sammenligning kan nevnes at antall skadde barn om bord på skolebuss i politirapporterte ulykker kan anslås til ca 15 pr år. Alle rapporteringspliktige ulykker av denne type rapporteres imidlertid ikke til politiet. I snitt kan en regne at bare 1/3 av ulykkene hvor motorkjøretøy er innblandet blir rapportert.

Ved ca 1/5 av de selvrapporterte skadene stod eleven om bord på bussen. Ved å sammenligne denne andelen med andel som har oppgitt at de står på skolebussen til eller fra skolen, kan en grovt anslå at skaderisikoen for en stående passasjer er 6-7 ganger høyere enn for en sittende.

Ca 1/3 av skadene skjedde i forbindelse med av- eller påstigning.

Ca halvparten av skadene er knyttet til årsaker som faller inn under definisjonen av et trafikkuhell slik som utforkjøring, bråbremsing, kjøring over hump eller dump, samt fot klemte i dør / kjørt på fot. 18 % av skadene er oppgitt å skyldes mobbing/juling.

Vurdering av nytten av å sette inn flere skolebusser slik at bruken av ståplasser unngås

Vi har anslått at en økning av antall vognkilometer slik at alle kan sitte på skolebussen, vil gi en årlig ekstra kostnad på 121 millioner kroner. Herav er 103 millioner direkte knyttet til økt antall vognkilometer med buss, en kostnad som vil falle på fylkeskommunene. Vi har også anslått at dette vil gi 1 589 færre skader som betinger skolefravær eller har tilsvarende alvorlighetsgrad (for "andre passasjerer" på integrerte ruter). Dette gir en kostnad pr unngått skade på kr 76 000. Dette over 80 % mer enn hva vi har antatt kan være gjennomsnittskostnaden for en slik skade (ca. kr 41 000). Dette indikerer at kostnaden for tiltaket kan være større enn nytten. Vi vil presisere at

tallene denne konklusjonen bygger på er forholdsvis grove anslag. Det er imidlertid en betydelig forskjell mellom beregnet kostnad pr unngått skade og gjennomsnittskostnaden for en skade. Dette viser at det skal en forholdsvis stor endring til når det gjelder verdien på inngangsparametrene, før kostnad pr unngått skade blir mindre enn gjennomsnittskostnaden pr skade.

Sammenligning med undersøkelsen i 1998

Sammenlignet med en tilsvarende undersøkelse som ble gjennomført i 1998 (Sakshaug og Wahl 1998), er det ikke store forskjeller når det gjelder hvor stor andel som står om bord på skolebussen. Selvrapporterte skader synes også å ligge på samme nivå. Også i 1998 ble kostnaden ved å øke busskapasiteten slik at alle fikk sitte, vurdert til å være større enn nytten, det vil si reduksjonen i skadekostnader.

Referanser

- Elvik, R., Mysen, A. B. og Vaa, T. 2008: *Trafikksikkerhetshåndboken*. Web-utgaven 2008. Transportøkonomisk institutt.
- Engelbreten, Ø. og Hagen, K-E. 1996: *Omfanget av skoleskyss og kostnader ved alternative skyssgrenser i barne- og ungdomsskolen*. Rapport 333/1996, Transportøkonomisk institutt, Oslo desember 1996
- Flø, M., 2007: *Skoleskyss i Møre og Romsdal. Omfang av barn som må stå, og ulykker som følge av ståplasser*. SINTEF notat N-09/07.
- Grunnskolen informasjonssystem 2008: *Hvor mange elever får tilbud om skoleskyss hele året?* <http://gsi.wis.no/servlet/gsi07.SjekkPassord?pass=&Malform=B&GSIType=07>
- Ryeng, E., O., og Rostoft, M., S., 2004. *Barn, bevegelse, trafikk. Påvirker skolevegen barns helse?* Innlegg på faglig seminar – Barn og motorisk utvikling. Dragvoll, 8. mars 2004.
- Sakshaug, K. og Wahl, R., 1998: *Sikkerhet ved skolebarntransport med buss og bruk av ståplasser*. SINTEF rapport STF22 A98553.
- Statistisk sentralbyrå 2008: *Buss. Hovedtall etter ruteform 2006 (Rettet 7. januar 2008)*. <http://www.ssb.no/emner/10/12/kolltrans/tab-2008-01-03-02.html>
- Veisten, K og Nossun, Å. 2007: *Hva koster skader pga hjemmeulykker, utdanningsulykker, idrettsulykker, og fritidsulykker det norske samfunnet*. Transportøkonomisk institutt, rapport 880/2007.

Vedlegg 1: Spørreundersøkelse grunnskoleelever

SINTEF Teknologi og samfunn
Transportsikkerhet og
-informatikk

Postadresse:
7465 Trondheim
Besøksadresse:
S.P. Andersensv. 5
Telefon:
73 59 46 60
Telefaks:
73 59 46 56

Foretaksregisteret:
NO 948 007 029 MVA

«Skole»
v/«Kontaktperson»
«Adresse_skole»
«Postnummer_skole» «Poststed_skole»

Deres ref.:

Vår ref.:
50344600/M. Flø

Direkte innvalg:
73 59 77 51

Trondheim,
2008-01-14

Sikkerhet ved skoleskyss - Datainnsamling

Jeg viser til tidligere telefonsamtale og henvendelse via e-post, og sender dere det tilstrekkelige antall spørreskjema til vår undersøkelse ”Sikkerhet knyttet til transport av skolebarn i buss”. I tillegg legger jeg ved et informasjonsbrev til lærer og eventuelt foreldre dersom dere ønsker å informere dem om undersøkelsen.

Undersøkelsen skal gjennomføres i perioden 21. januar – 1. februar 2008. Dere velger selv hvilken dag elevene skal fylle ut skjemaet, og hvorvidt elevene fyller ut skjemaet hjemme eller på skolen. Det er viktig at de yngste elevene får hjelp til utfylling av en voksen.

Ferdig utfylte skjema sendes til SINTEF innen **8. februar 2008** til følgende adresse:

SINTEF Teknologi og samfunn
Transportsikkerhet og -informatikk
v/Marianne Flø
7465 Trondheim

På grunn av ulik størrelse på forsendelsene til de enkelte skolene var det ikke mulig å forhåndsfrankere konvoluttene. Derfor er det opp til dere å fakturere SINTEF for portokostnadene dere blir belastet.

Tusen takk for at dere er positive til å delta på denne undersøkelsen, og lykke til med arbeidet.

Med vennlig hilsen

Marianne Flø

for SINTEF Teknologi og samfunn
Transportsikkerhet og -informatikk

Deltakere i spørreundersøkelsen ”Sikkerhet knyttet til transport av barn i skolebuss”

Deres ref.:

Vår ref.:

Marianne Flø

Direkte innvalg:

73 59 77 51

Trondheim,
2008-01-03

Spørreundersøkelse – sikkerhet knyttet til transport av skolebarn i buss

SINTEF er på oppdrag fra Samferdselsdepartementet bedt om å vurdere sikkerheten knyttet til transport av skolebarn i buss. To undersøkelser skal gjennomføres:

1. Spørreundersøkelse rettet mot elever i grunnskolen som har tilbud om skoletransport i buss.
2. Registreringer om bord i skolebuss.

Undersøkelsene skal gi svar på risikoutsatthet og gi nødvendig grunnlag for en nytte-kostnadsanalyse vedrørende krav om sitteplasser versus ståplasser. Studien skal danne et beslutningsgrunnlag for Samferdselsdepartementet slik at de skal kunne vurdere eventuelle sikkerhetstiltak knyttet til transport av skolebarn i buss.

Spørreundersøkelsen omhandler spørsmål om hvor ofte barn reiser med skolebuss, om de får sitteplass og om bussen er utstyrt med setebelter. Videre skal elevene oppgi om de har skadet seg i forbindelse med bussreisen til skolen det siste året. Det er viktig at de yngste elevene får hjelp av en voksen til å fylle ut spørreskjemaet. Til hvert spørsmål skal det bare krysses av for ett svaralternativ. Det er kun elever som har tilbud om transport til skolen i buss som skal besvare denne undersøkelsen.

Undersøkelsen er frivillig, og det vil ikke bli spurt om personopplysninger. Vi håper så mange som mulig vil ta seg tid til å besvare spørreundersøkelsen.

Med vennlig hilsen

Marianne Flø

for SINTEF Teknologi og samfunn
Transportsikkerhet og -informatikk

Undersøkelse om sikkerheten ombord i skolebussen

På vegne av Samferdselsdepartementet er SINTEF engasjert for å undersøke om barnas sikkerhet er ivaretatt i forbindelse med skoleskyssordningen.

Dersom du vanligvis tar bussen til/fra skolen ønsker vi at du som elev fyller ut dette spørreskjemaet. Spørreskjemaet omhandler både den siste bussreisen du hadde til og fra skolen, og om du er skadet om bord i bussen dette skoleåret.

Be gjerne en voksen om hjelp dersom du synes det er vanskelig å fylle ut spørreskjemaet.

1. Hvilket trinn går du i (*ett kryss*)?

- | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| ☐ 1. trinn | ☐ 6. trinn |
| ☐ 2. trinn | ☐ 7. trinn |
| ☐ 3. trinn | ☐ 8. trinn |
| ☐ 4. trinn | ☐ 9. trinn |
| ☐ 5. trinn | ☐ 10. trinn |

2. Hvor mange dager tok du bussen til skolen i forrige uke (*ett kryss*)?

- ☐ 1 dag
- ☐ 2 dager
- ☐ 3 dager
- ☐ 4 dager
- ☐ 5 dager

3. Når tok du sist skolebuss (*ett kryss*)?

- ☐ I denne uka
- ☐ I forrige uke
- ☐ Lenger siden enn forrige uke

4. Sist jeg tok bussen til skolen (*ett kryss*)

- ☐ Satt jeg hele veien
- ☐ Stod jeg hele veien
- ☐ Både stod og satt jeg

5. Sist jeg tok bussen fra skolen (*ett kryss*)

- ☐ Satt jeg hele veien
- ☐ Stod jeg hele veien
- ☐ Både stod og satt jeg

6. Er skolebussen utstyrt med setebelte (ett kryss)?

- ☐ Ja, det er alltid setebelte i skolebussen
- ☐ Ja, av og til er det setebelte i skolebussen
- ☐ Nei, det er aldri setebelte i skolebussen

8. Dersom bussen er utstyrt med setebelte, passer bussjåføren på at du tar på deg setebeltet (ett kryss)?

- ☐ Ja, alltid
- ☐ Som oftest
- ☐ Av og til
- ☐ Nei, aldri

10. Hva pleier du å gjøre dersom bussen ser ganske full ut når du kommer om bord (ett kryss)?

- ☐ Leter etter ledig sete
- ☐ Står

Dersom du svarte at du leter etter ledig sete skal du svare på spørsmål 11. Dersom du svarte at du står skal du gå videre til spørsmål 12.

12. Har du blitt skadet på skolebussen dette skoleåret (fra skolestart i august 2007 til nå, januar 2008) (ett kryss)?

- ☐ Ja
- ☐ Nei

7. Dersom skolebussen er utstyrt med setebelte, bruker du det (ett kryss)?

- ☐ Ja, alltid
- ☐ Som oftest
- ☐ Av og til
- ☐ Nei, aldri

9. Hvor lenge varer bussreisen din (ett kryss)?

- ☐ Mindre enn 5 min
- ☐ 5-10 min
- ☐ 10-15 min
- ☐ 15-20 min
- ☐ Mer enn 20 min

11. Dersom jeg leter etter ledig sete på en buss som er ganske full...(ett kryss)

- ☐ ...setter jeg meg bare dersom jeg finner et ledig sete ved siden av noen jeg kjenner
- ☐ ...setter jeg meg på ett av de ledige setene, selv om jeg ikke kjenner personen ved siden av

Dersom du svarte NEI på spørsmål 12 er du ferdig med å fylle ut skjemaet. Dersom du svarte JA på spørsmål 12 og har blitt skadet på bussen dette skoleåret (skolestart i august 2007 til og med januar 2008), fyll ut påfølgende tabell(er):

Det er viktig for oss at du svarer nøye på dette. Prøv å beskrive hvordan og hvorfor skaden skjedde og omfanget av den.

Skade nr 1:	
a. Skaden skjedde på vei... <i>(ett kryss)</i>	☐ Til skolen ☐ Fra skolen
b. Ved uhellet... <i>(ett kryss)</i>	☐ Satt jeg på bussen uten setebelte ☐ Satt jeg på bussen med selebelte ☐ Stod jeg ☐ Gikk jeg av bussen ☐ Gikk jeg på bussen
c. Som følge av skaden måtte jeg være hjemme fra skolen i ... <i>(ett kryss)</i>	☐ 1 dag ☐ 2-5 dager ☐ > 1 uke
d. Gi en beskrivelse av skaden og hvordan det skjedde:	

Skade nr 2:	
a. Skaden skjedde på vei... <i>(ett kryss)</i>	☐ Til skolen ☐ Fra skolen
b. Ved uhellet... <i>(ett kryss)</i>	☐ Satt jeg på bussen uten setebelte ☐ Satt jeg på bussen med selebelte ☐ Stod jeg ☐ Gikk jeg av bussen ☐ Gikk jeg på bussen
c. Som følge av skaden måtte jeg være hjemme fra skolen i ... <i>(ett kryss)</i>	☐ 1 dag ☐ 2-5 dager ☐ > 1 uke
d. Gi en beskrivelse av skaden og hvordan det skjedde:	

Skade nr 3:	
a. Skaden skjedde på vei... <i>(ett kryss)</i>	☐ Til skolen ☐ Fra skolen
b. Ved uhellet... <i>(ett kryss)</i>	☐ Satt jeg på bussen uten setebelte ☐ Satt jeg på bussen med selebelte ☐ Stod jeg ☐ Gikk jeg av bussen ☐ Gikk jeg på bussen
c. Som følge av skaden måtte jeg være hjemme fra skolen i ... <i>(ett kryss)</i>	☐ 1 dag ☐ 2-5 dager ☐ > 1 uke
d. Gi en beskrivelse av skaden og hvordan det skjedde:	

Takk for at du fylte ut spørreskjemaet!

Vedlegg 2: Registreringsskjema busselskap

Takk for at du fyller ut dette registreringsskjemaet.

Denne undersøkelsen skal danne et beslutningsgrunnlag for Samferdselsdepartementet for å kunne vurdere eventuelle trafiksikkerhetstiltak i forbindelse med transport av skolebarn i buss. Det er viktig at du fyller ut alle felt i skjemaet. Skjemaet har ingen verdi for oss i analysene dersom det ikke er oppgitt både det antallet som står og det som sitter.

Lykke til med registreringene!

Med vennlig hilsen

Marianne Flø, Prosjektleder

Registreringstidspunkt:**Ukenummer:**

- ☐ 4
☐ 5

Ukedag

- ☐ Tirsdag
☐ Onsdag
☐ Torsdag

Tid på dagen

- ☐ Morgen
☐ Ettermiddag

Hvilke(n) skole(r) betjener du på denne turen: _____**Bussens totale seteantall:** _____**Lengden på denne turen (fra start til ankomst siste skole (ca antall km))** _____

Skoleruten betjener: ☐ Bystrøk ☐ Land/tettsted ☐ Både by, land og tettsted**Type skolebuss:** ☐ Egen skolebuss ☐ Integrert rute (skolebarn fraktes i ordinær rutebuss)**Er det setebelter i bussen:** ☐ Ja ☐ Nei

Registreringspunkt 2 km fra skolen:	Skolebarn			Andre passasjerer
	Klasse 1	Klasse 2-7	Klasse 8-10	
Antall passasjerer som sitter				
Antall passasjerer som står				
Er det nok seter igjen slik at de som står egentlig kan sitte	☐ Ja ☐ Nei			

Registreringspunkt 4 km fra skolen	Skolebarn			Andre passasjerer
	Klasse 1	Klasse 2-7	Klasse 8-10	
Antall passasjerer som sitter				
Antall passasjerer som står				
Er det nok seter igjen slik at de som står egentlig kan sitte	☐ Ja ☐ Nei			

- ☐ Normal tur
☐ Spesielle hendelser

Dersom spesiell(e) hendelse(r) -
kommenter: _____

Vedlegg 3: Notat om fylkenes praksis i avtalene knyttet til skolebarntransport

 SINTEF SINTEF Teknologi og samfunn Transportsikkerhet og -informatikk Postadresse: 7465 Trondheim Besøksadresse: S.P. Andersensv. 5 Telefon: 73 59 46 60 Telefaks: 73 59 46 56 Foretaksregisteret: NO 948 007 029 MVA		NOTAT						
		GJELDER Gjennomgang av fylkenes avtaler med busselskaper angående transport av skolebarn i buss			BEHANDLING	UTTALELSE	ORIENTERING	ETTER AVTALE
		GÅR TIL						
ARKIVKODE	GRADERING							
ELEKTRONISK ARKIVKODE Notat_oppsummering av fylkenes praksis_KSA_LFJ.doc								
PROSJEKTNR. 503446	DATO 2007-11-29	SAKSBEARBEIDER/FORFATTER Marianne Flø			ANTALL SIDER 15			

1	Innledning	2
2	Metode	2
3	Lovgrunnlaget	2
	3.1 Vegtrafikkloven (18. juni 1965 nr 4).....	2
	3.2 Kjøretøyforskriften.....	3
	3.3 Yrkestransportloven (LOV-2002-06-21-45)	3
	3.4 Opplæringsloven (Lov-1998-07-17-61, fra 2007-11-01).....	3
4	Gjennomgang av tilgjengelige avtaler, kvalitetshåndbøker m.m.	5
5	Oppsummering.....	14

1 Innledning

Dette notatet oppsummerer gjennomgangen av fylkenes avtaler, kvalitetsplaner, konkurransegrunnlag m.v. rettet mot busstransport av elever i grunnskolen.

Notatet er en delleveranse i prosjektet "Sikkerhet knyttet til transport av skolebarn i buss" som SINTEF utfører på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

2 Metode

Kontaktpersoner i alle Norges fylker ble bedt om å sende dagens avtaler mellom fylket og de enkelte busselskap som tilbyr skoleskyss.

Fylkene har ulik praksis for hvordan de håndterer kollektivtransport. Enkelte fylker har skilt ut denne virksomheten i egne enheter, mens andre selv administrerer kollektivtrafikken. Det var svært variabelt hvilke avtaler som fylkene mente var relevante eller tilgjengelige. Derfor er det en blanding av konkurransegrunnlag, kvalitetshåndbøker, fylkesvedtak, kravspesifikasjoner, skyssreglement, avtaler osv. som er gjennomgått.

Et annet moment er at en del fylker var inni en prosess med å utarbeide nye avtaler/konkurransegrunnlag. I gjennomgangen er det benyttet avtaler/konkurransegrunnlag som gjaldt til og med 2007. Flere fylker rapporterte muntlig at de vurderte å ta inn krav om sitteplasser for skoleelever.

3 Lovgrunnlaget

Transporttilbyderne har flere lover og forskrifter de skal forholde seg til når de tilbyr skoletransport. I de gjennomgåtte avtalene, kvalitetshåndbøkene m.m. refereres det til disse. Her gis en kortfattet oversikt over de mest relevante lover og forskrifter.

3.1 Vegtrafikkloven (18. juni 1965 nr 4)

Vegtrafikkloven gjelder for all trafikk med motorvogn. Utgangspunktet er at skoletransport er underlagt de samme bestemmelser som annen transport. Dette uttrykkes bl.a. gjennom vegtrafikkloven §3, første ledd:

§ 3. Grunnregler for trafikk.

"Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade slik at annen trafikk ikke unødig bli hindret eller forstyrrt."

Med hjemmel i lovens § 4 er det utarbeidet egne generelle regler for ferdsel i trafikk, forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler), 21. mars 1986 nr. 747.

En annen relevant bestemmelse er lovens § 13 om krav til og bruk av kjøretøy. Denne henger sammen med § 23a om bruk av personlig verneutstyr. Begge disse bestemmelsene reguleres nærmere gjennom egne forskrifter; kjøretøyforskriften og forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn.

Det har vært en gradvis utvidelse av kravet til montering av sikkerhetsutstyr i motorkjøretøy. Fra 1. oktober 1999 skal bilbelter, med noen unntak, være montert også i buss som er registrert første gang etter denne dato. Med montering følger også plikt til å bruke belter. Fører for buss har det samme ansvaret for at passasjerer under 15 år bruker sikkerhetsbelte, som andre førere, jf forskrift om bruk av bilbelte mv § 3, andre ledd:

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

I Ot.prp.nr. 53 (2003-04) er det gitt en nærmere beskrivelse av hvordan denne bestemmelsen bør/kan praktiseres overfor fører av buss. Her heter det bl.a.:

”Hvorvidt sjåføren skal ilegges gebyr ved overtredelse av bestemmelsene om bruk av bilbelte, vil bero på en konkret vurdering av sjåførens aktsomhet i det enkelte tilfelle. Vurderingstemaet er hva det med rimelighet kan kreves av føreren i den konkrete situasjonen for at pliktene i sjåføransvaret anses oppfylt i forhold til sikring av passasjer under 15 år.

Utgangspunktet er at det ikke skal ilegges gebyr for unnlatt sikring av passasjer under 15 år hvis sjåføren har opptrådt aktsomt i forhold til sikringsplikten. Når det gjelder buss må det etter departementets syn i en slik vurdering legges stor vekt på at sjåførens primæransvar er å føre kjøretøyet, noe som krever at oppmerksomheten i all hovedsak må være rettet mot trafikkbildet.

Om sikringsplikten er overholdt vil for øvrig måtte avklares i det enkelte tilfelle.”

I praksis vil det måtte gjøres en konkret vurdering av aktsomhetskravet til bussjåføren i det enkelte tilfellet.

3.2 Yrkestransportloven (LOV-2002-06-21-45)

Utøvelse av yrkestransport med motorvogn og fartøy reguleres av Yrkestransportloven. En transportør som frakter skolebarn på vegne av fylkeskommunen må ha løyve etter yrkestransportloven: Gjelder dette skoleruter som bare kan benyttes av skolebarn, kreves løyve for persontransport. Er rutene åpne også for andre passasjerer (integreerte ruter), kreves i tillegg løyve for rutetransport.

Yrkestransportforskriften (FOR 2003-03-26 nr 401) tar blant annet for seg vilkår for å få tildelt løyve og krav til løyveinnehaveren hva gjelder økonomi, vandel og kvalifikasjoner. I gjennomgangen av avtalene mellom fylkeskommunene og busselskapene refereres det til §§ 4-11 i Yrkestransportforskriften.

3.3 Opplæringsloven (Lov-1998-07-17-61, fra 2007-11-01)

§7-1. Skyss og innlosjering i grunnskolen

”Elevar i 2.-10. klasse som bur meir enn fire kilometer frå skolen har rett til gratis skyss. For elevar i 1. klasse/førskolen er skyssgrensa to kilometer. Elevar som har særlig farleg eller vanskeleg skoleveg har rett til gratis skyss utan omsyn til veglengda [...]”

§13-4. Ansvarleg for skoleskyss m.m.

”Kommunen er ansvarleg for skyss av grunnskoleelevar og vaksne som har rett til skyss på grunn av særlig farleg eller vanskeleg skoleveg. Kommunen er

ansvarleg for å oppfylle retten til skyss av førskolebarn etter § 7-6. Kommunen skal oppfylle retten til reisefølge og tilsyn for førskolebarn, grunnskoleelevar og vaksne. Elles er fylkeskommunen ansvarleg for skyss, reisefølge og tilsyn etter reglane i kapittel 7. Kommunane betaler refusjon etter persontakst for grunnskoleelevar og vaksne som blir skyssa av fylkeskommunen.

Fylkeskommunen skal organisere skoleskyssen i samråd med kommunen. Dersom kommunen og fylkeskommunen ikkje blir samde om korleis skoleskyssen skal organiserast og finansierast, kan departementet gi pålegg.

Departementet kan gi forskrifter om heimreiser, reisefølge og opphald for dei som må innlosjerast for å få hjelp eller opplæring etter denne lova, dessutan forskrifter om skoleskyss, skyssgodtgjersle og heimfylket sitt ansvar for å refundere utgifter til skyss i samband med vidaregåande opplæring i eit anna fylke.”

4 Gjennomgang av tilgjengelige avtaler, kvalitetshåndbøker m.m.

Gjennomgangen av tilgjengelige avtaler, kvalitetshåndbøker m.m. er summert opp i påfølgende tabell. Kun momenter fra grunnlagsdokumentene som er relevante for barnas sikkerhet er tatt med i tabellen. Fylkene er angitt i alfabetisk rekkefølge.

Fylke	Avtale	Relevante momenter i forhold til barnas sikkerhet
Akershus (Stor-Oslo Lokaltrafikk)	• Krav til SL-busstandard utover kjøreforskriftene § 8	Ingen direkte momenter i forhold til barnas sikkerhet utover § 8 i kjøretøyforskriften
	• Kvalitetshåndbok	Kvalitetspolitikk: <i>Sikkerhet</i>, kundefokus, profesjonell og effektiv ressursutnyttelse, effektiv reisetid og <i>tilstrekkelig frekvens</i> på avgangene, informasjon og markedsføring, SL skal være til å stole på. <i>Ca. 30 % av SL's kunder er skoleelever. Kvalitetskravene gjelder også skoletransport.</i> Sikkerhet: Mål at kundens sikkerhet skal ivaretas. Gjeldende bestemmelser for antall passasjerer og sikring skal følges for den enkelte type transportmiddel. Kunder over 15 år har selv ansvar for å benytte sikkerhetsbelte. <i>Under skoletransport skal personalet oppfordre til bruk av sikkerhetsbelte der de finnes, og om nødvendig være behjelpelig med å feste beltene.</i> Sjåføren følger vegtrafikklovens bestemmelser, er aktsom og utfører ingen handlinger som setter kundens sikkerhet i fare. Sjåføren viser <i>aktsomhet ved av- og påstigning</i>, sikrer oversikten i og utenfor bussen og venter med å kjøre til kunden har kommet seg ut og i tilstrekkelig avstand fra bussen. Sjåføren er oppmerksom ved utkjøring fra holdeplass slik at kunder som har behov for det får anledning til å sette seg. Vegholder skal sørge for sikre <i>trygge snuplasser</i> for bussene, med særlig fokus på skolebussene. Service og kundekontakt: Personalet skal sørge for at kunden kommer trygt frem til rett tid, gi hjelp ved behov og gjøre sitt til at kunden blir fornøyd. Skoletransport av små barn kan stille spesielle krav til oppfølging. Komfort og trivsel: mål at alle kunder som hovedregel skal tilbys sitteplass. Ståplasser kan aksepteres maksimalt 20 min og ved sporadiske trafikktopper. Personalet skal melde fra til egen trafikkledelse om kapasitetsproblemer som stadig oppstår på spesielle avganger. SL har ansvar for hvilke ruter som evt skal ha sitteplassgaranti. Det skal kjøres med en behagelig kjørestil med avpasset fart, uten kraftige rykk og oppbremsninger.
	• Anbud 21-2005 hovedtekst (utarbeidet vår 2006)	Bussklasse 2 gjelder for anbudet. Eldre busser skal holde de krav vegdirektoratet stiller for å holde motorkjøretøyer i forskriftsmessig stand. Busser som er registrert etter 1.1.1995 skal til enhver tid oppfylle minstekravene. Ingen busser skal være eldre enn 14 år (også for reservemateriell), og gjennomsnittsalderen skal ikke overstige 7 år i en anbudspakke. Det bør være en tilnærmet jevn aldersfordeling.
	• Standardkontrakt anbud 021-2005	Ingen relevante momenter for sikkerheten til skolebarn spesielt.

Fylke	Avtale	Relevante momenter i forhold til barnas sikkerhet
Aust-Agder	Kontraktstekst mellom Aust-Agder fylkeskommune og rutebilselskapene	Trafikken skal utføres i samsvar med bestemmelsene i <i>yrkestransportloven og annen relevant lovgivning</i>. Vognmateriell skal til enhver tid oppfylle alle krav etter <i>veitrafikkloven og kjøretøyforskriftene</i>. Oppdragsgiver kan stille krav om høyeste alder på bussmateriellet. <i>Lovfestet skoleskyss skal alltid utføres og skal gjennomføres i henhold til gjeldende lover, retningslinjer og reglementer.</i> Fylket skal gjennomføre kvalitetsmålinger hver høst. Ikke noe om kra til bussmateriell.
Buskerud	Kvalitetsavtale	Rutetilbudet må tilpasses den lovpålagte skoleskyssen slik at oppdragsgivers utgifter blir minst mulig. Selskapet skal holde seg informert om og rette seg etter <i>gjeldende lover og forskrifter</i>, og alle nåværende og framtidige krav og pålegg som er fastsatt av offentlige myndigheter. Årlige brukerundersøkelser for å måle kvalitet. Selskapet skal rapportere til Oppdragsgiver større uhell, ulykker eller andre hendelser som det kan forventes at politi, presse eller publikum kan kontakte Oppdragsgiver om. Ved større forsinkelser på ruter med skoleelever skal skolene informeres. Uhell/ulykker knyttet til skolerutene skal varsles den enkelte skole omgående.
Finnmark	Ikke mottatt avtale, kun kort svar på e-post	Skoleskyss i Finnmark utføres med ordinære busser i trafikk, det er ikke egne skolebusser. Det er sitteplasser til alle og innen en 2-3 års periode vil alle busser være utstyrt med sikkerhetsbelter. Dersom bussrutene lyses ut på anbud, vil det settes krav til bussmateriell i anbudsdokumentet.
Hedmark	Utdrag fra avtale med busselskap	Utøver skal i samarbeide med oppdragsgiver sørge for at kvaliteten er slik at den tilfredsstiller de reisendes behov for en sikker og komfortabel reiseopplevelse. Utøver skal holde seg informert og rette seg etter den til enhver tid gjeldende lov og forskrift på næringsområdet. Spesielt nevnes Yrkestransportlovens bestemmelser om adgang til yrket §§4-11 i yrkestransportlovens forskrift nr 401 og krav og pålegg som er fastsatt fra offentlige myndigheter. Alle busser i den trafikk kontrakten gjelder må oppfylle alle offentlige bestemmelser for gyldighet for busser (kjøretøyforskriftene). Alle busser i drift skal tilfredsstille de tekniske krav i henhold til vegtrafikklovens bestemmelser. "Øvrig materiell" benyttes vanligvis til skolekjøring (jfr. E-post fra Lasse Jordbru). <i>Krav at gjennomsnittsalder til enhver tid ikke er over 9 år og maksimal alder ikke over 18 år</i> Kjørestilen skal være slik at de reisende føler seg trygge og har en behagelig reiseopplevelse

Fylke	• Avtale	Relevante momenter i forhold til barnas sikkerhet
Hedmark (forts)	• Skyssreglementet	Oppland og Hedmark fylkeskommuner har som <i>målsetting</i> å <i>legge til rette</i> for en rasjonell, sikker, trygg, miljøvennlig og trivelig skoleskyss. Spesielt er de to fylkeskommunene opptatt av å ivareta trafikkisikkerheten best mulig ved tiltak på holdeplasser, under selve transporten og ved av- og påstigning ved den enkelte skole. Ved begynnelsen av nytt skoleår skal trafikkisikkerheten og ordensregler i skoleskyssen gjennomgås. Herunder skal opptreden på holdeplass, ved av- og påstigning på skole, undervegs i kjøretøy etc. gjennomgås. Dette bør gjøres sammen med transportør. Skoleskyssen skal planlegges med sitteplass til alle skyss elever i grunnskolen. For elever som benytter drosje/maxitaxi, skal sikkerhetsutstyr benyttes i henhold til forskrift. Dette ansvaret påligger utøver.
Hordaland	• Utdrag fra konkurransegrunnlaget nye avtaler	Operatør skal omgående rapportere til oppdragsgjevar – først muntlig deretter skriftlig – om uhell eller ulukke som det kan forventast at politi, presse eller publikum kan kontakte oppdragsgivar om. Uhell/ulykker knytt til kjøring til/frå skole skal i tillegg varsles omgående til den enkelte skole.
	• Avtale om transport i rute mellom løyvehavar og undertransportør	Inneholder ikke noe som har direkte med barnas sikkerhet.
	• Konkurransegrunnlag. Bussanbud I. Rutepakke 1.3 Hardanger og Rutepakke 1.4 Voss. 15. mai 2007	Operatør skal syte for at kvaliteten på Oppdraget og sjåføren sin køyrestil er slik at den tilfredsstiller dei reisande sitt behov for ein sikker, trygg og behageleg reiseoppleving. Materiellstandard: Kl. II, III, A og B: Gjennomsnittsalder maks 8 år, maks alder 12 år.
Møre og Romsdal	• Avtale for kjøp av transporttjenester	Avtalen bygger på gjeldende yrkestransportlov og forskrifter til denne. Avtalen omfatter også skyss av skoleelever som fylkeskommunen har ansvar for etter dagens opplæringslov og forskrifter. Krav til kvalitet (sørvisnivå): Løyvehaveren er ansvarlig for tilstrekkelig kapasitet på de rutene denne trafikkerer. I hovudsak bør det tilbys sitteplasser på reiser over 15 minutter, og reiser på strekninger hvor hastigheten er over 50 km/t. Utenfor rushtiden bør det tilbys sitteplass til alle. Kjøringa skal oppleves sikker, jevn og behagelig på alle typer turer. Kjørestil må inngå i løyvehaverens opplæring av ansatte, og gjentas med jevne mellomrom. Program for opplæring bør inngå i løyvehaverens internkontrollsystem. Vognpark i daglig drift (vogner i dimensjonerende time) skal maksimalt ha en gjennomsnittsalder på 8 år. Fleksibel skoledag inneber at alevlar med rett til fri skoleskyss får reie fritt på eksisterande ruteavganger mellom bustad og skole.

Fylke	• Avtale	Relevante momenter i forhold til barnas sikkerhet
Nordland	Anbudsinngivelse (2008-2014)	Utøver skal holde seg informert om og rette seg etter de lover og forskrifter som gjelder bussvirksomhet. Fra og med skoleåret 2008/2009 påhviler det utøver å ha kontakt med kommuner og skoler for å legge til rette for avvikling av skoleskyss i kontraktsområdet. Endelig forslag til utførelse av skoleskyss forelegges oppdragsgiver. Regler for skoleskyss (www.nfk.no). Krav til alder på materiell: gjennomsnittsalder skal ikke overstige 7,5 år, og ingen busser skal overstige en alder på 12 år i perioden 2008-2014. Ivaretagelse av sikkerhetskrav har høyeste prioritet og overstyrer eventuelle konflikter med andre kvalitetskrav. Det skal være utarbeidet rutiner i forbindelse med aktsomhet i all sin utførelse av rutetjeneste. Krav er gjennomgående materiellkategori II. Det inkluderer krav til setebelter i alle busser som kjøpes nye. Svært store deler av materiellet som benyttes er nytt grunnet kravet til gjennomsnitt- og maksimalalder (jfr. E-post Kåre Cato Solem).
Nord-Trøndelag	Brev vedr. sitteplassgaranti (til rutebilselskaper og kommuner i NT)	Fra høsten 2004 innføres ei ordning der rutebilselskapene må anslå kapasitetsbehovet ut fra at <u>alle skyssberettigede grunnskoleelever skal ha sitteplass</u>. I skyssplanleggingen vil det bli tatt hensyn til elever som er innvilget skyss på grunn av farlig skoleveg etter kommunalt vedtak. Med den foreslåtte ordningen vil de fleste ikke-skyssberettigede elevene stort sett ha sitteplass på bussen. Ei av utfordringene framover, vil være innføring av fleksibel skoletid ved flere skoler. Her det viktig å slå fast at elevene har <u>skyssrett ved skoledagens begynnelse og slutt</u>. Rutebilselskapene oppfordres imidlertid til å vise fleksibilitet i forhold til hvilke busser elevene kan følge, i den grad det er ledig kapasitet.
	E-post	Fra høsten 2009 skal det stilles krav til at alle skolebusser skal ha setebelter.
Oppland	Reglement for grunnskoleskyssen i Oppland og Hedmark	Oppland og Hedmark fylkeskommuner har som <i>målsetting</i> å <i>legge til rette</i> for en rasjonell, sikker, trygg, miljøvennlig og trivelig skoleskyss. Spesielt er de to fylkeskommunene opptatt av å ivareta trafikksikkerheten best mulig ved tiltak på holdeplasser, under selve transporten og ved av- og påstigning ved den enkelte skole. Ved begynnelsen av nytt skoleår skal trafikksikkerheten og ordensregler i skoleskyssen gjennomgås. Herunder skal opptreden på holdeplass, ved av- og påstigning på skole, underveis i kjøretøy etc. gjennomgås. Dette bør gjøres sammen med transportør. Skoleskyssen skal planlegges med sitteplass til alle skyss elever i grunnskolen. For elever som benytter drosje/maxitaxi, skal sikkerhetsutstyr benyttes i henhold til forskrift. Dette ansvaret påligger utøver.

Fylke	Avtale	Relevante momenter i forhold til barnas sikkerhet
Oppland (forts)	Nettoavtale om tilskudd/godtgjørelse for lokal rutedrift i Oppland mellom Oppland fylkeskommune og løyvehaver	Fylkeskommunen skal i samarbeid med rutebilnæringen utarbeide krav til standard, design, merking av vognmateriell som nyttes i tilskuddberettiget rutevirksomhet. Av produksjonsplanen skal det framgå det materiell som nyttes i de enkelte ruter. Løyvehaveren kan bare benytte annen type materiell eller ta dette materiellet ut av trafikk for annet enn nødvendig vedlikehold med fylkeskommunens samtykke. Løyvehaver har ansvaret for at det alltid er tilstrekkelig kapasitet i rutene, også dersom behovet for transportmateriell overstiger egen kapasitet.
	E-post	I skyssreglementet er det sagt at skoleskyssen skal planlegges med sikte på at alle med skyssrett skal ha sitteplasser. Vi vet at det i perioder ikke lar seg etterleve da det er mange uten skyssrett, spesielt i vinterhalvåret, som kjøper ordinær billett. I Oppland har vi ingen rene skoleruter. Alle rutene er åpne for ordinære reisende, og de står i rutetabeller.
Oslo	Ikke mottatt	
Rogaland	Del E Spesifikasjoner (Haugaland)	Utøver skal sørge for at kvaliteten er slik at den tilfredsstiller de reisendes behov for en sikker og behagelig reiseopplevelse. Utøver skal omgående, først muntlig så skriftlig, til oppdragsgiver uhell eller ulykker som det kan forventes at politi, presse eller publikum kan kontakte oppdragsgiver om. Uhell/ulykker knyttet til skolerutene skal i tillegg omgående varsles den enkelte skole.
	Kontrakt nr 07/35 Individuelt tilrettelagt skoleskyss Nord Jæren Vedlegg 1 Oppdragsbeskrivelse	Transporten skal foregå på en trygg måte og være i samsvar med offentlige krav til kvalitet, helse, miljø og sikkerhet og for øvrig i henhold til krav satt i denne kravspesifikasjon, Operatør har ansvar for at sjåførene har klare regler og tydelige normer for akseptabel atferd i bilen.
Sogn og Fjordane	Avtale om kjøp av busstenester	12.4 Kvalitet. ...<i>Det skal vere sitteplassar på skuleskyssruter for alle grunnskuleelevane, jamfør innmeldt skyssbehov frå kommunane.</i> 12.5 Miljø. Den gjennomsnittlige alderen på bussparken i det eiskilde selskap skal ikke overstige 9 år.
Sør-Trøndelag	Kvalitetsavtale mellom Sør-Trøndelag fylkeskommune og Busselskapene i Sør-Trøndelig (Gjeldende t.o.m. 2007)	Avtalen inneholder verken krav til vognmateriell eller kjørestil.
	Avtale om kjøp av rutetransport med buss i Sør-Trøndelag. 2 år+1+1 (ikke signert, skal gjelde fra 2008)	Avtalen viser til gjeldende regler i Yrkestransportloven og Vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter. I kvalitetskravene er det ikke noe som direkte omhandler sikkerhet for skolebarnttransport. Det stilles krav om et vognmateriell som ikke skal overstige 12 år i gjennomsnitt. Det forutsettes at 5 % av vognparken fornyes hvert år.

Fylke	Avtale	Relevante momenter i forhold til barnas sikkerhet
Telemark	Kvalitetsavtale gjeldende persontransport i Telemark	Selskapet skal holde seg informert om og rette seg etter <i>gjeldende lover og forskrifter, og alle nåværende og fremtidige krav som er fastsatt av offentlige myndigheter.</i> Selskapet skal omgående rapportere til Oppdragsgiver større uhell, ulykker eller andre hendelser som det kan forventes at politi, presse eller publikum kan kontakte Oppdragsgiver om. Ved større forsinkelser på ruter med skoleelever skal skolene informeres. Uhell/Ulykker knyttet til skolerutene skal varsles den enkelte skole omgående.
	Anbudsinnbudelse Persontransport i rute i Grenland (2005-2010)	6.2.1. Sjåførene skal i alle situasjoner opptre korrekt og vennlig overfor publikum og aktivt medvirke til at passasjerene får en positiv reiseopplevelse. 7.4.1 Alder på busser. Busser i vognggruppe 1 og 2 i Linje 1-8 skal ikke være eldre enn 12 år. Busser i vognggruppe 3 og 4 skal ikke overstige en gjennomsnittsalder på 12 år.
	Oppklaringer mottatt på e-post	I Grenland er busstransporten lagt ut på anbud, mens det i øvrige deler av Telemark er en rammeavtale og en kvalitetsavtale som er gjeldene. I kvalitetsavtalen står det at ingen busser skal være eldre enn 25 år, mens alderen på bussene i Grenland er satt til maksalder på 12 år for vogngr 1 og 2 og gjennomsnittsalder på 12 år for vognggruppe 3 og 4. Bussene som benyttes til skoleskyss er relativt gamle, og det er en veldig liten andel som har setebelter. Det er ikke noe i avtaleverket som sier at det skal planlegges slik at det er sitteplasser til alle i forbindelse med skoleskyss
Troms	Kravspesifikasjon ved kjøp av offentlige rutetjenester (april 2001)	Ved kjøp av offentlige rutetjenester stiller fylkeskommunen krav til at leverandørene har dokumentert systemer for å sikre ivaretagelse av avtalt nivå på kundekvalitet, helse, miljø og sikkerhetskravene i internkontrollforskriftene. 3.10.1 Leverandører som utfører skolebartransport skal overholde fylkeskommunens regler for skyss av elever ved grunnskolene og de videregående skoler (vedl 2). 3.10.2 På skoleruter skal gjeldende ordensregler (vedl 3) være oppslått på et lett synlig sted. Ved ekstraordinære hendelser der presseoppslag kan forventes (alvorlige trafikkulykker og lignende) skal oppdragsgiver varsles. Fra vedlegg 2: Alle personruter skal være åpne for skoleelever. I visse tilfeller kan det likevel åpnes adgang til særskilt skoleskyss. Så langt det er mulig skal elevene tas opp ved faste holdeplasser. Vedlegg 3: 10 bussvettregler
	Transportavtale mellom Troms fylkeskommune og AS TIRB om kjøp av rutetjenester i 2007	Ikke noe knyttet til sikkerhet for skolebarn.

Fylke	Avtale	Relevante momenter i forhold til barnas sikkerhet
Vest-Agder fylkeskommune Vest-Agder kollektivtrafikk	Kvalitetshåndbok for kollektivtransporten i Vest-Agder	Aktørene må være kundeorientert gjennom å: - Bedre tilpasse infrastruktur, materiell, annet utstyr samt transporttilbud til kundenes behov (produktutvikling) - Legge til rette for kollektivtrafikken for å bidra til sikkerhet, fremkommelighet og forutsigbarhet Kvalitetskrav: 6.2 Sikkerhet - Bussens tekniske standard skal tilfredsstillende gjeldende krav til enhver tid. - Gjeldende bestemmelser for antall passasjerer og sikring skal følges for den enkelte busstype. Passasjerene har også selv et ansvar for å benytte sikkerhetsbelte der dette finnes. - Sjåføren følger vegtrafikklovens bestemmelser, er aktsom og utfører ingen handlinger som setter trafikantenes sikkerhet i fare. <i>Krav sjåførene:</i> - Særlig aktsomhet ved av- og påstigning. - Sikre oversikten i og utenfor bussen og vente med å kjøre til passasjerene er kommet seg ut og i tilstrekkelig avstand fra bussen. <i>Krav vegholderne:</i> - At det generelt sikres trygge snuplasser for bussene, - med særlig fokus på skolebussene. 6.6 Komfort og trivsel - Kundene tilbys som hovedregel sitteplass. - Ståplasser må aksepteres i rushtiden - For skoleruter vises til servicekriterier i reglement fot h.h.v. skyss til grunnskole og videregående skole <i>Krav Vest-Agder kollektivtrafikk</i> - VAK og fylkeskommunen skal i samarbeid med skolene, skoleadministrasjonen i kommunen og fylkeskommunen avklare forhold av betydning for samlet trafikkavvikling snarest mulig og samarbeide om en mest mulig effektiv skoleskyss. - Planlegge skoleskyss, evt. Videreformidle informasjonen snares mulig til selskapene for videre ruteplanlegging/beregning av kapasitetsbehov. - Utarbeide avtaler med selskapene som sikrer nødvendig fleksibilitet ved kapasitetsproblemer - I samarbeid med selskapene vurdere tilpasninger til rutetilbudet.

Fylke	Avtale	Relevante momenter i forhold til barnas sikkerhet
Vest-Agder fylkeskommune Vest-Agder kollektivtrafikk (forts)	Anbudsinngivelse. Åpent anbud vedrørende skole- og persontransport (2008-2014)	Lovgrunnlag - Yrkestransportloven (spesielt § 2, 4, 12, 22, 23) - Forskrift om yrkestransport (26. mars 2003) Krav til kvalitet og gjennomføring Trygg og rasjonell skoleskyss Sikkerhet og trygghet Sikkerhet og trygghet har høyeste prioritet, og overstyrer eventuelle konflikter med andre kvalitetskrav. Større ulykker/uhell som omfatter personskader eller som kunne medføre personskade skal skriftlig rapporteres til VAK innen 3 dager etter hendelsen. Krav til vognmateriell Alt vognmateriell i den trafikk anbudet gjelder for må oppfylle minstekravene i alle offentlige bestemmelser som har gyldighet for busser eller det vognmateriell som benyttes. <i>Vognstørrelser:</i> Henviser til anbudspakker. Se punkt 9.1.1. Alder på bussene Skal ikke overstige 1, 2, 3 skal ikke overstige 16 år i kontraktsperioden (1998-modell tillates å være i drift ut året 2014). Maksimal alder på minibuss skal ikke overstige 8 år i anbudspakke 2, 12 år i anbudspakke 3 og 16 år i anbudspakke 4.
Vestfold fylkeskommune Vestviken kollektivtrafikk	- Del C Generell informasjon - Anbud 2008 Del E Spesifikasjoner	Ikke relevant Materiell <i>Bybuss kl I, Langrutevogn kl II, Minibuss kl A:</i> Gjennomsnittsalder maks 6 år, maks alder for hver buss 9 år i hele kontraktsperioden. Skoleruteavganger som ikke står i rutetabellene skal kjøres med disse bussene <i>Øvrig materiell:</i> Gjennomsnittsalder maks 9 år og maks alder for hver buss 14 år i hele kontraktsperioden. Rapportering av uhell og ulykker Utøver skal omgående rapportere til oppdragsgiver, slik oppdragsgiver fastsetter, om alle uhell, ulykker eller andre hendelser som det kan forventes at politi, presse eller publikum kan kontakte oppdragsgiver om. Uhell/ulykker knyttet til skolerutene skal varsles den enkelte skole omgående. Kjørestil Kjørestilen skal være slik at de reisende føler seg trygge og har en behagelig reiseopplevelse. Sjåførens kvalifikasjoner og opplæring Sjåførene skal ha høy kompetanse, positiv serviceinnstilling og god kundeopptreden. Ruteplan og -tilbud Hvis ruteendringer og lignende etter utøvers mening får konsekvenser for nødvendig og forsvarlig skyss til grunn- og videregående skoler, påligger det utøver å varsle oppdragsgiver om dette snarest.

Fylke	Avtale	Relevante momenter i forhold til barnas sikkerhet
Østfold fylkeskommune	Vedtak om sitteplass	Østfold fylkeskommunens budsjett for 2007, kap. 7.2: "Barneskoleelever med rett til fri skoleskyss skal ha sitteplass" Vedlegg 2 1.1.1. Kvalitet Utøver skal i samarbeid med oppdragsgiver sørge for at kvaliteten er slik at den tilfredsstiller de reisendes behov for en sikker, behagelig og trivelig reise. 1.1.10. Skoleskyss ...Alle skolerutene skal være åpne for ordinære reisende, og skal informeres om ved forespørsel. 1.3.1. Kravspesifikasjon og standard på materiell Alt materiell skal oppfylle kravene i offentlige bestemmelser som har gyldighet for busser. Vognparkens gjennomsnittsalder skal tilnærmet være den samme ved avtalens utløp som ved avtalens start. 1.4.1 Kjørestil Sjåføren skal ha en kjøretil som gjør at de reisende føler seg trygge og har en behagelig reiseopplevelse.
	Kollektivplan for Østfold 2002-2010	Fokus på tre områder: - Rutetilbud- og infrastruktur - Skolebuss - Organisering Utfordringer i skoletransporten: - Sikkerhet og standard for skoleskyssen Handlingsplan: - Sikre samtlige førsteklassinger sitteplass på skolebussen ved å reservere seter. (Merknad: Sikrer sitteplass for 1.-klassingene uten å sette inn ekstra kapasitet. Økt kapasitet for å sikre alle skolebarn sitteplass i bussen vil medføre betydelige kostnader.

5 Oppsummering

På tross av svært ulikt datagrunnlag fra fylkene er det gjort et forsøk på å oppsummere fylkenes praksis på punkter som vedrører barnas sikkerhet i forbindelse med skoletransport.

Oppsummeringen er vist i tabellform nedenfor.

Fylke	Krav om sitteplass?	Krav om setebelte?	Krav om gjennomsnittsalder?	Krav om maks alder?	Fokus på trafikksikkerhet generelt?
Akershus	Nei, men alle kunder skal som hovedregel tilbys sitteplass.	Nei, men få eldre busser. Dette medfører flere busser med setebelter. Sjåfør skal oppfordre til bruk av seler og evt. hjelpe passasjerene under skoletransport.	7 år	14 år	Ja
Aust-Agder	Nei	Nei	?	?	Henviser til lovverket generelt
Buskerud	Nei	Nei	?	?	Henviser til lovverket generelt
Finnmark	Ja, men garanti?	Nei, men om 2-3 år vil bussene være utstyrt med setebelte	?	?	?
Hedmark	Ja. Planlegges for sitteplasser til alle, men ingen garanti	Nei	9 år Stort sett "øvrig materiell" som benyttes til skolekjøring, og har en mye høyere alder enn de andre kategoriene som beskrives.	18 år	Ja
Hordaland	Nei	Nei	8 år	12 år	Trygg og behagelig kjørestil
Møre og Romsdal	Nei	Nei	8 år	Nei	Ja
Nordland	Nei	Nei, men få eldre busser gjør at de fleste bussene har setebelte.	7,5 år	12 år	Ja
Nord-Trøndelag	Ja	Fra høsten 2009	?	?	?
Oppland	Ja. Planlegges for sitteplasser til alle, men ingen garanti	Nei	Kan stille krav, men ingen krav i mottatte avtaler	Kan stille krav, men ingen krav i mottatte avtaler	Kan stille krav, men ingen krav i mottatte avtaler
Oslo	-	-	-	-	-
Rogaland	Nei	-	-	-	ja
Sogn og Fjordane	Ja	Nei, men kravet til gjennomsnittsalder tilsier at det er mange busser med setebelter	9 år	-	
Sør-Trøndelag	Nei	Nei	12 år (5 % av bussparken skal fornyes hvert år)	?	Nei

Fylke	Krav om sitteplass?	Krav om setebelte?	Krav om gjennomsnittsalder?	Krav om maks alder?	Fokus på trafikksikkerhet generelt?
Telemark	Nei	nei	12 år (vognggruppe 3 og 4 i Grenland)	(12 år vognggruppe 1 og 2 i Grenland) 25 år (i øvrige deler av Telemark)	Henviser til lovverket generelt
Troms	Nei	Nei	?	?	Henviser til lovverket generelt
Vest-Agder	Nei (Kundene skal som hovedregel tilbys sete, men det er ikke krav)	Nei	?	16 år (Klasse I, II og III)	Ja
Vestfold	Nei	Nei	6 år (Bybuss kl I, Langrutevogn kl II, Minibuss kl A) 9 år (øvrig materiell)	9 år (Bybuss kl I, Langrutevogn kl II, Minibuss kl A) 14 år (øvrig materiell)	Ja (Trygg og behagelig kjørestil)
Østfold	Ja	Nei	?	?	Ja

Vedlegg 4: Oversikt over skoler og busselskap som har deltatt i undersøkelsen

Skoler som har deltatt i skoleundersøkelsen

	Skole	Type skole
Hordaland	Hordvik skole	Barneskole
	Kaland skole	Barneskole
	Malmanger skule	Barneskole
	Odda barneskole	Barneskole
	Ravnanger ungdomsskole	Ungdomsskole
	Stamnes skule	Barneskole
Nordland	Andenes ungdomsskole	Ungdomsskole
	Berg skole	Barneskole
	Risøyhamn skole	Barne- og ungdomsskole
	Saltstraumen skole	Barne- og ungdomsskole
	Steigenskolen	Barne- og ungdomsskole
	Vega barne- og ungdomsskole	Barne- og ungdomsskole
Oppland	Dokka barneskole	Barneskole
	Harestua skole	Barne- og ungdomsskole
	Lesja skule	Barne- og ungdomsskole
	Ringebu ungdomsskole	Ungdomsskole
	Skrinhagen skole	Barneskole
	Vang barne- og ungdomsskole	Barne- og ungdomsskole
	Vingrom skole	Barneskole
Telemark	Bø Skule	Barneskole
	Gimle skule	Barne- og ungdomsskole
	Gjerpen barneskole	Barneskole
	Langangen skole	Barneskole
	Rønholt skole	Barne- og ungdomsskole
	Sannidal skole	Barneskole
	Åmot skole	Barne- og ungdomsskole

Busselskap som har deltatt i bussundersøkelsen

Fylke	Busselskap
Hordaland	Tide buss avd. Stord
	Tide buss avd. Odda
	Tide buss avd. Straume
	Tide buss avd. Fana/Os
	Tide buss avd. Nyborg i Åsane
Nordland	Veolia Transport Nord AS
	Torghatten Holding AS
	Ofotens bilruter AS
	SB Nordlandsbuss
Telemark	Birtedalen rutebil
	Drangedal Bilruter AS
	Telemark bilruter AS
	Tinn billag AS
	Telemark kollektivtrafikk AS
Oppland	Concordia buss AS
	Nettbuss Ringerike avd. Gjøvik
	Lesja bilruter
	Ringebu bilruter
	AS Jotunheimen og Valdres bilselskap
	Torpa bilruter
	Etnedal bilruter AS

