



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013



Statens
offentliga
utredningar

1969: 26

Kommunikations-
departementet

Ref
Sou
1969: 26A

Skolskjutsarna och trafik- säkerheten

SOU

Betänkande avgivet av skolskjutsutredningen
Stockholm 1969

Statens offentliga utredningar 1969

Kronologisk förteckning

1. Faktisk brottslighet bland skolbarn. Esselte. Ju.
2. Om sexuallivet i Sverige. Esselte. U.
3. Ny sjöarbetstidslag. Esselte. K.
4. Bostadsrätt. Esselte. Ju.
5. Utsökningsrätt IX. Norstedt & Söner. Ju.
6. Offentliga tjänstemäns bisysslor. Esselte. C.
7. Kungörelseannonsering. Beckman. Ju.
8. Sexualkunskapen på grundskolans högstadium.
Esselte U.
9. ADB inom inskrivningsväsendet. Esselte. Ju.
10. Ny gruvlag. Svenska Reproduktions AB. Ju.
11. Internationell adoptionsrätt. Norstedt & Söner. Ju.
12. Regionmusik. Esselte. U.
13. Förenklad obligationshantering. Esselte. Fi.
14. Filmen - censur och ansvar. Hæggström. U.
15. Växtförädlarrätt. Esselte. Jo.
16. Lagstiftning om värdepappersfonder m.m. och om
stämpelskatt på värdepapper. Esselte. Fi.
17. Nya mynt. Esselte. Fi.
18. Ett renare samhälle. Berlingska Boktryckeriet, Lund. S.
19. Ny valteknik. Esselte. Ju.
20. Ämbetsansvaret. Norstedt & Söner. Ju.
21. Skogsindustri i södra Sverige. Esselte. I.
22. De svenska hamnarna. Esselte. K.
23. De svenska hamnarna. Bilagor. Esselte. K.
24. Ekonomisystem för försvaret. Svenska Reproduktions
AB. Fö.
25. Planering och programbudgetering inom försvaret.
Esselte. Fö.
26. Skolskjutsarna och trafiksäkerheten. Esselte. K.



Statens offentliga utredningar
1969:26
Kommunikationsdepartementet

Skolskjutsarna och trafiksäkerheten

Betänkande avgivet av skolskjutsutredningen
Stockholm 1969

Statens offentliga utredningar
1969:20
Kommunikationsdepartementet



Skolskuttarna och trafiksäkerheten

Till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Genom beslut den 2 februari 1968 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en sakkunnig med uppgift att utreda vissa frågor om skolskjutsarnas trafiksäkerhet m. m. Med stöd av detta bemyndigande tillkallades såsom utredningsman ledamoten av riksdagens andra kammare, Rune Carlstein.

Såsom arbetsnamn har antagits *skolskjutsutredningen*.

Att såsom experter biträda utredningsmannen har tillkallats avdelningsdirektören Åke Dahlström och länsskolinspektören John Forsberg. Till sekreterare åt utredningsmannen har förordnats departementssekreteraren Fredrik Björkman.

Kungl. Maj:t har till utredningen överlämnat två skrivelser från länsskolnämnden i Kristianstads län.

Sedan utredningsuppdraget nu slutförts får jag härmed överlämna förevarande betänkande.

Stockholm den 25 juni 1969.

Rune Carlstein

Fredrik Björkman

Innehåll

Kapitel 1 <i>Allmänt</i>	7	Kapitel 5 <i>Övrigt</i>	23
1.1 Inledning	7	5.1 Kompletteringsskjutsar	23
1.2 Uppdraget	7	5.2 Lättare ordnande av skolskjutsar	23
1.3 Nuvarande bestämmelser	8		
Kapitel 2 <i>Ökad säkerhet inuti skolskjutsar</i>	11	Förslag till Kungörelse om ändring i skolstadgan den 6 juni 1962 (nr 439) Kungörelsen den 15 augusti 1968 (nr 462) med vissa bestämmelser om kompletteringstrafik med personbil	26
2.1 Allmänt	11		
2.2 Olyckor	11		
2.3 Mellanruta	11		
2.4 Säkerhetsbälten	12		
2.5 Skyddshjälm	15		
2.6 Säkerheten i eget fordon	15		
2.7 Spärrad vänsterdörr	15		
2.8 Skolskjuts som inte är yrkesmässig	15		
Kapitel 3 <i>Skolskjutsar i vägtrafiken</i>	16		
3.1 Allmänt	16		
3.2 Olyckor	16		
3.3 Vistelsen på vägen	16		
3.3.1 Hållplatsen	16		
3.4 Märkning av skolskjuts	17		
3.5 Stopplikt vid skolskjuts	18		
3.6 Hastighetsbegränsning vid passerandet av stillastående skolskjuts	18		
3.7 Hastighetsbegränsning för skolskjuts	19		
3.8 Skolskjutsarna och skolgården	19		
Kapitel 4 <i>Krav på skolstyrelsen och skolan</i>	21		
4.1 Planering	21		
4.2 Information	21		
4.3 Krav på skolskjutsföraren	22		
4.4 Övriga åtgärder	22		

Kapitel 1	1
1.1	1
1.2	1
1.3	1
Kapitel 2	1
2.1	1
2.2	1
2.3	1
2.4	1
2.5	1
2.6	1
2.7	1
2.8	1
2.9	1
2.10	1
Kapitel 3	1
3.1	1
3.2	1
3.3	1
3.4	1
3.5	1
3.6	1
3.7	1
3.8	1
3.9	1
3.10	1
Kapitel 4	1
4.1	1
4.2	1
4.3	1
4.4	1

Allmänt

1.1 Inledning

I denna utredning kommer inte att diskuteras den subventionerade transport av skolbarn som sker i större städer med lokala kollektiva trafikmedel. Främst gäller detta städer såsom Stockholm, Göteborg, Malmö, Hälsingborg, Norrköping, Linköping, men även andra större städer har lämnats utanför.

Varje skoldag färdas över 200 000 elever till och från skolan med skolskjutsar, vilka som regel ordnats av hemkommunen. I kontrast mot det faktum att så många barn och ungdomar tvingas befinna sig på vägarna står de ofta bristfälliga föreskrifterna i fråga om skolskjutsarnas säkra ordnande och fordonens utformning och utrustning. Ett annat ofta förbisett problem är den från trafiksäkerhetssynpunkt inte alltid ofarliga väg eleverna har att färdas till och från skola och skolskjuts.

Den fortgående centraliseringen av skolväsendet har medfört att antalet elever som använder sig av skolskjutsar stigit kraftigt. Omfattningen av skolskjutsverksamheten belyses av att den, vilket redan nämnts, dagligen berör över 200 000 elever och kostar kommunerna omkring 135 milj. kr. per läsår. Detta förhållande har ökat intresset för skolskjutsverksamheten och de därmed sammanhängande trafiksäkerhetsproblemen.

Förutom förslag som lagts fram av enskilda personer hade skolöverstyrelsen i skri-

velse den 13 november 1967 till statens vägverk begärt att verket skyndsamt skulle utfärda skärpta med nutida trafiksäkerhetskrav överensstämmande föreskrifter för skolskjutsar. Vägverket redovisade därefter i skrivelse den 6 december 1967 till Kungl. Maj:t skolöverstyrelsens framställning och anförde bl. a., att verket var angeläget att skolskjutsarna skedde under så betryggande former som möjligt. Verket var berett att medverka därtill inom ramen för sina befogenheter. Skolöverstyrelsens framställning avsåg emellertid delvis åtgärder som vägverket inte hade befogenhet att vidtaga. I vissa avseenden krävdes ändringar av gällande trafikförfattningar. Med hänsyn till att frågan om skolskjutsväsendets ordnande berörde så många skilda områden och kunde få stora konsekvenser både ekonomiskt och i andra avseenden hade vägverket bedömt det lämpligt föreslå att Kungl. Maj:t lät utreda frågan.

1.2 Uppdraget

Den 2 februari 1968 bemyndigades chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en sakkunnig med uppdrag att utreda vissa frågor om skolskjutsarnas trafiksäkerhet m. m. Såsom utredningsman tillkallades ledamoten av riksdagens andra kammare, Rune Carlstein, till experter utsågs avdelningsdirektören hos statens trafiksäkerhetsverk, Åke Dahlström, och länskolin-

spektören vid länsskolnämnden i Jämtlands län, John Forsberg, samt till sekreterare departementssekreteraren i kommunikationsdepartementet, Fredrik Björkman.

I den promemoria med närmare direktiv för utredningen, som fogats till statsrådsprotokollet över detta ärende, sägs utom annat att antalet elever som transporteras till och från skola med skolskjutsar har bl. a. genom övergången till nya skolformer ökat väsentligt under senare år. Olika transportmetoder används. När transporterna sker genom taxi- och bussföretagens försorg är förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (yrkesstrafikförordningen) tillämplig. Detta är emellertid inte fallet när skolskjutsarna ordnas i skolstyrelses egen regi. Några närmare regler för skolskjutsverksamhetens ordnande från trafiksäkerhetssynpunkt finns inte utöver de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdade särskilda bestämmelserna för skolskjutsar. Dessa bestämmelser hade emellertid enbart till syfte att ange bl. a. från trafiksäkerhetssynpunkt motiverade villkor för rätten att i bil som yrkesmässigt används för skolskjutsar samtidigt transportera större antal elever än det antal vuxna personer bilen godkännts för.

Även om det inte har påvisats att trafikolyckor är särskilt vanliga i samband med skolskjutsverksamheten bör frågan hur denna verksamhet skall ordnas från trafiksäkerhetssynpunkt utredas närmare.

Utredningen bör göra en inventering av olyckor som inträffat vid olika typer av skolskjutsar och söka klarlägga olycksorsakerna.

Med utgångspunkt bl. a. häri bör klarläggas behovet av särskilda krav på beskaffenhet, utrustning och utmärkning av de fordon som används i skolskjutsverksamheten. Ställningstaganden till frågan vilket antal skolbarn som skall få transporteras i fordon av viss typ blir uppenbarligen beroende av fordonets beskaffenhet och säkerhetsutrustning. I detta sammanhang kan erinras om att statens trafiksäkerhetsverk i enlighet med vad som förutsatts i prop. 1967:166 utarbetar omfattande detaljföreskrifter för bi-

larnas beskaffenhet och utrustning. Dessa nya föreskrifter, som i huvudsak avses komma att gälla 1969 och senare års bild modeller, omfattar bl. a. utformningen av förar- och passagerarutrymme, säkerhetsbälten, backspeglar samt åtkomlighet och placering av reglage och manöverorgan.

Frågan om kompetens för förare av skolskjuts har redan behandlats i prop 1967: 55 (3LU 31 rskr 209).

Som exempel på frågor som närmare bör belysas kan nämnas särskilda hastighetsbestämmelser för skolskjutsar samt säkrare på- och avstigningsmöjligheter för skolbarnen.

1.3 Nuvarande bestämmelser

För personbil eller buss som används i yrkesmässig trafik gäller bl. a. att den inte får användas utan att ha godkänts för trafiken av tillståndsmyndigheten. Då godkännande söks skall företets intyg av besiktningsman att fordonet är lämpligt för den avsedda trafiken.

För buss i yrkesmässig trafik gäller särskilda av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdade föreskrifter vari utom annat följande föreskrivs.

- Eldsläckningsapparat som är i fullt brukbart skick och godkänd av statens provningsanstalt för användning i buss skall medföras inuti bussen och vara placerad på en väl synlig plats som är lätt åtkomlig för föraren. -

- Utgående dörr i avdelning för passagerare skall vara säkrad så att den ej ofrivilligt kan öppnas under fordonets gång. I buss för mer än 20 passagerare skall finnas fönster med en fri öppning av minst 0,50 m i höjd och 0,75 m i bredd på baggaveln eller på vardera sidan i fordonets bakre del. Dessa fönster skall vara av krossbart glas. Framför dessa får inte uppställas skyddsstänger, metallnät eller dylikt. I bakre delen av passagerarutrymmet skall på lätt åtkomlig plats finnas hammare, yxa eller annat lämpligt verktyg, med vilket glaset i fönstren kan slås ut. Vid förarplatsen i buss som inte framförs inom eller i närheten av tätbebyggt område, skall dessutom finnas pikyxa eller liknande verktyg. -

Vidare skall buss i yrkesmässig trafik ha kollisionsskydd för att minska risken att de åkande skadas.

Speciellt för skolskjutsar har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 14 juni 1940, utfärdat särskilda bestämmelser för fordon som yrkesmässigt används för skolskjutsar. Syftet med detta bemyndigande var att förbilliga skolskjutsarna genom att medge att fler barn medtogs i fordonet än vad som egentligen medgavs i besiktning sinstrumentet. Bestämmelserna återges här i utdrag.

– Bestämmelserna avser bil, som yrkesmässigt används för skolskjuts, dvs. transport till eller från skola av elever. Sådant fordon skall vara godkänt för yrkesmässig trafik av tillståndsgivande myndighet. Önskar tillståndshavaren transportera större antal elever med fordonet än det antal vuxna personer, för vilket fordonet är godkänt, får tillståndsgivande myndighet medge detta, om besiktningsman, efter undersökning av fordonet, i särskilt lämplighetsintyg lämnat uppgift om det antal elever, som får transporteras med fordonet. –

– På fordon som används för skolskjuts bör dörrlås-handtag, som inte manövreras från förarplats, kompletteras med sådan säkerhetsanordning, att dörr inte kan öppnas ofrivilligt. Om sådan anordning inte finns skall dörrlås-handtagen invändigt vara så anordnade att låset öppnas endast för tryck uppåt. –

– Fordon skall fram- och bak till ha löstgabar reflekterande skylt som anger att det är fråga om en skolskjuts. Styrelsen har emellertid inte ansett sig böra föreskriva, att skolskjutsskylt skall anbringas på buss i linjetrafik men hinder föreligger inte att anbringa sådan skylt även på linjebuss då passagerarantalet till stor del består av skolelever. –

– För att två elever skall få färdas i förarsätet bredvid föraren krävs att avståndet från rattens centrumlinje till sidoväggen, mätt på sittydnans mitt, är minst 100 cm. För varje elev skall räknas med en bredd av minst 35 cm, mätt i sätets mittlinje. Om avståndet mellan klaffsitsar eller mellan säte och karosserivägg inte överstiger 8 cm får detta räknas in i sätesbredden. –

– Vid fastställande av det största antal elever, som får transporteras med skolskjuts, skall räknas med en vikt av 55 kg per elev. För personbil skall därvid den största tillåtna bruttovikten anses motsvara summan av tjänstevikten och vikten av det antal vuxna passagerare, för vilket fordonet godkännts, varvid varje vuxen passagerare (inkl. bagage) anses motsvara 90 kg. Har fordonet byggts på chassi, för vilket totalvikt fastställts, skall dock denna totalvikt tillämpas. –

– De angivna värdena har fastställts under

vissa antaganden om elevernas ålder m. m. För att i det särskilda fallet möjliggöra en anpassning av antalet elever med hänsyn till deras ålder, skall fordonet poängsättas av besiktningsmannen. Poängvärdet skall vara lika med det elevantal, som erhållits enligt här nämnda bestämmelser. På lämplighetsintyget skall anges poängvärdet och hur många av eleverna, som får färdas i förarsätet. –

– Om särskilda omständigheter föranleder detta får besiktningsman vid utfärdande av lämplighetsintyg undantagsvis medge större elevantal än vad som skulle erhållits med ledning av vad ovan föreskrivits. På intyget, vars giltighet skall vara begränsat till löpande läsår, skall anges elevernas antal och fördelning på klasser.

Avsikten med denna föreskrift är att elevantalet i undantagsfall skall få ökas. Detta kan vara befogat då t. ex. elevantalet, som skall transporteras med en skolskjuts är sådant att en extra skjuts annars måste anordnas för t. ex. en elev. –

I anvisningarna om lämplighetsintyg för skolskjuts föreskrivs bl. a. att

på lämplighetsintyg skall anges dels antalet poäng, dels motsvarande antal elever beroende på klassfördelning och dels hur många av dessa som får färdas i förarsätet. Vid ett poängtal av sex kommer motsvarande antal elever att vara 6–8. Då endast två av dessa får färdas i förarsätet kommer vid transport av elever från enbart lågstadiet sex av dessa att placeras i baksätet. Att antalet blir så stort beror dels på en höjning av värdet 7,5 till 8, dels på att från förarsätet överskjutande 0,4 poäng överförs till baksätet. Då emellertid baksätet i sådana fall kan ha en bredd från 140 till 174 cm är det mindre lämpligt att sex barn placeras i detta, varför antalet elever som samtidigt får medfölja i bil med detta utförande bör begränsas till sju.

Av de här redovisade föreskrifterna kan bl. a. utläsas att man utgår från att elev endast behöver 35 cm sittutrymme oavsett klädselns tjocklek samt att av dessa 35 cm får 8 cm mellanrum mellan säten eller mellan säte och karosserivägg anses som sittplats. Vidare framgår att under vissa förhållanden beräknas mindre än 30 cm utrymme på bredden vara tillräckligt för elev som sitter i baksätet på en personbil.

De här godkända måtten bör ses mot bakgrunden av de ofta långa färder, i många fall upp till 10–15 mil per dag, som elever-

na får göra. Vintertid tillkommer dessutom att tjocka ytterkläder gör det ännu trängre i bilen.

Det bör dock i detta sammanhang påpekas att denna poängberäkning tillkommit för att göra det praktiskt och ekonomiskt möjligt för kommunerna att ordna skolskjutsar i tillfredsställande omfattning. Vidare bör understrykas att det är fråga om minimimått och inte om rekommenderade mått.

Till de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelade bestämmelserna utfärdade skolöverstyrelsen med stöd av kungörelsen om statsbidrag till kostnaderna för skolskjutsar och inackordering (1958: 380) kompletterande anvisningar, varigenom de särskilda bestämmelserna för skolskjutsar kom att gälla också för skolskjutsar som utfördes av kommun. När denna kungörelse upphävdes med verkan fr. o. m. år 1966 upphörde också dessa anvisningar att gälla.

Samtliga de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdade föreskrifterna avser endast fordon som används i *yrkesmässig trafik*.

I 1 § yrkestrafikförordningen definieras yrkesmässig trafik som trafik i vilken bil och förare mot ersättning tillhandahålls allmänheten för person- eller godsbefordran.

Detta innebär att trafik som kommun bedriver i egen regi för skolskjutsverksamhet inte anses som yrkesmässig och därmed undantas från de särskilda bestämmelser och föreskrifter som utfärdats bl. a. för att öka passagerarnas säkerhet och bekvämlighet. Även nyss berörda minimimått för skolskjutsar saknar giltighet för denna kommunalt drivna trafik.

Särskilda trafikföreskrifter för skolskjutsar har inte utfärdats. Däremot har för buss med totalvikt över 3,5 ton såsom högsta tillåtna hastighet fastställts 70 km/t på vanlig väg och 90 km/t på motortrafikled och motorväg. Denna koppling till fordons vikt medför att de som skolskjuts mycket vanliga mindre bussarna inte berörs av dessa hastighetsebegränsningar, även om antalet på en gång transporterade skolbarn är

lika stort eller större än i en sådan tyngre buss.

Skolöverstyrelsen har utfärdat rekommendationer för skolgårdens utformning i syfte att undvika trafikolyckor orsakade av att skolskjuts kör in på skolgården. Dessa rekommendationer avser dock endast nybyggnader o. d.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande har utarbetat tre stycken broschyrer i folderform benämnda »För dej som åker till skolan», »Till Er som kör skolskjuts» och »Till skolstyrelsen». Dessa innehåller några råd till de av skolskjutsverksamheten berörda personerna.

2.1 Allmänt

Om skolskjutsfordonen endast används för transporter av skolbarn och det fanns möjlighet att till en realistisk kostnad sätta in ett för varje tillfälle lämpligt antal fordon vore det lättare att öka säkerheten för just denna passagerarkategori. Emellertid förhåller det sig så att en skolskjutsentreprenör som regel måste ha andra transportuppdrag vid sidan av skolskjutsningen för att kunna hålla en rimlig prisnivå. Är trafikunderlaget otillräckligt för att lönsamt sysselsätta förare och fordon när det inte utför skolskjutsar finns det som regel inte heller någon möjlighet att fortsätta rörelsen eller också tvingas företagaren att minska antalet fordon och anställda.

En avvägning mellan ekonomi och säkerhet måste med andra ord företas här liksom i de flesta andra sammanhang. Det bör här åter erinras om att kommunernas kostnader för skolskjutsar uppgår till ca 135 milj. kr. per läsår trots att de flesta förskjutsningen använda fordonen i stor utsträckning utnyttjas också till andra transporter.

Jag kommer därför att i det följande inskränka mig till att diskutera åtgärder som det synes möjligt att vidtaga för att öka passagerarnas säkerhet i skolskjutsar utan att skjutsningen fördyras så att kommunerna tvingas till en mer restriktiv prövning av rätten att åka skolskjuts. En sådan prövning

skulle få till följd att ännu fler elever måste ta sig till skolan på egen hand, även om det i och för sig vore berättigat att sätta in skolskjutsar. Av dessa skäl kommer jag inte att föreslå ändrade normer för poängberäkning av fordonen.

2.2 Olyckor

Tillgänglig statistik visar att under de senaste nio åren har fyra elever omkommit inuti sin skolskjuts vid kollision. Sett mot bakgrunden av att mer än 200 000 barn åker varierande sträckor varje läsdag under hela året är olycksfrekvensen påfallande låg. Några uppgifter om skador utan dödlig utgång finns dock inte tillgängliga. Dessa skador bör vara betydligt fler än dödsolyckorna.

2.3 Mellanruta

I kungörelsen angående mellanvägg av splitterfritt glas å vissa i yrkesmässig trafik använda personbilar (1958: 257) föreskrivs att personbil endast får godkännas för yrkesmässig trafik om den är försedd med en mellan förarplatsen och bakomvarande sitt- rum anbragt mellanvägg av splitterfritt glas eller jämförligt material.

Till denna kungörelse har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdat föreskrifter, vari sägs att den omständigheten att taxibil används för transport av skolbarn inte utgör skäl för medgivande av undantag från skyldigheten att ha mellanvägg.

Vid upprepade tillfällen har framförts önskemål om befrielse från skyldigheten att ha mellanvägg vid transport av enbart skolbarn. Det har konstaterats att mellanväggen kan vara farlig eftersom barnen lätt kan skada huvudet mot den på samma sätt som de vid färd i framsätet kan skada sig mot vindrutan.

Syftet med mellanväggen är att skydda föraren från överfall bakifrån. Vid transport av skolbarn föreligger inte någon sådan risk utan mellanväggen försvårar i stället förarens möjligheter att hålla uppsikt över barnen i baksätet.

I kungörelsen sägs att tillståndsmyndigheten, i detta fall den lokala trafiknämnden, kan medge att bil inte behöver ha mellanruta.

Det kan f. ö. ifrågasättas om inte mellanruta i fordon som används för skolskjuts strider mot den bestämmelse (3 § 2 mom.) i vägtrafikförordningen som stadgar att utrymme för förare eller passagerare skall vara inrättat och utrustat så, att personskada vid trafikolycka eller inbromsning hindras eller begränsas.

Jag föreslår därför att i taxibil som huvudsakligen används för transport av skolbarn skall mellanrutan vara borttagen.

2.4 Säkerhetsbälten

Undersökningar som Volvo utfört rörande säkerhetsbälten har visat att över 80 % av skador som passagerare i framsätet drabbats av skulle kunnat undvikas om säkerhetsbälte använts. För passagerare i baksätet är motsvarande siffror ca 80 %. Detta förhållande aktualiserar även frågan om att förse barn, som är stora nog för detta, med sådana bälten. Har fordon godkänts för fler barn än vuxna uppstår emellertid problem med placeringen av dessa bälten.

Frågan om säkerhetsbälten är en av de väsentligaste punkterna för detta utredningsarbete och med hänsyn härtill kommer här att redogöras närmare för dessa bälten och med dem sammanhängande problem (uppgifterna har hämtats ur väg- och vattenbyggnadsstyrelsens promemoria *Bilsäkerhetsbälten*).

Säkerhetsbältets funktion

Allmänt

Det riktigt utformade och rätt monterade säkerhetsbältet har efterhand alltmera framstått som ett verksamt medel att förebygga eller hindra skador på förare och vuxna passagerare i bilar vid trafikolyckor. Det är uppenbart, att medicinska synpunkter på bältets funktion i hög grad måste ligga till grund för dess utformning och montering. De synpunkter, som i detta sammanhang främst är av betydelse, är följande:

- Bältet skall minska risken för skador på den åkande.
- Bältet skall hålla den åkande kvar i sätet.
- Bältet får inte orsaka farlig kompression av ryggrad, bröstorg eller buk.
- Bältets band får inte bilda farliga snaror eller slingor.

Bältets skadelindrande förmåga

Bältets förmåga att minska risken för skador på den åkande bygger på dess förmåga att vi belastning töjas så, att den åkande inte utsätts för en häftigare retardation, än kroppen kan beräknas uthärda. Detta förutsätter att det i fordonet finns tillräckligt utrymme för denna töjning. Sådant utrymme finns som regel i en viss sektor framför den åkande, men i fråga om ett sätes ytterplatser sällan i sidled i riktning mot den närmaste fordonsväggen. Följaktligen har bältet sin största skadelindrande förmåga vid mer eller mindre frontala sammanstötningar och dess töjningsegenskaper bör vara sådana, att den åkande uppbrömsas under största möjliga utnyttjande av det disponibla fria utrymmet.

Den kraft, som bältet skall uppta för att vid en kollision snabbt bromsa den åkande, kan redan vid måttliga hastigheter uppgå till ett par ton eller mera. Kroppen kan således utsättas för mycket stora krafter och det är därför av betydelse att dessa berör de delar av kroppen, som bäst kan ta upp och fördela en sådan belastning. Bäckbenet är kroppens starkaste ben och har

god förmåga i detta avseende. För att bältet skall vara mest effektivt bör det ligga an mot kroppen med så stor yta som möjligt.

Viss begränsning av bältets användning med avseende på den åkandes ålder eller storlek måste emellertid ske.

Bältets förmåga att kvarhålla den åkande

Vid ett stort antal bilolyckor, framförallt vid den stora gruppen av mer eller mindre frontala kollisioner, förblir bilens inre till stor del intakt. Genom ett stort antal undersökningar, utförda i olika länder, kan anses fastslaget att en åkande som vid en kollision kastas ur bilen löper större risk att utsättas för allvarliga skador än en som inte kastas ur. Människokroppen har dessutom i upprätt sittande ställning de gynnsammaste förutsättningarna att uthärda frontalt verkande krafter.

Risken för kompression av ryggrad m. m.

Om bältesbandet vid en kollision i avsevärd utsträckning belastar axelns ovasida med en nedåtriktad kraftkomponent uppstår därigenom risk för skador på ryggraden. För att minska omfattningen av den lokala intryckning av bröstkorgen som kan uppstå bör bältesbandet ha en viss bredd.

Bältesbandets tryck mot kroppens mjukdelar kan förorsaka allvarliga inre skador. Bältet bör därför inte ligga an mot dessa delar av kroppen.

Risken för farliga snaror eller slingor

Om ett bältesband skulle brista får de återstående banddelarna inte kunna bilda en snara eller slinga runt den åkandes hals.

Säkerhetsbältets utformning och konstruktion

Bältets töjningsegenskaper

Ju större töjning ett bälte har, desto mjukare kan den åkande uppbromsas vid en

kollision och desto mindre blir de krafter med vilka bältet påverkar kroppen. Ju mindre töjningen är desto häftigare belastas kroppen. Vid tillräckligt styva band kan den stötvåg som uppstår vid en kollision komma i resonans med egensvängningstalen hos inre organ och på så sätt orsaka skador på dessa. Sådan risk föreligger främst beträffande överkroppen. Det är således önskvärt att töjningen blir så stor som möjligt speciellt i fråga om band som fasthåller överkroppen.

Å andra sidan får töjningen inte bli så stor, att risk föreligger för den åkande att skadas mot de föremål i fordonet, speciellt rattstång, instrumentpanel och vindruta, som utgör den främre begränsningen av det fria utrymmet.

Töjningen av bältet kan principiellt delas upp i en plastisk och en elastisk del. Den plastiska delen av töjningen sker under upptagning och omvandling av den åkandes rörelseenergi. Den elastiska delen av töjningen innebär däremot endast en tillfällig upplagring av rörelseenergi som strax återvinns och ger upphov till en rekyl. Helst skulle säkerhetsbältet ge endast plastisk töjning så att rekyleffekten helt eliminerades.

Kollisionskydd för barn

Säkerhetsbältet är avsett för vuxna personer. Små barn är på grund av sina kroppsproportioner och sin allmänna konstitution inte ägnade att använda säkerhetsbälte av konventionellt utförande. Åldersgränsen kan som regel sättas mellan sju och tio år.

I marknaden förekommande anordningar, i vilka barnet vid kollision skall bromsas och fasthållas av ett säkerhetsbälte eller av en sele är inte att anse som kollisionskydd och kan vara direkt farliga att använda. Anledningen härtill är att barnets hals inte såsom hos en vuxen person har en mot dess huvudstorlek svarande styrka och att barnets benstomme inte är så stark, att den genom ett säkerhetsbälte eller genom en sele kan ta upp och fördela de krafter som kan uppstå vid en kollision.

Allmänt

Ett rätt utformat och monterat bälte kan, som redan sagts, vara ett gott skydd mot skador vid bilolyckor, under förutsättning att det används på rätt sätt. En viktig förutsättning för detta är att det är enkelt att använda, vilket bl. a. innebär att vissa krav bör ställas på bältets inställningsdon och lås.

Inställningsdonets åtkomlighet och lätthanterlighet

Det är väsentligt att bältet sitter ganska stramt, så att den åkande vid en kollision genast fångas upp av bältet och inte slungas mot detta. Det är därför viktigt att den åkande lätt kan göra behövliga justeringar efter att ha satt sig i bilen. Inställningsdonet bör därför vara så placerat att det bekvämt och utan svårighet kan nås av den åkande i normal sittställning.

Bälteslåsets åtkomlighet

I bilar med odelade framsäten kan vissa problem uppstå beträffande låsets åtkomlighet. Om sätet vid en kollision lossnar från sitt fäste i golvet, kan bälteslåset komma i kläm mellan ryggstödet och sätesdynan så att det inte kan öppnas. Även om tendensen går mot separata stolar för framsätet finns ett stort antal bilar med hela säten och speciellt ifråga om dem är det viktigt att sätet är väl låst till sitt läge.

Det automatiska bältet

Det automatiska bältet karaktäriseras av att bältesbandet delvis magasineras, vanligen vid den övre fästpunkten, på en fjäderbelastad rulle som strävar att rulla in bandet men som normalt tillåter bandet att bli helt utrullat. Vid en kollision skall bandet emellertid automatiskt låsas mot vidare utrullning och bältet därigenom fungera på konventionellt sätt.

Redan vid måttlig bromsning av ett fordon har åkande en tendens att fällas fram-

åt. Bältesbandet bör låsas mot utrullning innan denna tendens gör sig märkbar. I annat fall kan kroppen i samband med den panikbromsning som ofta föregår en kollision genom fällningsrörelsen rulla ut så stor bandlängd och befinna sig i sådant läge, att litet eller ingenting återstår av det fria utrymme inom vilket den av bältets töjning styrda uppbromsningen skulle äga rum.

I prop. 1967: 166 redovisas de förslag som en arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet avgett ifråga om motorfordons beskaffenhet och utrustning. Gruppen förordade att krav skulle ställas på att alla sittplatser i personbilar försågs med säkerhetsbälten. Föredragande departementschefen uttalade också att det bör ankomma på statens trafiksäkerhetsverk att utfärda föreskrifter på detta område.

Vid remissbehandlingen av arbetsgruppens förslag tillstyrktes förslaget eller lämnades utan erinran. LO och Sveriges trafikbilägares riksorganisation (Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska busstrafikförbundet och Svenska taxiförbundet) ansåg emellertid att det skulle bereda betydande svårigheter att få passagerarna att använda sådana bälten.

Ett krav på att alla passagerare skall ha tillgång till säkerhetsbälten även i skolskjutsar skulle innebära att i stort sett högst samma antal barn som vuxna kan transporteras i ett fordon. Detta skulle medföra kraftigt ökade kostnader för kommunerna och ett ökat behov av skolskjutsfordon med förare, något som kan vara mycket svårt att tillgodose.

Det är visserligen odiskutabelt att säkerhetsbälten är ett mycket bra hjälpmedel för att öka trafikanternas säkerhet i fordonen men det är å andra sidan ingenting vunnet med att ställa upp sådana säkerhetskrav att de minskar kommunernas möjligheter att ordna skolskjutsar.

Jag föreslår därför att krav på säkerhetsbälten för varje passagerare i fråga om skolskjutsar endast ställs på passagerarplats i framsätet. Vidare skall det vara obligatoriskt att sådant bälte används under färden.

Aldersgränsen för framsätesspassagerare bör sättas vid ca tio år.

2.5 Skyddshjälm

Även skyddshjälm för bilister anses utgöra ett gott skydd. De har emellertid samma begränsade användning som säkerhetsbälte, dvs. de är riskfritt användbara endast för barn från ca tio år och uppåt.

Vissa rent praktiska svårigheter möter också vid ett eventuellt bruk i skolskjuts- trafik. Bl. a. växer barnen och då måste hjälmen bytas om den skall göra mer nytta än skada. Detta medför krav på kontroll av hjälmens passform. Vidare måste tillses att barnen verkligen använder hjälmarna på rätt sätt och att hjälmarna inte kommer bort. Allt detta medför en besvärlig kontrollverksamhet, där man har svårt att påverka eleverna. Det torde t. ex. vara svårt att neka den elev som inte har hjälmen med sig att åka med till eller från skolan.

Jag är således inte beredd att rekommendera eller föreslå något krav på användandet av bilhjälm i detta sammanhang. Jag vill dock understryka att de rätt använda är av stor nytta.

2.6 Säkerheten i eget fordon

Ett annat problem i detta sammanhang är om man kan ställa särskilda säkerhetskrav på de fordon som ägs eller på annat sätt disponeras av skolbarnen själva eller av deras föräldrar eller av andra som inte har skolstyrelsens uppdrag att utföra skolskjutsar. Om kommunalt bidrag till skolskjuts i egen regi utgår kan villkor ställas för erhållande av sådant bidrag. Hela frågeställningen är dock rätt realistisk varför man torde få nöja sig med de allmänna krav i detta avseende som trafiksäkerhetsverket uppställer på personbilar.

2.7 Spärrad vänsterdörr

En åtgärd av väsentlig betydelse för säkerheten är att vänsterdörrarna på skolskjuts är ordentligt spärrade. Olyckor har vid flera

tillfällen inträffat därför att dörrarna utan vidare har gått att öppna mot den trafikera- de sidan av vägen.

Jag föreslår därför att vänsterdörrarna på skolskjuts skall vara effektivt spärrade under själva transporten.

2.8 Skolskjuts som inte är yrkesmässig

Som tidigare nämnts gäller de särskilda föreskrifterna för fordon, som transporterar passagerare, endast i yrkesmässig trafik. Detta innebär att av kommunen ägt fordon faller utanför de särskilda bestämmelser som utfärdats för passagerartransporter, t. ex. antal passagerare och fordons inre mått.

Jag föreslår därför att samtliga fordon som huvudsakligen används för transport av skolbarn skall omfattas både av de bestämmelser angående fordon i yrkesmässig trafik som redan gäller och av dem som kan komma att utfärdas senare.

3.1 Allmänt

I det föregående har föreslagits vissa åtgärder för att höja säkerheten i fordonen. Betydligt större svårigheter möter emellertid då man söker finna metoder att öka säkerheten under vistelsen utanför skolskjutsen, dvs. färden till och från skjutsen samt väntetiden.

Enligt tillgänglig statistik löper eleverna störst risk att råka ut för olycksfall när de befinner sig utanför fordonet. Detta innebär att det är synnerligen viktigt att åtgärder vidtas för att öka säkerheten där.

3.2 Olyckor

De mest riskfyllda perioderna under färden till och från skolan omfattar på- och avstigningen. Orsakerna till detta är främst att eleverna inte i tillräcklig utsträckning är medvetna om vilken fara andra fordon utgör då dessa passerar skolskjutsen när denna stannat eller just startat samt att medtrafikanterna ignorerar den varning skolskjuts-skylden innebär med en påkörningsolycka som följd.

En annan olyckstyp i samband med påstigning på skolskjutsen är att en elev kommer under fordonet när detta kör in på hållplatsen. Denna typ av olycka beror som regel på att flera elever samtidigt försöker komma in i skjutsen innan föraren hunnit stanna.

En tredje olyckstyp är den att skjutsen

vid färd på skolgården kör på någon elev. För att komma tillrätta med dessa problem krävs åtgärder för att förbättra förhållandena vid hållplatserna och på skolgården.

3.3 Vistelsen på vägen

3.3.1 Hållplatsen

De primära kraven på en skolskjutshållplats är att eleverna inte riskerar att komma i vägen för skjutsen och att de inte omedelbart kan springa ut i vägen framför eller bakom skjutsen. För att göra det möjligt att uppfylla dessa krav måste först fastställas vem som har befogenhet att avgöra hållplatsens placering och utförande samt vem som skall bekosta den.

I fråga om placering av hållplats kan konstateras att det fortfarande råder osäkerhet om vem som har att besluta i sådana frågor. Som regel har frågan handlagts gemensamt av väghållare, trafikutövare och polismyndighet. 1960 års vägsakkunniga har i sitt betänkande *Allmänna vägar* (SOU 1968: 17) uttalat att inte minst de ökade säkerhetskrav, som nu måste ställas, gör att det är angeläget att väghållaren i icke ringa utsträckning anordnar hållplatser. Det bör dock enligt de vägsakkunnigas uppfattning inte fastslås någon skyldighet för väghållaren att förse vägen med sådana anordningar.

De sakkunniga har endast behandlat det fallet att en väg anläggs eller byggs om.

Problemen rörande finansiering och ansvar för inrättande av hållplatser vid redan befintliga vägar har däremot inte berörts. Det synes möta stora svårigheter att i efterhand ålägga någon att anlägga hållplatser vid en redan befintlig väg. Jag anser mig av dessa käl inte böra föreslå något sådant men jag vill dock understryka vikten av vad 1960 års vägsakkunniga uttalat, inte minst från säkerhetssynpunkt.

På vägsträckor där det redan finns buss-hållplatser bör dessa kunna användas av skolskjutsar oavsett fordonstyp. I många fall har särskilda skolskjutsar satts in just därför att den ordinarie busstrafiken inte passar tidsmässigt, vilket innebär att en situation där både den ordinarie bussen och skolskjutsen kommer samtidigt till hållplatsen inte behöver uppstå.

I andra fall har skjutsen satts in med anledning av att det inte finns någon linjetrafik på den aktuella sträckan. Hållplatserna får då karaktären av en plats vid eller på vägen där eleverna stiger på och av utan att några åtgärder vidtagits för att tillgodose rimliga säkerhetskrav. Nackdelen med dessa hållplatser är främst att eleverna varken är skyddade mot trafiken eller skolskjutsen som kör upp vid dem. Fördelen däremot är främst att hållplatserna kan förläggas praktiskt taget var som helst efter skjutsens färdväg, vilket medför att den tid under vilken eleven befinner sig på väg till och från skjutsen reduceras. Dessa två faktorer, förbättrad säkerhet vid hållplatsen och förlängd uppehållstid på vägen, måste vägas mot varandra.

Det torde vara omöjligt att lägga fram ett generellt förslag om hållplats utformning och placering. Dessa frågor bör bedömas i varje enskilt fall med vederbörlig hänsyn till vägens beskaffenhet, siktförhållanden, trafikintensitet o. d.

En åtgärd som lätt bör kunna vidtas är dock att varje skolskjutshållplats markeras med en skylt av *reflekterande material*. Denna skylt behöver inte göras permanent utan markering kan göras på samma sätt som vid vägarbeten o. d. Detta bör underlätta för eleverna att hålla sig samlade vid vägkanten

och bidra till att övriga trafikanter iakttar större försiktighet. Där så är möjligt bör även belysning av hållplats och skylt övervägas.

En annan viktig faktor är att hållplats hålls i sådant skick, bl. a. genom snöröjning och dränering, att den verkligen kan utnyttjas av eleverna.

Jag rekommenderar således att frågorna om skolskjutshållplatsernas placering, utformning, utmärkning och underhåll ägnas tillräcklig uppmärksamhet av bl. a. skolstyrelser och vägghållare.

3.4 Märkning av skolskjuts

Ett av de viktigaste inslagen i arbetet på att höja trafiksäkerheten för skolskjutsar är märkningen av dessa. En förutsättning för att medtrafikanterna skall iaktta större försiktighet än normalt är att de uppmärksammas på att det är fråga om skolskjuts.

Nuvarande bestämmelser om skolskjuts-skyltar föreskriver att fordon skall fram- och baktill vara försedd med löstagbar skylt. Denna skall placeras med överkanten högst 150 cm över vägbanan. Den får inte skymma fordonets författningsenliga utrustning. Skylten skall vara 40 × 40 cm, ha svart text (skolskjuts) och symbol (två gående barn) på reflekterande gul botten med ej reflekterande röd bård.

Fordon som inte uteslutande är insatt som skolskjuts får förses med sådana skyltar, men detta är inte nödvändigt.

Skylten skall tas bort då elever inte längre transporteras.

Skolskjutsskyltarnas nuvarande utformning kan inte anses tillräckligt tydligt ange vad för slags fordon det är fråga om, bl. a. sitter den så till att den lätt blir nedsmutsad från vägen. Den är vidare svår att se förrän på rätt nära håll. Därmed brister en väsentlig förutsättning för att man skall kunna ställa ökade försiktighetskrav på den övriga trafiken.

Förutsättningarna för att tvingande och straffsanktionerade regler skall kunna uppställas i syfte att höja skolskjutsverksamhetens trafiksäkerhet är *dels* att skylten är

synlig under alla ljusförhållanden, dels att den sitter på ett fordon som verkligen utför skolskjuts vid det tillfälle då en trafikant observerar skylten och därmed kan förväntas rätta sig efter de regler den representerar.

För närvarande förekommer det i rätt stor utsträckning att förarna inte tar bort skolskjutsskylten förrän dagens sista skolbarntransport är utförd. Den ökade hänsyn som medtrafikanterna skall visa motiveras av att det är fråga om transport av skolbarn och inte av att fordonet som sådant används som skolskjuts.

De krav som bör ställas på märkningen av en skolskjuts blir således följande. Skylten skall tydligt ange att det är fråga om en skolskjuts, den skall synas även i mörker (jfr. registreringsskylt) och den skall lätt kunna täckas över eller avlägsnas. För att upplysa övriga trafikanter om att skjutsen stannat för av- och påstigning bör en särskild ljusanordning kunna tändas.

För taxibilar finns ett blinkrelä för taxilyktan på taket avsett att användas i nödsituation. Om taxilyktan förses med en särskild skolskjutsmarkering, så att missförstånd inte kan uppstå, bör detta relä kunna användas i här avsett syfte. Många bilar fabriksutrustas f. ö. med ett relä som gör det möjligt att låta alla fyra körriktningsvisarna blinka samtidigt som varningssignal när bilen stannat på ett utsatt ställe. Ingenting hindrar att man i kombination med en fast tydligt synlig skolskjutsmarkering utnyttjar detta relä för skolskjutsen i stället för en blinkande taklykta.

I detta sammanhang kan nämnas att Göteborgs taxi på försök och med mycket gott resultat har kompletterat skolskjutsskyltarna med en fast takbelysning med texten »SKOLSKJUTS».

Varje förändring av den belysning trafikanterna är vana vid att möta på andra fordon är emellertid något som kräver noggranna överväganden.

Jag vill därför föreslå att frågan om förbättrad märkning av skolskjutsar undersöks av lämplig expertis med utgångspunkt i vad jag sagt.

3.5 Stopplikt vid skolskjuts

I flera sammanhang har framförts tanken att stopplikt skulle föreskrivas vid stillastående skolskjuts. I och för sig torde detta minska riskerna för påkörningsolyckor vid passerandet av skolskjuts men samtidigt skulle en mängd avbrott i trafiken uppstå för övriga trafikanter. Detta skulle troligen medföra att dessa skulle försöka köra om en framförvarande skolskjuts för att inte tvingas att då och då stanna och vänta på att skolskjutsens passagerare skall stiga på och av. Dessutom är det tveksamt om säkerheten skulle ökas eftersom man erfarenhetsmässigt vet att ett stort antal bilister ignorerar de stoppliktskyltar som redan finns under det att eleverna kanske förlitar sig på att bilarna stannar.

I samband med övergången till högertrafik prövades f. ö. under en kortare tid stopplikt vid stillastående buss.

I 6 § *dispensbusskungörelsen* föreskrevs nämligen att när ljussignaler gavs med signallyktorna från dispensbuss (buss med dörarna så placerade att passagerarna var tvungna att stiga av på körbanan) skulle framifrån kommande fordon stanna framför och bakifrån kommande fordon bakom dispensbussen på sådant avstånd att på- eller avstigande busspassagerare inte utsattes för fara eller hindrades eller stördes och om möjligt på ett avstånd av minst tio meter från dispensbussen. Bussen fick inte passeras förrän signalerna upphört.

Erfarenheterna från de få dispensbussar som gick i trafik var dock övervägande negativa.

Jag vill därför inte föreslå stopplikt vid stillastående skolskjuts.

3.6 Hastighetsbegränsning vid passerandet av stillastående skolskjuts

Även tanken att föreskriva viss högsta hastighet vid passerandet av skolskjuts som stannat för på- och avstigning har tidigare diskuterats. Detta skedde i samband med att införandet av hastighetsbegränsning vid

skolor togs upp år 1961 i anledning av en framställning till Kommunikationsdepartementet av professorn vid tekniska högskolan i Stockholm, Bengt Joel Andersson, som föreslog generell begränsning av hastigheten till 30 km/t utanför skola.

Professor Andersson anförde som skäl för sitt förslag främst den omständigheten, att risken för en bilist att köra på ett barn som impulsivt springer ut på vägen utan att tänka på trafiken är vid måttliga och höga farter praktiskt taget oberoende av farten, om inte en fartreducering utnyttjas av bilförarna för ökad observation av vad som händer i omgivningen av vägen. Detta beror på att sannolikheten att köra på ett slumpvis uppdykande hinder minskas med den tid bilisten finns på vägen på ett sätt, som praktiskt taget kompenserar följden av ökningen i bromssträcka, som i sin tur är en följd av tidsvinster genom ökad fart. Först vid mycket låg fart blir betydelsen av fartreducering påtaglig.

Den av professor Andersson aktualiserade frågan om införandet av hastighetsbegränsning då skola passeras har ett direkt samband med den problematik som möter vid skolskjuts som stannat för på- och avstigning. Det kan därför vara motiverat att här lämna en sammanfattande redogörelse för remissinstansernas inställning till förslaget.

Förslaget remitterades till dåvarande överståthållarämbetet, länsstyrelsen i Stockholms län, Uppsala län, Malmöhus län, Göteborgs och Bohus län, Älvsborgs län, Gävleborgs län, Västernorrlands län, Jämtlands län och Norrbottens län. Vidare hördes dåvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, dåvarande statspolisintendenten, skolöverstyrelsen och nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Dessa hörde i sin tur ett flertal underinstanser.

Praktiskt taget alla remissinstanser ställde sig pessimistiska i fråga om möjligheterna att ett sådant påbud skulle efterlevas. I princip var de visserligen positivt inställda till att skolbarnens säkerhet i trafiken tillgodosågs bättre än som var fallet, men detta

borde ske på ett för trafiken mindre störande sätt. Flera påpekade att statistiken inte kunde anses tyda på att olycksfrekvensen skulle vara högre vid skolor än på andra ställen. Ökad upplysning till eleverna om lämpligt beteende i trafiken skulle verka mer säkerhetsbefrämjande än den föreslagna hastighetsbegränsningen.

I och för sig skulle en begränsning av hastigheten vid passerandet av stillastående skolskjuts minska riskerna för olycksfall på det sätt professor Andersson anført. Men med hänsyn till de praktiska svårigheterna med en hastighetsbegränsad zon som flyttar sig tillsammans med skolskjutsen synes det orealistiskt att antaga att man skulle kunna följa de hastighetsbestämmelser det här skulle bli fråga om.

Jag vill därför inte föreslå några särskilda hastighetsbegränsningar vid passerandet av stillastående skolskjuts.

3.7 Hastighetsbegränsning för skolskjuts

Som redan tidigare nämnts gäller inte någon särskild hastighetsbegränsning för de i skolskjutstrafiken vanligaste fordonen.

Det är svårt att se hur några fördelar skulle kunna vinnas genom att särskilda hastighetsbestämmelser uppställdes för just skolskjutsar. Statistiken tyder inte på att för hög hastighet skulle ha vållat eller bidragit till olyckor i skolskjutstrafiken. Minskad hastighet medför dessutom längre restider vilket inte är önskvärt från någon synpunkt.

Vidare förekommer redan i stor utsträckning att både elever och andra passagerare åker med samma fordon och detta kommer att bli ännu vanligare allteftersom tankegångarna i »Lokal trafikservice» (SOU 1968: 33) tränger igenom. Dessa andra passagerare har ett berättigat intresse av att transportererna sker med en för övrig trafik normal hastighet.

Jag vill därför inte föreslå några särskilda hastighetsbegränsningar för skolskjutsar.

3.8 Skolskjutsarna och skolgården

Det största antalet av- och påstigande elever befinner sig vid skolan. Trängseln kring

fordonen utgör en risk, vilket också framgår av att det hänt att elever kommit under skolskjutsen och skadats eller blivit påkörda av skjutsen.

Inom *skolöverstyrelsen* har utarbetats allmänna säkerhetsrekommendationer som även tar upp frågan om skolskjutsarna. I dessa rekommendationer framhåller styrelsen att nya skolområden bör planeras för att möjliggöra en fullständig trafikseparering. Några tvingande föreskrifter kan dock inte styrelsen utfärda för kommunerna.

Här liksom i fråga om vägarna utgör de redan befintliga anläggningarna ett problem. Många skolområden är nämligen så planerade att det inte är möjligt att åstadkomma en fullgod separering mellan fordon och fotgängare. I de allra flesta fall torde det emellertid vara möjligt att även vid äldre skolor åstadkomma ett avskilt område för skolskjutsarna genom ordentliga avspärningar.

En annan väsentlig fråga är ordningshållningen vid av- och påstigningen vid skolan. Genom avspärningar kan visserligen uppnås att eleverna slussas fram till sin skolskjuts utan att riskera att komma i vägen för den men utan ordentlig övervakning av ordningen skulle orimliga anordningar krävas.

Ett sätt att åstadkomma detta är att utse en eller flera av skolpersonalen till ordningsvakter. Föreskrivs dessutom att ingen skjuts får starta förrän klartecken getts kommer säkerheten att ökas ytterligare.

För att minska elevernas benägenhet att rusa fram till skjutsen för att få vissa platser i denna bör varje elev tilldelas en bestämd plats där på samma sätt som sker i klassrummet.

Självfallet bör fordonen vara framkörda före sista lektionens slut.

Jag vill betona vikten av att man i största möjliga utsträckning åstadkommer trafikseparering på skolgården, att skolan aktivt medverkar till förbättrad ordningshållning och att den medverkar till att eleverna får bestämda platser i sin skolskjuts i den mån detta kan anses lämpligt.

4.1 Planering

Det är av stor vikt att skolskjutsverksamheten planeras ordentligt så att föraren inte pressas att utföra transporten så snabbt som möjligt därför att andra körupdrag konkurrerar med skolbarntransporten.

I skolskjutsavtalet bör tas in de villkor skolstyrelsen bedömer som viktiga från säkerhetssynpunkt.

Med inte alltför långa mellanrum bör någon från kommunen kontrollera hur skjutningen utförs så att det inte stannar vid ett innehållslöst stadgande i avtalet.

En förbättrad planering av skolskjutstrafiken medför minskade väntetider för eleverna. I betänkandet *Lokal trafikservice* (SOU 1968: 33) har lagts fram förslag till förbättrad planering av den lokala trafikservice i områden som inte har ett tillfredsställande reguljärt linjenät. En tillämpning av tankegångarna i detta betänkande kommer att i många fall medföra förkortade väntetider för eleverna och förbättrade kommunikationer i kommunerna. Med hänsyn till att skolskjutsfrågorna bör ses infogade i ett större sammanhang vill jag inte här närmare gå in på vilka åtgärder som skulle kunna förbättra situationen.

Jag vill emellertid understryka vikten av att skolmyndigheterna inte ensam planerar skolskjutsverksamheten utan att samråd sker med övriga kommunala organ som kan ha intresse av transporter. I första hand bör

emellertid elevernas berättigade intresse av korta väntetider och så kort färdväg som möjligt beaktas.

4.2 Information

Hittills har huvudsakligen berörts åtgärder för att få vägtrafikanterna att visa hänsyn och försiktighet mot eleverna. En annan minst lika viktig faktor är emellertid elevernas eget beteende som trafikanter i olika situationer. Visserligen bedrivs trafikundervisning i alla skolor men denna undervisning är helt naturligt anlagd på allmänt förekommande trafikproblem och mindre på skolskjutstrafikens.

En intensifierad upplysningsverksamhet speciellt för de elever som färdas med skolskjuts bör därför sättas in parallellt med den allmänna trafikundervisningen. För att göra denna undervisning så effektiv som möjligt bör också skolskjutsentreprenören och förare av sådana skjutsar antingen delta i denna undervisning eller få motsvarande upplysningar på annat sätt.

Det är viktigt att denna undervisning och upplysningsverksamhet blir så ensartad som möjligt till sitt innehåll om också inte till uppläggningsen. I annat fall kan irritation uppstå med anledning av att eleverna uppfattar förarnas tillsägelser som stridande mot vad de själva fått lära sig.

Denna undervisning bör inte få karaktären av en engångsföreteelse varken för

eleverna eller förarna. Det synes mycket väsentligt att varje läsår inleds med en grundlig genomgång av problemen och hur man bäst undviker faran. Helst bör också elevernas målsmän delta i denna genomgång så att de kan bidra till att hålla elevernas vaksamhet levande.

4.3 *Krav på skolskjutsföraren*

Utöver att förare av skolskjuts skall vara ansvarskännande och att ha gott omdöme bör vissa ytterligare krav kunna ställas.

Ett villkor för utförande av skolskjutsning bör vara att föraren verkligen tar del av den trafiksäkerhetsinformation som skolan ger rörande skolskjutsar. Ett annat mycket väsentligt krav som bör ställas är att föraren stiger ur fordonet, när en elev lämnar skjutsen, och ser till att eleven inte korsar vägen förrän detta är riskfritt. Visserligen skulle färdtiden förlängas något men denna olägenhet torde uppvägas av fördelarna med att eleverna övervakas under det kritiska ögonblick då de korsar vägen.

Jag vill därför föreslå att det uppställs som villkor för uppdraget som skolskjutsförare att föraren tar del av den trafiksäkerhetsinformation som lämnas, och att föraren stiger ur fordonet samt ser till att elev inte korsar vägen förrän detta är riskfritt.

4.4 *Övriga åtgärder*

En annan åtgärd som bör kunna vara till nytta är att någon kompetent person granskar varje elevs väg till och från skolskjutsen samt under vilka förhållanden eleven väntar på skjutsen. Denna granskning bör följas av särskilda råd och upplysningar om vad vederbörande elev bör se upp med. De iakttagelser som gjorts bör också användas vid den trafiksäkerhetsinformation som enligt mitt förslag skall inleda varje läsår.

5.1 Kompletteringskjutsar

I flera sammanhang har tanken framförts att föräldrar eller andra skulle kunna få möjlighet att mot ersättning utföra kompletterande skolskjutsar i sådana fall där det är svårt att ordna den ordinarie skjutsningen tillfredsställande. Det kan t. ex. vara fråga om föräldrar som inte vill att barnen skall gå på många gånger smala och mörka vägar för att komma fram till hållplats eller skola. Kommunen finner det kanske för dyrt eller av praktiska skäl omöjligt att ordna skjutsning. Lösningen på problemet skulle då kunna vara kompletteringskjutsar.

Nuvarande lagstiftning klassificerar emellertid sådan trafik som yrkesmässig i och med att den utförs mot ersättning. Detta innebär att den som utför skjutsen måste ha trafiktillstånd och ha fått fordonet besiktigt och godkänt för trafiken i fråga. Allt detta är förenat med visst besvär, bl. a. har det erfarenhetsmässigt visat sig vara rätt tidsödande att få fordon godkända för för yrkesmässig trafik. Om den som utför kompletteringskjutsen byter bil får den nya bilen inte användas förrän den godkänts. Eftersom detta praktiskt taget aldrig kan ske omedelbart uppstår ett besvärande avbrott i trafiken.

Mot bakgrunden av den ökade trafiksäkerhet som skulle uppnås genom kompletteringskjutsar föreslår jag att kungörelsen den 15 augusti 1968 med vissa bestä-

melser om kompletteringstrafik med personbil* tillämpas i förhållande till dessa skjutsar. För att förhindra att skjutsarna konkurrerar med annan trafik bör tillstånden begränsas till vissa närmare angivna sträckor m. m. I övrigt bör alla de föreskrifter som kan finnas behövliga tas in i tillståndet.

5.2 Lättare ordnande av skolskjutsar

Som redan nämnts lägger ofta bristen på fordon och förare samt kommunens ekonomi hinder i vägen för möjligheterna att ordna de skolskjutsar som från trafiksäkerhetssynpunkt är motiverade.

För att underlätta avvägningen mellan tillgängliga resurser och trafiksäkerhet kan vissa administrativa åtgärder vidtagas. I första hand tänker jag då på godkännande av de fordon som används vid skolskjutsningen.

I många fall utförs skolskjutsningen av en taxiägare som bedriver taxitrafik vid sidan av skolskjutsarna. Det kan då hända att denne tvingas anskaffa en mindre buss för att få med alla skolbarnen. Denna buss står sedan stilla i avvaktan på nästa tur. Om bussen i stället godkändes både för beställningstrafik med buss och med personbil skulle den kunna utnyttjas mycket effektivare. Detta skulle för det första medföra lägre kostnader för kommunen och för det andra att taxiägaren lättare kunde sätta in ett

* Se bilaga 2

fordon som var bättre anpassat till elevantalet, varigenom den alltför ofta förekommande trängseln skulle undvikas. Lika så skulle besiktningmännen kunna ställa större krav på fordonsinredningen vid godkännande av fordon och vara mer restriktiva vid poängsättningen.

Jag vill därför föreslå att möjligheterna för tillståndsmyndighet att godkänna buss för alternativ användning som taxi och buss i beställningstrafik förbättras.

Bilaga 1

Förslag till kungörelse om ändring i skolstadgan den 6 juni 1962 (nr 439);

Härigenom förordnas *dels* att 2 kap. skolstadgan den 6 juni 1962 skall erhålla en ny paragraf, 35 §, *dels* att 3 kap. 7 § samma stadga skall erhålla två nya stycken, c) och d), allt med den lydelse som anges här nedan.

Kommunens skyldigheter

35 §.

Skolskjutsverksamheten skall anordnas med särskild hänsyn till elevernas säkerhet i skilda avseenden.

3 kap. Skolchefer

7 §.

Skolchefen skall —————
————— råd och anvisningar.

- d) ägna uppmärksamhet åt skolskjutsverksamheten och dess säkerhet samt
- e) minst en gång per läsår inbjuda skolskjutsentreprenörer, skolskjutsförare, målsmän och elever eller representanter för dessa till överläggningar om skolskjutsarna och därmed sammanhängande säkerhetsproblem.

Nr 462

KUNGL. MAJ:TS KUNGÖRELSE

med vissa bestämmelser om kompletteringstrafik med personbil;

given Stockholms slott den 15 augusti 1968.

Kungl. Maj:t har, med stöd av 2 § andra stycket förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., funnit gott förordna som följer.

ståndigheter föranleder annat, medges befrielse från skyldigheten att iakttaga föreskrifterna i 23, 25, 27 och 29 §§ förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

1 §.

Utan hinder av 8 och 9 §§ förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. får infordrande av yttranden inskränkas eller underlåtas, om ansökan om trafiktillstånd avser sådan tidtabellsenlig kompletteringstrafik med personbil som anordnas på grund av avtal med kommun eller landstingskommun för person- och godsbefordran eller endast godsbefordran på viss vägsträcka. Motsvarande gäller om ansökan avser tillstånd att i kompletteringstrafik med personbil använda släpfordon för godsbefordran.

Denna kungörelse träder i kraft dagen efter den, då kungörelsen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Det alla som vederbör hava sig hörsamligen att efterrätta. Till yttermera visso hava Vi detta med egen hand underskrivit och med Vårt kungl. sigill bekräfta låtit.

Stockholms slott den 15 augusti 1968.

GUSTAF ADOLF

(L. S.)

(Kommunikationsdepartementet

Svante Lundkvist

2 §.

I samband med tillstånd att bedriva trafik som avses i 1 § får, om inte särskilda om-

KUNGL. BIBL.
11 JUL 1969
STOCKHOLM

Nordisk udredningsserie (Nu) 1969

Kronologisk förteckning

1. Utvidgat nordiskt ekonomiskt samarbete.
2. Laajennettu pohjoismainen taloudellinen yhteistyö.
3. Nordforsks miljövårdsutredning.
4. Förslag till utbyggnad av den samnordiska fortbildningen för journalister.
5. Konsumentupplysning i undervisningen.
6. Sjätte nordiska samekonferensen i Hetta.

Statens offentliga utredningar 1969

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Faktisk brottslighet bland skolbarn. [1]
Bostadsrätt. [4]
Utsökningsrätt IX. [5]
Kungörelseannonsering. [7]
ADB inom inskrivningsväsendet. [9]
Ny gruvlag. [10]
Internationell adoptionsrätt. [11]
Ny valteknik. [19]
Ämbetsansvaret. [20]

Försvarsdepartementet

Ekonomisystem för försvaret. [24]
Planering och programbudgetering inom försvaret. [26]

Socialdepartementet

Ett renare samhälle. [18]

Kommunikationsdepartementet

Ny sjöarbetstidslag. [3]
Hamnutredningen. 1. De svenska hamnarna. [22] 2. Bilagor. [23]
Skolskjutsarna och trafiksäkerheten. [26]

Finansdepartementet

Förenklad obligationshantering. [13]
Lagstiftning om värdepappersfonder m.m. och om stämpelskatt på värdepapper. [16]
Nya mynt. [17]

Utbildningsdepartementet

Om sexuallivet i Sverige. [2]
Sexualkunskapen på grundskolans högstadium. [8]
Regionmusik. [12]
Filmen-censur och ansvar. [14]

Jordbruksdepartementet

Växtförädlarrätt. [15]

Inrikesdepartementet

Skogsindustri i södra Sverige. [21]

Civildepartementet

Offentliga tjänstemäns bisysslor. [6]
