

Nr 395

Av herr **Gustafsson** i Kårby m. fl., om införande i vägtrafikförordningen av vissa särskilda bestämmelser rörande skolskjutsar.

I vårt land har skolskjutssystemet nu nått en mycket stor omfattning. Dagligen transporteras tiotusentals barn till och från skolan antingen i förhyrda fordon, vilket torde vara det vanligaste, eller i fordon som ägs av skoldistriktet. I allmänhet sker dessa transporter med iakttagande av erforderlig försiktighet, varför föräldrarna med förtroende kan låta sina barn företa resorna till och från skolorna i skolskjutsfordonen. På det hela taget innebär skolskjutssystemet säkrare skolfärder än om barnen skulle färdas på cykel eller till fots.

Trots allt inträffar emellertid olyckor i samband med skolskjutsarna. Vissa av dessa medför mycket svåra följder. Under 1957 dödades sålunda fyra barn och under 1958 två barn vid olyckshändelser i samband med skolskjutsar. Utöver dödsolyckorna inträffar årligen ett icke obetydligt antal olyckor, vid vilka barn skadas. Allt bör göras för att förebygga sådana olyckor. Därvid synes det icke vara tillräckligt med den undervisning som gives barnen i skolorna och som bl. a. avser att lära dem, hur de skall uppträda vid färd med kollektiva trafikmedel, vid av- och påstigning o. s. v. Det är lika viktigt att andra fordonstrafikanter iakttar största försiktighet, då skolskjutsfordon passeras, t. ex. då dessa stannat för att ta upp eller avlämna barn vid platser utefter allmän väg. Därigenom kan s. k. utrusningsolyckor förhindras.

För att andra trafikanter skall kunna uppmärksamma skolskjutsarna är det nödvändigt att dessa fordon markeras på något sätt. Såsom skolskjutsar användes i stor utsträckning droskbilar. Det är f. n. icke lätt att avgöra om en droskbil användes för sitt huvudsakliga ändamål eller om den användes såsom skolskjuts. Det vore naturligt, att fordon, då det användes för transport av skolelever, försågs med en lätt synlig beteckning, t. ex. i form av en skylt såväl framtill som baktill, vilken angav att fordonet användes för transport av skolbarn. Detta skulle överensstämma med vad som är stadgat i flertalet av Förenta staterna, som sedan länge har ett rikt utvecklat skolskjutssystem. Där målar man dessutom skolskjutsfordonen i en särskild färg, varigenom medtrafikanterna ännu lättare igenkänner dem. Tills vidare torde ett förslag innebärande att fordonen skulle målas i viss färg icke böra genomföras i Sverige, enär antalet fordon, som användes uteslutande för skoltransporter, är relativt litet.

Utöver skyldigheten att förse skolskjutsfordonen med särskild beteckning

(skyltar) bör stadgas skyldighet för andra fordonstrafikanter att stanna före passerandet av skolskjutsfordon, som är i färd med att ta upp eller lämna elever vid hållplats i anslutning till allmän väg. Det säger sig självt att sådant stadgande skulle undanröja ett flertal av de väsentligaste olycksanledningarna i samband med skolskjutsarna. Det förtjänar framhållas att en sådan bestämmelse finns intagen bland säkerhetsföreskrifterna i delstaternas vägtrafikförordningar i Förenta staterna. Detta medför att övriga fordonstrafikanter där i betydligt högre grad tar hänsyn till skolskjutsfordonen och därmed till barnen, som färdas med dem, än vad som sker här i Sverige.

Med anledning av vad som nu framhållits föreslår vi,

att riksdagen måtte föranstalta om åtgärder för införande i vägtrafikförordningen av föreskrifter innebärande

dels att skolskjutsfordon skall utrustas med såväl framåt som bakåt synlig beteckning som anger, att fordonet är ett skolskjutsfordon,

dels att stopplikt skall åligga fordonstrafikant innan denne passerar ett skolskjutsfordon, som tar upp eller lämnar av elever utefter allmän väg.

Stockholm den 27 januari 1959

Einar Gustafsson

i Kårby.

Harald Larsson

i Hedenäset.

Henry Brandt
