

UTGIVARE

Utbildningsstyrelsen
Gumtäcksvägen 3
00520 HELSINGFORS
Tfn (09) 774 775

Kommunikationsministeriet
Södra esplanaden 16–18
PB 31
00023 Statsrådet
Tfn (09) 160 02

Finlands Taxiförbund rf
Klubbekrigarvägen 7
00400 HELSINGFORS
Tfn (09) 2530 4200

Bussförbundet
Drumsövägen 8
00200 HELSINGFORS
Tfn (09) 682 701 (växel)

Trafikskyddet
Cittervägen 7
PB 29
00421 HELSINGFORS
Tfn 020 7282 300

BESTÄLLNING AV HANDBOKEN

Bussialan Kehittämispalvelut Oy
Kristiina Manninen
Tfn (09) 6827 0261
kristiina.manninen@lal.fi

Taksiliiton Yrityspalvelu Oy
Tfn (09) 587 1124

HELSINGFORS 2007



SKOLSKJUTSHANDBOK



Arbetsgruppens medlemmar:

Eero K. Niemi Utbildningsstyrelsen
Sirpa Ropponen Utbildningsstyrelsen
Janne Mänttari Kommunikationsministeriet
Jouni Salakka Finlands Taxiförbund rf
Saara Remes Bussförbundet
Matti Heinonen Trafikskyddet
Jarmo Olkkola Polisen
Päivi Toivari Juva kommun

© Utbildningsstyrelsen, Kommunikationsministeriet,
Finlands Taxiförbund rf, Bussförbundet och Trafikskyddet

Fotografier © Bussförbundet och Finlands Taxiförbund rf

Illustrationer © Trafikskyddet

Ombrytning: Sirpa Ropponen
Översättning: Torbjörn Berg

Trafikskyddet
ISBN 978-951-560-151-3 (pdf)

HELSINKI 2007

Eero K. Niemi
Utbildningsstyrelsen

TILL ANVÄNDAREN AV HANDBOKEN

Drygt en femtedel av eleverna i den grundläggande utbildningen samt tiotusentals studerande i utbildningen på andra stadiet använder skolskjuts för sina dagliga resor till och från skolan. Sammanlagt anlitas ca 7 000 fordon för de dagliga skolskjutsarna.

Syftet med den här handboken är att ge information och anvisningar som skolskjutsföraren och beställaren av transporten behöver i sitt dagliga arbete. Föregående skolskjutshandbok utkom år 1999 och många bestämmelser har ändrats sedan dess. Mot denna bakgrund har det ansetts motiverat att utarbeta en uppdaterad version av handboken.

Handboken har tagits fram av Utbildningsstyrelsen, Kommunikationsministeriet, Trafikskyddet, Polisen, Bussförbundet, Finlands Taxiförbund och representanter för Juva kommun.

Arbetsgruppens förhoppning är att innehållet i denna handbok och deltagande i kurser samt ett aktivt samarbete med beställaren av transporten och skolorna ska hjälpa skolskjutsföraren att agera på ett korrekt och ansvarsfullt sätt vid utförande av sin uppgift.

Helsingfors 8.5.2007



INNEHÅLL

Eero K. Niemi, Utbildningsstyrelsen TILL ANVÄNDAREN AV HANDBOKEN	3
1 SKOLRESOR	5
Päivi Toivari, Juva kommun 2 SKOLSKJUTSEN – EN VIKTIG DEL AV KOMMUNENS TRANSPORTER	8
Matti Heinonen, Trafikskyddet 3 SKOLSKJUTSFÖRARENS FOSTRINGSUPPGIFT	11
Jouni Salakka, Finlands Taxiförbund rf 4 SKOLSKJUTS MED TAXI	17
Saara Remes, Bussförbundet 5 SKOLSKJUTS MED BUSS	23
Janne Mänttari, Kommunikationsministeriet 6 LAGSTIFTNING: SÄKERHETSBESTÄMMELSER	29
Jarmo Olkkola, Polisen 7 POLISEN ÖVERVAKAR	33
BILAGA. Kommunikationsministeriets förordning	35

Eero K. Niemi
Utbildningsstyrelsen

1 SKOLRESOR

Enligt 32 § i lagen om grundläggande utbildning (628/1998) har elev som får grundläggande utbildning eller påbyggnadsundervisning rätt till fri skolskjuts om eleven har längre än fem kilometer till skolan. Om en elev som får förskoleundervisning har längre resa från hemmet till förskoleundervisningen eller om resan från i lagen om barndagvård avsedd dagvård till förskoleundervisningen är längre än fem kilometer har eleven på motsvarande sätt rätt till fri skolskjuts från hemmet direkt till förskoleundervisningen eller från dagvården till förskoleundervisningen och från förskoleundervisningen hem eller till dagvården. En elev som får grundläggande utbildning, påbyggnadsundervisning eller förskoleundervisning har rätt till fri skolskjuts även om vägen med beaktande av elevens ålder eller andra omständigheter är alltför svår, ansträngande eller farlig. Alternativ till fri skolskjuts är understöd för transport eller ledsagande till skolan.

Elevens dagliga skolresa får med väntetider inberäknade ta högst två och en halv timme i anspråk. Om eleven när läsåret börjar har fyllt 13 år eller om eleven får sådan specialundervisning som avses i 17 § 2 mom. i lagen om grundläggande utbildning får skolresan ta högst tre timmar i anspråk.

Länsstyrelserna har bland annat utrett hur antalet skolskjutselever utvecklats under åren 2002–2005. En dryg femtedel av landets samtliga elever omfattas av skolskjutssystemet. Största andelen skolskjutselever finns i Östra Finlands län (31 %) och minsta andelen i Södra Finlands län (16,5 %). Antalet internatelever är sammanlagt 1071.



TABELL 1. Andelen skolskjuts elever av samtliga elever i den grundläggande utbildningen åren 2002–2005 (båda språkgrupperna).

Län	Andel skolskjuts elever %			
	2002*	2003*	2004	2005
Södra Finlands län	19,5	18,0	18,6	16,5
Västra Finlands län	24,6	24,7	24,3	24,0
Östra Finlands län	31,5	31,2	30,1	31,0
Uleåborgs län	26,3	25,7	24,0	24,8
Lapplands län	27,6	27,5	27,5	26,7
Fasta Finland	23,6	23,0	22,7	21,9

*åren 2002 och 2003 även förskolelever

Källa: Utbildningsstyrelsen

I följande tabell anges klassvis antalet elever, vars skolresa tar minst två timmar.

TABELL 2. Antalet elever enligt sammanlagd använd tid för skolresa och väntan.

Län	Skjutsade sammanl.	1-6 kl 2-2,5 h	7-9 kl 2,5-3 h	Spec.el. 2,5-3 h	Föreg. sammanl.
Södra Finlands län	28 495	477	662	84	1 223
Västra Finlands län	39 923	875	1 046	220	2 141
Östra Finlands län	19 498	510	671	56	1 237
Uleåborgs län	13 176	574	599	93	1 266
Lapplands län	4 429	81	59	8	148
Fasta Finland	105 521	2 517	3 037	461	6 015

Källa: Länsstyrelsernas enkät 10/2006

Restiden beror förutom på skolresornas längd även på transportarrangemangen och skolornas arbetsarrangemang. I vissa fall inverkar även elevens ämnesval.

En jämlik tillgång till grundläggande utbildning kan anses vara i genomsnitt god i hela landet, i länen och i landskapen. Skillnaderna kommunerna emellan är dock stora.

Besluts- och prövningsrätt beträffande arbetet för att rädda skolenätet och beslut om skolresor och skolskjutsar har utbildningsanordnarna.



2 SKOLRESOR

– EN VIKTIG DEL AV KOMMUNENS TRANSPORTER

Transporterna utgör en väsentlig del av kommunens uppgifter. Persontransporter ordnas bland annat med öppen kollektivtrafik samt i form av taxi- och beställningstransporter. Transporternas innehåll varierar storligen enligt beställare. Åldringar behöver en annan typ av service än skolelever. Att kombinera transporterna är ett mycket krävande arbete och betydelsen av sådana arrangemang i framtiden ökar, särskilt i glest befolkade områden där transportsträckorna förlängs t.ex. till följd av att byskolor läggs ner. Skolskjutsarna kommer dock att vara en viktig del av kommunernas behov av transporter.

Utgångspunkten för skolskjutsar

I lagen om grundläggande utbildning 32 § fastställs ramarna för kommunens skyldighet att ordna skolskjuts för elever i läropliktsålder om skolvägen är över 5 kilometer. Förutom denna lagstadgade skyldighet beviljar kommunerna även transporter enligt principer som baserar sig på egen bedömning. I dessa fall kan man beakta till exempel elevens ålder, skolresans farlighet eller begränsningar på grund av hälsomässiga skäl. Principerna för beviljandet av transporter är lika brokiga som kommunfältet. Principerna baserar sig på kommunens skolnät, trafikförbindelser, kommunens storlek osv. Vid planeringen och fastställandet av motiv borde man dock alltid komma ihåg att skolskjutsen ska stöda skolgången. Transporten får inte bli en knäckfråga då skolmotivationen dryftas. Välplanerade och fungerande transporter är grunden för en smidig och flexibel vardag.



Transporten förutsätter samarbete

En väl genomförd transport är summan av många faktorer. Transporten påverkas av bland annat beställaren av transporten, bilisten/trafikanten och passageraren. Ingen part kan ensam producera ett lyckat slutresultat, men var och en kan med sitt eget agerande förstöra de andra parternas arbete.

Att dagligen transportera flera hundra elever förutsätter en noggrann förhandsplanering. Viktigt är att också föraren aktivt deltar i planeringen, eftersom han/hon med sin erfarenhet och yrkeskunskap kan informera till exempel om problem under resan. Kunskaperna som varje person som deltar i arbetet har bör utnyttjas redan i planeringsskedet. Också kontakter med elevens hem är viktiga, även om alla önskningar som familjen uttrycker kanske inte kan uppfyllas.

Då transportens kvalitet ska fastställas är det viktigt att beakta förarens personliga egenskaper och utrustningens lämplighet för transportuppgiften. När det gäller transport av barn och åldringar bör beställaren redan i förväg ta reda på vilka speciella krav som ställs på transporten. Det finns många olika mätare och medel som kan tillämpas för att säkerställa kvalitetsnivån och en utveckling pågår hela tiden. I kommunernas konkurrensdokument kommer t.ex. alkollåset i framtiden allmänt att omnämnas som nödvändig extrautrustning i bilar som används för skolskjuts. Bestämmelser om skyddsanordningar i bilar som används för skolskjutsar finns i Kommunikationsministeriets förordning och beställaren bör kontrollera att bestämmelserna följs innan avtalet ingås (bilaga).

Man får inte heller glömma den fostringsuppgift skolskjutsarnas förare och skolskjutsarna i sig har. Viktigt i den öppna kollektivtrafiken eller i annan samtransport är hänsynstagande och sociala färdigheter. Föraren har ett stort ansvar som fostrare. Han eller hon är en yrkesman som ofta, speciellt i taxi, är den enda vuxna



personen i bilen. Förarens förhållande till kunderna och hans eller hennes beteende i trafiken är en daglig modell för eleven. Föraren bör alltså vara medveten om sin roll som fostrare.

Organisering av transporter

Inom kommunens organisation är transportfrågorna ofta fördelade på flera personer, som dessutom kan arbeta på olika avdelningar. Genom att ge ansvaret för transporter till en enda person möjliggörs en helhetsmässig planering som gör det lättare att beakta och koordinera transporter av olika typ. Då helheten är känd ökar också antalet alternativ för genomförandet av transporter. Det är lättare för kunderna att ha kontakt med en enda person, dessutom fungerar informationen bättre.

Konkurrensutsättningen ställer ständigt nya krav på upphandlingen och organisationen av transporter. I städer och stora kommuner finns i allmänhet s.k. upphandlingsenheter som är förtrogna med lagstiftningen och rutinerna i anslutning till konkurrensutsättning. Problemet i små kommuner är att sådana enheter saknas och bl.a. därför kan en utnämning av en ansvarsperson för transporter underlätta det komplicerade arbetet. Ansvarspersonen känner till transportbehoven, han anskaffar nödvändig utrustning och har tack vare sin kontroll över helheten en bättre beredskap att genomföra arbetet. Kommunerna bör i egenskap av köpare av transporter noga precisera sina behov. För den som producerar transporten är det lättare att uppfylla beställarens önskemål om de är tillräckligt klart individualiserade och avgränsade. En detaljerad information skapar förutsättningar för ett smidigt samarbete och ett optimalt slutresultat för båda parter.

Transporterna är en ständigt föränderlig och växande del av kommunernas service. Förtrogenhet med transportfrågor och noggrann planering återspeglas i en smidigare och kundvänligare verksamhet.

Matti Heinonen
Trafikskyddet

3 SKOLSKJUTSFÖRARENS FOSTRINGSUPPGIFT



Föraren fostrar till vuxenhet

Förarens uppgift är att fostra eleverna till ett tryggt trafikbeteende. Föraren bör bete sig på ett föredömligt sätt som vuxen och därigenom fungera som modell och identifikationsobjekt för barnen.

Föraren påverkar barnens beteende genom sin egen verksamhet. Att hälsa på varandra både morgnar och kvällar ger en bättre stämning under resan. Ett beteende som eleven får inöva i naturliga sammanhang i olika vardagssituationer inpräglas och blir naturligt.



Barnen kan vara trötta och rastlösa

Föraren kan inte koncentrera sig på körandet om han/hon inte får köra ostörd. Det är bra att berätta för barnen att föraren måste vara i fred om resan ska kunna ske tryggt, smidigt och på ett trivsamt sätt. Under de första resorna bör man tillsammans diskutera och komma överens om de principer som ska följas. Problem löser man med gemensamma diskussioner.

Viktigt är också att föraren är medveten om att ett oroligt och störande beteende inte nödvändigtvis beror på barnet självt. Orsaken kan vara t.ex. en lång skoldag eller förhållandena därhemma. Också brister i måltiderna samt lång skolresa och skolskjuts är påfrestande för ett barn.

Gemensamma regler för skolskjutsen

Direkt då skolskjutsarna börjar bör man tillsammans med eleverna överenskomma om de spelregler som ska följas under läsåret. Alla parter förbinder sig till dessa gemensamma spelregler. Ett bra samarbete mellan skola, skolskjutsförare, kommun och hem ger det bästa slutresultatet. I början av läsåret bör man ordna en gemensam träff med skolans representant, förarna som svarar för skolskjutsarna och föräldrarna till de elever som använder skolskjuts.

Informationsutbyte förebygger många problem. Elever, förare, föräldrar och skola kan lämna sina telefonnummer till varandra. Både i skolorna och hemma bör man diskutera beteendet under skolskjutsarna, berätta varför det måste finnas regler och informera om de påföljder ett störande beteende i taxibilar eller bussar kan få. Eleverna bör både i skolan och hemma informeras om att förarens anvisningar måste följas, även för säkerhetens skull.

Spelregler för skolskjutsen

Vad kan eleverna göra:

- Eleverna inväntar bilen i enlighet med tidtabellen på överenskommen säker plats.
- Eleverna väntar på bilen vid väggkanten eller hållplats.
- Eleverna stiger inte in i eller ur bilen på sidan mot trafiken.
- Eleverna rusar inte in i bilen.
- Eleverna går till samma, gemensamt överenskomna platser.
- Vid användning av bilbälte placeras rygsäckarna vid benen, i famnen eller i bagageutrymmet.
- Eleverna får inte busa eller föra oväsen även om skolbussen eller taxin är fullbesatt.
- Eleverna stiger ur bilen lugnt och sansat och glömmer inte rygsäckar eller kläder i bilen.
- Efter att ha stigit ur skolbilen får eleven i inget fall korsa vägen framför eller bakom bilen, utan väntar tills bilen kört iväg.
- Vid mörker använder eleven reflex.
- Eleven meddelar om han eller hon mår dåligt, t.ex. på grund av hetta, trängsel, dålig luftcirkulering eller annat som påfrestar under resan.



Vad kan föraren göra:

- Eleverna avhämtas och avlämnas på en säker plats.
- Under skolskjutsen klargörs gränserna mellan det som är förbjudet och tillåtet för eleverna, problem löser man genom diskussioner.
- Alla förare förbinder sig att följa samma tillvägagångssätt och förutsätter ett icke störande beteende.
- Bilbältena är lätt tillgängliga och vid behov får eleverna instruktioner om hur de används.
- Också föraren förbinder sig att använda bilbälte på det sätt som lagen förutsätter.
- Föraren övervakar att bilbältena används och hålls fastspända.
- Om bilen är försedd med krockkudde (airbag) på passagerarplats, ska den största eleven placeras på den platsen och bilstolen skjutas så långt bak som möjligt.
- Föraren iakttar hastighetsbegränsningarna och andra trafikregler.
- Om det bara är möjligt avlämnas eleven både vid skolan och vid hemmet på så sätt, att han eller hon inte måste korska gatan.

Åtgärder som främjar fungerande skoltransporter:

- Förarna överenskommer sinsemellan om gemensamma tillvägagångssätt för skolskjutsarna.
- Förarna, lärarna och föräldrarna samarbetar.
- Förarna deltar i mån av möjlighet i föräldraträffarna.
- Problem med elever löser man genom utbyte av information och genom sansade diskussioner.

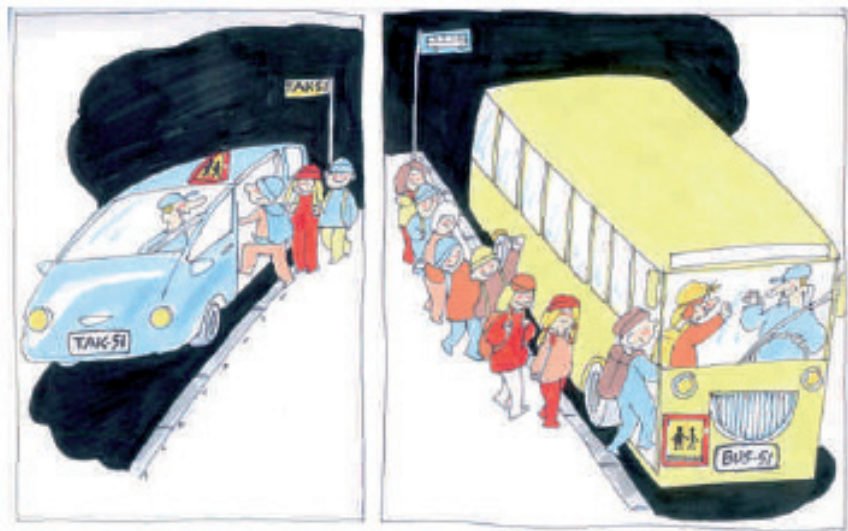


Att korsa vägen bakom bilen är farligt

Föraren kan förklara för barnen hur man stiger ur och korsar vägen på ett säkert sätt. En typisk risksituation då skolelever transporteras uppstår då en elev lämnar bilen och börjar gå över vägen innan bilen avlägsnat sig från hållplatsen. Platsen där eleven lämnas av borde i mån av möjlighet väljas så, att han eller hon inte behöver korsa vägen. Föraren kan varna för passerande bilar och, om situation tillåter, öppna dörren först då inga bilar syns.

Föraren bör utveckla sin yrkesskicklighet

Viktigt med tanke på en väl genomförd transport är att föraren har kontroll över läget och förmåga att agera sansat tillsammans med barn. Det är en också en klar fördel om föraren deltar i utbildningar som kommunen anordnar för skolskjutsförare.



Jouni Salakka
Finlands Taxiförbund rf

4 SKOLSKJUTS MED TAXI

Allmänt

Under ett skolår deltar ungefär en tredjedel av alla taxibilar dagligen i skolskjutsningen. Särskilt i glesbygdsområden utgör dessa transporter stommen för många taxiföretagarens verksamhet och transporterarna har i hög grad varit avgörande för upprätthållande av ett taxinät som omfattar hela landet.

Märkning av fordonet, belastning och skyddsanordningar

En taxi som används för skolskjutsning bör märkas på ett tydligt sätt antingen med en upplyst kupa som anger att det är fråga om en skolskjuts eller med skolskjutsskylt. Kupan eller skyltarna ska vara monterade på bilen under transporten och efter transporten omedelbart avlägsnas. Största tillåtna hastighet under transporten är 80 km/t. En förteckning över alla elever som transporteras ska finnas i bilen. Beställaren ska lämna förteckningen till den som utför transporten då höstterminen börjar, senast före 15.9.

Varje passagerare ska under skolskjutsen ha ett eget bilbälte. I praktiken är belastningen i en normal sedan- eller kombimodell det antal sittplatser som antecknats i registret. Undantag utgörs av sådana i Finland byggda stortaxin som är registrerade för 1+8 personer och utrustade med typgodkända tilläggsbilbälten och vars maximala belastning beroende på sitssystem och passagerarnas ålder kan vara antingen 12 eller 13 elever.

Eleverna bör helst placeras så, att de största barnen sitter antingen i bilens framsäten eller på baksätets ytterplatser. Barn under 135 cm får inte transporteras i framsätet på personbil utan ändamålsenlig skyddsanordning. Typen av nödvändig skyddsanordning beror på barnets vikt. Till skillnad från andra personbilar får barn oberoende av storlek transporteras i baksätet på taxi utan skyddsanordning fastspända i bilens bilbälten. Vid planeringen av belastning är det skäl att se till att bilbältena är lätta att spänna fast, för det är i sista hand föraren som har ansvaret för användningen av bilbälte för barn under 15 år. Också föraren ska använda bilbälte under skolskjutsarna.

Rutter, tidtabeller och hållplatser

Skolskjutsarna körs enligt fastställda tidtabeller på bestämda rutter. Rutterna har fastslagits av beställaren eller personen som svarar för transporten eller av båda tillsammans. Föraren följer rutterna och tidtabellerna med beaktande av väder- och trafikförhållanden. Tidtabellen binder också eleverna, elevernas föräldrar och beställaren av transporten. En elev som kommer för sent bör inväntas om det inom ramen för tidtabellen är möjligt. Om eleven trots väntan inte anländer bör beställaren eller elevens föräldrar genast informeras. Beställaren bör också informeras ifall samma elev upprepade gånger kommer för sent. För att undvika onödig väntan och körning bör även föräldrar och skola i god tid före tidpunkten för transporten informeras om frånvaro eller ändringar i tidtabellen. Hållplatserna under ruten bör väljas i första hand med beaktande av trafiksäkerheten. Detta är nödvändigt även med tanke på förarens ansvar.



Transportavtal

De vanligaste avtalen som gäller skolskjuts ingås mellan en företagare och kommunen. Utbildningsanordnaren såsom beställare av transporten fastställer spelreglerna för transporten. Om föräldrarna har önskemål om ändringar beträffande transporten bör de i första hand kontakta beställaren. Föraren kan inte ändra rutt eller tidtabell utan anvisningar från beställarens sida. Föraren bör också i övrigt undvika att inlåta sig i eventuella känslomässiga diskussioner om arrangerandet av transporter eller reserätter med barnens föräldrar.

Om det finns ledigt utrymme i bilen kan den som utför transporten med beställarens tillstånd transportera även andra resenärer. I sådana fall är det dock skäl att redan på förhand tillsammans med beställaren bestämma vem ersättningen för transporten av extra passagerare ska betalas till, vem som ska debitera avgiften och hur. Situationen kan uppstå t.ex. då föräldrar vill ha skjuts åt sitt barn trots att kommunen på grund av barnets korta skolväg inte har en lagstadgad skyldighet att ordna transport.

Taxiförarens roll och uppgifter vid skolskjutsningar

Taxiföretagaren Hannu Vepsä från Esbo har erfarenhet av skolskjutsning sedan år 1972. Med den säkerhet som erfarenheten gett vill Vepsä betona vissa viktiga detaljer som alla som utför skolskjutsar bör tänka på.

- Skolskjutsföraren bör synnerligen noga följa alla bestämmelser, avtal och trafikregler; han eller hon bör vara både en auktoritet och en förebild för barnen och ungdomen.



En bra skolskjutsförare får inte bli nervös för småsaker. Han eller hon bör komma ihåg att alltid bete sig sakligt, också i de mest besvärliga situationer. Föraren är en av de viktigaste vuxna människor barnen och de unga har och de måste kunna lita på honom eller henne. Med sitt eget beteende skapar föraren en rollmodell av en vuxen människa.

- Vissa skolelever är mycket observanta på förarens beteende i trafiken och följer noga med hur han eller hon iakttar bestämmelserna.
- Också klädseln utgör en viktig del av förarens roll. En prydligt klädd taxiförare har större auktoritet i situationer då rastlösa eller livliga elever måste lugnas ner.



Taxiföretagare Hannu Vepsä

Varje ny elev som följer med skolskjutsen bör alltid personligen informeras om de regler som gäller under elevtransporter.

Trots informationen bör föraren varje gång då eleven stiger på se till att han eller hon spänner fast bilbältet. Också under resan bör föraren i mån av möjlighet kontrollera att bältet är fastspänt.

- Det räcker inte att dela ut skriftliga anvisningar till elever, föräldrar och lärare, utan man måste personligen gå igenom bestämmelserna med varje ny elev, understryker Hannu Vepsä.

Skolskjutsförarna bör om möjligt planera rutterna och hållplatserna på så sätt, att eleverna inte behöver korsa gatan då de ska stiga på eller då de stigit av. Om en elev trots allt måste korsa vägen efter avstigning, så är det bra om föraren uppmanar eleven att göra det först efter det att bilen kört iväg.

Hannu Vepsä betonar också att det är föraren som har helhetsansvaret för barnen under transporten. Om något inträffar under resan bör barnets föräldrar eller åtminstone läraren, ifall andra kontaktpuppgifter saknas, genast informeras.

- Det är mycket viktigt att förtroendet upprätthålls. Därför bör man också genast meddela om små missöden och olyckor, också om följderna inte skulle vara allvarliga.



Också specialelever reser ofta med skolskjutsarna. När det gäller specialelever bör man komma ihåg att eleven kan behöva en vårdnadshavare eller assistent efter transporten.

- En specialelev får aldrig lämnas ensam, även om vårdnadshavaren inte skulle finnas på den avtalade platsen.

Saara Remes
Bussförbundet

5 SKOLSKJUTS MED BUSS

Bussförare som utför skolskjutsning har en mycket krävande uppgift. Grundförutsättningen för att transporten ska fungera bra är att föraren har den rätta inställningen till sitt arbete.

Skolresorna är en viktig dagligen återkommande händelse för eleverna. Eleverna observerar noga allt föraren gör både i trafiken och i övrigt.

Förberedelser för transporten

Bussföraren representerar sitt företag och sitt yrke både gentemot passagerarna i bussen och gentemot andra trafikanter, varje dag. Förarens yrkesmässighet återspeglas förutom i ett sakligt beteende också i ett städat yttre och i klädseln.



Genom snygghet och en prydlig arbetsklädsel förmedlas en professionell och trafiksäker busstrafik.

Föraren ser till att bussen är ren och snygg och i det skick trafik-säkerheten förutsätter.

Bemötande av eleven som individ och jämlik kund

En fungerande relation mellan förare och passagerare är enligt chaufför Timo-Esa Tuuri ytterst viktig även vid skolskjutsning. Timo-Esa Tuuri ser sitt arbete som ett serviceyrke oavsett om det är fråga om transport av skolelever eller förvärvsarbete eller om det gäller beställningskörningar. Timo-Esa Tuuri jobbar som chaufför för bolaget Korsisaari i Nurmijärvi.



Chaufför Timo-Esa Tuuri

En god stämning skapas direkt då resan börjar om föraren är spontan och vänlig och hälsar på passagerarna. Det inger förtroende och trygghetskänsla hos barnet. Exempels makt är stor. Också om varje skolelev inte skulle svara på förarens hälsning, är det ändå skäl att vänligt hälsa på alla.

- De bästa resultaten når man genom samarbete, frivilligt iakttagande av regler och insiktsfullhet. Genom tvång, hot och tukt kan man få till stånd tillfälliga resultat, men ett förbittrat sinne söker bara lämpligt tillfälle till hämnd.

Timo-Esa Tuuri poängterar att föraren är en vuxen människa och därmed bär ett större ansvar än ett barn. En vuxen kan greppa helheter, men den förmågan kan man inte förvänta sig av ett barn. I problemsituationer är det inte värt att hänga upp sig på detaljer, utan försöka se djupare och hitta orsaker till det som skett. Att hänge sig åt barnlig munhuggning är onödigt. I längden vinner man alltid på en trägen och målmedveten verksamhet.

- Vill man undvika problem är det bra att hålla i minnet att utgångspunkten alltid bör vara ett jämlikt och respekterande förhållningssätt till skoleleverna, liksom till andra passagerare. Barn är livliga, men det betyder inte att de alltid försöker hitta på ofog. Det känns inte trevligt för en ung skolelev att stiga på en buss där inställningen är "skylldig tills motsatsen bevisats". Och oskyldiga bör naturligtvis inte bestraffas för en förseelse som någon annan gjort. Varje skolelev är en individ, inte en kollektiv grupp, påpekar Timo-Esa Tuuri.



Trafiksäkerheten och hållplatser

Viktigt med tanke på trafiksäkerheten är enligt Timo-Esa Tuuri också hövlighet och hänsyn till andra. Om barnet känner sig tillfreds, är det också lätt att iakta de gemensamma spelreglerna.

- Då skoleleverna stiger på bussen hindras farten av att de ska uppvisa sin biljett, oavsett om det är fråga om ett seriekort, en juniorbiljett eller en månadsbiljett. Det är inte fråga om någon onödig petighet, utan om ett sakligt tillvägagångssätt som samtidigt lugnar ner stämningen och förhindrar eventuellt fusk.
- En bra princip då bussen stannar vid en hållplats är att se till att dörren hamnar framför en flicka. Då undviker man att barnen störtar in i bussen samtidigt som man på ett diskret sätt visar att det är artigast att släppa fram damerna först. Hövlighet och trafiksäkerhet går också i detta fall hand i hand.



Särskild uppmärksamhet krävs av föraren vid hållplatserna. Passagerare stiger på och av i egen takt och vissa har bagage. Föraren måste hålla ett öga på dörrarna både bak och fram så att ingen hamnar i kläm eller riskerar att halka under bilen.

Föraren måste försöka agera förutseende och undvika farliga situationer. Om hållplatsen är belägen vid en landsväg där bilar inte åker i en ständig ström, lönar det sig att öppna dörren för en skolelev som ska stiga av först då vägen är fri. På så sätt försäkras man sig om att barnet inte ens av misstag hamnar under en bil, också om barnet trots varningar som givits i skolan och hemma i ivern skulle rusa ut på vägen bakom bussen.

- I gleset bebyggda områden där det överhuvudtaget inte finns busshållplatser, krävs både spelöga och omdöme när det gäller av- och påstigning. Om vägen är hal kan man inte stanna bussen i en kurva, trots att det står passagerare och väntar. Risken är att bussen då den stannat glider mot passagerarna. I sådana fall bör man köra lite längre fram och stanna på en lämpligare plats.
- Också om man helst skulle släppa av en ung skolelev direkt vid hemmet, är detta inte alltid möjligt. En felaktig servicevilja kan innebära att man gör barnet en björntjänst. Bättre är att skoleleven får promenera en lite längre sträcka än att han eller hon stiger av på en farlig plats. Än en gång måste man komma ihåg att ett barn inte uppfattar helheter i trafiken på samma sätt som en vuxen.

Speciella väderförhållanden, sidovägar i dåligt skick och oplogade hållplatser kan förorsaka situationer då föraren måste agera på ett sätt som avviker från det normala. Inte heller i sådana fall får unga skolelever lämnas för sig själva, utan föraren bör välja så

säkra parkeringsplatser som möjligt. Om tidtabellen har ändrats eller ett barn stigit av på en annan plats än normalt, bör skolan eller föräldrarna i mån av möjlighet informeras.

Upplevelserna under skolresorna är en del av skolelevens vardag och förarens betydelse för dessa upplevelser är stor. Ett jämlikt och respekterande förhållningssätt till skoleleverna är A och O. Övriga passagerare uppfattar lätt hur stamkundsförhållandet mellan föraren och en elev fungerar. Hur föraren som yrkestrafikant agerar och uppträder syns och förmedlas till barnen och ungdomen under hela resan. Den bild de får ska inte förringas.

ATT TÄNKA PÅ:

Finns det platser längs körrutten där barn som ska stiga på eller av orsakat tillbud eller till och med olyckor? På vilket sätt kunde sådana situationer undvikas?

Särskilt i grupper kan större barn föra oväsen och störa andra passagerare. Hur agerar du vid sådana situationer?

På grund av halka och oplogad väg kan du efter skoldagens slut inte fortsätta resan ända fram. Vad gör du, hur sköter du informationen och vem informeras?



Janne Mänttari
Kommunikationsministeriet

6 LAGSTIFTNING: SÄKERHETSBESTÄMMELSER

Om bestämmelser som gäller säkerhetsarrangemang vid skolskjutsar stadgas i Kommunikationsministeriets förordning från år 2006 (Kommunikationsministeriets förordning om belastning och säkerhetsarrangemang vid transport av skolelever och barn i dagvård, bilaga). Förordningen gäller till en skolas regelbundna verksamhet hörande resor som ordnas som beställningstrafik av en kommun eller motsvarande organisation.

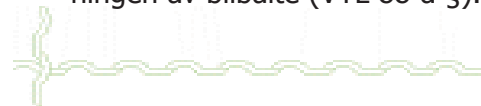
Användning av bilbälte obligatoriskt

Taxiförare som transporterar skolelever skall använda bilbälte (Vägförordningen, VTL 88 §, Förordning om användning av fordon på väg 6 d §).

Skoleleverna använder bilbälte (VTL 88 §). Föraren ser till att bilbältena är fastspända (VTL 88 c §). Detta gäller speciellt barn under 15 år.

Barn under 135 cm skall i person-, paket- och lastbil använda skyddsanordning. I taxibil får barn under 135 cm transporteras på annan plats än i framsätet då de använder bilbälte (VTL 88 a §). Ett barn får inte transporteras i en bakåtvänd barnstol på en sittplats som skyddas av en krockkudde framför passagerarsätet, om inte krockkudden har deaktiverats (VTL 88 a §).

Förare och passagerare i buss skall använda för sittplatsen monterat bilbälte både vid skolskjutsar och vid vanlig linjetrafik (VTL 88 §, 88 a §). I buss skall passagerarna informeras om användningen av bilbälte (VTL 88 d §).



Skolskjutsbilens belastning

I en bil får förutom föraren transporteras högst så många passagerare som motsvarar det i registret antecknade antalet sittplatser. Om bilen är utrustad med extra bilbälten som är godkända för skoltransporter, får antalet passagerare på ett säte eller en rad säten vara högst:

Antal sittplatser	Antal passagerare
1	2
2	3
3	5
4	6

På sittplatser som är belägna bredvid varandra får dock inte sitta flera än tre passagerare. I en personbil som är registrerad för en förare och åtta passagerare får på varje sittplats som är minst 70 centimeter bred, med undantag för platsen bredvid föraren, transporteras två passagerare som får plats där. Det totala antalet elever i bilar med 1+8 sittplatser får alltså vara 13 om alla elever är under 13 år vid läsårets början, i övriga fall 12 (Skolskjutsförordningen 2 §).

I skoltaxibilar är det förbjudet att använda den rad säten som finns längst bak i en personbil för skol- och dagvårdstransporter, om sätena är monterade med ryggen mot färdriktningen (Skolskjutsförordningen 2 §). Förbudet att använda sittplatser med ryggen i färdriktningen längst bak i bilen gäller bilar som tagits i bruk efter 28.2.2007 för skolskjutsning.

Överbeläggning får från och med 1.8.2007 inte förekomma i bus-sar som används för skolskjuts. (Skolskjutsförordningen 3 §). I linjetrafik får det i registret antecknade passagerarantalet tillfälligt överskridas med 30 procent (Förordning om användning av fordon på väg 38 §).

Passagerarförteckning och märkning av bil

En passagerarförteckning skall finnas i skolskjutsbilen från den 15 september varje läsår och ändringarna skall antecknas i förteckningen senast den 15 varje månad. Skolskjutsbilen skall fram- och baktill vara märkt med en skolskjutsskylt. Skylten får på taxibilar ersättas med en upplyst kupa som anger att det är fråga om skolskjuts. Kupan skall vara minst lika stor som taxilyktan.



Skolskjutsskylt



Skolskjutskupa

Körrutter och hållplatser

Körrutten för skolskjutsen skall väljas så, att passagerarna inte onödigt blir tvungna att kors körbanan då de skall stiga in i eller ut ur bilen (Skolskjutsförordningen 6 §). Vid skolan skall passagerarna stiga in i eller ut ur bilen på en plats som är reserverad för detta och särskilt utmärkt på skolområdet eller i dess omedelbara närhet. Vid val av plats skall uppmärksamhet fästas vid att fordonstrafiken inte får äventyra säkerheten för dem som transporteras eller för andra som rör sig i området.

Bilen får inte äventyra andras säkerhet då den stannar vid skolan.

Fartbegränsning

Den högsta tillåtna hastigheten för en skolskjutsbil är 80 km/h (Skolskjutsförordningen 8 §).

Alkolås

Under transporter som avses i denna förordning skall i regel användas fordon som är försedda med alkolås (Skolskjutsförordningen 9 §). Det är fråga om en stark rekommendation att använda alkolås.

Låsning av dörrar

Handtaget på inre sidan av dörren i en transportbil skall till sin konstruktion och placering vara sådant att dörren inte går att öppna oavsiktligt (Skolskjutsförordningen 7 §).

Källor:

Skolskjutsförordningen 2006, Kommunikationsministeriets förordning om belastning och säkerhetsarrangemang vid transport av skolelever och barn i dagvård

Förordning om användning av fordon på väg 2006, 289/2006.

Vägrafiklagen 2006, 234/2006

Jarmo Olkkola

Polisen

7 POLISEN ÖVERVAKAR

Det är bra att komma ihåg att polisen övervakar och tryggar elevernas skolväg, oavsett om de rör sig till fots, med cykel eller med motorfordon.

Vid övervakningen av skolskjutsar fäster polisen i första hand uppmärksamhet vid säkerhetsfrågor, till exempel:

- fordonets och förarens tillstånd
- säker körning och situationshastighet
- belastning och användning av skyddsanordningar
- märkning av skolskjutsarna
- körrutter / hållplatser



Exempel på påföljder:

	VÄGTRAFIKLAGEN 103 § STRAFFLAGEN 23:1 § NORMAL	DAGSBOT
- ingen märkning på fordonet, skylt / kupa saknas	4	35 €
- högsta tillåtna antalet passagerare överskridits	6	50 €
- tillåtelse att resa utan fastspänt bilbälte	6	ingen ordningsbot
- rattfylleri	STRAFFLAGEN 23:3 § böter eller fängelsestraff högst körförbud för högst 6 månader	
- grovt rattfylleri	STRAFFLAGEN 23:4 § minst 60 dagsböter eller fängelse i högst 2 år körförbud	

OBS! Högsta tillåtna hastighet 80 km / h.

BILAGA. Kommunikationsministeriets förordning om belastning och säkerhetsarrangemang vid transport av skolelever och barn i dagvård

1 §

Tillämpningsområde

Denna förordning tillämpas på transport av barn i dagvård och transport av elever som deltar i förskoleundervisning, grundläggande utbildning och påbyggnadsundervisning samt utbildning på andra stadiet, då transporten ordnas som beställningstrafik av en kommun, samkommun, skola eller inrättning och transporten får statsunderstöd eller understöd av kommunen.

2 §

Personbilars belastning

I en bil får förutom föraren transporteras högst så många passagerare som motsvarar det i registret antecknade antalet sittplatser. Om bilen är utrustad med extra bilbälten som är godkända för skoltransporter, får antalet passagerare på ett säte eller en rad säten vara högst:

antalet sittplatser	antalet passagerare
1	2
2	3
3	5
4	6

På sittplatser som är belägna bredvid varandra får dock inte sitta flera än tre passagerare.

I en personbil som är registrerad för en förare och åtta passagerare får på varje sittplats som är minst 70 centimeter bred, med undantag för platsen bredvid föraren, transporteras två passagerare som får plats där. Det totala antalet passagerare får således vara 13, om alla passagerare är under 13 år vid läsårets början, i övriga fall 12.

Om även andra passagerare än de som hör till tillämpningsområdet för denna förordning deltar i transporten, räknas den maximala belastningen för de sittplatser som används för skol- och dagvårdstransporter enligt det antal sittplatser som förblir ledigt då de andra passagerarna tagit plats.

Det är förbjudet att använda den rad säten som finns längst bak i en personbil för skol- och dagvårdstransporter, om sätena är monterade med ryggen mot färdriktningen.



3 §

Bussars belastning

I en buss får förutom föraren transporteras högst så många passagerare som motsvarar det i registret antecknade antalet sittplatser.

4 §

Passagerarförteckning

Den som har beställt en transport skall ge transportören en undertecknad passagerarförteckning av vilken framgår passagerarnas namn, deras ålder vid läsårets början och skola eller läroanstalt. Förteckningen skall finnas i transportbilen från den 15 september varje läsår. Ändringarna skall antecknas i förteckningen senast den 15 varje månad. En passagerarförteckning är inte obligatorisk för dagvårdstransporter.

5 §

Märkning av skol- och dagvårdstransporter

Transportbilen skall fram- och baktill ha en löstagbar skylt som har formen av en kvadrat på gul reflekterande botten, vars sidor är 40 centimeter långa med en 25 millimeter bred röd kant och i vars mitt finns en likadan svart figur som på trafikmärke 152, Barn, samt därunder med svart text "Skolskjuts". Skylten skall fästas så att dess övre kant är högst 150 centimeter ovanför vägytan. På personbilar får skylten också monteras på taket.

Den ovan i 1 mom. avsedda skylten får på personbilar ersättas med en gul kupa av minst en taxilyktas storlek som monteras utanpå taxilyktan eller i stället för den och på vilken det finns en likadan svart figur som på trafikmärke 152, Barn, och texten "Skolskjuts". Ljuset i kupan bör vara tänt under skol- och dagvårdstransporter.

Efter avslutad skol- och dagvårdstransport skall skylten eller kupan genast avlägsnas.

6 §

Körrutt och hållplatser

Körrutten för bilar som används för transporter avsedda i denna förordning skall väljas så att passagerarna inte onödigt blir tvungna att korsa körbanan då de skall stiga in i eller ut ur bilen.

Om transporten börjar eller slutar vid skolan skall passagerarna stiga in i eller ut ur bilen på en plats som är reserverad för detta och särskilt utmärkt på skolområdet eller i dess omedelbara närhet. Vid val av plats skall uppmärksamhet fästas vid att fordonstrafiken inte får äventyra säkerheten för dem som transporteras

eller för andra som rör sig i området.

7 §

Låsning av dörrar

Handtaget på inre sidan av dörren i en transportbil skall till sin konstruktion och placering vara sådant att dörren inte går att öppna oavsiktligt.

8 §

Transportbilens hastighet

Den högsta tillåtna hastigheten för transporter som avses i denna förordning är 80 kilometer i timmen.

9 §

Alkolås

Under transporter som avses i denna förordning skall i regel användas fordon som är försedda med alkolås.

10 §

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 1 augusti 2006. Det förbud som avses i 2 § 5 mom. att använda den rad säten som finns längst bak i en personbil skall tillämpas på fordon som tagits i bruk den 1 mars 2007 eller senare.

På bussars belastning skall före den 1 augusti 2007 de bestämmelser tillämpas som gällde när denna förordning trädde i kraft.

Genom denna förordning upphävs trafikministeriets beslut av den 17 augusti 1988 som gäller belastning och säkerhetsarrangemang vid transport av skolelever och barn i dagvård (Dnr 488/01/88) jämte ändringar.



