

Fylkesordføreres svar:

Kva er den faktiske grunngjevinga for at AKT har fjerna stoppa ved Øye Skole og hele indreveien til Egelandsmyra, Botnan og Fjellvegen, og korleis er konsekvensane for dei råka elevane vurderte?

Årsaken til at bussen ikke lenger kjører indrevegen til Egelandsmyra og Hamrevegen, er aksellastbegrensningene på disse strekningene. Begrensningene gjelder både elbusser og dieselbusser, og følger av «Forskrift om nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg» med tilhørende veglister. Utviklingen nasjonalt er at kjøretøyene blir stadig tyngre, og problemstillingen håndteres løpende.

Aksellastbegrensningene har utløst den aktuelle endringen nå, men en omlegging ville uansett vært nødvendig på sikt for å sikre et likeverdig og forsvarlig nivå på skoleskyssen i hele Agder.

Konsekvensen er at elever må gå til nye holdeplasser, med en gangavstand på opptil 800 meter. Dette gjelder både elever med skyssrett og elever som ellers benytter buss (ordinære passasjerer). Elever med skyssrett er informert gjennom vedtak. Kommunen er orientert, og AKT har i tillegg informert via skjermer i bussene.

Langs Hamrevegen er det fartsgrense på 30 km/t gjennom boligfeltet og sammenhengende gangfelt frem til Austerdalsvegen, der det er tilrettelagt kryssing i fotgjengerfelt til en busslomme. Dette er et nærområde der elevene allerede ferdes. For elever som skal benytte holdeplasser langs Øyesletta, legger AKT til rette for at elever uten trygge kryssningspunkter hentes på riktig side av veien både morgen og ettermiddag.

AKT vurderer dette til å være en gangvei til holdeplass som er godt tilrettelagt for at barn helt ned i 1.trinn vil kunne mestre dette. Foresatte må sørge for at elevene følges og læres opp i hvordan man ferdes langs veien og krysser et fotgjengerfelt. Det gjelder alle elever, enten de går til skolen eller en holdeplass.

Korleis kan det forsvarast at argument om vektavgrensing på bussene vert brukt til å redusere eit lovpålagt og nødvendig tilbod, i staden for å tilpasse kapasiteten og bussmateriellet til behovet? (Køyre 2-3 lettare bussar til dømes)

Aksellastbegrensningene var utløsende for endringen, men en omlegging ville uansett vært nødvendig for å sikre riktig kvalitet og en mer helhetlig organisering av skoleskyssen. Løsninger med flere mindre busser vurderes ikke som hensiktsmessig eller økonomisk rasjonelt.

Kva ansvar meiner fylkeskommunen at AKT har for å sikre føreseielege og trygge skyssordningar for elevar, og har dette ansvaret vore følgt opp i denne saka?

AKT har på vegne av fylkeskommunen ansvar for å organisere, samordne og tilrettelegge skoleskyssen i samarbeid med kommuner og skoler.

Elever på 1. trinn har rett til skyss ved mer enn 2 km avstand til skolen, mens elever på 2.–10. trinn har rett ved mer enn 4 km. I dette området er det kun 1.-

trinnslevene som oppfyller vilkårene. Øvrige elever benytter rutetilbudet ved å kjøpe billett, og er derfor berørt av endringen som en ordinær ruteomlegging. Vurderingen av gangavstand og trafiksikkerhet er gjort uavhengig av dette.

AKT organiserer skoleskyss med ulike transportformer (buss, drosje, båt og eventuelt foreldrekjøring), og skal sikre en hensiktsmessig, samordnet og kostnadseffektiv løsning. Samtidig må elevene ha akseptabel reise- og ventetid. Elever må regne med å gå til holdeplass. Hva som er akseptabel avstand og tidsbruk vurderes i hver enkelt sak, samt om veien er forsvarlig å ferdes på. Det å ferdes i trafikken vil alltid utgjøre en viss fare, og det er kun i tilfeller der elever blir utsatt for en særlig fare utover det normale at man kan kreve skyss helt fra hjemmet. Endringer i holdeplass som medfører litt økt avstand og noe mer gange for elever, er nødvendig for å gi riktig nivå på skoleskyssen og for å gi en effektiv og rasjonell skoleskyss.

Strekningene i Kvinesdal skiller seg ikke fra andre tilsvarende områder der elever går til holdeplass. Det er ikke avdekket forhold som tilsier at strekningene er særlig farlige eller vanskelige. Dersom foresatte mener at skoleveien er særlig farlig for elever i 2.–10. trinn, må dette tas opp med kommunen, som har ansvar for slike vurderinger innenfor avstandsgrensene. Kvinesdal kommune har, så vidt AKT kjenner til, aldri vurdert strekningen fra disse adressene til skolen som særlig farlig eller vanskelig.

Dagens løsning dekker transportbehovet for flere elever, også de uten skyssrett. Det er ikke mulig å benytte mindre materiell og samtidig opprettholde et tilbud til alle som bor i området. Et ruteopplegg med 2–3 minibusser vil ikke være en rasjonell løsning. Det innebærer bruk av materiell som AKT ikke har behov for i dette området, og vil medføre økte kostnader både til materiell og sjåfører.

Kva kan fylkestinget gjere for å rydde opp i denne konkrete saka, og sikre ei betre samhandling mellom forvaltning, operatør og lokalsamfunn i tilsvarande saker?

Saken har fått betydelig oppmerksomhet, med henvendelser til AKT, medieoppslag og politisk behandling i Kvinesdal. AKT deltok i møte i interkommunalt politisk råd i Listersamarbeidet 8. juni, der skoleskyss var tema. Som oppfølging har AKT avtalt møte med ordføreren i Kvinesdal 25. juni.

Kommunen har avgjørelsesmyndighet i saker om særlig farlig eller vanskelig skolevei når avstanden er under 2/4 km, mens fylkeskommunen ved AKT har myndighet over disse grensene. Dersom skoleveien vurderes som særlig farlig eller vanskelig, vil det påvirke hvordan skoleskyssen organiseres. Kvinesdal kommune kan fatte vedtak om særlig farlig eller vanskelig skolevei. Et slikt vedtak vil utløse rett til skyss, og kommunen vil bære kostnadene.

Kva tiltak vil fylkeskommunen setje i verk for å forhindre at liknande situasjonar oppstår i framtida, til dømes når det gjeld planlegging og varsling til innbyggjarane og dialog med kommunane?

Fylkeskommunen vurderer at det ikke er nødvendig å iverksette konkrete tiltak som følge av denne situasjonen.

I denne saken er det kun fire elever på 1. trinn som har skyssrett fra neste skoleår. Øvrige elever er berørt som følge av en ordinær ruteomlegging, ettersom de ikke har krav på skoleskyss og selv kjøper bussbillett.

Elever med skyssrett er informert gjennom vedtak. Kommunen er orientert, og AKT har informert via skjermer i bussene. Samlet vurderer fylkeskommunen at dialogen og informasjonsarbeidet i saken har vært god.

Vil fylkeskommunen ta initiativ til ein gjennomgang av AKT sine rutinar og prioriteringar i skuleskyssordninga, med mål om å sikre at elevane sine behov vert sett først?

Fylkeskommunen har tillit til at AKT forvalter skoleskyssen på en god måte, i tråd med opplæringsloven, gjeldende forskrifter og retningslinjer for skoleskyss i grunnskolen i Agder.