

[Arbejdsministeren]

På møde den 17. maj 1990 med Chaufførernes Fagforening oplyser kredsen, at den vil rette henvendelse til Vestsjællands Trafikskelskab om entreprisliste og tjenesteplaner.

Kredsen modtager dette materiale den 15. juni 1990, og den 10. oktober 1990 meddeler Chaufførernes Fagforening, at kredsen indtil videre kan henlægge sagen, idet foreningen vil afvente den nye køreplan.

I marts 1991 kommer på baggrund af den nye køreplan henvendelser om henholdsvis Holbæk-Mørkøv-ruten og Tuse Næs.

På møde den 9. april 1991 enes kredsen med foreningen om at tage udgangspunkt i ruten Tuse Næs.

Herefter undersøger kredsen de konkrete forhold nærmere, jf. svaret på spørgsmål 611, og den 30. maj 1991 har kredsen en samtale med en sikkerhedsleder fra Vestsjællands Amtskommune. Det oplyses, at ruten vil blive ændret, og at ændringen skal godkendes af Holbæk Kommune.

Den 17. juni 1991 anmoder kredsen om et møde med Vestsjællands Trafikskelskab med udgangspunkt i den konkrete sag. Det bliver bekræftet, at ruten vil blive ændret, når der har været forhandling med Holbæk Kommune.

Kredsen sender den 21. juni 1991 tilsynsrapport i form af en vejledning til Tuse Næs Busstrafik. Det aftales i øvrigt at holde møde, når afdelingschef kommer tilbage fra ferie.

Spm. nr. S 682

Til *justitsministeren* (27/6 91) af:

Poul Erik Dyrland (S):

»Vil ministeren med baggrund i Tilsynsrapport/vejledning af 10. april 1991, journal nr. 53-01-91, fra Arbejdstilsynet i Vestsjællands Amt oplyse, om ministeren agter at indskærpe over for de amtslige trafikskelskaber, at de i deres planlægning af de enkelte trafikruter skal sikre, at færdselslovens hastighedsbestemmelser overholdes?«

Begrundelse

Det er en kendt sag, at økonomien i de amtslige trafikskelskaber er meget stram. I konsekvens heraf tilrettelægges en meget stram køreplan med talrige eksempler på, at færdselslovens hastighedsbestemmelser overskrides, når køreplanen skal gennemføres i praksis af de

vognmænd og chauffører, der er kontraktligt forpligtet til at gennemføre køreplanen.

Svar (5/7 91):

Justitsministeren (Engell):

I færdselslovens kapitel 5 er der fastsat regler om, hvor hurtigt et motorkøretøj i forskellige situationer højst må køre.

Reglerne herom gælder for alle køretøjer, herunder også for busser m.v., der udfører persontransport for de amtslige trafikskelskaber.

Uanset de enkelte køreplaners indhold er den enkelte chauffør naturligvis forpligtet til at overholde færdselslovens regler, herunder reglerne i kapitel 5 om hastighed.

Justitsministeriet finder på den baggrund ikke grundlag for at indskærpe, at færdselslovens regler, herunder reglerne om hastighed, skal overholdes.

Spm. nr. S 683

Til *undervisnings- og forskningsministeren* (28/6 91) af:

Niels Højland (FP):

»Vil ministeren oplyse, hvad han anser for rimeligt som maksimal afstand til skolebussers stoppesteder fra hjemmet for eksempelvis elever til børnehaveklasser?«

Begrundelse

Spørgeren henholder sig til bekendtgørelse nr. 351 af 18. juli 1983 om befordring af elever i folkeskolen. Bekendtgørelsen indeholder ingen nærmere regler om afstanden fra hjemmet til nærmeste stoppested. Dette kan i visse situationer føre til, at afstanden til nærmeste stoppested bliver længere end til skolen.

Svar (15/7 91):

Undervisnings- og forskningsministeren (Bertel Haarder):

Reglerne om befordring af elever i folkeskolen findes i folkeskolelovens § 25. Jeg har i henhold til § 25 udstedt bekendtgørelse nr. 351 af 18. juli 1983 om befordring af elever i folkeskolen. Med denne bekendtgørelse imødekom jeg en lang række henvendelser fra kommunerne om forenkling af de dagældende bestemmelser. Samtidig fik kommunerne i overensstemmelse