

medførte, at medlemsstaterne ikke nationalt kunne kræve sikkerhedsseler, idet en given busstype ville kunne få en EU-godkendelse af selemontering, uden at der var monteret seler.

På baggrund af et ønske fra daværende trafikminister Sonja Mikkelsen udarbejdede Færdselsstyrelsen i 1999 et beslutningsgrundlag om mulighederne for at eftermontere sikkerhedsseler i skolebusser.

Arbejdet blev iværksat efter en forespørgsel til EU-Kommissionen om mulighederne for at eftermontere sikkerhedsseler i busser, som dagligt anvendes til befordring af børn.

På vegne af EU-Kommissionen svarede Neil Kinnock, at det ville være i overensstemmelse med gældende EU-lovgivning at kræve eftermontering af sikkerhedsseler i busser, som dagligt anvendes til befordring af børn.

Det er således muligt, uanset de førømtalte direktiver, nationalt, som en betingelse for en særlig anvendelse af en bus, som f.eks. offentlig befordring af skolebørn, at stille krav om, at busser er forsynet med sikkerhedsseler ved alle siddepladser. Det vil imidlertid ikke være i overensstemmelse med EU-retten at indføre krav om eftermontering af sikkerhedsseler i busser generelt.

Såfremt der på frivillig basis monteres sikkerhedsseler ved siddepladserne i en ældre bus, skal sikkerhedssele være godkendt og mærket, jf. Detailforskrifter for Køretøjer pkt.

10.02.001 (1). Endvidere skal sikkerhedsselelerne være solidt fastgjort til køretøjets faste dele, jf. pkt. 10.02.001 (6). Kontrollen med, om det styrkemæssige kan anses for opfyldt, udføres også her ved hjælp af en visuel vurdering af Statens Bilinspektion ved syn af en bus. Denne bestemmelse har været gældende siden 1. juli 1969 og tages i anvendelse, når der er tale om eftermontering af ikke påbudte seler. Der kræves i den forbindelse ikke særskilt dokumentation for de styrkemæssige forhold i selens forankring, idet opfyldelsen af reglerne alene beror på en skøns-mæssig vurdering.

Disse bestemmelser om eftermontering af sikkerhedsseler i ældre busser bringer dog ikke sikkerheden op på samme niveau som i nye busser.

Det kan i øvrigt oplyses, at ifølge Rådet for Trafiksikkerhedsforsknings rapport om risiko i trafikken (arbejdsrapport 2/1998) er busser allerede 10 gange så sikre som almindelige personbiler. Den færdselssikkerhedsmæssige gevinst, man opnår ved at montere sikkerhedsseler i (by-)busser, er således ikke stor.

Særligt om dobbeltdækkerbusser, der anvendes som bybusser

Den pågældende bustype er indrettet således, at der typisk er 85 siddepladser og 22 ståpladser til passagererne. Dette betyder, at antallet af ståpladser udgør ca. 20% af det samlede passagerantal. I almindelighed er bybusser indrettet med ca. 50% siddepladser og ca. 50% ståpladser.

Det er Færdselsstyrelsens opfattelse, at bustypens indretning generelt forbedrer såvel sikkerheden som komforten, idet flere passagerer ud af det samlede passagerantal kan sidde ned.«

Spm. nr. S 4854

Til trafikministeren (15/9 03) af:

Martin Lidegaard (RV):

»Kan ministeren oplyse, hvornår rapporten om tilgængelighed på landets stationer, som ministeren i forbindelse med drøftelserne om B 135 lovede at fremskynde, forventes færdig?«

Svar (26/9 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

DSB og Banestyrelsen foretager i samarbejde med Dansk Center for Tilgængelighed en registrering af forholdene for handicappede på DSB's stationer.

DSB har afholdt en række møder med Dansk Center for Tilgængelighed omkring udformningen af registreringsskemaet. Arbejdet med udformningen af registreringsskemaet er omfattende, fordi en række af handicaporganisationernes fokusgrupper herunder synshandicappede, kørestolsbrugere, personer med astma og allergi, personer med læsevanskeligheder samt udviklingshandicappede har givet input.

Registreringsskemaet er således særdeles omfattende, idet der indgår registreringer af ca. 260 registreringspunkter vedrørende tilgængelighed.

DSB har ligeledes afholdt koordineringsmøder med Banestyrelsen, fordi registreringerne gerne skulle give et korrekt billede af stationernes tilgængelighed inklusive perroner og ydre adgangsveje.

Færdigudvikling af registreringsskemaet ske i juni og juli 2003. I juli blev der afholdt introduktion for registreringsgruppen, og i august og