

Vedlegg 7

Deluttalelse – ad rapporten bussing og trafikk

Høringsuttalelse til ”RAPPORT AV 26. MARS 2012 – NESØYA SKOLE OG IDRETTSHALL – SKOLEDRIFT I ANLEGGSPERIODEN”

Innledning og konklusjon

Denne deluttalelsen vurderer Vedlegg 6 – Organisering transport Nesøya – Drengsrud og Vedlegg 7 – Nesøya skole – utredning busstransport 2012-2014 i Asker Kommune sin rapport.

Belastningen ved bussing av Nesøya Skoles elever til Drengsrud mener vi vil bli for stor for Nesøyas eksisterende veinett, og det reises betydelige spørsmål og innvendinger til den løsning som kommunen foreslår. Det fremgår av denne deluttalelse at løsningen er uforholdsmessig belastende på Nesøyas miljø, og vil innebære en økt sikkerhetsrisiko, for barna, foreldre og Nesøyas øvrige beboere.

Innledningsvis fremheves at det er avgjørende at hensynet til barnas sikkerhet fullt ut ivaretas. I denne sammenheng er det særlig tre forhold som vi ønsker å trekke frem:

- 1) Bussing involverer en rekke sikkerhetsmessige risikoer. Det er derfor at kommunen ikke har foretatt en forsvarlig sammenlikning av risiki ved bussing med reduserte risiki ved alternativet om å la barna bli på eksisterende skole. Sistnevnte løsning forutsetter at gjeldende forskrifter knyttet til helse-, miljø og sikkerhet overholdes.
- 2) Nesøyas geografi og det at Nesøya er en øy, med kun en bro, som igjen munner ut i Norges mest trafikkerte vei gjør at de trafikkmessige utfordringene på Nesøya må vurderes spesielt.
- 3) Akershus fylke er et av de fylkene som ikke påbyr bruk av setebelte, og ståplasser tillates. Busstransporten skal skje i et av Norges mest trafikkerte områder. Barneombudet uttaler i brev til Kunnskapsdepartementet (03.12.07) at;

”Barneombudet vil påpeke den manglende sikkerhet som tilbys barn på skolebusser. Situasjonen er bekymringsfull. Ombudet registrerer at det flere steder er satt inn transport hvor det ikke tilbys sitteplasser til alle elevene, og at mange busser ikke har sikkerhetsbelter. Barneombudet er meget bekymret for situasjonen og har registrert at det i løpet av de siste ukene ikke har vært mindre enn 3 skolebusser som har kjørt utfor vegen.”

Til ovennevnte tillegges at kommunen ikke har vurdert den totale belastningen bussing vil innebære i forhold til:

- Elevenes mulighet for fysisk aktivitet,
- Barnehagenes mulighet til å benytte seg av Nesøyas idrettsanlegg (som nå blir en buss-sentral)
- Belastningen på veinettet totalt sett, herunder implikasjonene for Nesøyas øvrige beboere, for annen tungtransport mv.

Denne deluttalelse vil vise at:

- Nesøyas topografi er helt spesiell hvilket må legge føringer på hva som er praktisk mulig, forsvarlig og fornuftig.
- Valg av opphentingsplasser er lite velfundert i forhold til sikkerhet og praktisk gjennomførbarhet.
- Reell tidsbruk for busstransporten er langt høyere enn hva kommunen indikerer.
- Trafikknotatet presenterer feilaktig informasjon der foreldre misledes til å tro at de kun vil ha 1 vakt i løpet av året, mens de i realiteten må stille på 8 vaktdager per barn per år. Det hele virker lite gjennomarbeidet og beslutningen er ikke forankret i FAU på skolen.

Bussløsningen, og dens praktiske gjennomføring har vært diskutert over lengre tid av skolens ledelse, FAU og kommunen. Det er derfor overraskende at kommunens forslag fremstår som så vidt mangelfullt. Det er tale om transport av minimum 417 elever i barneskolen i Norges mest trafikkerte område fra en utkant av Asker Kommune til den andre, der topografien legger særlige føringer for gjennomførbarheten. En estimert tid på denne strekningen er i notatet (Google Maps) oppgitt til å være 13 min og 20 minutter i morgenrushet korrigert for trafikk. Vi har ingen forståelse for at kommunen kan fremlegge et slikt tall. Det er åpenbart ikke mulig å klare å frakte elevene denne strekningen på oppgitt estimert tid.

I denne deluttalelsen redegjøres det derfor for de ulike forhold som må vektlegges ved vurderingen av bussalternativet. Dels kommenteres kommunens forslag og dels løftes frem argumenter som ikke har blitt vurdert av kommunen eller som ikke har blitt vurdert på tilfredsstillende måte i høringsdokumentene.

Det påpekes i tillegg enkelte forhold som må vurderes nærmere dersom bussalternativet skal fremstå som et forsvarlig valg. Det er ikke kjørt pilotprosjekt for å sjekke hvordan øyas infrastruktur vil takle planene som er presentert. Det er i forhold til trafiksikkerhet eller trafikkmålinger ikke foretatt noen utredning, og ettersom Nesøya er en øy med kun én utfartsåre så er det helt vesentlig å vurdere de utvidete implikasjonene ved bussing når man velger løsning. Nesøyas beboere opplever allerede i dag store trafikale utfordringer knyttet til utfart i den allerede tungt belastede Vestkorridoren E18.

Innhold

1	Bussholdeplassene som skal brukes på Nesøya og Drengsrud	4
1.1	Oppdelingen av Nesøya.....	4
1.2	Opphentingsplass 1 – Idrettsplassen – Ridder Flemmings vei	4
1.2.1	Ridder Flemmings vei	5
1.2.2	Idrettsanlegget	6
1.2.3	Konklusjon	7
1.3	Opphentingsplass 2 – Broveien, Halsbukta.....	8
1.3.1	Broveien, Halsbukta.....	8
1.3.2	Konklusjon	9
1.4	Bussholdeplassen på Drengsrud.....	10
2	Sikkerhet ved bussing.....	11
2.1	Trygg Trafikk om skoleskyss og sikkerhet.....	11
2.2	Sintef – Sikkerhet knyttet til skoletransport	12
2.3	Bussing til Drengsrud – ikke gitt det beste alternativet	12
3	Det trafikale bildet på Nesøya både internt og eksternt.....	13
3.1	Nesøya Broa - vektbegrensningen.....	13
3.2	Nytt vann og avløp til Nordre Nesøya	14
3.3	Rushtrafikk, køståing (miljø) og belastningene for alle beboere på øya.....	14
3.4	Vestbanekorridoren	15
3.5	Konklusjon	15
4	Organisering av potensiell busstransport	16
4.1	Det er foreldrene sitt ansvar å få barna til skolen.....	16
4.2	Foreldrevaktordningen.....	16
4.2.1	Minimum 4 feriedager pr. barn pr familie pr år koster foreldrevakt ordningen og morgenen. I tillegg kommer ettermiddagsordningen.	17
4.3	Sikring av barn på Opphentingsplasser	18
4.4	Sikring av barn i bussen	18
4.5	Sikring av barn som ikke blir hentet av foreldre etter avtale da de er forsinket av trafikale utfordringer, bemannede ”varmestuer”	19
4.6	Tidstabellen	19
4.7	Pilotprosjekt	20
4.8	Påmelding til transport.....	20
4.9	Oppsummering.....	21

5	Ferie SFO.....	22
6	Vedlegg.....	23
6.1	Bussavganger Nesøya.....	23
6.1.1	Alle avganger fra Vesthellinga og ut av øya	23
6.1.2	Alle avganger TIL Vesthellinga og inn på øya	24

1 Bussholdeplassene som skal brukes på Nesøya og Drengsrud

1.1 Oppdelingen av Nesøya

Det er foreslått å dele Nesøya ved Hals til de to foreslåtte opphentingsplassene. Den fordelingen som er foreslått vil, slik vi ser det, for en rekke familier ikke fungere tilfredsstillende.

En må anta at bussing generelt og denne delingen spesielt vil generere økt trafikk internt på øya. Til tross for at det er mange som går til skolen i dag og som vil fortsette med det, er det mange som kjører sine barn da logistikken i familien tilsier at det er nødvendig. I tillegg vil vi se en økt intern trafikk basert på busser og foreldrene som ønsker å holde et øye med om barna kommer med bussen. En del av denne trafikken vil med den foreslåtte deling bli ledet innover på øya istedenfor å søke ut av øya direkte.

Miljø og trafikkmessig vil samlingen av mange private biler langt inne på øya når trafikken er på sitt maksimale, for deretter at samtlige skal snu og stille seg i køen ut av øya ikke være hensiktsmessig. Dette vil øke trafikken på en allerede overbelastet strekning - på den mest pressede tiden på døgnet. Det må beregnes at dette vil medføre ekstra kjøretid for bussene, da også disse vil komme i den økende køtrafikken som ofte står langt inn på øya om morgenen. I tillegg vil denne løsningen redusere sikkerheten for de barna som går til bussopsamlingsplassen, fordi trafikken generelt vil øke langs veiene barna benytter.

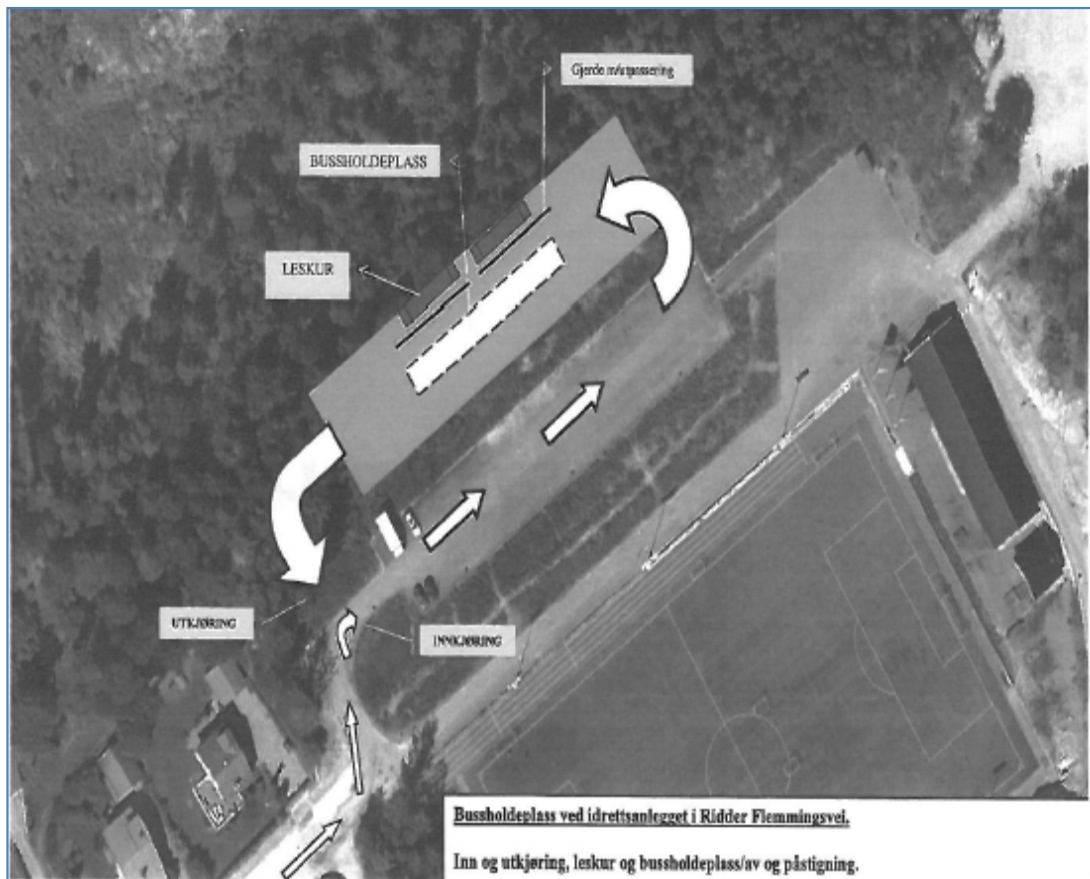
Den mest sannsynlige delingen, slik vi ser det, er at barn sør for Storengveien og Tobakkshullet sogner til opphentingsplass 1 og resten til plass 2 (Hals). Dette vil øke sannsynligheten for at barna kan gå til sin opphentingsplass, og/eller at foreldre som velger å kjøre sine barn kan gjøre dette på vei "ut" av øya, uten omvei.

1.2 Opphentingsplass 1 – Idrettsplassen – Ridder Flemmings vei

Det blir opplyst i notatet i Asker Kommune sin rapport Vedlegg 7 at det arbeides med å etablere en opphentingsplass på Idrettsanlegget innerst i Ridder Flemmings vei.

Det er også referert til at leder av NIL er positiv til dette – men vi har fått informasjon om at dette ikke er tilfellet, noe som også vil komme frem i høringsuttalelsen i pågående sak fra NIL selv.

Vel vitende om at NIL selv vil levere en høringsuttalelse på dette vil vi også påpeke en rekke punkter som må vurderes med kritisk blick angående valg av Idrettsplassen som opphentingsplass 1.



Bilde 1 - Presentert planlegging av Opphentingsplass Ridder Flemmings vei (Kilde: Asker kommunes rapport Vedlegg 7)

1.2.1 Ridder Flemmings vei

Ridder Flemmings vei er formodentlig ikke dimensjonert for at om lag 8 busser skal kjøre inn og ut til idrettsanlegget to ganger i løpet av en dag. Veien er dessuten ikke bred nok til at to busser kan passere hverandre, og det er tvilsomt om det er plass til at bil og buss kan passere hverandre. Ved vurderingen av om Ridder Flemmings vei er en fornuftig tilkomstvei for bussholdeplass, må det tas i betraktning at denne veien er tilkomstvei for en rekke eneboliger og tomannsboliger, idrettsanlegg og barnehage. Etter oppgraderingen av veien i 2008 til 2010 (er enda ikke helt ferdig i 2012) har veien blitt tilkomstvei til et nytt boligfelt med ca 50 nye enheter, Idrettsanlegget, samt for ansatte og foreldre som leverer til Vendla Barnehage som følge av at parkeringsplassen i barnehagens umiddelbare nærhet allerede er sterkt belastet på de mest trafikkerte tidspunkter mellom 0745-0830 og 15.30-16.30.

En må derfor ta høyde for at veien allerede er sterkt trafikkert av privatbiler og til dels små busser (til Idrettsanlegget).

Ridder Flemmings vei har i dag ingen busstrafikk, og den er ikke en av hovedveiene på Nesøya. Bruksendring av denne veien vil få markante konsekvenser, da en må påregne ca åtte busser inn og ut fra Idrettsanlegget i morgentrafikken, samt jevnt utover ettermiddagen. Den største trafikken blir likevel alle privatbilene som kjører og henter og bringer barn.

Et generelt helse- og miljømessig utgangspunkt tilsier at det må også tas hensyn til at de som bor i eller i umiddelbar nærhet av denne veien helt siden 2008 har vært utsatt for stor trafikk og særlig tungtrafikk. Siden oppstarten av Idrettsanlegget i 2006, via to år med rehabilitering av vei, rutebusstrafikk og nå oppgradering av Idrettsanlegg og nytt boligfelt, har påkjenningene for beboerne i Ridder Flemmings vei vært markant. Det er diskutabelt om det er belastningsmessig riktig å påføre disse husstandene ytterligere 2 år med busstrafikk. Det vises på dette punkt til folkehelselov kapittel 2 om miljørettet helsevern, hvoretter kommunen til enhver tid skal føre tilsyn med de faktorer som direkte eller indirekte kan ha innvirkning på helsen til kommunens innbyggere.

Vil beboere i denne veien bli gitt muligheten til å ytre sine synspunkter på den foreslåtte bruksendringen?



Bilde 2 - - Ridder Flemmings vei flyfoto (kilde: Asker kommune/GISLine)

1.2.2 Idrettsanlegget

Idrettsanlegget sto ferdig i 2011 med nye parkeringsplasser, friidrettsbaner og basketballbaner, samt område for lek med skateboard og sykler. Friidretts- og basketballgrupper er nylig etablert og det er allerede forventet og planlagt bruk av disse områdene.

Idrettsanlegget får i 2012 seks nye tennisbaner. Både tennisbaner og fotballbanene benyttes det meste av formiddagen- ettermiddagen av barn, unge og voksne. Det er fotball-lag som trener, barnehager som låner anlegget, tennistimer som er kjøpt/utleid, samt SFO tilbud i ulike sportsaktiviteter.

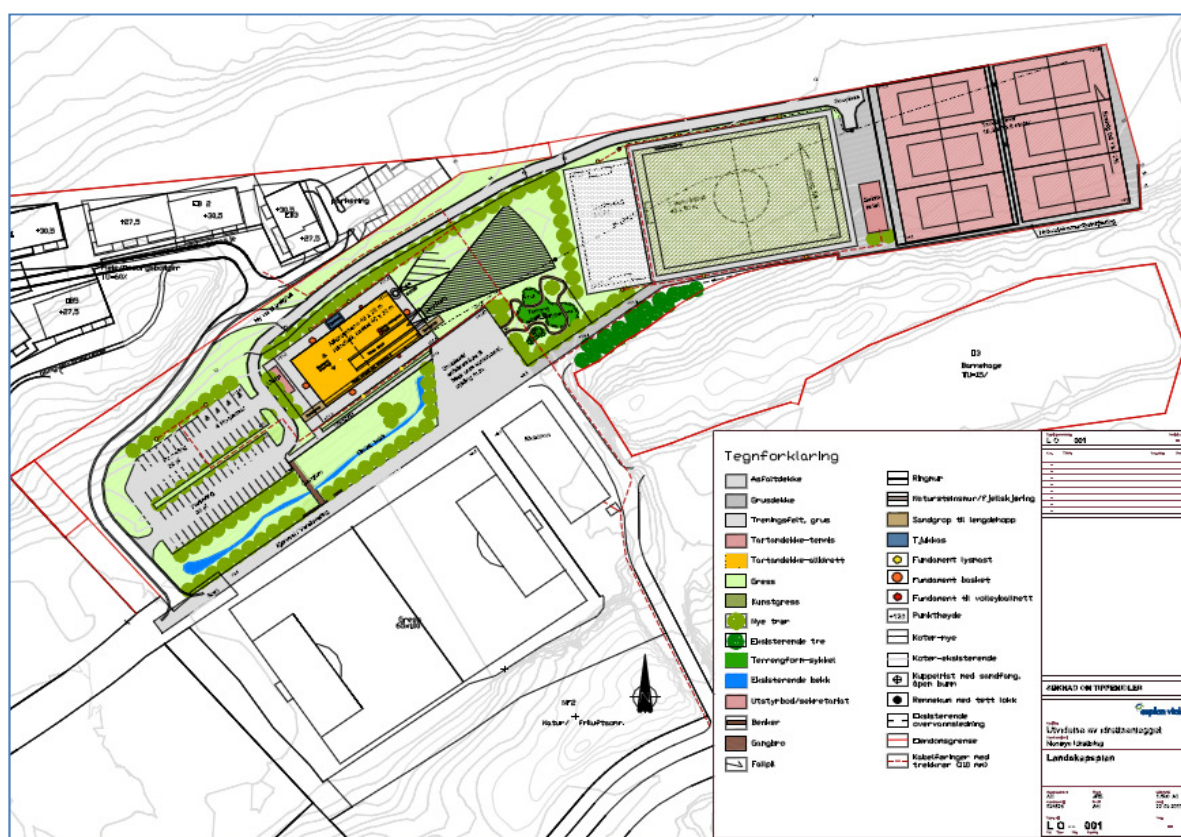
For å kunne benytte anlegget for barn og unge er det helt vesentlig at områdene er ryddige og oversiktlige, og at tilkomstvei og parkering er trygge. Per i dag har man klart å etablere en slik fantastisk frisone på Idrettsanlegget på Nesøya der barna kan drive idrett forholdsvis fritt uten at trafikk er en risiko. Dersom kommunen gjennomfører sin plan vil hele dette tilbudet raseres. Dette vil som sagt ikke bare få konsekvenser for elevene ved Nesøya skole, men også for barnehagene som hyppig bruker idrettsanlegget som et friområde.

En opphentingsplass på Idrettsanlegget vil som et minimum beslaglegge parkeringsplassen i sin helhet. Antakelig må veien langs den store fotballbanen også benyttes med "rundkjøring" inne ved

klubbhuset for å kjøre langs friidrettsbanen/basket banen for å unngå at busser må snu og rygge der barna står og venter. I ytterste konsekvens må friidrettsbanen/basketballbanen også benyttes og midlertidig ødelegges. Å skulle frata Nesøyas barn det man nettopp har klart å bygge opp, ville være svært meningsløst og lite forholdsmessig. I tillegg gjør ovennevnte risikoaspekt seg gjeldende.

Uansett omfang av ombyggingen så vil dette redusere sikkerheten for små barn ved anlegget gjennom dagen og ettermiddagen, samt mulighetene for parkering. Dette vil igjen redusere mulighetene for organisert idrett og kurs/treninger på ettermiddagen, samt mulighetene for at barn og unge kan leke fritt og sikkert på idrettsanlegget. Dette vil også ha påvirkning på Vendla Barnehage sin mulighet til å bruke anlegget i løpet av dagen når det skal kjøres busser til anlegget jevnlig hele ettermiddagen.

Nesøya har for øvrig i en årrekke hatt få utearealer og fritidsområder for organisert idrett for barn. Fremdeles ligger Nesøya lavt på den nasjonale statistikken hva angår dette.



Bilde 3 - Landskapsplan NIL 22.03.11 (Kilde: NIL sine websider)

1.2.3 Konklusjon

Vi anser at benyttelse av Idrettsanlegget via Ridder Flemmings vei som opphentingsplass 1 som skissert er en meget uheldig løsning for Nesøyas beboere. Beslutningen må sees i et utvidet perspektiv – dette handler om mer enn elevene ved Nesøya skole. Det er en uakseptabel belastning i et allerede belastet boligområde rent trafikalt, samt i beste fall en reduksjon av et sport og fritidstilbud til barn og unge som i dag er aktivt brukt til både organisert og uorganiserte aktiviteter som er svært viktig for miljøet blant unge på øya.

En redusert mulighet til bruk av Idrettsanlegget for barn og unge går ikke overens med Asker Kommunes siste innsats Aktiv i Asker der det legges opp til å legge til rette for økt fysisk aktivitet for barn og unge. Ei heller er det forenlig med folkehelseovens krav til Asker kommune.

1.3 Opphentingsplass 2 – Broveien, Halsbukta

Det blir opplyst i notatet i Asker kommune sin rapport Vedlegg 7 at det arbeides med å etablere en opphentingsplass i Halsbukta, Broveien.

Vi mener at det også her er en rekke punkter som må vurderes med kritisk blikk.



Bilde 4 - Presentert planlegging av Opphentingsplass Broveien, Halsbukta (Kilde: Asker kommunes rapport Vedlegg 7)

1.3.1 Broveien, Halsbukta

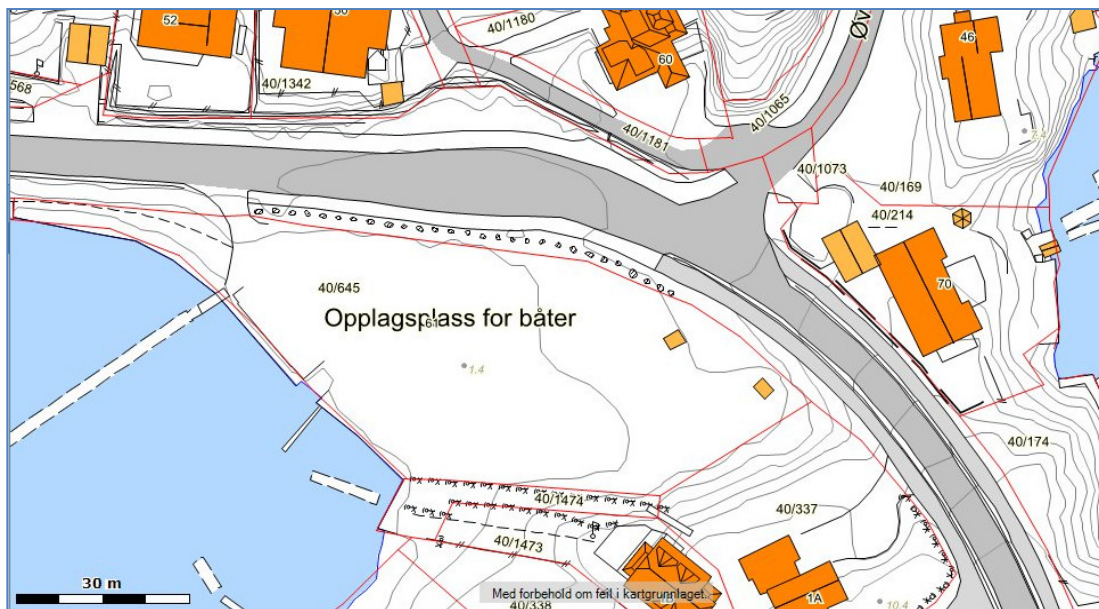
Rapporten sier at nedslagsfeltet for dette punktet skal være nordre Nesøya og grensen går da i Hals. Det er tidligere argumentert for hvorfor dette ikke er hensiktsmessig og trafikalt optimalt for Nesøya, ei heller miljømessig..

Området i Hals er lite og det er begrensede utvidelsesmuligheter grunnet geografiske forutsetninger. Den lille plassen som er tenkt brukt til å samle barna brukes dessuten til å lagre snø om vinteren. Det er mulig at kommunen kan komme i dialog med båtforeningen til Nordre Nesøya Vel i Hals om en løsning for å benytte dette arealet. Med mindre en slik løsning kan forhandles frem, så vil trafikken bli for stor i Hals og det vil bli en ytterligere flaskehals for trafikken ut av øya, da all trafikk inn og ut av øya passerer her. Et resultat av Hals som opphentingsplass vil bli at det samles parkerte biler langs

Broveien fordi foreldrene ønsker å holde oppsikt med barna til de er trygt på bussen. En situasjon i Broveien medfører at bilene kjører de indre veiene på nordre Nesøya (Østrevei/Myrveien/Sundveien) og dermed skaper trafikkfarlige situasjoner til skolebarna som går langs disse veiene som ikke har fortau. En planlagt rushtidsbom i Myrveien vil lede all trafikk fra Odden ned Øverbergveien og forårsake ytterligere økning i trafikken opp Broveien.

En særlig viktig problemstilling er at det overhodet ikke vil være noen områder å parkere på for foreldre som velger, eller som av sikkerhetsmessige årsaker finner det nødvendig, å kjøre barna til bussoppstillingsplassen. Det er heller ingen trygge steder hvor biler eller busser kan snu. Ved en eventuell rushtidsbom i Øverbergveien vil foreldretrafikken komme Broveien og veldig mange vil ha behov for å snu ved Hals. Det må foreligge realistiske og sikre forslag til hvordan trafikken skal avvikles før Hals fremstår som et egnet alternativ. Dagens gitte forutsetninger tilsier vesentlige endringer, ombygginger, og i realiteten et annet hentested.

Det er også betenkelig at et av argumentene i presentasjonen av dette alternativet som opphentingsplass er "Redusert fart 40km/t i Broveien". Det er allerede 40km/t i Broveien og Nesøya for øvrig så dette er ingen reduksjon.



Bilde 5 - Broveien, Halsbukta kommunekart (kilde: Asker kommune/GISLine)

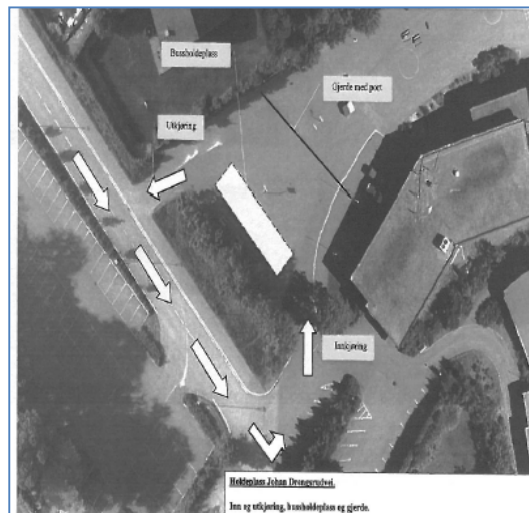
1.3.2 Konklusjon

Vi anser Hals og dets geografiske muligheter som et for lite område til å huse de minst 4 bussene som i perioder skal stå der for på- og avstigning av små barn samt sterk biltrafikk for transport av barn til bussen. Dette skal skje, i tillegg til de utfordringene området allerede i dag har med de bussene og bilene som allerede stopper og/eller passerer dette punktet på øya.

Hals sammen med Nesøya broa er dagens flaskehals i transport ut og inn på Nesøya og er ikke egnet for økt belastning.

1.4 Bussholdeplassen på Drengsrud

Holdeplassen er planlagt i øverste delen av skolegården. Det stilles spørsmål ved om dette området (selve buss av/påstigningsområdet) burde vært gjerdet inn slik at man spesielt for bussene som går tilbake til Nesøya på ulike tidspunkt på ettermiddagen er skjermet fra eventuell SFO i skolegården. En inngjerding vil redusere et allerede begrenset uteareal, men dersom inngjerding ikke foretas vil man i stor grad måtte begrense uteaktivitetene for elevene ved SFO grunnet trafiksikkerheten rundt busstrafikken. Reduserte muligheter for uteaktivitet er meget uheldig, da Drengsrud ikke har gymsal, og det bør legges opp til at skolen tar ansvar for dette og forsøker å aktivisere barna fysisk ute. Inngjerding anses dermed som nødvendig, men uheldig.



Bilde 6 - Presentert planlagt Holdeplass Drengsrud
(Kilde: Asker kommunes rapport vedlegg 7)

I Asker kommune sin rapport (Vedlegg 7-Nesøya skole – utredning busstransport Nesøya – Drengsrud 2012-2014) fremkommer det også at det er en korttidsparkering vis-a-vis innkjøringen. Hvordan er det tenkt at denne skal løses i forhold til utkjøring av 12 busser?

Det kommenteres også at "skoleplassen er avgrenset med gjerde, og innkjøringen er tillatt kun for varelevering utenom tidene for bussingen". Etter befarings på skoleplassen ser man at mottak av varer på Drengsrud kun kan gjøres ved at vareleveransen kjøres gjennom hele skolegården og så rygger ned til vareleveringsrampen. Se illustrasjonsbildet for varelevering der alternative kjøreveier illustreres.

Det er ikke akseptabelt at vareleveranser må foregå gjennom skolegården – et område barn anser som ufarlig og et område de ikke forventer å ta hensyn til trafikk.



Bilde 7 - - Varelevering på Drengrud (kilde: Asker kommune/GISLine og befarng)

2 Sikkerhet ved bussing

2.1 Trygg Trafikk om skoleskyss og sikkerhet

Det henvises til Trygg Trafikk og artikkel "Vurderer krav til skoleskyss på nytt"

(ref: http://www.tryggtrafikk.no/Vurderer+krav+til+skoleskyss+på+nytt.b7C_wBjI34.ips) der de oppsummerer følgende:

- "Plikten til å gå på skolen må følges av en rett til å komme trygt til og fra.
- Det må være samsvar mellom krav til sikring av barn i bil og barn i buss.
- Alle barn og unge bør ha rett til sitteplass ved skoletransport.
- Alle barn og unge bør ha rett til sitteplasser med setebelter.
- Det bør følge sentrale midler med de skjerpede kravene til skoletransport.
- I vurderingene av de økonomiske konsekvensene av en lovendring bør utrygghet og ulykkespotensialet legges til grunn, heller enn historiske ulykkestall.
- Det må stilles krav til tilrettelegging av sikker av – og påstigning på buss. Det er viktig å se skoletransporten som en helhet fra dør til dør.
- Fylkeskommunene er store kunder av transportnæringen. De kan stille krav til kvalitet og sikkerhet ved konsesjons- og anbudsinngåelser.
- Kommuner bør utrede transportmessige konsekvensene av skolesammenslåinger.
- Fylkeskommunen skal fortsatt ha ansvar for skoletransporten."

Trygg Trafikk uttaler i artikkelen "Dropper sikkerheten på bussene" følgende:

"Bare fem fylker sørger for sitteplass til alle elever på skolebussen. Setebelter finnes nesten ikke i bussene. Det er fullt lovlig så lenge staten har ansvaret for barna. Når foreldre kjører barna i egen bil, skal de sikres etter alle kunstens regler. Noe annet er lovbrudd og kan resultere i bøter fra politiet. Men kravet til sikkerhet er ikke det samme når barna reiser til skolen med offentlig transport. I følge lovverket kan de gjerne klamre seg fast i midtgangen på bussen. Hver dag står opptil 12 000 elever i grunnskolen på skolebussene i Norge. Årlig skjer det rundt 40 ulykker under transporten."

Akershus fylkeskommune er blant de kommunene som tillater stående elever på bussene, de stiller ikke krav til setebelter og har ikke krav om sitteplass.

2.2 Sintef – Sikkerhet knyttet til skoletransport

Viser i tillegg til rapport "Sikkerhet knyttet til skoletransport i buss" fra Sintef.

http://www.sintef.no/upload/Teknologi_og_samfunn/Veg%20og%20samferdsel/Rapporter/2008/A6236_Rapport_Skolebartransport_m_perm.pdf

Rapporten behandler de ulike typer risiko som rammer barn som fraktes i skolebuss, og opplyser at ca 14 % av barn i skolebuss blir skadet i løpet av et år, hvorav halvparten av dette er skader som medfører fravær fra skolen. 1/3 av skadene skjedde ved på- og av- stigning, samt at halvparten av skadene er under definisjonen av et trafikkuhell slik som utforkjøring, bråbremsing, kjøring over hump og dump, samt klemt i dør/kjørt på fot. 18 % av skadene skyldes mobbing/juling.

Erfaringssitatene som har kommet inn i sakens anledning jmf. Vedlegg B - Erfaringssitater i denne høringsuttalelsen/delutredningen kapittel 1 bekrefter dessverre tallene fra rapporten nevnt ovenfor. Foreldres bekymring for økt mobbing er reell. Erfaringene sier at dette er noe som faktisk forekommer i økt grad ved bruk av skolebuss. Nesøya Skole har i lang tid arbeidet hardt og målrettet for et godt, sunt og mobbefritt miljø på skolen og det kan i den sammenheng vanskelig forstås at bruk av skolebuss da er en ønskelig løsning.

2.3 Bussing til Drengsrud – ikke gitt det beste alternativet

Etter gjennomgang av risiki som følger med busstransport av i overkant av 400 elever i barneskolen, sammen med de særegne geografiske begrensningene hva gjelder Nesøya, så kan man ikke uten videre slå fast at bussing av barna til Drengsrud er det beste alternativet.

Risiki ved av- og påstigning, transport, samt sikkerhet ved bussing er ikke i sakens anledning tidligere blitt vurdert opp mot alternativet om å bli på Nesøya.

I forslaget til skolebehovsplan 2012-2022 fra utdanningsetaten Høringsnotat 3. Juni 2011 heter det om erstatningslokaler i byggeperioden at:

"En rekke skoler må utvides og omgjøres, og mange elever, lærere og skoleadministrasjoner må ut av sine faste lokaler for en periode. Alternative løsninger er:

- Skole i drift på byggeplass.

- *Tidlig ferdigstilling av skoleutvidelser kan gi erstatningslokaler i en periode.*
- *Nybygg, slik at eksisterende skolebygg kan benyttes til nytt skoleanlegg er ferdig.*
- *Leie av lokaler.*
- *Midlertidige paviljonger eller faste erstatningslokaler.*

Det må tas hensyn til skoleelevenes daglige læring, men samtidig også til økonomi. Midlertidige paviljonger er svært kostnadskrevenne og det er en politisk målsetning å finne andre løsninger. Det opprettes derfor noen faste erstatningslokaler som ungdomsskole- og videregående elever kan busses til. ”

Merk at Utdanningsetaten anbefaler ikke bussing av barneskoleelever.

Det er oppsiktsvekkende at kommunens fremlagte rapport overhodet ikke berører de sikkerhetsmessige implikasjoner ved bussing. Sikkerhetsaspektet ved bussing er overhodet ikke avstemt mot sikkerhetsaspektet ved en fullgodt sikret byggeplass der entreprenøren har krav om å overholde hms og forskrifter knyttet til sikkerhet. Vi mener dette er en vesentlig aspekt ved saksbehandlingen som ikke er dekket.

3 Det trafikale bildet på Nesøya både internt og eksternt

I det følgende vil det presenteres viktige momenter i trafikutfordringene som Nesøya har i dag.

Punktene under er alle med på å gjøre den trafikale situasjonen på Nesøya spesiell og til tider utfordrende. Resultatet som er kjøståing vil være med på å gjøre bussing av elevene til en ”tur” på langt mer enn 20 minutter hver vei, gjør skoleveien unødvendig lang og stjeler verdifull tid til lek, lekser og fysisk aktivitet fra barna.

3.1 Nesøya Broa - vektbegrensningen

Nesøya er en øy og eneste inn- og utfartsvei er broa, den er gammel og den har vektbegrensninger. I 2010 ble forbudsskiltet for 40 tonn kjøretøy eller 8 tonn akseltrykk fjernet på grunn av de nye rutebussene (Bilde 8). Denne vekt begrensningen må ha blitt satt der av en grunn og Nesøyas befolkning er urolig for at det ikke er grundig nok utredet hvor mye vekt broen kan klare.

Det må i den forbindelse utredes og lages en gjennomføringsplan som sikrer at broa ikke belastes for mer vekt enn den er dimensjonert for.

Enhver utbygging på øya er underlagt kravene til tungtransport. Vi forutsetter at dette også må gjelde i forhold til kommunen.

Vektbegrensningen vil i praksis legge begrensninger på det antall busser som kan stå i kø på broa samtidig. Busser vil stå sammen med biler og tungtrafikk i kø på vei ut og inn av øya, og det må tas hensyn til totalbelastningen. Sannsynligheten for at byggingen av skolen også er med på å øke trafikken inn i morgentimene deriblant med mye tungtrafikk er en faktor som også må legges til grunn når denne problemstillingen utredes og retningslinjer utarbeides.

Ovennevnte betyr antakeligvis at bussene på vei ut av øya må vente på den ene siden av broen til annen buss er over, samt at tungtrafikk må vente på fastlandssiden før de kan kjøre over dersom det står busser på øya. Det må også legges til grunn at tungtrafikk inn på øya må avgrenses når busser står i kø ut av øya.

Belastningen og køståingen skissert ovenfor sammen med de geografiske forutsetningene i området gir bekymring for adkomst for akutt trafikk som ambulanse og brann i de aktuelle rush-timene.

Viser for øvrig til saker i Budstikka i 2010 da dette var et tema – nå er skiltet med vektbegrensning fjernet.

Nye busser er for tunge for Nesøybroa – Budstikka 19.11.2010

<http://www.budstikka.no/nyheter/nye-busser-er-for-tunge-for-nesoybroa-1.5819127>

Bussproblemet løst med søppelsekk – Budstikka 19.11.2010

<http://www.budstikka.no/nyheter/bussproblemet-lost-med-soppelsekk-1.5819886>



Bilde 8 - Bilde fra Budstikka.no 19.11.2010

3.2 Nytt vann og avløp til Nordre Nesøya

Det poengteres at bussrapporten fullstendig mangler vurderinger av den forestående utbedringen av vann og kloakk ledningene som går under broa. Dette er hovedtilførselen til den nordre delen av øya og prosjektet med å skifte disse ligger per tiden til utredning i Asker Kommune. Dette er et prosjekt som skal utføres i perioden frem til 2014 og det er på det rene at det vil medføre periodisk stenging av broa.

3.3 Rushtrafikk, køståing (miljø) og belastningene for alle beboere på øya

Nesøya broa og avkjøringene fra E18 til Slependen utgjør begge flaskehalser i dagens trafikkbilde. Det er allerede lang kø ut av øya i de aktuelle morgentimene.

Køen dannes av at biler som skal ut av øya, et stort antall busser i fast rute, samt skolebusser til Landøya, er innelåst i av- og påkjøringspunktet fra E18 til Slependen. Rushtrafikken i Vestkorridoren er til enhver tid avgjørende for hvilken flyt det er i trafikken på Nesøya. Dette skiller Nesøya markant fra andre steder der man har valgt bussing (se tabell i avsnitt 6. Vedlegg i dette dokumentet).

I mangel av skikkelig bussholdeplass med busslomme før og/eller etter broa står bussene og sperrer trafikken (på selve broa) når de plukker opp reisende, samt når skoleungdommer skal gå på bussen til Landøya skole. Det er ikke mulig å øke kapasiteten over broen, og alle biler og busser som skal ut av Nesøya har vikeplass i rundkjøringen ved E18/SmartClub. Dette medfører at køen om morgenen begynner i Hals, og til tider allerede ved Kiwibutikken (ca 900 meter fra broa og inn på øya til krysset Broveien – Otto Blehrs vei).

Et alternativ til å utbedre busslommer, veibredde og bro er å lempe på presset av trafikanter som tar av på Slependen for å kjøre indre veien mot Sandvika og Oslo. Dette mener vi for eksempel kan gjøres ved å etablere en rushtidsbom ved på Slependen. Dette vil føre til at næringslivet på Slependen/Billingstad ikke blir berørt, men at bilister som har Sandvika/Oslo som mål blir tvunget til å kjøre E18 også på dager da det er stor trafikk.

3.4 Vestbanekorridoren

Det er grunn til å vise til rapport utgitt av Pöyry om ”Næringslivets kostnader ved forsinkelser i Vestkorridoren” av 12. Mars 2012 (publisert på Asker Kommune sine hjemmesider 27. mars – ” Ny rapport viser oppsiktsvekkende høye kostnadstall for næringslivet som følge av kø på E18”).

At E18 er en nasjonal flaskehals gir dimensjoner til hvilken trafikk våre barn skal være en del av hver eneste dag. Dette gjelder både sikkerheten for barna på deres vei til og fra skolen, som vi mener er unødvendig, men også hvilke utfordringer beboerne på øya allerede er utsatt for, og som vil utvides med en skikkelig flaskehals på vei ut av Nesøya også. Dette gir ytterligere kostnader for Næringslivet. Det påpekes også i rapporten at man forventer en kontinuerlig økning i trafikken i vestkorridoren og uten vesentlige investeringer på strekningen vil køproblemene kraftig forsterkes.

Er det da nødvendig å påføre denne strekningen ytterligere press og er dette da samfunnsmessig optimalt?

Og mer vesentlig; er det riktig å påføre Nesøyas beboere enda større logistiske problemer i en allerede vanskelig trafikal hverdag?

3.5 Konklusjon

Alle beboere på Nesøya skal tas hensynstas i denne prosessen. Sett i sammenheng med dagens trafikale utfordringer må det konkluderes med:

Bussing av skolebarna til Drengsrud vil bli en ekstra belastning for det eksisterende veinettet, samt øke risikoen for nedsatt fremkommelighet for utrykningskjøretøy..

For barna må det vektlegges at en unødvendig lang skolevei for barna stjeler tid fra lek, lekser og fysisk aktivitet, samt at mangel på gymsal på Drengsrud vil forsterke den effekten av redusert fysisk aktivitet. Bussing av elevene er en passiv handling og korresponderer ikke med Asker Kommunes siste innsatskampanjen ”Glede i bevegelse” der det legges vekt på fysisk aktivitet i hverdagen for barn og unge.

Bussing av Nesøya elever til Drengsrud er heller ikke i tråd med fylkeskommunens prosjekt "Trygg Skolevei". Ved bussing vil vi anta at vi utsetter våre elever for høyere trafikkrisiko enn det de har i dag.

4 Organisering av potensiell busstransport

Dersom busstransport blir eneste mulighet så er det i dette kapittelet kommentert innspill til utviklingen.

4.1 Det er foreldrene sitt ansvar å få barna til skolen

Ettersom det er foreldrenes ansvar å få barna til skolen, må også foreldrene være med når vedtak angående barnas skole blir besluttet.

Det må tydeliggjøres hvem det er som har ansvaret for barna i de ulike fasene i transporten til Drengsrud. Dette gjelder også rent juridisk. Hvor har foreldre ansvaret og hvor overtar skole og kommune eller fylkeskommune.

Dette må vurderes og klarlegges, samt informeres om.

4.2 Foreldrevaktordningen

Notatets forslag til foreldrevaktordning henger ikke sammen.

Det legges til grunn i dette dokumentet at familier på Nesøya må belage seg på øvrig familie, venner, au pair eller naboer for å få hverdagen til å henge sammen rundt bussingen. Det er ikke gitt at alle kan belage seg på andre. Selv om to år kan virke som en kort tidsperiode er det lite tilfredsstillende for noen å ofte måtte belage seg på andre for å få familiens logistikk til å fungere.

Organiseringen av transport til og fra skole skal være forutsigbart og det skal kunne la seg kombinere med at foreldrene beholder de jobber og stillingsprosenter de har i dag, og det uten å være avhengige av andre..

En vil også med en slik ordning løpe risikoen for at en del foreldre ikke stiller til henting til på forhånd fastlagte tidspunkt. Vestkorridoren er en av Norges mest trafikkerte veier og reisetiden er svært uberegnelig for foreldre hjem fra jobb.

Dette innebærer at planene om organisering av bussing som er fremlagt i Asker Kommune sin rapport Vedlegg 6- Organisering transport Nesøya-Drengsrud ikke kan gjennomføres.

4.2.1 Minimum 4 feriedager pr. barn pr familie pr år koster foreldrevakt ordningen og morgenen. I tillegg kommer ettermiddagsordningen.

Det presenteres at det er 417 barn på skolen skoleåret 2012/2013. Vi vet at 2013/2014 er vesentlig flere barn, samt vesentlig flere 1. klassinger da 2007 kullet er stort, så beregninger for dette skoleåret bør også gjennomføres.

Det avrundes til at det da er 400 familier som har barn på skolen (dette medfører trolig ikke riktighet da det er mange med både 2 og 3 barn på skolen).

Det estimeres et antall foreldrevakter pr dag på morgenen på til sammen minimum 15 foreldre. Det er 190 skoledager på ett år + planleggingsdager og ferier der SFO er åpen og bussene skal gå.

Morgenvakten og rene skoledager alene gir en familie med ett barn på skolen minimum 8 vakter på ett år. I tillegg kommer ordningen på ettermiddagen.

Dette betyr at for hvert barn på skolen skal foreldre stille minimum 8 dager pr år som foreldrevakt. En foreldrevakt må antas å vare til minimum kl 0900. Det vil si at foreldre som arbeider i Oslo tidligst vil være på jobb kl. 10 dersom det ikke er kø ved bruk av bil. Dersom de er avhengige av buss vil de bli nødt til å ta 0953 bussen som vil være i Oslo ca 11. Dette betyr opp mot 8 halve dager med fri for hver familie, eller 4 feriedager.

Det er dessuten viktig å få klarhet i om omfanget av foreldrenes plikter ifht" å hjelpe de som kommer for sent til bussen".

Det må også kommenteres at det må lages egne ordninger for ettermiddagsvakter. Det vil ikke være aktuelt for foreldre med barn som ankommer 1245, 1345, 1430 å være vakt på de sene ankomstene, og omvendt.

Beskrivelse	Referanse	SUM
Antall elever	A	417
Antall skoledager pr. år	B	190
Foreldrevakter morgen begge oppsamlingssteder (min)	C	15
Totalt morgen vakter:	$B \times C = D$	2 850
Antall morgenvakt vakter pr. barn (avrundet)	$D / A = E$	7
Foreldrevakt ettermiddag begge oppsamlingssteder (min)	F	2
Totalt ettermiddagsvakter	$B \times F = G$	380
Antall ettermiddagsvakt pr. barn (avrundet)	$G / A = H$	1
Sum foreldrevakter pr dag	$C + F = I$	17
Totalt vakter i løpet av ett år	$B \times I = J$	3 230
Totalt antall vakter pr. barn (avrundet)	$J / A = K$	8

Bilde 9 - Utregning av antall vakter per barn

Det er i dag 190 skoledager i løpet av ett år og det er 230 arbeidsdager i en fulltids jobb. Det er 25 dager ferie, så det vil si at allerede er hver familie "short" 15 feriedager, noe som tilsvarer tre uker.

Med foreldrevaktordningen vil man evt. bruke ytterligere 4 feriedager..

Dette er ikke akseptabelt og kan vanskelig gjennomføres.

4.3 Sikring av barn på Opphentingsplasser

Det lagt opp til at foreldre skal ha ansvaret for administrasjonen og organiseringen av- og på-stigning av bussen på Nesøya. Dette er et stort ansvar å pålegge foreldrene. Hver dag er det ca 20 foreldre som skal ha ansvaret for at 417 elever kommer seg trygt av og på bussene. De skal ha oversikt over at like mange barn er utenfor fare ved ankomst og avgang av busser, samt den resterende trafikken av biler til og fra opphentingsplassene. I Hals vil dette også innebære ansvaret for at barn holdes unna trafikken ut av øya, samt at ingen barn går på gal buss (rutebuss eller buss til Landøya ungdomskole som også har avgang fra samme bussholdeplass i samme tidsrom som "våre" busser til Drengsrud).

Igjen er spørsmålet hvem som har det juridiske ansvaret her og hvem som skal ta ansvaret om noe skjer med et barn?

4.4 Sikring av barn i bussen

Det vises til kapittel 2 i denne deluttalelsen der sikkerhet i buss er diskutert generelt.

Det er i rapporten fra Asker kommune ikke lagt opp til at voksne skal følge på bussen til og fra Drengsrud med unntak av en voksen på 1.klasse og sfo-bussene. Dette anses som mangelfullt.

Forholdet rundt 1.-klassingene er spesielt. Noen er kun 5,5 år gamle og de har ikke før gått på skolen tidligere. De er spente og kanskje engstelige. Overgangen fra barnehage og 1/6 forhold med voksen er stor. De skal settes på en buss og vinke farvel til foreldre og ikke vite hvor de befinner seg i verden etter det (grunnet deres manglende evne til å orientere seg). En ser for seg at de yngste barna sovner, noen må på do, uhell kan skje, samt at noen blir syke. Dette kommer på toppen av at noen kan gråte og være lei seg for det ukjente og skumle. Dette er hendelser som kanskje ikke skjer hver dag, men det holder at to av dem skjer samtidig, så er en eller ingen ekstra voksen på bussen for lite.

Når det gjelder alle andre trinn så anses det som nødvendig at en voksen er med på bussen for å hindre at det slurves med sikkerhet hva gjelder å sitte i bussen, bruke belter, samt hindre en sosial ukultur.

Vedlegg B- Erfaringssitater, samt rapporten fra Sintef slår fast at det er nødvendig med en voksen på hver buss og i denne forbindelse må det budsjetteres med ansettelse av fast personell på opphentingsplassene og på bussen. Dette skaper en trygghet for de minste og en stabilitet for alle.

Referer her også til Opplæringsloven § 7-4 Reisefølgje og tilsyn der det heter:

"§ 7-4. Reisefølgje og tilsyn ☒ Elevane har rett til nødvendig reisefølgje. Elevane har rett til nødvendig tilsyn når det blir ventetid før undervisningstida tek til og etter at undervisningstida er slutt.

Den enkelte skole sørger for ledsager under transport der det er nødvendig og annet nødvendig tilsyn."

Foreldreordningen kan ikke gjennomføre dette. Ett nytt sett voksne hver dag vil ikke ivareta den samme funksjonen. Et fast personell vil bygge erfaringer om hva som fungerer og hva som ikke

fungerer, hvem som må passes bedre på enn andre, samt hvilke endringer som kan innføres for å skape en tryggere og bedre hverdag.

4.5 Sikring av barn som ikke blir hentet av foreldre etter avtale da de er forsinket av trafikale utfordringer, bemannede "varmestuer"

Som foreldre og beboere på Nesøya mener vi kommunen må utrede og løse problemstillingen knyttet til drop-off av barna. Veinettet rundt Nesøya gjør at det vil være en tilnærmet umulighet å være sikker på at man rekker å hente barna sine til avtalt drop-tid. Ulykker på E18, ferie-/helgetrafikk og alminnelig rushtid gjør at særlig foreldre som arbeider i Oslo kan få store problemer med å rekke ut til å hente sine barn til avtalt tid. Dette vil gjelde selv om man legger inn stort slingringsmonn i forhold til avreisetidspunkt fra arbeidssted.

Vi ber om at Asker kommune fremlegger plan for ivaretagelse av barna ved drop-off inntil barna kan hentes av sine foreldre eller andre som det er avtalt hjemtransport med.

Dersom Asker kommune fatter vedtak om bussing, må kommunen etter vår mening ta konsekvensene av de særegne trafikale forhold som Nesøyas beboere og barn lider under. Det kan ikke etableres ordninger som har som konsekvens at berørte familier enten må redusere familiens antall arbeidstimer i betalt arbeid eller basere familiens daglige drift på hjelp av familie, naboer eller andre kjente. Vi mener at forholdene på Nesøya er så særegne trafikalt sett at kommunen må svare for tilpasninger med økt antall ansatte, samt bygging av "varmestuer" som følge av dette vedtaket. Det pålegges kommunen å sikre ivaretagelse av barna inntil de kan bringes trygt hjem fra drop-stedet.

Det er, så langt vi har klart å undersøke, store utfordringer med dette også andre steder, og det til tross for at ingen andre steder der vedtak om bussing er fattet, er i en tilsvarende innelåst situasjon som det Nesøya er.

4.6 Tidstabellen

Asker Kommune har på sine hjemmesider publisert rutetabell for skolebussen til Landøya fra Nesøya – se bilde 10. Denne tabellen illustrerer således hvor lang tid man beregner at bussturen tar.

Skolebussene fra Nesøya til Landøya er noe som har foregått siden 1970-80 tallet og man bør kunne regne med at tidtabellen da er verifisert til å stemme med hverdagen. Det er derfor interessant at Kommunen her beregner reisetiden i buss fra Nesøya Broa til Landøya Ungdomskole til å være 15 minutter hver vei. Det er en kjent sak i hele Landøyas tid at Nesøya elever fra tid til annen kommer for sent til skolen av ulike trafikale problemer, så tidsplanen tar ikke hensyn og høyde for stor trafikk ei heller her i de 15 minuttene.

Vi stiller derfor spørsmål ved beregning av busstiden til Drengsrud og hvordan det er mulig å estimere tiden fra Nesøya til Drengsrud til å bli 13 minutter slik som gjort i Kommunens Rapport Vedlegg 6. Til sammenlikning så er ruten som skolebussen til Landøya kjører fra Vesthellinga på ca 6,3 km.

SKOLEBUSSENS RUTE:					
TIL SKOLEN:	MANDAG	TIRS/ONS/TORS/FRE			
VESTHELLINGA	8.20	7.50			
Hestesund	8.21	7.51			
Søndre Brygge	8.23	7.53			
Vendelåsen	8.24	7.54			
Vendelsund	8.25	7.55			
Kong Oscars odde	8.26	7.56			
Kalkbukta	8.27	7.57			
Sjøheim	8.28	7.58			
Østre brygge	8.29	7.59			
Margretes vei	8.30	8.00			
Taglungveien	8.31	8.01			
Storengveien	8.32	8.02			
Hovedgårdsveien	8.33	8.03			
Hals	8.34	8.04			
Grønsund	8.35	8.05			
LANDØYA	8.50	8.20			
FRA SKOLEN:	MAND,	TIRS	ONS	TORS	FRE
LANDØYA	14.15	14.15	13.40	14.25	14.15
Grønsund	14.32				
Hals	14.33				
Otto Blehrs vei	14.34				
Vesthellinga	14.35				
Hestesund	14.36				
Søndre brygge	14.38				
Vendelåsen	14.39				
Vendelsund	14.40				
Kong Oscars odde	14.41				
Kalkbukta	14.42				
Sjøheim	14.43				
Østre brygge	14.43				
Margretes vei	14.44				
Taglungveien	14.45				
Storengveien	14.46				
HOVEDGÅRDSVEIEN		14.47	14.47	14.12	14.57
					15.12

Bilde 10 - Rutetider skolebussen til Landøya fra Nesøya, Kilde: <http://www.asker.kommune.no/templates/Page.aspx?id=20610&epslanguage=no&GCKMKAP=OJDZVNR>

Fra Ridder Flemmings vei til Drengsrud er det 11,8 km. Dersom man skal bruke 13 minutter må man kjøre eksakt i den oppgitte fartsgrensen ikke støte på kø - dette er lite sannsynlig ettersom vi allerede i dag har store utfordringer i rushtrafikken ut fra Nesøya.

4.7 Pilotprosjekt

Med bakgrunn i punktet rundt trafikksituasjonen på Nesøya og de store utfordringene det er at transport av barna skal foregå ut av en øy, midt i rushtrafikken i Norges mest trafikkerte område, er det eneste fornuftige å prøvekjøre transportopplegget i en reell verden over en tidsperiode.

Det må fra foreldrenes side stilles krav til at det leies inn busser våren 2012 og at bussopplegget fra Nesøya – Drengsrud prøvekjøres i de aktuelle tidsrom over minimum en normal arbeidsuke.

I denne prøveperioden må det legges inn tid til på og avstigning på de aktuelle plassene, ekstra trafikk av foreldre med biler som leverer i forkant av avgang buss og som deretter stiller seg i kø og kjører ut av øya.

Det må også i dette prosjektet tas høyde for om det skal leies inn 12 busser som hver kjører en gang, eller om det skal legges opp til at busser skal gå frem og tilbake. Trafikkbildet på Nesøya og Vestbanekorridoren/E18 er særdeles belastet og til dels sprengt, så dette må prøves.

Prøveprosjektet vil gi oss muligheten til å være forberedt på de trafikale utfordringene vi står overfor på veiene ut og inn av Nesøya. Kravet fremlegges for å besørge at barna kommer til Drengsrud skole når det er forventet at de ankommer slik at dette ikke går utover undervisningen til barna, samt at faktiske rutetider korresponderer med de ankomsttider som er estimert på tilbakeleveringen av barna om ettermiddagen. Erfaringer fra Høvik skole (se Vedlegg B - Erfaringssitater) sier at det tar lenger tid en antatt på vei til og fra skolen. Hjemkomsten kan fra Hundsund til Høvik variere med 45 minutter avhengig av trafikk. Slike erfaringer er ikke noe vi ønsker oss for våre barn da det går utover tiden til foreldre og barn, lekser og fritidsaktiviteter.

4.8 Påmelding til transport

Det er sagt at påmelding til transport frem og tilbake til Drengsrud i forbindelse med flytting er satt til å skulle distribueres den 26. april med svarfrist 11. Mai 2012. Man antar at disse fristene forskyves sett i forhold til når saken skal behandles i formannskapet i Asker Kommune 15. mai 2012.

Påmeldingsfristen som er satt anses som praktisk umulig ettersom foreldrene ikke har noen reell tidstabell å forholde seg til. Det er ikke aktuelt for foreldre å melde på transport når en ikke vet når barna vil forlate eller være tilbake på øya! Tidsrammene skissert i Vedlegget til kommunen er ikke

verifisert og knyttet til virkeligheten. Det er kun prøvekjøringen som nevnt tidligere i dokumentet som kan verifisere dette og prosjektet må derfor først være gjennomført før foreldre kan melde sine barn på transport til og fra skole/SFO.

Det antas at bussene om morgenen vil bruke lenger tid en antatt og dette antas også for transport tilbake til øya. Disse målingene og verifiseringene vil påvirke tidene for avgang og ankomst som igjen vil påvirke valgene foreldre gjør angående påmelding. Slike valg henger sammen med det totale bildet for hver enkelt familie for å få logistikken til å henge sammen med jobb, fritidsaktiviteter og andre faktorer som spiller inn i familienes hverdag. Slike omtrentlige og antakelig helt feil tidshenvisninger er ikke godt nok for slik planlegging.

Det må også åpnes for at det er mulig for å ha ulike transporttider hjem på ulike dager, samt sørge for at søsken i ulike klassetrinn kan transporteres sammen da dette vil gjøre logistikken for mange familier lettere ved adkomst Nesøya dersom eldre søsken kan gå med yngre hjem.

4.9 Oppsummering

Foreldreordningen slik den er presentert i Rapportene fra Asker kommune har mange svakheter og må totalt revurderes på alle punkter. Det er et stort ansvar som legges på foreldrene og ansvaret for evt. ulykker må avklares. Det er ingen som ønsker å være den ansvarlige dersom det skjer naboens barn noe uheldig.

Det er ikke akseptabelt at den foreslåtte Foreldreordningen påtvinger familier 4 feriedager pr barn pr år. Dette er uheldig i forhold til den allerede vanskelige situasjonen mellom barns og voksnes ferieavvikling og mangel på nok feriedager for foreldre i full stilling.

De ulike risiki ved skolebuss er fullstendig utelatt av rapportene fra kommunen og må vurderes. Dette gjelder både i forhold til av-påstigning, transport, trafiksikkerhet og det sosiale aspektet.

Det forventes at Asker Kommune følger Trygg Trafikk sine synspunkter og sørger for at det bevilges ressurser til å sørge for at eksisterende rapport utredes og vurderes i henhold til dette. Videre forventes det at de i anbudsrunder inkluderer personell og rutiner hva gjelder barnas sikkerhet i buss. De skal ut på Norges mest trafikkerte vei og skal ikke stå, men sikres på samme måte som de gjør i bil med foreldre.

Det må ansettes personell som kan administrere, og skape trygghet for små barn. Et fast personell må bygge erfaringer om hva som fungerer og hva som ikke fungerer. Slike personer må følge med bussene og vil være med å lage trygge rammer for de små og hindre uheldig oppførsel.

Det er vesentlig at det settes opp et prøveprosjekt som vil vise kommune, skole og Nesøyas befolkning hvilke utfordringer bussalternativet vil gi trafikken på Nesøya og de samfunnsmessige konsekvensene dette medfører. Vel så viktig er det at prøveprosjektet vil gi verdifulle erfaringstall på hvor lang tid bussingen av barna vil ta, slik at en konkret og realistisk tidstabell kan bli utredet og verifisert.

Det må settes opp varmestuer og de må være fornuftig bemannet. Mange foreldre er avhengig av kollektiv trafikk og/eller prisgitt trafikken på E18 lett kan bli forsinket.

5 Ferie SFO

Notatet i Asker Kommune sin rapport Vedlegg 6 kommenterer Ferie SFO. Det er irrelevant hva som er praksis i Asker Kommune når det gjelder ferie SFO. Har man tatt beslutningen om at Nesøya Skole skal flyttes til Drengsrud, så må man som foreldre kunne gå ut i fra at den flyttes til Drengsrud med alt det innebærer. Ikke at ferie SFO skal avvikles på en 2-3 ulike skoler i nærheten.

Dette betyr også at all ferie SFO og innklemte dager holdes på Drengsrud slik det gjøres på Nesøya i dag.

Fristen for å påmelde til ferie SFO må justeres og utsettes slik at foreldre vet hva de melder barna på og hvor.

I og med at man sammenlikner med Ramstad skole i Bærum Kommune i andre sammenhenger der det passer seg (foreldrevakt ordningen), så frister det å gjøre også det her under ferie SFO. I Bærum kommune er SFO åpen alle dager hele året med unntak av røde dager. Det er kun juli der skoler kan bli sammenslått om påmelding er liten ved en skole. Det er heller ikke merkostnader med å ha barn på SFO på skolefridager eller ferier.

Det er ikke akseptabelt for barn på Nesøya og skulle forholde seg til tre skoler under byggingen. Drengsrud er deres midlertidige skole og den skal brukes ved avvikling av SFO. Det må i denne forbindelse settes om ulike transportalternativer slik som på skoledagene. Asker Kommune kan ikke gjøre valg av SFO så vanskelig for foreldre som har behov for dette alternativet. Og med all sannsynlighet er det mange også på Nesøya. Antall ferieuker i løpet av et skoleår er opp mot 13 og standard ferie i Norge er 5 uker. Det gjør det opp mot helt umulig å ikke benytte seg av SFO tilbudet i perioder av skoleferien.

At små barn på 1-4 trinn skal bli tvunget til å være på enda en ny skole i et nytt nærmiljø for å benytte SFO er ikke akseptabelt.

6 Vedlegg

6.1 Bussavganger Nesøya

6.1.1 Alle avganger fra Vesthellinga og ut av øya

Den etterfølgende tabellen presenterer alle avganger fra Vesthellinga og ut fra Nesøya. Her er det også lagt inn de planlagte bussavgangene til Drengsrud.

Tidsrom	705 Nesøya	242 Nesøya-Oslo Ekspressbuss	Int. skole	Landøya skole	Nesøya-Dregnsrud
/Kilder	http://ruter.no/Documents/Rutetabeller/Buss%20Ahus/asker-hurum%20242-720.pdf	http://ruter.no/Documents/Rutetabeller/Buss%20Ahus/asker-hurum%20242-720.pdf	Fra foreldre som har barn på skolen	http://www.aker.kommune.no/templates/Page.aspx?id=20610&epslanguage=no&GCKMKAP=OJDZVNR	Asker Kommune sin rapport Vedlegg 6
0630-0730	0626				
	0656	0656			
		0711			
	0723				
		0726			
0730-0830					0730 SFO Buss x2
		0741			
				Man 0750 x4	
	0753				
		0756			
			0810		
		0811			
					0815 1-4 trinnx6
				Tir/ons/tor/fre 0820 x4	
	0823				
	0826				
0830-1000					0830 5-7 trinnx4
	0853				
	0953				
Mest aktuelle tidsrom*	5 stk	7 stk	1 stk	4 stk	12 stk

Kilde: Trafikanten/Ruter, Asker Kommune sine hjemmesider, * rushtid (uthevet)

Totalt ca 29 busser i aktuelt tidsrom**6.1.2 Alle avganger TIL Vesthellinga og inn på øya**

Den etterfølgende tabellen presenterer alle avganger inn på Nesøya. Her er det også lagt inn de planlagte bussankomstene fra Drengsrud.

Tidsrom	705 Nesøya	242 Oslo -Nesøya Ekspressbuss	Int. skole	Landøya skole	Nesøya-Dregnsrud
/Kilder	http://ruter.no/Documents/Rutetabeller/Buss%20Ahus/asker-hurum%20242-720.pdf	http://ruter.no/Documents/Rutetabeller/Buss%20Ahus/asker-hurum%20242-720.pdf	Fra foreldre som har barn på skolen	http://www.asker.kommune.no/templates/Page.aspx?id=20610&epslanguage=no&GCKMKAP=OJDZVNR	Asker Kommune sin rapport Vedlegg 6
1200-1400					12.40 Man, tors, fredag. 1 buss
	1253				
					13.25 1 buss tirs og onsdag og 2 de andre dagene
					13.40 tirs og tors 4 busser
	1353				
1400-1530				Ons 1400 x4	
					14.25 tirs og onsdag
				Man/tirs 1435 x4	
					14.30 mandag x4
					14.40 mandag, ons og fre 4 busser
				Tors 1445 x4	

Tidsrom	705 Nesøya	242 Oslo -Nesøya Ekspressbuss	Int. skole	Landøya skole	Nesøya-Dregnsrud
	1453				
				Fre 1456 x4	
1530-1700	1553				15.45 hver dag 4 busser
		1554			
	1623				
		1624	1630		16.40 hver dag 4 busser
	1653				
		1654			
1700-1730	1723				
		1724			
Mest aktuelle tidsrom	6 stk	4 stk	1 stk	4 stk	14 stk

Kilde: Trafikanten/Ruter, Asker Kommune sine hjemmesider

29 busser i det aktuelle tidsrommet

De fleste av Nesøyas beboere jobber utenfor øya, og de er avhengig av å komme seg til jobb enten via bil eller buss. Bussene til Landøya Ungdomskole, Den Internasjonale skolen og rutebusser som skal korrespondere med andre busser/tog og/eller holde sin opprinnelige tidtabell vil også bli påvirket av om trafikken på Nesøya blir sterkt overbelastet og kaotisk.