

[Forside](#) / [Uttalelser](#)

/ Skoleskyss – den objektive vurderingen av om en skolevei er særlig farlig på vinteren

Skoleskyss – den objektive vurderingen av om en skolevei er særlig farlig på vinteren

6.5.2024 (2023/5268)

Saken gjelder retten til skoleskyss ved særlig farlig skolevei på vinteren. Mor hadde søkt om skoleskyss for sine to barn på 4. trinn fordi hun mente en del av skoleveien var særlig farlig på vinteren. Statsforvalteren i Vestland mente at barna kunne gå i et tråkk ved siden av veibanen. Avslaget var særlig begrunnet med at fartsgrensen på stedet var 40 km/t, og at fri sikt la til rette for at kjørende kunne ivareta fotgjengeres sikkerhet på veistrekkingen.

Mor klaget til ombudet fordi hun blant annet mente at veistrekkingen var farligere enn det Statsforvalteren hadde lagt til grunn, og viste til mengden tungtrafikk og hvordan tråkket så ut. Hun sendte inn et bilde av den aktuelle veistrekkingen som viste større snømengder og et barn som gikk i tråkket.

Sivilombudet er kommet til at det er relevant å legge vekt på forventet snømengde ved den objektive vurderingen av om en skolevei er «særlig farlig» etter opplæringslova § 7-1 første ledd tredje punktum. Ombudet har ikke vesentlige innvendinger mot den objektive farevurderingen av veistrekkingen i vintersesongen, og er enig i at enkeltdagene med snø ikke gjør at veistrekkingen når opp til terskelen for hva som er særlig farlig eller vanskelig i vintersesongen som helhet.

Sakens bakgrunn

(1) A søkte 12. april 2023 Bergen kommune om skoleskyss for sine to barn for skoleåret 2023/2024. Barna ville høsten 2023 begynne på 4. trinn og være 9 år gamle. Søknaden var begrunnet med at deler av skoleveien var særlig farlig, jf. opplæringslova § 7-1 første ledd

trede punktum. Barna hadde fått innvilget skoleskyss på dette grunnlaget forrige skoleår. I søknaden stod det at det var strekningen sørover langs X i retning skolen som var særlig farlig. Hun hadde også kommentert at det ville være farlig for dem å gå omveien nordover langs X.

(2) Bergen kommune avslo søknadene 13. april 2023 og begrunnet avslagene med at søsknene, etter å ha krysset X, kunne gå en kortere strekning nordover langs X. Skoleveien ville da bli noe lengre. Etter klage fra mor opprettholdt Statsforvalteren kommunens avslag i vedtak 25. og 26. mai 2023. Statsforvalteren mente at ruten sørover på X ikke var særlig farlig eller vanskelig, og at barna kunne gå denne veien.

(3) Mor søkte 12. september 2023 kommunen om vinterskyss for barna. Søknaden var begrunnet med at strekningen sørover på X var særlig farlig på vinterstid. Kommune avslo søknadene 22. september 2023 og viste igjen til at barna isteden kunne gå nordover på X. Statsforvalteren opprettholdt avslagene i vedtak 10. og 13. november 2023 med den begrunnelse at X i sørgående retning ikke var særlig farlig eller vanskelig på vinteren.

(4) Mor brakte saken inn for Sivilombudet. I klagen skrev hun blant annet at tråkket på vestsiden av X som Statsforvalteren mente at barna skulle gå på var en grøft/bekk med snublefarer, og hun la ved bilder av tråkket. Videre viste hun til mengden tungtrafikk på veien knyttet til tankanlegget i Y og at fartsdemperen der barna krysser X ikke hadde effekt på tungtransporten.

Våre undersøkelser

(5) Vi fant grunn til å undersøke saken nærmere. Statsforvalteren i Vestland ble bedt om å svare på flere spørsmål knyttet til farevurderingen av den aktuelle strekningen langs X og det faktiske grunnlaget for vurderingen.

(6) På spørsmålet om hva som var det faktiske grunnlaget for vurderingen av veien på vinterstid ble det redegjort for hvilke kilder som ble brukt for å belyse forholdene ved veien. Blant annet viste statistikk fra www.yr.no at det i gjennomsnitt hadde vært tre og en halv dag med snødybde over 10 cm i perioden 2014 til og med 2023.

(7) Fordi det var uklart ut fra vedtakene hvilken side av X barna skulle gå langs på vei hjem fra skolen, spurte vi om de skulle gå på vestlig side både til og fra skolen. Statsforvalteren svarte at de mente at barna skulle gå på stien på vestlig side begge veier.

(8) På spørsmål om det hadde betydning i farevurderingen at barna ikke vil se trafikk som kjører i samme retning som de gikk, svarte Statsforvalteren at de sikkerhetsmessige

fordelene ved å gå på stien på vestsiden var større enn fordelene man får ved å se kjørende på samme side av veien.

(9) Videre spurte vi om hvorfor Statsforvalteren hadde lagt en annen rute til grunn enn den kommunen hadde valgt, og vi ba Statsforvalterens vurdere om det å gå nordover på X var særlig farlig eller vanskelig. Statsforvalteren svarte at det var lite sannsynlig at barna faktisk ville benytte seg av kommunens rute. Det var derfor verdifullt for klageren å få vurdert ruten sørover. Etter Statsforvalterens oppfatning fremstod begge retninger på X med lik risikoprofil. Statsforvalterens syn var at veistrekningen nordover på X ikke var særlig farlig eller vanskelig for barna.

(10) Fordi det stod i vedtakene at det vil være utfordrende å gå ut av veibanen i perioder og år med mye snøfall, spurte vi om Statsforvalteren hadde vurdert faren dersom to større kjøretøy møtes på et sted der barna ikke har mulighet til å tre ut av veibanen. Statsforvalteren svarte at det bare unntaksvis vil være utfordringer med å gå ut av veibanen på grunn av høye brøytekanter fordi det sjelden er mye snø i området. Videre var det tatt høyde for større kjøretøy i farevurderingen.

(11) Klager sendte 8. februar 2024 inn et bilde som viste den aktuelle strekningen av X med snø der et av barna gikk med snø til knærne i stien på vestsiden. Bildet er fra tiden etter Statsforvalterens behandling av saken. Det viste også brøytekanter på begge sider av veibanen og at gatelysene ikke var på. Vi oversendte bildet til Statsforvalteren, og stilte samtidig tillegsspørsmål om værforholdenes betydning i farevurderingen. Statsforvalterens svar er gjengitt under.

(12) Klageren kom med merknader til Statsforvalteres svar. For den veistrekningen ombudets undersøkelse gjaldt påpekte hun blant annet at bildene Statsforvalteren sendte sammen med svaret ikke er representativ for hvordan tråkket ser ut når det regner, og at tråkket er mer en bekk/grøft. Videre skrev hun at trafikkmengden er noe større enn Statsforvalteren har lagt til grunn, at tankbilene ikke kjører forsvarlig og at det hadde vært feil med gatelysene i flere uker i januar og februar 2024.

Sivilombudets syn på saken

(13) Spørsmålet i saken er om den aktuelle strekningen barna må gå på langs X når over terskelen for å anses som «særleg farleg eller vanskeleg» på vinteren, jf. opplæringslova § 7-1 første ledd tredje punktum. Det er den objektive farevurderingen av X på vinterstid som har vært tatt opp i undersøkelsen herfra, og hvilken betydning det har at forholdene ved veien endres de dagene det er mye snø på vinteren.

Det rettslige utgangspunktet

(14) Det følger av opplæringslova § 7-1 første ledd tredje punktum at «[e]lvar som har særleg farleg eller vanskeleg skoleveg har rett til gratis skyss utan omsyn til veglengda.» I forarbeidene til lovbestemmelsen står det at blant annet skoleveiens tilstand, klima, trafikkforholdene og forhold knyttet til den enkelte eleven skal vurderes, se Ot.prp. nr. 46 (1997-1998) i de spesielle merknadene til § 7-1. Hvor store farer eller vansker som skal til før retten til skyss utløses, gir ikke lovteksten veiledning om.

(15) I uttalelse 15. desember 2021 ([SOM-2021-3315](#)) punkt 3.1 gjennomgikk ombudet rettskildebildet og uttalte seg generelt om terskelen for å anse vilkåret om særlig farlig skolevei som oppfylt:

«Ombudet er etter denne gjennomgangen kommet til at det gjelder en forholdsvis høy terskel for å anse en skolevei som «særleg farleg» for en bestemt elev. Eleven må ut fra sine forutsetninger utsettes for en fare som er en del større enn det elever vanligvis utsettes for når de ferdes til og fra skolen. Ved sammenlikningen som inngår i fastleggelsen av terskelen, skal det anlegges et bredt perspektiv der det ses hen til alle typer skoleveier i hele landet og hvilken fare samfunnet finner det akseptabelt at elever utsettes for på skoleveiene.»

(16) Når spørsmålet er om en geografisk avgrenset del av skoleveien er særlig farlig eller vanskelig, vil det være de samlede faremomentene ved denne delen som skal vurderes. I forarbeidene til ny og vedtatt opplæringslov, Prop. 57 L (2022–2023) punkt 37.5.1, påpeker departementet at tilføyselsen «ein del av vegen» i bestemmelsen er ment som en presisering av gjeldende rett.

(17) I Utdanningsdirektoratets rundskriv Udir-2-2019 punkt 2.2 står det om den objektive farevurderingen at årstidenes påvirkning på veiforholdene (for eksempel lys/sikt, føre og brøyting) kan føre til at en elev får en farlig eller vanskelig skolevei deler av året.

Om den aktuelle delen av skoleveien

(18) X er fylkesvei, og den aktuelle strekningen har i dag en fartsgrense på 40 km/t og er uten fortau. Barna krysser X ved Z (veien der barna bor). Krysningepunktet er uten fotgjengerfelt, og det er fartsdemper der. De går deretter langs X i sørgående retning i ca. 120 meter til de tar inn Æ for å unngå å gå X direkte til skolen.

(19) Barna må gå på vestlig side av X både til og fra skolen. På den siden er det et tråkk ved siden av veibanen. Veiskulderen er smal. Bilder klager har sendt inn fra vinteren 2024 viser at tråkket ikke brøytes, og at det legger seg snø fra brøyting av veien der tråkket går. På østlig side av veien er det hindringer som en skråning og en mur som gjør det vanskelig

å tre ut av veibanen. Veien er lyssatt på østlig side. Statens vegvesen har skjønnsmessig anslått trafikkmengden for den aktuelle delen av X til en årlig døgntrafikk (ÅDT) til 2300, hvorav 8 % lange kjøretøy.

Statsforvalterens vurdering av om barnas skolevei er særlig farlig eller vanskelig

(20) I vedtakene skrev Statsforvalteren at det i perioder med mye snø vil være utfordrende å tre ut av veibanen på den aktuelle strekningen. Under den objektive vurderingen står det:

«I de periodene der [barna] ikke vil ha mulighet til å tre ut av veibanen vurderer vi at lyssettingen, uhindret fri sikt for bilister og fotgjengere, lav fartsgrense og den korte distansen dette gjelder, gjør at det ikke vil utgjøre en særlig fare å gå partiet på X.»

(21) Statsforvalteren har på spørsmål i ombudets undersøkelse svart at snøforholdene som klagers bilde viste er tatt høyde for i vurderingen over, og har utdypet hvordan farevurderingen generelt gjøres i disse sakene:

«Når vi vurderer trafikktryggleiken på ein skuleveg, tek vi alltid utgangspunkt i dei minst gunstige køyreforholda, innanfor ein viss normalvariasjon. Vi tek ikkje høgde for ekstremsituasjonar som til dømes flaum, tekniske feil, eller andre heilt spesielle situasjonar som kan påverka trafikkforholda. I desse sakene har vi vurdert at stopplengda for bilistar er betydeleg mindre enn den frie sikta dei har til fotgjengarar, sjølv ved isete vegbane og lang reaksjonstid. Vi meiner difor å ha tatt høgde for dei vêrforholda som kjem fram av biletet i våre tidlegare vurderingar.»

(22) Om betydningen av snømengden på skoleveien uttalte Statsforvalteren følgende:

«I dei tilfella vi finn det sannsynleg at snømengda kan føre til høge brøytekantar med dårleg sikt og få fluktvegar, innvilgar vi vinterskyss. Vi legg mellom anna vekt på forventa hyppigheit av større snøfall og kor lenge det er forventa at snøen kan bli liggande. Om desse momenta sannsynleggjer at snømengde er eit sakleg moment å ta stilling til i dei ulike sakene vi handsamar, gjer vi dette.»

(23) Ombudet forstår Statsforvalterens vedtak og svar på spørsmålene slik at skoleveien er vurdert ut fra en normalsituasjon på vinterstid, og at det i denne vurderingen er tatt høyde for at det enkelte dager kan komme større snømengder. Det avgjørende for Statsforvalteren er at fartsgrensen og god sikt legger til rette for at sjåførene kan ivareta fotgjengernes sikkerhet også på de få dagene med større snømengder. Det vil derfor ikke være for farlig for barna å gå i veibanen de dagene det er vanskelig å tre ut av veibanen eller å gå i tråkket på grunn av mye snø.

(24) Slik ombudet ser det er de konkrete faremomentene ved veien i en normalsituasjon manglende tilrettelegging for fotgjengere, en ikke ubetydelig mengde tungtrafikk til Y og at barna ikke ser trafikken som kjører i samme retning som de går (på vei til skolen). I SOM-2021-3315 er manglende fortau eller gangvei i typiske boligområder et eksempel på risiko som i alminnelighet må aksepteres. Det samme gjelder kryssinger av mer trafikkerte veier med høyere fartsgrense enn småveier i boligstrøk. Ombudet mener at faremomentene ved veien uten snømengdene som klagers bilde viste er innenfor et akseptabelt farenivå særlig fordi tråkket langs veibanen fremstår som «farbar».

(25) Etter ombudets syn endres veiens risikoprofil på dager med større snømengder som på klagers bilde. Under slike forhold er det sannsynlig at barna vil gå ytterst i veibanen og ikke i tråkket som fremstår som lite tilgjengelig. Det er realistisk at det kan oppstå situasjoner der barna møter tunge kjøretøy som passerer hverandre. Om slike værforhold hadde vært normalsituasjonen en vintersesong, er ombudets oppfatning at man ligger tett opp mot, eller kanskje over, terskelen for hva som er «særleg farleg».

(26) Statsforvalteren tar utgangspunkt i statistikk for snømengde og hvor lenge snøen blir liggende i vurderingen. Ombudet er enig i at dette er et godt grunnlag for videre analyse av snøens påvirkning på den konkrete skoleveiens faremomenter. Som Statsforvalterens vurderinger viser, er det svært sjeldent større snømengder i dette området. Ombudet er derfor enig i at det er saklig og relevant å legge vekt på at slike værforhold forekommer sjeldent i farevurderingen av veien i vintersesongen.

(27) I forlengelsen av dette vil ombudet peke på at uventede store snømengder kan oppstå flere steder i landet hvor det normalt er lite snø, noe vinteren 2023/2024 har vært et eksempel på. Det kan for eksempel føre til at barna som går på fortau eller gangveier må gå i veibanen en periode i påvente av at fortau brøytes. Som Statsforvalteren er inne på kan ikke betydelige avvik fra normal snømengde (eller andre ekstremisituasjoner) gjøre at skoleveier som normalt er akseptable anses som farlig i opplæringslovas forstand. Hva gjelder snø må det avgjørende være hvor hyppige snøfall man kan forvente, kombinert med hvor mye de øvrige faremomentene forsterkes av værforholdene.

(28) Både i saker som gjelder retten til skoleskyss på grunn av farlig skolevei og om et innvilget skysstilbud er forsvarlig kan det oppstå et spenn mellom objektive risikomomenter og den subjektive opplevelsen av farenivået. Mange skoleveier i landet har faremomenter ved seg uten at de når opp til terskelen for farlig skolevei i opplæringslovas forstand. Slike farer må barn på småskoletrinnet (og større barn) gradvis trene på å håndtere. I sivilombudets uttalelse 11. april 2023 ([SOM-2022-5332](#)) er det uttalt at vurderingen av om skoleveien er «særleg farleg eller vanskeleg» ikke skal vurderes ut fra foreldrenes oppfatning av om barnet kan gå alene til skolen eller ikke. Videre er det vist til at

trafikktilvenning på skoleveien må anses å følge av foreldreansvaret. Det kan f.eks. innebære at foreldre eller andre en periode må følge barnet på hele eller deler av skoleveien dersom foreldrenes oppfatning er at barnet ikke kan gå alene.

(29) Etter dette har ikke ombudet avgjørende innvendinger til den objektive farevurderingen Statsforvalteren har gjort knyttet til vilkåret om «særleg farleg» skolevei.

Konklusjon

(30) Sivilombudet er kommet til at det er relevant å legge vekt på forventet snømengde ved den objektive vurderingen av om en skolevei er «særleg farleg» etter opplæringslova § 7-1 første ledd tredje punktum. Statsforvalteren har vurdert hvordan veien påvirkes av større snømengder. Ombudet er enig i at enkeltdagene med snø ikke gjør at veistrekningen er særlig farlig eller vanskelig i vintersesongen, og har ikke vesentlige innvendinger mot den objektive farevurderingen.

6.5.2024 (2023/5268)