



Retningslinjer

for særlig farlig eller vanskelig skolevei

Vestvågøy kommune

2019-2023

DEL 1

Dokumentet er en generell veileder for å vurdere særlig farlige og vanskelige skoleveier i Vestvågøy kommune. Dokumentet består av tre deler. Del 1 er en generell forklarende del. Del 2 er matrise for vurdering av skoleveier. Del 3 er en generell veileder for vurderte skoleveier i Vestvågøy kommune.

Innhold

Bakgrunn	3
Mandat	3
Arbeidsgruppen	3
Dokumentets status	4
Opplæringsloven og retten til skoleskyss	4
Særlig farlig og vanskelig skolevei	4
Om dokumentet og rammene for arbeidet	5
Metode	5
Trafikkopplæring og trening	6
Barnas forutsetninger	6
Søknad om skoleskyss	7
Saksbehandlingsrutiner og orientering til foresatte	7
Begrepsliste	7
Kilder	8
Del 2 – Matrise for vurdering av særlig farlig og vanskelig skolevei	9
Del 3 – Vurdering av særlig farlig og vanskelig skolevei	11

Bakgrunn

Lov om grunnskolen og den videregående skole – opplæringsloven kapittel 7 hjemler skoleskyssordningen.

«Elevar i 2.- 10. årstrinn som bur meir enn fire kilometer frå skulen har rett til gratis skyss. For elevar i 1. årstrinn er skyssgrensa to kilometer. Elevar som har særleg farlig eller vanskelig skolevei har rett til gratis skyss utan omsyn til veglengda».

Kommunen fikk rundt 5 søknader om utvidet rett til skoleskyss for skoleåret 2018/19. Det mest sentrale punkt som da kommer til vurdering, er om veien kan klassifiseres som *særleg farlig*. Dette er krevende vurderinger og det vil derfor være av stor betydning at veifaglig kompetanse tar en gjennomgang av våre skoleveier, og fastsetter hvem av disse som skal klassifiseres som særleg farlig. Dette vil lette arbeidet i saksbehandlingen, men også kvalitetssikre at vi får lik behandling og kvalifiserte vurderinger.

Det eksisterer i dag en liste over hvilke veier som er klassifisert som særleg farlige. Listen benyttes som referanse ved vurdering av farlige skoleveier, og er sist revidert i 2014. Kommunen ønsker nå å utarbeide retningslinjer, slik at de ivaretar endringer av forhold tilknyttet skoleveien, og gir klare føringer for vurdering av den enkelte skolevei. Retningslinjene skal være et hjelpemiddel til god og forutsigbar saksbehandling i kommunen.

Utviklingen av veinettet, trafikkmengde og den alminnelige oppfatning av hva som er særleg farlig, gjør at rådmannen nå fremmer en politisk sak, der han søker støtte for retningslinjer i vår saksbehandling. Slik politisk behandling bør skje med jevne mellomrom. Administrasjonens forslag til rullering av retningslinjene er hvert fjerde år, eller når større endringer i ett eller flere av vurderingskriteriene trer i kraft. En slik rulleringssyklus vil harmonere med rullering av planen for trafiksikkerhet.

Mandat

Arbeidet er gjennomført av en arbeidsgruppe. Arbeidsgruppas mandat var å revidere gjeldende oversikt, samt utarbeide retningslinjer for vurderingen av skoleveienes sikkerhet. Retningslinjene skal ivareta elevenes sikkerhet i henhold til opplæringslovens krav til særleg farlig og vanskelig skolevei. Mandatet er gitt av kommunalsjef for utdanning, Pål Einar Røch Johansen.

Arbeidsgruppen

Arbeidsgruppen er sammensatt av ansatte i Vestvågøy kommune:

- Steinar Bergheim, rådgiver skole, HR og tjenesteutvikling.
- Bernhard Rottem, fagansvarlig vei og trafiksikkerhet, Prosjekt og infrastruktur.
- Nora Warhuus Samuelsen, folkehelsekoordinator ved Næring, plan og utvikling.

Arbeidet har foregått fra januar til mai 2019.

Dokumentets status

Retningslinjene legges frem for kommunestyret i mai 2019. Dokumentet eies av utdanningssektoren i kommunen. Dokumentet gis ingen egen høring i forkant, da faglige vurderinger er gjort av kvalifiserte personer innen vei og trafikk. Parter, foreldre, foresatte eller elever, som er uenig i de vedtatte retningslinjene gis mulighet til å bli hørt gjennom søknad og eventuell klageprosess. Retningslinjene bør ha en rullerende vurdering hvert fjerde år, neste gang i 2023.

Opplæringsloven og retten til skoleskyss

Lov om grunnskolen og den videregående skole – opplæringsloven kapittel 7 hjemler skoleskyssordningen.

«Elevar i 2.- 10. årstrinn som bur meir enn fire kilometer frå skulen har rett til gratis skyss. For elevar i 1. årstrinn er skyssgrensa to kilometer. Elevar som har særleg farlig eller vanskelig skolevei har rett til gratis skyss utan omsyn til veglengda».

Loven gir skoleeier klare regler for hvilke avstander som kvalifiserer til skoleskyss, og at skyssen skal være gratis for elev og foresatte. Skoleskyss er imidlertid bare en av flere forhold som påvirker sikkerheten og trygghetsfølelsen til elevene langs skoleveien.

Hvordan trafikkanter opptrer vil i stor grad være medvirkende for å skape trygge forhold for de som må gå langs veien. Her er både voksne i bil og barna selv aktører. Mye kan gjøres for å påvirke begge parter i ønsket retning, men vi nøyer oss her med å påpeke det ansvar som læreplanverket legger på både skole og foresatte. Ansvarer ligger i å utvikle elevens evne til å mestre livet på generell basis, herunder ferdes trygt langs trafikert vei. Her har både skole og foresatte ansvar, men hovedtyngden hviler på de foresatte. Jfr. Overordnet del av læreplanverket, pkt. 3.3.

«Foreldrene og foresatte har hovedansvaret for barnets oppdragelse og utvikling.»

Skolen har på sin side, i de gjeldene planer, et ansvar for å lære eleven trafikkregler for både fotgjengere og syklende. På syvende trinn skal skolen også ha trukket inn håndtering av sykkel i praksis. Det er viktig at elevene får opplæring både på generelt grunnlag, men også hvordan de skal ferdes langs konkrete strekninger der de ferdes daglig til og fra skolen.

Totalen av dette vil forhåpentligvis ha god innvirkning på den enkeltes adferd langs veien, og slik redusere risiko for uhell. God kommunikasjon og ansvarsfordeling mellom skole og foresatte er en forutsetning for at tiltakene skal gjennomføres, og på en forsvarlig måte.

Særleg farlig og vanskelig skolevei

Opplæringsloven § 7-1 første ledd sier at elever som har *særleg farlig eller vanskelig* skolevei har rett til gratis skyss uten hensyn til veilengden.

Dagens veinormaler er utarbeidet for å skille mellom sikker og farlig vei. Det er ikke utarbeidet nasjonale normaler for å skille ut særleg farlig skolevei. Utdanningsdirektoratet har i rundskriv 3-2009 i kapittel 12 forsøkt å tilnærme seg en beskrivelse av særleg farlig eller vanskelig skolevei på følgende måte:

«Elevar som ferdast i trafikken vil alltid vere utsett for en viss fare. Dette er likevel ikkje nok til å få gratis skyss ettersom det må vere tale om en «særleg risiko». Dette inneber at faren ved og ferdast på denne vegen må vere utanom det vanlege for at vegen skal kunne karakteriserast som «særleg farlig eller vanskeleg» skoleveg for den einskilde elev».

Ved vurdering om veien er «særleg farlig eller vanskelig» må alle relevante forhold ved veien kartlegges. Dette kan være trafikk tetthet, veidekke, bredde, vegskulder, fotgjengeroverganger, fartsdumper, lys, generell sikt, fartsgrense og ulykkesstatistikk. En må være oppmerksom på at trafikkforhold kan endres gjennom årstidene, for eksempel når det gjelder lys/sikt, føre og brøyting.

Det må deretter gjøres en vurdering av om den enkelte elev har forutsetninger for å ta seg forsvarlig fram i det aktuelle trafikkbildet. Ved den individuelle vurderingen må det tas hensyn til alder, utvikling, syn og hørsel.

Av verktøy til å gjøre vurderinger av særleg farlig skolevei, har gruppen tatt utgangspunkt i en matrise for å definere disse. Matrisen tar hensyn til veiens beskaffenhet, veilys, årsdøgnetrafikk (ÅDT), fartsgrenser, kryssing av vei under ulike forhold, stoppsikt og forskjellig anlegg for myke trafikanter.

Matrisen tar også hensyn til elevens kognitive og motoriske utvikling, mål i Kunnskapsløftet og forventet trafikkopplæring i hjemmet. I alle forhold forutsettes det en normal trafikkatferd. Kommunale veier med fartsgrense under 50 km/t anses å falle utenfor begrepet særleg farlig og vanskelig skolevei.

Matrisen er hentet fra Retningslinjer for særleg farlig skolevei i Alta kommune.

Om dokumentet og rammene for arbeidet

Dette dokumentet består av tre deler. Del 1 er en generell og forklarende del. Del 2 er matrisen som er utarbeidet som skal fungere som en generell veileder for vurdering av skoleveier. Del 3 er en generell veileder for vurderte skoleveier i Vestvågøy kommune.

Vi har ikke vurdert alle skoleveiene i kommunen. Som et utgangspunkt vurderes veier der det er søkt om utvidet skoleskyss. I perioden frem til neste rullering arbeider vi videre med listen over skoleveier, og tar i bruk f.eks Barnetråkk og Hjertesone for å avdekke farlige strekninger og sette inn tiltak.

Metode

For å finne fram til grensegangene mellom farlig og særleg farlig skolevei har arbeidsgruppen søkt etter lignende arbeid gjort hos andre kommuner. Alta kommune er den kommunen vi har valgt som referanse, og mye av disse retningslinjene samsvarer med det arbeidet som er lagt ned i Alta.

Trygg Trafikk har utarbeidet en veileder for særleg farlig eller vanskelig skolevei. Selv om denne ikke sier mye om de fysiske grensegangene ved en vei, sier den en del om forhold og kriterier som bør vurderes. Veilederen anbefaler at man i arbeidet med særleg farlig skolevei blant annet vurderer følgende forhold ved veien:

- Fartsnivå
- Trafikkmengde
- Tilrettelegging for fotgjengere
- Veibredde og veiskulder

- Sikt og sikthindre
- Veikryss
- Inn og utkjøringer
- Kryssing av vei
- Gangfelt

Grenseganger

Statens vegvesen og kommunen har normaler som skiller mellom **sikker og farlig vei**. Det har vært en utfordring å finne grensen mellom *farlig og særlig farlig vei*.

På bakgrunn av kunnskap og erfaringer med sikring av vei, kunnskap om ulykkessammenhenger, lokale forhold, lokale trafikkmønstre, tidligere saksbehandling av særlig farlig skolevei, barns kognitive og motoriske utvikling, samt mål i Kunnskapsløftet, har arbeidsgruppen satt en lokal standard for skille mellom farlig og særlig farlig skolevei. Standarden tilsvarer den utviklet i Alta.

Prosess

Etter at matrisen blir ferdigstilt, ønsker vi å benytte denne i vurderingen av de mest trafikkerte skoleveiene, og de veiene hvor det tidligere har vært innvilget gratis skyss i forbindelse med særlig farlig skolevei.

Vurderingene har vært gjort både ved hjelp av elektroniske hjelpemidler som Norsk vegdata-bank(NVDB) og fysisk befarig av flere veistrekninger. Vurderingene som er gjort i de nye retningslinjene er i mye større grad enn tidligere basert på teknisk informasjon. Man har blant annet benyttet årstdøgns trafikk (ÅDT) som parameter i vurderingen. Utslagsgivende for alle vurderingene som er gjort, er den verste delen av veistrekningen, f.eks. en smal bru.

Trafikkopplæring og trening

Kunnskapsløftet har kompetansemål om trafikk etter 4., 7., og 10. trinn. Det forutsettes derfor at kompetansemålene legges inn i lokale læreplaner slik at elevene får grunnleggende ferdigheter gjennom trafikkopplæringa. Kompetansemålene omfatter trafikkregler for fotgjengere og syklister for de laveste trinnene. På ungdomstrinnet arbeider elevene med hvordan man kan hindre og minske skader ved uhell og ulykke. Trygg Trafikk har utarbeidet veiledningshefte til disse målene i kunnskapsløftet. Foreldre og foresatte har hovedansvaret trafikkopplæringen av egne barn. De bør tidlig drive egentrening på skoleveien. Sikkerhetsutstyr som hjelm, refleksvest og synlighetsprodukter på klær og skolesekk er gode forebyggende tiltak.

De kommunale retningslinjene forutsetter at elevene har fått denne opplæringen fra skole og hjem, og at de har evner og ferdigheter i henhold til målene i kunnskapsløftet.

Barnas forutsetninger

Trygg Trafikk beskriver i sin veileder hvordan barnas kognitive og motoriske utvikling har betydning for deres mulighet til å ferdes sikkert i trafikken. Det er forskjell på vurderinger gjort av en 6-åring, en 10-åring eller en 15-åring på samme skolevei. Det kan også være store individuelle forskjeller mellom barn på samme alder. Dette tar ikke retningslinjene hensyn til, og må særlig vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Søknad om skoleskyss

Søknad om gratis skoleskyss grunnet særlig farlig skolevei sendes til skolens rektor. Rektor behandler søknaden etter *Retningslinjer om særlig farlig skolevei i Vestvågøy kommune*. Alle må søke om gratis skoleskyss. Søknaden må begrunnes, og det gjøres enkeltvedtak i hvert tilfelle. Særlige forhold tilknyttet den enkelte elev eller skolevei må ivaretas gjennom rektors vurdering. Enkeltvedtak kan påklages i medhold av lov om grunnskolen og den videregående opplæringa av 17. juli 1998 jfr. Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker av 10. februar 1967 § 28. Ved avslag på gratis skoleskyss, sendes eventuell klage til fylkesmannen for endelig behandling.

Saksbehandlingsrutiner og orientering til foresatte

Kommunen utarbeider interne saksbehandlingsrutiner samt informasjonsskriv til foreldre og foresatte.

Begrepsliste

Skolevei: Den minst farlige strekningen mellom hjem og skole. Skoleveien er definert langs brøytet vei, og gang- og sykkelvei. Det utløser ikke gratis skoleskyss om eleven velger å benytte en alternativ vei til og fra skolen. Skoleskyss som involverer båt og kai er ikke vurdert.

Sikker vei: En vei hvor alle trafikanter kan ferdes sikkert, så lenge de forholder seg til gjeldende normer og regler.

Farlig vei: Vegens beskaffenhet øker risikoen for ulykker til tross for at normer og regler blir fulgt. Krever at trafikantene gjør noe ekstra for å sikre seg selv og andre.

Særlig farlig skolevei: Elevene har ikke de nødvendige fysiske eller kognitive evner til å ferdes trygt på veien.

I Utdanningsdirektoratet rundskriv 3-2009 benyttes begrepet «særlig farlig og vanskelig skolevei». «Vanskelig skolevei» er i dette dokumentet fanget opp gjennom våre vurderinger av elevenes kognitive evner i et utfordrende trafikkbilde. Vi vil derfor ikke omtale dette i det videre arbeidet.

Gangbart sideareal: Med gangbart sideareal definerer vi i denne tabellen et gangbart område på begge sider av vegen som er minimum 0,5 meter utenfor asfaltkant uten hindring. På grusvei defineres kjørebane kant ut fra kjøremønster.

Med gangbart sideareal mener vi et areal hvor det man kan ferdes uten at det er særlig farlig eller vanskelig. Det forutsettes ikke at all trafikk av myke trafikanter skal skje i dette arealet, men at myke trafikanter skal kunne trekke ut i dette arealet. Unntak fra dette er korte strekninger med dobbeltsidige hindringer som må vurderes separat.

Trygg/Trygghetsfølelse: Trygghetsfølelse (subjektiv sikkerhet) er trafikantenes følelse eller opplevelse av sikkerhet, med andre ord hvordan folk opplever risikoen for ulykker. Referanser: Trafikksikkerhetshåndboka. TØI

Sikker: Sikkerhet kan defineres som en tilstand; fravær av uønskede hendelser eller frihet fra fare og frykt. Denne tilstanden er imidlertid ikke statisk, men påvirkes av endringer i faktorer som trussel og farer, sårbarhet og verdi.

Årsdøgntrafikk (ÅDT): Det totale antall kjøretøy som passerer et snitt på en veg i løpet av ett år, dividert med 365. Referanser: *Statens vegvesens normal N100*.

Stopsikt: Nødvendig sikt lengde fram til et objekt for at bilføreren skal kunne oppdage objektet, reagere, vurdere om han skal bremse og bremse kjøretøyet til stopp. Referanser: *Statens vegvesens normal N100*.

Horisontalkurvatur: Veglinjas linjeføring i horisontalplanet. Referanser: *Statens vegvesens normal N100*.

Vertikal kurvatur: Veglinjas geometriske elementer i vertikalplanet. *Referanser: Statens vegvesens normal N100.*

Tilrettelagt krysningssted (ikke gangfelt): Tiltak kan være siktutbedring, forsterket belysning, trafikkøy, innsnevring, ledegjerder, rumlestriper. *Referanser: V127 Gangfeltkriterier.*

Kilder

Alta kommune; Retningslinjer for særlig farlig skolevei i Alta kommune:

[file:///C:/Users/RH6942km/Downloads/Retningslinjer+for+vurdering+av+skoleskyss+i+forhold+til+trafik+kfarlige+skoleveier%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/RH6942km/Downloads/Retningslinjer+for+vurdering+av+skoleskyss+i+forhold+til+trafik+kfarlige+skoleveier%20(2).pdf)

Statens vegvesen

<http://www.vegvesen.no/Fag/Teknologi/Nasjonal+vegdatabank>

Trygg Trafikk sin veileder; Særlig farlig eller vanskelig skolevei.

https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2017/10/Farlig_skolevei_veileder.pdf

Utdanningsdirektoratets rundskriv 3-2009 i kapittel 12

<https://www.udir.no/regelverkstolkninger/opplaring/Skoleskyss/Udir-3-2009-Sarlege-problemstillinger-i-samband-med-retten-til-skyss/>

Vurdert: 04.04.2019

Del 2 – Matrise for vurdering av særlig farlig og vanskelig skolevei, Vestvågøy kommune

Normal	Bør vurderes	Særlig farlig
--------	--------------	---------------

Fartsgrense Klassetrinn	80 km/t			70 km/t			60 km/t			50 km/t		
	1-4	5-7	8-10	1-4	5-7	8-10	1-4	5-7	8-10	1-4	5-7	8-10
I Veg uten gangbart sideareal og uten lys												
ÅDT 0-300												
ÅDT 301 – 500												
ÅDT 501 – 1500												
ÅDT 1501 – 3000												
ÅDT 3001 – 5000												
ÅDT 5001 -												
II Veg uten gangbart sideareal, med lys												
ÅDT 0-300												
ÅDT 301 – 500												
ÅDT 501 – 1500												
ÅDT 1501 – 3000												
ÅDT 3001 – 5000												
ÅDT 5001 -												
III Veg med gangbart sideareal, uten lys												
ÅDT 0-300												
ÅDT 301 – 500												
ÅDT 501 – 1500												
ÅDT 1501 – 3000												
ÅDT 3001 – 5000												
ÅDT 5001 -												

Fartsgrense	80 km/t			70 km/t			60 km/t			50 km/t		
Klassetrinn	1-4	5-7	8-10	1-4	5-7	8-10	1-4	5-7	8-10	1-4	5-7	8-10
IV Veg med gangbart sideareal og lys												
ÅDT 0-300												
ÅDT 301 – 500												
ÅDT 501 – 1500												
ÅDT 1501 – 3000												
ÅDT 3001 – 5000												
ÅDT 5001 -												
V Anlegg for myke trafikkkanter												
Gang- og sykkelvei												
Fortau												
Utvidet veiskulder												
Kryssing av vei												
Forgjengerfelt	Fotgjengerfelt brukes bare i 50-sone eller lavere. I 60-sone etter særskilt vurdering											
Tilrettelagt kryssingspunkt												
Uten anlegg, ÅDT større enn 300												
Uten anlegg, ÅDT mindre enn 300												
Vegarbeid												
Vertikal og horisontal kurvatur												
Stopsikt hovedvei	115 meter			90 meter			70 meter			55 meter		
Stopsikt samlevei	100 meter			78 meter			61 meter			48 meter		
Dobbeltsidige hindringer; -bruer og dobbeltsidig rekkverk												

Vurdert: 04.04.2019

Del 3 –Vurdering av særlig farlig og vanskelig skolevei i Vestvågøy kommune

Skolekrets	Veinavn	Kriterier	Trinn	Merknad	Farge i tabellen	Utslagsgivende for vurderingen	Anbefalt skyss
Ballstad	Skottnesveien	Stor trafikk med en del tunge kjøretøyer, smal vei, høy fart	1–10	Nord for avkjørsel til Gerhard Schøningsvei	Rød tom 5–7	ÅDT 2180, 9 % TK 60 km/t	Vegarbeid, anbefalt skyss 1–10 i anleggsperiode frem til sommeren 2020
	Ballstadlandet	Stor trafikk med en del tunge kjøretøyer, smal vei, høy fart.	1–10	Sør for Ballstadlandet 12 Høyere andel tungtrafikk om vinteren.	Rød tom 5–7	ÅDT 2180, 9 % TK 50 km/t	1–7. trinn får buss Vinterskyss 8–10 klasse.
Buksnes	Deler av Buksnesveien mot Gjerstadbrekka	Stor trafikk med en del tunge kjøretøyer, smal vei, høy fart	1–7	Sør for avkjørsel til Buksnesveien 514	Rød 5–7	ÅDT 2180, 9 % TK 60 km/t	Vegarbeid, anbefalt skyss 1–7 i anleggsperiode frem til sommeren 2020
	E10 Flæsa og Tussan	Veldig stor trafikk med mange tunge kjøretøyer, høy fart	1–7	Alle adresser nord og øst for Haugsmyra. E10 ansees som trafikkfarlig. Høy gjennomsnittshastighet	Rød 1–10	ÅDT 1600, 7 % TK 80 og 60km/t	1–7. trinn får buss

Skolekrets	Veinavn	Kriterier	Trinn	Merknad	Farge i tabellen	Utslagsgivende for vurderingen	Anbefalt skyss
Bøstad	E 10 fra Skjellstraumen bru til Bøstad	Veldig stor trafikk med mange tunge kjøretøyer, høy fart	1-10	Alle adresser nord for nordre avkjørsel til Bøstad. E10 ansees som trafikkfarlig. Høy gjennomsnittshastighet	Rød 1-10	ÅDT 1550, 18 % TK 80 km/t	1-10. trinn får buss
	E 10 fra Ostad til krysset på Liland	Veldig stor trafikk med mange tunge kjøretøyer, høy fart	1-10	Vest for Tangstadkrysset ved sykkelstiens slutt. E10 ansees som trafikkfarlig. Høy gjennomsnittshastighet	Rød 1-10	ÅDT 3827, 10 % TK 80 km/t	1-10. trinn får buss
Fygle	Ramsvikveien	Stor trafikk med en del tunge kjøretøyer, smal vei, høy fart	1-7	Sør for Ramsvikveien 226 Høyere andel tungetrafikk vinter.	Gul 1-4	ÅDT 161, 10 % TK 60 km/t	1-4 får buss 5.trinn får vinterskyss
	Hagskarveien	Stor trafikk med en del tunge kjøretøyer, smal vei, høy fart	1-7	Vest for Hagskar-veien 10. («Svingen») Høyere andel tungtrafikk om vinteren	Rød tom. 5-7	ÅDT 800, 10 TK 60 km/t	1-4 med drosje 5.trinn får vinterskyss med buss

Skolekrets	Veinavn	Kriterier	Trinn	Merknad	Farge i tabellen	Utslagsgivende for vurderingen	Anbefalt skyss
Svarholt	J.M.Johansens vei mot Ytre Stamsund	Delvis smal og svingete vei som mangler fortau, samt en del tungtrafikk. Uoversiktlig strekning, spesielt i «Vaglesvingen».	1–10	Fra «Vaglesvingen» og utover.	Rød 1–10	ÅDT 2300, 9 % TK 50 k/t	1–10 får buss
	Skifjordveien gjennom Skifjordmarka	Delvis smal og svingete vei som mangler fortau, samt en del tungtrafikk.	1–10	Fra sykkelstiens slutt. Vest for avkjørsel til Øyanveien i Myklevik.	Rød 1– 10	ÅDT 1841, 9 % TK 80 km/t	Buss for 1–10
Eltoft Montessori	Mærvolltunnelen	Trang tunnel som gjør det særskilt farlig for fotgjegere.	1–7	Vest for tunnelen.	Gul 1–4	ÅDT 200, 8 % TK Tunnell tilsier høy trafikkfare.	Buss for 1–7
	E10 fra Ostad til krysset på Liland	Veldig stor trafikk med mange tunge kjøretøyer, høy fart. Sterkt trafikkfarlig med høy gjennomsnittsfart.	1–7	Vest for Tangstadkrysset ved sykkelstiens slutt.	Rød 1–10	ÅDT 3827, 10% TK 80 km/t	Buss for 1–7

Skolekrets	Veinavn	Kriterier	Trinn	Merknad	Farge i tabellen	Utslagsgivende for vurderingen	Anbefalt skyss
Opdøl Montessori	E10 der det mangler gang- og sykkelsti	Veldig stor trafikk med mange tunge kjøretøyer, høy fart. Sterkt trafikkfarlig og høy gjennomsnittsfart.	1-10	Nord for Leknesveien 517	Rød 1-10	ÅDT 3827, 10% TK 60 km/t	Buss 1-10
	Leiteveien mot Leitebakken	Stor trafikk, smal vei og høy fart. Smal veg / høy fart.	1-10	Hele Leiteveien	Rød 1-4 Gul 5-7	ÅDT 190, 5 % TK	Buss 1 - 10

- For alle veiene på denne listen gjelder, at når gang- og sykkelsti er bygget på strekningen, regnes ikke skoleveien som særlig trafikkfarlig.
- Det er gjort en nærmere presisering av hvor grensene for utvidet skoleskyss går. Avkjørsler og husnummer er hentet fra 1881.no.
- Det legges til grunn hvor barnet har sin hjemmeadresse. Hvis et barn som bor i et område der vi dekker skyss, likevel må gå til et busstopp som ligger i et område der skyss ikke dekkes, vil søknaden innvilges.
- Vinterskyss defineres som tiden fra og med 1. november og til og med 1. mars. (Jfr arkivsak 06/2665)

