Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Skoleskyss og trafikksikker skolevei

Utvikling, drivere og tiltak

Susanne Nordbakke, Kenneth Løvold Rødseth, Silvia Olsen,
Aslak Fyhri, Berit Grue, Bo Dorothy Dong, Inga M. Ydersbond

2135/2025

Tittel:	Skoleskyss og trafikksikker skolevei - Utvikling, drivere og tiltak
Tittel engelsk:	Title - Sub-Title
Forfatter:	Susanne Nordbakke, Kenneth Løvold Rødseth, Silvia Olsen, Aslak Fyhri, Berit Grue, Bo Dorothy Dong, Inga M. Ydersbond
Dato:	01.2026
TØI-rapport:	2135/2025
Antall sider:	96
ISSN elektronisk:	2535-5104
ISBN elektronisk:	978-82-480-1839-1
Finansieringskilder:	Statens veivesen
TØIs p.nr.:	5613 – Skoleskyss
Prosjektleder:	Susanne Nordbakke
Kvalitetsansvarlig:	Petter Christiansen
Ferdigstilling:	Trude Kvalsvik
Fagfelt:	Reisevaner og mobilitet
Emneord:	Skoleskyss, skolereiser, trafikksikker skolevei

Kort sammendrag

Omfanget av skoleskyss i Norge har vært relativt stabilt i perioden 2018–2024, men andelen lukket skoleskyss med taxi og minibuss har økt i alle regioner. Rundt 80–85 prosent av skoleskyssberettigede elever bor over lovfestet avstandsgrense, noe som indikerer et teoretisk potensiale for å redusere skyssomfanget med 10–15 prosent. Omfanget av skoleskyss påvirkes i stor grad av skolestruktur og bosettingsmønster, herunder skolettethet, skolestørrelse, skoletype og befolkningstetthet, mens kvaliteten på veginfrastrukturen har betydning i rurale områder. Kostnadene for skoleskyss drives av antall elever, transportmiddelvalg og enhetspriser, der økt bruk av lukket skyss bidrar til høyere kostnader per elev. Kommunene investerer betydelige midler i trafikksikre skoleveier, anslått til rundt 2 milliarder kroner årlig. Best resultater oppnås gjennom tverrfaglig samarbeid og bruk av virkemidler som Trafikksikker kommune og hjertesoner.

Summary

The extent of school transport in Norway has been relatively stable in the period 2018–2024, but the proportion of closed school transport by taxi and minibus has increased in all regions. Around 80–85 percent of students entitled to school transport live beyond the statutory distance limit, which indicates a theoretical potential to reduce the extent of transport by 10–15 percent. The extent of school transport is largely influenced by school structure and settlement patterns, including school density, school size, school type and population density, while the quality of road infrastructure is important in rural areas. The costs of school transport are driven by the number of students, choice of transport mode and unit prices, where increased use of closed transport contributes to higher costs per student. Municipalities invest significant funds in traffic-safe school routes, estimated at around NOK 2 billion annually. The best results are achieved through interdisciplinary cooperation and the use of instruments such as Traffic-Safe Municipality and Heart Zones.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder Åndsverklovens bestemmelser.

Transportøkonomisk Institutt, Gaustadalléen 21, 0349 Oslo, E-post: toi@toi.no www.toi.no

Forord

Nasjonal transportplan har en målsetting om at 80 prosent av barn og unge i alderen 6 til 15 år, og som har en skolevei opp til fire kilometer, skal gå eller sykle til skolen. Media tegner et utfordringsbilde der trafikksikkerheten på barns skolevei stadig problematiseres og der ulike trender bidrar til at flere barn og unge har behov for skoleskyss, som blant annet skolenedleggelser, delt bosted, mer trafikk og høyere hastigheter og flere elever som ikke går på sin «nærskole». I tillegg viser studier at kostnadene til skoleskyss har økt de siste årene. Det primære formålet med prosjektet er å gi myndighetenes et kunnskapsgrunnlag med å tilrettelegge for kollektiv, sykkel og gange og for fylkeskommuners og kommuners arbeid med skoleskyss og trygg skolevei. Dette formålet er delt opp i to delmål: 1) Å få kunnskap om hva som kan forklare kostnadsveksten i skoleskyss og 2) Å få kunnskap om trafikksikkerhetsarbeidet med trygge skoleveier er på rett vei eller ikke og hvilke tiltak som eventuelt må til for å gjøre skoleveien mer trygg og trafikksikker.

Prosjektet er gjennomført på oppdrag av Statens vegvesen (SVV). Statens vegvesen har hatt en egen prosjektgruppe bestående av Liv Øvstedal, Marit Espeland, Kjersti Granås Bardal og Lars Christensen, med førstnevnte som leder. Vi vil takke prosjektgruppen hos Statens vegvesen for god oppfølging og uvurderlige innspill til prosjektet underveis, både med tanke på datainnsamlingen og den helhetlige forståelsen av prosjektet. Det ble i tillegg nedsatt en arbeidsgruppe i prosjektet bestående av følgende eksterne aktører (representanter i parentes): Kollektivforeningen (Olov Grøtting), Kolumbus (Øystein Nybø), Skyss (Ingrid Husevåg Døskeland), Agder Kollektivselskap (Anne Siri Skomedal), Nordland fylkeskommune (Ståle Andersen), AtB (Danielle Hveding) og Innland fylkeskommune (Randi Øverhaug Sagheim). Vi vil takke arbeidsgruppen for veldig gode møter om innspill både til datainnsamling fra kollektivselskapene og utvelgelse av case-kommuner.

Vi vil spesielt takke Øystein Nybø (Kolumbus), Anne Siri Skomedal (Agder Kollektivtransport), Tiril Friid-Hauglund (Ruter) og Lene Løfvold (Østfold kollektivtrafikk) for den enorme innsatsen de og deres kollegaer gjorde for å levere kategoriserte data om skoleskyss og kostnader knyttet til skoleskyss. En spesiell takk også til Olov Grøtting i Kollektivtrafikkforeningen med å sende ut datamatrisen til kollektivselskapene for utfylling, med påminnelser.

Prosjektet er blitt ledet av Susanne Nordbakke, som har koordinert prosjektaktivitetene, og har også bidratt i datainnsamlingen fra kollektivselskapene. Hun har også skrevet innledningen, utviklingen i transportmiddelbruk siden 70-tallet (kapittel 2.2.1) og det meste av kapittel 7 med innspill fra resten av prosjektteamet. Kenneth Løvold Rødseth har hatt hovedansvaret for datainnsamlingen fra kollektivselskapene og koblingen av ulike datasett og for gjennomføringen av analyser av omfang, utvikling og kostnadsdrivere i skoleskyss og skrevet kapittel 3 og 4. Han tok også initiativ til å lage indikatorer på trafikksikkerhet i skolekretsene basert på data fra NVDB. Bo Dorothy Dong har tilrettelagt disse dataene for analyser og har gjennomført analysen i kapittel 3.4. Berit Grue har hatt hovedansvaret for kapittel 2.1 og 2.2 om transportmiddelbruk og avstander på skolereiser. Aslak Fyhri har drøftet tiltak for å få flere til å gå eller sykle til skolen (i kapittel 2.3) og også gjennomført datainnsamling og analyser av investeringer i trafikksikre skoleveier (kapittel 6). Silvia Olsen har hatt hovedansvaret for forskningsdesign og utvelgelse av case-kommuner i analysen av aktører, prosesser og virkemidler (kapittel 5), samt skrevet om Vestland fylkeskommunes erfaringer med et rådgivende organ (vedlegg 3). Inga Magrete Ydersbond har gjennomført de fleste intervjuene. Hun har også gjennomført analysene sammen med Silvia Olsen (kapittel 5). Jørgen Aarhaug har bidratt med nyttige innspill hvordan vi kunne bruke hans innsamlede data (Aarhaug, Gabriel Harzer og Wolday 2025a) om skoleskyss på nasjonalt nivå. Forskningssjef Petter Christiansen har kvalitetssikret rapporten.

Oslo, januar 2026
Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud
Administrerende direktør

Petter Christiansen
Forskningssjef

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 202X. Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018.
Ved gjengivelse av materiale fra publikasjonen, må fullstendig kilde oppgis.

Innhold

Sammendrag

1 Innledning 1

1.1 Bakgrunn 1
1.2 Rett til skyss, ansvarsfordeling og ulike typer skyss 2
1.3 Tidligere forskning på kostnader innen skoleskyss 2
1.4 Avgrensning 3
1.5 Rapportstruktur 3

2 Skolereiser – transportmiddelbruk, avstander og tiltak 5

2.1 Metode 5
2.2 Transportmiddelbruk på skolereiser 5
2.3 Tiltak for å få flere til å gå og sykle på skolereiser 12

3 Skoleskyss – omfang, årsaker og forklaringsfaktorer 14

3.1 Metode 14
3.1 Omfang og utviklingstrekk 17
3.2 Hva er årsakene til innvilgelse av skoleskyss? 23
3.3 Hva kan forklare bruk av skoleskyss? 27
3.4 Statistiske analyser av determinanter for omfanget av skoleskyss 33

4 Analyser av kostnader innen skoleskyss 43

4.1 Rammeverk for analyse av kostnadsstrukturen innen skoleskyss 43
4.2 Transportmiddelfordelingen innen skoleskyss 44
4.3 Hva er enhetskostnadene ved skoleskyss? 47
4.4 Oppsummering: Hvordan påvirke kostnadene ved skoleskyss? 54

5 Aktører, prosesser og virkemidler for trafikksikre skoleveier 56

5.1 Metode 56
5.2 Kommunenes trafikksikkerhetsarbeid 58
5.3 Faktorer som fremmer arbeidet med trygg og trafikksikker skolevei i kommunene 62
5.4 Faktorer som hemmer arbeidet med trygg og trafikksikker skolevei i kommunene 68
5.5 Konklusjon 72

6 Investeringer i trafikksikre skoleveier 73

6.1 Metode 73
6.2 Resultater 73

7 Konklusjon og diskusjon 77

7.1 Hva forklarer kostnadsutviklingen innen skoleskyss, og hvordan få kontroll den? 77
7.2 Er vi på rett vei med tanke på «farlig» skolevei – og hvis ikke, hvilke tiltak må til? 80
7.3 Videre forskning 82

Referanser 84

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 202X. Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018.
Ved gjengivelse av materiale fra publikasjonen, må fullstendig kilde oppgis.

Vedlegg 91

Vedlegg 1. Datamatrise til utfylling hos kollektivselskaper 91

Vedlegg 2. Metodisk rammeverk for nytte-kostnadsanalyse av tiltak for å redusere omfang og kostnader ved skoleskyss 93

Vedlegg 3. Erfaringer med medisinskfaglig bistand 94

Vedlegg 4. Metode for case-utvelgelse (kommuner) 95

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 202X. Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018.
Ved gjengivelse av materiale fra publikasjonen, må fullstendig kilde oppgis.

Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

NORSK

Sammendrag

Skoleskyss og trafikksikker skolevei

Utvikling, drivere og tiltak

TØI rapport 2135/2025 • Forfattere: Susanne Nordbakke, Kenneth Løvold Rødseth, Silvia Olsen, Aslak Fyhri, Berit Grue, Bo Dorothy Dong, Inga M. Ydersbond • Oslo 202X • 96 sider

- Andelen barn som blir kjørt til skolen har økt siden slutten av 1970-tallet, mens sykling og kollektivbruk har gått ned, særlig før 2000. Gange har vært relativt stabil, men aktiv transport faller tydelig når skoleavstanden overstiger én–to kilometer.
- Omfanget av skoleskyss i Norge har vært relativt stabilt i perioden 2018–2024, samtidig som andelen lukket skoleskyss med taxi og minibuss har økt i alle regioner
- Rundt 80–85 prosent av de skyssberettigede elevene bor over lovfestet avstandsgrense. Dersom skyss til elever som bor innenfor grensen kan reduseres, tilsvarer det et teoretisk (øvre) potensial på rundt 10–15 prosent lavere skyssomfang.
- Skoleskyssomfanget påvirkes i stor grad av skolestruktur og bosettingsmønster, herunder skoletetthet, skolestørrelse, skoletype og befolkningstetthet. I rurale kommuner spiller også kvaliteten på veginfrastrukturen en rolle.
- Kostnadene for skoleskyss drives av antall elever, transportmiddelvalg og enhetspriser, der økt bruk av lukket skyss bidrar til høyere kostnader per elev.
- Kommunale tiltak for trafikksikre skoleveier utgjør betydelige investeringer, anslått til rundt 2 milliarder kroner årlig nasjonalt.
- Kommunene oppnår best resultater gjennom samarbeid på tvers, både i form av intrakommunalt tverrfaglig samarbeid, mellom tekniske, planfaglige og oppvekstrelaterte sektorer, og i form av samarbeid mellom ulike forvaltningsnivå.
- Virkemidler som Trafikksikker kommune og hjertesoner styrker systematikk, koordinering og trygghet rundt skolene, men krever lokal forankring og aktiv medvirkning.
- Økonomiske og kapasitetsmessige begrensninger er sentrale utfordringer, særlig i små kommuner, men kompetanse, kontinuitet og samarbeid med regionale og statlige aktører muliggjør varige forbedringer.

Formålet med dette prosjektet har vært å gi myndighetenes et kunnskapsgrunnlag i deres arbeid med å tilrettelegge for kollektiv, sykkel og gange og for fylker og kommuners arbeid med skoleskyss og trygg skolevei. Prosjektet har belyst flere problemstillinger for å bidra til slik kunnskap.

Transportmiddelbruk og avstander på skolereiser

Det var store endringer i transportmiddelbruk på skolereiser blant barn i barneskolealder fra slutten av 1970-tallet frem til begynnelsen av 2000 tallet. Etter dette har transportmiddelfordelingen på skolereiser vært mer eller mindre stabil. Fra 1979 til 2013/14 sank sykkelandelen fra 25 prosent til 13 prosent, mens bilandelen økte i samme periode fra tre til 24

prosent. Kollektivandelen sank også noe i denne perioden, fra 23 til 15 prosent. Gangeandelen har holdt seg mer eller mindre stabil siden slutten av 70-tallet, på 44-49 prosent. For barn i ungdomsskolealder har vi undersøkt transportmiddelbruk på skolereiser i perioden 2013/14 til 2020 og finner at det har vært en nedgang i sykkelbruk i perioden, fra 17 til 11 prosent. I tillegg finner vi at skolereisene er blitt lengre for denne gruppen i samme periode.

Analysene viser at det nasjonale 80 prosent-målet er nådd når barn har mindre enn en kilometer til skolen på barneskolen, men for ungdomsskolen er det nådd ved 2 km. Etter hhv 1 og 2 kilometer øker bruken av motoriserte transportmidler.

Tiltak for å få flere til å gå og sykle

Internasjonal forskning viser at tiltak for å øke aktiv skoletransport virker best når fysiske forbedringer – som tryggere kryss, gang- og sykkelveier og redusert biltrafikk – kombineres med skolebaserte aktiviteter og foreldreinvolvering. Effektene er som regel moderate og sterkt avhengige av kontekst, særlig siden store effektstørrelser ofte kommer fra land med svært lavt utgangspunkt. I Norge, hvor barn allerede går mye og infrastrukturen er relativt god, ligger potensialet oftere i kvalitetsforbedringer, økt trygghet og redusert biltrafikk rundt skolene, mens sykling har størst mulighetsrom for vekst. Norske erfaringer, særlig med Hjertesone, viser at tiltak kan gi økt trygghet, noe mer gange og sykling og en forbedret trafikkultur når de er godt forankret, fysisk gjennomførbare og inngår i et langsiktig og systematisk arbeid. Samlet sett bør tiltak i Norge vurderes etter hvordan de styrker robusthet og sikkerhet i skoleveimiljøet, heller enn forventninger om store endringer i reisevaner.

Skoleskyss – omfang og utvikling

Analyser av omfanget av skoleskyss er basert på offentlig statistikk om skoleskyssberettigede i Statistisk sentralbyrå (SSB) i perioden 2018-2024 og fra fire case-fylker der vi har innhentet data om skoleskyss fra samme periode fra kollektivselskaper. De fire case-fylkene er Agder, Akershus, Rogaland og Østfold.

Nasjonale tall viser at omfanget av skoleskyss har holdt seg mer eller mindre stabilt i perioden, mens andelen av skoleskyssberettigede med lukket skoleskyss (dvs. ikke tilgjengelig for andre enn elever) har økt i perioden. Dette er i tråd med tidligere forskning. Våre analyser viser at det er en tendens til vekst i lukket skoleskyss i alle KOSTRA-regioner i Norge (dvs. regionene Øst (utenom Oslo), Oslo, Vest, Nord, Midt og Sør). Region Øst har den største andelen med lukket skoleskyss. For case-fylkene har utviklingen i antallet skoleskyssberettigede variert.

De nasjonale tallene fra SSB, viser at det er store variasjoner mellom ulike regioner i omfang av skoleskyss. Regionene (utenom Oslo), Vestlandet og Midt-Norge står for de største volumene av skoleskyssberettigede elever. Region Øst er den eneste regionen som har hatt vekst i perioden 2018-2024, mens region Sør har hatt en betydelig nedgang i samme periode.

Årsaker til skoleskyss og utvikling over tid

De mest sentrale årsakene eller vedtaksgrunnene til å få skoleskyss er: 1) Lang distanse mellom hjem og skole (hhv mer enn 2 og 4 km for 1. og 2.-10. trinn), 2) Båtskyss, 3) Helserelatert årsak (lang og kort varighet) og 4) Kommunalt vedtak ('farlig skolevei'). Data om antallet skoleskyssberettigede innen de ulike kategoriene er innhentet fra de fire case-fylkene.

I dataene fra kollektivselskapene (dvs. case-fylkene) finner vi informasjon om antall skoleskyssberettigede per skole gruppert etter normert avstand (dvs. om de bor under eller over hhv. 2 eller 4 kilometer fra skolen) for å få innvilget skoleskyss. Analyser viser at andelen skoleskyssberettigede som har lengre avstand mellom hjem og skole enn den normerte grensen ligger stabilt på 80-85 prosent (2018-2024) av alle som får innvilget skoleskyss (uavhengig av

vedtaksgrunn). Dette tyder på at planlegging av skolestruktur og samordnet areal- og transportplanlegging vil være de mest sentrale virkemidlene til å påvirket omfanget av skyss.

Om vi derimot kun ser på elevene som får innvilget skoleskyss med vedtaksgrunn 'Ordinært vedtak', er andelen langt lavere enn andelen av elever som bor over normert avstandsgrense. Dette indikerer at en del av de elevene som bor mer enn 2 eller 4 kilometer fra skolen – og som dermed ville ha rett på skoleskyss grunnet avstanden mellom hjem og skole – innvilges skyss som følge av andre primærårsaker. Disse elevene ville uansett hatt rett på skoleskyss som følge av avstanden mellom hjem og skole.

Andelen (av skoleskyssberettigede) som får innvilget skoleskyss grunnet 'helserelatert årsak (lang og kort)' er lav i alle case-fylkene og varierer mellom 5 og 13 prosent. Selv om dette er en marginal årsak til skoleskyss, viser analysene at det i Akershus og Østfold har det vært en viss vekst i dette som årsak i perioden 2020-2024.

I snitt er det 13,3 prosent som får innvilget skoleskyss etter 'Kommunalt vedtak ('farlig skolevei') i de fire case-fylkene i analyseperioden (2018-2024). Andelen varierer noe mellom case-fylkene, fra 11 til 16 prosent. Analysene tyder på at det er kun Agder fylke som har opplevd et fall i dette som vedtaksgrunn i perioden 2018-2024, mens andelen i de andre fylkene har holdt seg mer eller mindre stabil i samme periode. Dette kan tyde på at tiltak for å utbedre farlig skolevei kan ha en begrenset effekt når det gjelder å redusere antallet elever som får innvilget skoleskyss.

Forklaringer på antall elever med rett til skoleskyss

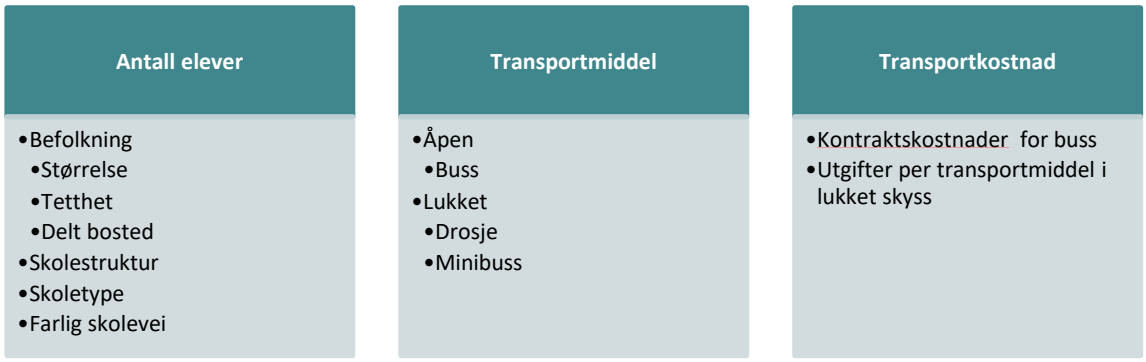
Statistiske analyser basert på ulike datasett om skoleskyss viser at antall skoleskyssberettigede påvirkes av skoletetthet (antall skoler per innbygger), skolens størrelse, skoletype (privat- og ungdomsskole) og befolkningstetthet i kommunene. Igjen tyder det på at skolestrukturen i kommunene er bestemmende for omfanget av skyss, og at kommunene bør internalisere kostnader ved endring i omfanget skyss når de gjør sine beslutninger for skolesektoren.

Data fra NVDB og GSI er blitt benyttet for å beskrive veginfrastrukturen og å beskrive hvor trafikksikker en skolekrets er. Målet har vært å identifisere hvordan ulike infrastrukturtiltak for å trygge skoleveiene påvirker omfanget av skyss. Overordnet har det vist seg vanskelig å påvise statistisk signifikante effekter av infrastrukturattributter på skyssomfanget, men en analyse som skiller mellom urbane og rurale områder finner at attributtene kan spille en rolle for omfanget av skyss i rurale områder.

Det er også blitt gjort kvasi-eksperimentelle analyser av i hvilken grad skolenedleggelser påvirker omfanget av skoleskyss. Resultatene peker på at sammenhengene er komplekse, og at vi ikke uten videre kan konkludere med at en skolenedleggelse medfører en økning i omfanget av skoleskyss i de undersøkte kommunene. Men ettersom skoletetthet kan forklare skyssomfang, er det grunn til å tro at skolenedleggelser vil påvirke omfanget indirekte på et mer generelt nivå.

Kostnadsdrivere

Kostnadene knyttet til skoleskyss kan relateres til tre forhold, som oppsummert av Figur S1.



Figur S1: Rammeverk for å forstå utviklingen i kostnader ved skoleskyss.

Antall elever: Antall elever i skolealder er sentral for utviklingen av omfanget av og kostnader ved skoleskyss. Tall fra Statistisk sentralbyrå viser at det kun har vært en liten reduksjon (0,3 prosent) i antall elever i grunnskolen i perioden 2015 til 2025 (SSB 2025). Imidlertid har antall levendefødte barn har falt fra 62 000 i 2009 til 54 000 i 2024. Denne nedgangen er den sterkest siden 1970-tallet (SSB, tabell 05803 og Fødselstallsutvalget 2024). Om utviklingen fortsetter, kan det på lang sikt føre til en reduksjon i antallet elever ved norske skoler.

For landet som helhet fremstår antallet skyssberettigede elever som konstant i perioden 2018-2024, men utviklingen varierer mellom regioner. Data fra fire fylker indikerer at 80-85 prosent av elevene som får skyss overstiger avstandsgrensene på hhv. 2 og 4 kilometer mellom hjem og bolig. Skolestørrelse, skolestruktur og -eierform er av vesentlig betydning for dette forholdet.

Funnet at majoriteten av skyssberettigede elever har en skolevei som overstiger normerte avstandsgrenser tyder på at tiltak for å påvirke avstanden mellom hjem og skole – gjennom helhetlige planer for arealbruk og skolestruktur – er sentrale. Sammen med utviklingen i antallet barn i skolealder forventes de å ha størst påvirkning på antallet skyssberettigede elever. Dette innebærer også at tiltak for å redusere antall elever som innvilges skyss grunnet helsemessige årsaker eller farlig skolevei forventes å ha en begrenset effekt på det samlede antallet skyssberettigede elever.

Transportmiddelfordeling: Data fra case-fylkene viser at buss er det dominerende transportmidlet, og betjener i snitt rundt 80 prosent av de skyssberettigede elevene. Samtidig er det en tendens til at bussandelen går ned, samtidig som omfanget av lukket skoleskyss med taxi eller minibuss øker. Vår undersøkelse viser at vedtaksgrunnen har stor påvirkning på hvilke transportmiddel som brukes til skyss: Elever som får skyss grunnet avstand mellom skole og hjem fraktes primært med buss, mens elever som innvilges skyss grunnet helserelaterte årsaker i hovedsak fraktes med lukket skyss. Det er også et større innslag av lukket skyss for elever med kommunalt vedtak.

Enhetspriser for transport: Aarhaug mfl. (2025b) gjør en grundig utredning av kostnadsutviklingen innen bussmarkedet og forklarer hvilke faktorer som påvirker den overordnede utviklingen i enhetspriser for busstransport. Det er krevende å anvende disse enhetsprisene til å beregne kostnader per elev i åpen skoleskyss, siden dette innebærer kostnadsallokering mellom elever og andre reisende. Vi gjør allikevel en eksempelberegning basert på data fra Østfold for å illustrere kostnadsnivået. Vi baserer denne beregningen på data fra TØIs anbudsdatabase, som viser at kostnadsveksten innen busstransport har flatet ut i senere år. Anbudsdatabasen viser også betydelige regionale forskjeller for kostnader ved busstransport.

Kostnader knyttet til lukket skoleskyss er hentet inn fra tidligere studier ved TØI (Aarhaug mfl., 2025a) og fra case-fylkene. Disse tallene indikerer samlet at enhetsprisen per elev i åpen skyss er betydelig lavere enn for en elev i lukket skyss, og at det er betydelige regionale forskjeller i kostnader ved lukket skyss innad i fylkene. Tall fra Kolumbus peker også på store kostnadsforskjeller mellom ulike transportmidler, hvor båtskyss er dyrere enn transport med taxi.

Tendensen med en fallende bussandel og en økning i lukket skoleskyss tyder på kostnadene per elever øker som følge av at enhetsprisene per elev for transport med drosje og minibuss kan overstige kostnader ved busstransport. Samtidig vil etablering av bussruter i områder med tynne markeder gi betydelige kostnader per passasjer, og skoleskyss bidrar til økte kostnader når bussparken blir mindre effektivt utnyttet (Aarhaugh mfl., 2025). Transportplanleggerne bør derfor tilpasse skoleskyssen slik at buss, minibuss og drosje brukes der de gir best kapasitetsutnyttelse og lavest mulig kostnad per elev. Bruk av optimeringsbaserte verktøy for transportplanlegging vil kunne gi god beslutningsstøtte i etableringen av kostnadseffektiv skoleskyss.

Hva bruker kommunene årlig på sikring av skolevei?

Denne analysen er den første systematiske kartleggingen av kommunale investeringer i trafikksikre skoleveier i Norge, og kombinerer tilskuddsdata fra Statens vegvesen og fylkeskommunene med en spørreundersøkelse i 28 kommuner for å fange både støttede og ustøttede tiltak. Statens vegvesen mottok mellom 160 og 190 søknader årlig og tildelte om lag 22–24 millioner kroner per år, mens fylkeskommunale ordninger varierer og mangler en samlet oversikt. Kommunenes egenrapporterte tall viser investeringer på 180 millioner kroner i 2023 og 126 millioner i 2024, med betydelig variasjon i omfang. Oppskalert til nasjonalt nivå ved hjelp av KOSTRA-data anslås de totale årlige investeringene i trafikksikkerhetstiltak på skolevei til rundt 2 milliarder kroner, der statlige tilskudd utgjør en liten del av det samlede investeringsbildet.

Aktører, prosesser og virkemidler for trygge og trafikksikre skoleveier i kommunene

I prosjektet har vi undersøkt hvordan ansvaret for trafikksikkerhet er fordelt mellom ulike nivåer og aktører, med et særlig fokus på arbeidet som gjennomføres i kommunene Oppdal (Trøndelag), Farsund (Agder), Harstad (Troms), Alver (Vestland) og Nord-Aurdal (Innlandet). Vi har valgt å konsentrere oss om kommuner som allerede jobber systematisk med trafikksikkerhet, for å lære av hvordan disse organiserer sitt arbeid, og hente erfaringer med hensyn på hva som hemmer og fremmer trafikksikkerhetsarbeidet. Sertifiseringsordningen Trafikksikker kommune og etablering av hjertesoner rundt skolene blir fremhevet som nyttige verktøy. Trafikksikker kommune bidrar til å systematisere arbeidet, sikre politisk forankring og involvere flere deler av kommunens organisasjon. Etablering av hjertesoner rundt skolene fremmer trygg ferdsel og helsefremmende ferdsel. Krevende økonomi, begrenset administrativ kapasitet og bilavhengighet hos foreldre og barn blir identifisert som viktige barrierer i trafikksikkerhetsarbeidet. Flere informanter mener også at det nasjonale regelverket kunne vært strengere, ikke minst regelverket for lette motorsykler. Kommunene jobber generelt for en bred involvering av innbyggerne, men det finnes eksempler på at ulike grupper ikke blir involvert, slik som ungdomsråd og i ett tilfelle eldreråd. Erfaringer med samarbeidet med Statens vegvesen varierte. I noen kommuner fortalte informantene om et nært samarbeid, mens andre informanter opplevde Statens vegvesen som stor og krevende å være i kontakt med.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Nasjonal transportplan har et uttalt mål om at 80 prosent av barn og unge med inntil 4 km skolevei skal gå eller sykle til skolen, dvs. de som ikke har rett til skoleskyss. En viktig forutsetning at barn og unge skal gå eller sykle til skolen, er at veien er **trafikksikker** og oppleves som trygg å ferdes på av både barn og unge og deres foreldre. Etter at målet om null drepte barn (0-14 år) i trafikken ble nådd i 2019 for første gang (mot 103 i 1969), har det i årene etter vært en liten økning i antall omkomne barn. Ifølge Nasjonalt transportplan må ikke de gode resultatene tas for gitt, noe som krever en vedvarende innsats.

Media tegner et utfordringsbilde der trafikksikkerheten for barns skolevei stadig problematiseres og der ulike trender bidrar til at flere barn og unge har behov for skoleskyss, som blant annet skolenedleggelser, delt bosted, mer trafikk og høyere hastigheter og flere elever som ikke går på sin «nærskole». I tillegg oppgir fylkeskommunene at kostnader knyttet til skoleskyss har økt de siste årene, noe som også er vist i en nyere studie ved TØI (Aarhaug mfl., 2025a), som finner både at kostnadene har økt sammen med øvrig kollektivtransport og at andelen elever med ulike former for lukket skoleskyss, som har vesentlig høyere enhetskostnader har økt.

Formålet med dette prosjektet har vært å gi myndighetenes et kunnskapsgrunnlag i deres arbeid med å tilrettelegge for kollektiv, sykkel og gange og for fylker og kommuners arbeid med skoleskyss og trygg skolevei. Dette har vi delt inn i to delmål:

- Å få kunnskap om hva som kan forklare kostnadsveksten i skoleskyss og hvordan få kontroll på den
- Å få kunnskap om trafikksikkerhetsarbeidet med trygge og sikre skoleveier er på rett vei eller ikke og hvilke tiltak som eventuelt må til for å gjøre skoleveien mer trygg og trafikksikker

For å oppnå slik kunnskap, har prosjektet besvart følgende problemstillinger:

1) *Hvordan reiser elever i grunnskolen til skolen? Hvordan har utviklingen over tid vært i transportmiddelbruk og avstander på skolereiser?*
2) *Hva er viktige tiltak for å få barn til å gå og sykle mer til skolen?*
3) *Hva er omfanget av skoleskyss og hvordan fordeler det seg på åpen og lukket skoleskyss? Hva er årsaker til skoleskyss? Hvordan har utviklingen over tid vært i omfanget av og årsaker til skoleskyss? Og er det forskjeller mellom ulike fylker i omfang, årsaker og utvikling over tid?*
4) *I hvilken grad er det en sammenheng mellom omfanget av skoleskyss og antallet elever per skole/år, skoletetthet, befolkningstetthet, privat/offentlig skole, skolenedleggelser, delt bosted og farlig skolevei (attributter ved infrastrukturen i skolekretsen)? Hva er viktige forklaringsfaktorer på omfanget av skoleskyss?*
5) *Hvordan kan den økte kostnadsveksten i skoleskyss forklares?*
6) *Hvordan er aktørbildet, prosessen og virkemidlene knyttet til å skape trygge og trafikksikre skoleveier? Hvilke faktorer fremmer og hemmer arbeidet i kommunene med trygg og trafikksikker skolevei?*
7) *Hvor mye investeres det i fysiske tiltak for å trafikksikre skoleveier?*
8) *Hvilke tiltak må gjøres for å få kontroll på kostnadsutviklingen samtidig som behovet for trygge skoleveier ivaretas?*

1.2 Rett til skyss, ansvarsfordeling og ulike typer skyss

Skoleskyss er et viktig element i retten til opplæring og er regulert i lov om grunnskole og videregående opplæring, opplæringsloven av 17. juli 1998. Skoleskyssen skal være gratis for både elever i grunnskolen og i videregående opplæring, men for elever i videregående opplæring kan departementet kan gi forskrift om at retten til skyss kan oppfylles gjennom rabattordninger for offentlig transport i område med et godt utbygd kollektivtilbud (Opplæringsloven §9.1).

1.2.1 Når har man rett til skyss og hvem har ansvaret

«Rundskriv for skoleskyss» utarbeidet av Utdanningsdirektoratet (Udir 2024) gir en oversikt over når og hvor elever har rett til skyss og hvem som er den ansvarlige myndighet. Den som er ansvarlig for skoleskyssen må sørge for at skyssen er forsvarlig mellom hjem og skole. Tabell 1.1 under gir en forenklet oversikt over når man har rett på skoleskyss og hvem som er ansvarlig i de ulike tilfellene.

Tabell 1.1: Når man har rett til skyss og ansvarlig myndighet.

Når har man rett til skoleskyss	Ansvarlig myndighet
Lang skolevei 1. 1. trinn: Dersom skoleveien er lenger enn 2 km 2. 2.-10. trinn: Dersom skolevei er lenger enn 4 km 3. Videregående skole: Dersom skolevei er lenger enn 6 km	Fylkeskommunen
Delt bosted (Lang skolevei)	Fylkeskommunen
Særlig farlig skolevei eller vanskelig skolevei (kun grunnskole)	Kommunen
Båttransport	Fylkeskommunen
Funksjonshemming eller midlertidig skade eller sykdom	Fylkeskommunen

Dersom kommunen innvilger en søknad om å gå på en annen skole enn nærskolen, og eleven etter opplæringsloven vil ha rett til skyss, er det kommunen som vil være ansvarlig for å organisere skyssen og for de ekstrakostnader skyssen innebærer (Udir 2024).

I noen tilfeller vil flere av bestemmelsene av rett til skyss være oppfylt samtidig. I slike tilfeller vil fylkeskommunens ansvar gå foran kommunen (Udir 2024). Elevene kan f.eks. både ha lang skolevei og farlig skolevei.

1.2.2 Ulike typer skyss

Det skilles i praksis mellom to ulike typer skoleskyss: åpen og lukket. Åpen skoleskyss er ordinær kollektivtransport som er åpne for alle passasjerer. Ved åpen skoleskyss får elevene dekket kostnader til å bruke dette tilbudet. Lukket skoleskyss er et tilbud kun rettet mot elever med rett til denne type skyss og kan ikke brukes av andre reisende. Mye av denne skyssen gjøres med drosjer eller minibusser. En underkategori av lukket skoleskyss, er individuell skoleskyss, noe som vi i dette prosjektet tolker som «skyss der eleven blir kjørt alene i bilen mellom hjemmet og skolen».

1.3 Tidligere forskning på kostnader innen skoleskyss

Rapporten «Regionale utviklingstrekk 2025» utgitt av Kommunal- og distrikts departementet, viser at det har vært en sentralisering av utdanning, selv om antallet elever i grunnskolen har økt (KLD 2025). I landet som helhet gikk antallet grunnskoler ned med 7 prosent i perioden 2013-2024, mens i de minst sentrale kommunene gikk antallet grunnskoler ned med 20 prosent. Det er særlig de små skolene med elever under 50 som har blitt lagt ned. Også antallet videregående skoler har gått ned med 10 prosent i samme periode.

Tidligere forskning (Vaag Iversen og Nyhus 2015) har vist at fylkeskommuner med flere elever som er berørt av skolestrukturendringer, har hatt større kostnadsøkninger enn fylkeskommuner som har hatt færre elever berørt av skolestrukturendringer. Den samme studien finner at spesialundervisning og spredt bosetting er viktige kostnadsdrivere. Studien finner også indikasjoner på at delt bosted og andel flyktninger gir økte skoleskysskostnader, selv om effektene oppgis å være usikre (Vaag Iversen og Nyhus 2015: 7). En annen kostnadsdriver som blir identifisert i denne studien er den økte bruken av spesialskyss (lukket transport), dvs. drosje. Studien finner at kostnadsutviklingen er større for spesialskyss enn for ordinær skoleskyss. I tillegg finner studien at økte lønnskostnader i transportnæringen er en viktig kostnadsdriver. Vaag Iversen og Nyhus (2015) peker på finansieringssystemet med delt ansvar mellom kommuner og fylkeskommuner kan gi uheldige insentiveffekter og at dette vil forbli en utfordring så lenge forvaltningsansvaret for grunnskole, videregående skole og kollektivtransport er på ulike nivå.

I en rapport fra Innland fylkeskommune blir lange avstander, nedleggelse av skoler og stor andel skoleskyss med drosje pekt på som viktige kostnadsdrivere for skoleskyssen i fylket (Innland fylkeskommune 2022). Ifølge rapporten har fylket den høyeste andelen barn og unge som har behov for skoleskyss i landet, noe som blant annet forklares med at fylket har den laveste andel barn og unge samt at det er det mest spredtbygde fylket i landet. Dette gjør skoleskyssen svært kostbar for fylket; skoleskyssen tar 75 prosent av budsjettet til kollektivtransporten i fylket. Rapporten foreslår flere tiltak for å få kontroll på kostnadsveksten, blant annet flere tiltak for å styre kostnadsutviklingen innen drosjekjøringen og å nedsette en legenemd for å få større innsikt vurdering av reiseevne opp mot sykdomsbildet.

En nyere studie (Aarhaug mfl., 2025a), som fokuserer på kostnadsdrivere i kollektivtransporten generelt, viser at selv om antallet elever med rett til skoleskyss har holdt seg stabilt i perioden, har kostnadene til skoleskyss økt i samme periode. Dette antas å ha sammenheng med en økning i andelen (av de som har rett til skoleskyss) og antallet elever som benytter lukket skoleskyss i perioden. I en utredning om kostnadsveksten innen skoleskyss i Indre Østfold kommune i perioden (oktober) 2020 til 2024, finner Norconsult at veksten blant annet kan forklares med økte kostnader i drosjenæringen nasjonalt (økte kostnader til drivstoff, strøm o.l.) og en økning i antall elever med rett til spesialskyss (Norconsult 2025). En tredje faktor som kan ha bidratt til kostnadsvekst, er endringer i avtalen om drosjeskyss som ble gjort i 2021, som handler om beregningsmetoden for godtgjørelse av en drosjetur. Ifølge Norconsult kan et mulig kostnadsreduserende tiltak være at kommunen overtar organiseringen av skyss for de elever som får skyss gjennom kommunale vedtak (som i 2025 ble organisert av Østfold Kollektivtrafikk).

1.4 Avgrensning

Data og analyser i dette prosjektet er begrenset til å gjelder reisevaner og skoleskyss blant elever på barne- og ungdomskoler, dvs. trinn 1. til 10. trinn i grunnskolen.

1.5 Rapportstruktur

I denne innledningen har vi redegjort for bakgrunn, formål og problemstillinger og gjort en del begrepsavklaringer. Kapitlene 2-6 beskriver resultater og funn av analyser gjennomført i prosjektet. Ettersom de ulike kapitlene omhandler ulike temaer og problemstillinger med hver sine metoder, blir metodene beskrevet innledningsvis i hvert kapittel. I kapittel 2 beskrives utviklingen over tid i transportmiddelbruk til skolen, både blant elever i barneskolen og ungdomsskolen. I tillegg beskriver kapittel 2 resultatene fra en litteraturgjennomgang over tiltak for å få flere til å gå eller sykle til skolen. Kapittel 3 og 4 beskriver analysene av utviklingstrekk innen skoleskyss, hva som kan forklare antall elever med skoleskyss og hva som er viktige drivere for kostnadsutviklingen innen skoleskyss og konklusjonene av disse analysene. I kapittel 5 blir det redegjort for funn fra analyser av intervjuer med representanter fra seks utvalgte casekommuner i hvordan de arbeider med å trygge og trafikksikre skoleveier og hva som fremmer og hemmer dette arbeidet. Kapittel 6 beskriver metode og funn relatert til spørsmål om hvor mye kommu-

ner og fylkeskommuner bruker på å trafikksikre skoleveier. I kapittel 7 drøftes de ulike funnene fra hele prosjektet opp mot de to delformålene: a) Å få kunnskap om hva som kan forklare kostnadsveksten i skoleskyss og hvordan få kontroll på den, b) Å få kunnskap om trafikksikkerhetsarbeidet med trygge og sikre skoleveier er på rett vei eller ikke og hvilke tiltak som eventuelt må til for å gjøre skoleveien mer trygg og trafikksikker. Til slutt i kapittel 7 drøftes ulike veier videre for forskning og evaluering knyttet til drivere innen skoleskyss og arbeidet med å trafikksikre skoleveier.

2 Skolereiser – transportmiddelbruk, avstander og tiltak

2.1 Metode

Bruken av transportmidler til ulike reisehensikter er sentrale indikatorer i de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU), hvor informasjon samles inn fra store intervjuutvalg av bosatte i Norge med alder fra 13 år og oppover. Utvalg fra nasjonale RVU dekker dermed de eldste trinnene i grunnskolen.

For de yngre skolebarna mellom 6 og 12 år er det også gjennomført noen spørreundersøkelser om reisevaner, men i mindre omfang.

Skole og studier er viktigste hovedbeskjeftigelse i aldersgruppene 13-15 år. Skolereiser utgjør likevel en relativt liten andel på drøyt 4,5 prosent av alle reiser i RVU. Det er ca. 190 skoledager i året, og skoleelevene spørres ikke generelt om reisevanene til/fra skole. Informasjonen innsamles i forbindelse med rapportering av de enkelte reisene. Med intervjuene (reisedagbøkene) jevnt fordelt over året, registreres ikke reisevaner på skoleveien for de som er intervjuet i helger og skoleferier.

Resultatene for 13-15-åringenes skolereiser bygger dermed på svar fra i underkant av 60 prosent av skoleelevene. Det betyr at datagrunnlaget ikke er svært omfattende (tabell 2.1). Tabell 2.2 viser utvalgsstørrelsene for elever i barnetrinnene 1-7 i de to nyeste undersøkelsene av barns reisevaner; i hhv 2013-14 og 2020.

Tabell 2.1: Datagrunnlag for skolereiser, aldersgruppen 13-15 år.

Datakilde	Type	Periode	Intervjuer totalt	Intervjuer 13-15-åringer	
				Alle	m skolereise
RVU 2013/14	Nasjonal RVU	aug-13 - okt-14	60813	2286	1312
RVU 2023/24	Nasjonal RVU	jan-23 – des-24	93895	3897	2184

Tabell 2.2: Datagrunnlag for skolereiser, aldersgruppen 6-12 år.

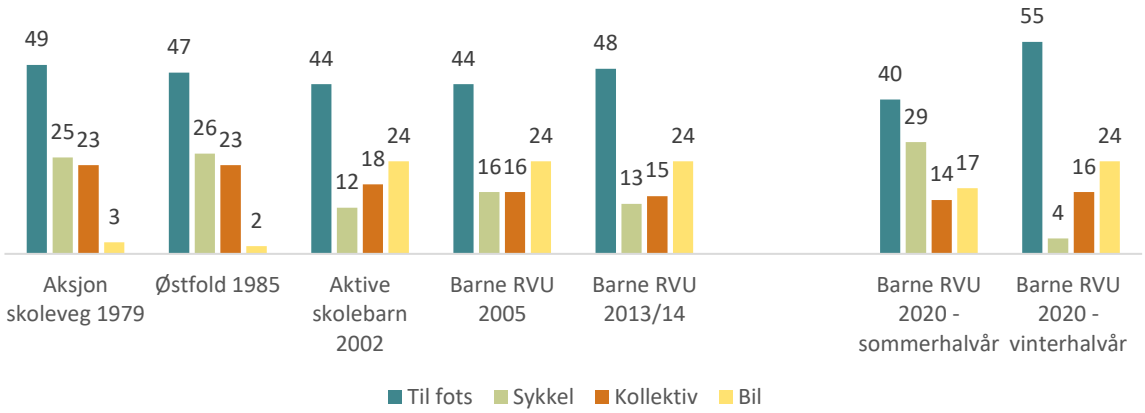
Datakilde	Type	Periode	Intervjuer	
			Totalt	1.-7. trinn
RVU barn	Reisevaner barn 6-12 år	2013-2014	1462	1433
		Høst 2020	1201	1088

Aller først skal vi vise utviklingen i transportmiddelbruk siden 70-tallet, basert på flere ulike undersøkelser blant elever i barneskolen i Norge.

2.2 Transportmiddelbruk på skolereiser

2.2.1 Utviklingen siden 70-tallet blant barn i barneskolen

I rapporten «Mer aktiv transport blant barn – hvilke effekter har kampanjer?» (Kolbenstvedt 2014) sammenstilte Marika Kolbenstvedt flere undersøkelser om transportmiddelbruk på skolereiser blant barn i barneskolen som er blitt gjennomført siden 1979. Denne ble siden oppdatert i Nordbakke og Lunke (Nordbakke og Lunke 2023), se figur 2.1.



Figur 2.1: Transportmiddelbruk til skolen blant barn og unge i grunnskolen. Prosent.
Kilde: Strand 1981, Kolbenstvedt 1986, Fyhri 2002, Fyhri og Hjorthol 2006, Hjorthol og Nordbakke 2015; Opinion 2020 (i hhv Kolbenstvedt 2014 og Nordbakke og Lunke 2023).

De fleste undersøkelsene, bortsett fra den siste i 2020 (Opinion 2020), er det blitt spurt om hvordan du reiste sist gang til skolen. I 2020 ble det spurt om hvordan man vanligvis reiser til skolen på denne tiden av året (i hhv sommerhalvåret og vinterhalvåret). Derfor er det ikke noe gjennomsnittstall for den siste undersøkelsen i 2020. 2020 var også et år med pandemi. Dette kan ha hatt innvirkning på hvordan folk reiste, f.eks. at flere foreldre hadde hjemmekontor og kanskje flere fulgte barna til skolen til fots eller sykkel i stedet for å kjøre bil. Dette vet vi imidlertid ikke noe om.

Figur 2.1 viser en markant nedgang i andelen som sykler fra slutten av 80-tallet til begynnelsen av 2000-tallet. Etter det har sykkelandelen ligget stabilt (om man ser bort fra 2020, som ikke er sammenliknbart). Andelen som reiser kollektiv synes også å ha sunket til en viss grad, fra 23 prosent i 1979 til 15 prosent i 2013. Til gjengjeld ser vi at bilandelen har økt betraktelig i samme periode, fra 3 prosent i 1979 til 24 prosent i 2002 og har ligget stabilt rundt denne andelen etter det. En økning i bilbruk på skolereiser har man også sett i flere andre vestlige land, som England, Tyskland og Finland i samme periode (se f.eks. Hillman m.fl. 1990, Bradshaw 2001, Mackett 2002, Pooley m.fl. 2004, Mackett m.fl. 2005, Shaw m.fl. 2013, Kyttä m.fl. 2015). Figuren viser også at andelen som går har holdt seg overraskende stabil i perioden.

At undersøkelsene i årene 1979 og 1986 ikke inkluderte 6 åringer (dagens 1. trinn), har marginal innvirkning på transportmiddelfordelingen over tid ettersom det kun er små forskjeller i hvordan de som i dag går på 1. trinn (6-åringer) og de som går på 2. trinn (7-åringer) i hvordan de kommer seg til skolen (se f.eks. Hjorthol og Nordbakke 2015).).

Endringen med mer bilbruk og mindre sykkel og kollektivtransport skyldes trolig en *kulturendring* hos barnefamilier. Barns – og foreldres – aktiviteter er i større grad strukturert i tid og rom enn tidligere, med kvinners inntog på arbeidsmarkedet på 70-tallet, flere barn i barnehage og flere barn som deltar i organiserte fritidsaktiviteter, som finner sted andre steder enn i det umiddelbare nabolaget (Nordbakke 2019). Alt dette krever strengere organisering av hverdagen og mer transport. Bilen blir benyttet som et middel for å organisere denne hverdagen – og for å rekke alt det man skal (Hjorthol m.fl. 2005, Nordbakke og Lunke 2023). I tillegg har man både i Norge og internasjonalt sett at det har vært en endring i foreldreideologien de siste 30 årene - ideen om "intensiv foreldreskap" har fått mer gjennomslagskraft. Med dette menes at foreldre i dag i større grad enn tidligere retter sin fulle oppmerksomhet på barnas behov og at de konstant er tilgjengelige for å ta vare på disse behovene (se for eksempel Hays 1996; Shaw 2008). Trolig kan den høye sjåføraktiviteten blant foreldre delvis forklares i lys av denne endringen i foreldreideologien der foreldre i større grad fungerer som tilretteleggere for barns hverdagsliv. Bilbruken er spesielt høy til fritidsaktiviteter – opp mot 70 prosent på enkelte aktiviteter (Nordbakke 2019).Selv om det har vært en kulturendring både i barns hverdag og i foreldreideologien, kan man ikke

utelukke strukturelle forklaringer på den økte bilbruken på skolereiser. Våre analyser viser blant annet at barn i ungdomsskolealder har fått lengre skolereiser enn tidligere.

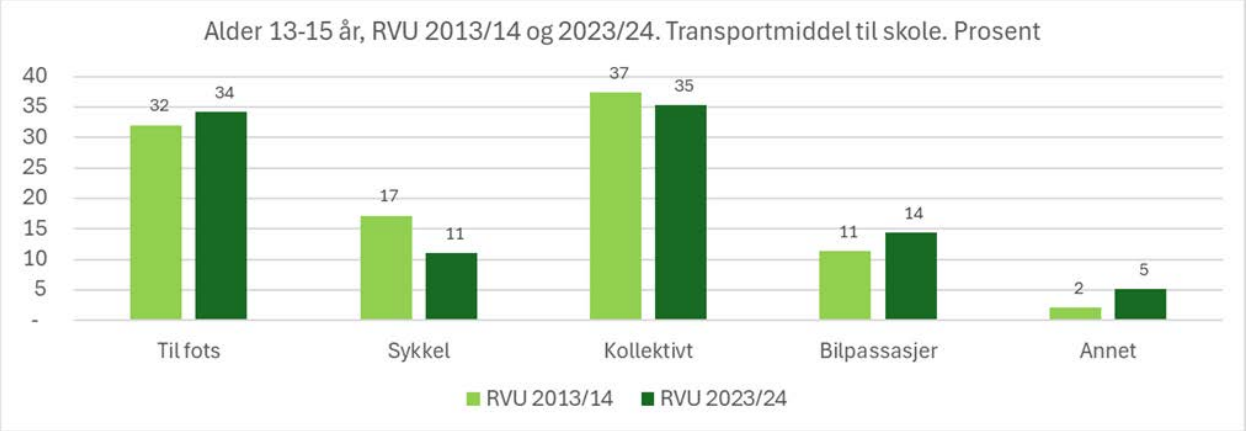
2.2.2 13-15-åringer i RVU 2013/14 og 2023/24

De tre yngste årskullene med respondenter i nasjonal RVU er fra 13 til 15 år gamle. Dette er utvalget som representerer ungdomsskoleelever i disse analysene, men skoletype og klassetrinn er ikke registrert i RVU. Det betyr at utvalget har noe forskyvning sett i forhold til den reelle alderssammensetningen på ungdomstrinnene.

Blant 13-15-åringene er reiser til fots eller som bilpassasjer de to mest brukte transportmåtene på reiser generelt, begge med andeler over 30 prosent i RVU 2013/14 og 2023/24.

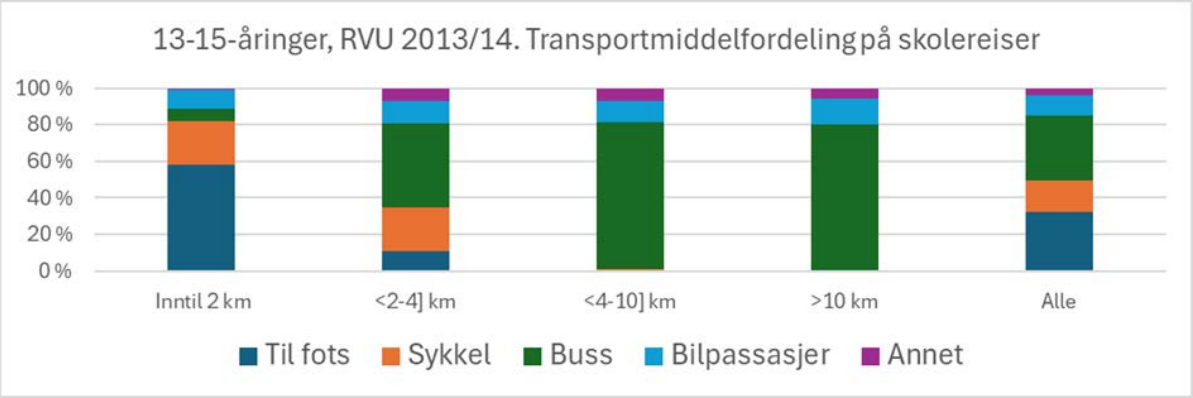
Skolereisene (figur 2.2) har også høye gangandeler. Sykkel brukes i litt større grad på skolereiser enn til andre reisehensikter, men nedgang i sykkelbruk i 10-årsperioden er et generelt trekk i ungdommenes reisevaner. Spesielt for skolereisene er at kollektivtransport er største kategori, og at andelen bilpassasjerer ligger relativt lavt for aldersgruppen. Sistnevnte andel var i RVU 2013/14 under nivået for sykling, men i RVU 2023/24 har dette forholdet snudd. Økningen i kategorien «annet» stammer fra det nye framkomstmiddelet i RVU 2023/24: elsparkesykkel.

Utviklingen i kollektivandel fra RVU 2013/14 til 2023/24 gir ikke indikasjoner om økt bruk av skoleskyss for 13-15-åringene. Mengden persontransport (transportarbeidet) kan likevel ha en annen utvikling som følge av endringer i elevmasse, geografiske fordelinger og reiseavstander.

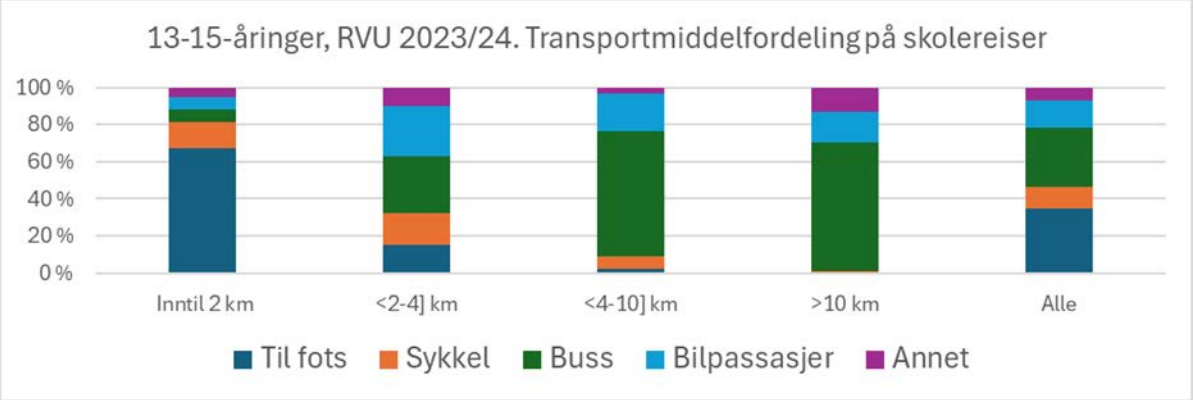


Figur 2.2: Transportmiddelbruk til skolen blant 13-15-åringer. RVU 2013/14 og RVU 2023/24. Prosent.

Transportmiddelbruken fordelt på reiseavstander til skole er vist i figur 2.3 (RVU 2013/14) og figur 2.4 (RVU 2023/24). Målet om 80 prosent skolereiser til fots eller med sykkel oppfylles for reiseavstand opp til 2 km.



Figur 2.3: Transportmiddel fordelt på reiselengder til skole. 13-15-åringer i RVU 2013/14. Prosent.



Figur 2.4: Transportmiddel fordelt på reiselengder til skole. 13-15-åringer i RVU 2023/24. Prosent.

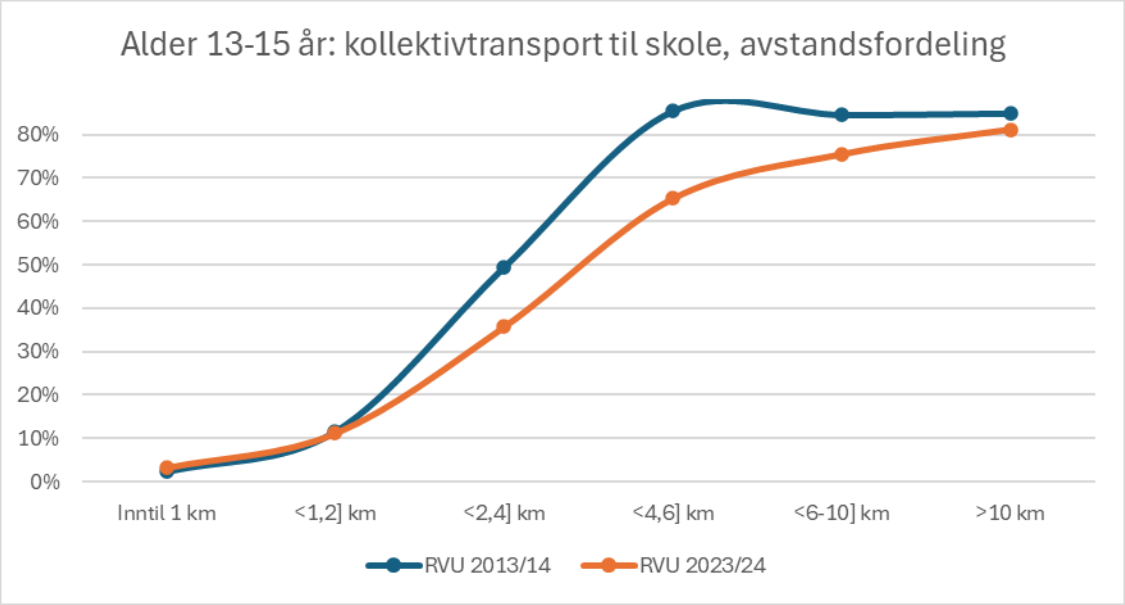
13-15-åringene rapporterer lengre reiseavstander til skole i RVU 2023/24 enn i 2013/14. Andelene med de korteste avstandene inntil 4 km er lavere, og kategorien som øker, er de lengste skolereisene over 10 km (Tabell 2.3), hvor bruken av kollektivtransport er høyest blant 13-15-åringene (tabell 2.3). Etter 10 km er kollektivandelen over 80 prosent i denne elevgruppen, og alternativet er å være bilpassasjer.

Dersom en dobling av antall elever med over 10 km skolevei er reell, kan det også ha påvirket sammensetningen av elevgruppen som reiser lengst, med tanke på geografisk fordeling og tilgjengelighet til transportmidler. I både RVU 2013/14 og 2023/24 er kollektivandelen mellom 80 og 85 prosent, men fordelingen på ulike former for kollektivtransport viser tegn til endring; ned fra ca. 80 til 70 prosent buss, sammen med små, men tydelige tilvekster av de mindre kategoriene T-bane, tog og taxi. Sistnevnte kan være indikasjon på vekst i små, men kostnadskrevende transportløsninger.

Nedgangen i kollektivandelen fra RVU 2013/14 til 2023/24 skjer mellom 2 og 10 km. Redusert kollektivbruk på disse distansene kan knyttes til økt sykkelbruk, hvor elsykkelen er i vekst, samt tilveksten av den nye transportmåten i 2023/24, elsparkesykkel (inntil 4 km).

Tabell 2.3: Avstand til skole for aldersgruppen 13-15 år. Prosent. RVU 2013/14 og RVU 2023/24.

	RVU 2013/14	RVU 2023/24
	13-15 år	13-15 år
Inntil 1 km	26 %	27 %
<1,2] km	25 %	20 %
<2,4] km	21 %	19 %
<4,6] km	10 %	9 %
<6-10] km	10 %	9 %
>10 km	8 %	16 %
	100 %	100 %



Figur 2.5: Avstandsfordeling for kollektivtransport til skole, ungdom 13-15 år. RVU 2013/14 og 2023/24. Prosent

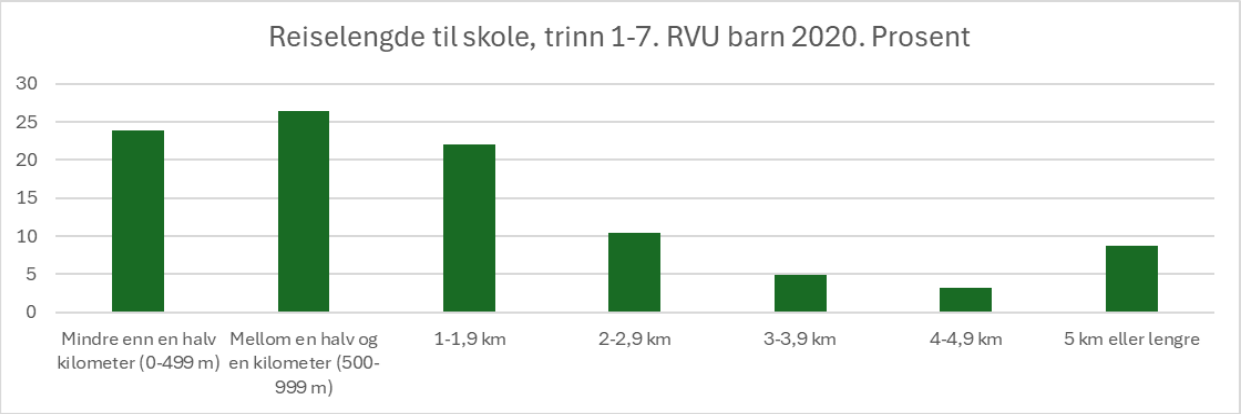
2.2.3 Skolebarn 1.-7. klassetrinn

Undersøkelsene av barns aktiviteter og reisevaner for aldersgruppen 6-12 år er gjennomført med noen års mellomrom: i 2005, 2014 og 2020. Forskjeller i årstid for gjennomføring av intervjuene skaper problemer med å analysere endringer i transportmiddelbruken over tid. Disse undersøkelsene er blitt gjennomført som en del av den nasjonale reisevaneundersøkelsen.

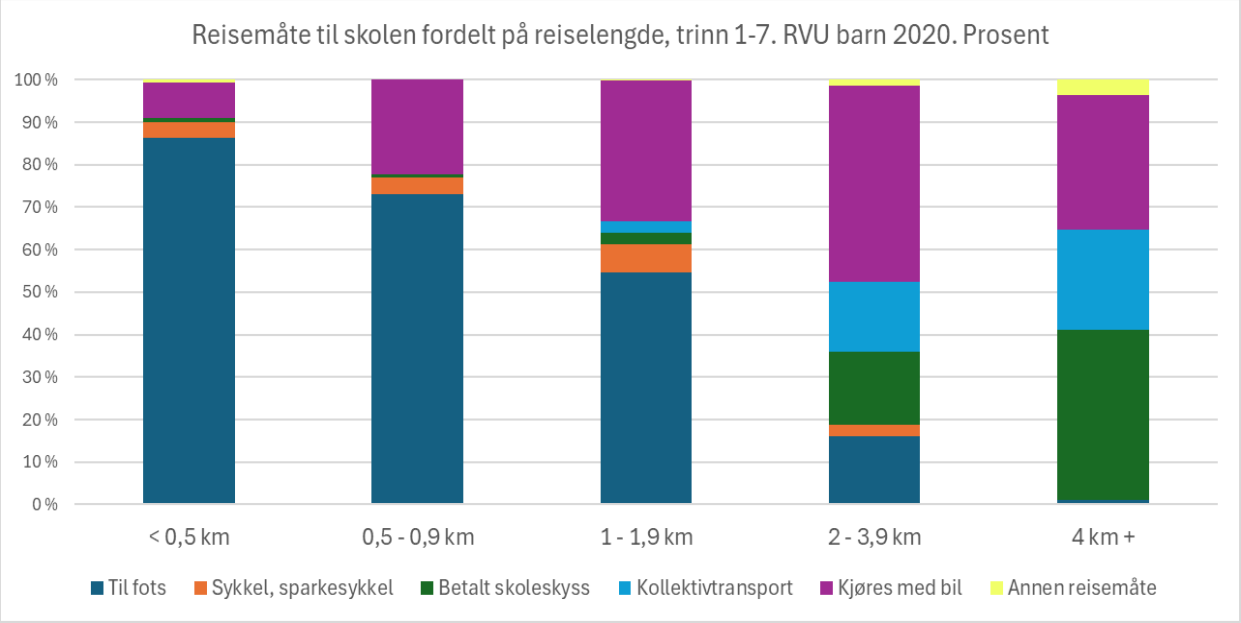
I dette avsnittet ser vi på resultater fra den nyeste undersøkelsen. Aldersfordeling på klassetrinn tyder på at denne er gjennomført i løpet av oktober 2020. Avstand til skolen (figur 2.6) er omtrent sammenfallende med fordelingen i 2005.

Typisk for denne elevgruppen er drøyt 50 prosent med korte avstander på under 1 km til skole. Mer enn 70 prosent har under 2 km, og nærmere 90 prosent har under 4 km skolevei. Andelen som går eller sykler til skolen er raskt avtakende med økende reiselengder (figur 2.7). Tilsammen på de korteste skolereisene under 1 km er gang- og sykkelandelen 83 prosent. Under 2 km er denne andelen 77 prosent, og under 4 km 66 prosent. Spesielt mellom 2 og 4 kilometer er gang-/sykkelandelen langt lavere enn 80-prosentmålet. På reiser over 4 km har elevene på alle trinn rett til skoleskyss, og gange/sykling som transportmåte forsvinner.

Det er usikkert om respondentene skiller presist mellom kollektivtransport og betalt skoleskyss. I tillegg til lukket transport, kan vi anta at kategorien betalt skoleskyss omfatter de kollektivrutene som nesten utelukkende betjener skolereiser. I kategorien for kollektivtransport for øvrig, kan det være barn som får dekket billettutgifter, men som reiser på ordinære kollektivruter.



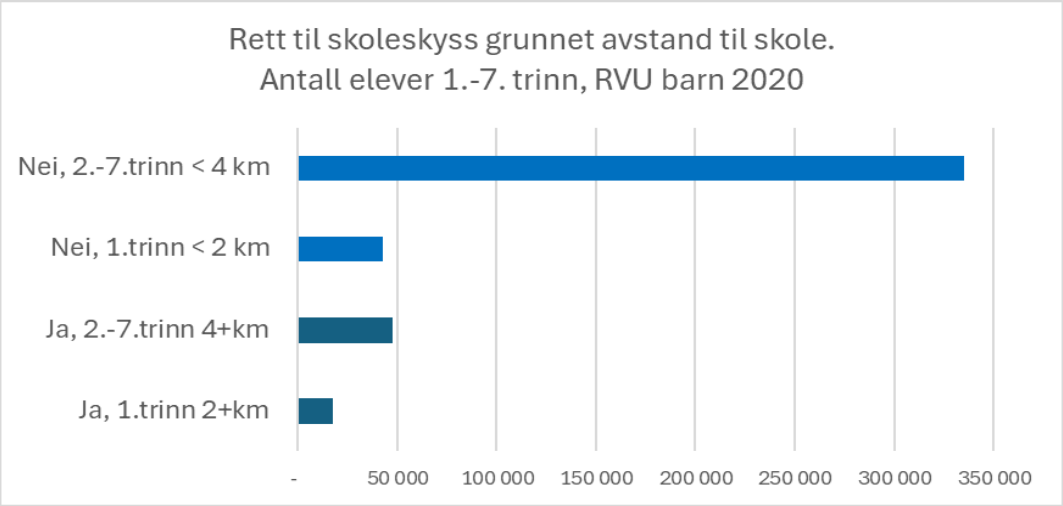
Figur 2.6: Avstand til skole for 1.-7.trinn. Barne-RVU 2020. Prosent.



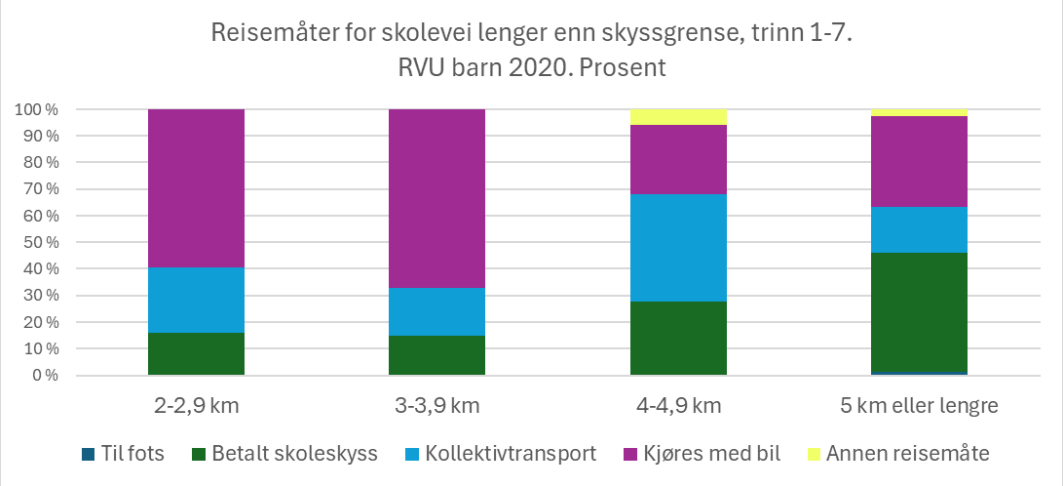
Figur 2.7: Reisemåte til skole fordelt på reiselengder, alle elever 1.-7. trinn. Barne-RVU 2020. Prosent.

Nærmere 444 tusen barn var elever i grunnskolen i 2020 (SSB). Ut fra anslag basert på avstander oppgitt i RVU 2020, hadde om lag 15 prosent av dem rett til skoleskyss grunnet skolevei over 2 km (trinn 1) eller over 4 km (trinn 2-7), se figur 2.8. Blant elevene med avstander som gir rett til skoleskyss brukes ikke gange eller sykling til skolen (figur 2.9). På de korteste av disse strekningene, dvs. under 4 km, er barna 1.klassinger, og flertallet blir kjørt i bil. Fra fire kilometer kollektivandelen høy, men det er først fra fem kilometer at betalt skoleskyss har den største andelen.

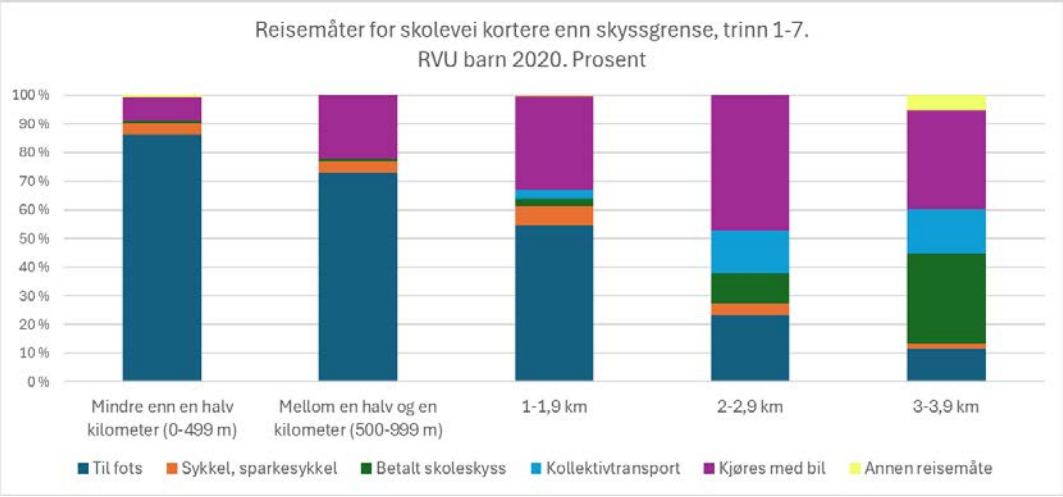
De fleste barneskoleelever bor nærmere skolen, og har ikke rett til skoleskyss grunnet avstand. Disse utgjør 85 prosent av elevmassen, og som figur 2.10 viser, er gang-/sykkelandelene omtrent som for alle skolebarn totalt, med 83, 77 og 68 prosent for avstander opptil hhv 1, 2 og 4 km.



Figur 2.8: Beregnet antall elever med rett til skoleskyss grunnet avstand, 1.-7. trinn. Barne-RVU 2020. Prosent.



Figur 2.9: Reisemåte til skole etter reiselengder, elever i 1.-7. trinn med skolevei over skyssgrense. Barne-RVU 2020. Prosent.



Figur 2.10: Reisemåte til skole etter reiselengder, elever i 1.-7. trinn med skolevei under skyssgrense. Barne-RVU 2020. Prosent.

2.3 Tiltak for å få flere til å gå og sykle på skolereiser

2.3.1 Internasjonale erfaringer

Internasjonal forskning på tiltak for å øke aktiv reise til skolen viser at en rekke intervensjoner kan påvirke andelen barn som går eller sykler. De mest omfattende oversiktene peker imidlertid på at effektene generelt er moderate og ofte avhengige av kontekst og baseline-nivåer.

Systematiske oversikter av Rowe & Faulkner (2018), Villa-González mfl. (2018) og Buttazzoni mfl. (2018) viser at pakker av tiltak – som kombinerer infrastrukturforbedringer, trafikkopplæring, kampanjer, synliggjøring av trygge ruter og foreldreinvolvering – har størst sannsynlighet for å gi utslag i aktiv transport. Tiltak som etablerer eller styrker grunnleggende fysisk infrastruktur rundt skolene (fortau, gang- og sykkelveier, sikre krysningspunkter, redusert fartsnivå) viser de mest konsistente effektene, særlig når de inngår i større programmer som Safe Routes to School (SRTS). Studier av «School Streets»-ordninger finner tilsvarende effekter på både trafikkbelastning og opplevd trygghet.

Programmer som baserer seg utelukkende på «myke» tiltak – som kampanjer, konkurranser og undervisning – har gjennomgående svakere eller kortvarige effekter. De kan likevel ha verdi som støttekomponenter, spesielt når de bidrar til foreldreinvolvering eller til å etablere nye sosiale normer. Tiltak rettet spesifikt mot sykling, som sykkelopplæring og forbedret sykkelparkering, viser noe potensial, men forskningen er relativt begrenset og ofte av lav metodisk kvalitet (Marques mfl. 2020).

2.3.2 Erfaringer fra Norge

Når funn fra den internasjonale litteraturen vurderes i en norsk kontekst, er det vesentlig å ta hensyn til strukturelle forskjeller. Mange studier med rapporterte sterke effekter stammer fra USA og Canada, der utgangspunktet for aktiv skoletransport ofte er lavt, avstandene lange og skolemiljøet i stor grad bilbasert. I slike sammenhenger kan tiltak som etablerer helt grunnleggende trygghets- og tilretteleggingsfunksjoner gi store relative utslag.

I Norge er situasjonen annerledes. Kortere avstander, nærskoleprinsippet og et generelt høyt nivå av tilrettelagt ganginfrastruktur innebærer at andelen barn som allerede går til skolen, er relativt høy i mange kommuner. Potensialet for store prosentvise økninger er derfor mer begrenset, og mange av de «lavthengende fruktene» som ofte utnyttes i nordamerikanske intervensjoner, finnes i mindre grad her. Dette gjelder særlig gangtilrettelegging, som i mange tilfeller allerede holder en relativt høy standard.

Dette innebærer ikke at tiltak er kan være uten effekt i norsk sammenheng. Effektene vil derfor typisk ofte ligge i kvalitetsforbedringer, økt opplevd trygghet og i reduksjon av biltrafikk rundt skolene ved start og slutt på skoledagen. Selv små endringer i andel barn som reiser aktivt kan ha betydning for lokal trafikkbelastning, trafikksikkerhet og folkehelse. Sykling peker seg samtidig ut som et område med et fortsatt reelt potensial for økning, ettersom sykkelandelen til skolen generelt er lavere enn gangandelen. Tiltak som styrker sammenhengende og trafikksikker sykkelinfrastruktur, kombinert med systematisk sykkelopplæring, kan derfor ha større effekt her enn for gange.

Det er tidligere gjennomført en rekke tiltak i Norge med mål om å øke barns bruk av aktiv transport, særlig knyttet til skolereiser. Tiltak rettet mot reiser til fritidsaktiviteter er langt sjeldnere. Et gjennomgående trekk er at tiltakene ofte ikke er gjenstand for grundig og systematisk evaluering, noe som begrenser kunnskapen om faktiske effekter. Effekter er dessuten metodisk krevende å isolere, ettersom barns reisevaner påvirkes av en rekke samtidige forhold.

TØI-rapporten Mer aktiv transport blant barn (Kolbenstvedt, 2014) gir en grundig gjennomgang av gjennomførte tiltak for å fremme gange og sykling til skolen. De vanligste tiltakene har vært informasjonskampanjer og ulike aksjoner som skal motivere til aktiv transport, som «Økt gåing i Bærum» (1999–2000), «Aktive skolebarn» (2002–2005) og «Helt grønn skoleveg» i Sandefjord. Bare to av disse kampanjene er evaluert med før- og ettermålinger. Resultatene viser en moderat økning i andel gående i

enkelte tilfeller, særlig der informasjonskampanjer ble kombinert med lokale og konkrete tiltak. Et sentralt funn er likevel at mange evalueringer i større grad måler deltakelse enn faktisk endring i transportmiddelfordeling, og at langtidseffektene ofte er usikre.

Gjennomgangen i Kolbenstvedt (2014) gir likevel noen klare læringspunkter for videre arbeid. For det første oppnås størst effekt når «myke» og «harde» virkemidler kombineres, det vil si når informasjons- og holdningsskapende tiltak støttes av fysiske tiltak som infrastruktur og trafikkregulering. For det andre øker sannsynligheten for varig effekt når tiltakene har et langsiktig perspektiv og gjennomføres over flere år, gjerne med både kortsiktige og langsiktige mål. Kolbenstvedt (2014) finner også at tiltakene i liten grad er gjenstand for grundig evaluering, og at vi derfor lite kunnskap om de faktiske effektene av hvert enkelt tiltak.

En rapport fra 2021 (Meyer, Kolbenstvedt og Ellis) kartla eksisterende tiltak som kan bidra til økt egenstyrt og aktiv mobilitet blant barn, basert på kommunenes egne erfaringer. Studien evaluerte ikke faktiske effekter direkte, men kommunene rapporterte gjennomgående positive erfaringer, blant annet i form av økt gange og sykling, styrket opplevd trygghet og forbedret folkehelse. Negative effekter var få og i hovedsak knyttet til enkeltløsninger, som redusert tilgjengelighet for bilbaserte droppsoner. Rapporten anbefaler særlig å styrke trygg ferdsel for myke trafikanter, blant annet gjennom økt bruk av Hjertesoner, lavere fartsgrenser og tydelig prioritering av gående og syklende.

Disse anbefalingene understøttes av en TØI-rapport fra 2023 som oppsummerer erfaringer og effekter av Hjertesone-tiltak ved norske skoler (Milch, 2023). Rapporten viser at Hjertesoner bidrar til økt bevissthet om trafikksikkerhet, en moderat reduksjon i bilbruk og en tilsvarende økning i gange og sykling. Samtidig avhenger effekten i stor grad av lokale rammebetingelser, særlig eksisterende infrastruktur, trafikkforhold og kvaliteten på den fysiske utformingen. Varig endring forutsetter god forankring hos skoleledelse og FAU, aktiv involvering av elever og et langsiktig, systematisk arbeid der tiltakene holdes «varme» over tid. Rapporten peker også på behovet for bedre før- og ettermålinger og mer kunnskap om langtidseffekter.

Samlet sett tilsier erfaringene fra Norge at internasjonale effektstørrelser ikke kan overføres direkte til norske forhold. Tiltak bør vurderes ut fra deres bidrag til robusthet, sikkerhet, tilgjengelighet og kvalitet i skoleveimiljøet, samt deres rolle i å understøtte allerede høye nivåer av gange og i å utvikle potensialet for økt sykling. Litteraturen peker også på at det er behov for gode evalueringer av effekter av ulike tiltak for å få barn til å gå og sykle mer, med før- og etterstudier, for å kunne si noe om hvilke tiltak som fungerer og hvilke som ikke fungerer.

3 Skoleskyss – omfang, årsaker og forklaringsfaktorer

Dette kapitlet beskriver utviklingen i omfanget av skoleskyss og de ulike vedtaksgrunnene for å oppnå rett til skoleskyss. Videre beskrives i hvilken grad skyssen er åpen for andre reisende eller foregår som lukket skoleskyss. I det neste kapitlet (kapittel 4) ser vi på kostnadene ved skoleskyss, og de enkelte forholdene som bidrar til kostnadsutviklingen. Vi gir innledningsvis en overordnet beskrivelse av dataene og analyseverktøyene som er benyttet i dette kapitlet og i kapittel 4. Deretter presenterer vi en oversikt over omfang og utviklingstrekk innen skoleskyss, både på nasjonalt nivå og for utvalgte case.

3.1 Metode

Våre foretrukne metoder til å belyse omfanget av og utviklingstrender innen skoleskyss er deskriptiv statistikk og regresjonsanalyser. Den førstnevnte metoden gir en sammenstilling og beskrivelse av data om skoleskyss, mens regresjonsanalysen gjør det mulig å identifisere sammenhenger mellom omfanget av og kostnader ved skyss og andre relevante forklaringsvariabler – ofte omtalt som «uavhengige variabler». Det vil si å synliggjøre hvordan en *endring* i en variabel (som f.eks. befolkningstetthet eller antall skoler per kommune) påvirker skoleskyss. Regresjonsanalysen gjør det også mulig å vurdere statistisk signifikans av effekten av utvalgte variabler på omfanget av skyss, dvs. hvorvidt det er sannsynlig at sammenhengen mellom en uavhengig variabel og skyssomfanget skyldes tilfeldigheter eller ikke. Vi utdyper mer om de to metodene i det de anvendes i de påfølgende delkapitlene.

Deskriptiv statistikk og regresjonsanalyse brukes i dette og det neste kapitlet av rapporten til analyse av *kvantitative data* om omfang og kostnader ved skoleskyss. Det er ønskelig å gi en bred, nasjonal analyse av skoleskyss ved å anvende databaser som er landsdekkende. Samtidig finnes det en rekke aktuelle forklaringsfaktorer for omfanget av skyss og skysskostnader som ikke lar seg identifisere fra offentlige datakilder. Det har derfor vært nødvendig å supplere analyser basert på nasjonale registre med case-studier av utvalgte fylker.

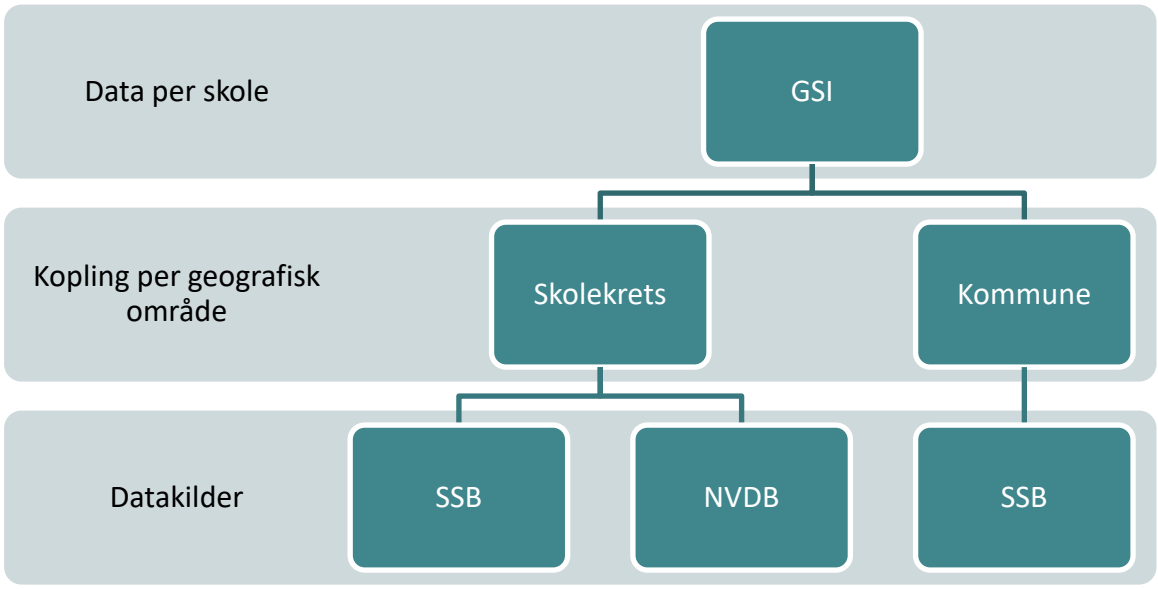
Tabell 3.1: Oversikt over datakilder benyttet i denne rapporten

Nasjonale data	Case-studier for fylker
• Grunnskolens informasjonssystem (GSI) • Statistisk sentralbyrå (SSB) - Tabell 11843 - Tabell 11342 - Geodata (rutenett) • Nasjonal vegdatabank (NVDB) • GeoNorge/Kartverket - Skolekretser • TØIs anbudsdatabase	• Agder • Akershus • Rogaland • Østfold

I det følgende kombinerer vi analyser på nasjonalt nivå med dybdeanalyser på data som er samlet inn fra fylkene Akershus, Østfold, Rogaland og Agder. Alle analyser fokuserer på utviklingen innen skoleskyss i løpet av årene 2018 til 2024. Tabell 3.1 gir en oversikt over datakildene benyttet til de kvantitative analysene av omfang og kostnader ved skoleskyss, både når det gjelder offentlig tilgjengelige data og egen innsamling av data fra case-fylker.

3.1.1 Innsamling og bearbeiding av offentlig statistikk

Vi gir i dette kapitlet en kort beskrivelse av de offentlige datakildene benyttet i denne studien, og hvordan de er koplet sammen. Figur 3.1 gir et overordnet flytdiagram for koplingen av datasettene.



Figur 3.1: Flytdiagram for kopling av data fra ulike datakilder.

GSI: Grunnskolens Informasjonssystem danner ryggraden av datasettet om skoleskyss på nasjonalt nivå da denne databasen oppgir antall skyssberettigede elever i 1. trinn og 2.-10. trinn *per skole* og skoleår. GSI gir også ytterligere informasjon om skolene, som f.eks. antall elever og kommunetilhørighet. Dette gjør det blant annet mulig å identifisere antall skoler per kommune, og dermed mulig å beregne ulike mål på skoletetthet (eks. skoler per innbygger eller arealenhet). GSI gir også en klassifisering av om skolen er drevet i privat eller offentlig regi, og hva som normalt er skolens høyeste eller laveste klassetrinn. Det sistnevnte gjør det mulig å skille mellom barne- og ungdomsskoler.

Skolekretser: Vi har benyttet Kartverkets geodata om skolekretsgrenser (tilgjengelig hos GeoNorge) til å dele kommunene inn i delområder som sogner til den enkelt skole. Dette gjør det mulig å gi en nøyaktig beskrivelse av skolenes omgivelser mtp. tilgrensende befolkning og eksisterende transportinfrastruktur, sammenliknet med å basere analysen på data på kommunenivået.

En svakhet med å basere analysene på data koplet per skolekrets er at geodata om historiske endringer av grenser for skolekretser ikke er tilgjengelig, samtidig som bl.a. privatskoler ikke har en klart definert skolekrets. Vi benytter derfor *både* skolekrets og kommune når vi kopler GSI mot andre datakilder, og baserer dermed analysene på ulike datasett, avhengig av analyseformålet. Dette er synliggjort av Figur 3.1.

SSB: Vi har benyttet SSBs data om arealer og befolkning i kommuner (tabell 11342) til å beskrive omlandet til skolene på kommunenivået. For kopling på skolekretsnivået brukes geodata fra SSB, hvor statistikk for folkemengder, bygninger og boliger presenteres innenfor ruter. Dette gjør det mulig å telle opp antall enheter innenfor hver skolekrets og/eller innenfor en forhåndsdefinert radius fra den enkelte skole.

NVDB: Nasjonal vegdatabank gir en tilstandsbeskrivelse av vegnettverket i Norge. Vi har i samråd med Statens vegvesen valgt ut en liste over vegattributter som forventes å kunne bidra til en beskrivelse av om skoleveien er trygg eller ikke. Listen av aktuelle forklaringsvariabler inneholder vegtype, trafikk-

mengde og fartsgrense samt attributter som gangfelt, fartsdempere, belysning og kryss/avkjørsel. I NVDB har hver attributt en geografisk tilknytning. Dette gjør det mulig å telle opp antall attributter (eks. antall belysningspunkter) eller beregne et gjennomsnitt (eks. gjennomsnittlig fartsgrense) innad i hver skolekrets, for så å relatere de avledede variablene til den enkelte grunnskole.

TØIs anbudsdatabase: Ved TØI har det i flere prosjekter blitt samlet inn data om fylkenes busskontrakter, og som er blitt bearbeidet til et helhetlig datasett om historiske busskostnader. Anbudsdatabasen inneholder en oversikt over alle busskontrakter med oppstart fra 1995 til 2027. Databasen inneholder informasjon om kostnader og trafikkarbeid per kontrakt i kontraktsperioden, samt andre egenskaper ved den enkelt kontrakt – som antall tilbydere, høyeste, nest laveste og laveste pris, og hvilket selskap som vant anbudet. Se Aarhaug mfl. (2025b) for ytterligere beskrivelse og analyse av TØIs anbudsdatabase.

3.1.2 Innsamlede data fra kollektivselskaper

I prosjektet har vi samlet inn data om skoleskyss fra fire ulike kollektivselskaper og fylker: Akershus (Ruter), Agder (Agder kollektivtransport), Rogaland (Kolumbus) og Østfold (Østfold kollektivtrafikk). Hensikten har vært å få tilgang til informasjon om variabler som ikke kan hentes fra offentlige datakilder, herunder transportmiddelfordelingen i skoleskyss, årsaker til innvilgning av skoleskyss, i hvilken grad elevene bor over eller under avstandsgrenser på hhv. 2 og 4 kilometer mellom hjem og skole og i hvilken grad elevene har delt bosted.

I forbindelse med datainnsamlingen ble det utformet et utkast til datamatrise til bruk i analysene. Denne ble drøftet med arbeidsgruppa for prosjektet for å få tilbakemeldinger om tabellen sammenstiller informasjonen på en god måte, om de representerte kollektivselskapene hadde tilgang til de etterspurte dataene (og om det var andre data vi kunne etterspørre). Vi diskuterte også om det var tvetydigheter i definisjonene av de ulike variablene som inngår i matrisen. Prosjektet utformet deretter en ny matrise som vi drøftet mer inngående med enkelte av de representerte kollektivselskapene i arbeidsgruppa.

Kollektivtrafikkforeningen sendte ut den endelige matrisen (se vedlegg 1) til alle de 11 kollektivselskapene i Norge den 27. juni 2025, med svarfrist satt til 1. september. Vi fikk totalt inn fire utfylte matriser om antall skoleskyssberettigede per skole med underkategorier i løpet av høsten (september, oktober og den siste i november). Disse fylkene er senere omtalt som case-fylker i rapporten.

Det er viktig å merke seg at selv om vi etterspurte data på et enhetlig format, var det kun ett fylke som fulgte malen vår til punkt og prikke. Og selv om vi i utkastet til datamatrisen ga skriftlige forklaringer av variablene som ble etterspurt, er grunn til å tro at definisjonene av variablene – som eksempelvis individuelt tilrettelagt skoleskyss – kan variere mellom case-fylkene. Dette skyldes primært at fylkene har ulike systemer for datarapportering, noe som gjør det krevende å harmonisere datasettene med vår dataforespørsel. Dette gjør sammenlikninger mellom case-fylkene sårbare for målefeil. De videre studiene viser også at det kan være betydelige variasjoner i noen variabler mellom år og innad i et fylke, noe som også kan tyde på målefeil i fylkenes egne dataserier. En annen svakhet er at Covid-pandemien inntraff i analyseperioden, og kan dermed påvirke resultatene. Siden avstand mellom hjem og skole er en sentral faktor med tanke på å bestemme innvilgningen av skyss, er det grunn til å tro at antallet elever med skyss ikke er betydelig påvirket av Covid-pandemien. Selv om det var et mål om å skåne de yngste for tiltak, kan pandemien kan ha hatt en påvirkning på transportmiddelfordelingen i skoleskyss.

Data om kostnader ved lukket skoleskyss ble oversendt fra case-fylkene i oktober og november, til dels sent i november 2025. Kostnadene var brutt ned på år og kontraktsområde, og flere av case-fylkene presenterte også antall elever med lukket skyss per kontraktsområde og år sammen med kostnadstallene. Dette gjør det mulig å identifisere kostnaden for lukket skyss *per* elev og år. I et tilfelle hvor antall elever manglet ble denne informasjonen hentet fra fylkenes rapportering av elever per skole, gjennom å benytte informasjon om skolenes kommunetilhørighet fra GSI.

Med tanke på generalisering av resultatene kan det kan være en ulempe at dataene utelukkende stammer fra fire fylker i Sør-Norge. Samtidig er detaljert informasjon om årsaker og transportmiddelvalg ikke tilgjengelig fra andre kilder, og andre fylker har ikke vært i stand til å utlevere den aktuelle dataen på etterspørsel fra prosjektet.

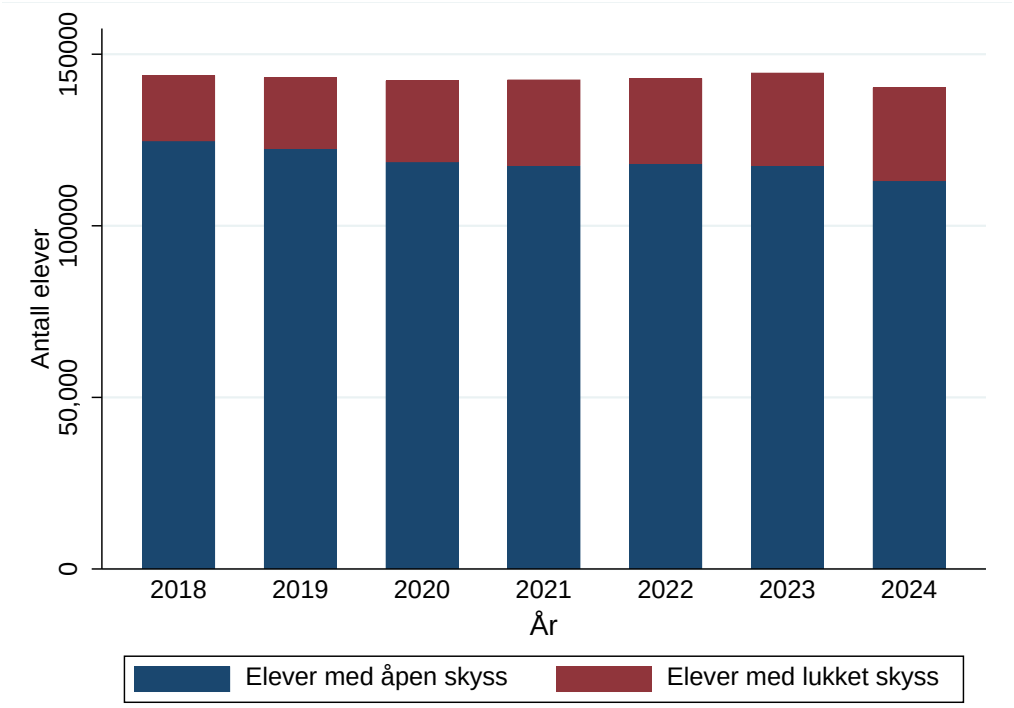
3.1 Omfang og utviklingstrekk

Etter å ha gitt en overordnet beskrivelse av data og metode benyttet i dette og det neste kapitlet, gir vi nå en analyse av omfanget av skoleskyss. Vi presenterer analysene både på nasjonalt nivå og for de 4 case-fylkene.

3.1.1 Nasjonalt omfang av skoleskyss

Vi starter med en generell oversikt over omfanget av skoleskyss i Norge basert på offentlig statistikk fra Statistisk sentralbyrå (SSB, tabell 11843). Vi konsentrerer oss om perioden 2018-2024, som også er tidsrommet når data er gjort tilgjengelig for de fire fylkene.

Figur 3.2 beskriver den historiske utviklingen i antall elever med skoleskyss i hele landet. Den indikerer at mens totalt antall skyssberettigede elever fremstår som relativt stabilt i perioden 2018-2024 (og varierer mellom 140 235 elever i 2024 til 144 607 elever i 2023), har andelen elever med lukket skoleskyss økt: Samlet for landet øker andelen elever med lukket skyss fra 18,8 prosent i 2018 til 25,4 prosent i 2024.

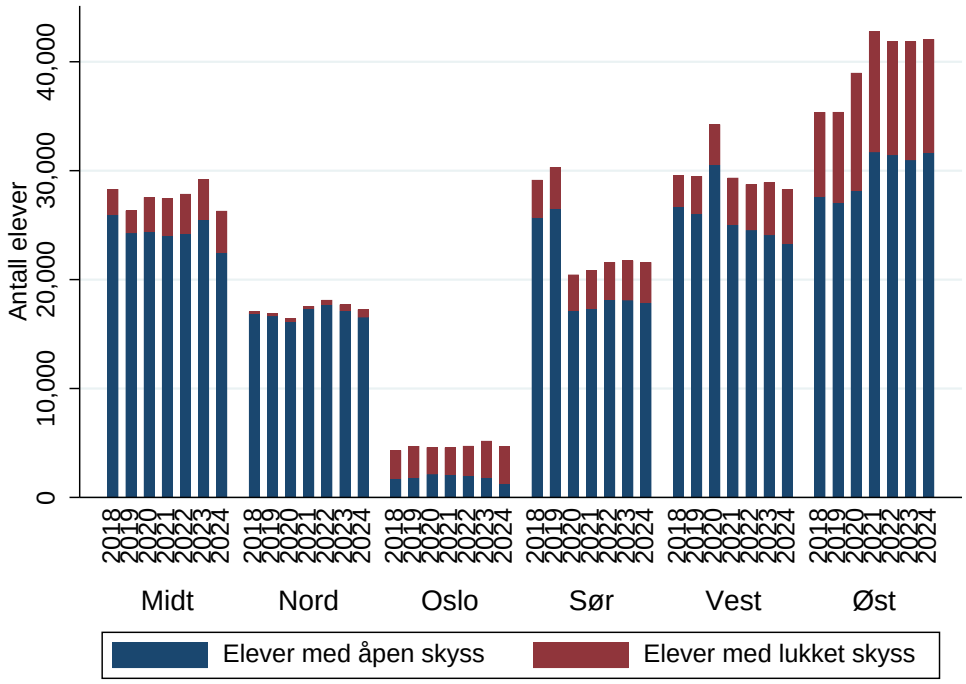


Figur 3.2: Historisk utvikling for antall skyssberettigede elever med åpen og lukket skoleskyss i hele landet. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

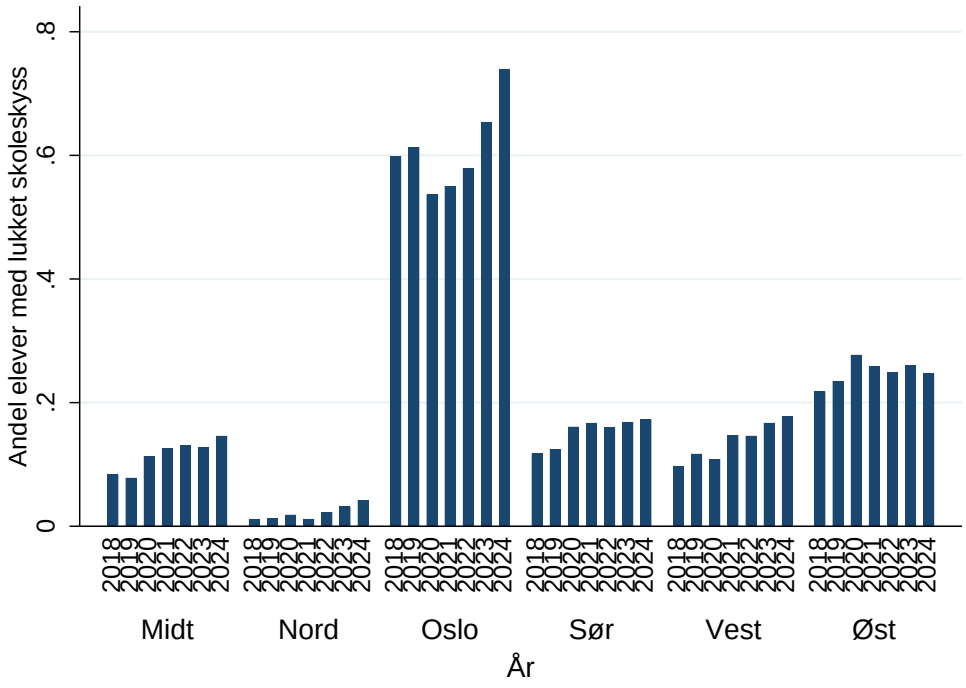
For å forstå denne utviklingen bedre, deler vi landet inn i seks geografiske regioner. Dette gjelder regionene i Statistisk sentralbyrås KOSTRA-rapportering. Vi benytter denne inndelingen fordi SSB gir en konsistent og kontinuerlig rapportering av data per KOSTRA-region, uavhengig av innføringen av kommunereformen i 2020.

Figur 3.3 viser at Øst- (utenom Oslo) og Vestlandet samt Midt-Norge står for de største volumene av skyssberettigede elever. Mens de andre regionene har en flat utvikling eller nedgang i antall skyssberettigede, har region Øst (utenom Oslo) en betydelig vekst i antall elever med skyss mellom 2019 og 2021. På Østlandet – inklusiv Oslo – foregår også en betydelig andel av den totale transporten med lukket skyss. I motsatt ende finner vi region Nord, hvor tilnærmet all skoleskyss er rapportert som åpen. Vi har fått opplyst av Statens vegvesen at dette til dels skyldes manglende rapportering av lukket skoleskyss fra regionene i Nord-Norge, heller enn reelle forskjeller mellom regionene. Dette understreker at man bør være obs på at målefeil påvirker sammenlikninger presentert i denne rapporten.

For å tydeliggjøre skillene mellom regionene presenterer figur 3.4 en oversikt over utviklingen av andelen elever som transporteres med lukket skoleskyss per region og år. Denne viser en økende tendens til at elevene transporteres i lukket skyss i alle regioner.



Figur 3.3: Historisk utvikling for antall skyssberettigede elever med åpen og lukket skoleskyss per region og år. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

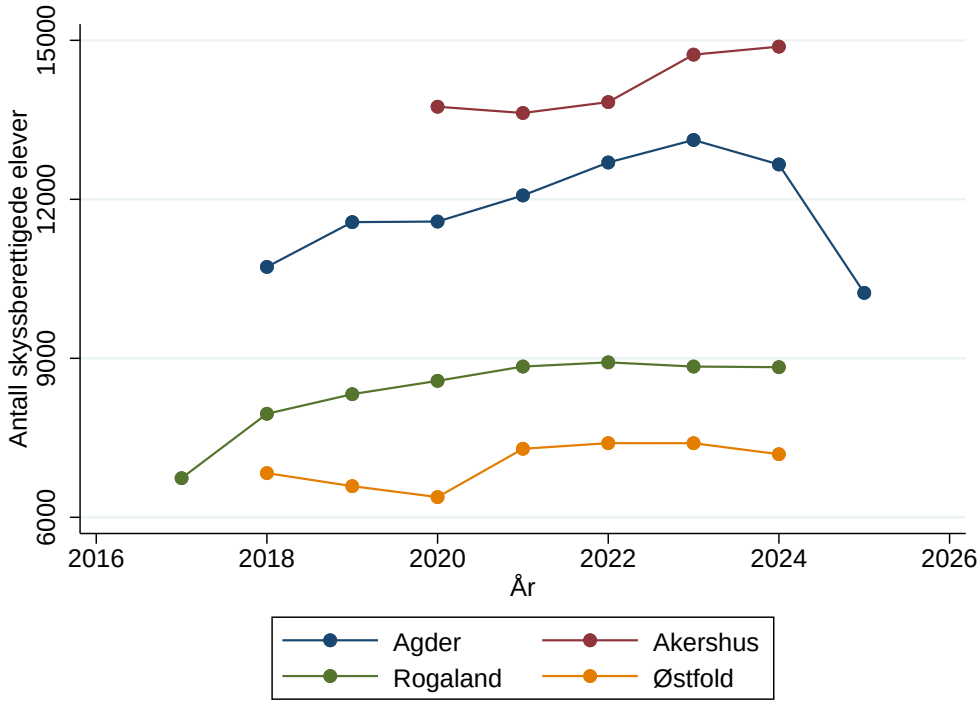


Figur 3.4: Andelen skyssberettigede elever som transporteres med lukket skoleskyss per region og år. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

3.1.2 Omfanget av skoleskyss i case-fylkene

De nasjonale tallene peker på at det nasjonale antallet skyssberettigede elever har ligget jevnt siden 2018, mens andelen av elever med lukket skyss øker i alle landsdeler. I dette kapitlet beskriver vi den tilsvarende utviklingen i antall elever med skoleskyss og andelen av elevene som fraktes med lukket skyss i case-fylkene. Dette er nyttig med tanke på å forstå hvor generaliserbare våre dybdeanalyser basert på data fra fire fylker i Sør-Norge er til å beskrive utviklingen i antall skyssberettigede elever i andre fylker og regioner.

Figur 3.5 beskriver utviklingen i antall skyssberettigede elever i hvert av de fire fylkene. Merk at tidsserien for Akershus er kortere enn for de øvrige fylkene ettersom vi ikke har tilgang til data for elever med lukket skoleskyss i årene før 2020.

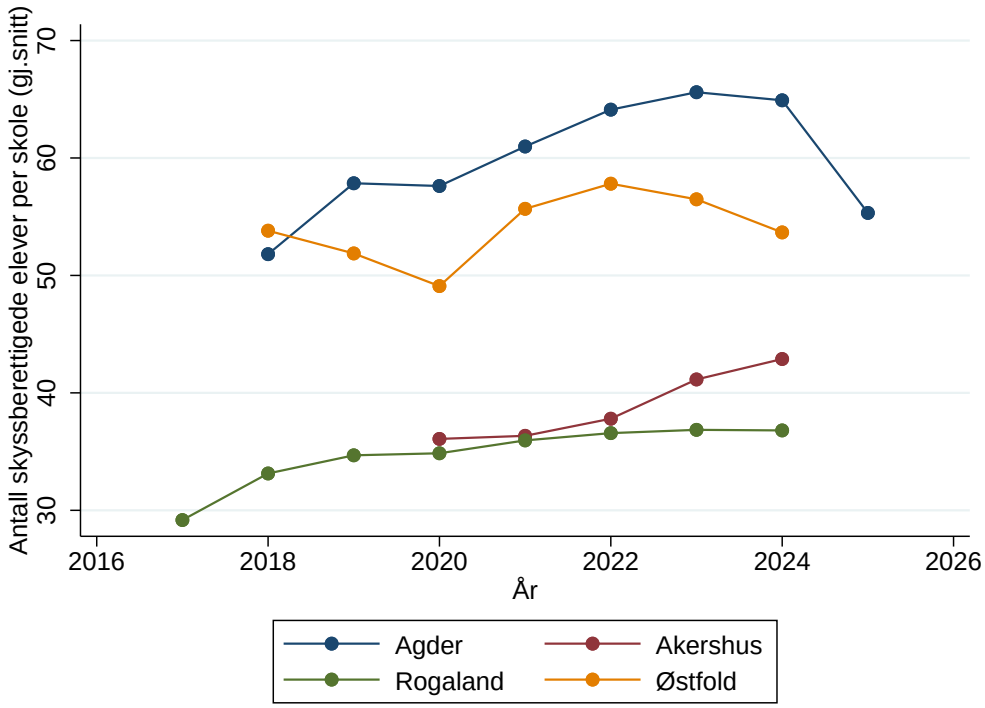


Figur 3.5: Utviklingen i antallet skyssberettigede elever per case-fylke. Kilde: AKT, Ruter, Kolumbus og Østfold fylkestrafikk.

Det er en tendens til at antallet skyssberettigede elever øker over tid i case-fylkene. Unntaket er Agder, hvor antallet skyssberettigede falt betydelig i skoleåret 2025/2026, sammenliknet med foregående år. Det er usikkert om dette skyldes reelle endringer, eller om det kan relateres til målefeil i dataene. Den generelle økningen i antallet skyssberettigede elever er konsistent med de nasjonale tallene for region Øst (jf. Figur 3.3). Utviklingen i case-fylkene virker dermed å gi en god beskrivelse på utviklingen i skoleskyss på Østlandet, men kan være mindre representativ for skoleskyss andre steder i landet: Figur 3.3 viser at økningen i antall skyssberettigede har vært størst i region Øst, og med flat eller avtakende vekst i andre regioner.

Det er interessant å merke seg at Agder og Akershus tilbyr skyss til langt flere elever per år enn hva Rogaland og Østfold gjør. Disse forskjellene kan henge sammen med en rekke forhold, som innbyggertall og skolestruktur. En sammenlikning mellom tallene mottatt fra AKT og data fra Statistisk sentralbyrå (tabell 11970: Elever i kommunale og private grunnskoler som får skoleskyss) tyder også på dobbelttellinger i datagrunnlaget fra AKT, eksempelvis grunnet at en enkelt elev kan klassifiseres i flere kategorier (eks. når eleven benytter flere transportmidler og/eller har delvis lukket og åpen skyss).

I snitt over alle år er det 197 og 389 operative skoler i hhv. Agder og Akershus, mens de tilsvarende tallene er 241 og 130 i hhv. Rogaland og Østfold. For å få en bedre sammenlikning av skyssbehovet i de ulike fylkene deler vi antall skyssberettigede elever på antall skoler per fylke per år, noe som gir et vektet gjennomsnitt av antallet skyssberettigede elever per skole og år.



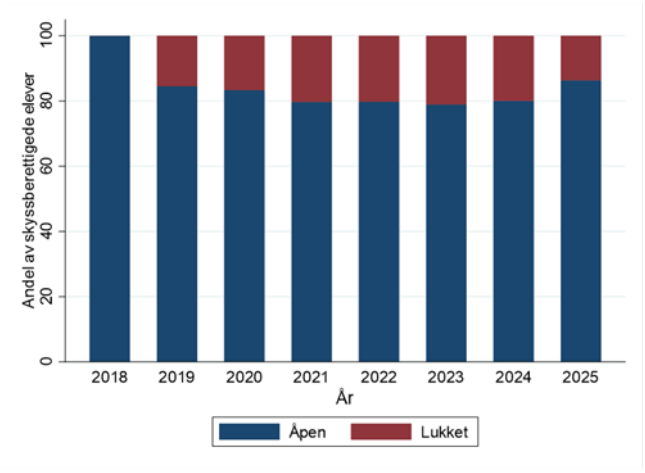
Figur 3.6: Utviklingen i antallet skyssberettigede elever per skole i hvert av case-fylkene (vektet gjennomsnitt).

Figur 3.6 presenterer vektede gjennomsnitt av antall skyssberettigede elever per skole og år i case-fylkene. Det fremgår av denne figuren at Akershus og Rogaland i snitt frakter langt færre elever per skole enn Agder og Østfold. En forklaring på denne forskjellen kan være andelen personer bosatt i tett-bebygd strøk i de ulike fylkene: ifølge Statistisk Sentralbyrå[1] var andelen bosatte i tettsteder 91,0 prosent i Akershus, 88,8 prosent i Rogaland, 87,2 prosent i Østfold og 80,3 prosent i Agder. En mer kompakt bebyggelse kan redusere behovet for transport, både til skolen og andre aktiviteter. Vi vil komme tilbake til faktorer som er bestemmende for antallet skyssberettigede elever i kapitlene 3.3 og 3.4.

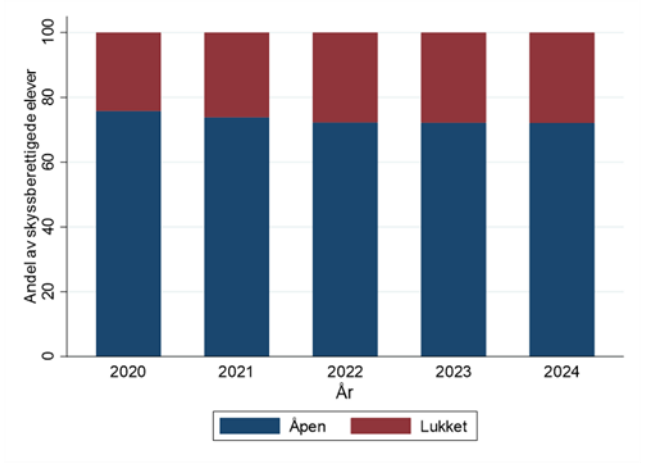
3.1.3 Omfanget av lukket skoleskyss i case-fylkene

Den nasjonale oversikten viser at andelen av lukket skoleskyss har økt i landet som helhet og i regionene i løpet av analyseperioden fra 2018 og til i dag. I dette delkapitlet gir vi en beskrivelse av omfanget av skoleskyss i de fire fylkene som har delt data med prosjektet, for å kunne vise utviklingen på fylkesnivå. Vi starter med å gi en beskrivelse av den årlige fordelingen mellom åpen og lukket skoleskyss i de aktuelle fylkene i figur 3.7.

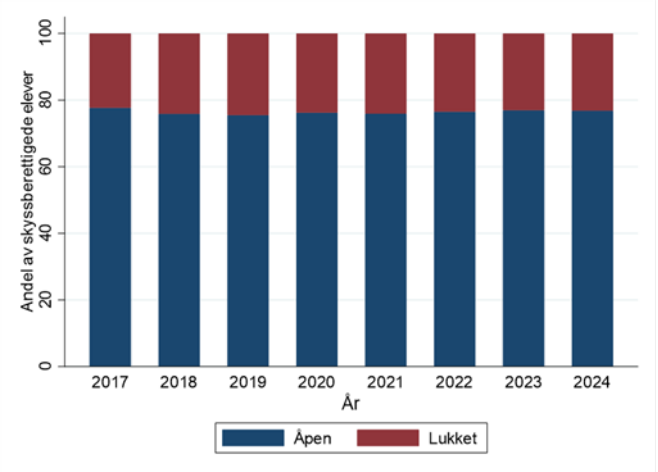
[1] Se https://www.ssb.no/befolkning/folketall/statistikk/tettsteders-befolkning-og-areal.



Agder



Akershus



Rogaland

Figur 3.7: Prosentvis fordeling mellom elever med åpen og lukket skoleskyss i case-fylkene. Kilde: AKT, Ruter og Kolumbus.

Det første panelet beskriver fordelingen mellom åpen og lukket skoleskyss i Agder for skoleårene 2018/2019 til 2025/2026. I det førstnevnte året er andelen lukket skoleskyss rapportert å være 0,03 prosent av skyssen. Dette kan tyde på feilkoding i data. Derimot er lukket skoleskyss oppgitt å betjene 15,5 prosent av skyssberettigede elever i 2019/2020, og å øke gradvis mot 21 prosent av totalt antall elever i 2023. Deretter faller andelen med lukket skyss, og den er rapportert å være 13,7 prosent i 2025/2026. I snitt ligger andelen lukket skoleskyss på 16,7 prosent i Agder i perioden 2018-2025.

Det andre panelet i Figur 3.7 beskriver fordelingen mellom åpen og lukket skoleskyss i Akershus i skoleårene 2020/2021 til 2024/2025. I dette fylket øker andelen med lukket skyss fra 24,2 prosent i 2020/2021 til 27,9 prosent i 2024/2025.

Det tredje panelet i Figur 3.7 beskriver fordelingen mellom åpen og lukket skoleskyss i grunnskolene i Rogaland. I dette fylket er andelen med lukket skyss ganske stabilt på rundt 23 prosent, med et minimum på 22,4 prosent og maksimum på 24,5 prosent over skoleårene 2017/2018 til 2024/2025.

I dataene mottatt fra Østfold fylkeskommune skilles det ikke mellom elever med åpen og lukket skoleskyss, og det er derfor ikke mulig å gi et konkret bilde på utviklingen i andelen lukket skoleskyss. Derimot klassifiserer Østfold transporten inn i buss, drosje og egenskyss. Om man ser på andelen av skyss som foregår med andre transportmidler enn buss, har denne økt fra 16,9 prosent i skoleåret 2018/2019 til 23,5 prosent i skoleåret 2023/2024. I skoleåret 2024/2025 falt derimot andelen skyss med andre transportmidler enn buss til 20,4 prosent. Vi kommer tilbake til transportmiddelfordelingen i skoleskyss i kapittel 4.2.

3.2 Hva er årsakene til innvilgelse av skoleskyss?

I dette kapitlet bruker vi data fra case-fylkene til å studere årsakene til innvilgelse av skoleskyss. I samråd med prosjektets arbeidsgruppe har vi bedt fylkene om å gruppere antall skyssberettigede elever per skole etter vedtaksgrunnene

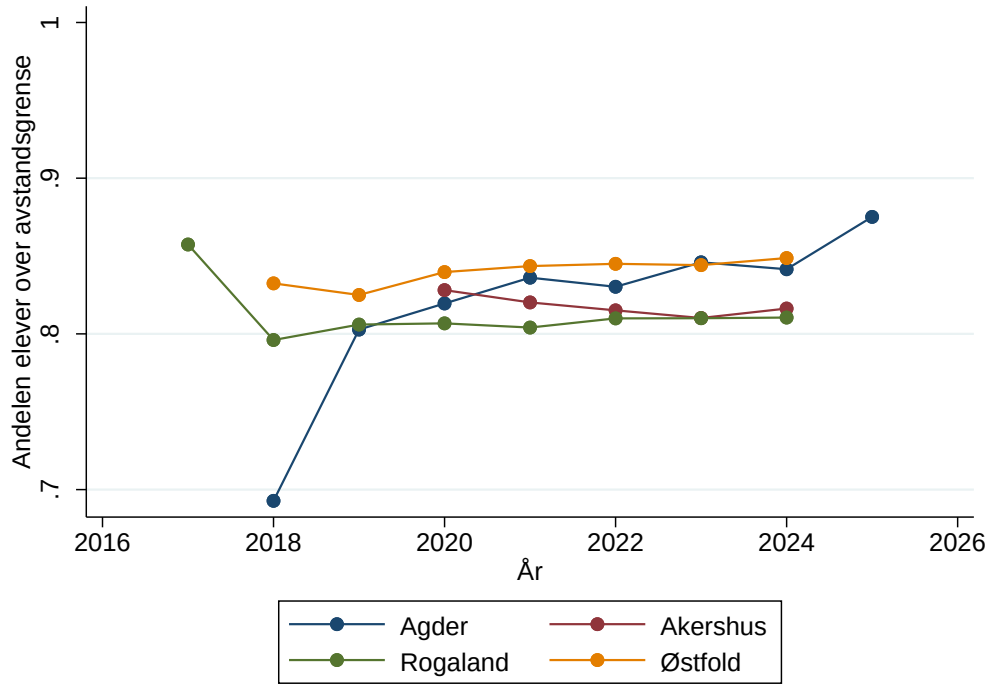
- Avstand fra hjemmet (inntil 2 km for 1. trinn og inntil 4 km for 2.-10. trinn)
- Båtskyss
- Helserelatert årsak (lang og kort)
- Kommunalt vedtak (farlig skolevei)

I tillegg er antallet skyssberettigede elever delt inn etter om avstanden mellom hjemmet og skolen er innenfor eller overstiger normerte grenser for innvilgning av skoleskyss (dvs. inntil 2 km for 1. trinn og inntil 4 km for 2.-10. trinn).

3.2.1 Avstand mellom hjemmet og skole

Avstand mellom skole og hjemmet er en sentral forklaringsfaktor for omfanget av elever med innvilget skoleskyss. Figur 3.8 gir en beskrivelse av andelen av skyssberettigede elever som bor lengre enn 2 kilometer (for 1. trinn) eller 4 kilometer (2.-10. trinn) unna skolen i de fire case-fylkene. Merk at den horisontale aksen beskriver andeler, og løper fra 0,7 (70 prosent) til 1 (100 prosent) av elevmassen som har fått innvilget skoleskyss. Med unntak av noen få «uteliggere» i dataseriene for Agder og Rogaland, virker andelen av skyssberettigede elever som har lengre avstand mellom hjem og skole enn den normerte grensen å ligge stabilt på 80-85 prosent av elevene som får innvilget skoleskyss. Dette indikerer at de viktigste virkemidlene for å påvirke antallet elever som får skoleskyss er

i. Areal- og transportplanlegging
ii. Skolelokalisering
iii. Skolestruktur og tilgjengelighet til skole



Figur 3.8: Andelen av skyssberettigede elever med reiseavstand mellom skole og hjemmet på over hhv. 2 (1. trinn) og 4 (2.-10. trinn) kilometer. Kilde: AKT, Ruter, Kolumbus og Østfold kollektivtrafikk.

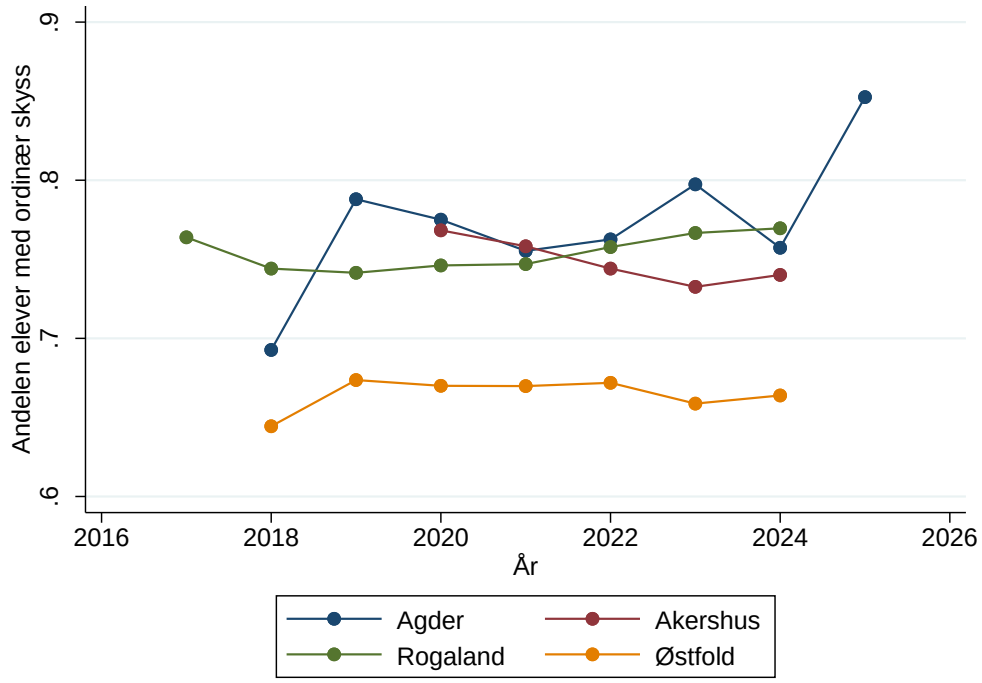
3.2.2 Ordinær skyss (lang skolevei)

I det foregående kapitlet ser vi at majoriteten av elevene som har fått innvilget skoleskyss i de fire case-fylkene har en reiseavstand mellom skole og hjem som overstiger de normerte avstandsgrensene på hhv. 2 og 4 kilometer, uavhengig av vedtaksgrunn. I dette og de to neste delkapitlene ønsker vi å se på andelen av elever som innvilges skyss med følgende vedtaksgrunner:

- Avstand mellom hjemmet og skolen (ordinær skyss)
- Helsemessige årsaker (helserelatert skyss)
- Farlig skolevei (kommunalt vedtak)

Figur 3.9 beskriver *andelen* av skyssberettigede elever hvor avstand mellom hjem og skole er det tungtveiende kriteriet for innvilgning av skoleskyss. Disse tallene er merkbart lavere enn antallet elever med avstand mellom hjem og bolig som overstiger normerte grenser på hhv. 2 og 4 kilometer, jf. figur 3.8. Dette indikerer at noen av elevene som bor mer enn 2 eller 4 kilometer fra skolen – og som dermed ville ha rett på skoleskyss grunnet avstanden mellom hjem og skole – innvilges skyss som følge av andre årsaker. Med andre ord, hovedkriteriet for innvilgning av skyss er et annet enn ordinær skyss (avstand). I slike tilfeller vil elevene uansett ha rett på skyss (grunnet avstand mellom hjem og skole), selv om vedtaksgrunnen er en annen.

Merk at aksemerkene langs den horisontale aksen i figur 3.8 går fra 60 til 90 prosent av alle skyssberettigede elever. Det er et markant skille mellom Østfold – hvor ordinær skoleskyss er vedtaksgrunnen til rundt 65 prosent av de skyssberettigede elevene – og de tre andre fylkene – hvor ordinær skoleskyss utgjør rundt 75 prosent av elevmassen som har fått innvilget skoleskyss. Vi finner at andelene av skyssberettigede elever med ordinær skoleskyss i Akershus, Rogaland og Østfold fremstår som relativt stabile over tid, men med et fall på 4 prosent fra 77 prosent av elevene i 2020 til 74 prosent av elevene i 2024 i Akershus. I Agder øker andelen av skyssberettigede elever med ordinær skyss med 23 prosent, fra 69 prosent i 2018 til 85 prosent i 2025.



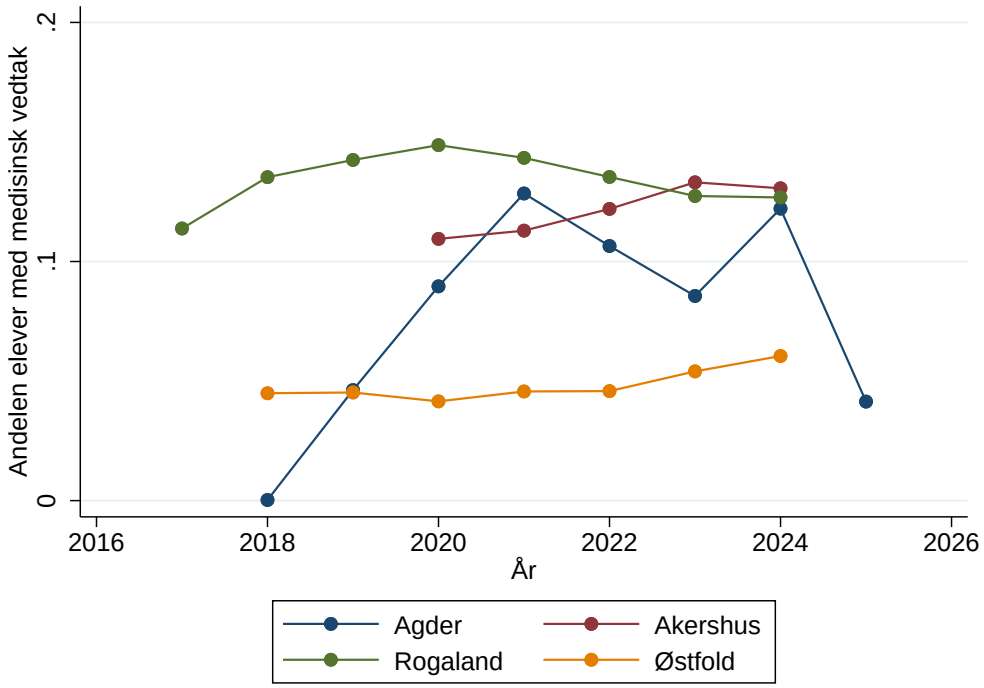
Figur 3.9: Andelen av skyssberettigede elever med ordinær vedtaksgrunn for skoleskyss i de 4 case-fylkene. Kilde: AKT, Ruter, Kolumbus og Østfold kollektivtrafikk.

3.2.3 Helserelatert skyss

Det innvilges skoleskyss basert på helserelaterte årsaker, hvor sykefraværet kan være av kort eller langvarig karakter. Det er i senere år viet mye oppmerksomhet rundt ungdom og helseproblematikk, og en hypotese er at innvilgningen av helserelatert skyss er en medvirkende årsak til økte kostnader innen transport av elever.

Figur 3.10 beskriver utviklingen i andelen av skyssberettigede elever som får innvilget skoleskyss grunnet helserelaterte årsaker. I snitt for alle fylker og over alle år ligger andelen elever med helserelatert skyss på 8,9 prosent av det totale antallet skyssberettigede elever. I Akershus og Rogaland ligger andelen på hhv. 12 og 13 prosent av antallet skyssberettigede, mens Østfold i snitt ligger på 5 prosent av de skyssberettigede. I Agder varierer tallene betydelig, med et snitt på 8 prosent over analyseperioden.

Det er verd å trekke fram Akershus og Østfold når vi ser på endringer i andelen elever med helserelatert skyss. I Akershus har andelen elever med helserelatert skyss økt fra 10,9 prosent til 13,1 prosent mellom 2020 og 2024, noe som tilsvarer en vekst på 19,4 prosent. I det samme tidsrommet har andelen elever med helserelatert skyss økt fra 4,2 til 6,1 prosent i Østfold, noe som svarer til en vekst på 45,8 prosent. Selv om helserelatert skyss er en marginal kategori, ser det ut til å være en relativ økning av antall elever med helserelatert vedtaksgrunn i noen av case-fylkene.



Figur 3.10: Andelen av skyssberettigede elever med helserelatert vedtaksgrunn for skoleskyss i de 4 case-fylkene. Kilde: AKT, Ruter, Kolumbus og Østfold kollektivtrafikk.

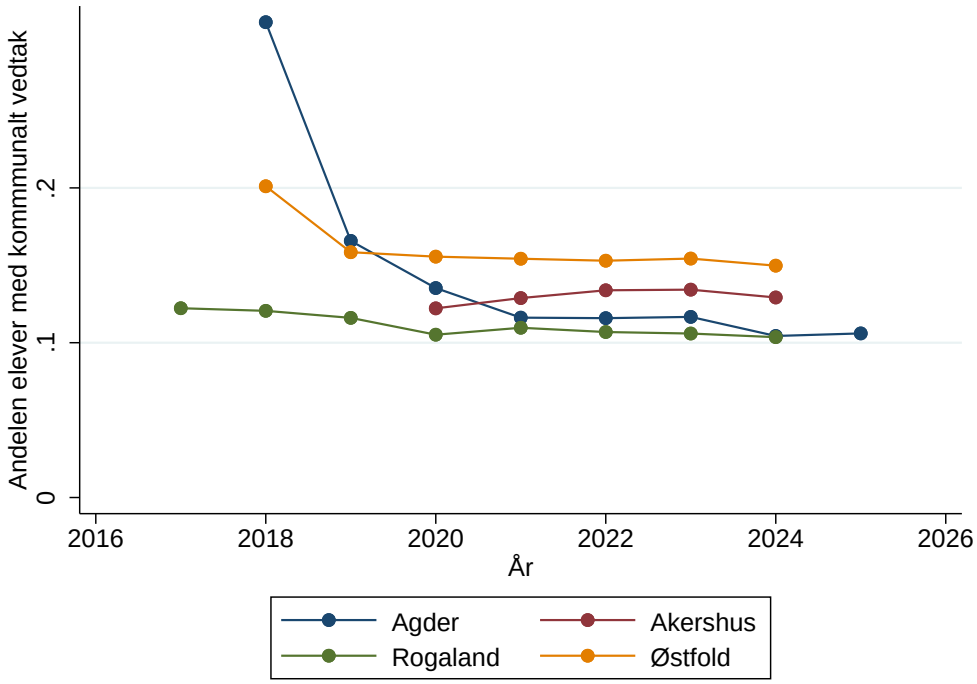
For å treffe best mulige vedtak om hver enkelt elev som det søkes om lukket skoleskyss for av helsemessige årsaker, har fylkeskommunene Vestland og Innlandet nedsatt rådgivende utvalg som behandler disse søknadene (Lexander & Stenberg, 2024). Vi har undersøkt nærmere hvordan ordningen fungerer i Vestland fylkeskommune, som var først i landet med dette. Hva slags erfaringer denne fylkeskommunen har med et slikt organ, blir nærmere beskrevet i vedlegg 3.

3.2.4 Kommunalt vedtak

En annen årsak til tildeling av skyss er kommunale vedtak, spesielt i forbindelse med at elevens skolevei blir klassifisert som farlig. Andelen av skyssberettigede elever som innvilges skyss grunnet kommunalt vedtak i case-fylkene er vist av Figur 3.11.

I snitt over de fire fylkene og analyseperioden ligger andelen elever med kommunal vedtaksgrunn på 13,3 prosent. I Østfold ligger andelen elever med kommunalt vedtak stabilt høy på rundt 16 prosent mens i Rogaland ligger andelen på rundt 11 prosent. Det virker å være et betydelig fall i andelen elever med kommunalt vedtak i Agder, fra 30 prosent i 2018 til 10 prosent i 2025.

Vi konkluderer med at det ikke er noen økende trend av skyss grunnet kommunalt vedtak i noen av de fire case-regionene. I likhet med helserelatert skyss, utgjør andelen elever som innvilges skyss grunnet kommunalt vedtak et mindretall av elevmassen. Dette tyder på at tiltak for å utbedre farlig skolevei kan ha en begrenset effekt når det gjelder å redusere det store antallet av elever som får innvilget skoleskyss.



Figur 3.11: Andelen av skyssberettigede elever med kommunal vedtaksgrunn for skoleskyss i de 4 case-fylkene. Kilde: AKT, Ruter, Kolumbus og Østfold kollektivtrafikk.

3.3 Hva kan forklare bruk av skoleskyss?

Vi har nå sett på hva som er de viktigste begrunnelsene eller årsakene til at elevene får innvilget skoleskyss. I dette delkapitlet ønsker vi å se mer systematisk på sentrale forklaringsfaktorer som kan bestemme omfanget av skoleskyss ved den enkelte skole eller kommune. Vi vil benytte flere datakilder – fra nasjonale data fra Grunnskolens informasjonssystem (GSI), befolkningsdata fra Statistisk sentralbyrå og informasjon om vegnettet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB) til detaljerte data fra case-fylkene – til å studere flere forklaringsfaktorer ved ulike nivåer av aggregering (dvs. fra nasjonalt til lokalt nivå). Vi viser til kapittel 3.1 for en oversikt over datakildene og hvordan de er koplet.

Vi vil bruke en kombinasjon av sammenliknende statistikk og regresjonsanalyse til å studere effekten av sentrale forklaringsfaktorer. Dette kapitlet fokuserer på bruk av sammenliknende statistikk, mens kapittel 3.4 sammenfatter resultater ved bruk av regresjonsanalyse.

Blant de viktigste forklaringsfaktorene vi tar for oss i denne rapporten er

- Skolestruktur og skolenedleggelser
- Grad av urbanisering (befolkningstetthet)
- Privatskoler
- Barne- og ungdomsskoler
- Farlig skolevei (attributter ved infrastrukturen)

I kapittel 3.2.1 fant vi at majoriteten av elevene som får innvilget skoleskyss bor over normert avstandsgrense på hhv. 2 (1. trinn) og 4 (2.-10. trinn) kilometer mellom hjem og skole. For kommunale grunnskoler som tradisjonelt driftes etter nærskoleprinsippet, innebærer det at befolkningens nærhet til skolen – noe som bestemmes både gjennom antallet og lokalisering av skoler og befolkningens sentralitet – i betydelig grad vil være avgjørende for omfanget av skyss. Med andre ord er planlegging av skolestruktur samt arealplanlegging viktige virkemidler for å påvirke omfanget av skyss i kommunale skoler. Private skoler fungerer derimot ofte ikke etter et nærskoleprinsipp, og kan ha elever fra fjerntliggende

områder tilknyttet seg. Vi forventer derfor *a priori* at private skoler vil være forbundet med et større omfang av skoleskyss enn kommunale skoler.

I tillegg til faktorer som har med skolenes attributter og omgivelser å gjøre, ønsker vi også å studere konsekvenser av attributter ved elevene for omfanget av skoleskyss. Vi fokuserer på:

- Individuell skoleskyss (dvs. spesiell tilrettelegging for at eleven kan transporteres alene)
- Elever med delt bosted

De sistnevnte faktorene kan kun studeres basert på data for de fire case-kommunene. Dette gjelder også til dels skyss grunnet farlig skolevei, siden det ikke finnes andre offentlige datakilder som deler inn elever med skoleskyss etter årsaksgrunn.

3.3.1 Deskriptiv analyse av private skoler

I dette delkapitlet gjør vi en første evaluering av private skoler som kostnadsdriver, ved å sammenligne andel elever som benytter skoleskyss mellom offentlige og private skoler. Analysen baseres på data per skole på nasjonalt nivå fra GSI for året 2024.

Tabell 3.2: Skoleskyss, etter eierforhold. Kilde: GSI.

Eierforhold	Gj.snitt skyss_andel	Median	Std.avvik	Antall skoler (N)
Offentlig	27,7 %	17,9%	28,0%	1 880
Privat	53,9 %	53,4%	27,1%	227

Tabell 3.2 viser en markant forskjell i skoleskyssandel mellom offentlige og private skoler. Private skoler har i gjennomsnitt 53,9 % skyssberettigede elever, mot 27,7 % i offentlige skoler. Dette tilsvarer nesten en dobling av skyssandelen. Medianverdien er også langt høyere for private (med en medianandel på 0,534) enn for offentlige skoler (med en medianandel på 0,179), noe som indikerer at forskjellen ikke kun drives av noen få skoler, men er gjennomgående i fordelingen mellom private og offentlige skoler.

Spredningen er relativt lik i de to gruppene (dvs. standardavviket er på rundt 0,27–0,28), men kvartilene[2] viser at private skoler ligger systematisk høyere: 25 % (1. kvartil) av private skoler har 34 % eller lavere skyssandel, og 75 % (3. kvartil) av private skoler har en skyssandel på 73 % eller lavere. For offentlige skoler har 25 % (1. kvartil) en skyssandel på 3 % eller lavere, mens 75 % (3. kvartil) av skolene har en skyssandel på 47,5 % eller lavere. Offentlige skoler er typisk nærskoler med elevgrunnlag i nabolaget, noe som reduserer reiseavstandene og dermed behov for skoleskyss.

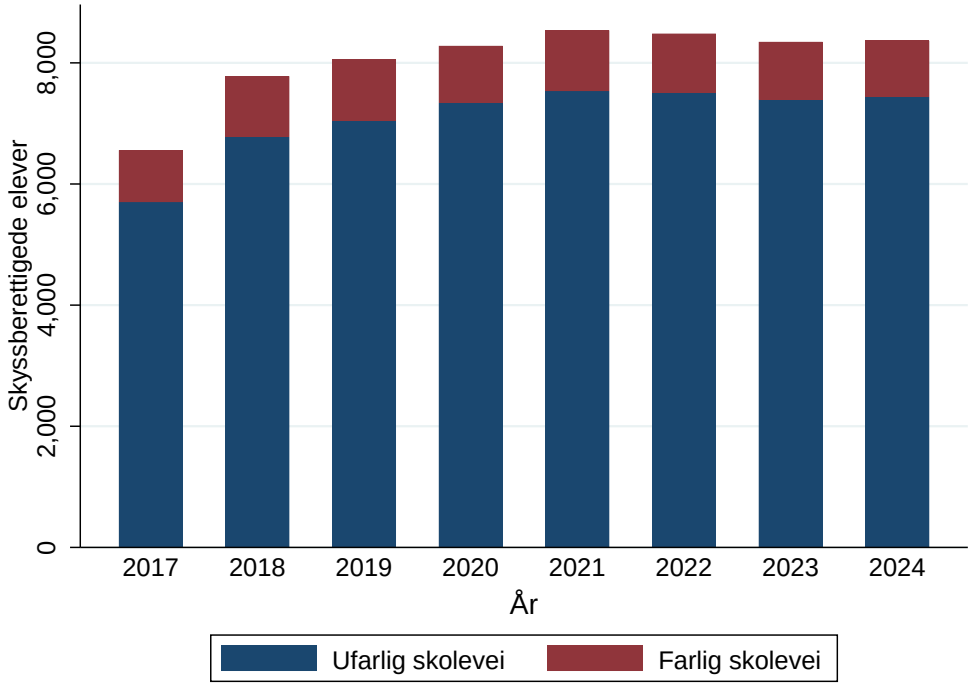
Resultatene tyder på at private skoler trekker elever fra større opptaksområder, ofte utenfor gang- og sykkelavstand. Dette gir en økt etterspørsel etter skoleskyss og dermed potensielt høyere skysskostnader. Kommunene bør derfor ta høyde for at en økning i private skoler gir et høyere forventet transportbehov.

[2] Med kvartil mener vi at vi sorterer dataene fra minst til størst, og deler datasettet inn i fire like store deler – som hver representerer 25 prosent av observasjonene i datasettet. Vi referer typisk til det høyeste tallet i hver kvartil: For eksempel kan 1. kvartil av våre data beskrives ved at 25 prosent av private skoler har en skyssandel på 34 prosent eller lavere, mens 25 prosent av offentlige skoler har en skyssandel på 3 prosent eller lavere.

3.3.2 Analyse av veiinfrastrukturen og farlig skolevei

I kapittel 3.2.4 så vi nærmere på skyss knyttet til kommunalt vedtak. Der fant vi at skyss grunnet kommunalt vedtak utgjorde 13,3 prosent av elevmassen som har fått innvilget skoleskyss i de fire case-fylkene, og at det ikke var noen økende trend i innvilgning av skyss grunnet farlig skolevei.

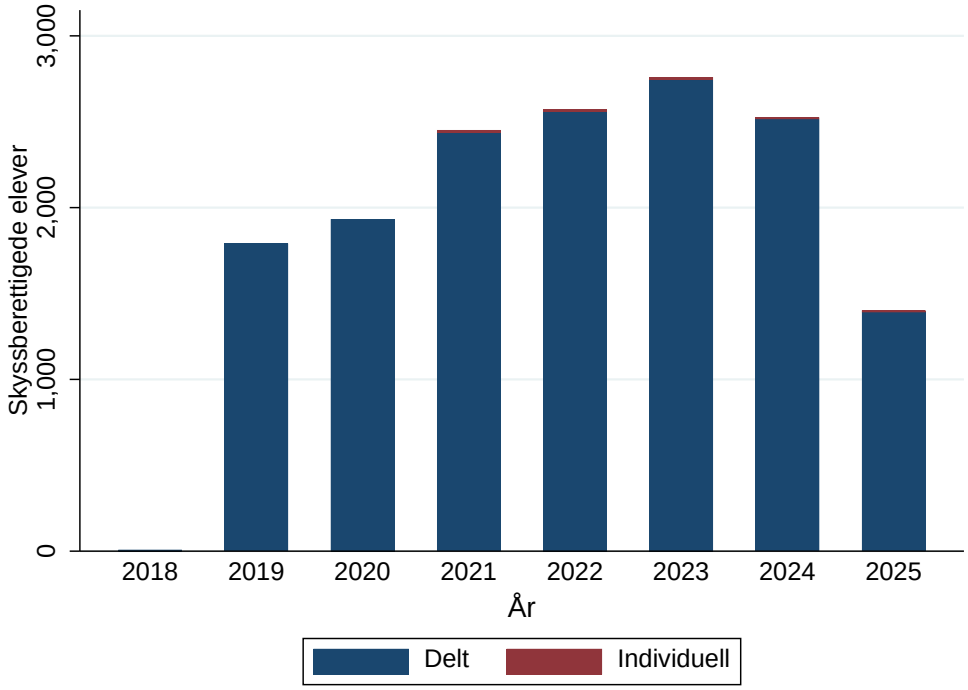
I dette delkapitlet ser vi nærmere på data fra Kolumbus, siden datasettet fra dette fylket angir spesifikt om skoleveien til de skyssberettigede elevene er klassifisert som farlig skolevei eller ikke. Figur 3.12 presenterer antall skyssberettigede elever per år i Rogaland, fordelt etter om elevenes skolevei klassifiseres som farlig eller ufarlig. I snitt over alle år utgjør andelen skyssberettigede elever med farlig skolevei rundt 11 prosent av totalt antall skyssberettigede. For Rogaland har andelen elever med farlig skolevei falt fra 13 prosent i skoleåret 2017/2018 til 10 prosent i skoleåret 2024/2025. Dette skyldes at antallet elever i fylket har økt totalt sett, samtidig som antallet elever med farlig skolevei ligger stabilt på mellom 900 til 1 000 elever per år. Dette samsvarer godt med tidligere funn for Rogaland mtp. andelen av elever som innvilges skoleskyss grunnet farlig skolevei (kommunalt vedtak) i Rogaland.



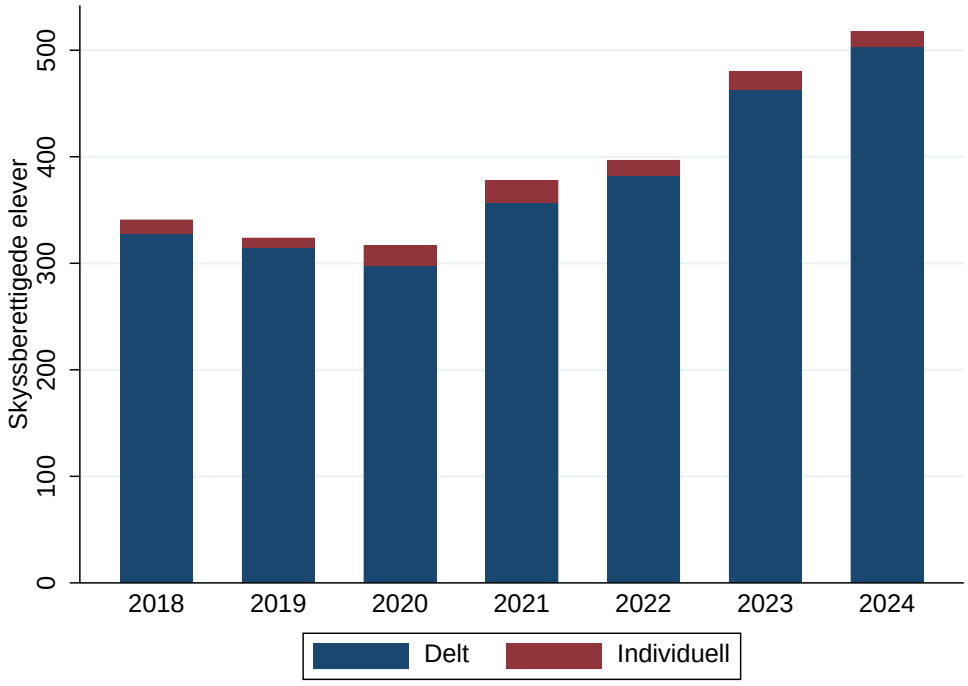
Figur 3.12: Antall skyssberettigede elever i Rogaland, inndelt etter vedtak om farlig skolevei. Kilde: Kolumbus.

3.3.3 Analyse av individuelt tilrettelagt skyss

En hypotese vi ønsker å studere i dette delkapitlet er hvorvidt individuelt tilrettelagt skoleskyss bidrar til å øke omfanget og kostnadene ved skoleskyss. Med individuelt tilrettelagt skyss mener vi her at det tilrettelegges for at eleven transporteres alene i kjøretøyet, uten andre medelever. Dette er også definisjonen som ble oppgitt i datamatrisen brukt til innsamlingen av data fra case-fylkene. Samtidig er det viktig å merke seg at vi har fått opplyst at de fylkene benytter til dels ulike definisjoner av individuelt tilrettelagt skyss, noe som også kan være reflektert av våre innsamlede data: To av case-fylkene – Agder og Østfold – klassifiserer antallet skyssberettigede elever som betjenes med taxitransport utfra om transporten er individuell eller delt med andre. I Østfold betegnes individuell transport som «solotransport».



Figur 3.13: Antall skyssberettigede elever i Agder som transporteres med taxi, fordelt etter om transporten er delt eller individuelt tilrettelagt, per år. Kilde: AKT.



Figur 3.14: Antall skyssberettigede elever i Østfold som transporteres med taxi, fordelt etter om transporten er delt eller individuelt tilrettelagt, per år. Kilde: Østfold kollektivtrafikk.

Figur 3.13 viser totalt antall skyssberettigede elever som betjenes med taxitransport og fordelingen mellom individuell og delt transport i Agder, mens Figur 3.14 visualiserer de tilsvarende tallene for Østfold. For begge fylkene finner vi at andelen elever med individuelt tilrettelagt skyss utgjør en marginal gruppe av de skyssberettigede elevene, og at det ikke kan påvises noen systematisk vekst i

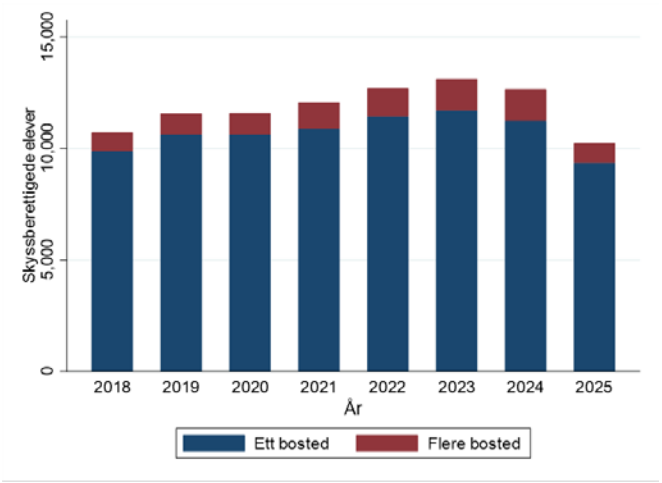
andelen elever med individuelt tilrettelagt skyss. I Østfold utgjør elever med individuell skyss i snitt (over alle år) rundt 4 prosent av skyssberettigede som transporteres *med drosje*. Basert på disse tallene og den observerte utviklingen, finner vi ingen indikasjoner på at individuelt tilrettelagt skyss spiller en viktig rolle for utviklingen i omfanget av og dermed kostnadene ved skoleskyss.

3.3.4 Analyse av omfanget av skoleskyss grunnet delt bosted

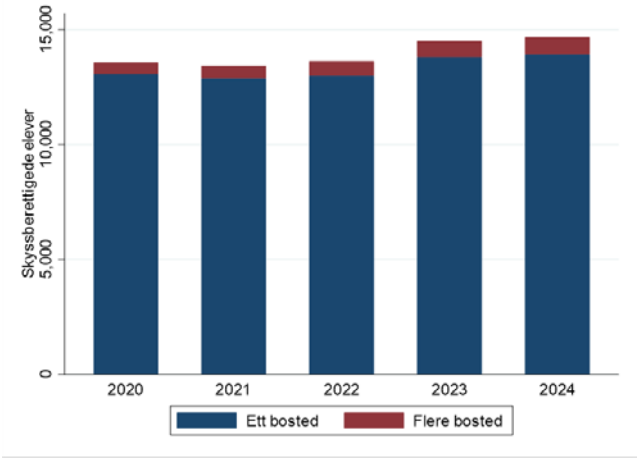
En annen hypotese vi ønsker å studere er hvorvidt elever med flere enn ett bosted – eksempelvis grunnet skilte foreldre – bidrar til omfanget av skoleskyss. Delt bosted kan øke antallet skyssberettigede dersom en av elevens omsorgspersoner flytter lengre unna skolen, noe som også gir lengre reisevei for eleven. Figur 3.15 gir en sammenstilling av antall skyssberettigede elever per år i Agder, Akershus og Rogaland.

Elever med delt bosted utgjør mellom 2 og 5 prosent av elevmassen med innvilget skyss i Agder, og ligger jevnt på 5-6 prosent av elevene med innvilget skyss i Akershus. I Rogaland utgjør elever med delt bosted om lag 10 prosent av elevmassen med innvilget skyss i de to siste årene.

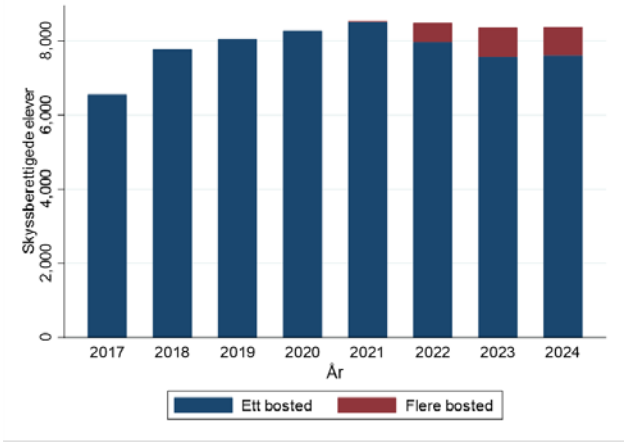
I alle case-fylker får majoriteten av elevene med delt bosted skyss grunnet avstand mellom hjemmet og skolen (ordinær skoleskyss), og avstand mellom hjem og skole er angitt å overstige normerte grenser for innvilgning av skoleskyss (hhv. 2 og 4 kilometer). I Agder og Rogaland fraktes majoritetene av disse elevene hovedsakelig med åpen skoleskyss. I Akershus foregår derimot majoriteten av skyssen av barn med delt bosted som lukket skyss. Dette kan tyde på at barn i denne kategorien har minst ett av bostedene i grisgrendte områder uten ordinært rutetilbud, eller at foreldrene er bosatt i en annen skolekrets og at transporten må tilrettelegges utenom det normerte skoleskysstilbudet.



a) Agder



b) Akershus



c) Rogaland

Figur 3.15: Antall årlige skyssberettigede elever i Agder, Akershus og Rogaland, fordelt etter om elevene har ett eller flere bosteder. Kilde: AKT, Ruter og Kolumbus.

3.4 Statistiske analyser av determinanter for omfanget av skoleskyss

I dette og påfølgende kapitler bruker vi regresjonsanalyse til å forstå drivere bak antallet skyssberettigede elever. Vi viser til kapittel 3.3 for en beskrivelse av datagrunnlaget brukt i analysene.

3.4.1 Overordnet analyse av antallet skyssberettigede elever

Vi ønsker først å gi en overordnet beskrivelse av hvilke faktorer som påvirkerantall skyssberettigede elever gjennom å gjøre en regresjonsanalyse på et paneldatasett bestående av hver enkelt grunnskole i Norge fra skoleåret 2014/2015 til og med 2024/2025. Datagrunnlaget består av et uttrekk av data om elever og skoleskyss per skole fra GSI, samt informasjon om befolkning og arealer per kommune fra Statistisk Sentralbyrås tabell nr. 11342: Areal og befolkning, etter region, statistikkvariabel og år. Vi viser til kapittel 3.1 for en beskrivelse av prosjektets datainnsamling- og bearbeiding.

Siden antall skyssberettigede elever ikke kan være negativ, foretrekker vi å benytte en logaritmisk transformasjon av den avhengige variabelen i alle analyser. For å forenkle tolkbarheten av regresjonsresultatene, velger vi å benytte logaritmen av både avhengig og uavhengige variabler i alle modellspesifikasjoner. Dette innebærer at de rapporterte koeffisientene kan tolkes som *elastisiteter*: Mao. koeffisientene viser prosentvis endring i antall elever med skoleskyss ved en økning på *en prosent* i de aktuelle forklaringsvariablene.

Basert på våre *a priori* forventninger om sentrale forklaringsfaktorer for innvilgning av skoleskyss (jf. kapittel 3.3), benytter vi følgende uavhengige variabler til analysene

- Antall elever per skole og år
- Skoletetthet per kommune og år
    - Indikator 1: Antall skoler per innbyggere
    - Indikator 2: Antall skoler per kvadratkilometer landareal
- Befolkningstetthet (innbyggere per kvadratkilometer landareal) per kommune og år
- Privatskole (dummy-variable som tar verdien 1 hvis privatskole, og 0 ellers)

For å tillate mer fleksible modellspesifikasjoner, har vi også testet modellspesifikasjoner hvor kvadratledd for elever og befolkningstetthet er inkludert. Her er vi spesielt interessert i kvadratleddet til antall elever per skole, ettersom det forteller oss om hvorvidt den enkelte skoles størrelse spiller en rolle mtp. omfanget av skoleskyss – dvs. om det er «stordriftsfordeler» eller «stordriftsulemper» for skoleskyss, relativt til skolestørrelse.

Vi skiller også mellom barneskoler (dvs. skoler hvor øverste skoletrinn normalt er 7. trinn eller lavere i henhold til GSI sin klassifisering) og ungdomsskoler. Her forventer vi at en ungdomsskole betjener en større skolekrets enn en barneskole, og at antall skyssberettigede elever derfor vil være høyere ved en ungdomsskole enn en barneskole. En sammenstilling av våre tall fra GSI viser at en barneskole i snitt (dvs. i gjennomsnitt over alle skoler, kommuner og år i perioden 2014-2024) betjener 32 skyssberettigede, mens en ungdomsskole i snitt betjener 68 skyssberettigede elever.

Det er naturlig nok stor heterogenitet mellom skoler og kommuner, samt at det kan være potensielle trendendringer over tid. For å ta hensyn til dette utnytter vi paneldatastrukturen[3] til dataene og

[3] Et datasett der en enhet (eks. en skole) observeres i flere tidsperioder kalles et paneldatasett. Innenfor fagfeltet statistikk er det utviklet egne metoder for å utnytte egenskapene ved disse datasettene, som å ta hensyn til uobserverbare forskjeller mellom enhetene. Tradisjonelt har slike analyser fokusert på en fast effekt per estimering. Det har i senere år blitt utviklet egne metoder for å håndtere multiple faste effekter i estimeringene. Vi

estimerer modeller med såkalte multi-nivå faste effekter (multi-level fixed effects). En regresjonsmodell med faste effekter kontrollerer for uforklarte variasjoner mellom observasjonsenhetene (mao. skoler, kommuner og år) gjennom å fokusere på variasjoner i variablene innad i hver observasjonsenhet over tid. Dette gjør estimatoren robust mot utlatte variabler som beskriver variasjonen mellom enhetene, men som ikke er inkludert i listen over utvalgte variabler til denne analysen.

Tabell 3.3: Regresjonsanalyse av forklaringsvariabler bak antall skyssberettigede elever per grunnskole. Estimering av multi-nivå faste effekter basert på paneldata for skoleårene 2014/2015-2024/2025 fra GSI og SSB. Parameterestimater og t-verdier (i parenteser).

	ln(skyss)	ln(skyss)	ln(skyss)	ln(skyss)	ln(skyss)
ln(Elever)	0.431***	1.549***	1.549***	1.527***	1.527***
	(54.37)	(32.26)	(32.26)	(31.62)	(31.60)
ln(Skoler/Innbyggere)	-0.160***	-0.166***	-0.166***	-0.428***	-0.410***
	(-3.56)	(-3.72)	(-3.72)	(-8.49)	(-7.61)
Privatskole (dummy)	0.559***	0.461***	0.461***	0.459***	0.459***
	(25.48)	(20.91)	(20.91)	(20.88)	(20.88)
Barneskole (dummy)	-0.947***	-0.971***	-0.971***	-0.970***	-0.971***
	(-69.66)	(-71.97)	(-71.97)	(-71.99)	(-72.01)
0.5 *ln(Elever)* ln(Elever)		-0.249***	-0.249***	-0.245***	-0.245***
		(-22.74)	(-22.74)	(-22.26)	(-22.23)
ln(Bef.tett)				-0.348***	-0.280***
				(-7.57)	(-3.07)
0.5 *ln(Bef.tett)*ln(Bef.tett)					-0.0130
					(-0.69)
Konstant	0.409	-1.964***	-1.964***	-2.505***	-2.509***
	(1.23)	(-5.73)	(-5.73)	(-7.46)	(-7.47)
Fast effekt – kommune	X	X	X	X	X
Fast effekt – skole					
Fast effekt – år	X	X	X	X	X
R^2	0.429	0.440	0.440	0.441	0.441
Observasjoner	27 904	27 904	27 904	27 848	27 848

* p<0.10, ** p<0.05, *** p<0.01

Tabell 3.3 viser resultater fra en regresjonsanalyse med tids- og kommunefaste effekter, hvor vi benytter ulike modellspesifikasjoner til å demonstrere hvorvidt de enkelte parameterestimatene er robuste, både når det gjelder størrelse og statistisk signifikans: Tabellen viser standardfeil i parenteser, mens stjernene (*) indikerer signifikansnivået.

Resultatene viser at antall skyssberettigede elever øker med skolens størrelse: For eksempel tilsier regresjonsmodellen helt til venstre i tabellen at en prosent økning i antall elever per skole øker antall skyssberettigede elever ved skolen med ca. 0,43 prosent. For den samme modellspesifikasjonen finner

utfører alle analyser i kapittel 2.4.1 ved bruk av Stata og kommandoen reghdfe. Alle modeller er estimert med robuste standardfeil.

vi også at en prosents økning i skoletettheten (dvs. antall skoler per innbyggere i kommunen) reduserer forventet antall elever med skoleskyss med ca. 16 prosent. Det er viktig å merke seg at selv om fortegnene til disse effektene er upåvirket av valg av modellspesifikasjon, er nivået til effekten ikke upåvirket: Spesielt demonstrerer inkludering av kvadratleddet for antall elever ved skolen på at den prosentvise endringen i antallet skyssberettigede elever kan beskrives som en økende konkav funksjon av antallet elever ved skolen: Det betyr at selv om antallet elever øker ettersom en skole blir større, blir den relative økningen mindre når skolen er stor – sammenliknet med tilfellet når skolen er liten. Vi kan betegne dette som «stordriftsfordeler» i antall skyssberettigede elever ved en økning av skolestørrelsen. Effekten av skoletetthetsvariabelen blir også påvirket når vi bruker ulike spesifikasjoner av befolkningstetthet i modellen, ettersom skoletetthet også er avledet av kommunens befolkning.

Effektene for barne- og privatskole er såkalte dummy-variabler, og er noe vanskeligere å tolke enn de kontinuerlige variablene. For den første modellen (lengst til venstre i tabell 3.3) finner vi at privatskoler i gjennomsnitt har i forventning (exp(0,559)=) 75 prosent høyere skoleskyss enn en kommunal grunnskole. En barneskole har i forventning (exp(-0,947) – 1) 61 prosent lavere omfang av skoleskyss enn en ungdomsskole.

Vi har også estimert modellene i Tabell 3.3 med begge skoletetthetsindikatorene (skoler per befolkning og skoler per km^2 landareal). I dette tilfelle «konkurrerer» de to skoletetthetsindikatorene, og effekten av skoletetthet for innbyggerne blir da positiv men ikke-signifikant for alle modeller hvor befolkningstetthet ikke er kontrollert for. For disse modellene blir derimot skoletetthet målt mot kommuneareal negativ og statistisk signifikant. For modellen som kontrollerer for innbyggertetthet endres rollene, og skoletetthet målt ved skoledekning per innbygger blir statistisk signifikant og sammenliknbar med effekten i tabell 3.3 mens den andre skoletetthetsindikatoren blir ikke statistisk signifikant. De øvrige effektene mtp. privat- og barneskoler og befolkningstetthet er derimot i liten grad berørt av modellspesifikasjonen med to skoletetthetsvariabler.

Selv om modellene ovenfor presenterer resultater når kommune- og årsfaste effekter kontrolleres for, kan også skolene være svært heterogene. For å ta hensyn til dette presenterer tabell 3.4 resultater når vi også kontrollerer for skolefaste effekter (dvs. uobserverbare attributter ved de individuelle skolene). I dette tilfellet kan vi ikke kontrollere for statistiske forskjeller for privatskoler og ungdomsskoler, siden disse karakteristikaene ikke varierer over tid innad i hver skole.

Tabell 3.4: Regresjonsanalyse av forklaringsvariabler bak antall skyssberettigede elever per grunnskole, med skolefaste effekter. Estimering av multi-nivå faste effekter basert på paneldata for skoleårene 2014/2015-2024/2025 fra GSI og SSB. Parameterestimater og t-verdier (i parenteser).

	ln(skyss)	ln(skyss)	ln(skyss)	ln(skyss)	ln(skyss)
ln(Elever)	1.033***	0.830***	0.830***	0.827***	0.830***
	(53.01)	(10.47)	(10.47)	(10.43)	(10.45)
ln(Skoler/Innbyggere)	-0.108***	-0.102***	-0.102***	-0.153***	-0.176***
	(-4.96)	(-4.73)	(-4.73)	(-5.82)	(-6.05)
0.5 *ln(Elever)* ln(Elever)		0.0474**	0.0474**	0.0469**	0.0461**
		(2.50)	(2.50)	(2.47)	(2.43)
ln(Bef.tett)				-0.0623***	-0.138***
				(-2.87)	(-3.08)
0.5 *ln(Bef.tett)*ln(Bef.tett)					0.0146*
					(1.68)
Konstant	-2.723***	-2.281***	-2.281***	-2.401***	-2.411***
	(-14.94)	(-9.90)	(-9.90)	(-10.37)	(-10.41)
Fast effekt – kommune	X	X	X	X	X
Fast effekt – skole	X	X	X	X	X
Fast effekt – år	X	X	X	X	X
R^2	0.910	0.910	0.910	0.910	0.911
Observasjoner	27 827	27 827	27 827	27 772	27 772

Å kontrollere for skolefaste effekter øker forklaringskraften til regresjonsanalysene betraktelig, noe som kan sees ved at R^2 – et mål på hvor stor andel av variasjonen i den avhengige variabelen som regresjons-modellen er i stand til å forklare – er over 0,9 for alle modellspesifikasjoner i tabell 3.4.

Å kontrollere for uobserverte skoleattributter spiller også inn på resultatene. Vi finner spesielt at andre-ordenseffekten av antall elever per skole nå er positiv, noe som indikerer en stordriftsulempe mtp. antall skyssberettigede elever per skole. Samtidig er førsteordenseffekten av elever for de fleste modell-spesifikasjoner i tabell 3.4 lavere enn de tilsvarende effektene i tabell 3.3.

Som i tabell 3.3 bidrar befolknings- og skoletettheten (målt i antall skoler per innbyggere) til å redusere antall skyssberettigede, men effektene er noe lavere i tabell 3.4 sammenliknet med tabell 3.3. Dette resultatet holder også dersom vi inkluderer begge skoletetthetsindikatorene i analysen. I dette tilfelle finner vi at skoletettheten målt i forhold til kommunens areal gir et upresist mål på skoletilgjengelighet, og denne variabelen er ikke statistisk signifikant for flere av modellspesifikasjonene. En viktig forskjell mellom de to beregningene er at tabell 3.4 kun benytter variasjon innenfor hver skole til å estimeringen, mens tabell 3.3 utnytter variasjonen mellom skoler innad i en kommune. Det gjør det mulig å belyse heterogenitet i skolestørrelse i større grad enn for beregninger modellkjøringene med skolefaste effekter.

Samlet har resultatene i dette kapitlet demonstrert at viktige årsaker knyttet til antall skyssberettigede per skole er

- Skoletetthet (antall skoler per innbygger)
- Skolens størrelse
- Skoletype (privat- og ungdomsskole)
- Befolkningstetthet i kommunene

Dette understreker igjen betydningen av skolestruktur og arealplaner for å styre omfanget av skoleskyss. Det er også interessant å merke seg at privat- og ungdomsskoler – som typisk betjener et større omland enn kommunale barneskoler driftet etter nærskoleprinsippet – i snitt genererer mer transport enn henholdsvis offentlige- og kommunale grunnskoler.

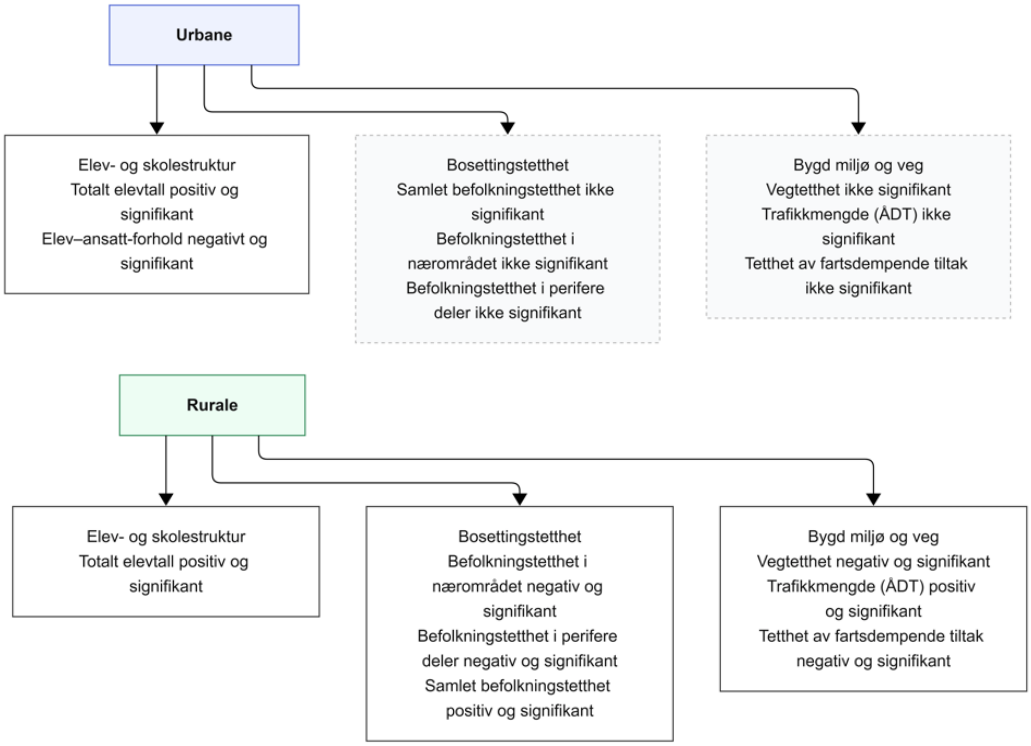
3.4.2 Utvidet analyse av skolekretser og karakteristika ved veginfrastrukturen

I dette kapitlet bruker vi data fra GSI, men skiller mellom rurale og urbane områder i analysene. Vi belyser også hvordan attributter ved veginfrastrukturen rundt skolen kan påvirke omfanget av skoleskyss. Denne problemstillingen er spesielt relevant i forhold til å forstå hvordan trafikkfarlige skoleveier påvirker omfanget av skoleskyss. Vi bruker data fra NVDB til å beskrive standarden på veinettet rundt grunnskolene i Norge. Problemstillingen er særlig relevant for å forstå hvordan både avstand til skole og karakteristika ved vegnettet påvirker omfanget av skoleskyss. Analysen fanger ikke direkte ulykkesrisiko, men bruker indikatorer for trafikkmengde og infrastruktur som proxyer for tilgjengelighet og opplevd trafikksikkerhet. Resultatene fra regresjonsanalysen sammenfattes i tabell 3.5. Tabellen viser tydelige forskjeller i hvilke variabler som er signifikante i urbane og rurale områder, noe som indikerer fundamentalt ulike mekanismer bak skoleskyss i disse områdene.

Tabell 3.5: Resultater fra regresjonsanalyse for urbane og rurale områder. Parameterestimater og p-verdier i parenteser.

Variabel	Urban β (p)	Rural β (p)	Tolkning (kort)	Urban signif.?	Rural signif.?
totalt elevtall	0,021 (p<0,001)	0,209 (p<0,001)	Flere elever gir flere skyssberettigede	Ja	Ja
befolkningstetthet i skolens nærområde	-0,000008 (p=0,718)	-0,0017 (p<0,001)	Tettere bosetting reduserer skyssbehov	Nei	Ja
befolkningstetthet i perifere deler av skolekretsen	0,0007 (p=0,294)	-0,287 (p<0,001)	Spredt bosetting øker skyssbehov	Nei	Ja
vegtetthet	-0,051 (p=0,156)	-0,750 (p=0,007)	Høy vegtetthet gir kortere avstander	Nei	Ja
trafikkmengde	0,0003 (p=0,183)	0,0023 (p=0,001)	Mer trafikk assosiert med høyere skyss	Nei	Ja
tetthet av fartsdempende tiltak	-0,020 (p=0,580)	-2,019 (p=0,006)	Proxy for småsentra → lavere skyss	Nei	Ja
elev–ansatt-forhold	-2,458 (p<0,001)	-0,491 (p=0,490)	Større skoler/mer konsolidering reduserer skyss i by	Ja	Nei

Vi visualiserer hovedfunnene fra analysen i figur 3.16 , som gir en samlet fremstilling av hvilke variabelgrupper som er signifikante i urbane og rurale områder.



Figur 3.16: Sammenlikning av hovedfunn for skoler i rurale og urbane områder.

Tolkning av resultater

I urbane områder er bare to variabler statistisk signifikante: totalt elevtall og forholdet mellom elever og ansatte (elev–ansatt-forhold). Effekten av totalt elevtall (β=0,021) betyr at en økning på 100 elever i en kommune er assosiert med om lag 2,1 flere skyssberettigede elever, gitt øvrige forhold. Den negative koeffisienten for elev–ansatt-forhold (β=−2,458) indikerer at kommuner med høyere elev-til-ansatt-ratio – ofte større eller mer konsentrerte skoler – har lavere skyssbehov. Variabler som beskriver vegnettet, trafikk og bebyggelse er ikke signifikante (p-verdier langt over 0,1). En plausibel forklaring er at urbane områder har gjennomgående god og relativt homogen infrastruktur, slik at variasjon i vegtetthet eller trafikkmengde ikke i seg selv skaper store forskjeller i skoleavstander. Skoleskyss i urbane områder ser dermed i hovedsak ut til å være drevet av skole- og elevstruktur, snarere enn av fysiske omgivelser.

I rurale områder er flere bosettings- og vegrelaterte variabler signifikante, noe som gir et tydelig mekanistisk bilde. Effekten av totalt elevtall (β=0,209) er nær ti ganger sterkere enn i urbane strøk: 100 ekstra elever er assosiert med om lag 20,9 flere skyssberettigede. Videre reduserer høyere befolkningstetthet skyssbehovet både i skolens nærområder og i mer perifere deler av skolekretsen , hvilket peker på avstand som sentral driver. Vegtetthet (β=−0,750, p=0,007) innebærer at kommuner med tettere lokalvegnett har lavere skyss, sannsynligvis fordi reell tilgjengelighet til skoler er bedre og reiseavstandene kortere. Trafikkmengde (β=0,0023, p=0,001) er positiv, som kan tolkes som at kommuner med mer trafikk på hovedvegnettet også har lengre avstander og større transportbehov. Tetthet av fartsdempende tiltak er kraftig negativ (β=−2,019), trolig fordi slike tiltak i rurale kommuner forekommer i små tettsteder der skoler ligger nærmere elevgrunnlaget. Dette funnet tyder også på at tiltak som påvirker lokal tilgjengelighet – enten gjennom skolestruktur, lokalisering av skoler eller forbedringer i lokalvegnettet – kan ha betydelig effekt på skoleskyssomfanget i rurale kommuner.

Implikasjoner for skolenedleggelse

Skolenedleggelser kan operasjonaliseres som fall i skoletetthet – færre skoler per areal eller per innbygger. Regresjonsmønsteret viser at avstands- og tilgjengelighetsmekanismer er viktige i rurale

områder, men ikke i urbane. Dette innebærer at redusert skoletetthet i rurale kommuner med høy sannsynlighet øker skyssbehovet gjennom lengre avstander til nærmeste skole. I urbane områder forventes effekten å være svakere eller mer indirekte, ettersom infrastrukturen i utgangspunktet muliggjør korte reiser og et mangfold av transportformer.

Et sentralt funn er dermed at konsekvensene av skolenedleggelser for skysskostnader er territorielt asymmetriske: samme reduksjon i skoletetthet vil ha større budsjettmessige effekter i rurale områder enn i urbane. Dette er konsistent med at bosettings- og vegvariabler forklarer betydelig mer av variasjonen i ruralmodellen ($R^2 = 0{,}413$).

Begge modellene har høye condition numbers ($5{,}2\times10^5$ urban; $1{,}1\times10^5$ rural), som indikerer multikollinearitet mellom enkelte tetthets- og infrastrukturvariabler. Dette betyr at enkeltkoeffisienter bør tolkes med varsomhet, men det overordnede mønsteret – at infrastruktur og bosetting er viktig i rurale områder, men ikke i urbane – fremstår robust. Videre er OLS-estimatene assosiative og ikke nødvendigvis kausale. For mer presise kausale estimater av skolenedleggelser og private skoler anbefales paneldata fra GSI over tid, eventuelt med før-/etter-design eller differanse-i-differanser-tilnærming.

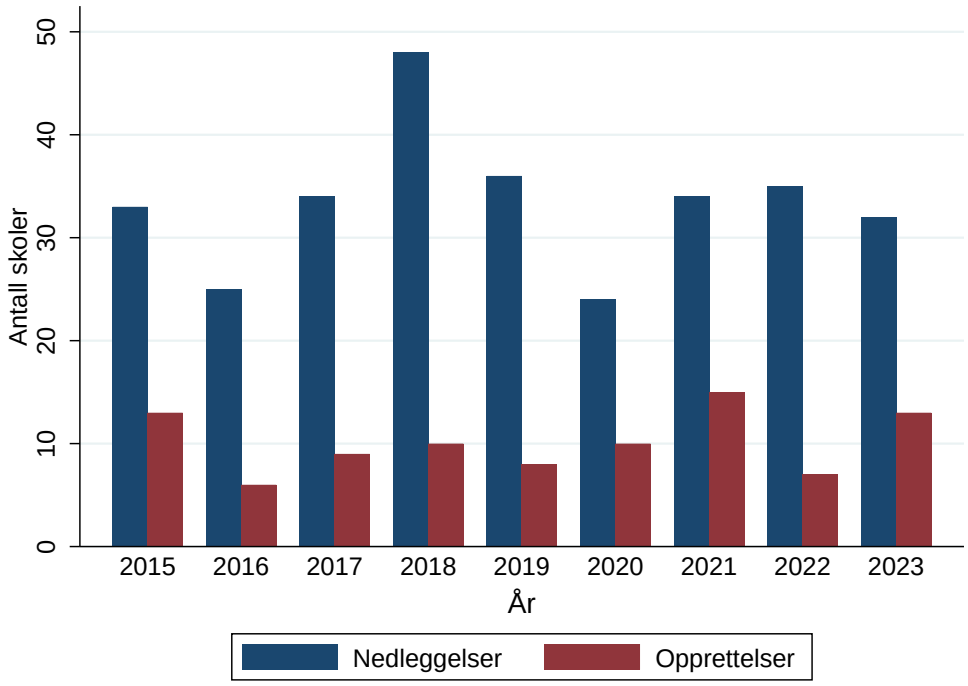
3.4.3 Videre analyse av skolenedleggelser

I de foregående kapitlet har vi studert drivere av antall skyssberettigede på et overordnet nivå. En slik analyse kan gi et bredt perspektiv på generelle faktorer som påvirker nivået av skyss, men er dårligere på å gi et detaljert innblikk hvordan de ulike driverne påvirker omfanget av skyss. I dette kapitlet presenterer vi derfor en supplerende analyse av effekter av skolenedleggelse.

I kapittel 3.4 fant vi at skoletetthet – målt ved antall skoler per innbygger per kommune – påvirker omfanget av skyss negativt. I dette kapitlet ønsker vi å gjøre case-studier for kommuner hvor *en* skole er lagt ned, for å bedre forstå hvordan nedleggelsen påvirker omfanget av skyss for de andre skolene i kommunen. Dette gjør vi ved å sammenlikne antallet skyssberettigede per skole (innad i en utvalgt kommune) før og rett etter nedleggelsen av skolen.

Vårt metodevalg er nært beslektet med den statistiske metoden «regression discontinuity in time» (RDiT), som er en kvasieksperimentell metode til å forstå den statistiske effekten av et tiltak – i vårt tilfelle, en skolenedleggelse. RDiT-metoden bygger på lokal regresjon, ved at det estimeres en regresjonsmodell «rett før» og «rett etter» nedleggelsen, og at man tester hvorvidt modellene er forskjellige (dvs. har en «diskontinuitet»).

Vi tar utgangspunkt i et paneldatasett fra GSI bestående av alle grunnskoler i Norge i skoleårene 2014/2015 til 2024/2025. Vi kartlegger alle nedlagte og nyopprettede skoler i perioden ved å identifisere skoler (som hver er beskrevet med en egen unik identifikator i datasettet) som kommer til eller faller fra i datasettet i løpet av tidsperioden. Figur 3.17 gir en oversikt over antall skolenedleggelser og skoleopprettelser per år i perioden. I snitt legges det ned 33 mens det opprettes 10 nye skoler per år i analyseperioden.



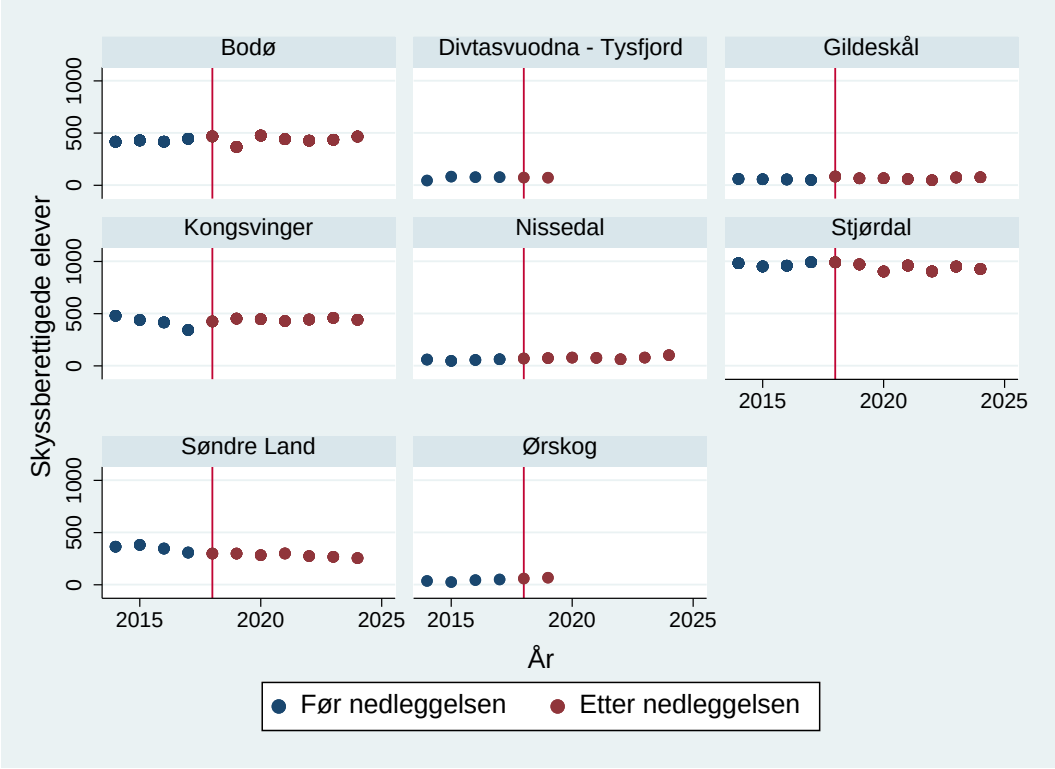
Figur 3.17: Antallet nedlagte og nyopprettede grunnskoler i Norge i skoleårene 2015/2016 til 2023/2024, per år. Kilde: Egen sammenstilling av data fra Grunnskolens informasjonssystem.

Vi ønsker å studere kommuner hvor *en* skole stenges, for å lære hvordan stengingen påvirker omfanget av skoleskyss ved de andre skolene i kommunen. Vår gjennomgang av data fra GSI viser at flertallet av kommunene i datasettet (tilsvarende rundt 37 prosent av observasjonene i datasettet) har ikke hatt en skolestenging i analyseperioden. For kommuner med minst en stenging, utgjør det største antallet (tilsvarende rundt 22 prosent av observasjonene i datasettet) kommuner med *en* enkelt skolestenging i perioden. Vi konsentrerer oss derfor om disse kommunene, noe som også gjør det enklere å isolere effekten av skolestengingen mtp. endringer i omfanget av skyss ved andre skoler i kommunen.

Av kommunene som har hatt en skolestenging i perioden 2014/2015 til 2024/2025, har majoriteten (tilsvarende rundt 74 av observasjonene i datasettet, betinget på kommuner med kun en skolestenging) ikke opprettet en ny skole. Vi konsentrerer oss videre om disse kommunene når vi studerer hypotesen om at skolestengingen påvirker omfanget av skoleskyss ved de andre skolene i kommunen.

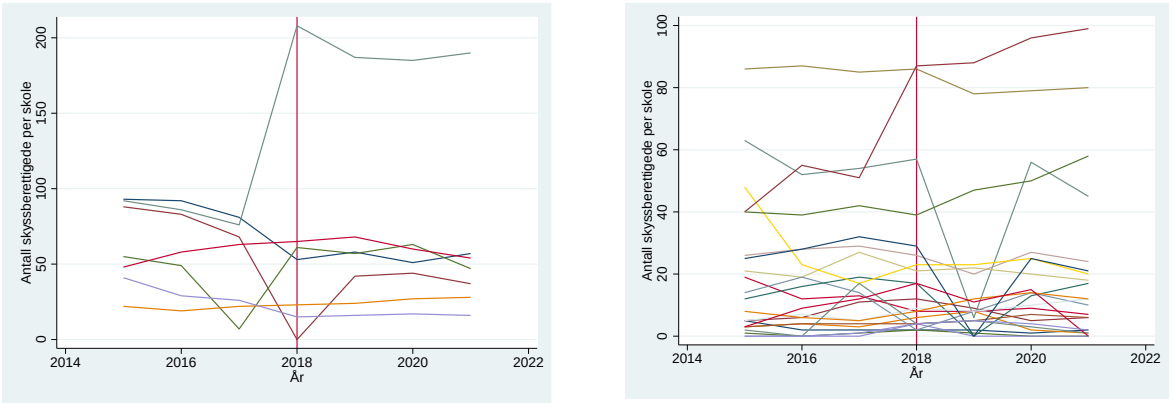
Skoleåret 2018/2019 befinner seg nært midten av datasettet vårt. Figur 3.17 viser at antall nedleggelser var høyest innen analyseperioden dette året, og samtidig er det ennå to år til 2020 og kommunereformen da flere kommuner ble slått sammen (noe som påvirker antall skoler per kommune). Som følge av disse faktorene tar vi utgangspunkt i kommuner som hadde en skolenedleggelse i 2018 i den videre analysen.

Figur 3.18 beskriver utviklingen i totalt antall skyssberettigede elever per kommune for alle kommuner i) med en skolestenging i 2018 og ii) som ikke opprettet en eller flere nye skole i perioden etter stengingen. Figuren ser på utviklingen i skoleskyss for alle skoler i kommunen, med unntak av skyss ved skolen som legges ned i 2018. Merk at tidsserien for kommunene Tysfjord og Ørskog avsluttes i 2019 grunnet kommunereformen i 2020.



Figur 3.18: Totalt antall skyssberettigede elever per kommune før og etter skolenedleggelsen i 2018.

Vår hypotese har vært at når en skole legges ned, vil det øke omfanget av skyss ved andre skoler i kommunen. Figur 3.18 viser derimot at dette i liten grad er tilfelle. Eksempelvis ser det ut til at antallet skyssberettigede i Søndre Land og Stjørdal faller, heller enn å øke etter skolestengingen. Det største innslaget av brudd i tidsserien mellom periodene før og etter 2018 finner vi for Kongsvinger, hvor det ser ut til at en fallende trend i antall skyssberettigede elever avløses av en svak vekst i antall skyssberettigede elever ved de øvrige skolene etter skolestengingen.



a) Kongsvinger b) Bodø

Figur 3.19: Utviklingen i antall skyssberettigede elever per skole og år i Kongsvinger og Bodø. Kilde: Grunnskolens informasjonssystem.

Vi kan lære mer ved å se på utviklingen i antall skyssberettigede elever per skole før og etter skolestengingen. Dette presenteres av Figur 3.19, som konsentrerer seg om skolene i Bodø og Kongsvinger siden disse to kommunene viser en svak positiv utvikling i skoleskyss ved andre skoler etter skolestengingen i 2018; jf. figur 3.18.

Figur 3.19 viser at endringen i skolestruktur har større betydning for skoleskyss ved den enkelte skole enn for kommunen som helhet: Et fåtall av de eksisterende skolene opplever en kraftig vekst i antall skyssberettigede, samtidig som antallet skyssberettigede faller ved andre skoler. Nettoeffekten av dette – vist av Figur 3.18 – blir at endringen i totalt antall skyssberettigede for kommunen som helhet blir langt mindre enn for den enkelte skole.

Til slutt bruker vi statistisk analyse til å teste om gjennomsnittlig skyss per skole er signifikant endret av skolenedleggelsen i 2018. Som tidligere konsentrerer vi oss om effekter for skolene i Kongsvinger og Bodø, og ser bort fra skyss ved skolen som ble lagt ned i 2018. Vi bruker pakken *rdrobust* i Stata til analysen, og antar en uniform kernel til estimeringen av en lokal regresjonsmodell. Vi finner ingen statistiske signifikante effekter av skolenedleggelsene i hhv. Kongsvinger og Bodø på gjennomsnittlig antall skyssberettigede ved de andre skolene i disse kommunene. En svakhet ved analysene er at tidsserien er kort, og at antall skoler per kommune er få. Det gjør det bl.a. vanskelig for rdrobust å finne tilstrekkelig variabilitet til å beregne optimal størrelse på analyseperioden (ofte omtalt som valg av «bandwidth» i litteraturen om regression discontinuity). Resultatene om at skolenedleggelsen ikke har hatt en signifikant påvirkning på skoleskyssen ved de andre skolene i kommunene virker allikevel troverdig, gitt de tidligere resultatene presentert i dette kapitlet. En mulig forklaring er at skolene som legges ned er små, og at den samlede effekten mht. andre skoler derfor blir begrenset. Her kan det være et viktig skille mellom gjennomsnittlig tiltakseffekt på kommunenivå (som vi vurderer) og skole-spesifikk tiltakseffekt. Vårt begrensede datasett gjør oss ute av stand til å presentere analyser for heterogene tiltakseffekter. Skillet mellom homo- og heterogene tiltakseffekter er videre diskutert i Rødseth mfl. (2025).

Vi har i dette kapitlet brukt noen utvalgte case til å belyse hvordan nedleggelse av en skole påvirker skyssomfanget ved andre skoler i kommunen. Våre funn peker på at sammenhengene er komplekse, og at vi ikke uten videre kan konkludere at en skolenedleggelse medføre en økning i skyssomfanget. Dette virker i større grad å være tilfelle for den enkelte skole, mer enn konsekvenser på kommunenivået.

4 Analyser av kostnader innen skoleskyss

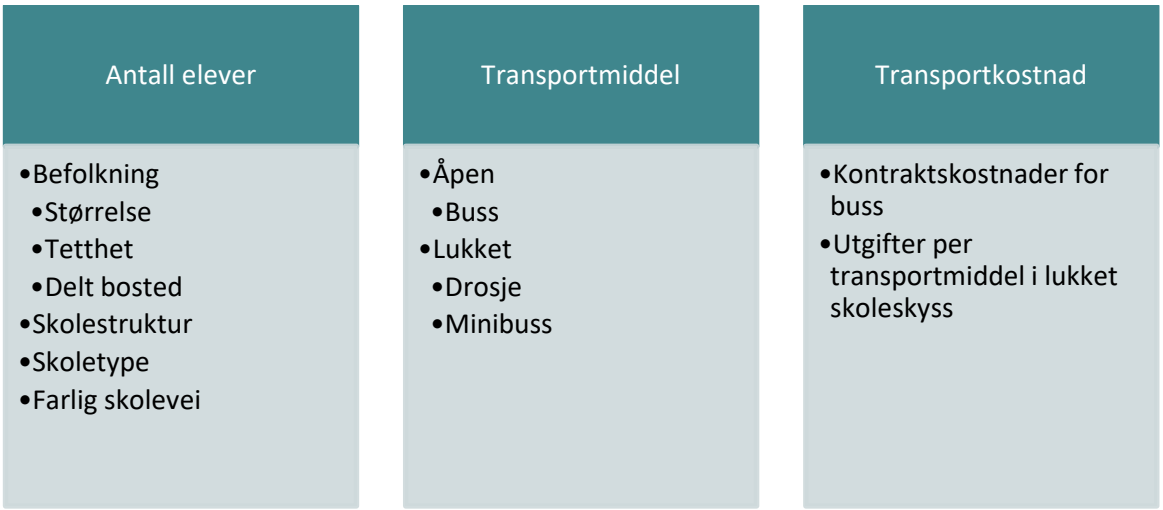
I dette kapitlet vil vi overordnet besvare forskningsspørsmålet *hva kan forklare økninger i kostnadsveksten knyttet til skoleskyss og hvilke tiltak kan gjøres for å få kontroll på kostnadsveksten i skoleskyssen samtidig som elevenes behov for trygg skolevei ivaretas.* Vi etablerer først et helhetlig rammeverk for analyse av kostnadsstrukturen innen skoleskyss, før vi vurderer de individuelle kostnadsdriverne. Dette kapitlet baserer seg på analysen av antall skyssberettigede elever i kapittel 3, inkludert datakildene som er beskrevet inngående i kapittel 3.1.

4.1 Rammeverk for analyse av kostnadsstrukturen innen skoleskyss

For å beskrive kostnadsutviklingen i lyset av tidligere funn om hva som bestemmer antallet skyssberettigede elever, må vi utvikle en modell for å forklare kostnadsstrukturen innen skoleskyss. Det er primært tre faktorer som bestemmer kostnadene til skoleskyss:

- Antall skyssberettigede elever
- Transportmiddelfordelingen
- Enhetspriser per transportmiddel

Figur 4.1 gir en beskrivelse av de tre kostnadsdriverne og hvilke faktorer vi forventer vil være viktige for de ulike kostnadsdriverne. Driverne bak antall skyssberettigede elever ble analysert i kapittel 3. Vi vil derfor konsentrere oss om analyser av transportmiddelvalg og enhetspriser for transport i dette kapitlet.



Figur 4.1: Kostnadsdrivere innen skoleskyss og deres forklaringsfaktorer

Som i det foregående kapitlet vil vi bruke kvantitative metoder til å analysere hver av driverne og forklaringsfaktorene. Dette gjør oss i stand til å

i) beskrive hvilke faktorer som er viktige og mindre viktige for kostnadene ved skoleskyss
ii) beskrive nytte-kostnadsanalyser av tiltak for å påvirke utgifter til skoleskyss

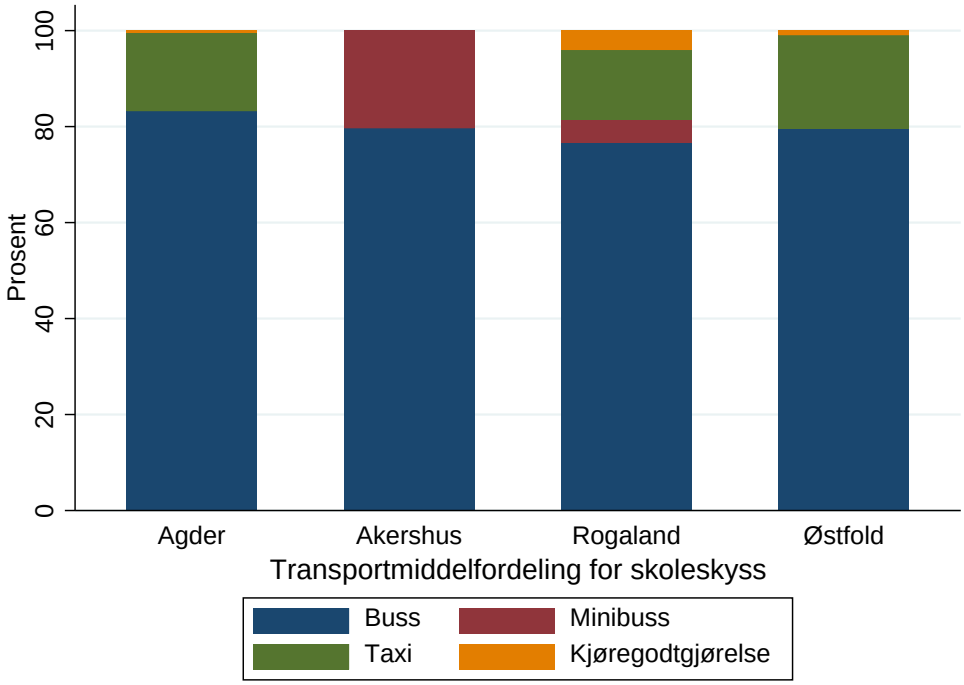
Vi viser til kapittel 3.1 for en samlet beskrivelse av datakildene brukt til de kvantitative analysene, inkludert en oversikt over hvordan de er blitt koplet.

4.2 Transportmiddelfordelingen innen skoleskyss

Dette kapitlet konsentrerer seg om transportmiddelfordelingen i skoleskyss. Vi er ikke kjent med tidligere studier basert på norske data som har belyst transportmiddelfordelingen innen skoleskyss. Vår studie bringer dermed ny innsikt, noe som er nødvendig siden transportmiddelfordelingen i seg selv kan være en viktig kostnadsdriver: Ulike transportmidler – som buss, minibuss og taxi – har ulike tids- og distansebaserte kostnader knyttet til deres trafikkarbeid. Samtidig er transportmidlenes kapasitet svært forskjellig, noe som innebærer at kostnadene per elev (dvs. til transportarbeid) varierer med kapasitetsutnyttelsen i skoletransporten. Enhetsprisen per elev vil med andre ord avhenge av kvaliteten til transportplanleggingen, mtp. om skoleskyssen innrettes på en måte som gir høyes mulig kapasitetsutnyttelse av transportmidlene.

Figur 4.2 gir en overordnet beskrivelse av transportmiddelfordelingen i de fire case-fylkene over hele analyseperioden. Den viser at buss er det dominerende transportmiddelet, og at busstransport betjener rundt 80 prosent av elevene med innvilget skoleskyss. Det er viktig å merke seg at vi her har klassifisert en elev som bussbruker *kun* dersom alle reisene til/fra skolen skjer med buss. I tilfeller hvor elever benytter flere transportmidler – eksempelvis buss og taxi – er eleven definert som en bruker av andre transportmidler enn buss – eksempelvis taxibruker. Det innebærer dermed at vi legger til grunn et konservativt anslag på andelen bussbrukere i denne analysen.

Det er også merkbar variasjon mellom fylkene mtp. bruken av minibuss, taxi og kjøregodtgjørelse. Spesielt gjelder det i Akershus, hvor minibuss er det dominerende transportmidlet for den lukkede skoleskyssen, mens taxi er foretrukket i de andre fylkene. Det er viktig å merke seg at forskjellene mellom fylkene i noen grad kan stamme fra subjektive forskjeller i klassifisering av datamaterialet, heller enn reelle forskjeller i bruken av ulike transportmidler til skoleskyss.

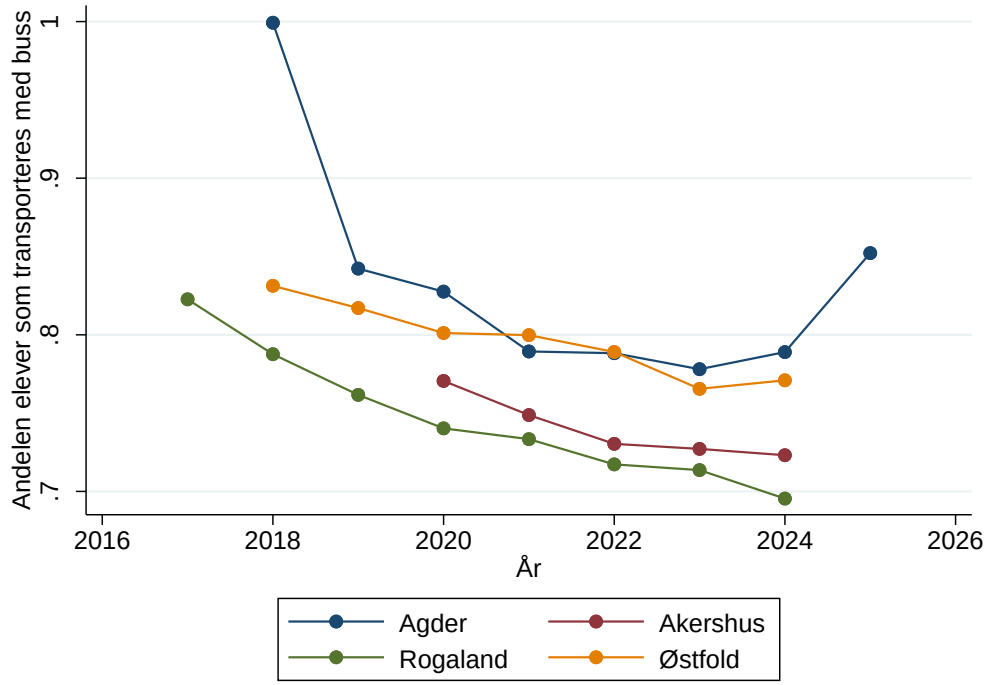


Figur 4.2: Transportmiddelandeler for skyssberettigede elever over hele analyseperioden 2017/2018-2024/2025 i de 4 case-fylkene. Kilde: AKT, Ruter, Kolumbus og Østfold kollektivtrafikk.

Figur 4.3 presenterer en oversikt over andelen av de skyssberettigede elevene som transporteres med buss per år for hvert av de fire case-fylkene. Denne figuren viser at bussandelen er fallende i alle fire

fylker, om man ser bort fra «uteliggerne» i datamaterialet fra Agder. For eksempel faller bussandelen i Rogaland fra 82 prosent i skoleåret 2017/2018 til 70 prosent i skoleåret 2024/2025, et fall på 15,5 prosent. I Akershus og Østfold er fallet på hhv. 6 og 7 prosent mellom første og siste år i dataseriene. Dette funnet – at bussandelen er fallende i de fire case-fylkene – er konsistent med den påviste økningen i bruken av åpen skoleskyss i case-fylkene, jf. kapittel 3.1.3.

I kapittel 3.1.1 viste vi at det er en tendens til at bruken av lukket skoleskyss øker i alle regioner i Norge. En mulig forklaring er at det er kostnadseffektivt å benytte lukket skoleskyss for noen elever – spesielt de som bor i grisgrendte strøk – heller enn å opprette et åpent busstilbud i områder med lav etterspørsel etter kollektivtransport.



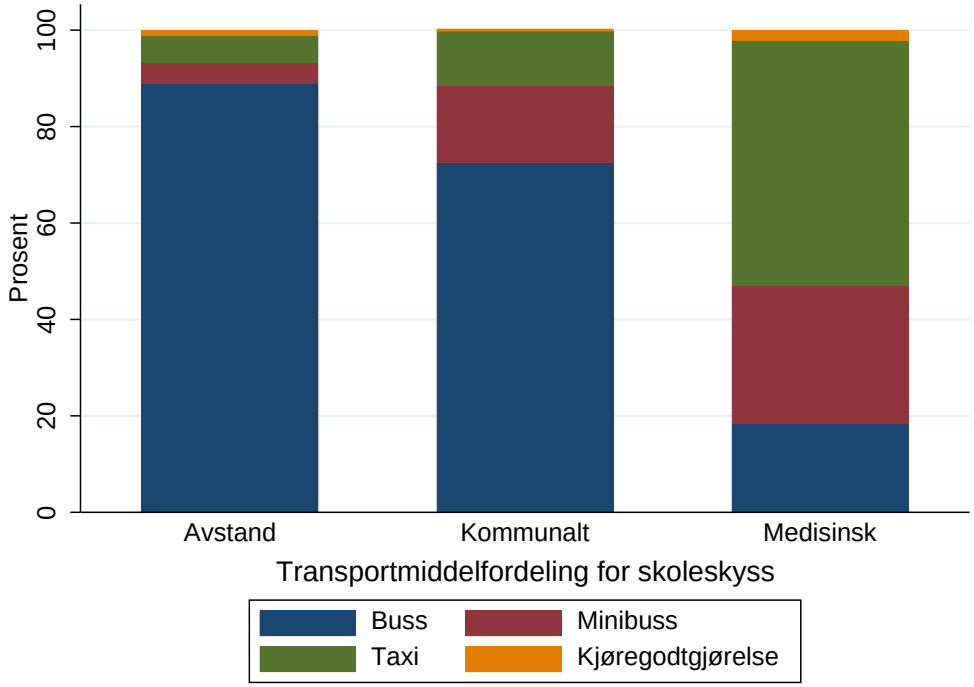
Figur 4.3: Andelen av skyssberettigede elever som transporteres med buss per år i de fire case-fylkene. Kilde: AKT, Ruter, Kolumbus og Østfold kollektivtrafikk.

4.2.1 Hvordan varierer transportmiddelfordelingen med årsaken til innvilgning av skoleskyss?

Vi har i det foregående kapitlet konsentrert oss om den generelle transportmiddelfordelingen i de fire case-fylkene. Våre funn viser overordnet at buss er det dominerende transportmidlet, samtidig som bussandelen er fallende.

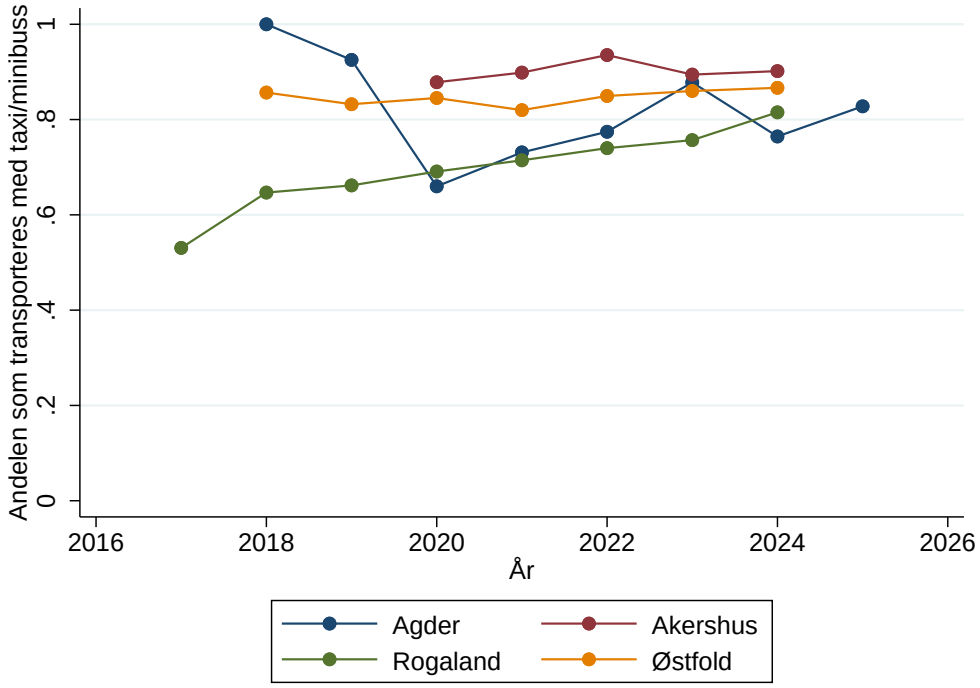
I dette kapitlet studerer vi transportmiddelfordelingen etter årsaksgrunn for innvilgning av skoleskyss. Vi har spesielt forventninger om at skyss grunnet helseårsaker vil kreve spesiell tilrettelegging av transporten, noe som kan gjøre skyss med buss til skolen vanskeligere. I kapittel 3.2.3 viser vi at selv om elever med helserelatert skyss utgjør en liten gruppe av alle elever med skyss, virker gruppen til å være økende i noen av case-fylkene.

Figur 4.4 viser transportmiddelfordelingen for skyssberettigede elever etter årsaksgrunn samlet for alle fire case-fylker. Den demonstrerer tydelig at mens buss er det dominerende transportmidlet innen skyss grunnet avstand mellom hjem og skole og kommunalt vedtak, er tilrettelagt skyss med drosje eller minibuss dominerende innen skyss når årsaken er helsemessige grunner (helserelatert skyss).



Figur 4.4: Transportmiddelandeler for skyssberettigede elever over hele analyseperioden 2017/2018-2024/2025, etter årsak for innvilgning av skoleskyss. Kilde: AKT, Ruter, Kolumbus og Østfold kollektivtrafikk.

Innsikten fra Figur 4.4 tyder på at dersom fordelingen av antall skyssberettigede elever mellom årsakene til innvilgning av skyss endrer seg over tid, kan det også påvirke transportmiddelfordelingen i skoleskyss. For å få mer innsikt i dette presenterer Figur 4.5 andelen av antall skyssberettigede elever med helse-relatert skyss som fraktes med drosje eller minibuss per år i analyseperioden. Det er interessant å merke seg at Akershus og Østfold – som vi fant hadde noe økning i helserelatert skyss i kapittel 3.2.3 – ikke viser en relativ økning i bruken av drosje eller minibuss i kategorien helserelatert skyss i perioden. Derimot ser Rogaland ut til å ha en økende bruk av drosje- og/eller minibusstransport, til tross for at deres totale volumer av elever med helserelatert skyss er fallende over analyseperioden.



Figur 4.5: Årlige andeler av skyssberettigede elever med helserelatert skyss som transporteres med drosje eller minibuss. Kilde: AKT, Ruter, Kolumbus og Østfold kollektivtrafikk.

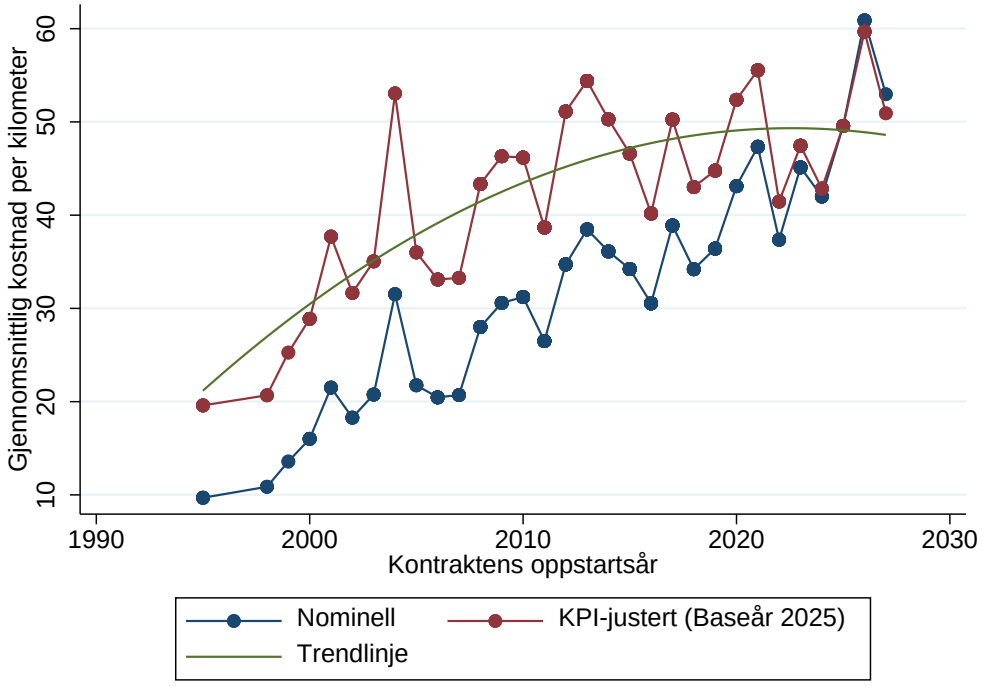
4.3 Hva er enhetskostnadene ved skoleskyss?

Når vi vil studere enhetskostnader ved skoleskyss, går det et viktig skille mellom åpen og lukket skoleskyss. Det finnes ikke et konkret kostnadstall for skyss for elever som transporteres med åpen skoleskyss. Disse elevene transporteres sammen med andre reisende i det etablerte kollektivtransportsystemet, og det er dermed utfordrende å allokere samlede kostnader ved å tilby kollektivtransport til elever og andre brukere. For å belyse kostnader ved åpen skoleskyss vil vi derfor gjøre generelle analyser for kostnadsutviklingen til fylkenes busskontrakter, og vurdere hvordan innslaget av skolereiser påvirker disse kostnadene. For lukket skoleskyss er det derimot mulig å beregne den årlige kostnaden for transport per skyssberettiget elev på landsbasis. Vi har også mottatt data fra noen av case-fylkene som lar oss demonstrere hvordan kostnadene per elev varierer over transportmidler.

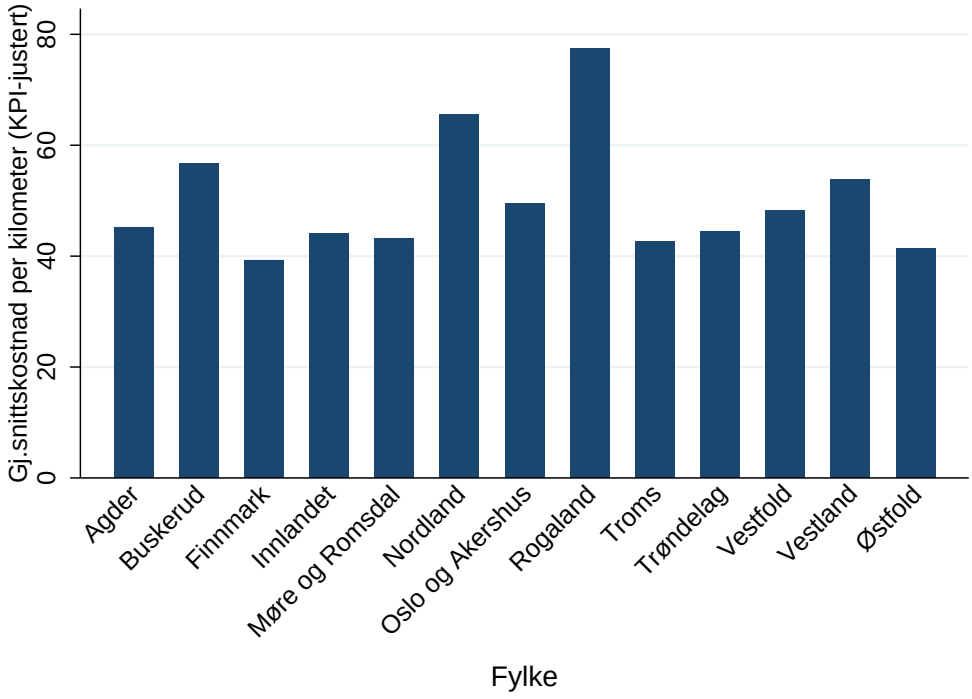
4.3.1 Analyse av kostnadsutviklingen innen åpen skoleskyss

For å analysere kostnadsutviklingen innen åpen skoleskyss benytter vi en database av busskontrakter som TØI har samlet inn i flere tidligere prosjekter, og som blant annet er dokumentert i Aarhaug mfl. (2025b). Vi viser til kapittel 3.1 for ytterligere detaljer om datasettet.

Vi starter med å gi en generell oversikt over utviklingen i kostnaden per rutekilometer per busskontrakt, når vi grupperer alle kontrakter etter deres oppstartsår (eks: rapportert kostnad for året 2025 er et gjennomsnitt av prisene i alle busskontrakter som hadde oppstartsår i 2025). Denne sammenstillingen er vist av figur 4.6, som demonstrerer at enhetsprisen for busstransport i gjennomsnitt har økt betydelig i analyseperioden: om vil velger å tilpasse en lineær trend til dataene, finner vi at kostnaden per kilometer har økt med 0,75 kroner per år. Samtidig viser den kvadratiske trendlinjen i figur 4.6 en avtakende vekst i busskostnader justert med konsumprisindeksen (KPI). I inneværende år ligger gjennomsnittlige kostnader per kilometer på ca. 50 kroner for landet som helhet.



Figur 4.6: Gjennomsnittlig årlig utvikling i kostnader per kilometer busstransport, etter busskontraktenes oppstartsår. Nominelle og KPI-justerte kostnader. Kilde: TØIs busskontraktsdatabase.



Figur 4.7: Gjennomsnittlige busskostnader (kr/km) per fylke for busskontrakter med oppstartsår fra og med 2020. Kilde: TØIs busskontraktsdatabase.

Figur 4.7 viser gjennomsnittlige kostnader for busstransport i (2025-)kroner per kilometer etter fylke, når vi legger til grunn alle kontrakter med oppstartsår 2020 og senere. Denne sammenstillingen tyder på

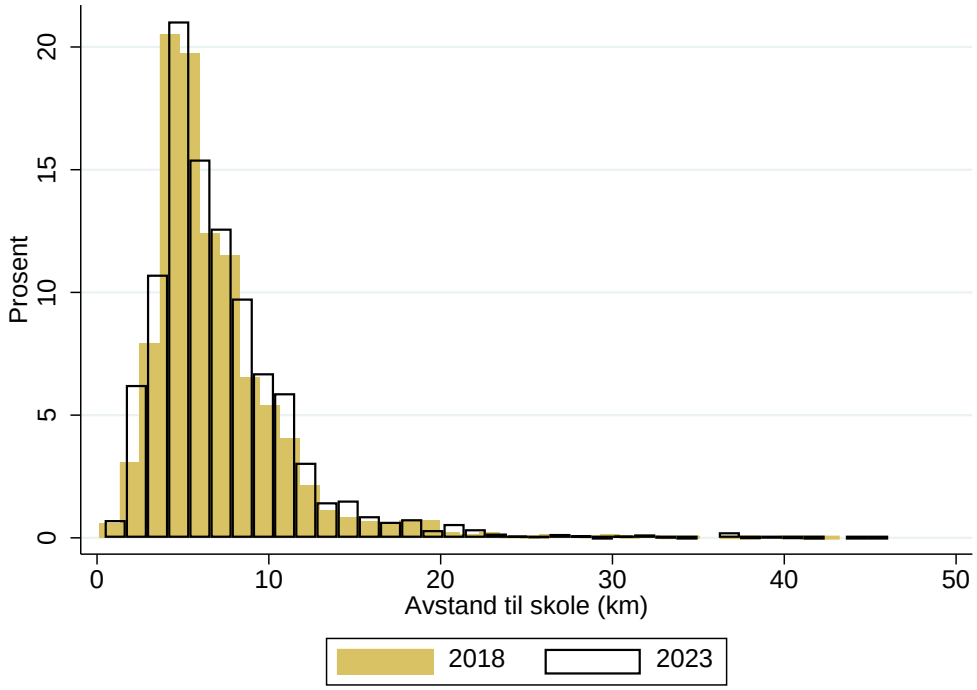
regionale forskjeller, hvor busskontraktene er rimeligst i Troms og Finnmark og dyrest i Nordland og Rogaland. Dette kan naturligvis skyldes andre forhold, som f.eks. hvilke ruter som har vært ute på anbud i perioden etter 2025 og dermed at et valg av en annen analyseperiode ville påvirket rangeringen av kostnader mellom fylkene. Vi gjør derfor en også en supplerende regresjonsanalyse hvor vi i tillegg til prisveksten bruker dummy-variabler (dvs. en variabel som tar verdien 1 hvis observasjonen referer til et bestemt fylke, og 0 ellers) til å vurdere omfanget av fylkesvise variasjoner i busskostnader. Vi bruker Finnmark som base, og finner at busskontraktene i de andre fylkene generelt har høyere kostnader per kilometer busstransport enn kontrakter i Finnmark. Det største avviket finner vi for Buskerud, Nordland, Oslo og Akershus, Rogaland, Troms og Trøndelag, og forskjellen mellom kostnadene i disse fylkene kontra i Finnmark vurderes også som statistisk signifikant av regresjonsmodellen.

Trafikkarbeid i skoleskyss og kostnad per elev

Våre analyser indikerer at transport med rutebuss i Norge koster 50 kroner per kjørte kilometer i gjennomsnitt, og at det er regionale forskjeller i kostnadene. Dersom vi skal benytte disse tallene til analyse av kostnader for elever som transporteres med buss i åpen skoleskyss, har vi behov for videre kunnskap om

- Transportarbeid i skoleskyss
- Andelen av bussreisene som er knyttet til skoletransport

Informasjon om transportarbeidet i skoleskyss er tilgjengelig i datamateriale TØI har mottatt fra Østfold fylkeskommune, hvor det oppgis avstand mellom hjem og skole for tilnærmet alle skyssberettigede elever i perioden fram til 2023. Vi finner at den gjennomsnittlige avstanden mellom hjem og skole er 4,43 kilometer i perioden 2018 til 2023, og at dette gjennomsnittet har økt fra 4,16 km i 2018 til 4,69 kilometer i 2023. Denne økningen kan skyldes endringer i skolestruktur. Figur 4.8 viser fordelingen av elevenes reiseavstand mellom hjem og skole i henholdsvis 2018 og 2023.



Figur 4.8: Prosentvis fordeling av de skyssberettigede elevenes avstand mellom hjem og skole i hhv. 2018 og 2023. Kilde: Egen sammenstilling av data fra Østfold kollektivtrafikk.

Ved å ta utgangspunkt i gjennomsnittlig reiselengde på 4,7 kilometer mellom hjem og skole, kan vi lage et enkelt regnestykke for å anslå transportarbeidet knyttet til transport av elever i åpen skoleskyss i Østfold. Dette presenteres av Tabell 4.1.

Tabell 4.1: Grovt estimat på transportarbeid knyttet til åpen skoleskyss i Østfold.

Variabel	Verdi	Kilde/forklaring
Antall elever med åpen skoleskyss i Østfold	6 438 stk	SSB (tabell 11843)
Gj.snittlig reiselengde per dag	(2x4.7) 9.4 km	Østfold kollektivtrafikk
Antall skoledager per år	190	Skolerute for Østfold
Passasjerkilometer	**11.5 millioner km**	

I henhold til SSB tabell 06670 var totalt antall vognkilometer med buss 13 232 000 kilometer i Østfold i 2024. Antall passasjerkilometer var 98 961 000. Vårt anslag på passasjerkilometer i skoleskyss på 11.5 millioner passasjerkilometer utgjør 11.6 prosent av de totalt antall passasjerkilometerne i Østfold.

Bruker vi tall fra TØIs anbudsdatabase for 2024, finner vi at gjennomsnittlig pris for busstransport i Østfold er 43.6 kroner per kilometer for kontrakter med oppstart mellom 2023 og 2025. Bruker vi videre SSBs tall på totale vognkilometer med busstransport i 2024, kan vi anslå en total kostnad for busstransport i Østfold på 577 millioner kroner i 2024. Hvis vi fordeler disse mellom elevene og passasjerene i henhold til deres respektive trafikkarbeid, kan vi anslå en totalkostnad knyttet til åpen skoleskyss på 67 millioner i 2024. Dersom vi deler disse estimerte utgiftene på antall elever (jf. tabell 4.1), finner vi en forventet kostnad på 10 413 kroner per elev og år for elever i åpen skoleskyss.

Det er viktig å merke seg at dette er et grovt anslag, og at beregningene kan betydelig underestimere kostnadene knyttet til skoleskyss: I mer grisgrendte områder kan bussruter opprettes med hovedformål om å betjene skoletransport. I disse tilfellene vil elevene utgjøre en betydelig del av transportarbeidet og kostnadene til bussruten – og «den marginale» skyssberettigede eleven kan ha betydelig påvirkning på operatørkostnader ettersom skoletransport kan være bestemmende for behovet for å opprette en enkelt bussrute eller ikke.

4.3.2 Kostnader ved lukket skoleskyss på nasjonalt nivå

Det er mulig å gi et mer sikrere bilde på kostnader ved lukket skoleskyss. Vi starter med en sammenstilling av nasjonale kostnadstall for lukket skoleskyss fra Aarhaug mfl. (2025a) og tall fra SSB om antall elever som transporteres med lukket skoleskyss per fylke i perioden 2019 til 2024. Disse er presentert i Tabell 4.2. Merk at alle kostnadstallene er prisjustert med konsumprisindeksen (KPI-justert).

Vi kan dele kostnadstallene på antall elever for å se om kostnadene per elev med lukket skyss er endret i tidsperioden under observasjon. Disse tallene er presentert i Tabell 4.3. Tabellen indikerer at det er store fylkesvise variasjoner i kostnadene til lukket skoleskyss, hvor Troms har et betydelig høyere kostnadsnivå enn de andre fylkene. Selv om kostnadene per elev (målt i 2025-kroner) ser ut til å ha økt i enkelte fylker, finner vi også eksempler på fylker hvor kostnadene per elev har falt. Vi kan dermed ikke konkludere med at skysskostnadene per elev generelt har økt basert på de nasjonale kostnadstallene. Vi vil derfor studere tilsvarende kostnadstall fra case-fylkene for å bedre forstå utviklingen i enhetskostnadene ved lukket skoleskyss.

Tabell 4.2: Nasjonale tall på kostnader (mNOK 2025-kroner) og antall elever med lukket skoleskyss, etter fylke/operatør og år. Kilde: Aarhaug mfl. (2025a) og Statistisk Sentralbyrå.

	Kostnader (2025-mNOK)						Elever med lukket skoleskyss					
Fylke-operatør	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ruter	265	288	279	257	270	274	8186					8424
Finnmark												
Innlandet		225	220	216	228	252		4665	5144	5197	5084	4666
Østfold	104	112	117	136	153	165	1554					2251
Vestfold og Telemark	135	146	143	139			2223	2369	2277	2417		
Vestfold						89	1235					1350
Telemark						61	1235					1121
Brakar	98	75	79	85	79	80	1445					1285
Rogaland	99	93	113	112	114	113	1174	1333	1965	1950	2193	2353
Skyss		211	246	266	292	305		3466	3300	3192	3788	3763
ATB	158	132	153	144	213	267						
Agder	57	55	66	107	131	142		1830	1917	1900	2076	
Møre &Romsdal	33	28	35	40	42	42	428	467	435	460	620	514
Nordland												
Troms	53	51	56	57	74	82	381	330	232	502	594	549

Tabell 4.3: Kostnad per elev som transporteres i lukket skoleskyss, etter fylke/operatør og år. Kilde: Egen tilrettelegging av data fra Aarhaug mfl. (2025a) og Statistisk sentralbyrå.

Fylke-operatør	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ruter	32416					32533
Finnmark						
Innlandet		48262	42843	41496	44942	53969
Østfold	66893					73390
Vestfold og Telemark	60807	61579	62776	57312		
Vestfold						65738
Telemark						54714
Brakar	67656					62120
Rogaland	84442	70137	57264	57568	51802	48024
Skyss		60833	74446	83336	76961	81019
ATB						
Agder		30279	34318	56159	62921	
Møre &Romsdal	75979	59884	80593	86127	66958	81709
Nordland						
Troms	140115	154814	240692	114287	123985	149650

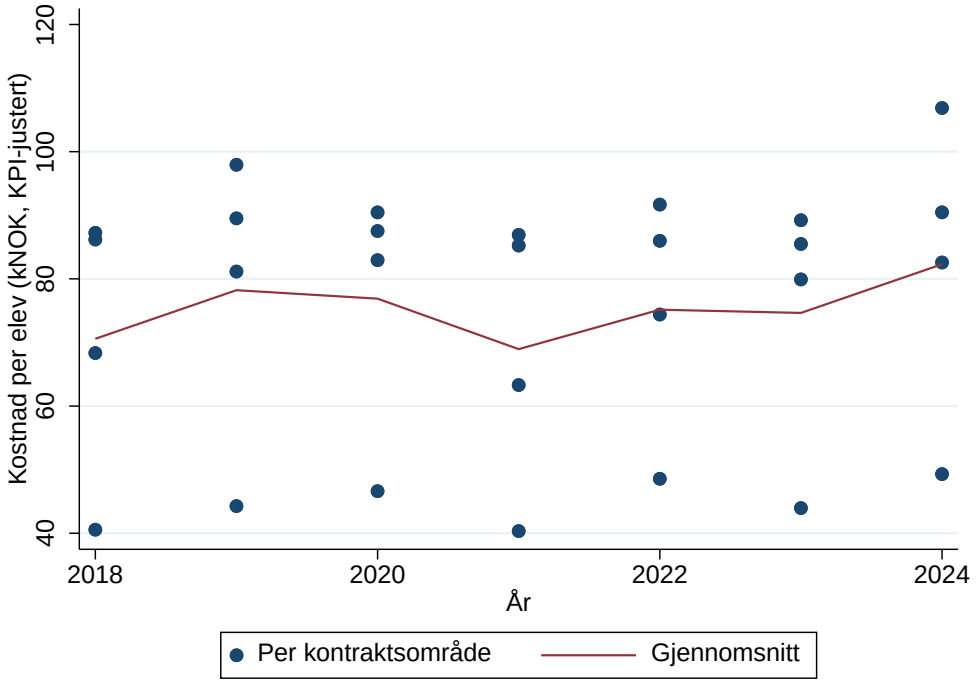
4.3.3 Kostnader ved lukket skoleskyss i case-fylkene

I forbindelse med gjennomføringen av dette prosjektet har vi mottatt kostnader for lukket skoleskyss per år og kontraktsområde samt tilhørende antall elever fra Østfold kollektivtrafikk og Kolumbus. For Agder har vi mottatt kostnader for lukket skoleskyss per kommune og år, som vi selv har koplet mot elevtallene fra AKT (gjennom å bruke kommuneinformasjon fra GSI som koplingsnøkkel). For Agder fremstår tallene som mer upålitelige grunnet utfordringer med å kople den enkelte skole i datasettet mot kommuneinndelingen, bl.a. grunnet kommunereformen i 2020.

Østfold

Vi KPI-justerer kostnadstallene for lukket skoleskyss, som i Østfold primært skjer ved transport med drosje. Figur 4.9 viser årlig kostnad per elev (1000 kroner) per kontraktsområde og i gjennomsnitt. Figuren viser at det er betydelige forskjeller, hvor en elev transportert i Nedre Glomma i snitt koster 44 000 kroner, en elev i kontraktsområde Moss koster 76 000 kroner og en elev i de øvrige kontraktsområdene koster rundt 90 000. Dette illustrerer at det kan være en betydelig forskjell i transportkostnader mellom tettbygde og spredtbygde strøk. Merk at gjennomsnittet i figur 4.9 ikke er vektet med

transportarbeidet i de ulike kontraktsområder, noe som kan forklare det marginale avviket i forhold til de nasjonale kostnadstallene presentert i forrige kapittel.



Figur 4.9: Kostnader i 1000 NOK per elev i lukket skoleskyss i Østfold, per kontraktsområde og år. Kilde: Østfold kollektivtrafikk.

Rogaland

Kolumbus oppgir kostnader og elever per transportmiddel per kontraktsområde og for årene 2022 til 2024, som vi har sammenstilt i tabell 4.4. Vi bemerker at disse tallene overlevert spesielt til dette prosjektet, og har ikke vært del av datainnsamlingen til Aarhaug mfl. (2025a). Det kan derfor være avvik mellom tallene f.eks. grunnet målefeil. Det er også viktig å påpeke at tallene i tabell 4.3 presenterer et vektet gjennomsnitt av kostnaden per elev med lukket skyss, (hvor transportmiddelandelene definerer vektene), mens vi i dette kapitlet ser på kostnader per transportmiddel.

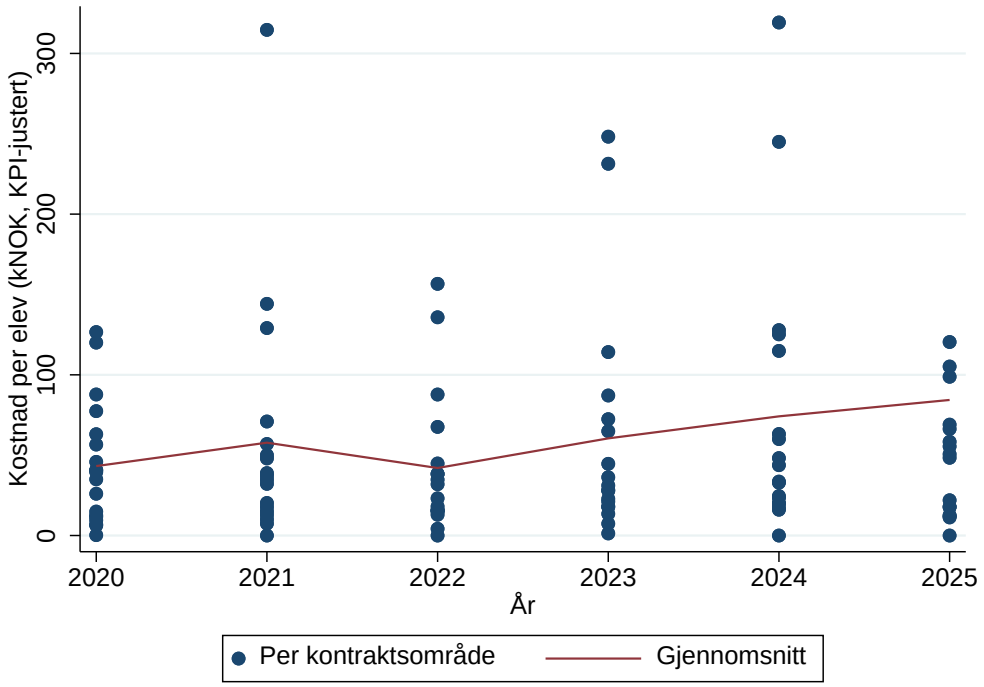
Disse tallene viser at det er betydelige kostnadsvariasjoner mellom ulike transportmidler: Mens den årlige kostnaden per elev som transporteres med drosje er sammenliknbart med kostnadene per elev i Østfold, er kostnadene knyttet til transport med minibuss og båt betydelig høyere. Dette indikerer at god transportplanlegging er viktig for å redusere kostnadene i transport, mtp. at riktig sammensetning av flåten av kollektive transportmidler er viktig for å sikre høy kapasitetsutnyttelse og derigjennom reduserte kostnader ved kollektivtransport generelt og skoleskyss spesielt.

Tabell 4.4: Årlig kostnad (1000 2025-NOK) per elev med lukket skoleskyss, etter transportmiddel. Kilde: Kolumbus.

Transportmiddel	Obs	Gj.snitt	St.avvik	Min	Max
Drosje	12	83	24	56	141
Minibuss	12	296	413	6	1472
Båt	6	387	332	79	765

Agder

I Agder foregår lukket skoleskyss hovedsakelig med taxi. I snitt er kostnadene per elev sammenliknbare med kostnadene i Østfold, men med betydelig større variasjon mellom kontraktsområdene; jf. figur 4.10.



Figur 4.10: Kostnader i 1000NOK per elev i lukket skoleskyss i Agder, per kontraktsområde og år. Kilde: AKT. En uteligger er utelatt i sammenstillingen for en bedre visualisering av dataen.

Vi finner økende kostnader per elev i lukket skyss i perioden mellom 2020 til 2025, hvor gjennomsnittlige kostnader øker fra 43 000 kroner per elev i 2020 til 84 000 kroner per elev i årlige utgifter til lukket skoleskyss. Altså tilnærmet en dobling i kostnadene per elev. Denne trenden er derimot ikke i henhold til de nasjonale tallene i forrige avsnitt, noe som tyder på at en vekting med transportarbeidet i de ulike kontraktsområdene ville gitt en mer moderat kostnadsutvikling.

I datasettet fra Agder har vi muligheter til å gruppere elevene etter om de bor over eller under 4 kilometer fra skolen. Vi finner en *ikke-lineær* sammenheng mellom prisen per elev og andelen elever som bor mer enn 4 kilometer fra skolen: Kostnaden per elev virker å falle når andelen som bor lengre unna skolen enn 4 km øker til rundt 60 prosent av elevene med lukket skyss. Deretter øker kostnaden per elev.

4.4 Oppsummering: Hvordan påvirke kostnadene ved skoleskyss?

Vi delte tidligere kostnadsdriverne innen skoleskyss i tre deler

- Antall skyssberettigede elever
- Transportmiddelfordelingen
- Enhetspriser per transportmiddel

I kapittel 3 viste vi at 80-85 prosent av de som får skoleskyss i case-fylkene Agder, Akershus, Rogaland og Østfold har mer enn 2 (1. trinn) eller 4 (2.-10. trinn) kilometer mellom hjem og bolig. Sammen med våre regresjonsanalyser tyder dette på at skolestruktur og arealplanlegging er de viktigste faktorene for å bestemme omfanget av skyss. Dette skyldes at en økt grad av tilgjengelighet til tjenester som undervisning reduserer transportbehovet. Også type skole spiller en rolle for skyssbehovet, siden privat- og ungdomsskoler har et større omland og derfor skyssbehov.

En tiltakskostnadsanalyse for skolesektoren vil dermed innebære å vurdere økonomiske gevinster av stordrift av skoler opp mot kostnader som større og færre skoler per kommune innebærer i form av økte transportkostnader for fylkene. Våre regresjonsanalyser er entydige på at færre og større enheter vil gi økt omfang av skyss. I vedlegg 2 har vi inkludert et forslag til beregningsmetodikk for nytte-kostnads-analyse som kan anvendes i videre arbeider. Denne metodikken bygger på bruk av estimater presentert i denne rapporten.

Andelen som innvilges skoleskyss grunnet helsemessige årsaker og farlig skolevei utgjør en forholdsvis liten del av elevmassen. Det kan innebære at tiltak rettet mot disse gruppene vil ha en lav avkastning, siden de ikke vil evne å påvirke flertallet av antallet skyssberettigede. Vi har identifisert at ca. 10 prosent av alle skyssberettigede i Rogaland klassifiseres med farlig vei til skolen, og at dette antallet har vært stabilt i perioden. I en oppfølgende studie kan man se på ressurser brukt på utbedring av farlig skolevei i Rogaland, og i hvilken grad dette har påvirket antall kommunale vedtak om skyss. Vi oppfordrer da til å etterspørre en lengre tidsserie fra Kolumbus.

Et viktig funn er at andelen elever som transporteres i lukket skoleskyss er økende. Dette kan innebære en kostnadsøkning i samlede skysskostnader: Våre beregninger av skysskostnader per elev tyder på at kostnadene ved åpen skyss er lavere enn for lukket skyss, samt at både transport med båt og minibuss er betydelig dyrere enn transport med drosje. Samtidig vil opprettelse av bussruter med hovedformål om å betjene skolereiser, men også gi et basistilbud til andre reisende, kunne gi lav nytte-kostnadsbrøk dersom kapasitetsutnyttelsen forblir lav. Fylkene bør derfor søke å utforme transporttilbudet slik at de samlede operatørkostnadene blir så lave som mulig, gitt den normerte transportetterspørselen (dvs. det gitt volum og mønster i transportbehov). Dette innebærer å fatte gode beslutninger om ruteplanlegging i den ordinære kollektivtransporten, samt kostnadseffektive valg av logistikkløsninger og transport-middelbruk innen lukket skyss

5 Aktører, prosesser og virkemidler for trafikksikre skoleveier

Ansvaret for trafikksikkerheten, inkludert trafikksikkerheten på skoleveiene, er spredt mellom ulike sektorer og forvaltningsnivåer. Dette inkluderer transportsektoren, justissektoren, utdanningssektoren og kommunesektoren, og statlig, fylkeskommunalt og kommunalt nivå. I tillegg er private organisasjoner involvert i trafikksikkerhetsarbeidet, slik som interessegrupper og næringslivsaktører (Samferdselsdepartementet, 2024). I dette prosjektet har vi gjort en flercaseanalyse av hvordan kommunene Oppdal (Trøndelag), Farsund (Agder), Harstad (Troms), Alver (Vestland) og Nord-Aurdal (Innlandet) arbeider med trafikksikkerhet. Alle disse kommunene har allerede oppnådd, eller er i ferd med å oppnå, godkjenning som trafikksikker kommune. Kommuneadministrasjonene og andre kommunalt ansatte der virker også generelt å ha en høy oppmerksomhet rettet mot trafikksikkerhetsrelaterte aktiviteter. Vår studie viser derfor først og fremst hvordan kommuner som allerede jobber systematisk med trafikksikkerhet, organiserer dette arbeidet.

Dette kapittelet skal besvare følgende spørsmål:

- Hvordan arbeider kommunene med trafikksikre skoleveier?
- Hvordan er organiseringen og samarbeidet mellom de ulike aktørene og myndighetene?
- Hvordan er de etablerte prosessene tilpasset målet om å skape trygge og trafikksikre skoleveier
- Hvordan involveres foreldrene i trafikksikkerhetsarbeidet?
- Hvilke faktorer fremmer og hemmer arbeidet med å trafikksikre skoleveier?

5.1 Metode

Vi har brukt ulike datakilder og metoder for å besvare forskningsspørsmålene.

5.1.1 Dokumentstudier

For å finne ut hvordan trafikksikkerhetsarbeidet organiseres nasjonalt, fylkeskommunalt og lokalt, har vi blant annet gått gjennom en rekke skriftlige kilder, etatenes og organisasjonenes nettsider, forskningslitteratur og andre data, slik som nyhetsoppslag i ulike medier, og organisasjonenes kontoer i sosiale medier. Dette inkluderer dokumenter fra fylkeskommunenes trafikksikkerhetsutvalg og fra kommunenes trafikksikkerhetsutvalg, Statens vegvesen, Statistisk sentralbyrå, leksikon og lokalaviser. Vi har også gått gjennom offentlige dokumenter, slik som stortingsmeldinger, lovverk og rundskriv.

5.1.2 Flercaseanalyse

Vi har studert trafikksikkerhetsarbeidet i de fem kommunene Oppdal (Trøndelag), Farsund (Agder), Harstad (Troms), Alver (Vestland) og Nord-Aurdal (Innlandet). Vi ønsket kommuner av ulik størrelse og med ulik geografisk lokalisering. Vi har brukt såkalt flercaseanalyse/komparativ casestudie som metode. En flercaseanalyse gir grunnlag for å undersøke likheter og forskjeller i kommunenes arbeid og vilkår, å forstå mer om hvordan trafikksikkerhetsarbeidet organiseres, inkludert de ulike rollene, samt å undersøke strategier for innbyggerinvolvering (George & Bennett, 2005). Metode for caseutvelgelse beskrives i Vedlegg 4.

De fem kommunene vi har studert kan betegnes som «gode/vellykkede» caser, i den forstand at de tilsynelatende arbeider systematisk og godt med trafikksikkerhet. Alle kommunene bruker nullvisjonen for drepte og hardt skadde som en rettesnor for trafikksikkerhetsarbeidet, og nullvisjonen er også nevnt i deres trafikksikkerhetsplaner som et mål. Alle kommunene i utvalget rapporterer også at de prioriterer trygg og sikker skolevei for sine innbyggere når de prioriterer blant tiltak som skal få midler for å øke

trafikksikkerheten hos seg (Farsund kommune, 2021; Harstad kommune, 2023; Nord-Aurdal kommune, 2024; Oppdal kommune, 2023).

Vi har valgt «gode» caser framfor et snitt av utvalget av to årsaker. For det første kan andre aktører, eksempelvis andre kommuner, lære noe av disse eksemplene. For det andre øker sannsynligheten for at de problemene som blir identifisert skyldes *rammebetingelsene den enkelte kommune opererer under*, snarere enn interne forhold i kommunen. Vi har altså vurdert det som mer relevant å studere generelle lærdommer og rammebetingelser enn kontekstspesifikke problemer.

Dette metodiske valget innebærer allikevel noen begrensninger. For det første har vi i våre caser fått begrenset kjennskap til langvarige konflikter mellom foreldre og kommune/fylkeskommune om trafikksikker skolevei og skoleskyss. Denne typen konflikter blir det imidlertid rapportert om[4]. Hvordan slike konflikter håndteres av de ulike partene, og hvilke lærdommer som kan trekkes av dette, ville vært en nyttig kunnskap. For det andre har vi i liten grad fått innsikt i hva som er de vanligste «feilene» ulike kommuner gjør i arbeidet med trafikksikker skolevei. Dette er relevante temaer for videre studier.

5.1.3 Kvalitative dybdeintervjuer med nøkkelinformanter

Vi har gjennomført 17 intervjuer med 20 nøkkelinformanter, hvorav 16 er dybdeintervjuer med enkeltinformanter og ett er et gruppeintervju. Vi kontaktet mulige informanter basert på stillingsfunksjon og hvem som hadde vært sentrale i arbeidet med de lokale trafikksikkerhetsplanene, tips fra referansegruppa, samt tips fra kontaktpersoner i fylkeskommunene. Ledere av de kommunale trafikksikkerhetsutvalgene, personer som arbeidet i kommunene sentralt med trafikksikkerhetsspørsmål og personer som jobbet med skole og oppvekst, ble prioritert. Vi ønsket også representasjon av politikere som arbeider mye med trafikksikkerhetsspørsmål i sine respektive kommuner, særlig dem som sitter i de lokale trafikksikkerhetsutvalgene. I noen tilfeller var personer som arbeidet administrativt også kommunepolitikere.

Nesten alle nøkkelinformanter som ble kontaktet, takket ja. En person mente at vedkommende ikke hadde relevant nok bakgrunn, og valgte i stedet å svare skriftlig. Intervjuene varte fra 30-90 minutter og ble gjort i oktober og november 2025. De fleste ble gjennomført på Teams. Intervjuene ble tatt opp digitalt. Intervjudata ble lagret i en sikret digital sone. To intervjuer ble gjennomført spontant på telefon, da informanter vi kontaktet takket ja og ønsket å ta en prat umiddelbart. Alle intervjuer ble sendt til sitatsjekk. Dette er viktig for å sikre kvaliteten på dataene og sikre at informantene føler seg trygge for å stille opp og trygge på de endelige resultatet. Intervjuene var semi-strukturerte for å kunne stille oppfølgingsspørsmål og bygde videre på det andre informanter hadde sagt for å få et bedre overblikk over temaene totalt sett (f.eks. Andersen, 2006).

5.1.4 Data- og metodetriangulering

For å sikre kvaliteten på dataene, ble intervjudata sjekket mot andre intervjudata, skriftlige og kvantitative data i størst mulig grad. For eksempel ble intervjudata sjekket mot skriftlige kilder, slik som kommunenes trafikksikkerhetsplaner, når det gjaldt å beskrive kommunenes trafikksikkerhetsarbeid (Berry, 2002; Gerring, 2007). Førstehåndskilder er blitt foretrukket for å sikre høyest mulig datakvalitet (Kjeldstadli, 1999).

[4] Se for eksempel https://www.budstikka.no/foreldre-kjemper-for-trygg-skolevei-far-delvis-gjennomslag/s/5-55-1816921 eller https://www.agderposten.no/nyheter/n/QMmWOR/har-kjempet-i-aarevis-ingen-barn-aa-miste

5.2 Kommunenes trafikksikkerhetsarbeid

Kommunene har ansvar for lokalt trafikksikkerhetsarbeid i sine områder som veimyndighet, helsemyndighet, arealplanlegger, barnehage- og skoleeier. De fleste kommuner har utarbeidet en **kommunal trafikksikkerhetsplan**, og etablert et **trafikksikkerhetsforum.**

Trafikksikker kommune er en landsomfattende godkjenningsordning som administreres av Trygg Trafikk, og er et samarbeid mellom Trygg Trafikk og fylkeskommunene. Per oktober 2025 var 197 kommuner (av totalt 357 kommuner), 1 bydel og flere fylkeskommuner godkjent som trafikksikre (Trygg Trafikk, 2025a). Godkjenningen viser at kommunen har systematisert arbeidet med trafikksikkerhet i sin organisasjon gjennom blant annet å ha en **lokal trafikksikkerhetskoordinator**, å ha laget en **kommunal trafikksikkerhetsplan** gjennom involvering av mange relevante etater i kommunen, og dokumentere at kommunen har inkludert trafikksikkerhetsarbeid i planverket i ulike deler av kommunen, for eksempel i skolenes opplæringsplaner på alle trinn og i barnehagenes årsplan.[5] Gjennom godkjenningen som trafikksikker kommune får kommunene en mulighet til å systematisere sitt trafikksikkerhetsarbeid (Intervju Trygg Trafikk 2, 2025). Trafikksikker kommune-ordningen stiller derimot ingen krav til iverksetting av fysiske tiltak, slik som bygging av gang- og sykkelveier, eller veivedlikehold, men den stiller krav om at trafikksikkerhet skal ivaretas ved innkjøp av transporttjenester, ved utarbeidelse av reguleringsplaner og ved utbygginger.

Å etablere **trafikksikker skole** inngår i arbeidet med å bli en trafikksikker kommune. Denne innebærer at skolene må lage en trafikksikkerhetsplan for egen virksomhet. En trafikksikker skole skal i tillegg til å ha en plan, ha rutiner for å ivareta sikkerheten på alle turer i skolens regi, ha gode rutiner for å sikre at planene blir fulgt, ha integrert trafikkopplæring i lokal læreplan, tilrettelegge for gjennomføring av god trafikkopplæring, ta opp skolens læreplan for trafikk på årlige foreldremøter, og involvere foreldrene i skolens trafikksikkerhetsarbeid (Trygg Trafikk, 2025b).

Hjertesone er en rekke ulike tiltak som bidrar til at det er en sone omkring en skole («hjertesone») der det skal være mest mulig bilfritt for å motivere til å gå og sykle til skolen. Trygg Trafikk har hatt ansvar for et nasjonalt hjertesoneprosjekt siden 2016.[6] Dette skal blant annet bidra til økt fysisk aktivitet for barn og unge, at de lærer seg å ferdes i trafikken, at områdene rundt skolene blir trafikksikre slik at barn og voksne føler seg trygge der, og at det blir mindre forurensning når flere går og sykler og færre kjører bil hele eller deler av veien til skolen. Hjertesone er ingen offisiell sertifisering, så alle skoler kan i prinsippet kalle seg hjertesoneskoler. Skoler, foreldre og foreldreutvalg som ønsker å oppnå at skolen fungerer som en hjertesoneskole kan få hjelp og veiledning gjennom Trygg Trafikks lokalkontorer. Hjertesoneprosjektet bidrar med ulike ressurser til skolene som ønsker å bli hjertesoneskoler, slik som et 'oppskriftshefte' og med materiale, slik som refleksvester.[7] Som en del av et slikt prosjekt arbeider skolene med opplæring, atferd og fysiske tiltak. I 2024 var det over 350 hjertesoneskoler i Norge (Trygg Trafikk, 2024). Iverksettingen av hjertesone er ofte basert på frivillig arbeid, mens iverksettingen av trafikksikker skole som en del av iverksettingen av trafikksikker kommune, kommer fra ledelsen i kommunene (Intervju Trygg Trafikk 1, 2025).

5.2.1 Presentasjon av de utvalgte case-kommunene

I fire av kommunene er trafikksikkerhetsplanen en kommunedelplan, mens Farsund har en temaplan for trafikksikkerhet. En kommunedelplan krever mer, både i innhold og oppfølging, enn temaplaner. Dette

[5] https://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/#veileder-for-trafikksikker-kommune

[6] Initiativet er imidlertid et samarbeid mellom politiet, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Syklistforeningen, Miljøagentene, Foreldreutvalget for grunnopplæringen og Trygg Trafikk.

[7] https://www.tryggtrafikk.no/barnehage-og-skole/hjertesone-tryggere-skolevei/verktoykasse-for-hjertesone-2/

er fordi kommunedelplaner skal forankres i alle deler av kommunenes virksomhet. Alle kommunene unntatt Alver er godkjente som trafikksikre kommuner av Trygg Trafikk. Alver arbeider for å oppnå denne godkjenningen, og er i ferd med å utarbeide og få vedtatt en kommunal trafikksikkerhetsplan høsten 2025.

Kommunene har søkt om midler fra Statens vegvesen og fylkeskommunene for å etablere hjertesoner og iverksette andre trafikksikkerhetstiltak, og påpeker at disse midlene kommer godt med i en situasjon der kommuneøkonomien er presset (Intervju Harstad kommune 3, 2025; Intervju Oppdal kommune, 2025a). Alle kommunene i utvalget har også skoler der det er etablert hjertesoner eller de er i ferd med å gjøre det, , eller der de har gjort tiltak i tråd med hjertesone-opplegget for å redusere biltrafikk rundt skolene og få elevene til å gå og sykle mer. I case-kommunene har det vært få eller ingen ulykker med drepte eller hardt skadde som inkluderer lokale barn og ungdommer de siste årene. Derfor hevder informantene at trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen har gitt gode resultater (Intervjuer, 2025).

Tabell 5.1 oppsummerer sentrale fakta ved disse kommunenes trafikksikkerhetsarbeid, og andre relevante trekk ved kommunen.

Tabell 5.1: Oppsummering av kjennetegn ved case-kommunenes trafikksikkerhetsarbeid

Komm-une og fylke	Antall innb.	Hjertesone	Trafikksikkerhets-utvalg	Trafikksikker kommune	Andre relevante aktiviteter og fakta
Oppdal, Trøndelag	7411	Foreløpig ikke registrert med skoler som har hjertesone i Trygg Trafikks oversikt. Har søkt og fått penger fra Statens vegvesen til å etablere hjerte-soner to år. Har «kiss and ride» på tre skoler.	Ja, har kommunalt utvalg med politikere, Utvalg for drift. Kommunen har også ei trafikksikkerhets-gruppe internt i kommune-administrasjonen med representanter for folkehelse, byggesak, sektorleder oppvekst, samferdsel, og andre.	TS-kommune, ble første gang sertifisert i 2016. TS-planen er en kommune-delplan. Var forsinket i arbeidet med å utarbeide ny trafikk-sikkerhetsplan per november 2025.	Deltar også i 'Nettverk for helsefremmende samfunn' (Fremsam) (en del av WHO Healthy Cities). To skoler deltar i MOTs programmer.[8]
Farsund, Agder	9795	2 skoler: Vanse skole Farsund barneskole.	Enhet for teknisk drift har ansvar for trafikksikker-hetsplanen. Trafikksikker-hetsutvalget ledes av en politiker.	TS-kommune, har som mål å være en foregangs-kommune. TS-planen, som gjelder for perioden 2022-2026, er en temaplan.	Er en MOT-kommune. Farsund ungdomsskole deltar i MOTs program. Deltar i Nullvisjons-prosjektet i Lister.[9] Ideen bak hjertesone kom fra Vanse skole i Farsund kommune.
Harstad, Troms	25247	3 skoler: Hage-byen, Barne-skolene Medkila skole og Nordsida skole.	Det lokale arbeidet i kommunen koordineres i Trafikksikkerhetsforum. Det består av kommunale etater, NAF, politiet, Statens vegvesen, ledes av trygge lokalsamfunn-koordinator.	Hadde første trafikk-sikkerhetsplan i 1997. TS-kommune, TS-planen er en kommune-delplan.	Har i tillegg en styringsgruppe for trygge lokalsamfunn m. bla. ordfører, kommune-direktør, folkehelsekoordina-tor, politiet, Statens vegvesen og UiT Norges arktiske universitet.
Alver, Vestland	30206	1 skole med hjertesone- skilt - Grasdal skule, en skole som ikke har skilt (enda) Eikanger skule. Manger Ungdomsskule ønsker et prosjekt for å etablere hjerte-sone. Alversund skule og Knarvik skule er ikke i noen plan direkte for etablering i dag, men er en del av planlagt prosjekt for hjertesone i TS-planen.	Avdeling for samferdsel, veg, vann og avløp har ansvar for temaplanen for trafikksikkerhet, og hovedansvarlig for den lokale trafikksikkerhets-planen er lederen for veiavdelingen. Har ikke eget trafikksikkerhets-utvalg per 2025.	Ikke trafikksikker kommune per nov. 2025. Alver kommune ble dannet av kommunene Lindås, Radøy og Meland 1. januar 2020. Skal vedta ny trafikksikkerhetsplan høsten våren 2026.	Skolenedleggelser de siste årene. Trafikkfaglig samarbeidsutvalg Nordhordland med repr. fra politi, brannvesenet, helsevesen og Trygg Trafikk arbeider med trafikksikkerhet på frivillig basis.
Nord-Aurdal, Innlandet	6427	2 skoler: Nord-Aurdal barne-skole og Nord-Aurdal ungdomsskole og Valdres Montessori-skole	Tverrfaglig arbeidsgruppe for trafikksikkerhet, ledes av folkehelsekoordinator. Kommune-direktøren har ansvar ifølge deres kommunedelplan.	TS-kommune, TS-planen er en kommune-delplan.	Flere grendeskoler er lagt ned, mange har lang skolevei. Ble kåret til årets trafikksikker-hets-kommune i Innlandet i 2019.

Kilder: Intervjuer (2025), kommunedelplaner, kommunale temaplaner, Trygg Trafikk, organisasjonen MOT, nyhetsoppslag.

[8] MOT Norge

[9] Lister består av kommunene Farsund, Flekkefjord, Hægebostad, Kvinesdal, Lyngdal og Sirdal.

5.2.2 Kommunale trafikksikkerhetsutvalg med politikere

Det overordnede politiske ansvaret for trafikksikkerhet i norske kommuner ligger hos kommunestyret, men enkelte kommuner har også etablert trafikksikkerhetsutvalg som omfatter politikere.[10] Data, slik som gjennom nettsøk, peker mot at organisering der trafikksikkerhetsarbeidet ledes av et politisk trafikksikkerhetsutvalg, antakelig er tilfelle hos et mindretall av kommunene i Norge. Slike kommunale trafikksikkerhetsutvalg består av representanter for de ulike politiske partiene og ledes gjerne av en eller flere personer som jobber administrativt med planarbeid i kommunen, men organiseringen ser ut til å variere mye mellom kommunene. Trafikksikkerhetsutvalgene har ulike mandater, for eksempel å gå gjennom og komme med innspill i saker som har med trafikksikkerheten før de vedtas i kommunestyret, og å følge opp tiltakene i de kommunale trafikksikkerhetsplanene.

I **Oppdal** kommune har **Driftsutvalget**, som består av politikere, ansvar for å arbeide med saker som gjelder trafikksikkerhet (Kalseth-Iversen, 2025). Oppdal har i tillegg et en trafikksikkerhets-gruppe internt i kommune-administrasjonen. Driftsutvalget får tilsendt saker som trenger å belyses fra kommunens samferdselsavdeling og trafikksikkerhetsgruppen i kommunen. Denne trafikksikkerhetsgruppen består av 5 representanter for ulike avdelinger i Oppdal kommune, samt en representant fra politiet. En fordel med denne organiseringen er at politikerne som sitter i utvalget har færre saker å gå gjennom enn politikerne i kommunestyret, og dermed kan sette seg bedre inn i de sakene de får (Intervju 3 Oppdal kommune, 2025).

I **Farsund** kommune ledes trafikksikkerhetsarbeidet politisk av **Teknisk utvalg**, som består av syv kommunepolitikere. Lederen for Farsund kommunes trafikksikkerhetsutvalg er en kommunepolitiker (Farsund kommune, 2021). Teknisk utvalg har en rekke ansvarsområder i Farsund kommune, inkludert Plan- og byggesaker, kommunale bygg og eiendommer, og vann, avløp og renovasjon. Utvalget behandler plansaker, dispensasjoner og tekniske utviklingsprosjekter, og gir innstilling i saker som skal til kommunestyret.

5.2.3 Kommunale tverrfaglige administrative trafikksikkerhetsgrupper

Det ser ut til at et flertall av Norges kommuner har et trafikksikkerhetsutvalg som organiseres av kommunens administrative enheter og som også omfatter andre parter. Disse utvalgene har ulike navn. To av kommunene i vårt utvalg, Alver og Harstad, har tverrfaglige kommunale administrative grupper som arbeider med trafikksikkerhetsspørsmål, inkludert de kommunale trafikksikkerhetsplanene. Disse består av personer som arbeider i ulike kommunale etater og andre relevante parter, slik som samferdsel, helsevern/folkehelse, oppvekst, plan og forvaltning, tekniske tjenester, politiet, NAF, fylkeskommunen og ungdomsrådet (f.eks. Harstad kommune, 2025; Oppdal kommune, 2023). I Farsund kommune behandles trafikksikkerhetsspørsmål først i det tverr-kommunale Veiutvalget før det sendes videre til behandling i det politisk ledede Teknisk utvalg, som kan avgjøre i ulike spørsmål. Veiutvalget består av representanter for veiseksjonen, uteseksjonen, vann og avløp og teknisk sjef. Større saker, slik som den kommunale trafikksikkerhetsplanen, sendes deretter til kommunestyret for endelig avgjørelse.

I våre casekommuner er det ulike personer som har hovedansvaret for det lokale trafikksikkerhetsutvalget og for den lokale trafikksikkerhetsplanen.

[10] Eksempler: Herøy, https://www.heroy-no.kommune.no/tjenester/politikk/medlemmer-i-utvalg/trafikksikkerhetsutvalg?utm_source=chatgpt.com, Orkland, https://www.orkland.kommune.no/politikk/styredr-rad-og-utvalg/trafikksikkerhetsutvalg , Lebesby, https://www.lebesby.kommune.no/?cat=507763&utm, og Høylandet https://www.hoylandet.kommune.no/tjenester/politikk/kommunale-planer/trafikksikkerhetsplan-2025-2030/?utm

- I **Harstad** ledes det lokale trafikksikkerhetsarbeidet av Trafikksikkerhetsforum, som ledes av kommunenstrygg lokalsamfunn- koordinator.
- I **Farsund** kommune har den administrative Enhet for teknisk drift ansvar for trafikksikkerhetsplanen, mens trafikksikkerhetsutvalget (kalt 'Teknisk utvalg') som nevnt ledes av en politiker.
- I **Alver** kommune organiseres deler av trafikksikkerhetsarbeidet av en frivillig trafikksikkerhets-gruppe som består av representanter for nødetatene, Trafikkfagleg Samarbeidsutval (TSU). I Alver kommune er det ikke en eget trafikksikkerhetsutvalg. Arbeidet med trafikksikkerhet ligger under Avdeling for samferdsel, veg, vann og avløp. Alver kommune har per november 2025 laget utkast til temaplan for trafikksikkerhet, og skal sende denne ut på høring. Målet er at Alver kan bli en trafikksikker kommune i løpet av neste planperiode, som går fra 2026-2029, og at kommunen i forbindelse med dette arbeidet vil få etablert et kommunalt trafikksikkerhets-utvalg, at skolene vil få trafikksikkerhet inn i sitt planverk og at kommunen vil få etablert mer systematikk i trafikksikkerhetsarbeidet (Intervju 3 Alver kommune, 2025).
- I **Nord-Aurdal** kommune er trafikksikkerhetsarbeidet underlagt tverrfaglig arbeidsgruppe for trafikksikkerhet. Denne ledes av en leder i kommunens tekniske avdeling, og det er den lokale trafikksikkerhetsgruppen som utarbeider kommunens delplan for trafikksikkerhet (Nord-Aurdal kommune, 2024). Lederen av trafikksikkerhetsutvalget er folkehelsekoordinator, og de andre to medlemmene er virksomhetsleder for næring og en fagleder i planavdelingen. Medlemmenes ulike roller i kommunen bidrar til god koordinering av Nord-Aurdals innsats for økt trafikksikker-het. Trafikksikkerhetsarbeidet er direkte underlagt kommunedirektøren. Tidligere hadde kommunen også et politisk utvalg (folkehelseutvalg) som også arbeidet med trafikksikkerhets-spørsmål. Dette fungerte imidlertid ikke så godt, så folkehelseutvalget ble lagt ned. Trafikksik-kerhetsutvalget drøfter imidlertid spørsmål knyttet til trafikksikkerhet med kommunalt råd for brukermedvirkning, hvor det også sitter en kommunepolitiker (Intervju 2 Nord-Aurdal kommune, 2025).

5.3 Faktorer som fremmer arbeidet med trygg og trafikksikker skolevei i kommunene

5.3.1 Godkjenningen som trafikksikker kommune

Informantene ga uten unntak uttrykk for at det var nyttig for kommunene å arbeide for å være trafikk-sikker kommune, å etablere lokale trafikksikkerhetsplaner, og å få godkjenning og oppfølging fra Trygg Trafikk (Intervjuer, 2025). Nytten av å jobbe med dette blir også påpekt i for eksempel i Oppdal kommunes kommunedelplan for trafikksikkerhet:

> *'Trafikksikkerhetsarbeid er derfor en viktig del av folkehelsearbeidet og sertifisering som trafikksikker kommune har hevet fokuset på holdningsskapende arbeid i kommunen'* (Oppdal kommune, 2023, s. 9).

Ordningen, spesielt når kommunene velger at trafikksikkerhetsplanen skal være en kommunedelplan, sikrer systematisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen, at alle de kommunale etatene involve-res, at øverste politiske ledelse er med, at alle grupper får mulighet til å uttale seg gjennom høringen som arrangeres i forkant av at planene blir endelig vedtatte hvis de utarbeides som kommunedelplaner. Ordningen gir også mulighet til å forebygge helseutfordringer og skader i henhold til folkehelseloven[11] (Intervju Trygg Trafikk 2, 2025). Videre gir slik sertifisering, som nevnt, mulighet til å få midler hos

[11] https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2011-06-24-29

Statens vegvesen og fylkeskommunene, da kommuner som er godkjente blir prioritert når midler til trafikksikkerhetstiltak skal deles ut. En evaluering viser at dette tiltaket har hatt positive effekter gjennom økt søkelys på trafikksikkerhetskultur blant ansatte (Nævestad & Milch, 2021).

Iverksettingen av hjertesoner rundt skolene er ofte basert på lokalt engasjement, slik som fra foreldre-utvalg (FAU) eller skoleledelsene (Intervju Trygg Trafikk 1, 2025). Eksempler fra vårt datamateriale: FAU ved Grasdal skole i Alver kommune tok initiativ til at skolen skulle bli en hjertesoneskole. Et elevråd i Alver kommune søkte penger og fikk det til buss-skur (Intervju 1 Alver kommune, 2025). FAU ved en skole i Harstad tok initiativ til at Harstad skole skulle bli en hjertesoneskole, og fikk gjennomslag for dette (Intervju 3 Harstad kommune, 2025).

5.3.2 Etablering av hjertesoner rundt skolene

Flere informanter forteller om mindre kaos ved levering og henting ved skolene etter at de har etablert hjertesoner rundt skolene. Dette inkluderer etablering av 'kiss and ride'-steder der foreldrene kan sette av barna, sperring av arealer rundt skoler for å forhindre kjøring, etablering av fortau og andre tiltak (Intervju 1 Farsund kommune, 2025; Intervju 1 Nord-Aurdal kommune, 2025; Intervju 2 Nord-Aurdal kommune, 2025). Iverksettingen av hjertesoner rundt skolene er ofte basert på lokalt engasjement, slik som fra foreldreutvalg (FAU) eller skoleledelsene (Intervju Trygg Trafikk 1, 2025).

5.3.3 Finansiering til fysiske tiltak og andre tiltak, kunnskapsdeling

Finansiering går igjen i intervjuene som en viktig forklaringsfaktor for hvorfor ulike tiltak blir iverksatt og gjennomført eller ikke. Mange av informantene forteller at de bruker tid og krefter på å søke midler til ulike trafikksikkerhetstiltak hos **fylkeskommunen og Statens vegvesen**, ofte med stort hell (Intervjuer, 2025). Gjennom denne strategien har kommunene i utvalget fått gjort flere tiltak de ellers ikke ville fått gjort. Fylkeskommunene kan støtte kommunenes trafikksikkerhetsarbeid, for eksempel gjennom å gi belønning som kompensasjon for arbeidsinnsatsen som inngår når kommunene skal utarbeide sine trafikksikkerhetsplaner (Intervju Trygg Trafikk 2, 2025).

Oppdal kommune har for eksempel søkt og fått penger fra Statens vegvesen og fra fylkeskommunen, blant annet til etablering av gatebelysning, til tiltak som skaper mindre trafikk rundt skoler, stenging av veier, belysning, utvide fortau og annet (Intervju 3 Oppdal kommune, 2025). Et annet eksempel er at muligheten for å søke på midler til tiltak for å etablere hjertesoner rundt skoler kan være til god hjelp for dem for å bidra til at barn og unge kommer seg til skolen mest mulig ved egen hjelp og for å redusere trafikkbelastningen rundt skolene.

Intervjuene viser også at Statens vegvesen og fylkeskommunene er sentrale når det gjelder deling av kunnskap. Representantene i Nord-Aurdal kommunes trafikksikkerhetsutvalg opplever at det er enkelt å kontakte fylkeskommunens ansatte for å få råd, innspill, diskutere aktuelle problemstillinger og annet. Fylkeskommunens ansatte gir dem også tips om aktuelle midler når det gjelder trafikksikkerhetstiltak (Intervju 2 Nord-Aurdal kommune, 2025). I Harstad kommune har både Statens vegvesen og Troms fylkeskommune kontorer i byen, noe som bidrar til at de har nær kontakt med Harstad kommune, og gjør det enklere å samarbeide og dele kunnskap (Intervju 3 Harstad kommune, 2025).

Ni kommuner i Innlandet, Innlandet fylkeskommune og Statens vegvesen deltar i et **samarbeid om samordnet areal- og transportplanlegging (ATP-samarbeid)**. Gjennom dette samarbeidet har Nord-Aurdal fått kunnskap og midler til å utarbeide for eksempel kunnskapsgrunnlag som de har tatt med seg videre når de har søkt om midler til trafikksikkerhetstiltak hos Innlandet fylkeskommune og Statens vegvesen. ATP-samarbeidet har også gitt midler til tiltak som forbedrer trafikksikkerheten i Nord-Aurdal, slik som gjennom sentrumsutvikling i Fagernes (Intervju 2 Nord-Aurdal kommune, 2025). Medlemmene i Nord-Aurdals trafikksikkerhetsutvalg opplever tilgangen til statistikk og annen kunnskap fra Statens vegvesen som en god støtte når det gjelder å forstå årsaken til ulike ulykker (Intervju 2 Nord-Aurdal kommune, 2025).

En annen viktig finansieringskilde er satsninger på byer og byområder, slik som **miljøløftet i byvekstavtalen til Bergen[12] og Harstadpakken**. Informantene i Harstad og Alver (intervjuer, 2025) fremhever at disse midlene er veldig viktige. Denne finansieringen gjør at både de store byene, deres omegnskommuner og andre byer som har byvekstavtaler og bypakker får finansiering til bygging av infrastruktur som de ikke ville hatt ellers, slik som gang- og sykkelveier. Dette gjelder for eksempel Alver, som er en omegnskommune til Bergen og får finansiering via Bergens byvekstavtale *miljøløftet*. Harstads bypakke, *Harstadpakken*, er på i overkant av 2,6 milliarder kroner totalt (i 2021-kroner) og blir iverksatt i perioden desember 2013-2029. Byvekstavtalene og bypakkene er ekstra viktige som kilde til finansiering når kommuneøkonomien er stram. De har bidratt til omfattende oppgraderinger, for eksempel bygging av gang- og sykkelveier i Alver og Harstad, nye rundkjøringer, kollektivsatsning og en avlastningstunnel utenom sentrum i Harstad (Harstadpakken, 2025; Intervju 1 Alver kommune, 2025; Intervju 2 Harstad kommune, 2025; Intervju 3 Alver kommune, 2025; Intervju 3 Harstad kommune, 2025).

Agder fylkeskommune finansierer ansatte i ***Nullvisjonen Agder*** som støtter opp under det lokale arbeidet med å oppnå nullvisjonen. Farsund kommunes representanter opplever godt samarbeid med nullvisjonen Agder og støtte rundt trafikksikkerhetstemaet fra Agder fylkeskommune. Nullvisjonen Agder har fire ansatte, med hver sine ansvarsområder når det gjelder kommuner de arbeider med, og Listerkommunene har sin egen kontaktperson der. Dette opplever informantene i Farsund kommune som god støtte i trafikksikkerhetsarbeidet (Intervju 1 Farsund kommune, 2025).[13] Nullvisjonen Agder har også en svært bred portefølje med ulike tiltak for å bedre trafikksikkerheten i fylket, rettet mot ulike grupper innad i de ulike kommunene (Intervju Nullvisjonen Agder, 2025).

5.3.4 God organisering av kommunale trafikksikkerhetsutvalg

Organiseringen av de kommunale trafikksikkerhetsutvalgene påvirker hvor godt de fungerer. Intervjudata og andre data viser at bred representasjon i de lokale utvalgene som jobber med trafikksikkerhet sikrer at det er mange perspektiver som blir fremmet. For eksempel opplever en informant i Harstad kommune at det er en fordel at lokalt ansatte i politiet deltar i trafikksikkerhetsutvalget, fordi de har gode observasjoner av hva slags trafikksikkerhetsutfordringer det er i kommunen. Når utvalget diskuterer aktuelle tiltak er det effektivt at de kan drøfte spørsmål direkte med representanter for etatene som eventuelt vil gjøre tiltakene (Intervju 2 Harstad kommune, 2025). En representant for Farsund kommune opplever samarbeidet mellom politiske representanter og kommuneadministrasjonen som meget godt, og at kommuneadministrasjonen jobber godt med trafikksikkerhet (Intervju 2 Farsund kommune, 2025).

I Nord-Aurdal opplever informantene at det at kommunen er såpass liten gir god oversikt for dem som arbeider med trafikksikkerhet og at det blir enkle og oversiktlige prosesser når de arbeider med ulike spørsmål, for eksempel knyttet til trafikksikkerhet. Med deltakere fra tre ulike felt, og gjennom involvering av andre når det er aktuelt, oppnår kommunens trafikksikkerhetsutvalg effektive prosesser, og har fått iverksatt mange tiltak som bidrar til økt trafikksikkerhet de siste årene (Intervju 2 Nord-Aurdal kommune, 2025). Samtidig kan en liten stab også ha ulemper. Arbeidet med trafikksikkerhet i en kommune med forholdsvis få ansatte er for eksempel sårbart dersom det er sykdom blant de ansatte når det er få personer som har ansvaret for å utarbeide for eksempel en ny plan (Intervju 3 Alver kommune, 2025). I små og mellomstore kommuner blir trafikksikkerhetsarbeidet veldig påvirket av at

[12] https://miljoloftet.no/, https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/nasjonal-transportplan/byvekstavtaler/om-byvekstavtaler/, https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/kollektivtransport/byvekstavtalerogtilskudd/id2571977/. Byvekstavtaler er per 2025/2026 etablert i Bergensområdet, Kristiansandregionen, Nord-Jæren, Osloområdet, Tromsø og Trondheimsområdet. Det er belønningsavtaler i Buskerudbyen og i Grenland.

[13] Se også https://www.nullvisjonen-agder.no/contact

det er få personer med ulike oppgaver som har ansvaret for det, og deres prioriteringer. Det gjør arbeidet med trafikksikkerhet sårbart. Samtidig gjør personer med stor kompetanse og personlig engasjement solid innsats og er gode til å søke og få midler til trafikksikkerhetstiltak fra fylkeskommunen (Intervju 2 Oppdal kommune, 2025).

En informant fra Alver kommune opplever at det hadde vært en fordel om de hadde hatt et kommunalt, politisk trafikksikkerhetsutvalg (Intervju 1 Alver kommune, 2025). Et politisk trafikksikkerhetsutvalg er en fordel mener andre informanter (Intervju 2 Oppdal kommune, 2025). Et utvalg av politikere som er dedikert til temaet trafikksikkerhet, fordi disse har bedre kapasitet enn kommunestyret til å sette seg inn i de ulike sakene (Intervju 3 Oppdal kommune, 2025). I Oppdal kommune opplever imidlertid en informant at organiseringen politisk kunne vært bedre. Det blir krevende å få en mer effektiv saksbehandling av saker som omhandler trafikksikkerhet og lokalt planarbeid fordi det kommunale trafikksikkerhetsutvalget har andre representanter enn dem som sitter i kommunestyret, og saker har en tendens til å ende opp med å bli diskutert i kommunestyret uansett. Kommunestyrepolitikerne har mest slagkraft og størst politisk tyngde (Intervju 2 Oppdal kommune, 2025).

5.3.5 Aktive kommunale etater og engasjerte kommunale ledere

Engasjerte ledere og andre ansatte er sentralt for kommunenes trafikksikkerhetsarbeid. Lokale krefter som brenner ekstra for trafikksikkerhet blir fremhevet som viktig, spesielt er dette viktig for personen som er lokal trafikksikkerhetskoordinator (Intervju Trygg Trafikk 2, 2025). Høy motivasjon for trafikksikkerhet påvirker trafikksikkerhetsarbeidet, slik som at Vanse skole i Farsund kommune var den første skolen i landet med en hjertesone. En av dem som bidro til å jobbe frem ideen med hjertesone var rektoren ved Vanse skole i Farsund kommune (Skår & Skifjeld, 2024).

I **Alver kommune** er det frivillige arbeidet lagt ned av lokale beredskapsetater i samarbeid med blant annet Trygg Trafikk som iverksetter en rekke ulike tiltak som bedrer trafikksikkerheten. Dette inkluderer kampanjer for sikring av barn i bil. Kommunen arrangerer også en egen trafikksikkerhetsdag med program for russen der de opplever en simulert ulykke, hvordan nødetatene jobber, hvordan politiet og helsevesenet kommer inn, og til slutt en seanse med vitnesbyrd fra personer som har opplevd trafikkulykker i en kirke. Beredskapsetatene i Alver organiserer også egne kampanjer rettet mot foreldre, for eksempel ikke å kjøre forbi når det er barn i bilen, aldri kjøre over fartsgrensen, osv. (Intervju 1 Alver kommune, 2025). Dette frivillige arbeidet er viktig for trafikksikkerheten lokalt, mener informanten. En informant mener imidlertid også at denne organiseringen er sårbar fordi etatene der disse frivillige jobber også kan be de ansatte om ikke å bruke tid på trafikksikkerhet (Intervju 3 Alver kommune, 2025).

I Agder, inkludert i **Farsund kommune**, organiserer også kommunene trafikksikkerhetsdager for russen, og med et innhold som likner det i Alver kommune. Der er det Nullvisjonen Agder som har ansvaret for organiseringen (Intervju Nullvisjonen Agder, 2025). Engasjerte kommunale ledere var også sentralt for at **Harstad kommune** i Norge var den første kommunen i landet som ble sertifisert av WHO som safe community i 1994. Dette var et resultat av tidlig lokalt engasjement for disse temaene.

I **Nord-Aurdal kommune** har kommuneledelsen stilt opp for å bidra til å organisere kjøringen ved henting og levering på barneskolen slik at foreldrene skulle velge kjøremønstrene som skolen hadde anvist i forbindelse med skolestart. I forbindelse med skolestart hadde kommunen etablert enveiskjørt droppsone ved skolen, plass for å levere barna et stykke unna skolen, og brede fortau for å gjøre det trygt for de 400 elevene som tar buss til Nord- Aurdal barneskole og Nord-Aurdal ungdomsskole å komme seg fra bussholdeplassen og inn på skolene (som ligger ved siden av hverandre) (Intervju 1 Nord-Aurdal kommune, 2025; Intervju 2 Nord-Aurdal kommune, 2025).

En annen informant i Nord-Aurdal fortalte om godt samarbeid generelt i kommunene, og høyt engasjement når det gjelder trafikksikkerhet. Vedkommende opplever at kommunens ledelse gir stor frihet og viser høy tillit når det gjelder å finne løsninger på de ulike utfordringene knyttet til trafikksikkerhet (Intervju 2 Nord-Aurdal kommune, 2025). Samarbeidet mellom skoler og kommunens trafikksikkerhets-

utvalg ble også vurdert som godt, noe som gjør det enklere å iverksette trafikksikkerhetstiltak rundt skolen (Intervju 1 Nord-Aurdal kommune, 2025).

5.3.6 Kompetanse hos dem som jobber med trafikksikkerhet

Intervjumaterialet viser at kompetansen blant dem som jobber med trafikksikkerhet ofte var svært høy (Intervjuer, 2025). Flere av våre informanter har jobbet med trafikksikkerhet i mange år. Dette inkluderte sentrale ansatte i alle kommunene i vårt utvalg, det vil si i Farsund, Alver, Oppdal og Harstad og Nord-Aurdal. Dette gir dem god oversikt over de ulike problemstillingene, mulige tiltak, og også solid bakgrunn for å jobbe med ulike tiltak for å bedre trafikksikkerheten i sin kommune. Dette gjelder for eksempel informanter som jobber eller har jobbet i beredskapsetatene i mange år.

5.3.7 Involvering og representasjon: eksempler på medvirkning

Bred involvering og representasjon av ulike grupper i en kommune og internt blant kommunalt ansatte er viktig for at de skal få eierskap til de ulike sakene som er aktuelle for å forbedre trafikksikkerheten. Intervjuene og andre data peker mot mange eksempler på medvirkning av ulike grupper på kommunalt nivå når det gjelder trafikksikkerhet. Noe av denne medvirkningen er nedfelt i lovverket, slik som at det er barnas representant i ulike kommuner, og at ulike saker sendes på høring til representanter for ungdom, funksjonshemmede og eldre.[14]

Barna har egen representant i Oppdals kommunes trafikksikkerhetsutvalg, *barnas representant* (Oppdal kommune, 2022). Dette er en voksen person med lederfunksjon på en barneskole. I Farsund kommune har barn en egen talsperson, en ansatt i kommuneadministrasjonen, som spesielt skal ivareta deres interesser i plansaker. Denne blir tilsendt alle planer som sendes ut offentlig. Dette oppleves som nyttig (Farsund kommune, 2021; Intervju 3 Farsund kommune, 2025). Alle saker som skal drøftes i Farsund kommunes Tekniske utvalg (trafikksikkerhetsutvalget der) sendes på høring til ungdomsrådet, eldrerådet og rådet for funksjonshemmede. Disse må gi tilbakemelding på sakene de får tilsendt (Intervju 3 Farsund kommune, 2025). De formelle prosessene inkluderer også at utkast til for eksempel kommunedelplaner sendes på høring før de blir vedtatt. Når en kommune har valgt å la trafikksikkerheten være etablert gjennom en kommunedelplan, krever prosessen med å utarbeide denne at et utkast til kommunedelplan for trafikksikkerhet sendes på høring. Slike høringer kunngjøres vanligvis som et minimum på kommunens hjemmesider og i lokalavisene. Da vil alle relevante parter involveres, inkludert gruppene som representerer unge, funksjonshemmede og eldre, Bane NOR, Statens vegvesen, NVE og andre.

I intervjumaterialet og gjennom andre data viser det seg også at kommunene har andre strategier for å involvere sine innbyggere. Disse inkluderer:

- **Bruk av sosiale medier**. Trafikkfaglig samarbeidsutvalg (TSU) i Alver kommune har for eksempel en egen Facebookside, der de blant annet minner innbyggerne om å komme med innspill til kommunens trafikksikkerhetsplan.[15]
- **Etablering av digitale løsninger for innbyggerkontakt**. Alver kommune har en digital innspillsportal for trafikksikring der innbyggere kan komme med innspill til tiltak de ønsker for økt trafikksikkerhet og markere dette i et digitalt kart. Alver kommune fikk hjelp av et konsulentselskap som laget en egen digital løsning som var tilpasset barn. Lærere var involvert i å organi-

[14] § 3-3 i plan- og bygningsloven. Kommunestyret skal sørge for at kommunen har etablert en egen ordning som sørger for at barn og unges interesser ivaretas i plan- og byggesaker. Denne kan for eksempel kalles barn og unges talsperson, barna- og de unges talsperson, eller barne- og ungdomsrepresentant.

[15] https://www.facebook.com/p/Trafikkfaglig-Samarbeidsutvalg-TSU-Nordhordland-100064481630596/?locale=nb_NO

sere undervisningen slik at elevene kunne komme med innspill når det gjaldt trafikksikkerhet og tegne inn i digitale kart. Alver kommune fikk 3-400 innspill til deres trafikksikkerhetsplan, som etter planen skulle ferdigstilles innen desember 2025 (Intervju 1 Alver kommune, 2025; Intervju 3 Alver kommune, 2025).

- Alver kommune har fått opprettet en **digital samfunnsdialog** for å senke terskelen for å ta kontakt med kommunen. Innspill via denne dialogen skal brukes som kunnskapsgrunnlag når planer utarbeides.[16]
- **Arrangering av møter og workshoper med elevene**. I Harstad kommune arrangerte kommunen en workshop med klasser fra sentrumsskolen slik at de kunne komme med innspill til den foreslåtte nye sentrumsplanen (Intervju 3 Harstad kommune, 2025).
- I Nord-Aurdal har kommunens trafikksikkerhetsutvalg samarbeidet med ungdomskolen og kommet på besøk i klasser for å få innspill til trafikksikkerhetsspørsmål, slik som hvor ungdommene går, hvor de trives og hvor de mistrives. Ungdommene har fått tegne inn dette i kart (Intervju 2 Nord-Aurdal kommune, 2025). Ungdomsrådet er blitt invitert på workshop av kommunens trafikksikkerhetsgruppe om byutvikling i Fagernes. Dette involverer også tiltak som kan øke trafikksikkerheten der (Intervju 2 Nord-Aurdal kommune, 2025).
- **Iverksetting av ekstra tiltak for å få høre barn og unges stemme**. I Harstad kommune arrangerer kommunen en egen intern høring i plansaker der skoler og barnehager involveres og er en viktig høringsinstans når kommunen vurderes forslag til fysiske tiltak som påvirker denne sektoren (Intervju 3 Harstad kommune, 2025). I Harstad har barn og unge 'Barn og unges kommunestyre' som består av elev-representanter for alle barne- ungdoms- og videregående skoler i kommunen, samt to representanter for Ungdommens hus. Disse velges for ett år av gangen og deler ut midler som kommunen har bevilget med et totalbudsjett på NOK 100 000.[17] Elevråd inkluderes når det gjelder trafikksikkerhetsarbeid rundt sine skoler i Oppdal kommune. Tiltak for å forbedre trafikksikkerheten kan være å stenge veier, lage rundkjøring og dropp-soner for å levere og hente barn, dedikert parkering for bussparkering, og så videre (Intervju 1 Oppdal kommune, 2025).
- Noen av kommunene har **åpen dør praksis når det gjelder trafikksikkerhet**. I Nord-Aurdal er det 'åpen dør', der det er enkelt å sende epost til trafikksikkerhetsgruppen, til folkehelsekoordinator, andre ansatte, og også enkelt å komme innom, eller ringe, for å diskutere aktuelle temaer. De kommunalt ansatte som jobber med trafikksikkerhet har ikke noen telefontid eller andre begrensninger i arbeidstida når det gjelder når innbyggerne kan kontakte dem (Intervju 2 Nord-Aurdal kommune, 2025). Leder for arbeidet med kommunal trafikksikkerhetsplan i Farsund kommune per 2025 har åpen dør og oppmuntrer alle som ønsker å komme innom og drøfte spørsmål om trafikksikkerhet til å komme innom. Dette gir god mulighet til å få drøftet slike spørsmål med saksbehandler og for informasjonsutveksling mellom kommunen og dens innbyggere (Intervju 3 Farsund kommune, 2025).
- **Være åpne for lokale initiativer** fra blant annet FAU og lokalt næringsliv. Eksempler: FAU ved Grasdal skole i Alver kommune tok initiativ til at skolen skulle bli en hjertesoneskole. Et elevråd i Alver kommune søkte penger og fikk det til buss-skur (Intervju 1 Alver kommune, 2025). FAU ved en skole i Harstad tok initiativ til at Harstad skole skulle bli en hjertesoneskole, og fikk gjennomslag for dette (Intervju 2 Harstad kommune, 2025). FAU deltar i høringsrunder i Oppdal kommune og tar også opp temaer knyttet til trafikksikkerhet på eget initiativ (Intervju 2 Oppdal kommune, 2025). I Nord-Aurdal bidrar ildsjeler i lokalt næringsliv til fellesprosjekter, for eksempel når det gjelder sentrumsutvikling i Fagernes og etablering av tiltak der (Intervju 2 Nord-

[16] F.eks. 8bce5a9c-8221-4c02-8b89-1a0a430091af.pdf

[17] https://www.harstad.kommune.no/politikk-og-medvirkning/politikk-og-medvirkning/ovrige-rad-og-utvalg/barn-og-unges-kommunestyre

> Aurdal kommune, 2025). FAU ved en barneskole i Fagernes var veldig engasjerte og ønsket iverksetting av prosjekter som økte trafikksikkerheten rundt skolen og tiltak for å forhindre kaoset som tidligere hersket ved henting og levering ved skolen på grunn av stor foreldrekjøring i sammenheng med uheldige kjøremønstre (Intervju 1 Nord-Aurdal kommune, 2025).

Informantene vektlegger at innbyggerne i kommunen har viktige innspill og verdifull kunnskap som de ikke kunne vært foruten når de for eksempel utarbeider forslag til fysiske tiltak i de lokale trafikksikkerhetsplanene (Intervjuer, 2025). I Oppdal kommune ble alle innspillene til fysiske tiltak i den kommunale delplanen for trafikksikkerhet tatt inn i endelig versjon av planen (Oppdal kommune, 2023). Lokalavisene kan også ha en viktig rolle. Lokalavisene kan også ha en viktig rolle. De kan gi bred dekning av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene, inkludert at de forteller om høringer til de lokale trafikksikkerhetsplanene og dermed bidrar til økt oppmerksomhet om trafikksikkerhet lokalt.Videre tar de opp aktuelle temaer, slik som barn og foreldre som opplever at skoleveien er farlig.

5.4 Faktorer som hemmer arbeidet med trygg og trafikksikker skolevei i kommunene

5.4.1 Krevende økonomi hos fylkeskommuner og kommuner

Krevende økonomi ble fremhevet som en hovedbarriere mot iverksetting av trafikksikkerhetstiltak og også for å benytte ressurser til trafikksikkerhetsarbeid fra informantene (Intervjuer, 2025).

Hvilke trafikksikkerhetstiltak som ønskes av kommunen, og hva som prioriteres av fylkeskommunen og Statens vegvesen på henholdsvis fylkesveier og riksveier, kan være to ulike ting. Dyre tiltak som kommuner ikke har råd til, som gang- og sykkelveier langs fylkesveier og riksveier (som E6), vil bedre trafikksikkerheten for barn og unge, men prioriteres ikke nødvendigvis av fylkeskommunen og Statens vegvesen (Intervju 1 Oppdal kommune, 2025; Intervju 2 Oppdal kommune, 2025). Flere kommuner opplever at fylkeskommunene har for lite penger til å kunne finansiere tiltak kommunen ønsker for å bedre trafikksikkerheten, for eksempel i tilknytning til skoler. *'Det er flere veistrekninger som er trafikkfarlige i kommunen, men det er svært liten fremgang når det gjelder bygging av gang- og sykkelstier i kommunen, der fylkeskommunen er vegeier*' (Intervju 2 Farsund kommune) kommenterte en representant for Farsund kommune. Farsund opplever at kun noen få av gang- og sykkelveiene de har regulert inn i kommuneplanen plass til faktisk får finansiering fra Agder fylkeskommune (Intervju 2 Farsund kommune, 2025).

En representant for Harstad kommune sier at vinterbrøytingen på de kommunale vegene holder lavere standard enn på de fylkeskommunale og statlige vegene fordi de har for lavt budsjett til å holde den standarden de ønsker. Videre skulle de helst sett at fylkeskommunen hadde mer midler til å oppgradere det fylkeskommunale veinettet, selv om det fylkeskommunale veinettet generelt holder bra standard i Troms i etterkant av 'fylkesveiløftet' (Intervju 3 Harstad kommune, 2025): 'Vi har enda veldig mye ugjort' mener en av representantene for Harstad kommune. Infrastruktur som kommunen gjerne kunne hatt mer av er atskilte anlegg, slik som gang- og sykkelveier langs innfartsårene til byen, som kan være fylkesveier (Intervju 3 Harstad kommune, 2025). Fylkesveiløftet innebærer at det i perioden 2022 til 2028 skal investeres 2 milliarder på fylkesveiene i Troms for å forbedre 1100 kilometer fylkesvei. Ingen av strekningene omfatter Harstad.[18]

Trygg Trafikk opplever at den største barrieren mot å etablere hjertesoner ved alle skoler er frykten for at det skal gi merarbeid for skolene i en allerede presset skolehverdag, at det skal bli dyrt, og at mange ikke vet hva hjertesoneskoler er (Intervju Trygg Trafikk 1, 2025). Flere kommuner kan være 'introverte'

[18] https://www.tromsfylke.no/tjenester/samferdsel/fylkesvei/fylkesveiloftet/

etter den store kommunesammenslåingen som skjedde med regionreformen, og være bekymret for at det å bli en trafikksikker kommune vil være ressurskrevende (Intervju Trygg Trafikk 2, 2025). I Alver kommune er også krevende kommuneøkonomi en faktor som legger press på bruk av tid og ressurser for de kommunalt ansatte (Intervju 3 Alver kommune, 2025). Imidlertid er alle kommunene i Vestfold fylkeskommune godkjente som trafikksikker kommune, trass i at fylket hadde et stort antall kommune-sammenslåinger med regionreformen.

Fylkeskommunene kan streve økonomisk på grunn av stor gjeld som følge av for eksempel høy bygge-aktivitet, som i Trøndelag, der det bygges videregående skoler i områder med befolkningsvekst. Dette gir mindre midler til ulike trafikksikkerhetstiltak og til andre investeringer (Intervju 2 Oppdal kommune, 2025). Kommuner som opplever fraflytting får mindre midler fra staten på grunn av lavere folketall, noe som gir mindre penger også til trafikksikkerhetsarbeid (Intervju 2 Oppdal kommune, 2025). Den kommende eldrebølgen, samt det høye rentenivået, gjør at kommunene får mindre å rutte med, og dermed at det også blir mer krevende å få iverksatt ulike fysiske tiltak som bedrer trafikksikkerheten (Intervju 2 Oppdal kommune, 2025). I Nord-Aurdal vil en aldrende befolkning bidra til at kommunen må omprioritere sine midler og bruke mer penger på helsevesenet i årene som kommer (Nord-Aurdal kommune, 2023).[19]

Det er mer krevende å arbeide godt med trafikksikkerhet når kommuneøkonomien er trang, og kommunen må prioritere lovpålagte oppgaver (Intervju 1 Farsund kommune, 2025). Hvordan budsjetter er låste til ulike år kan utgjøre en utfordring for etablering av trafikksikkerhetstiltak og andre tiltak. For eksempel kan et prosjekt ha fått budsjett som skal brukes samme år og midlene kan ikke overflyttes til neste år, men så blir prosjektet forsinket (Intervju 3 Oppdal kommune, 2025). Det følger ikke kommunale midler med selve den kommunale trafikksikkerhetsplanen. Derfor er det ikke noen automatikk at tiltakene som planen fremhever også vil bli iverksatt i Oppdal kommune (Intervju 3 Oppdal kommune, 2025).

5.4.2 Organisatoriske endringer

Organisatoriske endringer kan utgjøre en barriere for arbeid med tiltak som forbedrer trafikksikker-heten. Det er krevende å lage lokale planer for trafikksikkerhet ved skoler dersom det er planer om skolenedlegging, for det blir usikkerhet om fremtidig skolestruktur. Derfor kan prosesser bli satt på vent (Intervju 1 Alver kommune, 2025). Å legge ned skoler tar tid og er politisk krevende, noe som gjør at skolestrukturen kan være mer kostnadskrevende enn om prosessen gikk raskere (Intervju 3 Alver kommune, 2025). Det kan være krevende å lage lokale trafikksikkerhetsplaner i nylig sammenslåtte kommuner, og det kan ta tid å få gjennomslag for at dette er et viktig tema (Intervju 1 Alver kommune, 2025). I Alver kommune fikk administrasjonen beskjed om at arbeidet med å utarbeide ny trafikksikker-hetsplan ikke skulle prioriteres fordi andre oppgaver i den nylig sammenslåtte kommunen var viktigere (Intervju 3 Alver kommune, 2025). Videre gir skolenedleggelser mange barn lengre skolevei (se kap. 3.3), og kan gi barn som ikke tidligere har hatt det, både lang og eventuelt også særlig farlig skolevei. For eksempel har nedleggelsen av alle grendeskolene i Nord-Aurdal gjort at mange elever har fått lang reisevei til skolen (Intervju 1 Nord-Aurdal kommune, 2025; Intervju 2 Nord-Aurdal kommune, 2025).

Kontinuitet blant de ansatte påvirker også hvordan ulike kommunene jobber med trafikksikkerhet. I kommunene i utvalget, hadde de fleste som jobbet med trafikksikkerhet hatt sine stillinger der i flere år

[19] 'Helse og omsorg får store utfordringer i årene som kommer. Demografisk utvikling, flere kommunale oppgaver og større ansvar for befolkningens helse og for at alle skal få nødvendige tjenester, vil kreve sterkere prioriteringer innenfor de ressursene vi har. Kommunen får flere eldre og flere som lever lenger. Sykdomsbildet endrer seg ved at det blir stadig flere brukere med sammensatte behov. Mange av disse er unge mennesker og trenger tjenester store deler av livet. Demens og psykisk helse- og rusproblematikk er en økende utfordring,' s. 32 fra økonomi-planen til Nord-Aurdal kommune Nord-Aurdal kommune. (2023). *Økonomiplan for 2024- 2027. Nord-Aurdal kommune*. Nord-Aurdal kommune. https://www.nord-aurdal.kommune.no/_f/p1/ia187f4e7-2208-4a8b-bae2-d187aba5af6a/okplan-2024-2027-ks-vedtak-14-12-2023.pdf.

og noen svært lenge, noe som gir god kontinuitet. Trygg Trafikk erfarer at utskifting av personale i kommunene, inkludert i kommunedirektørens ledergruppe, kan utgjøre en barriere mot å arbeide for trafikksikker kommune, da tiltaket krever støtte fra kommunenes øverste ledelse (Intervju Trygg Trafikk 2, 2025).

5.4.3 Få ansatte og begrenset kapasitet

Små 'generalistkommuner' slik som Oppdal er sårbare når det gjelder antall personer i kommuneadministrasjonen og deres kapasitet til å jobbe med trafikksikkerhet (Intervju 2 Oppdal kommune, 2025). Personen som leder trafikksikkerhetsarbeidet der opplever at det er krevende å få satt av tid nok til å lage en ny trafikksikkerhetsplan, og at det hadde vært bra om det hadde vært flere ansatte som var tett involvert med dette arbeidet. Kommunens arbeid med å lage ny trafikksikkerhetsplan trekker derfor ut i tid. Den har ikke hatt kapasitet til å revidere tiltaksprogrammet for trafikksikkerhet årlig slik de egentlig skap i henhold til plan- og bygningslovens §11-2 (Intervju 3 Oppdal kommune, 2025). Når en kommune har få ansatte, og har press på ansattes kapasitet, blir det vanskeligere å sikre bred involvering når for eksempel lokale trafikksikkerhetsplaner skal utarbeides. Tillitsvalgte i ungdomsråd kan oppleve at de involveres i så mange saker at de ikke rekker/kan prioritere å bruke tid på trafikksikkerhetsforum, påpeker en informant i Harstad kommune (Intervju 2 Harstad kommune, 2025).

Medlemmene av trafikksikkerhetsutvalget i Nord-Aurdal mener at trafikksikkerhetsarbeidet i små kommuner blir enda mer personavhengig enn i større kommuner fordi det er få ansatte som har mange ulike oppgaver. Trafikksikkerhetsarbeidet blir da avhengig av personlig engasjement hos de som sitter med ansvaret for dette. Trafikksikkerhetsarbeidet i små kommuner blir avhengig av at de ansvarlige har interesse for temaet og evne til å ta tak i det (Intervju 2 Nord-Aurdal kommune, 2025).

5.4.4 Bilavhengighet

Ulike informanter har trukket frem bilavhengighet, at foreldre og barn blir makelig anlagte og kjører også når de helst skulle gått og det er korte distanser, som en barriere mot mer trafikksikker skolevei. Kjøring gir økt trafikk, og dermed også økt ulykkesrisiko på veien, samtidig som barn og voksne ikke får fysisk aktivitet som de i mange tilfeller trenger (Intervju 1 Alver kommune, 2025; Intervju 1 Farsund kommune, 2025; Intervju 1 Oppdal kommune, 2025; Intervju 2 Farsund kommune, 2025). 'Altfor mange elever blir kjørt' kommenterer en informant (Intervju 1 Farsund kommune, 2025). 'Foreldre ved en av hjertesoneskolene [Farsund barneskole] ignorerer ønsket om hjertesone' kommenterer en annen informant (Intervju 2 Farsund kommune, 2025). En informant påpeker ironien i at FAU er opptatte av redusert kjøring helt inn til skolen, mens foreldrene og barna som de representerer nettopp gjerne kjører helt frem til skolen (Intervju 1 Alver kommune, 2025). Selv om de fleste følger skolens anvisning når det gjelder 'kiss and ride', er det noen gjengangere som likevel kjører helt frem til skolen når de leverer sine barn. Deres unnskyldning er 'skal bare'. Mange barn kjøres til skolen selv om de kunne gått eller syklet (Intervju 1 Nord-Aurdal kommune, 2025).

Bilavhengigheten styrkes om det i kommunikasjonen rundt skolevei og skoleskyss fra skolens side forventes at barn skal kjøres til skolen. Flere steder kjører folk 'over alt', uavhengig av avstand, noe også reisevaneundersøkelser viser er vanlig (Opinion, 2024). 'Harstad er en typisk bilby' kommenterer en informant i Harstad kommune (Intervju 2 Harstad kommune, 2025). Bilavhengighet blant skolenes ansatte kan også være en utfordring. Det kan være krevende å få plassert parkeringsplasser lengre unna skoler som en del av et hjertesoneprosjekt fordi ansatte gjerne vil parkere rett ved skolen. Mange er glade i å kjøre (Intervju 1 Alver kommune, 2025).

5.4.5 Ulykker, naturhendelser og pandemier

Eksterne hendelser, slik som ulykker, naturhendelser og pandemier kan også gjøre at kommunenes og andres trafikksikkerhetsarbeid svekkes. En av informantene opplever at Covid-19 pandemien har lagt en

demper for kommunens trafikksikkerhetsarbeid fordi enkelte vellykkede tiltak som var iverksatt før pandemien ikke er blitt gjenopptatt enda, slik som ha trafikksikkerhetsdag én gang i året for tredjeklassinger (Intervju 1 Oppdal kommune, 2025). Orkanen Amy har rammet Norge hardt den 3. og 4. oktober 2025. Mange kommuner, inkludert Oppdal, sliter med store skader på ulik typer infrastruktur og har mye jobb med å rydde opp i etterkant. Dette kan trekke krefter fra andre oppgaver de har, inkludert trafikksikkerhetsarbeid. I hvilken grad dette vil være tilfelle gjenstår å se.

5.4.6 Lovverk og oppfølging av det

Intervjuene peker mot at regulering bidrar til trafikksikkerheten blant barn og unge, og flere informanter mener at reguleringene burte vært strengere (intervjuer, 2025). Ulike informanter er bekymret for at ungdom ned i 16 års alder får kjøre lette motorsykler, 125 kubikk.[20] De påpeker at det har vært flere alvorlige ulykker blant ungdom på disse kjøretøyene (Intervju 1 Alver kommune, 2025; Intervju 1 Farsund kommune, 2025; Intervju 2 Harstad kommune, 2025; Intervju 3 Alver kommune, 2025). Videre er det ikke uvanlig at disse kjøretøyene trimmes. Enkelte informanter påpeker at det er stor risiko forbundet med ulike typer trimmede kjøretøy, slik som trimmede elsparkesykler eller trimmede mopeder. Disse kan oppnå langt høyere hastigheter enn det kjøretøyene er spesifisert for (Intervju 2 Farsund kommune, 2025; Intervju Nullvisjonen Agder, 2025). Flere av informantene fremhever at det har vært flere dødsulykker med ungdom på lett motorsykkel i 2025 og mener at aldersgrensen for disse kjøretøyene burte heves fra 16 til 18 år. Det samme mener Statens havarikommisjon (Statens havarikommisjon, 2025).

I Nord-Aurdal har det vært flere mindre alvorlige ulykker med 125 kubikk motorsykler i 2025. I kommunen har ungdommer også vært involvert når UTV-er[21] har veltet, men det har ikke vært noen alvorlige ulykker (enda) (Intervju 2 Nord-Aurdal kommune, 2025). Flere aktører etterlyser tiltak for økt trafikksikkerhet med ATV-er, etter flere dødsulykker med ATV-er i 2025. Det siste tiåret har antall ATV-er doblet seg fra rundt 50 000 til 100 000 i 2025. Ulike aktører etterlyser trafikkopplæring for å bruke ATV og UTV, hjelmpåbud og bøyle. Mange trimmer sine ATV-er (Bakken, 2025; Tangen & Leite, 2025). Dette gjelder også andre populære kjøretøy blant ungdommer, som elsparkesykler, elsykler og mopeder.

En informant mener imidlertid at det er tryggere å kjøre slike lette motorsykler enn alternativet, som er mopeder, eventuelt mopeder som er trimmet, fordi lette motorsykler er sterkere enn mopedene og derfor bedre tåler å bli kjørt i høyere hastigheter (Intervju 2 Farsund kommune, 2025).

Enkelte informanter etterlyser hjelmpåbud for dem som benytter elsparkesykkel, også når de er over 15 år gamle (Intervju 2 Harstad kommune, 2025). Andre informanter etterlyser påbud for å bruke sykkelhjelm for ungdom (Intervju 2 Farsund kommune, 2025). En informant mener også at foreldrene burte være strengere og tydeligere overfor sine barn og gjøre mer for å forhindre at de kjører med trimmede kjøretøy (Intervju Nullvisjonen Agder, 2025).

5.4.7 Mangel på involvering av relevante parter

Selv om kommunene i utvalget viser mange eksempler på hvordan de jobber for å involvere sine innbyggere, finnes det eksempler på at ulike grupper som kan eller bør være med å ha noe å si i ulike beslutningsprosesser ikke blir involvert i disse kommunalt, slik som ungdomsråd og eldreråd i ett tilfelle i Oppdal kommune (Kalseth-Iversen, 2025). Hva som oppfattes som rene tekniske beslutninger og hva som oppfattes som saker som skal sendes på høring er imidlertid ikke alltid opplagt. I noen tilfeller virker ikke det lokale ungdomsrådet å være engasjert i trafikksikkerhetsarbeidet, selv om de har rett til å delta for eksempel i det lokale trafikksikkerhetsutvalget, og blir invitert til å komme med innspill (Intervju 2

[20] https://www.tryggtrafikk.no/fakta-og-rad/lett-mc/

[21] En åttehjuling, likner på ATV, men har flere hjul.

Farsund kommune, 2025). Intervjuene viser også ulik praksis når det gjelder å involvere elevråd på skoler der det skal iverksettes trafikksikkerhetstiltak. Elevrådet involveres ikke nødvendigvis når skoler arbeider med trafikksikkerhet, slik som når skoler iverksetter prosjekter i tråd med Trygg Trafikks hjertesoneprosjekt (Intervju 1 Nord-Aurdal kommune, 2025).

5.4.8 Ansvarsdeling, byråkrati og samarbeid

Ansvarsfordelingen mellom fylkeskommunene og kommunene, og saksgangen når det gjelder ulike trafikksikkerhetstiltak kan utgjøre en barriere for å få iverksatt ulike tiltak. En representant for Farsund kommune opplever at det er unødvendig tungvint og byråkratisk å få gjort mindre tiltak på fylkeskommunale veger, fordi absolutt alle tiltak må meldes inn og blir en del av prioriteringslisten. Dette omfatter også tiltak som er enkle og billige å iverksette, slik som endret skilting og lavere fartsgrenser over gatetun (Intervju 3 Farsund kommune, 2025).

Enkelte informanter fortalte om nært samarbeid med Statens vegvesen, slik som i Harstad kommune, mens andre opplevde Statens vegvesen som stor og krevende å være i kontakt med. Noen informanter opplever at det er vanskelig å finne riktig person i Statens vegvesen når de trenger å få tilbakemelding på noe, eller ønsker handling, fordi organisasjonen er så stor, og det er ofte langvarige prosesser bak tiltak (Intervju 2 Nord-Aurdal kommune, 2025).

5.4.9 Andre faktorer

Den fysiske infrastrukturen rundt hver skole blir fremhevet som en mulig barriere mot å etablere hjertesone på skolen. Det kan være krevende å etablere hjertesoner, da dette er avhengig av den fysiske infrastrukturen rundt hver skole (Intervju 1 Alver kommune, 2025). Derfor var det å lage en 300-meters sone rundt en skole ikke nødvendigvis et mål i seg selv, kommenterte enkelte informanter, men heller at skolen skulle være mest mulig som en hjertesoneskole, ut ifra sine egne forutsetninger (intervju 2, Farsund kommune).

5.5 Konklusjon

Kommunene har et bredt ansvar som veimyndighet, skole- og barnehageeier og planmyndighet, og de fleste har etablert både en trafikksikkerhetsplan og et tverrfaglig utvalg eller forum som samordner arbeidet. Organiseringen varierer, men erfaringene viser at tverrfaglig samarbeid mellom tekniske tjenester, oppvekst, plan, helse, politi og eksterne aktører gir mer helhetlige og effektive prosesser.

Sertifiseringsordningen Trafikksikker kommune fungerer som et verktøy for systematisering og forankring av arbeidet, og bidrar til bedre koordinering, tydeligere rutiner og økt involvering internt i kommunene. Et annet sentralt virkemiddel er etablering av hjertesoner rundt skoler, som reduserer biltrafikk og skaper tryggere transportmønstre. Slike tiltak forutsetter lokal tilslutning og aktiv medvirkning fra skoler, foresatte og FAU.

Finansiering fremstår som en av de viktigste begrensningene for kommunenes innsats. Kommunene er i stor grad avhengige av fylkeskommunene, Statens vegvesen og bypakker for å realisere fysiske tiltak som gang- og sykkelveier. Samtidig fremheves lokal kompetanse, kontinuitet blant ansatte og tett samarbeid med fylkeskommunale og statlige aktører som avgjørende faktorer for å oppnå fremdrift.

Kapittelet viser også at bred medvirkning – både fra barn og unge, innbyggere og lokale organisasjoner – bidrar til bedre kunnskapsgrunnlag og mer treffsikre tiltak. Utfordringer knytter seg særlig til begrensede ressurser, usikkerhet ved organisatoriske endringer og kapasitetsutfordringer i små kommuner. Likevel viser studien at kommuner som arbeider systematisk og tverrfaglig oppnår gode resultater og klarer å styrke trafikksikkerheten rundt skolene over tid.

6 Investeringer i trafikksikre skoleveier

6.1 Metode

For å skaffe en helhetlig oversikt over investeringer i trafikksikre skoleveier, har vi benyttet en systematisk tilnærming som kombinerer innhenting av offentlig tilgjengelige data med målrettet dialog med relevante forvaltningsorganer. Som første steg har vi gjennomgått tildelingsdata fra Statens vegvesens tilskuddsordning for tryggere skoleveier og nærmiljøer som har eksistert siden 2009, inkludert årsrapporter og publiserte tildelingslister. Dernest har vi innhentet og analysert tallene fra de fylkeskommunale støtteordningene. Disse dataene gir et første inntrykk av fysiske tiltak som er direkte begrunnet som tiltak for trygging av skolevei.

Det finnes imidlertid tiltak som gjennomføres uten at det er søkt om støtte. Ved søknad om støtte må tiltakshaver opplyse om tiltaket ville vært gjennomført uten støtte. Dette gir en viss pekepinn om hvor stort omfang slike ustøttede tiltak har, men ikke fullt ut. Det er derfor behov for noen ytterligere opplysninger.

For å estimere omfanget av fysiske tiltak som ikke er gitt støtte, har vi gjennomført en spørreundersøkelse i et lite utvalg kommuner.

Vi laget et stratifisert utvalg av 26 kommuner basert på noen på forhånd gitt kriterier (befolkningsstørrelse og landsdel). Denne utvelgelsen skulle gi et utvalg som representerer bredden av kommuner i Norge, med tanke på de driverne som bidrar til kostnader for sikring av skolevei. Vi forsøkte å komme i kontakt med relevant saksbehandler i hver kommune. I de kommunene vi ikke klarte å identifisere denne, ble undersøkelsen sendt til postmottak i kommunen. Vi sendte purring med påminnelse om å svare til de kommunene som ikke hadde svart. Vi fikk basert på dette inn data fra 13 kommuner. For å supplere dette kontaktet vi alle 76 kommuner i de fire fylkene som inngår i dybdeanalysene i denne rapporten (Agder, Akershus, Rogaland og Østfold), og inviterte disse til å svare på undersøkelsen. Vi fikk inn svar fra ytterligere 15 kommuner, slik at det endelige datagrunnlaget er 28 kommuner.

I spørreundersøkelsen ble følgende to spørsmål stilt om kostnader:

«Hvor mye har din kommune brukt på infrastruktur-tiltak for å bedre trafikksikkerheten på skolevei i [2023]/[2024]?» (Vi tenker her på Gang-sykkelveier, utbedring av kryss, fotgjengeroverganger osv. Om du ikke kjenner eksakt tall, gi et anslag.)

I tillegg ble det stilt et spørsmål om kommunen hadde søkt om midler fra fylkeskommunen i de samme årene.

6.2 Resultater

6.2.1 Statens vegvesens tilskuddsordning

I 2023 var det 70 ulike tiltak i kommuner over hele landet som fikk til sammen 22,1 millioner kroner til tryggere skoleveier og nærmiljø. I 2024 ble det delt ut 23,6 millioner kroner i tilskudd til totalt 64 ulike tiltak. Til sammen kom det i 2024 inn 188 søknader, og det ble søkt om nærmere 131 millioner kroner. I 2023 var det 163 søknader fra 89 kommuner.

Av de 28 kommunene vi har fått svar fra var det hhv 8 og 6 som hadde fått tilskudd fra Statens vegvesen i 2023 og 2024. Det var flere, 12 kommuner i begge år, som hadde fått tilskudd fra sin fylkeskommune.

En gjennomgang av hva slags tiltak som har fått tilskudd fra Statens vegvesen viser at disse typisk går til:

- Fortau og gang-/sykkelveger, for bedre separasjon av myke trafikanter
- Intensiv belysning og veglys, særlig ved kryss og gangfelt
- Hjertesoner og fartsdempende tiltak i skoleområder
- Sykkelparkering og tilrettelegging for sykkel
- Snarveger og droppsoner ved skoler
- Trafikantseparering og fysisk sikring (rekkverk, fartsdemping)

6.2.2 Fylkeskommunenes tilskuddsordning

Det finnes ikke noen samlet oversikt over fylkeskommunenes tilskuddsordning for trafikksikkerhetsarbeid.

Tabell 6.1: Tilskudd fra fylkeskommunene til TS arbeid i 2024.

Fylkeskommune	Beløp 2024 (NOK)
Akershus	5 820 000
Oslo	
Østfold	2 000 000
Buskerud	1 600 000
Vestfold	
Telemark	
Agder	-
Rogaland	13 427 750
Vestland	
Møre og Romsdal	
Trøndelag	
Innlandet	
Nordland	14 500 000
Troms	
Finnmark	3 600 000

Det finnes ingen samlet oversikt over hva fylkeskommunale tilskudd brukes til, men ut fra sakspapirer for Rogaland Fylkeskommune synes det å være den samme typen tiltak som får tilskudd som hos Statens Vegvesen.

Tabell 6.2: Kommuner som har fått tilskudd fra Statens Vegvesen, og som har søkt og ikke fått eller søkt og fått tilskudd fra Fylkeskommunen. N=28

	Statens vegvesen*		Fylkeskommunen	
	2023	2024	2023	2024
Ja	8	6	12	12
Ikke fått			0	4
Nei	20	22	16	12

* hentet fra register

Som en egen øvelse ser vi på om det er en sammenheng mellom det å søke om tilskudd i ett år, med det å søke om tilskudd et annet år. Vi har få observasjoner, så analysen blir bare indikativ. Tabell 6.3 viser en krysstabell for kommuner som har fått tilskudd fra enten Statens Vegvesen eller Fylkeskommunen i hhv 2023 og 2024.

Tabell 6.3: Kommuner som har fått tilskudd fra enten Statens Vegvesen eller Fylkeskommunen i hhv 2023 (rad) og 2024 (kolonne) N=28

	Tilskudd 24	Ikke 24	Sum
Tilskudd 23	12	3	15
Ikke 23	4	9	13
Sum	16	12	28

Det synes å være en viss sammenheng i dataene, da det kun er 7 (4+3) av kommunene som har søkt i ett av årene, men ikke det andre. De fleste kommunene søker enten i begge årene (12) eller i ingen av årene (9).

6.2.3 Kommunenes egenrapporterte kostnader til trygg skolevei

De 28 kommunene som svarte på undersøkelsen rapporterte om hhv. 179,9 mill NOK på TS tiltak i 2023, og 125,7 mill NOK i 2024, med et gjennomsnitt per kommune på hhv 6,4 og 4,5 mill NOK. Det var imidlertid stort spenn fra 0 kroner og i noen tilfeller noen få tusen kroner, og opp til 91 kroner i Bergen i 2023.

Vi har hentet tall fra Kostra for å se tallene fra kommunene i sammenheng, og for å kunne oppjustere disse tallene til en norsk sammenheng. Tabell 6.4 oppsummerer disse beregningene.

Tabell 6.4: Tilskudd og kostnader til trafikksikkerhet i hhv 2023 og 2024. Rapportert fra 28 kommuner og beregnet til Norge som et snitt.

	2023	2024	2023 og 2024
Tilskudd fra Statens vegvesen (28 kommuner)	5 110 000	5 245 000	10 355 000
Kostnader til TS (28 kommuner)	179 918 000	125 732 000	305 650 000
Brutto investeringsutgifter til kommunale veier og gater (kr),(28 kommuner)*	546 483 767	812 402 189	1 358 885 956
Brutto investeringsutgifter til kommunale veier og gater (kr), (Norge)*	7 942 559 848	8 669 417 086	16 611 976 934
Kostnader til TS (Norge)	2 614 915 293 +22 100 000	1 341 732 529 +23 600 000	=4 002 347 822
Snitt for begge år			2 001 173 911

* Kostra

Samlet tilskudd fra Statens vegvesen til de 28 kommunene vi har undersøkt utgjør i denne perioden 10,3 mill. NOK. I samme periode har kommunene samlet brukt 305 mill. NOK på trafikksikkerhetstiltak (TS-tiltak). Dette tilsvarer 22 prosent av de totale investeringene i kommunale veger i disse kommunene, som beløper seg til 1,36 mrd. NOK. Andelen brukt på TS-tiltak kan dermed uttrykkes som:

305 mill. / 1 360 mill. = 0,22 (22 prosent).

For å skalere dette til nasjonalt nivå legges samme andel til grunn for samlede kommunale veginvesteringer i Norge. Med et samlet investeringsnivå på 16,6 mrd. NOK over to år gir dette:

0,22 × 16,6 mrd. NOK = om lag 3,65 mrd. NOK til TS-tiltak.

Når Statens vegvesens tilskudd til kommunene inkluderes – 22,1 mill. NOK det ene året og 23,6 mill. NOK det påfølgende året – gir dette et samlet estimat på om lag 4,0 mrd. NOK over to år, tilsvarende om lag 2,0 mrd. NOK per år.

Anslaget bygger på en forutsetning om at andelen av kommunale veginvesteringer som brukes på trafikksikkerhetstiltak i de 28 kommunene er representativ for kommunesektoren som helhet. Dette er en forenkling, ettersom prioriteringer kan variere betydelig mellom kommuner, blant annet som følge

av ulik størrelse, ulykkesnivå, økonomisk handlingsrom og grad av statlig medfinansiering. Videre forutsetter beregningen at definisjon og avgrensning av TS-tiltak er sammenlignbar mellom kommunene og på tvers av datakilder. Resultatet må derfor forstås som et grovt overslag på aggregert nivå, og ikke som et presist estimat for faktisk ressursbruk på trafikksikkerhet i norske kommuner.

7 Konklusjon og diskusjon

7.1 Hva forklarer kostnadsutviklingen innen skoleskyss, og hvordan få kontroll den?

7.1.1 Hva forklarer kostnadsutviklingen?

Omfanget av skoleskyss, dvs. antall elever som er skoleskyssberettigede, er avgjørende for kostnadsutviklingen. Våre analyser viser at omfanget av skoleskyssberettigede kan forklares med skoletetthet (antall skoler per innbygger), skolens størrelse, skoletype (hhv. privatskole og ungdomsskole) og befolkningstetthet i kommunene. I rurale områder er omfanget av skoleskyss i tillegg signifikant avhengig av karakteristika ved vegnettet og trafikksikkerheten i skolekretsen, selv når det kontrolleres for øvrige forhold. Dette indikerer at avstand og tilgjengelighet, kombinert med kvaliteten på lokal infrastruktur, spiller en særlig viktig rolle for skoleskyssbehovet i rurale kommuner. Vi finner ingen sammenheng med skolenedleggelser i konkrete kommuner og omfang av skoleskyss, noe som tyder på at sammenhengene er komplekse. Men ettersom skoletetthet kan forklare omfang, er det grunn til å tro at skolenedleggelser vil påvirke omfanget på et mer generelt nivå, selv om effekten ikke nødvendigvis fremtrer tydelig i kortsiktige eller kommunevise sammenlikninger. I rurale områder er sammenhengen mellom omfanget av skoleskyss og henholdsvis antall elever per skole, befolkningstetthet og avstander sterkere enn i urbane områder, noe som tyder på at effekten av skolenedleggelser på omfanget av skoleskyssberettigede vil være større i rurale områder enn i urbane. I et kostnadsperspektiv vil dette bety at samme reduksjon i skoletetthet vil forventes å gi større budsjettmessige konsekvenser i rurale områder enn i urbane områder. Dette understreker behovet for geografisk differensierte vurderinger av skolestruktur og skoleskyss i kommunal og fylkeskommunal planlegging.

I tillegg til omfang, kan kostnadsutviklingen forklares med om det er *åpen eller lukket transport og type transportmiddel* fordi det er ulike driftskostnader knyttet til disse. Våre beregninger tyder på at kostnadene knyttet til åpen skoleskyss er langt lavere enn for lukket skoleskyss, og at skysskostnadene ved båttransport og minibuss er betydelig høyere enn for transport med drosje. Et viktig funn er at andelen elever som får innvilget lukket skoleskyss er økende, noe som kan forklare deler av kostnadsveksten.

To av case-fylkene, Agder og Østfold, hadde opplysninger om den lukkede skoleskyssen var delt eller individuelt tilrettelagt. Analysene tyder på at individuelt tilrettelagt skoleskyss utgjør en marginal gruppe av de skyssberettigede elevene med lukket transport, og at det heller ikke har vært en systematisk vekst i individuelt tilrettelagt skyss. Dette tyder på at individuell tilrettelagt transport i liten grad kan forklare kostnadsutviklingen innen skoleskyss.

Andelen av skoleskyssberettigede som får innvilget skoleskyss grunnet «farlig skolevei» (kommunalt vedtak) har holdt seg mer eller mindre stabil i de fire case-fylkene. Dette tyder på at tiltak for å utbedre farlig skolevei har hatt en begrenset effekt i å redusere antallet elever som har skoleskyss, og i liten grad kan forklare kostnadsutviklingen. I tillegg kommer at de som får skoleskyss grunnet «farlig skolevei» utgjør en marginal gruppe av de skyssberettigede, noe som innebærer at tiltak rettet mot disse gruppene vil ha lav avkastning siden de ikke vil evne å påvirke flertallet av antallet skyssberettigede . Andelen som får skoleskyss grunnet «helserelaterte årsaker» utgjør også en marginal gruppe av de skyssberettigede (totalt sett) og varierer mellom 5 og 13 prosent i de fire case-fylkene. I et par av case-fylkene har det var en viss vekst i dette som årsak i perioden 2020-2024. Våre analyser viser at en stor andel av de som får skoleskyss grunnet «helserelaterte årsaker» får lukket skoleskyss, som er langt mer kostnadskrevende enn åpen skoleskyss. Det er dermed grunn til å tro at en vekst i antallet som får skyss grunnet «helserelaterte årsaker» vil kunne påvirke kostnadsutviklingen til en viss, men ikke i betydelig grad.

I tillegg viser våre analyser av data fra case-fylkene at andelen skyssberettigede som har lengre avstand mellom hjem og skole enn den normerte grensen ligger stabilt på 80-85 prosent (2018-2024) av alle som får innvilget skoleskyss, uavhengig av vedtaksgrunn. Dette tyder på at det er et teoretisk potensiale for å redusere antall skyssberettigede elever med opptil 10-15 prosent.

Analysene basert på nasjonale tall er representative. Når det gjelder analysene basert på data innhentet fra case-fylkene, må vi ta forbehold om at de påviste sammenhenger ikke nødvendigvis gjelder alle fylker i Norge.

7.1.2 Hvordan få kontroll på kostnadsveksten?

Funnene i denne studien peker på tre viktige tiltak for å få kontroll på kostnadsveksten:

- Forbedring i samordnet **transport – og arealplanlegging (inkludert skolestruktur).** At 80-85 prosent av de skoleskyssberettigede elevene bor over normerte avstandsgrenser for skoleskyss, tyder på at det er behov for en god samordnet transport- og arealplanlegging i landets kommuner og fylker. Skolestørrelse og – tetthet er blant de viktigste driverne for kostnadsutviklingen. Dette skyldes den sterke sammenhengen mellom tilgjengelighet til tjenester og transportbehov. Også type skole har betydning for skyssomfang, siden privat- og ungdomsskoler har et større omland og derfor et større skyssbehov. Det er mulig å forbedre samordnet transport- og arealplanlegging ved – for eksempel - å foreta en tiltakskostnadsanalyse for skolesektoren hvor de økonomiske gevinster av stordrift av skoler vurderes opp mot kostnader som større og færre skoler per kommune innebærer i form av økte transportkostnader. En slik analyse burde også inkludere økte skysskostnader ved at privatskoler opprettes der lokale skoler nedlegges. Våre analyser tyder på at en forbedring i transport- og arealplanleggingen vil være spesielt viktig i rurale områder, ettersom sammenhengen mellom omfanget av skoleskyss og henholdsvis antall elever per skole, befolkningstetthet og avstander er sterkere i rurale områder enn i urbane områder.
- **Behov for optimal transportplanlegging** for å kutte kostnader. Et viktig funn er at andelen elever som transporteres i lukket skoleskyss er økende. Våre analyser tyder på at kostnadene ved åpen skoleskyss er langt lavere enn for lukket skoleskyss. Samtidig vil opprettelse av bussruter med hovedformål om å betjene skolereiser, som også vil gi et tilbud til andre reisende, kunne gi lav nytte-kostnadsbrøk dersom kapasitetsutnyttelsen blir lav. Det er derfor behov for at fylkene søker å utforme transporttilbudet slik at de samlede operatørkostnadene blir så lave som mulig, gitt den normerte transportetterspørselen (dvs. gitt volum og mønster i transportbehov). Dette innebærer å fatte gode beslutninger om ruteplanlegging i den ordinære kollektivtransporten, samt om valg av logistikkløsninger og transportmidler innen lukket skyss.
- **Utbedring av «farlig skolevei».** Ettersom man ikke kan gjøre noe målrettet med antallet elever som får skoleskyss innvilget grunnet «helserelaterte årsaker», er det først og fremst skoleskyss grunnet «farlig skolevei» det er mulig å ta tak i. Våre analyser tyder på at det er et teoretisk potensiale for å redusere antallet skyssberettigede elever med opptil 10-15 prosent. Dette krever en enorm satsning på trafikksikker skolevei. Samtidig – i dag er det en marginal gruppe som får innvilget skoleskyss grunnet farlig skolevei og mange ville uansett ha fått skoleskyss grunnet lang avstand mellom hjem og skole. I rurale områder vil nok potensialet være større til å redusere antall elever med skoleskyss grunnet «farlig skolevei», der vi ser at omfanget av skoleskyss i større grad er avhengig av hvor trafikksikkert vegnettet er i skolekretsen enn i urbane områder. Potensialet for reduksjon vurderes likevel å være større i rurale områder enn i urbane. I rurale kommuner viser analysene at omfanget av skoleskyss i større grad henger sammen med karakteristika ved vegnettet og lokal trafikksikkerhet i skolekretsen, mens slike forhold har mindre forklaringskraft i urbane områder. Dette indikerer at tiltak rettet mot utbedring av farlige skoleveier – som redusert fartsnivå, fartsdempende tiltak og tryggere gang- og sykkelløsninger – kan ha størst effekt i rurale områder, der skoleavstander og vegstandard varierer betydelig innen samme skolekrets. Selv om det generelt ikke er mye å hente i besparelser for

skoleskyss, vil likevel utbedring av farlig skolevei være viktig for å nå målet om 80 prosent aktiv reise til skolen, spesielt i rurale strøk.

- **Få kontroll på kostnadsveksten i enhetspriser for transport**: Aarhaug mfl. (2025b) gjør en grundig utredning av kostnadsutviklingen innen bussmarkedet og dens determinanter som kan legges til grunn i videre arbeid for å påvirke enhetspriser ved transport.

Et annet tiltak som kan vurderes, er økt bruk av **samkjøring** og kjøregodtgjørelse, dvs. foreldre deler (bytter) på å transportere barna til skolen. Som vi har sett, er bilandelen på skolereiser høy, og den har økt betraktelig siden slutten av 70-tallet, på bekostning av sykling og bruk av kollektivtransport. Det er grunn til å tro at dette blant annet skyldes en kulturendring i barnefamilier de siste tiårene, både fordi barns og foreldre i større grad opplever en mer krevende organisering av hverdagen i tid og rom sammenliknet med tidligere, men også fordi det har vært en endring i foreldreideologien – mot det som kalles intensivt foreldreskap. Man kan heller ikke utelukke strukturelle forklaringer på den økte bilbruken på skolereiser, som f.eks. at skolereisene har blitt lengre, noe som også er blitt vist i denne studien at ungdom (13-15 år) har fått lengre skolereiser de siste ti årene. En nyere studie, som riktignok omhandlet foreldrekjøring til fritidsaktiviteter, viser at samkjøring er det vanligste tiltaket i dag for å redusere foreldrekjøring til fritidsaktiviteter (Nordbakke og Lunke 2023). Dette kan tyde på at det er et potensial også for mer bruk av samkjøring på skolereiser, og spesielt hvis det kommer kjøregodtgjørelser i tillegg. For å forhindre at dette går ut over målet om å få flere til å gå og sykle på skolereiser, vil man måtte sette krav til avstander også her for å få innvilget en slik transport. For å vurdere potensialet for samkjøring på skolereiser (både fra og til) er det imidlertid behov for mer forskning både på hvordan foreldre og barn vurderer et slikt tiltak og hva som kan være barrierer med et slik tiltak (f. eks. det kan kanskje være lettere å samkjøre til skolen enn fra skolen, da kanskje noen foreldre må dra hjem fra jobb tidligere). En første start kunne være å inkludere dette i optimeringsanalyser av transporttilbudet, som nevnt over, for å få kunne vurdere mulige nytte og kostnader ved innføring av et slikt tiltak.

Videre viser erfaringene (intervjuer med representanter fra Vestland fylkeskommune) fra Vestland at å benytte et **rådgivende utvalg** i behandlingen av søknader om lukket skoleskyss av helsemessige årsaker bidrar til bedre, mer effektiv og rettferdig saksbehandling (se vedlegg 3). Det kan også bidra til at barn som ikke trenger det ikke får lukket skoleskyss.

7.1.3 Trender som kan få betydning for kostnadsveksten

Noe som er avgjørende for utviklingen av omfanget av skoleskyss – og dermed også kostnadsutviklingen, er antall elever i skolealder. Det er noen trender som peker på at **antallet elever kan synke** fremover. Tall fra Statistisk sentralbyrå viser at det kun har vært en liten reduksjon (0,3 prosent) i antall elever i grunnskolen i perioden 2015 til 2025 (SSB 2025). Imidlertid har antall levendefødte barn har siden 2009 falt fra 62 000 til 54 000 i 2024, og denne nedgangen er den sterkest siden 1970-tallet (Kilde SSB, tabell 05803 og Fødselstallsutvalget 2024). Om denne utviklingen skulle fortsette, kan det på lang sikt føre til «naturlige» reduksjoner i kostnader innen skoleskyss. En trend som er tydeligere, er at antall grunnskoler har blitt redusert med 7,1 prosent i perioden 2015-2025 (SSB 2025). Mens offentlige grunnskoler skoler har opplevd en reduksjon på 10,1 prosent i samme periode, har det vært en økning i private grunnskoler på 24,6 prosent (SSB 2025). Målt i antall elever har økningen i elever private skoler økt med 50,2 prosent, mens antall elever i offentlig skole har blitt redusert med 2 prosent i perioden 2015-2025 (SSB 2025). Som våre analyser har vist, har både skoletetthet og private skoler en positiv sammenheng med omfang av skoleskyss. Om både antallet grunnskoler reduseres og antallet private grunnskoler (og elever i disse) økes kan disse trendene bidra til fortsatt kostnadsvekst innen skoleskyss.

Flere studier fra Norge, har også vist at det har vært en utvikling over tid (tilbake til 1992 for enkelte) i andelen som barn og unge som rapporterer som psykiske plager, og at utviklingen har vært noe større for jenter enn for gutter (Bang 2024). Som nevnt tidligere har det vært en økning i andelen som får innvilget skoleskyss av «helserelaterte årsaker» i noen av case-fylkene. Samtidig utgjør denne andelen en marginal gruppe av det totale antallet som får skoleskyss. Det kan likevel ha innvirkning på kostnads-

utviklingen innen skoleskyss ettersom de som får innvilget skoleskyss grunnet «helserelaterte årsaker» i større grad får lukket transport, som er mer kostnadskrevende enn åpen skoleskyss.

7.2 Er vi på rett vei med tanke på «farlig» skolevei – og hvis ikke, hvilke tiltak må til?

7.2.1 Er vi på rett vei i arbeidet med «farlig skolevei»?

Noen funn fra prosjektet indikerer at vi er på rett vei med tanke på arbeidet med trygg og sikker skolevei – eller i hvert fall at ikke skoleveien er blitt farligere enn før. For eksempel har studien vist at andelen elever i barneskolen som går til skolen har holdt seg mer eller mindre stabil siden 70-tallet. Dette kan imidlertid også forklares med at det har vært en sterk sentralisering de siste årene og at flere elever (generelt i grunnskolen) kan ha fått kortere skolevei fordi de nå bor mer sentralt enn tidligere. Vi kan derfor ikke bruke dette som en indikator på om man er på rett vei med tanke på trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Analysene av transportmiddelbruk på skolereiser viser videre at andelen barn som sykler har gått ned blant barn i barneskole siden 70-tallet og blant ungdom siden 2013/2014, noe som kan indikere at flere opplever at det er mer trafikkfarlig å sykle i dag enn tidligere. Samtidig vet vi at det har vært en endring blant foreldre og barn i bruk av bil, og det er et åpent spørsmål om endringen i sykkelbruk og i bilbruk skyldes kulturendringer og/eller om det er blitt farligere å sykle til skolen. Det er behov for mer forskning hva gjelder barn og unges forhold til sykling – og foreldres forhold til barns sykling.

At antall drepte barn (0-14 år) i trafikken er blitt kraftig redusert, fra 103 i 1969 til null i 2019 (NTP), kan tyde på at veginfrastrukturen og dermed skolereisene er blitt mer trygge og trafikksikre. Det er imidlertid kjent at utviklingen også skyldes andre forhold, særlig utviklingen innen kjøretøyteknologi, bedre sikring av barn i bil og lavere eksponering, siden flere barn blir kjørt i bil på fritids- og skolereiser.

En mulig indikator vi har for å si noe om utviklingen i arbeidet med trygg og sikker skolevei, er analysene fra case-fylkene som viser utviklingen over tid i andel av skyssberettigede som får innvilget skoleskyss grunnet «farlig skolevei» (kommunalt vedtak). Denne andelen har ligget stabil i analyseperioden (2018-2025), noe som kan tyde på at skoleveien verken er blitt tryggere eller dårligere i perioden. Dette indikerer at arbeidet med å trygge og sikre skoleveien ikke har gitt spesielt stor avkastning, verken med tanke på å redusere kostnader knyttet til «farlig skolevei» innen skoleskyss eller tanke på å nå det nasjonale målet om at 80 prosent av barn og unge med inntil 2 og 4 kilometer skolevei skal gå eller sykle til skolen. Bedre historiske data om innvilgelser av skoleskyss grunnet «farlig skolevei» kunne gitt bedre innsikt i utviklingen over tid.

7.2.2 Hvilke tiltak må eventuelt til for å forbedre trafikksikkerheten på skoleveien?

Intervjuene foretatt med de utvalgte case-kommunene viser en klar vilje til å jobbe med å trafikksikre skoleveien. Disse ble imidlertid valgt ut fordi de jobbet systematisk med dette spørsmålet og skulle fungere som «best praksis»-case, som man kunne lære av. Men analysen av investeringer i trafikksikre skoleveier (kapittel 6) tyder også på at det er et stort behov – og vilje – til å arbeide med trafikksikre skoleveien i landets kommuner. I løpet av kun ett år søkte hele 89 kommuner (ca. 25 prosent av norske kommuner), med til sammen 163 søknader, om midler Statens vegvesens ordning med tilskudd for tryggere skoleveier og nærmiljøer. Totalt ble det søkt om 100 millioner kroner, mens det ble delt ut 22 millioner. Dette tyder på at det er et stort (udekket) behov for midler til dette arbeidet. En liknende oversikt over tilskudd fra Fylkeskommunenes tilskuddsordning finnes ikke. De kvalitative intervjuene med case-kommuner peker også på økonomi som en viktig hindring for arbeidet med trygg og trafikksikkerskolevei.

I det følgende foreslås tiltak – som ikke er gjensidig utelukkende - for å styrke arbeidet med trygg og trafikksikker skolevei.

Endringer i prioriteringer i Statens tilskuddsordning og Fylkeskommunenes tilskuddsordning

Analysene av hva som påvirker omfanget av skoleskyss, viser at jo mindre trafikksikkert vegnettet er i skolekretsen, jo større er antallet elever som får skoleskyss, men denne sammenhengen gjelder kun for rurale strøk og ikke urbane (se kapittel 3.4.2). Videre, de kvalitative intervjuene viser at det er spesielt små kommuner som sliter med arbeidet med trafikksikker skolevei, ikke bare på grunn av økonomi, men mangel på kapasitet og kontinuitet i arbeidet (se kapittel 5) . Basert på disse funnene, er vår anbefaling å prioritere mer rurale kommuner og små kommuner i tilskuddsordningene til Staten og Fylkeskommunene. For å lette arbeidet med prioriteringer av tilskudd, bør det også utvikles gode objektive indikatorer på trafikksikkerhet på skoleveien, i skolekretsen og/eller langs på ulike vegstrekninger som brukes av barn til skolen.

Synliggjøring av fylkeskommunenes og Statens ansvar der de er vegeier

Vi finner at flere kommuner opplever utfordringer med at deres ønsker for tiltak for å sikre skoleveier ikke nødvendigvis blir prioritert av enten fylkeskommunen eller Statens vegvesen, der disse er vegeier. Det kan også være store variasjoner mellom kommuner i hvilken grad fylkeskommunale og statlige veger inngår i skolekretsen. Et tiltak for å synliggjøre ansvarsforhold knyttet til å sikre skoleveier, samt forskjeller mellom kommunene, kan være å videreutvikle indikatoren på trafikksikkerhet i gitte skolekretser som er utviklet i dette prosjektet, slik at kommuner kan påvise objektivt farlige strekninger i skolekretsen og i hvilken grad dette er knyttet til fylkeskommunale og/eller statlige veier.

Forbedringer i organiseringen av arbeidet med trygg og trafikksikker skolevei i kommunene

Case-kommunene ble valgt ut fordi de allerede systematisk arbeider med trygge og trafikksikre skoleveier. De kvalitative intervjuene i kapittel 5 finner at en god og systematisk organisering av arbeidet sikrer helhetlige og effektive prosesser i dette arbeidet. Viktige kjennetegn ved denne organiseringen som fremmer helhetlige og effektive prosesser, et bedre kunnskapsgrunnlag og mer treffsikre tiltak er:

- Sertifiseringsordningen Trafikksikker kommune som virker som et verktøy for systematisering og forankring av arbeidet og som bidrar til bedre koordinering, tydeligere rutiner og økt involvering internt i kommunen
- Etableringen av hjertesoner rundt skoler, som reduserer biltrafikk og skaper tryggere transportmønstre, med høy grad av brukermedvirkning og lokal tilslutning
- Tverrfaglig samarbeid mellom tekniske tjenester, oppvekst, plan, helse, politi og eksterne aktører
- Lokal kompetanse og kontinuitet blant ansatte
- Tett samarbeid med fylkeskommunale og statlige aktører
- Bred brukermedvirkning – både fra skoler, barn og unge, innbyggere og lokale organisasjoner

Selv om også mange av case-kommunene oppgir å oppleve utfordringer særlig knyttet til begrensede ressurser, usikkerhet ved organisatoriske endringer og kapasitetsutfordringer (i små kommuner), viser studien at kommuner som arbeider systematisk og tverrfaglig oppnår gode resultater og klarer å styrke trafikksikkerheten rundt skolene over tid. Å forbedre organiseringen og jobbe mer systematisk som disse kommunene gjør, kan dermed bidra til bedre måloppnåelse.

Tiltak rettet mot foreldre og barn for aktiv og uavhengig transport på skolereisen

Trygg og trafikksikker skolevei er en nødvendig, men ikke tilstrekkelig forutsetning for å nå målet om at 80 prosent av barn med avstander inntil 4 kilometer skal gå eller sykle til skolen. Selv om skoleveien var 100 prosent trafikksikker og trygg – f.eks. med adskilte gange- og sykkelveier og ingen krysninger av vei (f.eks. ved bruk av underganger/tunneler) – er det ikke sikkert at flere barn og unge ville gå eller sykle til skolen. Det er også behov for holdningsskapende arbeid rettet mot foreldre (og barn) knyttet til barns uavhengige og aktive mobilitet. Tidligere forskning har pekt på at det har vært en kulturendring blant foreldre (og barn) som kan forklare noe av den økte bilbruken blant barn. Vår studie viser også at mange kommuner opplever at bilavhengighet blant foreldre er en barriere for deres arbeid med trafikksikker skolevei (se kapittel 6). Foreldre kjører barna selv på korte distanser. Det er grunn til å tro at vaner som dannes i ung alder tas med inn i voksenlivet. Om man aldri har syklet før, er det liten grunn til å tro at man skal begynne å sykle mye som voksen, selv om vi i dag har lite kunnskap om dette. Økt bruk av el-sparkesykler blant barn og unge kan også motvirke den ønskede aktive mobiliteten blant barn og unge. I tillegg kan bruk av el-sparkesykler også legge til enda en dimensjon i arbeidet med å trygge og sikre skoleveien og gjøre dette arbeidet mer komplekst.

Man kan også stille spørsmål om målet om at 80 prosent av barn og unge med inntil (2 km) og 4 kilometer skal gå eller sykle til skolen er hensiktsmessig. Kan man forvente at et barn på 7 år som går i andre trinn, skal gå eller sykle fire (3,99) kilometer til skolen? Om vi tar utgangspunkt i dagens situasjon, er målet nådd ved hhv 1 kilometer for barn i barneskolen og 2 kilometer for barn i ungdomsskolen (se kapittel 2). Så snart avstanden mellom skole og hjem er mer enn hhv 1 (barneskole) og 2 kilometer (ungdomsskole), øker andelen som bruker motoriserte fremkomstmidler, dvs. enten bil eller kollektivtransport.

Kombinasjon av «harde» og «myke» tiltak og gode evalueringer av disse

Både norske og internasjonale studier har vist at atferdsendringer – dvs. å få flere til barn til å gå eller sykle - er lettest å få til hvis man kopler «myke» og «harde» virkemidler, dvs. både holdningspåvirkning og fysiske forbedringer. Det er også enighet i litteraturen om at det er det gjennomført få systematiske evalueringer av konkrete effekter på transportatferd, helse eller ulykkesrisiko. Ifølge Kolbenstvedt (2014) skyldes dette at effektene først kommer på lang sikt, at mange faktorer virker inn på barns atferd og at en ikke kan forvente at skoler og kommuner skal ha ressurser til dette i tillegg til selve kampanjeaktiviteten.

7.3 Videre forskning

Det oppfordres til mer systematisk rapportering av vedtaksgrunner for skoleskyss slik at man kan følge utviklingen over tid. Denne rapporteringen bør harmoniseres blant kollektivselskapene slik at man kan få gode nasjonale tall på vedtaksgrunner og type skyssmiddel.

I tillegg kan man også videreutvikle indikatoren på hvor trafikksikkert vegnettet i en gitt skolekrets er, som er utviklet i dette prosjektet. Dette gir mulighet til objektivt å følge utviklingen i arbeidet med å trygge og trafikksikre skoleveien. En slik indikator vil også gjøre det mulig å sammenlikne skolekretser/kommuner med tanke på hvor trafikksikkert skoleveien og vegnettet er og gjøre prioriteringer basert på dette.

For å studere aktører, prosesser og virkemidler i kommunene for trafikksikker skolevei, valgte vi «gode/vellykkede» caser. Dette har i liten grad gitt oss innsikt i hva som er de vanligste «feilene» ulike kommuner gjør i arbeidet med trafikksikker skolevei eller hvilke utfordringer de har i dette arbeidet. Vi vet dessuten at det eksisterer langvarige konflikter mellom foreldre og kommune/fylkeskommune om trafikksikker skolevei og skoleskyss, men vår caseutvelgelse ga oss begrenset kjennskap til disse.

Hvordan slike konflikter håndteres av de ulike partene, og hvilke lærdommer som kan trekkes av dette, ville vært en nyttig kunnskap.

I case-studien undersøkte vi også ansvarsfordelingen mellom fylkeskommunene og kommunene, og et funn tyder på at saksgangen når det gjelder ulike trafikksikkerhetstiltak kan utgjøre en barriere for å få iverksatt ulike tiltak. Kommunenes samarbeid med Statens vegvesen er også sentralt i trafikksikkerhetsarbeidet. Innenfor rammene av dette prosjektet har vi imidlertid ikke hatt mulighet til å intervjue representanter for fylkeskommunene eller Statens vegvesen. Vi har heller ikke gjort noen systematisk vurdering av rutiner, samarbeid og ansvarfordeling mellom disse tre partene, eller hvilke forbedringspunkter som eventuelt finnes.

Det er behov for mer kunnskapsbasert og empirisk forskning på effekten av ulike tiltak for å gjøre skoleveien tryggere. I dag er veldig mange tiltak som settes i gang uten at om man vet at det faktisk vil ha en effekt på adferd, noe som er lite effektiv bruk av offentlige midler. Kolbenstvedt (2014) foreslår allerede i 2014 at det bør gis nasjonal støtte til å evaluere tiltak for å få flere barn og unge til å gå og sykle, blant annet ved innføring av en forsøksordning er tiltak og evaluering får støtte etter at de er blitt evaluert etter en bestemt mal. Gitt økonomiske begrensinger mange kommuner har, kan det imidlertid bli en utfordring å legge ut for midler til slikt arbeid. En fordel med opplegget som Kolbenstvedt (2014) foreslår er at et slikt opplegg (der man samler data fra ulike forsøk og tiltak i en nasjonal database) vil man kunne få et stort nok datagrunnlag til å måle effekter av ulike tiltak. Det vil imidlertid være tvil om man kan si noe om kausalitet med et slikt opplegg. Et alternativt til et slikt opplegg – eller noe som kan gjøres i tillegg - er å gjennomføres flere forskningsprosjekt med paneldata for å undersøke effekten av ulike tiltak i ulike geografiske kontekster både på adferdsendring og holdninger. For å kunne måle kausalitet, er det viktig at de gjennomføres som kvasi-eksperimenter, med kontroll og eksperimentgrupper. Det er viktig at man ser på effekten på adferd og ikke bare i hvilken grad tiltaket er «likt» eller har fått oppmerksomhet i befolkningen. I tillegg bør effekten av tiltaket studeres også over tid, for å se om adferdsendringen holder seg også en god stund etter at tiltaket ble gjennomført.

Som intervjuene med kommunene i dette prosjektet har vist, har kommuner utfordringer med bilavhengighet blant foreldre. I tillegg viser spørreundersøkelser (se kapittel 2) at barn i større grad bringes med bil til skolen. Et stort spørsmål er om dette bidrar til at barn sosialiseres til bilbruk. Dette har vi lite kunnskap om og vil kreve at man følger barn empirisk (f.eks. med panelundersøkelser) over lengre tid frem til de blir voksne. Selv om det finnes en del (eldre) kunnskap om årsaker til at barn blir kjørt til skolen, er det en svakhet ved disse at man har spurt om årsaker i spørreundersøkelser. Det typiske er at man kan krysse av for «trafikkfarlig skolevei», «det går kjappere», «barnet ønsker å bli kjørt». Det vil si, årsakene er kategorisert a priori av forskerne. Det er grunn til å tro at mekanismene er komplekse, og at det også har sammenheng med foreldres holdninger, egne transportvaner og organisering av egen hverdag (tids- og stedsbegrensninger). For å avdekke mulige komplekse mekanismer bak foreldrekjøring, er det behov for mer kvalitativ forskning. Slike studier vil også kunne avdekke foreldre og barns holdning til bruk av mer aktiv transport, som f.eks. sykling, som har blitt sterkt redusert blant barn de siste 50 årene.

Referanser

Andersen, S. S. (2006). Aktiv informantintervjuing. *Norsk statsvitenskapelig tidsskrift*, *22*(3), 278-298. https://www.idunn.no/doi/pdf/10.18261/ISSN1504-2936-2006-03-03

Agder fylkeskommune. (2022). *Barn og unges mobilitetsplan 2023-2033*. Agder fylkeskommune. https://agderfk.no/_f/p1/i2082c160-668e-4b34-bfa1-2c3f9e997208/vedlegg-1-fagrapport-barn-og-unge.pdf

Agder fylkeskommune. (2023). *Regional plan for mobilitet i Agder 2022-2033*. Agder fylkeskommune. https://pub.framsikt.net/plan/agder/plan-799ab201-b20a-43c5-8647-9c3014e5da70-14386/#/

Agder fylkeskommune. (2025a). Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet. I. https://agderfk.no/vare-tjenester/samferdsel/trafikksikkerhet/organisering-av-trafikksikkerhetsarbeidet/

Agder fylkeskommune. (2025b). *Trafikksikkerhetsforum*. Agder fylkeskommune. Hentet 15. oktober fra https://agderfk.no/politikk/fylkeskommunale-rad-og-forum/trafikksikkerhetsforum/

Andersen, B., Martinsen, L.-B. & Ursin, E. (2025, 5. mai). Når skolesekken pakkes bort. *NRK*. https://www.nrk.no/nordland/xl/skolevegring_-finnes-ingen-nasjonal-oversikt-over-bekymringsfullt-fravaer-1.17326557

Andersen, S. S. (2006). Aktiv informantintervjuing. *Norsk statsvitenskapelig tidsskrift*, *22*(3), 278-298. https://www.idunn.no/doi/pdf/10.18261/ISSN1504-2936-2006-03-03

Bakken, P. R. (2025, 16. september). Sju dødsulykker med ATV i år: Etterlyser tre tiltak. *Opp*. https://www.opp.no/nyheter/n/QMGb64/sju-doedsulykker-med-atv-i-aar-etterlyser-tre-tiltak

Bang, L. 2024. Psykiske plager og lidelser hos barn og unge. Delkapittel i Folkehelserapporten, Folkehelseinstituttet. Psykiske plager og lidelser hos barn og unge - FHI

Berry, J. M. (2002). Validity and Reliability Issues in Elite Interviewing. *PS, Political Science & Politics*, *35*(4), 679-682. http://journals.cambridge.org/action/displayAbstract?fromPage=online&aid=134503&fileId=S1049096502001166

Bradshaw, R. (1995). Why do parents drive their children to school? *Traffic engineering and control*, *36*(1), 16–19.

Elvik, R., Nævestad, T.-O., Blom, J., Egner, L. E., Milch, V., Bugge, M., Normann, H. E. & Skogli, E. (2025). Changes in road safety following regional administrative reforms in Norway. *Accident Analysis & Prevention*, *214*, 107969. https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2025.107969

Farsund kommune. (2021). *Trafikksikkerhetsplan for Farsund kommune*. Farsund kommune. https://farsund.kommune.no/_f/p1/i551d7e4f-fa2a-46b2-b9d3-57a7f99145ea/trafikksikkerhetsplan-2022-2026.pdf

Fremsam. (2025). *Om oss*. Nettverk for helsefremmende samfunn. Hentet 7. oktober fra https://www.fremsam.no/om-oss

Fyhri, A. 2002. Barns reiser til skolen. En spørreundersøkelse om reisevaner og trafikksikkerhet på skoleveien. TØI rapport 616/2002. Oslo, Transportøkonomisk institutt

Fyhri, A., Hjorthol, R. (2006). Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser. TØI rapport 869/2006

Fyhri, A., Randi Hjorthol, Roger L. Mackett, Trine Nordgaard Fotel, Marketta Kyttä 2011, Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures, Transport Policy, Volume 18, Issue 5: 703-710

Fødselstallsutvlaget 2024. Fallende fødselstall i Norge: utvikling og mulige tiltak for unge voksne

George, A. L. & Bennett, A. (2005). *Case Studies and Theory Development in the Social Sciences*. MIT Press.

Gerring, J. (2007). *Case Study Research: Principles and Practices*. Cambridge University Press.

Harstad kommune. (2023). *Kommunedelplan Mobilitet og kommunikasjon*. Harstad kommune. https://www.harstad.kommune.no/download/18.3b84deaf195b2464531457dc/1743682476930/Kommunedelplan%20mobilitet%20og%20kommunikasjon%20-%20Strategidel%203.pdf

Harstad kommune. (2025). Organisering av folkehelse og trygge lokalsamfunn i Harstad. I. Harstad kommune.

Harstadpakken. (2025). *Om Harstadpakken*. Hentet 8. oktober fra https://www.harstadpakken.no/om-harstadpakken/

Hasås, T. (2018, 11. juni). Vegvesenet med knusende kritikk av regionreformen: Mener regional veiadministrasjon blir dyrere og dårligere. *FriFagbevegelse*. https://frifagbevegelse.no/arbeidsmanden/vegvesenet-med-knusende-kritikk-av-regionreformen-mener-regional-veiadministrasjon-blir-dyrere-og-darligere-6.158.550769.ed95bd2ec6

Helsedirektoratet. (2021). *Sektorrapport om folkehelse 2021*. Helsedirektoratet. https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/sektorrapport-om-folkehelse

Hillman, M., J. Adams, and J. Whitelegg.1990. *One False Move … A Study of Children's Independent Mobility*. London: Policy Studies Institute.

Hjorthol, R., Jakobsen, M. H., Ling, R., Nordbakke, S., & Haddon, L. (2005). Den mobile hverdag. En kvalitativ studie om bruk av bil og kommunikasjonsmedier i barnefamilier. TØI rapport, 754

Hjorthol, R, Nordbakke, S. (2015). Barns daglige aktiviteter og reiser i 2013 og 2014. TØI rapport 1413/2015

Innland fylkeskommune 2022. Skoleskyss i Innlandet. Hvordan fungerer dagens ordning og forslag til forbedringstiltak.

Innlandet fylkeskommune. (2025, 29. oktober). Trafikksikkerhetsutvalget (FTU). I. Innlandet fylkeskommune. https://innlandetfylke.no/politikk/politisk-organisering/ovrige-rad-og-utvalg/trafikksikkerhetsutvalget/

International Transport Forum. (2021). Norway. I. International Transport Forum. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/norway-road-safety.pdf

Intervju 1 Nord-Aurdal kommune. (2025, 5. november). *Intervju til prosjekt om skolevei og skoleskyss* [Interview].

Intervju 2 Alver kommune. (2025, 16. oktober). *Intervju til prosjekt om skolevei og skoleskyss* [Interview].

Intervju 2 Farsund kommune. (2025, 14. oktober). *Intervju til prosjekt om skolevei og skoleskyss* [Interview].

Intervju 2 Nord-Aurdal kommune. (2025, 12. november). *Intervju til prosjekt om skolevei og skoleskyss* [Interview].

Intervju 3 Alver kommune. (2025, 12. november). *Intervju til prosjekt om skolevei og skoleskyss* [Interview].

Intervju 3 Farsund kommune. (2025, 15. oktober). *Intervju til prosjekt om skolevei og skoleskyss* [Interview].

Intervju 3 Oppdal kommune. (2025, 3. november). *Intervju til prosjekt om skolevei og skoleskyss* [Interview].

Intervju Alver kommune. (2025, 6. oktober). *Intervju til prosjekt om skolevei og skoleskyss* [Interview].

Intervju Farsund kommune. (2025, 6. oktober). *Intervju til prosjekt om skolevei og skoleskyss* [Interview].

Intervju Harstad kommune 2. (2025, 8. oktober). *Intervju til prosjekt om skolevei og skoleskyss* [Interview].

Intervju Harstad kommune 3. (2025, 30. oktober 2025). *Intervju til prosjekt om skolevei og skoleskyss* [Interview].

Intervju Harstad kommune. (2025, 9. oktober). *Intervju til prosjekt om skolevei og skoleskyss* [Interview].

Intervju Nullvisjonen Agder. (2025, 14. oktober). *Intervju til prosjekt om skoleskyss og skolevei* [Interview].

Intervju Oppdal kommune. (2025a, 7. oktober). *Intervju til prosjekt om skoleskyss og skolevei* [Interview].

Intervju Oppdal kommune. (2025b, 7. oktober). *Intervju til prosjekt om skolevei og skoleskyss* [Interview].

Intervju Skyss. (2025, 24. oktober 2025). *Intervju til prosjekt om skolevei og skoleskyss* [Interview].

Intervju Trygg Trafikk 2. (2025, 21. oktober). *Intervju til prosjekt om skolevei og skoleskyss* [Interview].

Intervju Trygg Trafikk. (2025, 20. oktober). *Intervju til prosjekt om skolevei og skoleskyss* [Interview].

Kalseth-Iversen, R. G. (2025, 7. juni). Nå skal trafikksikkerheten flyttes: – Har hengt litt i lufta. *OPP*. https://www.opp.no/nyheter/n/yEwyPe/naa-skal-trafikksikkerheten-flyttes-har-hengt-litt-i-lufta

Kjeldstadli, K. (1999). *Fortida er ikke hva den en gang var : en innføring i historiefaget* (2. utg. utg.). Universitetsforlaget.

Kolbenstvedt, M. (1986). Trafikkulykker og reisevaner blant skolebarn i Østfold 1985. Resultater fra en spørreundersøkelse blant 10.500 grunnskoleelever. TØI prosjektrapport, august 1986

Kolbenstvedt, M. 2014. *Mer aktiv transport blant barn – hvilke effekter har kampanjer?* TØI-rapport 1310/2014), Transportøkonomisk institutt

Kommunal- og distriktsdepartementet. (2025). Veileder og barn og unge i plan og byggesak. I. Kommunal- og distriktsdepartementet,. https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/veileder-om-barn-og-unge-i-plan-og-byggesak/id3118518/

Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2015). *Stortingsmelding 22 (2015-2016). Nye folkevalgte regioner - rolle, struktur og oppgaver*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet. https://www.regjeringen.no/contentassets/88e9ee4fdabe4cedaa6cfd74cf5cdbcb/no/pdfs/stm201520160022000dddpdfs.pdf

Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2018). *Oppgaver til nye regioner*. https://www.regjeringen.no/contentassets/4095feb6db1f4c228552fe41d4d18ff2/no/pdfs/stm201820190006000dddpdfs.pdf

Krogstad, J. R. (2020). *Trafikksikkerhetsarbeidet etter regionreformen*. NORCE Samfunnsforskning. https://norceresearch.brage.unit.no/norceresearch-xmlui/bitstream/handle/11250/2719786/Rapport%20NORCE%20Samfunn,%2033-2020.pdf

Kunnskapsdepartementet. (2024, 22. januar). *Mobbetallene i grunnskolen øker for andre år på rad* https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/mobbetallene-i-grunnskolen-oker-for-andre-ar-pa-rad/id3022421/

Kurseth, H. (2025, 25. oktober). Søskenparet kommer seg ikke hjem fra skolen. *VG*. https://www.vg.no/nyheter/i/mPGKR0/soeskenparet-kommer-seg-ikke-hjem-fra-skolen

Kyttä, M., Hirvonen, J., Rudner, J., Pirjola, I., Laatikainen, T. 2015. The last free-range children? Children's independent mobility in Finland in the 1990s and 2010s, Journal of Transport Geography, Volume 47: 1-12

Lexander, A. J. & Stenberg, M. S. (2024, 20. august). Må sette ned nemnd: Stor økning i elever som ikke kan ta skolebuss. *NRK*. https://www.nrk.no/innlandet/stadig-flere-unge-trenger-skoledrosje-pa-grunn-av-psykisk-helse---na-skal-ei-nemnd-bestemme-1.16953042

Mackett, R. L. (2002) Increasing car dependency of children. Should we be worried? Municipal Engineer 151, issue 1, 29-38

Mackett, R.L., Lucas, L., Paskins, J., Turbin, J. (2005) The therapeutic value of children's everyday travel. Transportation Research Part A, 39, pp. 205-219.

Myrvåg, O. (2025, 23. april). Trafikksikkerhet og mobilitet. I. Statens vegvesen. https://bymiljopakken.no/wp-content/uploads/2025/04/250423-OM-Bymiljopakken-v.2-1.pdf

Norconsult 2025. Indre Østfold fylkeskommune: Utredning om kostnader og behov for skoleskyss. Norconsult, Oslo

Nord-Aurdal kommune. (2023). *Økonomiplan for 2024- 2027. Nord-Aurdal kommune*. Nord-Aurdal kommune. https://www.nord-aurdal.kommune.no/_f/p1/ia187f4e7-2208-4a8b-bae2-d187aba5af6a/okplan-2024-2027-ks-vedtak-14-12-2023.pdf

Nord-Aurdal kommune. (2024). *Kommunedelplan for trafikksikkerhet- handlingsdel*. Nord-Aurdal kommune. https://www.nord-aurdal.kommune.no/_f/p1/i33779a38-01a1-4b23-8e11-0b9ffa89c3ae/handlingsdel-trafikksikkerhet-2024-2027.pdf

Nordbakke, S. 2019. Children's out-of-home leisure activities: changes during the last decade in Norway. Children's Geographies, 17(3), 347–360. Full article: Children's out-of-home leisure activities: changes during the last decade in Norway

Nordbakke, S. og Lunke, E. 2023. Kjørestopp – tiltak for å redusere foreldrekjøring til idrettsaktiviteter. TØI-rapport 1990/2023. Oslo, Transportøkonomisk institutt

Nævestad, T.-O., Milch Uhlving, V., Blom, J., Elvik, R., Bugge, M., Normann, H. E. & Skogli, E. (2023). *Innovasjon og trafikksikkerhet: Analyse av fire norske fylkeskommuner etter regionreformen*. Transportøkonomisk institutt. https://www.toi.no/publikasjoner/innovasjon-og-trafikksikkerhet-analyse-av-fire-norske-fylkeskommuner-etter-regionreformen

Nævestad, T.-O. & Milch, V. (2021). *Trafikksikker kommune som tiltak for å utvikle kommunal trafikksikkerhetskultur*. Transportøkonomisk institutt. https://www.toi.no/publikasjoner/trafikksikker-kommune-som-tiltak-for-a-utvikle-kommunal-trafikksikkerhetskultur

Nævestad, T.-O., Uhlving Milch, V., Blom, J., Elvik, R., Egner, L. E., Bugge, M., Normann, H. E. & Skogli, E. (2024). *Systemer for trafikksikkerhetsstyring, sikkerhetskultur og tilretteleggingsatferd*. Transportøkonomisk Institutt. https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=78121

Olsen, S. J. (2018). *Selecting road safety measures: Policies, structures and processes* [University of Oslo]. Oslo.

Opinion. (2024). *Nøkkeltallsrapport 2023. Nasjonal reisevaneundersøkelse.* Opinion. https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/reisevaner/2023/nokkeltallsrapport-rvu-2023_per-14.03.2024.pdf?v=494678

Oppdal kommune. (2022). *Kommunedelplan for Trafikksikkerhet i Oppdal 2023-2026*. Oppdal kommune. https://oppdal.kommune.no/om-kommunen/organisasjon/planer-og-strategier/gjeldende-planer-og-strategier/

Oppdal kommune. (2023). *Kommunedelplan for Trafikksikkerhet i Oppdal 2023-2026*. Oppdal kommune. https://oppdal.kommune.no/om-kommunen/organisasjon/planer-og-strategier/gjeldende-planer-og-strategier/

Oslo kommune. (2023). *Handlingsplan for trafikksikkerhet 2024-2027*. Oslo kommune. https://storymaps.arcgis.com/collections/1c7422a8987d440c94c5a3c62924173c?item=1

Politiet. (2025a). *Trafikksikkerhet*. Hentet 1. oktober fra https://www.politiet.no/rad/trafikk/

Politiet. (2025b). *Utrykningspolitiet*. Hentet 2. oktober fra https://www.politiet.no/om-politiet/organisasjonen/sarorganene/utrykningspolitiet/

Pooley, C.G, Turnbull, J. og M. Adams 2004. The Journey to School in Britain since the 1940s: continuity and change. *Area* 37 (1), 43-53.

RIF. (2025). *Norges tilstand 2025*. Rådgivende Ingeniørers Forening. https://rif.no/media/j9z3p7f8/production/01f05cd1cae7dbdcabc795e43c2d31bdb74b2343.pdf

Rowe, D. & Faulkner, G. (2018). *Effectiveness of active school transport interventions: A systematic review.* BMC Public Health.

Rødseth, K.L., Kuosmanen, T. og Holmen, R.B. (2025) Combining convex regression with the regression discontinuity design: Effectiveness of e-scooter providers during the Covid-19 lockdown. European Journal of Operational Research. DOI: https://doi.org/10.1016/j.ejor.2025.11.011.

Samferdseldsdepartementet. (2016). Meld. St. 33. Nasjonal transportplan 2018-2029. I. Samferdselsdepartementet.

Samferdselsdepartementet. (1999). *Stortingsmelding 46. Nasjonal transportplan 2002-2011*. Samferdselsdepartementet. https://www.regjeringen.no/contentassets/2f9ae96cfe2d47dc8edaf0e7eddb1317/no/pdfa/stm199920000046000dddpdfa.pdf

Samferdselsdepartementet. (2014). *På rett vei. Reformer i veisektoren*. Samferdselsdepartementet. https://www.regjeringen.no/contentassets/fa9a90ec1eda4c6a9215b6c803f88f8f/no/pdfs/stm201420150025000dddpdfs.pdf

Samferdselsdepartementet. (2021). *Stortingsmelding 20 (2020-2021). Nasjonal transportplan 2022-2033*. Samferdselsdepartementet. https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-20-20202021/id2839503/

Samferdselsdepartementet. (2024a, 3. mai). *226 000 kroner til trafikksikkerhetstiltak i Vestland* https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/18086292/226-000-kroner-til-trafikksikkerhetstiltak-i-vestland?publisherId=8768166&lang=no

Samferdselsdepartementet. (2024b). *Stortingsmelding 14 (2023-2024). Nasjonal transportplan 2025-2036.* Samferdselsdepartementet. https://www.regjeringen.no/contentassets/aaee20cf5a9e468ea97fd51638c42407/no/pdfs/stm202320240014000dddpdfs.pdf

Shaw, B., Watson, B., Frauendienst, B., Redecker, A., Jones, T. and M. Hillman. 2013. *Children's independent mobility: a comparative study in England and Germany (1971-2010)*. London: Policy Studies Institute.

Skår, K. L. & Skifjeld, A. (2024, 22. august). Tiårsjubileum for «hjertesoner» – det startet i Farsund. *NRK*. https://www.nrk.no/sorlandet/tiarsjubileum-for-_hjertesoner_-_-det-startet-i-farsund-1.17009299

Strand, A. (1981). Aksjon skoleveg 1979-80. Sammenfatning og analyse av foresattes svar på spørsmål i tilknytning til barnets skoleveg. NIBR-rapport 1981:8

SSB 2025. Elevar i grunnskolen – SSB

SSB. (2025, 30. mai). Trafikkulykker før og nå. I. Statistisk sentralbyrå. https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/artikler/faerre-trafikkulykker-tross-flere-biler

Statens havarikommisjon. (2025). *Om Statens havarikommisjon*. Hentet 2. oktober fra https://havarikommisjonen.no/Om-oss

Statens vegvesen. (2024). *Trafikksikkerhetsutviklingen 2023. Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/trafikksikkerhetsutviklingen-2023.pdf?v=4aa23f

Statens vegvesen. (2025a). *Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljø*. Statens vegvesen. Hentet 1. oktober fra https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/tilskudd-til-tryggere-skoleveier-og-narmiljoer/

Statens vegvesen. (2025b). *Vårt samfunnsoppdrag*. Hentet 1. oktober fra https://www.vegvesen.no/om-oss/om-organisasjonen/om-statens-vegvesen/samfunnsoppdrag-ansvar-oppgaver/vart-samfunnsoppdrag/

Statens vegvesen, politiet, Trygg Trafikk, KS, Helsedirektoratet & Utdanningsdirektoratet. (2021). *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. Statens vegvesen. https://www.regjeringen.no/contentassets/c91632e1e2a84454b72072c5d51bf517/nasjonal-tiltaksplan-for-ts-pa-vei-2022-2025-endelig.pdf

Tangen, L. & Leite, S. R. (2025, 14. juli). ATV-ulykkene skyter i været: – Jeg var full av testosteron. *TV2*. https://www.tv2.no/nyheter/innenriks/atv-ulykkene-skyter-i-vaeret-jeg-var-full-av-testosteron/17866841/

Troms fylkeskommune. (2025, 04.01.2025). *Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsutvalg*. Hentet 1. oktober fra https://www.tromsfylke.no/politikk/andre-rad-og-utvalg/fylkeskommunalt-trafikksikkerhetsutvalg/

Trygg Trafikk. (2024, 14. august). *Skolestart: Trygg Trafikk ber kommuner og skoler ta større ansvar for skoleveien* https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/18166120/skolestart-trygg-trafikk-ber-kommuner-og-skoler-ta-storre-ansvar-for-skoleveien?publisherId=4757226&lang=no

Trygg Trafikk. (2025a). *Et trafikksikkerhetstiltak i Agder Fylkeskommune*. Trygg Trafikk. Hentet 14. oktober fra https://www.tryggtrafikk.no/fylkeskontorer/trygg-trafikk-agder/trafikksikkerhets-ambassadorer/trafikksikkerhets-ambassadorene-er-i-gang/

Trygg Trafikk. (2025b). *Godkjente kommuner*. Hentet 1. oktober fra https://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/godkjente-kommuner/

Trygg Trafikk. (2025c). *Kriterier og veileder for skolene i kommunen*. Trygg Trafikk. Hentet 9. oktober fra https://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/kriterier-og-veileder/kriterier-og-veileder-for-skolene-i-kommunen/

Trygg Trafikk. (2025d). *Skoler som er i gang med hjertesone*. Hentet 27. august fra https://www.tryggtrafikk.no/barnehage-og-skole/hjertesone-tryggere-skolevei/skoler-som-er-i-gang-med-hjertesone/

Trygg Trafikk. (2025e). *Årsberetning 2024*. Trygg Trafikk. https://www.tryggtrafikk.no/content/uploads/2025/05/TT_Arsberetning-2024_oppslag.pdf

Trøndelag fylkeskommune. (2025, 30.06.2025). *Trafikksikkerhetsutvalget*. Hentet 1. oktober fra https://www.trondelagfylke.no/politikk/politisk-organisering/styre-raad-utvalg/trafikksikkerhetsutvalget/

Uhlving, V. M., Nenseth, V., Ellis, I. O., Egner, L. E. & Nævestad, T.-O. (2024). *Kunnskapsgrunnlag om virkninger av Hjertesone*. Transportøkonomisk institutt. https://www.toi.no/publikasjoner/kunnskapsgrunnlag-om-virkninger-av-hjertesone

Utdanningsdirektoratet. (2019). *Rundskriv om skyss*. https://www.udir.no/regelverkstolkninger/opplaring/Skoleskyss/udir-2-2019-retten-til-skyss1/

Vegtilsynet. (2025). *Sammfunnsoppdrag*. Vegtilsynet. Hentet 2. oktober fra https://vt.no/om-oss/samfunnsoppdrag

Vestland fylkeskommune. (2025a). Trafikktryggingsutvalet. I. Vestland fylkeskommune. https://www.vestlandfylke.no/politikk/politisk-organisering/trafikktryggingsutvalet/

Vestland fylkeskommune. (2025b). *Trafikktryggingsutvalet*. Hentet 1. oktober fra https://www.vestlandfylke.no/politikk/politisk-organisering/trafikktryggingsutvalet/

Villa-González, E. et al. (2018). *Systematic review of interventions for promoting active school transportation.*

Vaag Iversen, J.M., og Nyhus, O.M. 2015. Kostnader ved skoleskyss. SØF-rapport nr 03/15. Senter for økonomisk forskning AS, Trondheim.

Aarhaug, J., Harzer, C.G. og Wolday, F. (2025a) Kollektivtrafikken 2024 – Utvikling fra 2019. TØI rapport 2102/2025. Transportøkonomisk institutt, Oslo

Aarhaug, J., Krehic, L., Tveit, A.K., og Wolday, F. (2025b) Kostnadsutvikling i bussmarkedet. Årsaker og sammenhenger. TØI rapport 2013/2025. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Vedlegg

Vedlegg 1. Datamatrise til utfylling hos kollektivselskaper

Vedleggstabell 1.1 Hovedtabell. Antall skoleskyssberettigede etter skole, år, trinn, vedtaksgrunn, åpen/lukket, avstand hjem-skole, skyssmiddel og antall med delt bosted.

Skolenavn	År	Klassetrinn	Vedtaksgrunn	Åpenhet	Avstand	Antall skyssberettigede elever, fordelt per skyssmiddel								Antall skyssberettigede elever med delt bosted
						Båt	Bane	Buss	Minibuss	Taxi, delt	Taxi, individuell	Kjøregodtgjørelse	Annet	
Åsgård skole	2018	1. trinn	Båtskyss	Åpen	<=2									
Åsgård skole	2018	1. trinn	Medisinsk (lang og kort)	Åpen	<=2									
Åsgård skole	2018	1. trinn	Kommunalt vedtak (farlig skolevei)	Åpen	<=2									
Åsgård skole	2018	1. trinn	Medisinsk (lang og kort)	Lukket	<=2									
Åsgård skole	2018	1. trinn	Kommunalt vedtak (farlig skolevei)	Lukket	<=2									
Åsgård skole	2018	1. trinn	Avstand fra hjemmet	Åpen	>2									
Åsgård skole	2018	1. trinn	Båtskyss	Åpen	>2									
Åsgård skole	2018	1. trinn	Medisinsk (lang og kort)	Åpen	>2									
Åsgård skole	2018	1. trinn	Avstand fra hjemmet	Lukket	>2									
Åsgård skole	2018	1. trinn	Medisinsk (lang og kort)	Lukket	>2									
Åsgård skole	2018	2.-10. trinn	Båtskyss	Åpen	<=4									
Åsgård skole	2018	2.-10. trinn	Medisinsk (lang og kort)	Åpen	<=4									
Åsgård skole	2018	2.-10. trinn	Kommunalt vedtak (farlig skolevei)	Åpen	<=4									
Åsgård skole	2018	2.-10. trinn	Medisinsk (lang og kort)	Lukket	<=4									
Åsgård skole	2018	2.-10. trinn	Kommunalt vedtak (farlig skolevei)	Lukket	<=4									
Åsgård skole	2018	2.-10. trinn	Avstand fra hjemmet	Åpen	>4									
Åsgård skole	2018	2.-10. trinn	Båtskyss	Åpen	>4									
Åsgård skole	2018	2.-10. trinn	Medisinsk (lang og kort)	Åpen	>4									
Åsgård skole	2018	2.-10. trinn	Avstand fra hjemmet	Lukket	>4									
Åsgård skole	2018	2.-10. trinn	Medisinsk (lang og kort)	Lukket	>4									

Vedleggstabell 1.2: Oversikt over antall skoleskyssberettigede etter årsaker/vedtaksgrunn.

Skolenavn	År	Trinn	Antall skyssberettigede elever, per årsak				
			Avstand fra hjemmet	Båtskyss	Medisinsk (lang og kort)	Kommunalt vedtak (farlig skolevei)	Annet
Åsgård skole	2018	1. trinn					
Åsgård skole	2018	2.-10. trinn					

Formålet med denne tilleggstabellen var å kartlegge hvor mange elever som har flere **årsaker** (kolonnevis i denne tabellen) til skoleskyss enn kun **vedtaksgrunnen** (inngår i hovedtabell)

Vedleggstabell 1.3: Forklaringer (sendt sammen med tabellene V1.1 og V1.2).

Variabel	Definisjon
År	Vi ønsker årlige data for perioden 2018-2025
Åpenhet	Med åpen skoleskyss mener vi at elevene fraktes ved bruk av det regulære rutetilbudet
	Med lukket skoleskyss mener vi skyss med et transportmiddel som ikke går i rute, og som kun betjener passasjerer skyssen er bestilt for
Avstand til hjemmet	Ved delt bosted legges den lengste avstanden til grunn
Minibuss	En minibuss kan maksimalt være 8 meter lang og frakte opptil 16 personer
Taxi, delt	Transport med drosje, hvor elevene ikke har vedtak om å være alene i bilen
Taxi, individuell	Transport med drosje, hvor eleven har vedtak om å være alene i bilen
Årsak	Forhold som gir eleven rett til skoleskyss. Hver elev kan ha flere årsaker
Vedtaksgrunn	Årsaken som er lagt til grunn for innvilgning av skoleskyss. Hver elev har kun en vedtaksgrunn

Vedlegg 2. Metodisk rammeverk for nytte-kostnadsanalyse av tiltak for å redusere omfang og kostnader ved skoleskyss

Vi beskriver her et opplegg for nytte-kostnadsanalyse av tiltak for å redusere kostnader ved skoleskyss. Dette er eksempelvis mulig ved å kombinere de empiriske analysene i kapittel 3.4 med tiltakskostnader. Vi vil i dette kapitlet etablere et enkelt matematisk rammeverk for å forstå hvordan en endring i en faktor som er bestemmende for omfanget av skoleskyss kan påvirke skysskostnadene til kommunene.

La $e_i(\boldsymbol{z}_i)$ være antall elever som får skoleskyss ved skole i. Disse er en funksjon av uavhengige variabler z_i, som blant annet beskriver faktorer som kan påvirkes av det offentlige, herunder

- Attributter ved og standarden på transportinfrastrukturen rundt skolen (trygg skolevei)
- Skoletetthet i skolekretsen

Vi viser igjen til kapittel 3 for deskriptive og statistiske analyser av faktorer som påvirker omfanget av skoleskyss.

La s_{mi} være andel av elever som transporteres med transportmiddel m ved skole i, mens c_m er enhetskostnaden ved transportmiddel m. Vi kan da formelt definere samlede kostnader ved å tilby skyss til skole i som

$$\boldsymbol{C_i = e_i(z_i) \times \sum_{m \in \mathcal{M}} s_{mi} \times c_m} \qquad \textbf{[1]}$$

Gjennom å benytte likning 1 kan vi vurdere gjennomsnittlig kostnadsreduksjon dersom attributt k – for eksempel skoletettheten i kommunen hvor skole i er lokalisert – endres med en enhet. Dette skriver vi formelt som

$$\boldsymbol{\frac{\partial C_i}{\partial z_{ik}} = \frac{\partial e_i(z_i)}{\partial z_{ik}} \times \sum_{m \in \mathcal{M}} s_{mi} \times c_m} \qquad \textbf{[2]}$$

Vi kan dermed sammenlikne den estimerte kostnadsendringen (eks. reduksjonen i skysskostnader) med tiltakskostnader per enhet av attributt k for å synliggjøre nytte og kostnader av tiltak mtp. å begrense utgiftene til skoleskyss. Et eksempel vil være å sammenlikne økning i skysskostnader ved en økning i skolestørrelse mot kommunenes besparelse ved stordrift innen skolesektoren.

Vedlegg 3. Erfaringer med medisinskfaglig bistand

For å treffe best mulige vedtak om hver enkelt elev som det søkes om lukket skoleskyss av helsemessige årsaker, benytter fylkeskommunene Vestland og Innlandet medisinskfaglig bistand i behandlingen av disse søknadene (Lexander & Stenberg, 2024). Vi har undersøkt nærmere hvordan ordningen fungerer i Vestland fylkeskommune, som var først i landet med dette.

Hordaland fylkeskommune innførte i 2019 en ordning der søknader om særskilt tilrettelagt skoleskyss (som lukket skoleskyss) ble behandlet av et rådgivende sakkyndig legeutvalg bestående av leger som rådgivning til saksbehandlingen i kollektivenheten Skyss. Ordningen ble videreført ved opprettelsen av Vestland fylkeskommune.

Det rådgivende utvalget og saksbehandlerne i Skyss har regelmessige møter der de blant annet drøfter hva slags behov elever med ulike typer diagnoser kan ha når det gjelder skyss (Intervju Skyss, 2025). Noen ganger er ikke dokumentasjonen som er lagt ved søknadene spesifikk nok, tilstrekkelig, eller beskriver på hvilken måte diagnosen gjør at barnet trenger skoleskyss. Da kan saksbehandlerne etterlyse mer dokumentasjon fra søkerne, slik som en funksjonsbeskrivelse. Mange saker blir innvilget når saksbehandlerne får tilstrekkelig relevant dokumentasjon på skyssbehovet (Intervju Skyss, 2025).

Saksbehandlerne i Skyss opplever at denne rådgivende legeordningen har gitt en solid kompetanse-heving hos dem ved at de i større grad er i stand til å vurdere hva slags skyssbehov elevene kan ha, oppnå riktigere saksbehandling og bedre ressursbruk. De diskuterer ulike løsninger for skoleskyss, hvor-dan elevenes skyssbehov vil utvikle seg, og så videre. De opplever at det at Skyss sine saksbehandlere grundig går gjennom ulike løsninger og tenker fremover, gjør at ordningen generelt blir akseptert, og at kvaliteten på informasjonen de mottar i sammenheng med søknadene generelt er mye høyere enn tidligere. Legene i utvalget har også bidratt til å utarbeide maler som gjør det enklere for legene som skal skrive legeerklæringer og for skolene når de involveres å gi saksbehandlerne relevant informasjon (Intervju Skyss, 2025). Samtidig opplever informanten i Skyss at høyere kompetanse hos saksbehand-lerne og rådgivende legeutvalg også gjør det enklere å utfordre søkerne på riktig måte og stille de riktige spørsmålene for å sikre barnets beste (Intervju Skyss, 2025):

I mitt hode handler dette bare om god saksbehandling etter forvaltningsloven, å sørge for at saken er tilstrekkelig opplyst når man fatter et vedtak. Det skal være balansert. Du skal sørge for å imøtekomme elevene sine behov, og du skal forvalte det offentlige sine penger på en god måte (Intervju Skyss, 2025).

Skyss sine saksbehandlere har også utstrakt dialog med representanter for skoler og kommuner, og har sine faste kontaktpersoner i hver kommune.

Vedlegg 4. Metode for case-utvelgelse (kommuner)

Utvelgingen skjedde i to steg. Vi valgte ut fylker først, basert på data om blant annet:

- økning i åpen og lukket skoleskyss, basert på data fra kollektivselskapene og fra Statistisk sentralbyrå
- beliggenhet i landet, vi ønsket at alle deler av landet skulle være representert, da vi antar at ulike deler av landet har noe ulike utfordringer, blant annet med at vinter-forhold kan gjøre at barn trenger skoleskyss deler av året
- hvorvidt skoleskyss avgjøres gjennom behandling i nemd/rådgivende utvalg, som er en nyvinning som kan bidra til å gjøre beslutningsprosessene bedre
- befolkningsvekst, da dette kan bidra til å øke behovet for skoleskyss fordi elevantallet da antakelig også vil gå opp
- hvorvidt fylkeskommunen har en trafikksikkerhetsrådgiver eller en behandling av søknader om individuell skoleskyss gjennom konsultasjon med leger
- om det har vært skolenedleggelser, da dette sannsynligvis ville gjøre at flere elever fikk lengre reisevei til sin skole og dermed økt sannsynlighet for å ha rettighet til avstandsbasert skoleskyss

Vi gikk også gjennom data for skolenedleggelser i perioden 2009-2024 for å få en indikasjon for mulig økt behov for skoleskyss på grunn av økte reiseavstander til skolene. Tall fra Utdanningsdirektoratet ble brukt for å se på fylker med skolenedleggelser.

Vi endte da med et utvalg på seks fylker: Agder, Innlandet, Troms, Trøndelag, Vestland og Østfold.

De foreslåtte fylkene ble så drøftet med oppdragsgivers arbeidsgruppe, som var enige i utvalget. Vi spurte så om tips til kommuner innen disse fylkeskommunene som vi burte undersøke nærmere basert på mulige utfordringer med skoleskyss og annet. Da fikk vi tips om kommuner innen fem av de seks fylkene, og vi gikk da videre og undersøkte kommunene vi fikk tips om. De fem fylkene i vårt utvalg presenteres i vedleggstabell 4.1:

	Økning skole-skyss 2019 til 2024 i %	SSB-tall lukket grunnskole-skyss 2024 antall	Skolenedleggels er fylkesnivå 2009-2024 tall fra Utdannings-direktoratet	Kommentarer	Helsefaglig rådgiver 2025	Befolkningsøkning 2020-2025	Begrunnelse
Agder	133,29	1717, (økning fra 2018, nedgang fra 2023 til 2024 for skoleskyss av alle)	Under 5 %	Barn og unge har selv bidratt til en egen mobilitetsplan. Deltar i kampanjer som beintøft og sykkel-dyktig. Hovedutvalg for samferdsel har hovedansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet. Er trafikksikker fylkeskommune. Nullvisjonen Agder: finansiert av fylkes-kommunen, jobber for trafikksikkerhet i alle aldre.	Ikke identifisert	Ja, alle kommuner	Inkl. pga. stor økning i transport, inkl. av grunnskole-elever, beliggenhet sør i landet.
Inn-landet	22,76	3974, reduksjon	Nærmere 25 %	Økningen i skoleskyss totalt. Skyldes bla. nedleggelser av VGS senere år. Trafikk-sikker fylkeskom-mune.	Ikke identifisert	Stor variasjon, en liten økning totalt.	Inkl. pga. rådgivende utvalg ved søknader for skoleskyss, beliggenhet. Norges største skoleskyss-fylke.
Troms	-28,94	518	-17,90 %		Ikke identifisert	Stor variasjon, liten økning totalt	Inkl. pga. bef. vekst og red. i skole-skyss, i Nord-Norge, skolenedleg-gelser.
Trøndelag	58,86	3498, økning	-11,10 %	Trafikksikker fylkeskommune.	Ikke identifisert	3,9 %, stor variasjon	Inkl. pga. vekst i grunnskole-skyss og pos. bef. utv. og beliggenhet.
Vestland		3082, økning	-15,50 %	Trafikksikker fylkeskommune.	Har kontaktperson er for folkehelse, rådgivende gruppe for søknader til skoleskyss.	2,9 % økning, stor variasjon	Inkl. pga. vekst i grunnskole-skyss, beliggenhet, rådgivende utvalg for å avgjøre individuell skoleskyss.

Etter dette spurte vi deltakerne i prosjektets arbeidsgruppe om tips til kommuner i disse fylkene som det var verdt å undersøke nærmere når det gjelder trafikksikkerhetsarbeid. Vi undersøkte så hvorvidt de foreslåtte kommunene var godkjente trafikksikkerhetskommuner av Trygg Trafikk, om skoler der har hjertesone, og hva vi kunne finne av ulik type informasjon på kommunenes nettsider. Det telte positivt om kommunene deltok i ulike initiativer som ville fremme trafikksikkerhet lokalt, slik som om skoler i kommunen deltar i MOTs programmer, i WHO-initiativet 'sunne kommuner' eller i Miljøagentenes kampanje 'Beintøft'.

Basert på tipsene og de oven nevnte trekkene valgte vi ut følgende kommuner: Oppdal i Trøndelag, Farsund i Agder, Harstad i Troms, Alver i Vestland og Nord-Aurdal i Innlandet.

TØI er et anvendt forskningsinstitutt som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet driver forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, bøker, seminarer, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafikksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, ITS, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transportbehov og generell transportøkonomi. Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forskningssamarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Postadresse:
Transportøkonomisk institutt
Postboks 8600 Majorstua
0349 Oslo
Norge

E-post: toi@toi.no

Kontoradresse:
Forskningsparken
Gaustadalléen 21

Hjemmeside: www.toi.no