VEDLEGG

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Samferdselskomiteen
Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref	Vår ref	Dato
	26/4001-	19. oktober 2026

Svar på dokument 8:322 S (2025-2026) om et nasjonalt trafikklyssystem for trygge skoleveier

Jeg viser til brev fra Stortingets samferdselskomité datert 5. oktober 2026 der det bes om Samferdselsdepartementets vurdering av representantforslag 8:322 S (2025-2026) fra stortingsrepresentantene Oda Indgaard, Siren Julianne Jensen, Marius Langballe Dalin og Frøya Skjold Sjursæther. I representantforslaget fremmes følgende forslag:
«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag til et nasjonalt trafikklyssystem for skoleveier i hele landet.»

Innledningsvis vil jeg understreke at regjeringen deler forslagsstillernes ambisjon om å gjøre skoleveiene tryggere og legge bedre til rette for at barn og unge kan gå eller sykle til skolen. En trygg skolevei er viktig både av hensyn til trafikksikkerhet, barns selvstendighet, folkehelse og målsettingen om mer aktiv transport blant barn og unge.

Forslagsstillerne viser til at kvaliteten på skoleveier varierer mellom ulike deler av landet, at det mangler en samlet nasjonal oversikt, og at dagens ansvarsdeling kan gjøre det krevende å få et helhetlig bilde av utfordringene. Dette er relevante problemstillinger. Det er også riktig at tryggheten på skoleveien vil kunne påvirke foreldres valg av transportmiddel og dermed barnas muligheter til å gå eller sykle til skolen.

Spørsmålet er imidlertid ikke om målet er godt, men om et nasjonalt trafikklyssystem er et egnet virkemiddel for å nå målet.

En skolevei kan i prinsippet defineres som ruten en elev har fra hjemmet sitt til skolen. De aller fleste hus/boliger innenfor en kommune faller inn under en skolekrets. De aller fleste

veiene/gatene innenfor en kommune kan derfor defineres som skolevei for én eller flere elever, kanskje sett bort fra de aller største hovedveiene.

Det er også krevende å definere hva som er en trygg skolevei. Risikoen avhenger blant annet av trafikkmengde, fartsnivå, kryssingspunkter, belysning, siktforhold, andelen tungtrafikk, tilrettelegging for gående og syklende, topografi, skolebarnas alder og lokale forhold som varierer betydelig mellom ulike steder i landet.

En skolevei som kan framstå som trygg i ett område, kan bli vurdert annerledes et annet sted. Et enkelt trafikklyssystem med kategoriene rød, gul og grønn vil derfor lett kunne gi et forenklet bilde av komplekse trafikksikkerhetsutfordringer. Det vil også være krevende å utvikle kriterier som oppfattes som treffsikre og legitime på tvers av store lokale forskjeller.

Ansvaret for skoleveier ligger i hovedsak hos kommuner og fylkeskommuner. Det er disse som eier og forvalter størstedelen av veinettet der barn ferdes til og fra skolen. Statens vegvesen har ansvar for riksveinettet, men dette utgjør bare en begrenset del av skoleveinettet. Et nasjonalt trafikklyssystem ville derfor være avhengig av omfattende rapportering, datainnsamling og jevnlige oppdateringer fra et stort antall kommuner og fylkeskommuner.

Etablering og drift av et slikt system ville kreve betydelige administrative ressurser. Det ville være nødvendig å samle inn data, kvalitetssikre vurderingene og sørge for løpende oppdatering av informasjonen. De fleste kommunale veier i Norge mangler for eksempel data som fartsdata eller nøyaktige telledata for trafikkmengde. Etter min vurdering er det usikkert om ressursbruken står i rimelig forhold til den nytten et slikt system vil gi.

Forslagsstillerne peker på at en nasjonal oversikt kan bidra til bedre prioritering av tiltak og statlige midler. Trafikksikkerhetstiltak kan imidlertid fortsatt best prioriteres på grunnlag av lokale vurderinger og kunnskap om konkrete utfordringer. Det er lokalt man kjenner skoleveiene, trafikkbildet og behovene best.

Innsatsen bør rettes mot konkrete tiltak som forbedrer trafikksikkerheten der utfordringene faktisk finnes, fremfor å etablere et nytt nasjonalt klassifiserings- og rapporteringssystem. Arbeidet med trygge skoleveier må fortsatt bygge på samarbeid mellom statlige myndigheter, fylkeskommuner og kommuner, der tiltak prioriteres ut fra lokale behov og faglige vurderinger.

Kommunene oppfordres til å ha oppdaterte kommunale trafikksikkerhetsplaner. Statens vegvesen oppdaterte malen for V722 Kommunale trafikksikkerhetsplaner i 2025. I malen står det blant annet: *Her bør kommunene spesielt prioritere tiltak som legger til rette for at barn og unge kan gå og sykle trygt til skolen og tiltak som bidrar til redusert trafikk rundt skoleområder. Trafikksikkerhetsplanen bør derfor både inneholde en prioritert liste over fysiske tiltak som skal gjennomføres på det kommunale vegnettet i planperioden og en prioritert liste med forslag til tiltak på fylkesveger- og riks- og europaveger som innspill til*

fylkeskommunen og Statens vegvesen. Det er en fordel om slike lister utarbeides gjennom et samarbeid med fylkeskommunen og Statens vegvesen.

På denne bakgrunn ser jeg ikke grunnlag for å fremme et eget forslag om et nasjonalt trafikklyssystem for skoleveier.

Med hilsen



Kamzy Gunaratnam