

UNGDOMSBILLETT ØSTFOLD

Sluttrapport

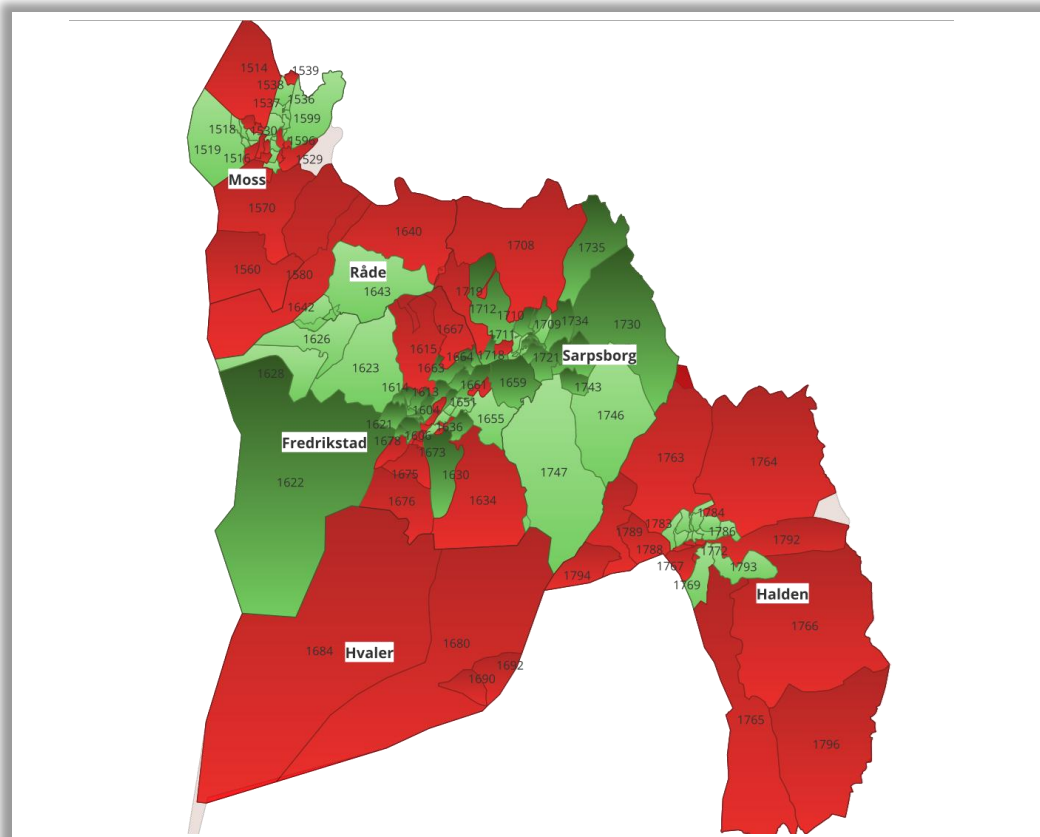
30. JANUAR 2026



ARTHUR  LITTLE

Rabatterte ungdomsbillett som erstatning for skoleskyss gir økt mobilitet og legger til rette for gode kollektivvaner – lavere startpris anbefales for å sikre aksept

Samlet vurdering av egenhet



Sammendrag

- En betydelig andel elever med gratis skoleskyss bor i områder med godt kollektivtilbud (1264 i mørk grønne soner og 665 i lys grønne soner), og kan benytte ungdomsbillett som alternativ til skoleskyss
- Rabatterte ungdomsbillett som erstatning for skoleskyss gir ungdom økt mobilitet utover skolevei, og styrker tilgang til fritidsaktiviteter, jobb og sosiale arenaer
- Et moderat prisnivå vurderes som samfunnsmessig rimelig, gitt eksisterende støtteordninger og at ungdomskort bidrar til bedre og mer varige kollektivvaner
- Erfaringer fra andre fylker viser at ordningen er politisk robust og administrativt håndterbar, forutsatt tydelige kriterier og god kommunikasjon
- Det anbefales å starte med den lavere prismodellen, i tråd med erfaringer fra andre fylker, for å sikre politisk og brukerrelatert aksept
- Samlet tilsier analysen at erstatning av skoleskyss gjennom rabatterte ungdomsbillett i områder som viser egenhet, er et målrettet virkemiddel som balanserer økonomiske hensyn, rettferdighet og ungdoms mobilitet

- = Oppfyller kriteriene godt og er egnet for erstatning av skoleskyss gjennom rabatterte ungdomsbillett
- = Oppfyller de fleste kriterier, men enkelte klagesaker må regnes å forekomme
- = Ikke egnet for erstatning av skoleskyss

GEOGRAFISK AVGRENSNING

Rabatterte ungdomsbillett som erstatning for skoleskyss forutsetter hyppige avganger, bred tidsdekning og kort avstand til holdeplass

Kriterium	Kjennetegn i områder forskriftsfestet ordning	Kommentar	Bakgrunn og rettslig utgangspunkt
Ordinært kollektivtilbud til og fra skole	Minst 2 avganger per time på morgen og ettermiddag	Kollektivtilbud som får eleven til skolen om morgenen og hjem på kvelden	- Opplæringsloven § 9-1 og opplæringsforskriften § 8-2 åpner for rabattordning i stedet for gratis skoleskyss i områder med et godt utbygd kollektivtilbud - Hva som regnes som «godt utbygd kollektivtilbud» er ikke tallfestet i regelverket og må derfor konkretiseres gjennom praksis og faglige vurderinger - Sivilombudets uttalelser legger til grunn at vurderingen skal ta utgangspunkt i det reelle kollektivtilbudet for eleven, herunder frekvens og tidsdekning - De beskrevne kjennetegnene er basert på observerte forhold i områder som har forskriftsfestet ordning for erstatning av skoleskyss med rabatterte ungdomsbillett, og er ment å gi en lik, etterprøvable og klagerobust vurdering - Ruter og områder som samlet sett avviker vesentlig fra disse kjennetegnene, vurderes som lite egnede til å erstatte retten til gratis skoleskyss
Deltakelse i kveldsaktiviteter	- Siste avgang tidligst 22:00 - Minimum timesavganger - Ungdomskortet er gyldig på all fylkeskommunal kollektivtransport	På vgs kan trening og andre aktiviteter skje til 22.00. Med dusj/avslutning og reisevei må tilbudet være senere enn dette	
Tilbud i helgene	- Driftsdøgn minimum 8:00 til 22:00 på Lørdager med timesavganger - Operativt på Søndager	Realistisk tilbud til og fra organiserte fritidsaktiviteter, deltidsjobber og andre aktiviteter	
Hele skoleåret	- Første og siste skoledag inkludert - Minimum et helgetilbud i skolens ferier		
Akseptabel avstand hjem-holdeplass	≤1000 meter i bymessige og tettbygde områder		

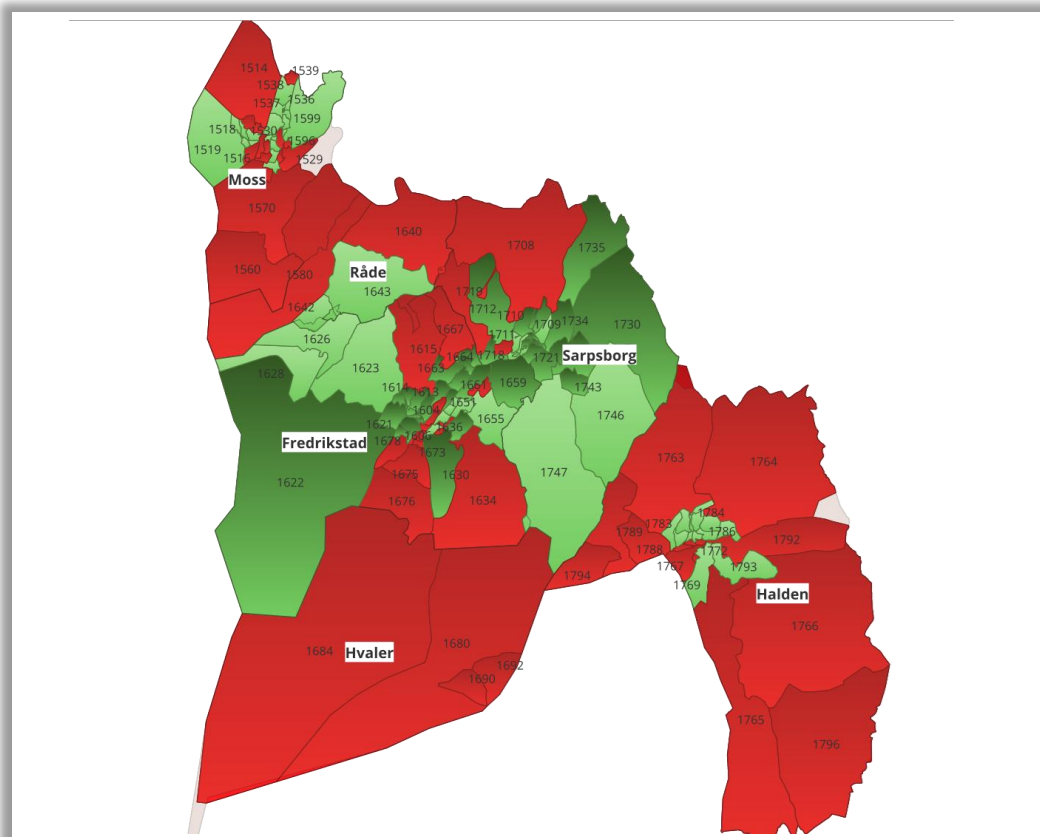
Inndelingen av postnumre viser i hvilken grad kollektivtilbudet samsvarer med observerte kriterier i andre områder

Vurdering av oppnåelse for erstatning av skoleskyss gjennom rabattert ungdomsbillett

- Oppfyller kriteriene godt og skoleskyss kan ivaretas gjennom rabattert ungdomskort
 - Kollektivtilbudet har tilstrekkelig frekvens og tidsdekning til å dekke skolevei samt kvelds- og helgereiser
 - Avstand til holdeplass og samlet tilbud gjør at kollektivtransport fremstår som et reelt og robust alternativ
-
- Oppfyller de fleste kriterier, men kun delvis egnet å ivareta skoleskyss gjennom rabattert ungdomskort
 - Ettersom ikke alle kriterier er oppfylt kan enkelte forhold gi behov for skjønn og føre til klagesaker
-
- Oppfyller ikke kriteriene og skoleskyss kan ikke ivaretas gjennom rabattert ungdomskort

Postnummer med mulighet for forskriftsfestet ordning er konsentrert i by- og tettstedsområder med godt kollektivtilbud

Vurdering av egenhet

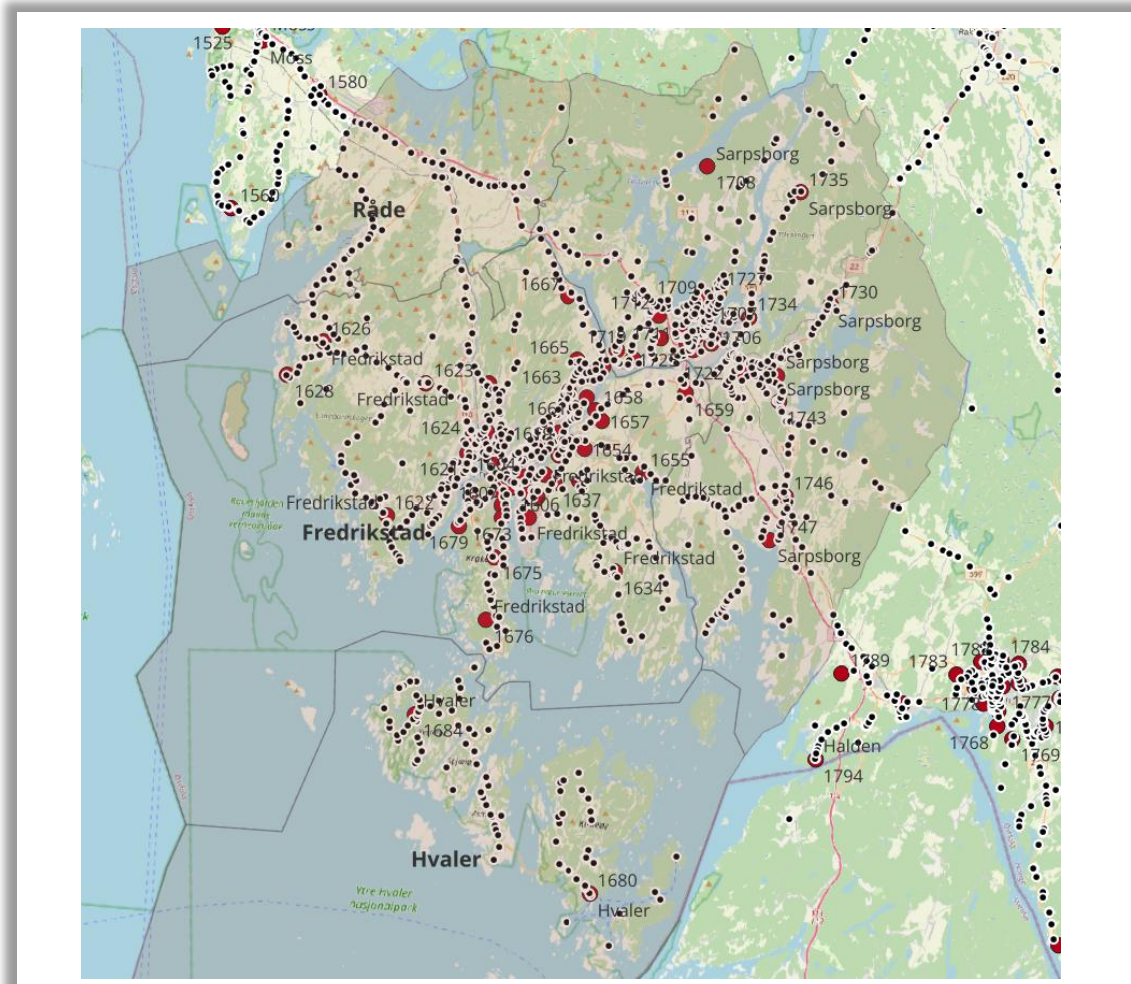


Kommentarer

- Postnumre egnet for erstatning av skoleskyss gjennom rabattert ungdomsbillett (mørk grønne) ligger i hovedsak i by- og tettstedsområder med høy frekvens og bred tidsdekning i kollektivtilbudet (37 postnummer)
- Postnumre som oppfyller de fleste kriterier, men der enkelte klagesaker må regnes å forekomme (lys grønne) ligger typisk sentralt rundt byene, der tilbudet er brukbart, men har dårligere tidsdekning på kveldstid og helg (47 postnummer)
- Postnumre som ikke er egnet for erstatning av skoleskyss (rød) ligger hovedsakelig i ytterområder og mer spredtbygde strøk med lav frekvens og begrenset tidsdekning (43 postnummer)
- Kartet viser et tydelig mønster der områder som oppfyller kriterier er konsentrert rundt sentrale områder, mens ytre områder med svakere tilbud faller utenfor

- = Oppfyller kriteriene godt og er egnet for erstatning av skoleskyss gjennom rabattert ungdomsbillett
- = Oppfyller de fleste kriterier, men enkelte klagesaker må regnes å forekomme
- = Ikke egnet for erstatning av skoleskyss

Nedre Glomma har god dekning av busstopp og omfatter 75 postnummer med 2 387 elever med skoleskyss



75



Antall postnummer

2387

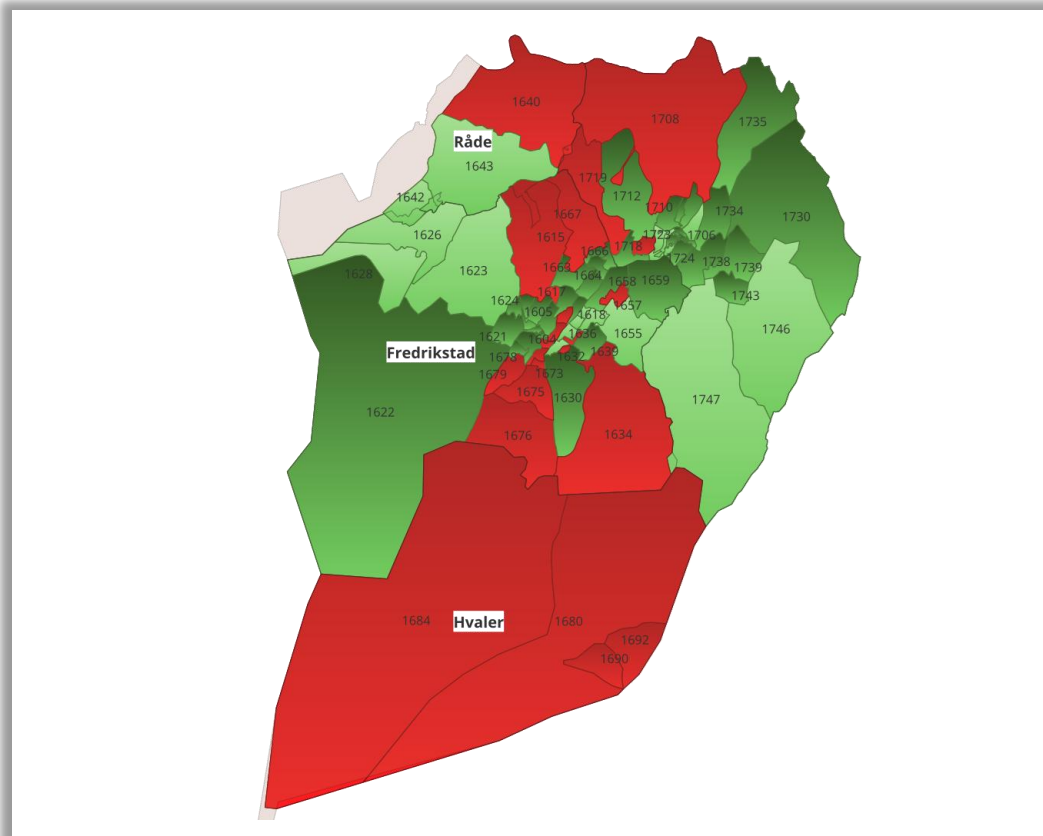


**Antall elever med
skoleskyss**

● = Busstopp ● = Postnummer

Nedre Glomma kombinerer høy frekvens og bred tidsdekning, med noe svakere dekning i ytre områder

Vurdering Nedre Glomma

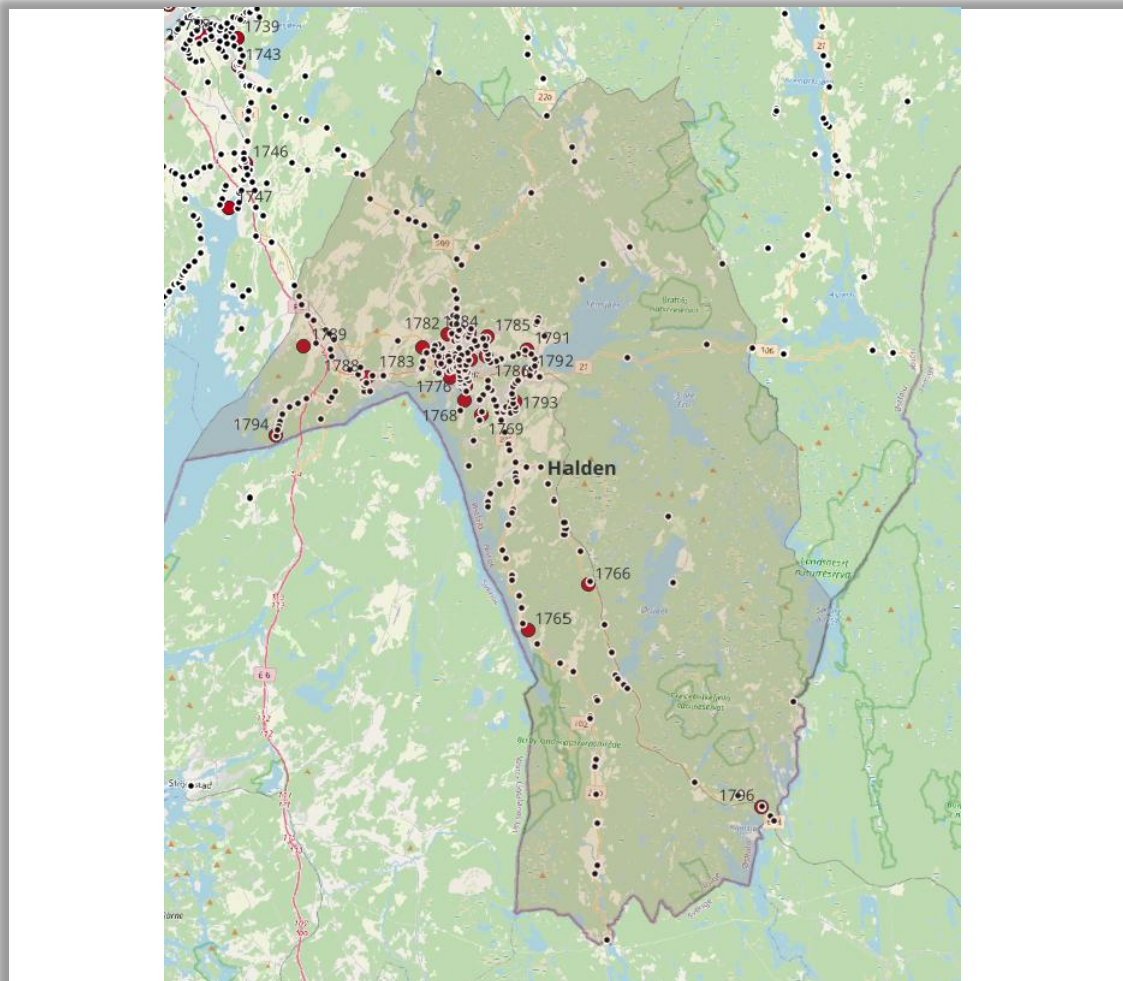


Kommentarer

- Flere postnummer har høy frekvens både i og utenfor rushtid, ofte med avganger hver 15.–30. minutt
- Kveldstilbudet er gjennomgående godt med godt, med avganger som gjør fritidsaktiviteter mulig
- Helgetilbudet er mer robust, særlig på lørdag og deler av søndag
- Busstilbudet dekker sentrale kollektivakser godt, noe som gir stabile og forutsigbare reiser
- Postnummer som kun delvis oppfyller minstekravene gjør det fordi tilbudet er godt i rushtid og på dagtid, men har svakere kvelds- og helgedekning eller lavere frekvens utenfor hovedaksene

-  = Oppfyller kriteriene godt og er egnet for erstatning av skoleskyss gjennom rabattert ungdomsbillett
-  = Oppfyller de fleste kriterier, men enkelte klagesaker må regnes å forekomme
-  = Ikke egnet for erstatning av skoleskyss

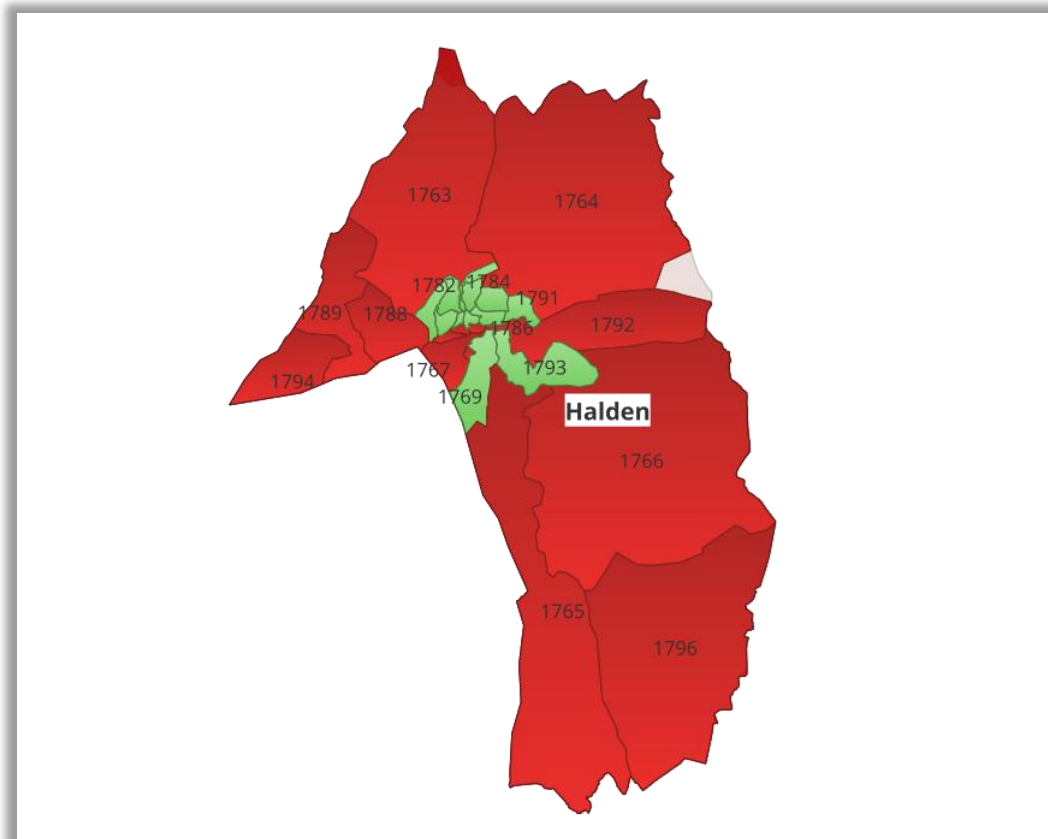
Halden utgjør et mindre omfang både geografisk og i antall elever med rett til skoleskyss med 22 postnummer og 144 elever med skoleskyss

**22****Antall postnummer****144****Antall elever med skoleskyss**

● = Busstopp ● = Postnummer

Halden har gjennomgående svakt kollektivtilbud, med kun enkelte postnummer som delvis oppfyller kriteriene

Vurdering Halden

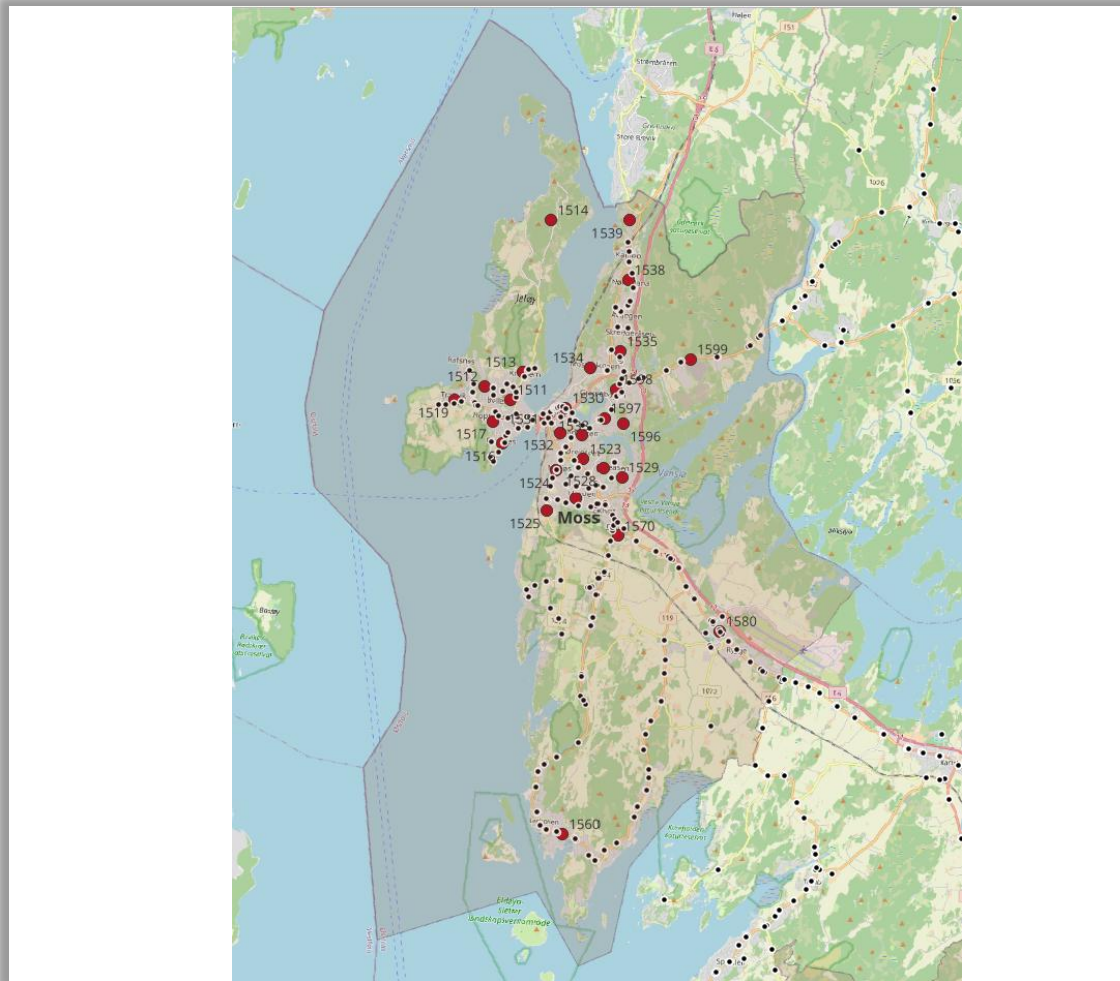


Kommentarer

- Kollektivtilbudet har gjennomgående lav frekvens, ofte med lange intervaller mellom avganger¹
- Kveldstilbudet er svært begrenset, og i flere tilfeller fraværende
- Helgetilbudet er svakt eller ikke-eksisterende i mange postnummer
- Lange ventetider og få avganger gir lav fleksibilitet for elever
- Postnummer som vurderes som delvis oppfyllende har enkelte brukbare avganger på dagtid, men samlet sett for lav frekvens og utilstrekkelig kvelds- og helgetilbud til å oppfylle minstekravene

-  = Oppfyller kriteriene godt og er egnet for erstatning av skoleskyss gjennom rabattert ungdomsbillett
-  = Oppfyller de fleste kriterier, men enkelte klagesaker må regnes å forekomme
-  = Ikke egnet for erstatning av skoleskyss

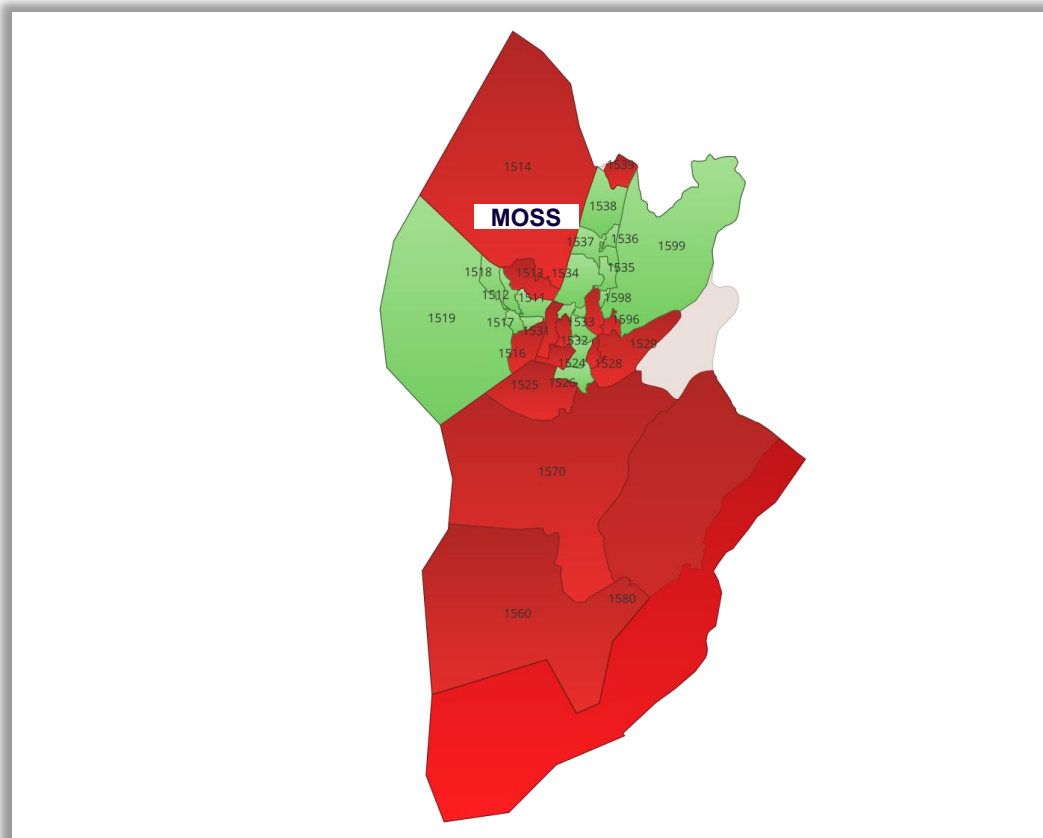
Moss har god dekning av busstopp og omfatter 28 postnummer med 287 elever med skoleskyss

**28****Antall postnummer****287****Antall elever med
skoleskyss**

● = Busstopp ● = Postnummer

Vurderingen viser lav måloppnåelse i Moss, der kun noen områder delvis oppfyller kriteriene

Vurdering Moss



Kommentarer

- Flere postnummer har akseptabel frekvens på dagtid, særlig på skoledager¹
- Samtidig peker vurderingene på at kveldstilbudet ofte er for svakt, med siste avganger tidlig på kvelden
- Helgetilbudet er en gjennomgående svakhet, spesielt søndag
- I noen områder er tilbudet brukbart for skole, men ikke tilstrekkelig for fritidsbruk
- Delvis oppfylgende postnummer kjennetegnes av akseptabel dagfrekvens på skoledager, men har svakere tidsdekning med tidlig siste avgang, begrenset kveldstilbud og manglende eller svakt helgetilbud

-  = Oppfyller kriteriene godt og er egnet for erstatning av skoleskyss gjennom rabatterte ungdomsbillett
-  = Oppfyller de fleste kriterier, men enkelte klagesaker må regnes å forekomme
-  = Ikke egnet for erstatning av skoleskyss

PRISVURDERING

Prisnivået for ungdomsbilletter varierer betydelig mellom fylker fra ca. 340 til 575 kroner per måned

Prisnivå for 30-dagers periodebillett for ungdom i andre fylker

 - Oslo og Akershus: 338kr for Ungdomsbillett 33% av voksenbillett	 - Buskerud: 468kr for Ungdomsbillett 47% av voksenbillett	 - Vestfold: 370kr for Ungbillett 57% av voksenbillett	 - Vestland: 413kr for Ungdomsbillett 50% av voksenbillett	 - Rogaland: 385kr for U-23-billett 43% av voksenbillett	 - Agder: 353kr for ungdomsbillett i Kristiansand 50% av voksenbillett
 - Telemark: 395 for Ungbillett 72% av voksenbillett	 - Innlandet: 320kr for Barn&Ungdom-billett 46% av voksenbillett	 - Møre og Romsdal: 526kr for barn, honnør, student for 1 sone 60% av voksenbillett	 - Trøndelag: 575kr for ungdomsbillett for 1 sone 60% av voksenbillett	 - Troms: 348kr for UngVoksenbillett 55% av voksebillett	 - Nordland: 410kr for ungbillett 54% av voksenbillett

 = Fylker med forskriftsfestet ordning for erstatning av skoleskyss gjennom rabatterte ungdomsbillett

Kilder: Entur, TØI, Arthur D. Little

Ved moderat prisnivå balanserer støtteordninger og økt mobilitet den potensielle økonomiske belastningen

Andre forhold som påvirker pris

Økt økonomisk belastning for enkelte familier	- Ungdomskort som erstatter gratis skoleskyss gir en ekstra utgift for elever og familier som i dag har gratis skyss - Belastningen rammer særlig lavinntektsfamilier og familier med flere ungdommer - Gevinstene er ofte minst i områder med svakt kollektivtilbud, der nytten av ungdomskortet er lavere
Risiko for dropout	- Det finnes begrenset empiri som direkte kobler ungdomskort til frafall - Forskning viser at kort og forutsigbar reisevei har positiv effekt på gjennomføring, særlig for elever med svake eller middels karakterer - Økt kostnad og redusert tilgjengelighet kan derfor være en risikofaktor i områder med svakt kollektivtilbud
Eksisterende støtteordninger demper prisvirkningen	- Elever fra lavinntektsfamilier kan søke inntektsavhengig stipend fra Lånekassen, ment å sikre gjennomføring - Andre fylker med rabattordning har ikke egne behovsprøvede ordninger, men baserer seg på generelle støtteordninger
Økt mobilitet som motvirker sosial ulikhet	- Ungdomskort gir større mobilitet utover skolevei, særlig viktig for ungdom i lavinntektsfamilier - Flere fylker og kommuner fremhever ungdomskortet som et vinn-vinn-tiltak for både elever og forvaltning
Ulik opplevd nytte av samme pris	- Ungdomskortet gir høy verdi i områder med godt kollektivtilbud - Samme pris gir lavere nytte i randsoner og områder med svakt tilbud - Dette kan svekke opplevd rimelighet av egenbetaling

ØKONOMISKE EFFEKTER

Valg av ungdomsbillettpris innebærer et betydelig spenn i årlige billettinntekter, med estimerer mellom 5,3 og 7,3 MNOK avhengig av prisantakelse

Scenario 1

- Basert på dagens ungdomsbillettpris i Østfold (410 kr)
- Estimert årlig billettinntekt på ~7,3 MNOK ved full oppslutning i mørk grønne og lys grønne soner
- Representerer et øvre inntektsanslag ved innføring uten prisjustering

Scenario 2

- Basert på laveste observerte ungdom–voksenprisforhold i andre fylker (33 %)
- Gir en beregnet ungdomsbillettpris på ~297 kr (33 % av voksenpris på 900 kr)
- Estimert årlig billettinntekt på ~5,3 MNOK
- Representerer et konservativt nedre inntektsanslag
- Reflekterer høy rabatt til ungdom og sterkere hensyn til økonomisk belastning

Kommentarer

- Scenarioene illustrerer et realistisk inntektsintervall på ~5,3–7,3 MNOK per år
- Faktisk inntekt vil avhenge av endelig prisnivå, oppslutning og eventuelle tilpasninger
- Beregningene viser brutto billettinntekter og tar ikke hensyn til endret reisemønster eller etterspørselseffekter
- Valg av prisnivå innebærer en avveining mellom inntektsnivå, sosial hensyn og politiske mål

Økonomisk effekt estimeres ved å koble elevgrunnlag i mørk grønne og lys grønne soner med alternative prisantakelser

Metode

Datagrunnlag

- Antall elever med skoleskyss i postnummer som oppfyller kriteriene godt og er egnet for forskriftsfestet ordning (mørk grønne soner)
- Antall elever med skoleskyss i postnummer som oppfyller de fleste kriterier, men enkelte klagesaker må regnes å forekomme (lys grønne soner)

Forutsetning

- Alle elever i grønne soner benytter rabattert ungdomsbillett som erstatning for skoleskyss og inkluderes i beregningen

Beregning

Månedlig inntekt	=		x	
		Pris		Antall elever per sone
Potensiell årsinntekt ungdomsbilletter	=		+	 x 12
		Månedlig inntekt mørk grønne soner		Månedlig inntekt lys grønne soner
Total årsinntekt ungdomsbilletter	=	Potensiell årsinntekt ungdomsbilletter	-	Ungdommer med periodekort i dag ¹ + ungdommer annen transportmiddel ²
				23%

Evaluerer av økonomisk effekt

Scenario 1 – Eksisterende pris

- Eksisterende pris på ungdomsbillett i Østfold
- Representerer dagens prisnivå ved innføring

Scenario 2 – Lavest observert prisforhold

- Laveste observerte forholdstall mellom ungdoms- og voksenbillett i andre fylker
- Representerer nedre realistiske prisnivå

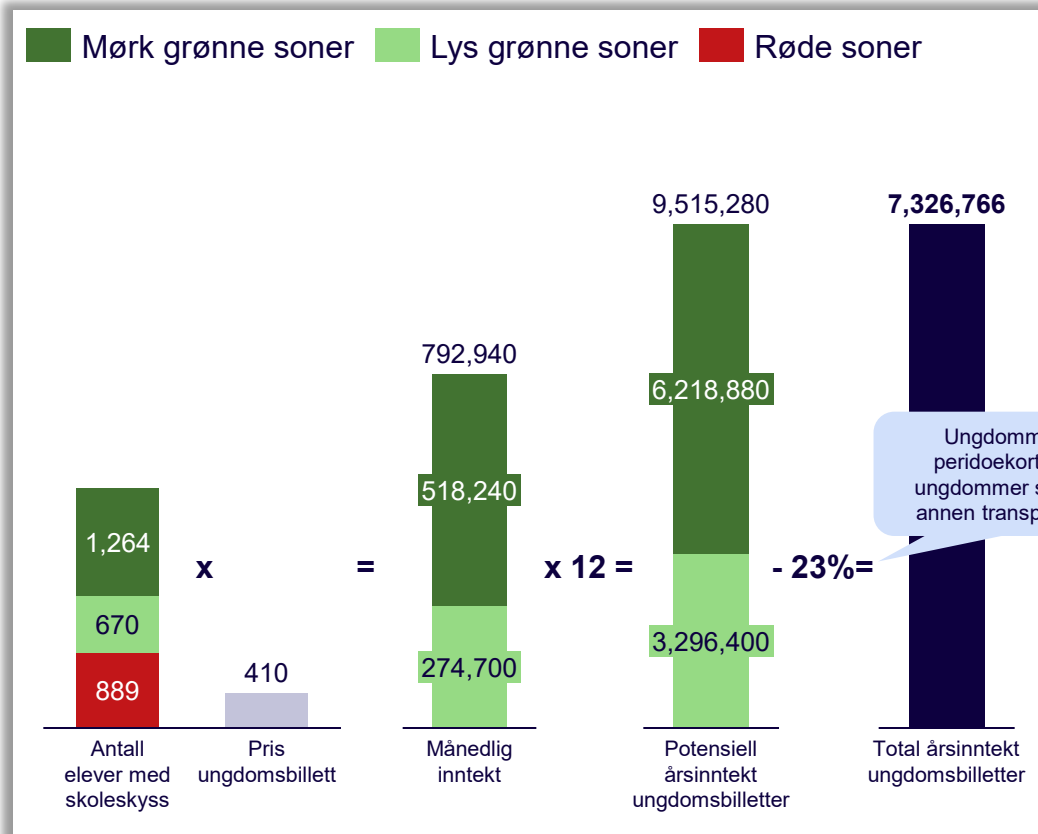
Notat: 1) Beregningene viser brutto billettinntekter og tar ikke høyde for atferdsendringer eller endret reiseomfang 2) Ungdomsbilletter solgt 2023/2024 / antall 18 og 19 åringer i Østfold 2024 = 13%

3) ADL estimat

Kilder: SSB, ØKT, TØI, Arthur D. Little

Dagens ungdomsbillettpris gir nær 7,3 MNOK i årlige inntekter ved full oppslutning i mørk grønne og lys grønne soner

Scenario 1 – Eksisterende pris



Kommentarer

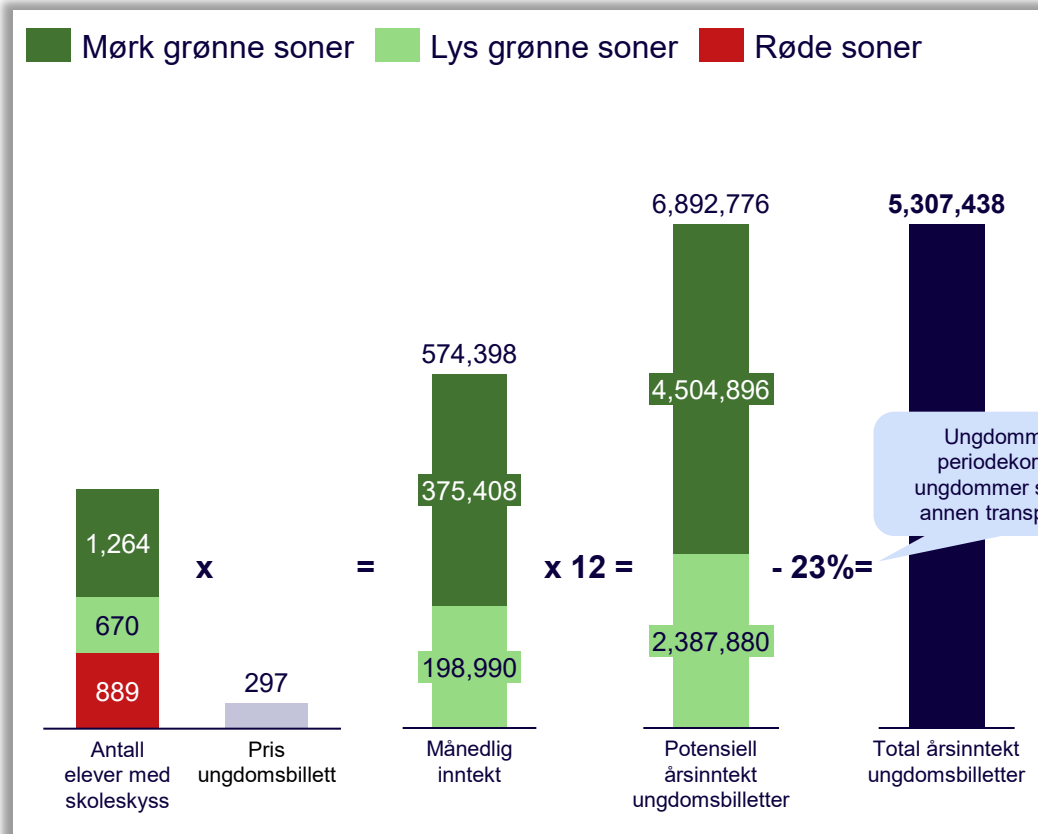
- Scenario 1 viser estimert årlig billettinntekt på ~7,3 MNOK ved dagens ungdomsbillettpris
- Inntektene drives av elever i mørk grønne og lys grønne soner som vurderes å kunne benytte rabatterte ungdomsbillett som erstatning for skoleskyss
- Røde soner er utelatt, da kollektivtilbudet ikke vurderes som tilstrekkelig
- Beregningen forutsetter at alle elever i grønne soner kjøper ungdomsbillett

Ungdommer med peridoekort i dag¹ + ungdommer som velger annen transportmiddel²

Notat: 1) Ungdomsbilletter solgt 2023/2024 / antall 18 og 19 åringer i Østfold 2024 = 13% 2) ADL estimat
Kilder: SSB, ØKT, TØJ, Arthur D. Little

Ved å bruke laveste observerte ungdom–voksen-prisforhold (33%) estimeres et nedre inntektsnivå på rundt 5,3 MNOK

Scenario 2 – Lavest observert prisforhold



Kommentarer

- Scenario 2 benytter laveste observerte ungdom-voksen-prisforhold (33% hos Ruter) fra andre fylker, og viser estimert årlig billettinntekt på ~5,3 MNOK
- Ungdomsbillettprisen er beregnet som 33% av dagens voksenpris i ØKT (900kr)
- Representerer et konservativt nedre prisanslag for ungdomsbillett
- Reflekterer et nedre anslag for inntektseffekt, gitt høy rabatt til ungdom

ØVRIGE EFFEKTER

Ungdomskort gir begrensede målbare miljø- og kapasitetsgevinster, men kan styrke mobilitet uten vesentlige negative effekter

Øvrige effekter

Miljø og bærekraft	• Ungdomskort antas å ha begrenset og ikke-målbare klimaeffekt, grunnet små konkurranseflater mellom bil og kollektiv • Noe økt kollektivbruk kan forekomme, men vil i stor grad erstatte gange, sykkel eller være nyskapt etterspørsel • Forskning tilsier at billigere og mer fleksible månedskort ikke gir reduksjon i veitrafikken • Flere fylkeskommuner vurderer tiltaket som positivt for langsiktige, miljøvennlige reisevaner, uten empirisk dokumentasjon
Kapasitetsutnyttelse i kollektivsystemet	• Det finnes lite empirisk grunnlag for å vurdere effekten av ungdomskort på kapasitetsutnyttelse • Det legges til grunn at kollektivtilbudet i stor grad har ledig kapasitet utenom rush, som kan absorbere økt etterspørsel • Erfaringer fra Vestland fylkeskommune tilsier at ungdomskort ikke forventes å påvirke rutetilbudet, og dermed heller ikke kostnadsnivået • Dersom krav om et godt utbygd kollektivtilbud fører til at ØKT må øke rutetilbudet, vil dette kunne redusere samlet kapasitetsutnyttelse, da etterspørselsøkning av et bedre tilbud vil være mindre enn proporsjonal
Folkehelse	• Ungdomsbillett vurderes å ha ingen direkte folkehelseeffekt • Forskning viser at billig kollektivtransport kan gi noe reduksjon i aktiv transport, men effekten vurderes som neglisjerbar • Økt mobilitet kan gi bedre tilgang til sosiale arenaer og fritidsaktiviteter, som samlet vurderes positivt

ERFARING FRA ANDRE FYLKER

Erfaringer fra både Buskerud og Agder viser at tidlig involvering, god kommunikasjon og moderat prisnivå er avgjørende for legitimitet og praktisk håndterbarhet

Buskerud

- Dispensasjon fra gratis skoleskyss har vært praktisert siden rundt 2010, og er godt kjent i forvaltning og politikk
- Ordningen er politisk begrunnet i ønsket om å skape gode kollektivvaner, og ungdom rapporterer økt mobilitet til fritid, jobb og aktiviteter
- Ungdomsbilletten ble innført med lavt prisnivå og justert gradvis over tid, basert på erfaring og aksept
- Klagesaker vurderes manuelt, og manglende faste terskelverdier har ført til løpende justeringer (f.eks. gangavstand redusert fra 3,0 til 2,7 km)
- Noen områder fungerer godt, mens andre gir gjentatte klagesaker og krevende skjønnsvurderinger
- Erfaring viser at involvering av elevråd, ungdomsråd og skoler bidrar til bedre forståelse og legitimitet

Agder

- Forskrift og dispensasjonsordning har eksistert i over 15 år og oppleves som etablert og godt kjent praksis
- Erfaring tilsier at ungdom opplever større handlefrihet i hverdagen og bedre utnyttelse av ungdomsbilletten når den kan brukes til både skole og fritidsreiser
- Ungdom og skoler er aktivt involvert gjennom høringer og dialog (elevråd, ungdomsråd, videregående skoler)
- Ordningen bygger på at et godt utbygd kollektivtilbud gir reell mobilitet til skole, jobb og fritid - og dermed legitimerer moderat egenbetaling
- «Godt utbygd kollektivtilbud» defineres gjennom timesavganger ca. kl. 07–23 på hverdager og lørdager, samt sen retur i byområder
- Vurderingen tar også hensyn til om tilbudet samlet sett er rimelig og tilstrekkelig for elevenes mobilitetsbehov



Begge fylker praktiserer ordningen pragmatisk, med skjønnsbaserte unntak i urimelige enkeltsaker og løpende tilpasning basert på klager

ARTHUR  LITTLE

THE DIFFERENCE