

Saksframlegg

Saksnr.: 2026/1805

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Ungdommens fylkesråd	17.03.2026	
Flerkulturelt råd	18.03.2026	
Eldrerådet	20.03.2026	
Råd for personer med funksjonsnedsettelse	19.03.2026	
Hovedutvalg for samferdsel, klima og miljø	24.03.2026	
Fylkesutvalget	09.04.2026	
Fylkestinget	16.04.2026	

Vedlegg

- 1 Pris og sonestruktur rapport
- 2 Ungdomsbillett_Sluttrapport

Gjennomgang av Østfold kollektivtrafikk - Pris og sonestruktur

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. Dagens prisnivå og sonestruktur videreføres. Fra våren 2027 innføres sonepåslag på alle relevante billettprodukter i Østfold kollektivtrafikk. Enkeltbilletter i app får et sonepåslag på 25 kroner, og 30-dagers periodekort får et påslag på 220 kroner. Øvrige billettprodukter justeres i tråd med antall soner og produktenes varighet.
2. Fylkeskommunedirektøren gis fullmakt til å inngå en avtale med jernbanedirektoratet om en takstavtale (togavtale). Kostnaden for Østfold fylkeskommune skal ikke overstige 4,5 mill.kr årlig i den framforhandlede avtalen. Det forutsettes at reiser i Nedre Glomma og inn og ut av Nedre Glomma finansieres med byvekstmidler. Avtalen skal inngås så fort det gis anledning, helst innen utløpet av 2026
3. Det implementeres en kvantumsrabatt i Østfold når ØKT er ferdig innlemmet i TET AS
4. Det innføres en ordning med rabatterte ungdomskort som alternativ til gratis skoleskyss i områder med godt utbygd kollektivtilbud. Prisen skal være 33 prosent av voksenpris. Ordningen skal praktiseres pragmatisk med rom for skjønn, og med forskriftsarbeid forankret gjennom bred medvirkning fra ungdom i fylket. Formell iverksetting foreslås fra skoleåret 2027/2028 forutsatt endelig vedtak av forskrift i fylkestinget

09.03.2026

Solveig Helene Olsen
fylkeskommunedirektør

Håkon Bjarne Johnsen
Avdelingsdirektør samferdsel

Bakgrunn for saken

I forbindelse med sak «Avklaring av premisser for utredning om full gjennomgang av ØKT» (PS 50/2024), ble det fattet følgende vedtak i Fylkestinget 04.12.2024:

«1. Ved oppfølgingen av fylkestingets verbalvedtak 17 og 18 om full gjennomgang av Østfold kollektivtrafikk og Flextilbudet vil mål og strategier for kollektivtjenester i Østfold bli gjennomgått, det vil bli utarbeidet et kunnskapsgrunnlag som omhandler rutetilbud, billettpris- og rabattordninger, samt bestillingstransport, økonomi (inntekter og utgifter), kompetanseprofil og organisering av ØKT inkludert selskapsstruktur vil også bli gjennomgått. Gjennomgangen skal også ha med seg hvordan tilbudet best kan virke sammen med andre transportformer og kollektivselskaper, og å få til mest mulig sømløs overgang mellom disse.»

Det legges fortløpende frem saker for oppfølging av vedtaket, der organisering av ØKT, samarbeid om digitale løsninger (TET samarbeidet), sak om økonomigjennomgang og spesialtransport skoleskyss er behandlet av Fylkestinget. Leveransen full gjennomgang av rutetilbud inklusiv bestillingstransport ferdigstilles vår 2026, med planlagt behandling i fylkestinget i juni.

Denne saken skal svare ut bestillingen om gjennomgang av billettpriser og rabattordninger. I dette inngår en vurdering av innføring av ungdomskort som erstatning for fylkeskommunal skoleskyss, i områder der kollektivtilbudet vurderes som godt. I tillegg tar saken stilling til inngåelse av takstsamarbeid med jernbanen som en viktig forutsetning i framtidig pris og sonestruktur. Det legges til grunn to bestilte rapporter vedlagt, «Gjennomgang Pris- og rabattstruktur» og rapport «Ungdomsbillett i Østfold».

Sakens problemstillinger og relevans for bærekraft og overordnede plan- og strategidokumenter

Saken tar for seg prismodellen og sonestrukturen i Østfold og foreslår endringer i hvordan denne skal se ut i Østfold. Saken er av betydning både for fylkeskommunes økonomiske bærekraft, sosial bærekraft i Østfold og av klima og miljøhensyn. Saken vurderer virkningene av innføring av rabatert ungdomskort i stedet for gratis skoleskyss i områder med et godt utbygd kollektivtilbud. Den tar også for seg tematikken togavtale og foreslår at fylkeskommunen skal inngå et takstsamarbeid med jernbanedirektoratet.

Saken svaret ut tiltak I Handlingsprogram samferdsel 2026-2029; 3.1.25 *Inngå avtaler med buss- og togselskaper for å oppnå sømløs billettering*» og 3.2.1 *Full gjennomgang av Østfold kollektivtrafikk*. Tiltakene bidrar til måloppnåelse av følgende strategier i utkast til Regional plan for areal og mobilitet, 2026-2040; 3.11 *Videreutvikle en klimavennlig, attraktiv og trafikkssikker hovedstruktur for mobilitet*, 3.13 *Strategi for samarbeid* og 3.22 *Andelen*

kollektivreiser skal øke. Videre bidrar saken til måloppnåelse av følgende mål i Nasjonal transportplan (NTP): Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet, «Bidra til oppfyllelse av Norges klima og miljømål», Effektiv bruk av ny teknologi» og «Mer for pengene.

Fakta

Prisnivå

På landsbasis varierer prisnivået for billetter, som blant annet skyldes at fylker har ulik geografi og demografi. Antall soner varierer også, alt fra en sone som dekker et helt fylke til flere titalls soner i andre fylker. I tillegg er det variasjon i typen framkomstmiddel som brukes. I de sonene som inkluderer ferje- og/eller båtforbindelse er prisnivået generelt høyere.

Antall og type billettprodukter varierer fra fylke til fylke. For å finne sammenliknbare tall har vi valgt å bruke produkter som alle tilbyder har, som er 30-dagers billett og enkeltbillett. Med unntak av Nordland og Akershus, er alle fylker brukt som sammenlikningsgrunnlag. For de to nevnte er pris- og sonestruktur så ulik at det er lite hensiktsmessig å sammenlikne. Tabell under viser hvilke sonepåslag som brukes i de ulike fylkene, der variasjonen er større enn den er for de ulike billettproduktene.

Fylke	Pris 30-dagers billett (1 sone)	Pris enkeltbillett (1 sone)	Sonepåslag periode (1 sone)	Sonepåslag enkeltbillett (1 sone)
Østfold	900	46	0	25
Buskerud	1005	48	117	11
Vestfold	650	40	0	10
Telemark	860	44	0	10
Agder	972	39	47	17
Rogaland	1378	49	475	38
Vestland	844	51	424	27
Møre og Romsdal	877	50	336	49
Innlandet	710	30	200	11
Trøndelag	959	47	315	47
Troms	966	50	676	51
Finnmark	761	55	456	63
Snitt	906	46	255	30

Tabell 1 - priser på 30-dagers billett og enkeltbilletter i Norge

I Nedre Glomma og i HjemJobbHjem bedrifter er billettene billigere, dette finansieres med byvekstmidler.

Oversikt over prisnivået i tabellen, viser at Østfold er legger seg omtrent på snitt av priser på periodebillett og enkeltbillett. Det kan fra et faglig ståsted argumenteres både for å øke og å senke prisene på kollektivtrafikken. Samtidig er det viktig å understreke at pris og produkt henger tett sammen, noe som gjør sammenlikninger på tvers av fylkesgrensene utfordrende. Når produktet/tjenesten oppleves som god er betalingsviljen større. Soneinndeling og distanse er også vesentlig, der lange reiser med flere ulike transportmiddel generelt gir høyere pris, da kostnaden for å drifte tilbudet er høyere.

Soneinndeling, sonepåslag, rabattstruktur og refusjon

Det fremgår i tabell 1 at alle fylkene har sonepåslag på enkeltbillett. Alle fylker med unntak av Østfold, Vestfold og Telemark har også sonepåslag på periodekort. Sonepåslagene i de ulike fylkene varierer, men her gjelder det samme som for prisnivået ellers, sonepåslaget settes ut ifra en vurdering av kvalitet på tilbudet og kostnaden tilbudet har.

Østfold er delt opp i 11 soner, der hver kommune i utgangspunktet utgjør en kollektivsone med unntak av Nedre Glomma (Fredrikstad og Sarpsborg) som har en felles sone. Som et insentiv for å benytte app som betalingsmiddel, er det ikke sonepåslag på periodekort eller billetter som selges i app, noe som har vist seg å ha god effekt for bruk av appen. For enkeltbilletter som selges på buss er det et sonepåslag på 25 kr (begrenset opp til maks 3 soner). Dette fører til skjevheter i prismodellen som fremstår ulogiske. Dette innebærer eksempelvis at en bussbillett i app eller et periodekort fra Tistedal til Halden sentrum, koster det samme som en reise fra Halden til Moss.

Ca. 85% av billettsalg skjer i dag via ØstfoldBillett-appen, som medfører at de fleste som krysser sonegrensene i dag ikke betaler sonepåslag. En innføring av sonepåslag på produktene som i dag ikke omfattes av sonepåslag er estimert å gi en merinntekt på ca. 1-3 mill.kr årlig.

I tillegg til rabattene finansiert med byvekstmidler som gjelder i Nedre Glomma og ordinære billettprodukter, gis følgende rabatter i Østfold:

- Fritidsbillett (10 kr) for barn, unge og honnør etter kl. 17 og i helg
- Grupperabatt 1 voksen + inntil 4 barn gratis i helger og på fridager
- Buss/tog-kombinasjon -gir en rabatert billett for pendlere med togbillett
- Reiser for barn under 6 år er gratis
- Rabatert gruppebillett for barnehager og skoleklasser på dagtid

Rapporten, Gjennomgang Pris- og rabattstruktur problematiserer dagens refusjonsordning med kommunene i Østfold. Dagens ordning innebærer at kommunene har inngått egne avtaler med Østfold fylkeskommune om refusjon for skoleskyss. Det vises til at kommunene kan kreve at fylkeskommunen istedenfor individuelle avtaler, legger de statlige føringene til grunn. Dette kan potensielt medføre at fylkeskommunen enten må gjøre omfattende endringer i sonestruktur, øke billettprisene eller øke tilskuddet til kollektivtrafikk for å opprettholde tilbudet.

Takssamarbeid med jernbanen

Fylkeskommunedirektøren er nå i slutfasen med å fremforhandle et takstssamarbeid med jernbanedirektoratet, heretter omtalt som togavtale. En togavtale mellom fylkeskommunen og Jernbanedirektoratet innebærer at partene samordner priser, billetter og reisevilkår slik at togtilbudet fungerer mest mulig sømløst sammen med den øvrige kollektivtrafikken i fylket.

Formålet er å gi de reisende et helhetlig og sammenhengende tilbud, der overgang mellom buss, tog og andre transportmidler oppleves enkelt og logisk gjennom felles eller koordinerte takster, integrerte eller kombinerte billetter og enhetlig reiseinformasjon. Avtalen skal bidra til at hele transportsystemet fremstår som en helhetlig tjeneste for brukerne. Avtalen som nå fremforhandles gjelder reiser som gjennomføres internt i Østfold, både på østre og vestre linje.

Foreløpige estimater viser at en togavtale som også inkluderer reiser til Oslo vil kunne koste mellom 25 og 50 mill. kroner årlig, avhengig av valg av sone- og prisstruktur. I tillegg er kapasiteten på togene fra Østfold mot Oslo – særlig fra Moss – allerede fullt utnyttet. For de Østfold-interne reisene er det derimot ledig kapasitet.

Som følge av den store prisforskjellen på det fylkeskommunale og statlige tilbudet vil det være nødvendig å innføre sonepåslag som reduserer denne differansen. Forutsatt innføring av et sonepåslag, vil tilbudet med togavtale innebære et 30-dagers periodekort gjeldene på tog og bussreiser i hele Østfold for 1340kr. For tilsvarende produkt i dag (reise fra Halden til Moss) vil en reisende måtte betale 3267 kr.

En togavtale for Østfoldinterne reiser er anslått å koste totalt ca. 8 mill.kr årlig. Det er i Handlingsprogram 2026 – 2029 Byvekstavtale for Nedre Glomma satt av midler til inngåelse av togavtale. Det legges til grunn at reiser innad i Nedre Glomma og reiser inn og ut av Nedre Glomma dekkes med bruk av byvekstmidler. Dette utgjør om lag halvparten av totalkostnaden. Resterende finansieringsbehov for fylkeskommunen er estimert til ca. 4 – 4,5 mill.kr årlig. Alle tall som oppgis i forbindelse med togavtalen forutsetter innføring av sonepåslag på periodebillett og sonepåslag på enkeltbillett i app. Dersom det gjøres endringer i disse forutsetningene vil også finansieringsbehovet endre seg.

Se priseksempler (Halden-Moss) nedenfor som viser fylkeskommunal dekningsgrad:

Månedskort:

Dagens pris ØKT buss	Dagens pris tog	Fylkeskommunal dekning per reisende
900 kr	2967 kr	2067 kr
Pris med sonepåslag ØKT buss	Dagens pris tog	Fylkeskommunal dekning per reisende
1340 kr	2967 kr	1627 kr

Enkelbillett:

Dagens pris ØKT buss (app)	Dagens pris tog	Fylkeskommunal dekning per reise
46 kr	248 kr	202 kr
Pris med sonepåslag ØKT buss	Dagens pris tog	Fylkeskommunal dekning per reise
96 kr	248 kr	152 kr

Jernbanedirektoratet utreder vår 2026 et nasjonalt reisekort til 500 kr i måneden, som ved en eventuell innføring vil få betydning for en framtidig togavtale.

Nye billettprodukter

Rapporten Gjennomgang Pris- og rabattstruktur tar også for seg ulike prismodeller og produkt. Den anbefaler å beholde pris og sonemodellen og innføre en kvantumsrabatt i tillegg til periodebilletten, som er ment å gi en lojalitetsfordel til flere kunder og stimulere til økt etterspørsel.

Rabattert ungdomskort i stedet for gratis skoleskyss i områder med godt kollektivtilbud

I forlengelsen av gjennomgangen av pris og sonestruktur er det utarbeidet en rapport som vurderer innføring av et rabattert ungdomskort framfor gratis skoleskyss i områder der kollektivtilbudet vurderes som godt. Det forutsettes at et evt. rabattert ungdomskort skal gjelde elever i videregående skole, da det åpnes for dette i forskrift vist under.

Lovverk: «Forskrift om grunnskoleopplæringa og den vidaregåande opplæringa (opplæringsforskrifta) § 8-2 Rabattordning som alternativ til gratis skyss, eller full skyssgodtgjersle i vidaregåande opplæring» åpner for at fylkeskommunen i områder med et godt utbygd kollektivtilbud kan forskriftsfeste en rabattordning med subsidierte reisekort for ungdom framfor å tilby gratis skyss eller full skyssgodtgjørelse etter opplæringslova § 9-1 første og andre ledd.

Rapporten viser erfaringer og konsekvenser i andre fylker/områder der dette er innført og i hvilke områder en slik løsning kan egne seg. Rabattert ungdomskort som erstatning for gratis skoleskyss er innført i fylkene Oslo, Akershus, Buskerud, Vestfold, Vestland, Rogaland og Agder. Dersom fylkeskommunen skal innføre en slik rabattordning må prisen være under 50 prosent av prisen på et vanlig månedskort for voksne. Ordningen skal gjelde reiser til skole, arbeid og fritidsaktiviteter hele året. Forskrift vedtas for et år av gangen.

Egnethet

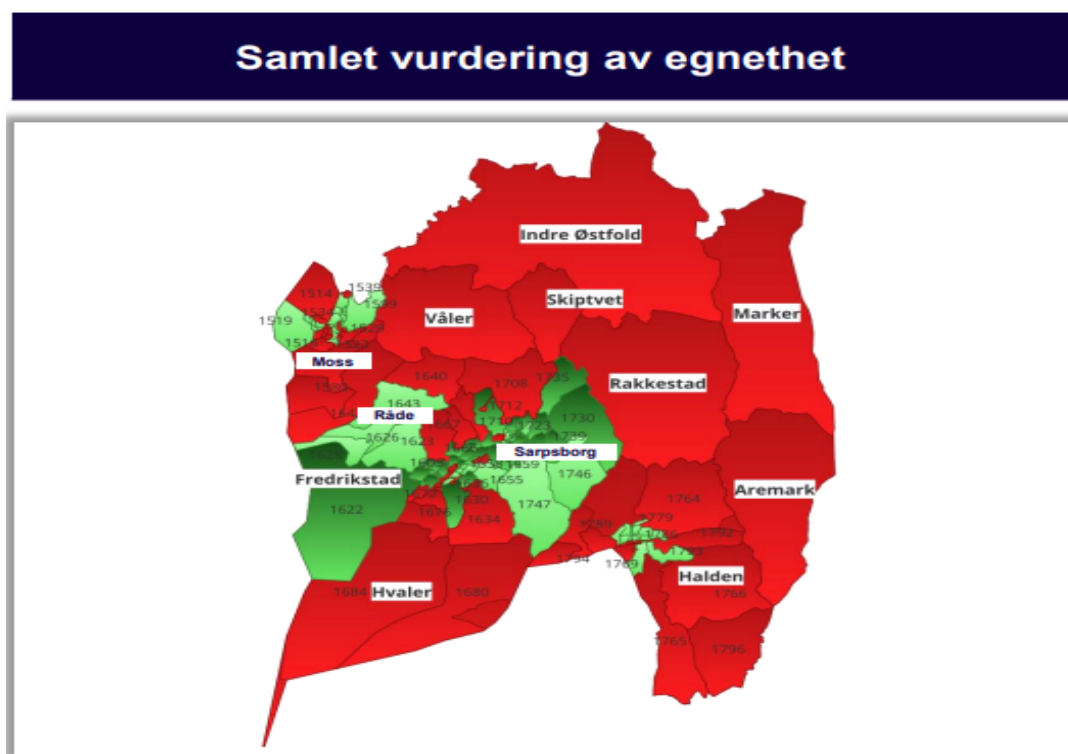
Opplæringsforskrifta slår fast at rabattordningen kun kan erstatte gratis skyss i områder med et godt utbygd kollektivtilbud. Et godt utbygd kollektivtilbud er typisk steder der det er jevnlig kollektivavganger på dag- og kveldstid alle dager i uka, og der det ikke er for langt fra bolighus til nærmeste holdeplass. Om tilbudet er godt utbygd, må vurderes konkret i det enkelte tilfellet. Elevene skal kunne benytte seg av rabatten også utenom skoletid, som en motytelse til at de ikke får gratis skyss. Den enkelte elev kan klage dersom de mener det ikke er et godt utbygd kollektivtilbud i hens område. Dette er ikke en klage på selve forskriften, men på at man ikke får oppfylt sin rett til gratis skyss eller full skyssgodtgjørelse etter § 9-1 i loven og § 8-2 i forskriften. Klageorganet vil da være statsforvalteren, jf. opplæringsloven § 29-1.

For å vurdere hvilke områder som kan egne seg for innføring av en slik ordning, er det tatt utgangspunkt i erfaringer fra andre fylker. Dette er nødvendig fordi opplæringsloven i liten grad definerer hva som er et godt kollektivtilbud. I rapporten brukes derfor kriterier basert på opplæringsforskriften § 8-2 og kjennetegn fra områder der ordningen allerede er innført. Se tabellen nedenfor.

Kriterium	Kjennetegn i områder forskriftsfestet ordning	Kommentar
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
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 sent på kvelden, git dette må tilbudet være til tidligst 22:00
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	

Figur 1-Kriterium og kjennetegn

Med utgangspunkt i satte kriterium og kjennetegn ble områdene i Østfold gjennomgått med utgangspunkt i hvilke postnummer som vurderes å oppfylle kriteriene ovenfor:



Figur 2-Områder vurdert etter egnethet

Røde områder i kartet egner seg ikke for erstatning av skoleskyss. Mørkegrønne områder oppfyller kriteriene godt, mens lysegrønne oppfyller de fleste, men krever mer skjønn og kan gi flere klagesaker. Mørkegrønne postnumre finnes hovedsakelig i by- og tettstedssoner med hyppige avganger og god tidsdekning, og her bor 1264 elever med rett til gratis skoleskyss. Lysegrønne postnumre ligger ofte i randsonene rundt byene, med brukbart tilbud, men

svakere dekning på kvelder og helger. I disse områdene bor 670 elever med rett til gratis skoleskyss.

Prisvurdering og økonomiske effekter

I fylkene som har innført ungdomskort som erstatning for gratis skoleskyss varierer prisnivået. I Akershus og Oslo koster en ungdomsbillett 33% av en voksenbillett, i Vestfold ligger prisen på 57% av en voksenbillett. De resterende ligger på et sted mellom 40%-50%. I rapporten blir det regnet på to scenarier, scenario 1 med utgangspunkt i dagens ungdomsbillettpris 45% av voksenbillett (410 kr) og scenario 2 med utgangspunkt i en ungdomskortpris på 33% av voksenbillett (297 kr).

Dersom ungdomskort innføres som erstatning for gratis skoleskyss i de grønne områdene estimeres dette å gi en ekstra inntekt på om lag 7,3 mill.kr i scenario 1 og 5,3 mill.kr i scenario 2. Estimatenes hensyntar effekten at elever som allerede kjøper ungdomskort i dag, vil slutte med dette og at noen i disse sonene vil velge å ikke kjøpe rabattert ungdomskort.

Rapporten har ikke lagt til grunn en togavtale i sin vurdering, dette innebærer at ungdomskortet vil bli mer attraktivt dersom denne er inngås.

Effekter på sosial bærekraft, klima og miljø

Rapporten viser at innføring av rabattert ungdomskort som erstatning for skoleskyss gir begrensede målbare miljø- og kapasitetsgevinster. Samtidig vurderes ordningen som positiv for ungdommens mobilitet, uten vesentlige negative konsekvenser.

De økonomiske utslagene for familiene er små, men ordningen kan innebære en ekstra belastning for lavinntektsfamilier. Samtidig fremheves det at økt mobilitet utover skolevei er særlig verdifull nettopp for disse ungdommene. Rapporten viser også til eksisterende støtteordninger gjennom Lånekassen, og at andre fylker ikke har innført egne behovsprøvde løsninger.

Det finnes lite dokumentasjon som kobler ungdomskort til frafall i videregående opplæring. Klimaeffektene vurderes som begrensede, da ordningen i liten grad konkurrerer med bilbruk. Likevel forventes ordningen å bidra til økt kollektivbruk på fritiden og gi ungdom gode reisevaner over tid. Erfaringer fra andre fylker viser at ungdom opplever større frihet i hverdagen og bedre utnyttelse av ungdomskortet når det gjelder både skole- og fritidsreiser. Et godt kollektivtilbud er likevel en forutsetning for at effekten skal realiseres. Fylkene anbefaler en pragmatisk tilnærming med rom for skjønn i urimelige enkeltsaker, samt løpende justeringer basert på klagebilde og erfaring.

Fylkeskommunedirektørens vurdering

Prisnivå, soneinndeling, sonepåslag og rabattstruktur

Med grunnlag i vurderingene fra rapportene Gjennomgang Pris- og rabattstruktur og Ungdomsbillett i Østfold, samt en lengre prosess for togavtale i Østfold oppfatter Fylkeskommunedirektøren at prisen på 30-dagers billett og enkeltbillett å være på riktig nivå i forhold til kvalitet og kostnad på det meste av tilbudet. Det er i dag ikke sonepåslag på

enkeltbillett i app, heller ikke på periodekort. Innføring av sonepåslag vil kunne gi merinntekter for fylkeskommunen på anslagsvis 1-3 mill.kr årlig. Sonepåslag vil redusere takstdifferansen mellom det fylkeskommunale kollektivtilbudet og det statlige togtilbudet og er på den måten avgjørende for å kunne inngå en togavtale i Østfold.

Med bakgrunn i dette foreslår fylkeskommunedirektøren å beholde dagens takster på enkeltbillett og periodekort. Videre foreslår fylkeskommunedirektøren å innføre sonepåslag på alle enkeltbilletter (også de som selges i app) og på periodekort. Med utgangspunkt i kostnadsestimatene for en togavtale, eksisterende påslag og praksis i andre fylker, foreslås det et sonepåslag på 25 kr for enkeltbilletter og 220 kr på periodekort. Dette vil langt på vei løse utfordringen med å finansiere en togavtale og føre til at pris og kvalitet på tilbudet henger bedre sammen. Sonepåslaget vil gjelde i opptil tre soner. Med dagens prisenivå vil det innebære at en enkeltbillett vil koste maksimalt 96 kr som gjelder i 3 soner eller flere. Et 30-dagers periodekort vil koste maksimalt 1340 kr som gjelder i 3 soner eller flere. Det foreslås at sonepåslaget blir gjeldene fra våren 2027. Dagens soneinndeling/sonestruktur foreslås videreført.

Takstsamarbeid med jernbanen

Et takstsamarbeid (togavtale) vil samordne priser, billetter og reisevilkår slik at togtilbudet fungerer mest mulig sømløst sammen med den øvrige kollektivtrafikken i fylket. Dette vil i praksis innebære at den reisende ved kjøp av en billett, skal kunne reise for samme pris og på samme billett på statlig tog og fylkeskommunal buss i hele fylket. Dersom de foreslåtte prisene ovenfor legges til grunn, vil det innebære at man vil kunne kjøpe et 30-dagers periodekort gjeldene på tog og bussreiser i hele Østfold for 1340kr mot tilsvarende produkt i dag (reise fra Halden til Moss) på 3267 kr. Avtalen tar utgangspunkt i Jernbanedirektoratets gjeldene avtaler i andre fylker. Fylkeskommunen og byvekstavtalen vil måtte finansiere mellomlegget mellom den fylkeskommunale og den statlige prisen.

Fylkeskommunedirektøren mener en togavtale vil være et stort løft for mobiliteten i Østfold. Dette vil i sum bidra til et bedre kollektivtilbud, spesielt på kveldstid og i helger. Kostanden for fylkeskommunen i forhold til det økte tilbudet vurderes som liten. Togavtalen kan finansieres innenfor eksisterende rammer.

Fylkeskommunedirektøren har til nå arbeidet med en togavtale som omfatter Østfold-interne reiser. Bakgrunnen for dette er både kostnadshensyn og dagens kapasitetsutfordringer. En avtale for disse reisene vil kunne gi et positivt insentiv til økt bruk av togtilbudet som allerede eksisterer, og gjøre togreiser internt i Østfold attraktivt.

Nye billettprodukter

Rapporten vurderer ulike prismodeller og billettprodukter opp mot hverandre. Den foreslår å beholde dagens innretning, men å innføre en kvantumsrabatt. Fylkeskommunedirektøren støtter denne tilnærmingen. Østfold kollektivtrafikk (ØKT) er fortsatt i prosess med å innlemme seg i TET AS, når denne prosessen er fullført vil vi ha tilgang til en rekke ulike billettprodukter, herunder også flere varianter av kvantumsrabatter. Fylkeskommunedirektøren foreslår å innføre dette når ØKT er fullt integrert i TET AS.

Rabatterert ungdomskort i stedet for gratis skoleskyss i områder med godt kollektivtilbud

Innføring av et rabatterert ungdomskort som alternativ til gratis skoleskyss i utvalgte områder, kan bli et godt tilbud for mange ungdommer i Østfold og bidra til å bygge gode kollektivvaner.

Ordningen er best egnet i områder der kollektivtilbudet har høy frekvens, bred tidsdekning og korte avstander til holdeplasser. Fylkeskommunedirektøren anbefaler områdene, som oppfyller kriteriene om frekvens og med noe svakere tilbud på kveldstid og helg å inngå i ordningen (grønt/ lyst og mørkt angitt i kart i rapporten). Det forutsettes at den praktiseres pragmatisk og at det åpnes for skjønnsbaserte unntak i enkeltsaker. Fylkeskommunedirektøren har vært i dialog med elevorganisasjonen i Østfold, de har uttrykt seg positiv til innføring av rabatterert ungdomskort i de områdene som egner seg for dette.

Fylkeskommunedirektøren foreslår at prisen for ungdomskortet skal ligge på 33 prosent av voksenbilletten. Dette innebærer at ungdommene som kjøper ungdomskort i dag i de utvalgte områdene vil få et rimeligere månedskort, fra 410kr til 297kr. Prisnivået harmonerer med Oslo og Akershus, og gir et insentiv til bruk.

Ordningen innebærer egenbetaling, noe som kan være krevende for familier med lav inntekt. Samtidig kan et rabatterert ungdomskort gi disse ungdommene økt mobilitet og styrke sosial deltakelse. Mange i vedvarende lavinntekt mangler bil og bruker allerede kollektivtransport, og for dem vil ordningen redusere reisekostnader.

Klimaeffekten vurderes som begrenset, men økt fritidsreiseing kan bidra til varige positive reisevaner.

En overgang fra gratis skoleskyss til rabattordning krever forskrift og årlige vedtak. Fylkeskommunedirektøren anbefaler å utarbeide forskrift med sikte på innføring av de angitte områdene fra skoleåret 2027/2028. Arbeidet skal ha bred medvirkning, inkludert Ungdommens fylkesråd, kommunale ungdomsråd og elevråd. Forslag til forskrift legges frem for politisk behandling i løpet av 2026.

Vedtakskompetanse

Saken sluttbehandles i fylkestinget.