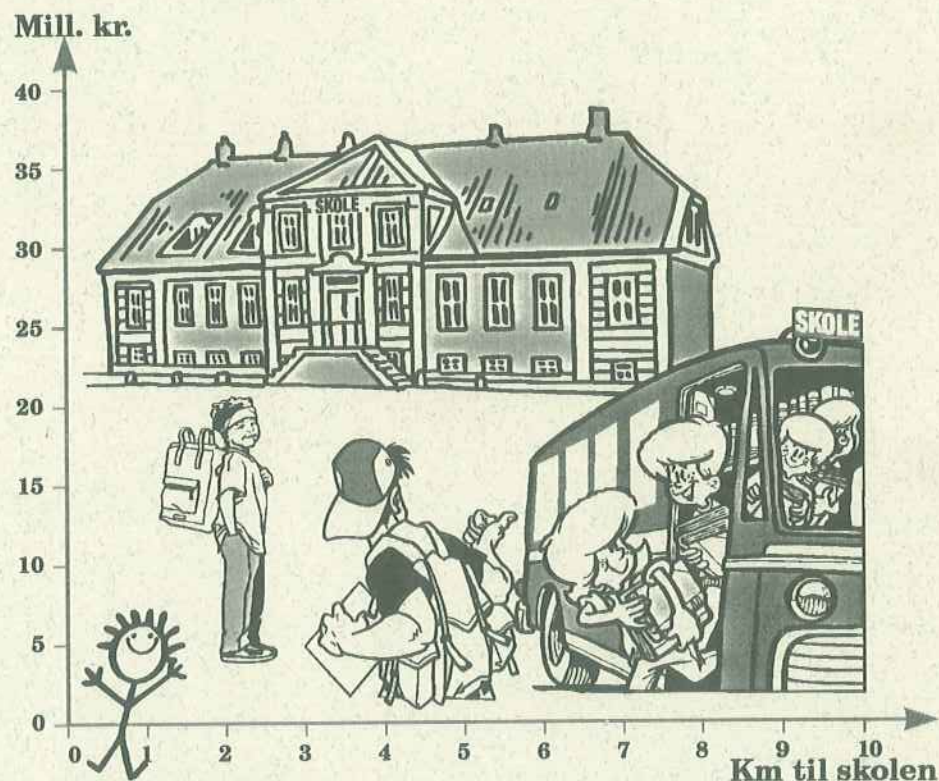


Omfanget av skoleskyss og kostnader ved alternative skyssgrenser i barne- og ungdomsskolen



Øystein Engebretsen
Karl-Erik Hagen

Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen
Norsk senter
for samferdsels-
forskning



TØI rapport
333/1996

Omfanget av skoleskyss og kostnader ved alternative skyssgrenser i barne- og ungdomsskolen

Øystein Engebretsen
Karl-Erik Hagen

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.

ISSN 0802-0175
ISBN 82-7133-983-4

Oslo, desember 1996

Tittel: *Omfanget av skoleskyss og kostnader ved alternative skyssgrenser i barne- og ungdomsskolen*

Forfattere: Øystein Engebretsen
Karl-Erik Hagen

TØI rapport 333/1996
Oslo, desember 1996
33 sider + vedlegg
ISBN 82-7133-983-4
ISSN 0802-0175

Finansieringskilde: Kirke-, utdannings - og forskningsdepartementet

Prosjekt: O-2173

Prosjektleder: Karl-Erik Hagen

Emneord: Skoleveg
Transportkostnader
Transportavstand

Sammendrag:

Det er laget EDB-baserte beregningsmodeller på regionalt nivå for omfanget og kostnader ved skoleskyss i barne- og ungdomsskolen. En reduksjon av skyssgrensen fra 4 km til 2 km for 6-åringer og 7-9-åringer er beregnet å gi en årlig øking i skysskostnadene på henholdsvis 28,4 mill og vel 79 mill kroner i 1997/98 på landsbasis. Tilsvarende tall for en heving av skyssgrensen fra 4 km til 5 km for 13-15 åringer blir en besparelse på nær 36 mill kroner.

Title: *The extent and costs of alternative schemes for transport of school children in Norway*

Authors: Øystein Engebretsen
Karl-Erik Hagen

TØI report 333/1996
Oslo, December 1996
33 pages + vedlegg
ISBN 82-7133-983-4
ISSN 0802-0175

Financed by: The Royal Ministry of Education, Research and Church Affairs

Project: O-2173

Project manager: Karl-Erik Hagen

Key words: School Journey
Transport Costs
Transport Distance

Summary:

A model has been developed to estimate the costs of providing bus transport to school for children in various age groups. For 6-year old children the costs of providing bus transport at alternative distance limits of 4 and 2 kms have been estimated. The same distance limits were considered for children in the 7-9 age group. For children in the 13-15 age group, distance limits of 4 and 5 kms were considered. Costs will increase by about 28 mill NOK (4.4 mill USD) if the distance limit is reduced from 4 to 2 kms for 6 year old children. A similar change for 7-9 year old children will increase costs by about 79 mill NOK (12.3 mill USD). Increasing the distance limit from 4 to 5 kms for 13-15 year old children gives an annual cost saving of about 36 mill NOK (7.6 mill USD).

Language of report: Norwegian

*Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, biblioteket,
Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90*

*The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, the library,
PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90*

Forord

Prosjektet som er finansiert av Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet (KUF) skal gi informasjon om de ressursmessige konsekvenser av skoleskyss for 6-åringer, aldersgruppen 7-9 år og aldersgruppen 13-15 år (ungdomsskolen). For disse årskullene er det av spesiell interesse å vurdere alternative skyssgrenser, ikke minst å redusere skyssgrensen for å ivareta sikkerheten for 6-åringene til og fra skolen. Kontaktperson for prosjektet i KUF har vært Rolf Hekneby som også har gitt nyttige kommentarer under prosjektarbeidet.

På TØI har Øystein Engebretsen utført beregningene og dokumentasjon i forbindelse med skyssmodellen i kapittel 2, mens Karl-Erik Hagen har vært prosjektleder og utarbeidet rapporten for øvrig. Magel Helness og Trude Rømning har stått for tekstbehandling og redigering av manuskriptet. Rune Elvik har vært kvalitetssikrer for prosjektet og gitt nyttige kommentarer i forbindelse med prosjektdokumentasjonen.

Oslo, desember 1996
TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

Knut Østmoe
instituttssjef

Rune Elvik
forskningsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn	1
1.2 Problemstilling	1
2 Omfanget av skoleskyss for de enkelte klassetrinnene	2
2.1 Skyssmodell.....	2
2.2 Modellen beregner tilnærmet riktig elevtall for de fleste skolene.....	9
2.3 Modellen beregner trolig korrekte tall for skyssbehov etter statens norm. De fleste kommune oppgir høyere tall.....	10
2.4 Skyssbehov skoleåret 1997/98 med dagens grense	15
2.5 Skyssbehov skoleåret 1997/98 med nye grenser	20
3 Kostnader ved skyss i grunnskolen	23
3.1 Modellstruktur og datagrunnlag	23
3.2 Skysskostnader i Akershus og Oppland	24
3.3 Kostnadsstruktur på fylkesnivå	25
4 Kommunale og fylkesvise transportkostnader ved alternative skyssgrenser	28
4.1 Forutsetninger for kostnadsberegninger	28
4.2 Skyssgrense på 2 og 4 km for 6-åringer	29
4.3 Skyssgrense på 2 og 4 km for 7-9 åringer	30
4.4 Skyssgrense på 4 og 5 km for aldersgruppen 13-15 år (ungdomsskolen)	32
Litteraturliste	33
Vedlegg 1: Årlige transportkostnader ved skyssgrense på 4 km for 6-åringer	
Vedlegg 2: Årlige transportkostnader ved skyssgrense på 2 km for 6-åringer	
Vedlegg 3: Årlige transportkostnader ved skyssgrenser på 2 og 4 km for aldersgruppen 7-9 år	
Vedlegg 4 Årlige transportkostnader ved skyssgrense på 4 og 5 km for aldersgruppen 13-15 år	

Sammendrag:

Omfanget av skoleskyss og kostnader ved alternative skyssgrenser i barne- og ungdomsskolen

Formålet med analysen har vært å beregne omfanget av og kostnader ved alternative skyssgrenser for 6-åringer, aldersgruppen 7-9 år og aldersgruppen 13-15 år (ungdomsskolen). I denne rapporten analyseres bare de ressursmessige konsekvenser av forskjellige skyssgrenser. Det vil si at vurderingen av risiko langs skolevegen ikke inngår i prosjektet.

Generelle kostnadsdata for skoleskyss (buss, bane og personbil) på landsbasis er ikke tilgjengelig i offentlige statistikk. I prosjektet ble data fra samferdselssjefene i Oppland og Akershus fylke lagt til grunn hva angår kostnader pr elevkm. Kommunal refusjon av utgifter til billetter m v ble kalkulert til ca 1/3 av totale transportkostnader.

For å gjennomføre kostnadsberegningene på kommunalt nivå har det vært nødvendig å utvide modellen som ble laget i forbindelse med skoleskyssberegninger for 6-åringer (Hagen og Engebretsen, 1995). Arbeidet med å beregne omfanget av skoleskyssen har bestått av stedfesting av skoler, beregning av avstander langs veg fra den enkelte skole til alle boligområder i kommunene, stedfesting av aldersgruppens bosettingsmønster og beregning av avstand langs veg fra elevenes bosted til nærmeste skole. Summerte tall på kommune- og fylkesnivå danner grunnlaget for kostnadsanalyser.

Modellen er kontrollert gjennom beregning av skolenes elevtall og skyssbehov for skoleåret 1995/96 og delvis 1994/95. Testen viser at modellen beregner tilnærmet riktig elevtall for de fleste skolene. Videre beregner modellen trolig korrekte tall for skyssbehov etter statens avstandsnorm. De fleste kommunene oppgir imidlertid høyere tall, blant annet fordi skyss på grunn av funksjonshemming, skyss til privatskoler og andre spesielle behov er tatt med.

Antall skyssberettigede 6-åringer i 1997 er ved skyssgrenser på 4 og 2 km beregnet til henholdsvis ca 5.600 elever og nær 14 500 elever (inkludert en andel ufordelte elever uten adresse). 83 elever som må bruke båt/ferge i skoleskyss er ikke inkludert. Dette gjelder også et visst antall funksjonshemmede som har krav på skoleskyss uansett avstand. Skysskostnadene på landsbasis utgjør årlig ca 55,2 mill og ca 83,6 mill ved de to skyssgrensene (4 og 2 km). Det vil si en differanse på ca 28,4 mill.

Rapporten kan bestilles fra:

Transportøkonomisk institutt, Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo

Telefon: 22 57 38 00 Telefax: 22 57 02 90

For aldersgruppen 7-9 år vil på tilsvarende måte dagens skyssgrenseordning på 4 km omfatte ca 17.200 elever i 1997 (9,5% av aldersgruppen), noe som gir en beregnet årlig transportkostnad på nær 165 mill kroner. Reduseres skyssgrensen til 2 km vil antall elever som får rett til skoleskyss utgjøre ca 43.100 elever, noe som utgjør 23,9% av alle elever i aldersgruppen. Tilhørende transportkostnader er beregnet til vel 244 mill kroner pr år. Det vil si at den reduserte skyssgrensen gir en merkostnad på vel 79 mill kroner årlig.

For aldersgruppen 13-15 år (ungdomsskolen) ble det beregnet årlige transportkostnader for skyssgrenser på 4 km (dagens ordning) og 5 km. Kostnadene for en skyssgrense på 4 km er anslått til 556 mill kroner. Denne ordningen omfatter vel 44.600 elever, noe som utgjør en andel på ca 28,6% av alle elever i aldersgruppen. En økning av skyssgrensen til 5 km vil tilsvarende omfatte nær 37.500 elever som utgjør en andel på vel 24,0% av alle elever i aldersgruppen. Årlige transportkostnader blir i dette tilfellet vel 520,5 mill på årsbasis, noe som gir en besparing på nær 36 mill i forhold til en skyssgrense på 4 km.

Summary:

The extent and costs of alternative schemes for transport of school children in Norway

The purpose of the analyses presented in this report was to estimate the extent and costs of alternative schemes for bus transport of school children in Norway. Children in the age groups of 6, 7 to 9 and 13 to 15 years are considered. The effects of the bus transport schemes on road safety have not been estimated.

Cost data were obtained from regulatory agencies in the counties of Akershus and Oppland. It was estimated that municipalities pay about one third of the costs of bus transport for school children.

In order to estimate the distances from home to school for children in the different age groups, a comprehensive geographical data base was created. The data base comprises information concerning the location of schools and the location of residential areas. It was generally assumed that the shortest route from home to school would be chosen. Travel distances were estimated for each municipality (of which there are about 430 in Norway), but costs of bus transport were only estimated for each county (of which there are 19 in Norway).

Comparison of the estimates with other sources show that the model correctly estimates the number of children who are entitled to bus transport according to the distance criteria currently applied. A majority of the municipalities report higher numbers, but these include a number of special groups (disabled children, children attending private schools, etc.) not included in this report.

The number of 6 year old children who are entitled to bus transport in 1997 was estimated to 5,600 if a distance limit of 4 kms is applied and 14,500 if a distance limit of 2 kms is applied. The costs of providing bus transport for 6 year old children are 55.2 and 83.6 mill NOK, respectively (USD 8.6 million and 13.1 mill).

For children in the ages of 7 to 9 years, the current distance limit of 4 kms implies that 17,200 children are entitled to bus transport, at an annual cost of 165 mill NOK (USD 25.8 mill). If a distance limit of 2 kms is introduced, the number of children who are entitled to bus transport increases to 43,100. Annual costs increase to 244 mill NOK (USD 38.1 mill).

For children in the ages of 13 to 15 years, distance limits of 4 and 5 kms were compared. The current limit is 4 kms. 44,600 children are entitled to bus transport according to this distance limit, and the annual costs are 556 mill NOK (USD 92.8 mill). If a distance limit of 5 kms is introduced, 37,500 children will be entitled to transport, and the annual costs will be 520.5 mill NOK (USD 81.3 mill).

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Det statlige oppnevnte opplæringsutvalget vurderte bl a regelverket for skoleskyss, jfr NOU 1995:18, kap 26. Utvalget oppfordret i innstillingen til en nærmere utredning av en differensiert skyssgrense etter alder. I den sammenheng ble det rettet en forespørsel til TØI fra Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet (KUF) for å få utført kostnadsberegninger av en slik nyordning som et ledd i departementets behandling av innstillingen. Bakgrunnen for henvendelsen til TØI var bl a at det allerede var utviklet en modellstruktur i forbindelse med utført utredning om omfang og kostnader ved skoleskyss for 6-åringer(Hagen og Engebretsen, 1995).

1.2 Problemstilling

Opplæringsutvalgets skisse til alternative skoleskyssregler må sees i sammenheng med dagens hovedregel for skoleskyss:

Elever på barne- og ungdomsskole som har mer enn 4 kilometer avstand langs vei, regnet fra bopel (dør) til skole (dør) har krav på skoleskyss. Tilsvarende rett har også elever som bor slik til at de mellom hjem og skole må nytte båt/ferge. Elever som er funksjonshemmet har krav på skoleskyss uansett avstand.

Utvalget oppfordret som nevnt departementet til å utrede en nærmere differensiering av skyssgrensene etter alder hvor tid som går med til skoleveien er et viktig kriterium. Som et eksempel på en alternativ løsning nevnes alternativ ganghastighet etter alder. F eks at en småklasseelev (1.-3. klasse) bruker 20 minutter på å gå en km, en 4.-6. klassing 15 minutter og en ungdomsskoleelev 12 minutter. Dette gir en kilometergrense på henholdsvis på 3,4 og 5 km - hvis det forutsettes en gangtid mellom hjem og skole på maksimalt 1 time.

Hovedformålet med dette prosjektet er å beregne omfanget av og kostnader ved skoleskyss avhengig av hvilke alternative kriterier for skoleskyss som KUF ønsker å få belyst. For 6-åringer vil skyssgrenser på henholdsvis 4 og 2 km bli analysert. Tilsvarende skyssgrenser for 7-9 åringer vil også bli kostnadsberegnet. I tillegg vil beregning av kostnadsbesparelsen ved endring av skyssgrensen fra 4 til 5 km for ungdomstrinnet (13-15 åringer) inngå i undersøkelsen.

2 Omfanget av skoleskyss for de enkelte klassetrinnene

2.1 Skyssmodell

Hovedelementer i modellen

For å kunne gjennomføre kostnadsberegningene har det vært nødvendig å bygge opp en modell som beregner behovet for skoleskyss i alle deler av landet for barn og ungdom i grunnskolen, skoleåret 1997/98. Oppgaven har vært å fordele alle skoleelever etter deres avstand langs veg til nærmeste barneskole eller ungdomsskole. Arbeidet har bestått av seks hovedelementer eller trinn:

1. Stedfesting av skoler.
2. For hver kommune - beregning av avstander langs veg fra den enkelte skole til alle boligområder i kommunen.
3. Stedfesting av de forskjellige årskullenes bosettingsmønster.
4. For hver kommune - beregning av de forskjellige årskullenes avstand til nærmeste skole.
5. For hver kommune - beregning av antall skyssberettigede pr klassetrinn avhengig av skyssgrense.
6. For hver skole - beregning av elevtall på hvert klassetrinn.

Alle hovedberegninger gjelder skoleåret 1997/98. For å evaluere modellens resultater, er det også gjennomført beregninger for skoleåret 1995/96 og for enkelte områder også 1994/95. Med utgangspunkt i resultatene fra disse beregningene er det foretatt kommunevise sammenlikninger med tall for faktiske skysslever de to skoleårene. I tillegg er det for hver skole og for hvert klassetrinn foretatt sammenlikninger med det faktiske elevtallet for skoleåret 1995/96.

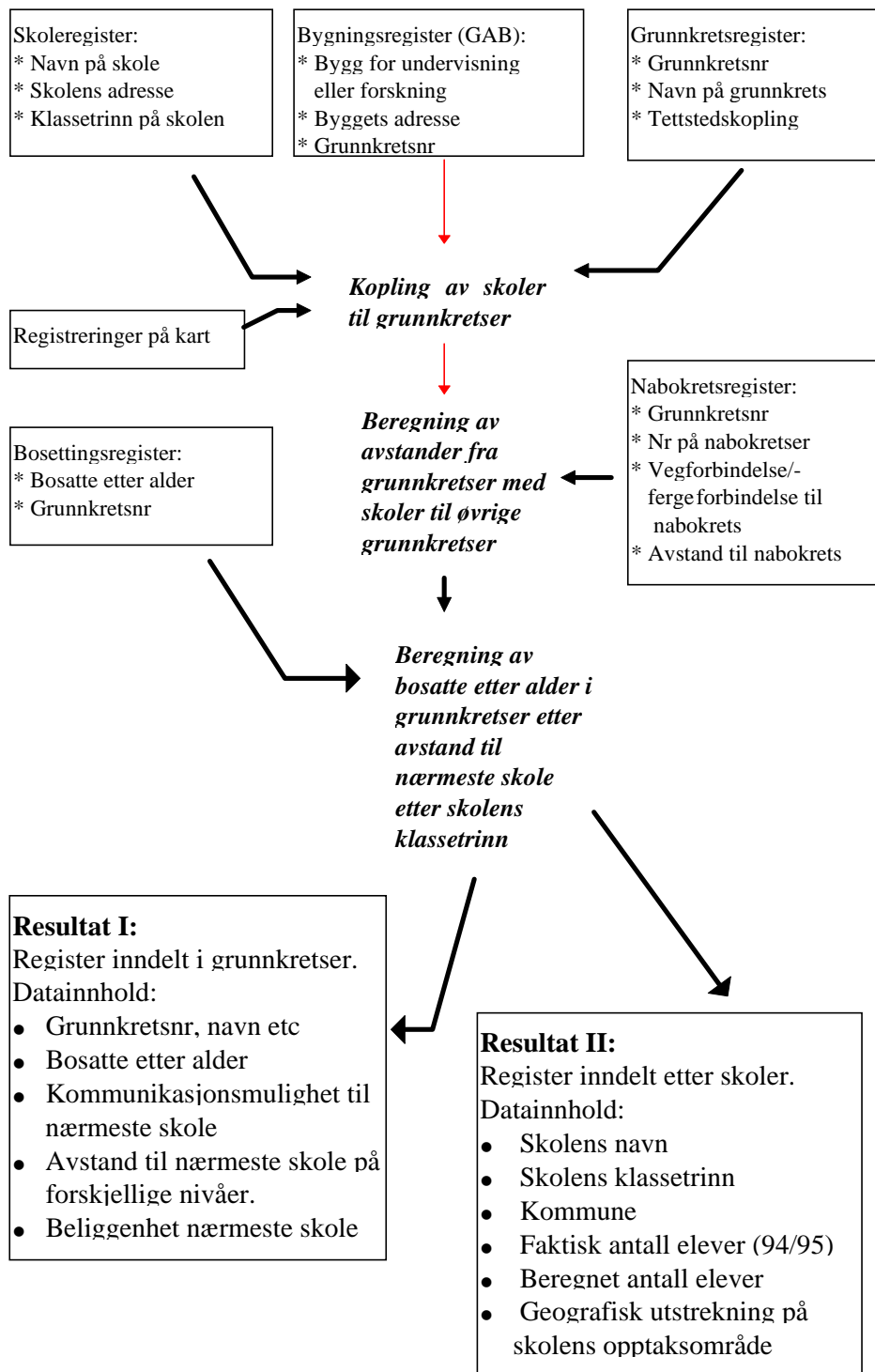
Datagrunnlaget er framskaffet gjennom bearbeiding og kopling av data fra flere offentlige registre, samt datainnsamling gjennom kartarbeid. Det er utviklet egne dataprogrammer for å håndtere de ulike operasjonene.

Modellen er en videreutvikling av TØIs modell for beregning av skyssbehov for 6-åringene (Hagen og Engebretsen 1995). Videreutviklingen har bestått av en utvidelse til alle årskull i grunnskolen og til alle offentlige grunnskoler (unntatt spesialskoler) som gir undervisning på barne- og/eller ungdomstrinnet. I tillegg er datagrunnlaget oppdatert og beregningsrutiner forbedret.

Beregningene er basert på bosetting og kommunikasjonsforhold pr 1. januar 1995 og på skolestrukturen i skoleåret 1995/96. Hovedberegningene gjelder imidlertid

de årskullene som vil begynne i henholdsvis 1-10 klasse høsten 1997 (dvs barn som fylte fra fire til tretten år i løpet av 1995).

Hovedstrukturen i beregningene er vist i figur 2.1. Datakilder og beregningsmåter er gjennomgått mer detaljert nedenfor.



Figur 2.1: Datakilder og beregninger for etablering av analysefiler.

Stedfestingssystem

Grunnkrets er valgt som fast referanse for stedfesting. Grunnkretsene er en geografisk avgrensning av delområder innenfor kommunene. En rekke registre inneholder data med referanse til grunnkrets.

Kretsene består av et sammenhengende geografisk område, med mest mulig ensartet natur, næringsgrunnlag, kommunikasjonsforhold og bebyggelse. De er utformet slik at de skal være stabile over en rimelig tidsperiode, men kan deles dersom det skjer store endringer i hele eller deler av kretsen (f eks utbygging av nye boligområder) ¹.

Det er satt som krav at folkemengden innenfor en krets ikke bør variere for mye. I praksis kan likevel en krets i spredtbygde strøk ha under 100 bosatte, mens kretser i byområder kan ha over 1000 bosatte.

Det er betydelig større variasjon i kretsenes utstrekning. I sentrale deler av byer kan en krets bestå av kun noen få kvartaler. I spredtbygde områder kan hver krets dekke flere kvadratkilometer. Men størstedelen av arealet i slike kretser består gjerne av utmark. Bosettingen er vanligvis konsentrert til en del av kretsen.

Beregningene i denne rapporten er basert på kretsinnndelingen pr 1. januar 1995. Landet var på det tidspunktet delt inn i omlag 13 600 grunnkretser.

Utvalg av skoler

Beregningene omfatter i alt 3 208 skoler med undervisning på barne- eller ungdomstrinnet skoleåret 1995/96. Privatskoler er holdt utenom. Det er forutsatt at dagens skoletilbud holdes stabilt. Det er med andre ord ikke tatt hensyn til planlagte nedleggelse eller nybyggingsprosjekter.

I beregningene er det skilt mellom skoler med tilbud på 1-3 klassetrinn, skoler med tilbud på 4-6 klassetrinn og skoler med tilbud på 7-9 klassetrinn (ungdomsskole). Skolene har følgende fordeling:

<i>Antall skoler med elever på 1-3 klassetrinn skoleåret 1995/96:</i>	<i>2 706</i>
<i>Antall skoler med elever på 4-6 klassetrinn skoleåret 1995/96:</i>	<i>2 615</i>
<i>Antall skoler med elever på 7-9 klassetrinn skoleåret 1995/96:</i>	<i>1 097</i>

Vi har forutsatt at skoler med tilbud på 1-3 klassetrinn i skoleåret 1995/96, vil ta opp elever på 1-4 klassetrinn etter innføringen av Reform 97. For de øvrige skolene har vi forutsatt at de vil ta opp elever på de samme alderstrinnene som i dag, dvs at de vil dekke henholdsvis 5-7 og 8-10 klasse etter Reform 97.

¹ Kilde: Statistisk sentralbyrå (1992). Folke- og bolig telling 1990. Kommunehefter.

Stedfesting av skoler

Stedfesting av skolene har skjedd ved hjelp av data fra en rekke registre, supplert med manuelt innsamlede data. Utgangspunktet er en database for alle grunnskoler fra Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet (KUF).

For å kunne knytte skolene til grunnkretser, har vi basert oss på kopling av KUF-basen til en database med utvalgte bygningsdata fra GAB-registeret². Utvalget omfatter bygg for undervisning eller forskning, inklusive museer og bibliotek (bygningstype 61). GAB-basen gir, der GAB-systemet er fullt etablert, koordinater, eiendomsreferanse, adresse og grunnkrets for byggene.

GAB-basen er supplert med informasjon fra en database med grunnkretsdata. Grunnkretsbasen er bygget opp ved TØI på grunnlag av data fra ulike registre i Statistisk sentralbyrå (SSB). Basen inneholder informasjon om kretsens nummer, kretsens navn, nummer og navn på tettsted (hvis tettbygd krets), koordinater for befolkningstygndepunktet i kretsen, antall bosatte i kretsen (i 1980, 1989, 1994 og 1995), antall bosatte etter alder m m.

Metoden for stedfesting av skolene har primært bestått i å hente ut kretscode for de adressene i GAB-basen som svarer til adressene i KUF-basen. Koplingen har skjedd med gate-/vegnavn, vegnummer, postnummer og kommunenummer som nøkkel³.

KUF-registeret er basert på postadresser. Dermed er mange av skolene oppgitt med postboksadresse eller kun postnummer⁴. Dette gjør det umulig å benytte adressekoplingmetoden ovenfor fordi GAB bygger på eiendommenes besøksadresse (dvs gate-/vegadresse eller gårdsnr/bruksnr). I disse tilfellene er skolenavn og stedsnavn brukt som koplingsnøkkel. Den enkelte skole er koplet til en grunnkrets med samme navn som skolen (forutsatt at skole og krets ligger i samme kommune). Grunnkretsen inneholder dessuten en bygning som *kan* være en skole (bygningstype 61 i GAB) og som har samme postnummer som skolen⁵.

² GAB: Statens kartverks register over grunneiendommer, adresser og bygninger

³ I en del tilfeller mangler vegnr i én av filene. Koplingen er da foretatt uten bruk av vegnr som nøkkel. Resultatet av koplingen er i disse tilfellene kontrollert for å unngå at ulike skoler langs samme veg er blitt knyttet sammen. For noen få skoler er koplingen kun basert på postnr og kommunenr.

⁴ Der det har vært mulig, er imidlertid KUF-filen supplert med gate-/vegadresser hentet fra telefonkatalog eller andre kilder.

⁵ I noen få tilfeller er gate-/vegnavnet i KUF-basen brukt istedenfor skolenavnet. Dessuten er det i noen koplinger brukt tettstedsnavn istedenfor grunnkretsnavn. Kopling basert på tettstedsnavn er bare brukbar for små tettsteder og der det kun fins ett aktuelt objekt i GAB-basen som ligger i tettstedet. Dette gir mulighet for å finne fram til den eventuelt eneste aktuelle grunnkretsen som en gitt skole kan ligge i.

For enkelte kommuner har GAB-grunnlaget vært mangelfullt, blant annet har enkelte bygninger manglet kode for grunnkrets. I fylkene Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark og Oppland, der slike mangler forekommer, er koplingen basert på kriterier for nærhet mellom sentralkoordinater for bygninger i GAB og koordinater for befolkningstygndepunktet i grunnkretser. For å få like koordinatsystemer, har det vært nødvendig å benytte et eget transformasjonsprogram utviklet ved Statens kartverk.

Noen steder er ikke bygningsregisteret i GAB fullstendig utbygd. I slike områder har vi i steden brukt TØIs kretsdatabase som grunnlag for stedfesting basert på navnekopling. Det vil si at skolene er koplet til grunnkretser (i samme kommune) som har samme navn som skolen⁶.

For mange skoler har det ikke vært mulig å bruke registerkopling (mangelfulle adresseopplysninger, ikke sammenfall skolenavn/kretsnavn osv). Disse skolene er tildelt grunnkretsnummer gjennom manuelt kartarbeid⁷.

Oversikten nedenfor viser skolene fordelt etter metode for stedfesting.

<i>Stedfestet ved hjelp av adressedata i GAB:</i>	721
<i>Stedfestet ved hjelp navnelikhet/postnr med aktuelle data i GAB:</i>	528
<i>Stedfestet ved hjelp navnelikhet med kretser i kretsdatabase:</i>	285
<i>Stedfestet ved hjelp av manuell registrering på kart:</i>	1 674

Vi gjør oppmerksom på at stedfesting basert på navnelikhet gir en viss usikkerhet. Tester har vist at metoden i ca 70 prosent av tilfellene gir riktig plassering av skolen. I spredtbygde områder gir metoden nesten alltid korrekt resultat. I tettsteder har det vist seg at metoden i en del tilfeller velger nabokretsen til skolens faktiske lokalisering (fordi skolen gjerne har navn etter et område som har større utstrekning enn én grunnkrets). Fordi grunnkretsene er små i utstrekning i tettstedene, vil de feilene som forekommer vanligvis ha liten betydning. Ved en eventuell videreutvikling av modellen bør det likevel tas sikte på å gjennomføre full registrering på kart (dersom ikke bedre digitale data blir tilgjengelig) av de skolene som nå er stedfestet ved hjelp av navnelikhet.

Stedfesting av elevenes bosettingsmønster

Elever er i hovedberegningene definert som de årskullene som vil være i skolepliktig alder høsten 1997. Datagrunnlaget er hentet direkte fra TØIs kretsdatabase som gir tall for bosatte fordelt på aldersklasser og grunnkretser pr 1. januar 1995. Det vil si at våre beregninger har tatt utgangspunkt i barn og ungdom som fylte fra fire til tretten år i løpet av 1995.

I våre beregninger har vi forutsatt stabil bosetting. Det er ikke tatt hensyn til bygging av nye boligområder, flyttinger mellom grunnkretser eller innvandring.

⁶ Forskjellen fra navnekoplingsmetoden foran er at vi her forholder oss til *alle* grunnkretsene i en kommune, mens vi med GAB-basen som utgangspunkt kun forholder oss til de grunnkretsene hvor det er registrert bygg for undervisning eller forskning (type 61).

⁷ Kartgrunnlaget har vært topografisk kartverk (M711) M 1:50000, vegkart M 1:250000, plankart og annet, kombinert med grunnkretskart M 1:50000 og M1:250000. I en del kommuner har vi hatt tilgang på spesialkart som viser skolenes lokalisering (laget til dette prosjektet av den enkelte kommunes tekniske etat). I flere av byregionene har det vært tilgang på offentlige kart eller kartbøker hvor skolene er tegnet inn.

Beregning av avstander

Beregning av avstander mellom skoler og ulike boligområder skjer ved hjelp av SSBs nabokretsbase. Basen inneholder data om vegavstand og beregnet reisetid (med bil) mellom befolkningstyngdepunktene i par av kretser med felles grense⁸. Dersom det ikke fins veg mellom to nabokretser, er det i basen angitt om de bosatte områdene (i hver av kretsene) er skilt av sjø, elv, utmark eller fjell. Der hvor det er sjø som skiller, er det angitt om det fins regelmessig fergeforbindelse. Ved manglende vegforbindelse er avstanden mellom befolkningstyngdepunktene målt som luftlinjeavstand.

Materialet som er benyttet i dette prosjektet gjelder kommunikasjonsforholdene pr 1. januar 1995. Basen inneholder opplysninger om ca 75 500 naborelasjoner (regnet begge veier). I knapt 42 000 av relasjonene er det registrert en vegforbindelse mellom nabokretsene. Det er registrert 565 forbindelser (regnet begge veier) basert på ferge.

I prosjektet er nabokretsbasen brukt som en veglenkebase. For å kunne skille ut elever som er avhengig av båtskyss, er det i lenkebasen også tatt med opplysninger om nabokretser som har sjø som eneste forbindelseslinje (basert på bruk av ferge, rutebåt eller egen båt). Målet har vært å knytte sammen lenkene til et helt vegnett.

Ved hjelp av et spesielt utviklet program har vi for hver kommune beregnet korteste avstand (langs veg og/eller over sjø) fra alle grunnkretser til hver grunnkrets med én eller flere skoler. Beregningene tar utgangspunkt i de grunnkretsene hvor det er registrert skoler.

Avstandene er beregnet mellom kretsenes befolkningstyngdepunkt. Dette medfører at vegavstander oppgis som intervaller. Intervallinndelingen medfører at materialet må brukes med forsiktighet ved analyser på lavt geografisk nivå (kommune).

Vi har gjennomført omfattende kontroller for å sikre at avstandsberegningene blir mest mulig korrekte. I alt er det foretatt korreksjoner på 757 naborelasjoner (1 % av materialet). Korreksjonene skyldes dels at enkelte vegsamband mangler i SSBs base og dels at det enkelte steder er behov for ekstra lenkedata mellom kretser som ikke er direkte naboer (eller som ikke har direkte vegsamband). Behovet for ekstra lenkedata gjelder steder hvor avstanden mellom to kretser av ulike årsaker blir for stor med den vanlige beregningmetoden⁹.

Skolene er i avstandsberegningene «plassert» i kretsens befolkningstyngdepunkt. Kontrollberegning for utvalgte skoler i fylkene Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark og Oppland viser at dette gir tilnærmet riktig stedfesting. Regnet i luftlinje, har

⁸ Basen er etablert for å beregne gjennomsnittlig reisetid fra alle grunnkretser i kommunene til kommunesenteret. Dette benyttes som vektingsparameter i inntektssystemet for kommuner og fylkeskommuner. Datagrunnlaget oppdateres hvert år.

⁹ Vanligvis er årsaken at korteste veg mellom to kretser ikke går gjennom tyngdepunktet på den mellomliggende kretsen, men via vegforbindelser i ytterkant av denne kretsen.

minst to tredeler av 235 undersøkte skoler i disse fylkene, en faktisk beliggenhet mindre enn 500 meter fra kretsens befolkningstyngdepunkt.

Elevenes reiseveg til skolen

Fra beregningen foran har vi for hver grunnkrets tatt ut data for avstand til nærmeste grunnkrets med skole. Disse dataene er deretter koplet til grunnkretsbasen med bosettingsdata. Dette gir videre grunnlag for å fordele årskullene etter avstand til nærmeste skole med riktig klassetrinn.

Nærmeste skole (eller mer presist nærmeste grunnkrets med skole) er brukt som fast kriterium for avgrensning av skolenes omland. Dette omlandet kan mange steder avvike fra faktisk skolekretsinndeling, spesielt i byområder hvor skolene ligger relativt tett.

I beregningen er det ikke tatt hensyn til hvor mange skoler som eventuelt ligger i samme grunnkrets. Det er heller ikke tatt hensyn til kapasitet på den enkelte skole (kan legges inn i framtidige beregninger). Privatskoler er ikke tatt med.

Interkommunale skoler er forsøkt regnet med i de kommunene de betjener. Enkelte kommuner har ikke egen ungdomsskole. Her er avstandene regnet til den ungdomsskolen i nabokommunen som kommunens ungdommer benytter i dag.

Det er i beregningene ikke tatt hensyn til gangavstand til skolene. Enkelte steder kan elevene velge gangruter til skolen som er betydelig kortere enn kjøredistansen langs bilveg. På den annen side er det avstand langs bilveg som danner grunnlag for vurdering i skyssordningen.

For elever bosatt i samme krets som skolen ligger, har det vært nødvendig med en spesiell avstandsberegning. For å tildele elevene i disse kretsene en avstand til skolen, er det antatt at avstanden fra skolen til kretsgrensen er lik halvparten av korteste avstand til en nabokrets. Det er videre antatt at elevene er jevnt fordelt langs denne avstanden¹⁰.

Beregningsmodellen - innhold

Ved hjelp av koplingene og beregningene som er beskrevet foran, er det etablert en ny database som gir mulighet for detaljerte analyser av skoleelevers avstand til nærmeste skole, skoleskyssbehov, elevgrunnlag for hver skole osv. En del av bosettingen er i grunnkretsbasen knyttet til en «0 krets», dvs at de ikke er gitt noen stedfesting¹¹. Elever knyttet til slike kretser kan ikke fordeles etter avstand til skole.

I tillegg kommer at enkelte grunnkretser ikke er knyttet til veglenkebasen pga feil i deler av datagrunnlaget. For de fleste stedene med slike feil har vi foretatt manuelle korreksjoner. Det gjenstår likevel noen få områder (kretser) hvor det

¹⁰ Beregningsmåten innebærer implisitt at vi har antatt avtagende befolkningstetthet fra skolen (dvs kretsens tyngdepunkt) til grensen for største innskrevne sirkel i kretsen, og at all befolkning i kretsen er bosatt innenfor denne sirkelen.

¹¹ Gjelder befolkning som på den aktuelle datoen (01.01.95) ikke var registrert på noen adresse i Folkeregisteret (pga flytting e l).

ikke har vært mulig å fordele elevene etter avstand til skole. Stort sett dreier dette seg om kretser med svært få elever. I Evenes kommune har det imidlertid ikke vært mulig å foreta avstandsfordeling for noen av kretsene¹².

2.2 Modellen beregner tilnærmet riktig elevtall for de fleste skolene

I beregningene er det hele tiden forutsatt at elevene skal sogne til den nærmeste skolen. Det er ikke tatt hensyn til den enkelte skoles faktiske kapasitet. Konsekvensen vil være at noen skoler i modellen får vesentlig flere elever enn de har i dag. Tilsvarende vil noen skoler få færre elever.

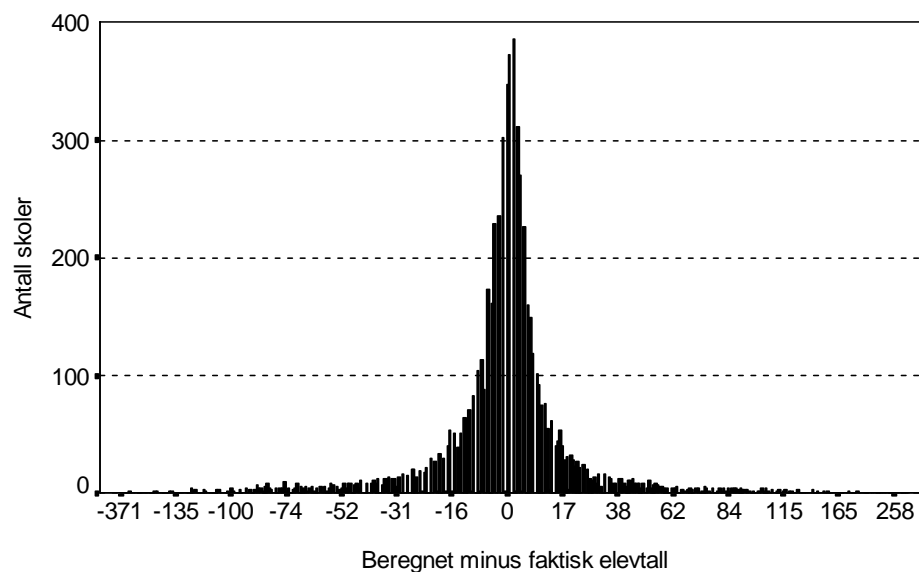
Vi har i figur 2.2 sammenliknet modellens beregnede elevtall og faktisk elevtall pr skole for skoleåret 1995/96. I sammenlikningen er tre og tre klassetrinn vurdert under ett. Det vil si at henholdsvis 1-3 klasse, 4-6 klasse og 7-9 klasse er slått sammen. Hver skole er videre delt etter antall klassetrinn det gis undervisning på. Det vil f eks si at en 1-9 skole i figuren er delt i en 1-3 klasse del, en 4-6 klasse del og en 7-9 klasse del. Totalt omfatter figuren 6 418 slike klassetrinnsdeler.

Resultatene viser et rimelig godt samsvar mellom beregnet og faktisk elevtall. For 82 prosent av enhetene gir modellen mindre enn +/-25 elever i avvik i forhold til faktisk elevtall. Regnet pr *klassetrinn* gir dette en feil på mindre enn ni elever. Dersom vi setter som krav at avviket skal være mindre enn 50 elever (dvs ca 17 pr klassetrinn i gjennomsnitt), viser resultatet at modellen tilfredsstiller dette kravet for 91 prosent av enhetene.

De største avvikene finner vi i byer og bymessige strøk. At vi finner mange avvik i byene, skyldes bl a det faktum at skolene her ofte ligger svært nær hverandre. Skolekretsgrensene i slike områder trekkes gjerne opp etter flere kriterier enn kortest mulige skolevei. Først og fremst er elevfordelingen bestemt ut fra en rimelig belastning på hver skole. Modellen vil på sin side foreta en tilnærmet optimal fordeling ut fra målet om kortest mulig avstand og ut fra en antakelse om at alle skoler har tilstrekkelig kapasitet.

Det kan oppstå en del avvik i områder hvor mange elever går på privatskole fordi privatskoler er ikke tatt med i modellberegningene. En del avvik kan dessuten skyldes feil i KUF-basen. F eks kan en spesialskole være registrert som vanlige offentlige skole. Konsekvensen kan bli at modellen tilfører slike skoler (som gjerne har få elever) et stort elevtall på «bekostning av» nærliggende ordinære skoler. Ellers kan feil i vegavstandsbasen føre til at elever kan bli «knyttet til» feil skole i modellen.

¹² Dette skyldes manglende ajourhold av kommunens kretsgrunnlag for SSBs registre.



Figur 2.2: Skoler etter differansen mellom beregnet og faktisk elevtall skoleåret 1995/96. Figuren omfatter alle kommunale barne- og ungdomsskoler i hele landet. Klassesetrinnene er beregnet i grupper, henholdsvis 1-3 klasse, 4-6 klasse og 7-9 klasse. Hver skole er delt inn etter de gruppene den har representert.

2.3 Modellen beregner trolig korrekte tall for skyssbehov etter statens norm. De fleste kommuner oppgir høyere tall

Tall fra kommunene over antall elever i grunnskolen med skyss i skoleåret 1995/96, er sammenliknet med modellens beregnede skyssbehov. Modellberegningene har tatt utgangspunkt i årskullene som tilhørte de forskjellige klassetrinn dette skoleåret. Det er ellers lagt til grunn en skyssgrense på fire km. Elever som er avhengig av båt, er definert som skyssberettigede uavhengig av avstand til skolen.

Det beregnede skyssbehovet er basert på summen av resultatene fra tre separate beregninger for henholdsvis 1-3 klasse, 4-6 klasse og 7-9 klasse. Beregningsmåten innebærer bl a at det er tatt hensyn til at ungdomsskolene har et mer sentralisert lokaliseringmønster enn skolene på lavere klassetrinn.

Sammenlikningen er vist i figur 2.3. Figuren er delt i tre diagrammer etter antall skyss elever pr kommune slik de er gitt i tallene fra kommunene. Innenfor hvert diagram er kommunene ordnet i stigende rekkefølge etter modellens beregnede skyssbehov.

Resultatene viser at de aller fleste kommunene opererer med et betydelig høyere antall skyss elever enn det behovet som er beregnet med modellen. En viktig årsak til avvikene er at modellen kun beregner skyssbehov etter avstandskriteriet. Tallene fra kommunene omfatter også skyss som skyldes andre behov, bl a funksjonshemming.

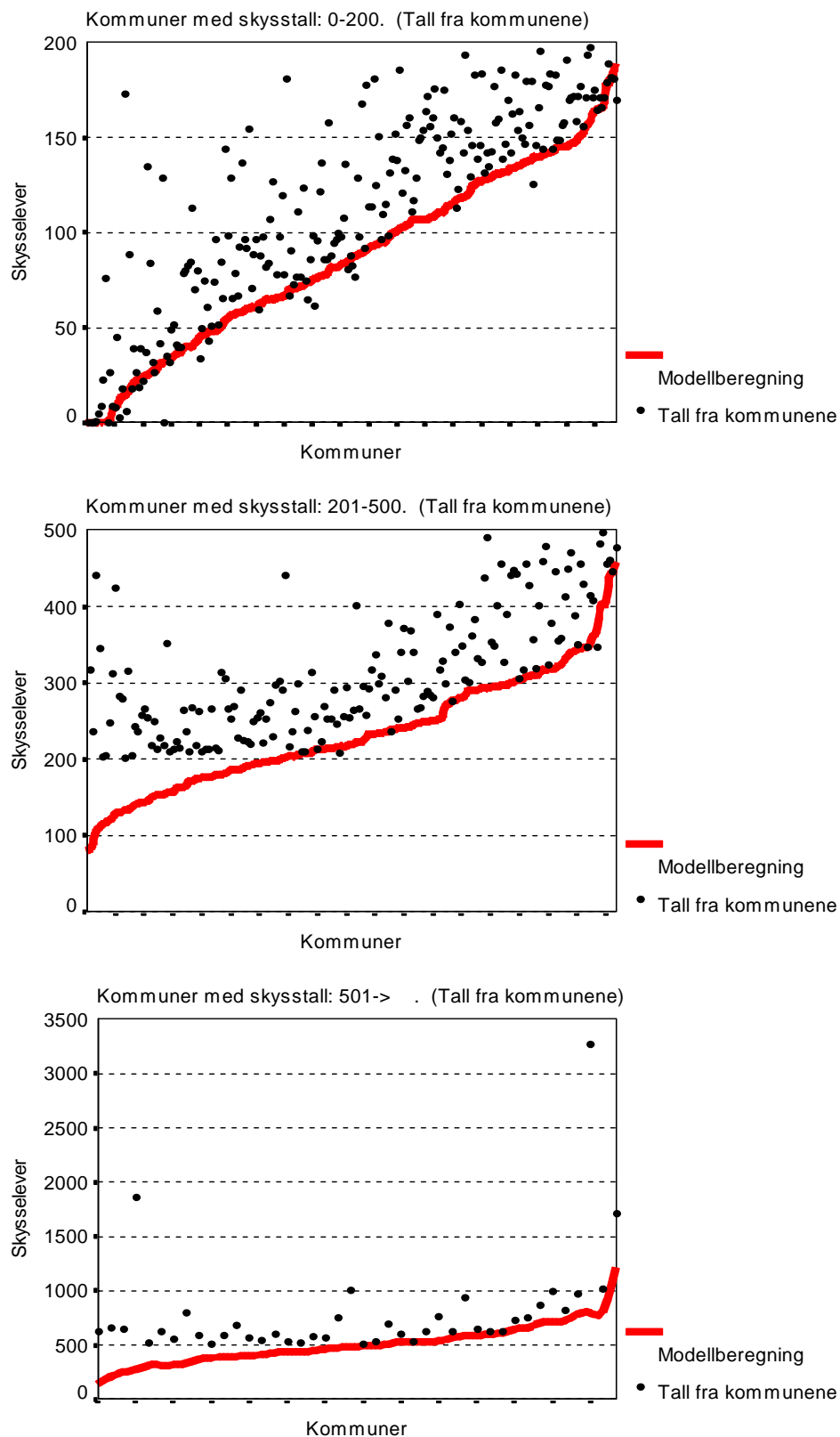
KUF har antatt at ca tre prosent av elevmassen har rett på skyss av andre årsaker enn avstand til skolen. I figur 2.4 er skysstallene fra kommunene redusert på basis av denne antakelsen.

De reduserte tallene er sammenliknet med tallene fra modellberegningen. I tillegg viser figuren resultatene av en følsomhetsanalyse. Nedre og øvre grense i følsomhetsintervallet er beregnet ved å forutsette en liten forskyvning av befolkningstyngdepunktet i hver grunnkrets. Poenget er å teste effekten av eventuelle feilmålinger i det soneinndelte materialet. Forskyvningen er beregnet som et fradrag eller tillegg til avstanden til nærmeste skole. Fradraget/tillegget er satt til halvparten av vegavstanden fra kretsens befolkningstyngdepunkt til kretsgrensen¹³.

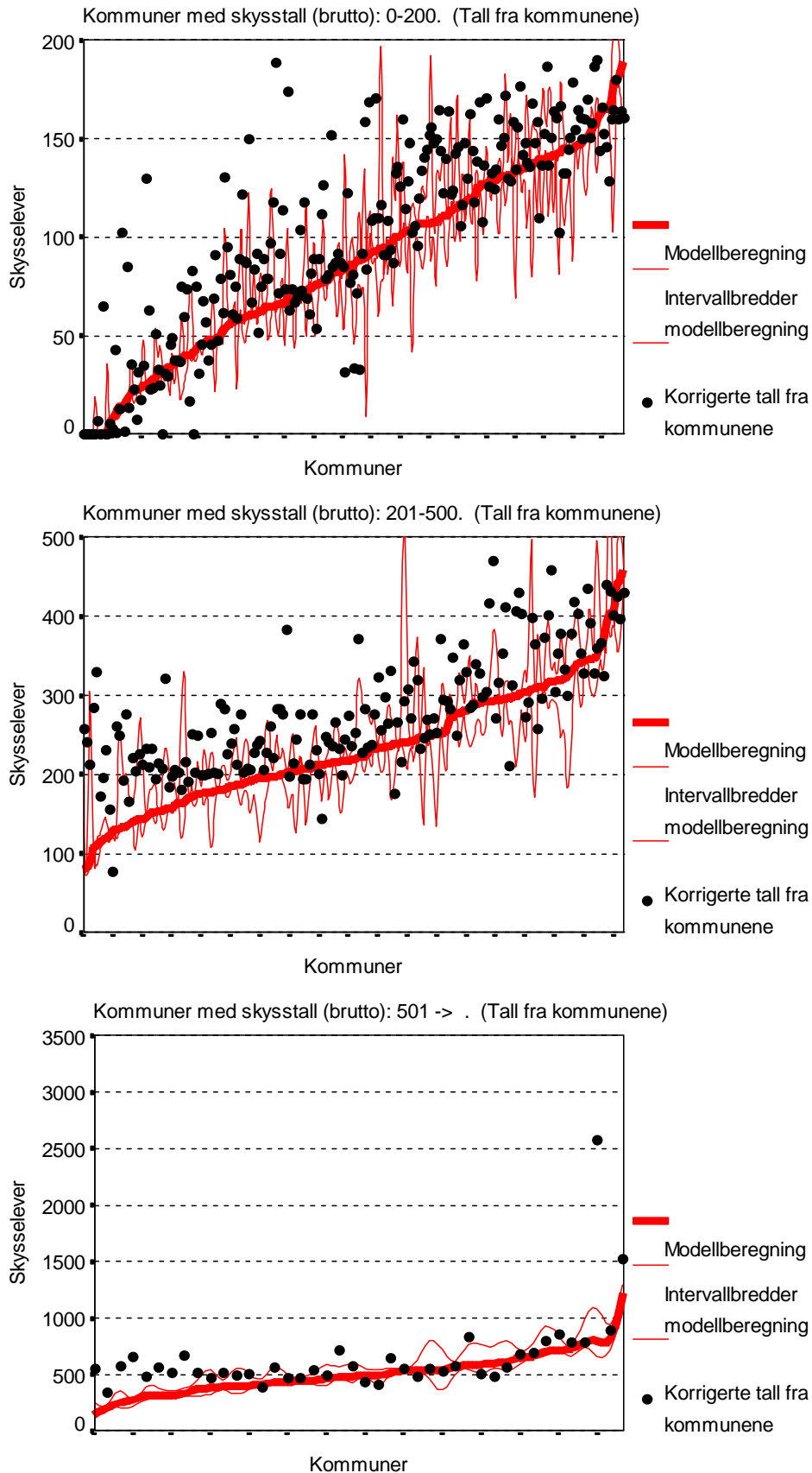
Figur 2.4 viser betydelig bedre samsvar mellom beregnede og faktiske tall for elevskyss. Hvis vi setter som krav at følsomhetsintervallet bør dekke det kommunale tallet (fratrasket antatt skyss av andre årsaker enn avstand, dvs tre prosent av den samlede elevmassen i kommunen), ser vi at resultatet er tilfredsstillende eller nesten tilfredsstillende for svært mange kommuner. Men fremdeles er det store avvik.

For å finne årsaken til de store avvikene, har vi sett på detaljerte skyssoppgaver for kommunene Lillehammer, Gjøvik, Lesja, Skjåk, Lom, Vågå, Dovre, Nord-Fron, Sel, Sør-Fron, Ringebu, Øyer, Gausdal, Østre Toten, Vestre Toten, Jevnaker, Lunner, Søndre Land og Nordre Land i Oppland. For skoleåret 1994/95 har vi her hatt tilgang på detaljerte skyssoppgaver for hver skolerute, hver skole og hver skyssselev. Med grunnlag i dette materialet har vi foretatt opptelling av antall skyssselever etter skyssavstand og etter skoletype. Resultatene er sammenliknet med kommunenes innrapporterte skysstall til KUF for skoleåret 1995/96. Videre er resultatene sammenliknet med modellberegninger for skoleåret 1994/95. Sammenlikningen er vist i figur 2.5.

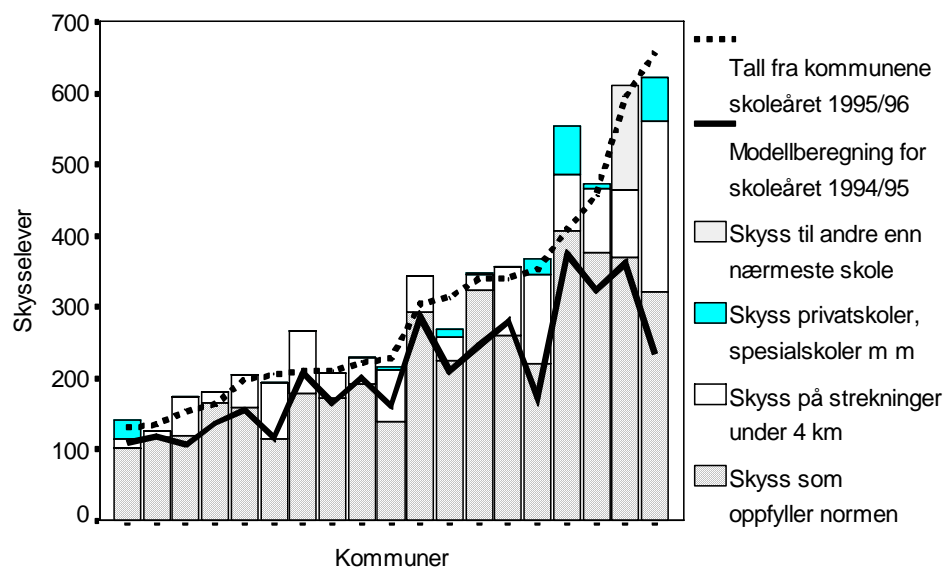
¹³ Avstanden til nærmeste punkt på kretsgrensen er definert som halvparten av avstanden fra befolkningstyngdepunktet i kretsen til tyngdepunktet i nærmeste nabokrets. Følsomhetsberegningen er ikke utført for grunnkretser hvor det ligger en skole.



Figur 2.3: Antall skysselever pr kommune skoleåret 1995/96 etter tall fra kommunene og etter modellberegning. Evenes kommune er holdt utenfor.



Figur 2.4: Antall skysselever pr kommune skoleåret 1995/96 etter tall fra kommunene fratrukket antatt andel med spesielle transportbehov og etter modellberegning med følsomhetsintervaller. Evenes kommune er holdt utenfor.



Figur 2.5: Antall skysselever pr kommune skoleåret 1995/96 etter innrapporterte tall fra kommunene til KUF, antall skysselever pr kommune skoleåret 1994/95 etter modellberegning og etter kjørelister for skoleskysstransporten. Utvalgte kommuner i Oppland.

Opptellingen til figur 2.5 viser at mange elever får skoleskyss selv om de bor nærmere enn fire km fra skolen de går på. Det er ikke uvanlig med skyssavstander ned mot to km eller mindre. Disse elevene er vist som egen kategori i figuren.

De fleste kommunene har et visst innslag av skyss til spesialskoler. Noen kommuner har et stort innslag av elever i privatskoler. Mange av disse bor i skyssavstand fra privatskolen, men i gangavstand fra offentlig skole (som ligger til grunn for modellberegningene). En kommune skysser en del elever til musikk-skole. I flere av kommunene gis det sågar skyss til voksenopplæring. Alle disse gruppene er samlet i en felles kategori i figuren (skyss privatskoler, spesialskoler m m).

I en av kommunene har vi sett spesielt på fordelingen av skysselever på skolene i forhold til hvor de er bosatt. Gjennomgangen viser at en del elever reiser med buss til skoler som ligger i skyssavstand til tross for at de bor innenfor (kort) gangavstand til en nærmere skolen. Gruppen er vist som egen kategori i figuren. I modellberegningen vil disse elevene bli tilordnet den nærmeste skolen og definert som ikke skyssberettigede.

Den største kategorien i figuren omfatter skysselever som tilfredsstillers statens norm (over fire km avstand til nærmeste skole). Ved avgrensingen av denne kategorien er det ikke tatt hensyn til skyssrettighetene for elever i privatskoler og rettighetene til elever med spesielle behov.

Figuren viser at noen få kommuner trolig bygger sine innrapporterte skysstall til KUF kun på skysselever som tilfredsstillers statens avstandsnorm (vises ved at den stiplede linjen i figuren tangerer toppen av den delen av søylen som gjelder skyss som oppfyller statens norm). Det ser imidlertid ut til at de fleste har tatt med all skyss i sin innrapportering, også skyss til voksenopplæring, til privatskoler, til spesialskoler og til skoler som ligger nærmere enn fire km fra elevens bosted

(vises ved at den stiplede linjen i figuren tangerer toppen av hele søylen for kommunen).

Det viktigste som framkommer i figuren er imidlertid at modellberegningen gir omtrent identiske resultater med optellingen av antall elever i skysslistene som tilfredsstillende den statlige avstandsnormen.

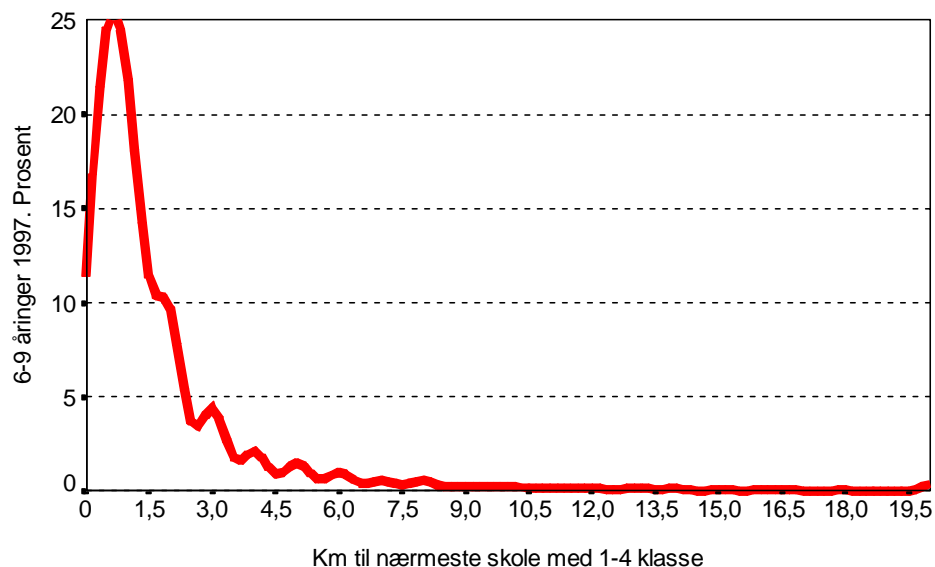
Dette viser at modellen gir et tilnærmet korrekt tall for skyssbehovet i Oppland når kun avstandsnormen legges til grunn og det forutsettes at alle elever går på nærmeste offentlige skole. I de videre beregningene har vi antatt at modellen har de samme egenskapene i landet for øvrig. Det betyr at skyssbehov for elever i privatskoler, skyssbehov som følge av funksjonshemming m v, må beregnes utenom modellen.

2.4 Skyssbehov skoleåret 1997/98 med dagens grense

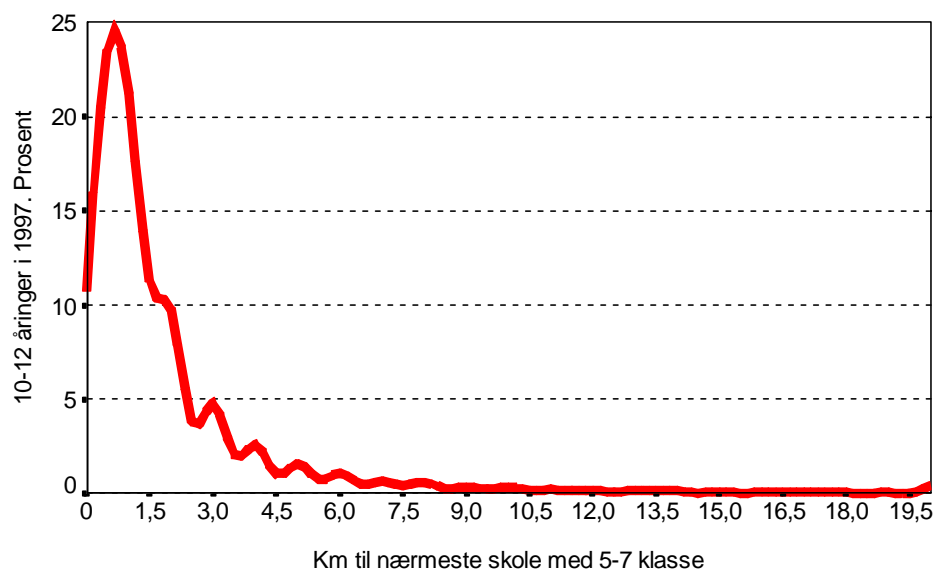
De fleste bor kort veg fra skolen

De fleste bor relativt nær den nærmeste skolen. Dette går fram av figurene 2.6-2.8. Figurene viser elevkullene høsten 1997. Avstandene er regnet som km enten langs bilveg eller med båt. Beregningene gjelder hele landet.

Det fins noen flere skoler med undervisning på småskoletrinnet enn skoler med undervisning på 5-7 klassetrinn (4-6 klassetrinn i 1996). Det medfører at de minste barna har noe kortere veg enn 10-12 åringene. Forskjellen kan imidlertid ikke observeres ved sammenlikning av figurene 2.6 og 2.7. Ser vi bort fra dem som er avhengig av båt, er gjennomsnittsavstanden for den første gruppen beregnet til 1,8 km (langs bilveg), mens gjennomsnittet for den andre gruppen er 1,9 km (elever uten «stedfesting» ikke medregnet).



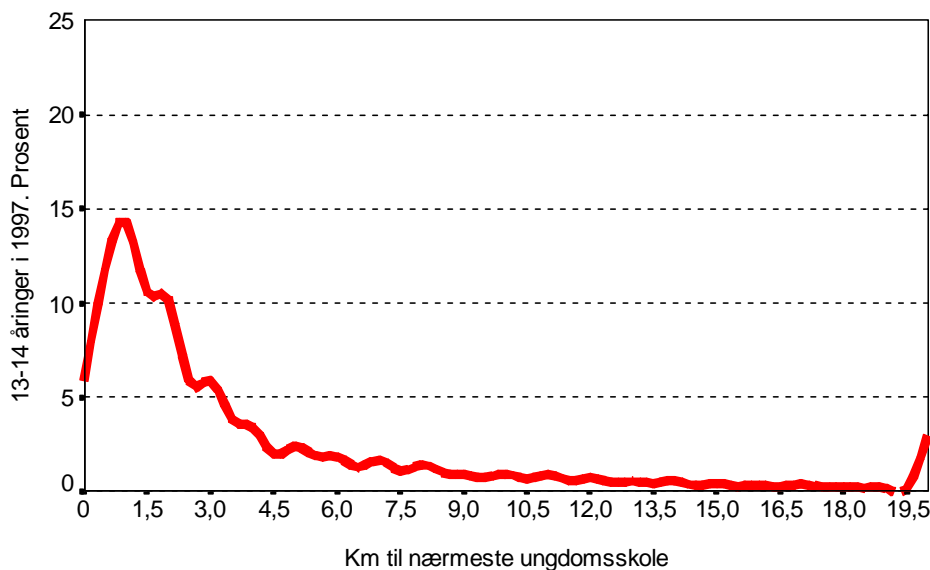
Figur 2.6: 6-9 åringenes avstand til nærmeste skole høsten 1997. Hele landet.



Figur 2.7: 10-12 åringeres avstand til nærmeste skole høsten 1997. Hele landet.

Ungdomsskoletilbudet er betydelig mer sentralisert enn barneskolen. Konsekvensen er at mange flere får lang skoleveg blant tenåringene. Forskjellen framkommer ved å sammenholde figur 2.8 med figur 2.7. I gjennomsnitt er avstanden til nærmeste ungdomsskole beregnet til hele 4,1 km (langs bilveg). I dette tallet er elever som må benytte båtskyss ikke medregnet.

Det er stor forskjell på tilbudet rundt omkring i landet. I Oslo behøver elevene på barnetrinnet i gjennomsnitt ikke å gå lenger enn 700 meter til skolen. Tenåringene må opp i 1,2 km (gjennomsnitt). De fleste andre byene og kommuner med konsentrert bosetting, har nesten like korte avstander. I motsatt ende av skalaen finner vi kommuner med fra 5-6 til over 10 km i gjennomsnittsavstand for barnetrinnet og mer enn 15 km for ungdomstrinnet. På fylkesnivå er det Hedmark, Oppland, Sogn og Fjordane og Nord-Trøndelag som har de lengste gjennomsnittsavstandene. Dette framgår av tabellene 2.1-2.6. Her må elevene opp i en gjennomsnittsavstand på omlag 3 km på barnetrinnet og fra 5,9 til 7,3 km på ungdomstrinnet (elever som skysses med båt og elever uten «stedfesting» ikke medregnet).



Figur 2.8: 13-15 åringeres avstand til nærmeste skole høsten 1997. Hele landet.

Skyssebehov med dagens grense på 4 km

Figurene 2.6-2.8 viser at det på nasjonalt nivå er en liten andel av elevene som har rett på skoleskyss etter den statlige normen. Det gis i dag tilskudd til alle som har mer enn fire km avstand til skolen langs bilveg eller som er avhengig av båtskyss.

De regionale forskjellene som det er pekt på foran, slår imidlertid ut i svært ulike tilskuddsbehov i forskjellige deler av landet. Dette framgår av tabellene 2.1-2.3 som viser tall for skyssberettigede på henholdsvis 6 års trinnet, 7-9 års trinnet og ungdomstrinnet i 1997.

Tabellene viser antall elever i alt, antall som har vegforbindelse til skolen og deres gjennomsnittsavstand, skyssgrense, antall elever med rett på skyss fordelt på landtransport (med gjennomsnittsavstand) og sjøtransport og ufordelte (elever uten stedfesting eller uten veglenke/båtforbindelse).

Fordi seksåringene skal inn i skolen fra høsten 1997, er det laget egen tabell for dette trinnet (tabell 2.1). Seksåringene gir knapt 62 000 ekstra skoleelever i skoleåret 1997/98. Av disse vil omlag 5 600 (9 %) ha rett på skoleskyss med dagens skyssgrense. Relativt sett er det Hedmark, Sogn og Fjordane og Nord-Trøndelag som vil få flest skyss elever. Her bor 17-20 prosent av elevene over 4 km fra nærmeste skole.

Det er relativt få elever som må benytte båt på hele eller deler av reisen til skolen. Disse elevene har etter dagens regler rett på skoleskyss uavhengig av reises lengde. De fleste finner vi langs Vestlandskysten og langs kysten av Nordland og Troms¹⁴.

¹⁴ Båtskyssbehovet kan være noe større enn tabellen viser. I enkelte kommuner er flere bosatte øyer slått sammen i én grunnkrets, med skolen plassert på én av øyene. Elevene på disse øyene blir i modellen antatt å ha vegforbindelse til skolen. Problemet berører svært få elever.

Tabell 2.1: Elever på 6 års trinnet skoleåret 1997/98 etter reisemuligheter og gjennomsnittsavstand til nærmeste skole og etter skyssbehov ved 4 km skyssgrense.

Fylke	Alle områder Elever i alt	Med vegforbindelse til skolen		Skyss elever				Ufordelte
		Antall elever	Gj.snitt km til skolen	Avhengige av buss/taxi/bane			Elever avhengig av båt	
				Skyssgrense	Antall elever	Gj.snitt km til skolen		
Østfold	2926	2912	1,9	4 km	303	7,9	0	14
Akershus	6650	6640	1,3	4 km	290	6,4	3	7
Oslo	6474	6469	0,7	4 km	4	4,5	0	5
Hedmark	2358	2346	2,8	4 km	416	8,7	0	12
Oppland	2219	2195	2,6	4 km	363	8,0	0	24
Buskerud	2986	2966	1,9	4 km	335	7,1	0	20
Vestfold	2650	2649	1,8	4 km	207	7,0	0	1
Telemark	2090	2079	1,9	4 km	186	7,5	3	8
Aust-Agder	1425	1398	2,6	4 km	234	8,9	0	27
Vest-Agder	2239	2221	2,0	4 km	244	8,5	0	18
Rogaland	5891	5859	1,3	4 km	221	7,5	15	13
Hordaland	6408	6354	1,4	4 km	278	7,1	18	36
Sogn og Fjordane	1583	1546	2,7	4 km	277	8,5	7	30
Møre og Romsdal	3398	3376	1,7	4 km	353	7,1	4	18
Sør-Trøndelag	3770	3750	1,9	4 km	432	7,8	3	17
Nord-Trøndelag	1804	1783	2,9	4 km	365	7,9	2	19
Nordland	3341	3263	2,4	4 km	530	8,6	12	66
Troms	2287	2265	2,6	4 km	360	9,8	13	9
Finmark	1196	1188	2,5	4 km	187	9,4	3	5
LANDET	61695	61259	1,8	4 km	5585	8,0	83	349

Tabell 2.2 viser fordelingen av elever på 7-9 års trinnet (dvs 2-4 klasse etter ny inndeling). Disse elevene er knyttet til de samme skolene som seksåringene. Som ventet er derfor fordelingsmønstrene tilnærmet identiske. Noen små forskjeller skyldes mindre regionale variasjoner i forholdet mellom årskullene.

Tabell 2.3 viser fordelingen av elever på ungdomstrinnet. I absolutte tall er det langt over dobbelt så mange som vil ha rett på dekning av skysskostnader i denne gruppen sammenliknet med gruppen 7-9 år. Skyssbehovet på ungdomstrinnet er stort i alle fylker (15-50 prosent har rett på dekning) med unntak av Oslo (beregnet andel her er 2 prosent). For Nord-Trøndelag er det beregnet at over 50 prosent vil ha rett på dekning.

Tabell 2.2: Elever på 7-9 års trinnet skoleåret 1997/98. Skyssgrense 4 km.

Fylke	Alle områder Elever i alt	Med vegforbindelse til skolen Antall Gj.snitt km elever til skolen		Skyss elever				Ufordelte
				Avhengige av buss/taxi/bane			Elever avhengig av båt	
				Skyss- grense	Antall elever	Gj.snitt km til skolen		
Østfold	9008	8975	1,9	4 km	962	7,7	4	29
Akershus	19697	19660	1,3	4 km	814	6,4	12	25
Oslo	17769	17761	0,7	4 km	14	4,6	0	8
Hedmark	6714	6671	2,8	4 km	1253	8,6	2	41
Oppland	6762	6696	2,8	4 km	1188	8,5	2	64
Buskerud	8905	8848	1,9	4 km	992	7,2	0	57
Vestfold	8178	8158	1,7	4 km	633	6,8	1	19
Telemark	6318	6281	1,9	4 km	657	7,5	7	30
Aust-Agder	3979	3925	2,4	4 km	598	8,6	1	53
Vest-Agder	6620	6568	2,0	4 km	771	7,9	10	42
Rogaland	16889	16800	1,3	4 km	721	7,8	42	39
Hordaland	18595	18489	1,5	4 km	811	7,4	44	62
Sogn og Fjordane	4569	4475	2,7	4 km	813	8,3	35	59
Møre og Romsdal	10079	10025	1,7	4 km	1078	7,1	12	42
Sør-Trøndelag	10782	10726	1,9	4 km	1244	7,6	9	47
Nord-Trøndelag	5368	5332	3,0	4 km	1167	7,8	1	35
Nordland	10109	9926	2,4	4 km	1668	8,4	35	148
Troms	6340	6290	2,6	4 km	1080	9,5	21	29
Finnmark	3436	3422	2,5	4 km	547	9,3	3	11
LANDET	180117	179028	1,8	4 km	17011	7,9	241	840

Tabell 2.3: Elever på 13-15 års trinnet skoleåret 1997/98. Skyssgrense 4 km.

Fylke	Alle områder Elever i alt	Med vegforbindelse til skolen Antall Gj.snitt km elever til skolen		Skyss elever				Ufordelte
				Avhengige av buss/taxi/bane			Elever avhengig av båt	
				Skyss- grense	Antall elever	Gj.snitt km til skolen		
Østfold	8048	8029	3,8	4 km	2406	9,3	5	14
Akershus	15790	15770	3,0	4 km	3379	8,5	9	11
Oslo	12420	12411	1,2	4 km	264	4,9	0	9
Hedmark	6410	6383	6,4	4 km	2788	12,2	3	24
Oppland	6115	6075	5,9	4 km	2845	10,6	3	37
Buskerud	7912	7886	3,8	4 km	2272	9,1	0	26
Vestfold	7348	7324	3,8	4 km	2207	7,9	9	15
Telemark	5831	5779	4,4	4 km	1590	11,5	37	15
Aust-Agder	4143	4097	5,4	4 km	1526	11,7	18	28
Vest-Agder	6127	6057	4,2	4 km	1711	10,6	35	35
Rogaland	14751	14531	2,6	4 km	2210	8,3	196	17
Hordaland	16041	15848	4,1	4 km	5163	9,2	150	43
Sogn og Fjordane	4295	4179	6,4	4 km	1808	12,7	98	18
Møre og Romsdal	9702	9620	5,1	4 km	3779	10,5	60	22
Sør-Trøndelag	9034	8976	3,9	4 km	2382	10,9	27	31
Nord-Trøndelag	4941	4878	7,3	4 km	2498	12,8	43	20
Nordland	8977	8769	4,8	4 km	2722	12,2	68	140
Troms	5363	5272	5,5	4 km	2197	10,9	76	15
Finnmark	2650	2636	4,3	4 km	739	10,8	6	8
LANDET	155898	154520	4,1	4 km	44486	10,3	843	528

2.5 Skyssbehov skoleåret 1997/98 med nye grenser

Innføring av nye skyssgrenser vil gi store endringer i antall elever med rett på dekning av skysskostnader. Tabell 2.4 viser hvordan en skyssgrense på to km vil slå ut for seksåringene. Antall elever med rett på skyss blir mer enn fordoblet i forhold til med skyssgrense fire km. Skysselevenenes andel øker til 23 prosent.

Økning er størst i storbyområdene. Med endring fra fire til to km skyssgrense, blir det i de fleste fylkene omlag en dobling av antall elever med rett til skyss. I Akershus, Vestfold, Rogaland og Hordaland blir det omlag en firedobling. Den relative økningen i Oslo blir betydelig større, men her dreier det seg om små absolutte tall.

Det er viktig å legge merke til at gjennomsnittsavstanden for skoleskyssen vil bli betydelig lavere med to km enn med fire km grense. Konsekvensen er at det samlede transportarbeidet uttrykt som elevkm ikke vil øke mer enn vel 50 prosent på landsbasis.

I tillegg kommer at flesteparten av de «nye» skysselevnene er bosatt i tettsteder. I tettstedene finner vi vanligvis et differensiert vegnett. Ofte er avstanden fra et boligområde til nærmeste skole vesentlig kortere langs gang- og sykkelveg enn langs bilveg. Med så lav skyssgrense som to km vil det trolig være ønskelig også å vurdere avstand til skolen langs gang- og sykkelveger. Beregningsmessig vil dette være mer komplisert fordi det bl a krever tilgang på mer detaljerte vegdata. Et alternativ kan være å beregne luftlinjeavstanden mellom boligområdet (eller den enkelte boligen) og skolen¹⁵.

Tabell 2.5 viser effektene av en to km grense for aldersgruppen 7-9 år. Strukturen i endringene fra fire km til to km grense er den samme som for endringene omtalt for seksåringene.

¹⁵ En slik beregning bør baseres på koordinater for skolebygget og koordinater for hvert bolighus.

Tabell 2.4: Elever på 6 års trinnet skoleåret 1997/98. Skyssgrense 2 km.

Fylke	Alle områder Elever i alt	Med vegforbindelse til skolen		Skyss elever			Ufordelte	
		Antall elever	Gj.snitt km til skolen	Avhengige av buss/taxi/bane		Elever avhengig av båt		
				Skyss- grense	Antall elever			Gj.snitt km til skolen
Østfold	2926	2912	1,9	2 km	667	5,2	0	14
Akershus	6650	6640	1,3	2 km	1152	3,8	3	7
Oslo	6474	6469	0,7	2 km	183	2,7	0	5
Hedmark	2358	2346	2,8	2 km	922	5,6	0	12
Oppland	2219	2195	2,6	2 km	839	5,2	0	24
Buskerud	2986	2966	1,9	2 km	817	4,6	0	20
Vestfold	2650	2649	1,8	2 km	741	3,9	0	1
Telemark	2090	2079	1,9	2 km	537	4,5	3	8
Aust-Agder	1425	1398	2,6	2 km	502	5,7	0	27
Vest-Agder	2239	2221	2,0	2 km	639	5,0	0	18
Rogaland	5891	5859	1,3	2 km	960	3,7	15	13
Hordaland	6408	6354	1,4	2 km	1306	3,8	18	36
Sogn og Fjordane	1583	1546	2,7	2 km	638	5,3	7	30
Møre og Romsdal	3398	3376	1,7	2 km	753	4,8	4	18
Sør-Trøndelag	3770	3750	1,9	2 km	905	5,2	3	17
Nord-Trøndelag	1804	1783	2,9	2 km	786	5,4	2	19
Nordland	3341	3263	2,4	2 km	994	5,9	12	66
Troms	2287	2265	2,6	2 km	711	6,4	13	9
Finnmark	1196	1188	2,5	2 km	333	6,6	3	5
LANDET	61695	61259	1,8	2 km	14385	4,9	83	349

Tabell 2.5: Elever på 7-9 års trinnet skoleåret 1997/98. Skyssgrense 2 km.

Fylke	Alle områder Elever i alt	Med vegforbindelse til skolen		Skyss elever			Ufordelte	
		Antall elever	Gj.snitt km til skolen	Avhengige av buss/taxi/bane		Elever avhengig av båt		
				Skyss- grense	Antall elever			Gj.snitt km til skolen
Østfold	9008	8975	1,9	2 km	2088	5,2	4	29
Akershus	19697	19660	1,3	2 km	3326	3,8	12	25
Oslo	17769	17761	0,7	2 km	543	2,7	0	8
Hedmark	6714	6671	2,8	2 km	2618	5,7	2	41
Oppland	6762	6696	2,8	2 km	2610	5,6	2	64
Buskerud	8905	8848	1,9	2 km	2463	4,7	0	57
Vestfold	8178	8158	1,7	2 km	2378	3,8	1	19
Telemark	6318	6281	1,9	2 km	1665	4,7	7	30
Aust-Agder	3979	3925	2,4	2 km	1345	5,4	1	53
Vest-Agder	6620	6568	2,0	2 km	1867	5,0	10	42
Rogaland	16889	16800	1,3	2 km	2810	4,0	42	39
Hordaland	18595	18489	1,5	2 km	3878	3,8	44	62
Sogn og Fjordane	4569	4475	2,7	2 km	1807	5,2	35	59
Møre og Romsdal	10079	10025	1,7	2 km	2297	4,8	12	42
Sør-Trøndelag	10782	10726	1,9	2 km	2634	5,1	9	47
Nord-Trøndelag	5368	5332	3,0	2 km	2438	5,4	1	35
Nordland	10109	9926	2,4	2 km	3195	5,7	35	148
Troms	6340	6290	2,6	2 km	1977	6,5	21	29
Finnmark	3436	3422	2,5	2 km	1011	6,4	3	11
LANDET	180117	179028	1,8	2 km	42950	4,9	241	840

For ungdomsskoleelevene kan det være aktuelt å øke grensen for dekning av skysskostnader til fem km. Tabell 2.6 viser (når resultatene sammenliknes med tabell 2.3) at effekten av en slik endring vil være liten. Nedgangen i antall elever som vil ha rett på dekning vil kun være ca 16 prosent på landsbasis. Transport-

arbeidet reduseres ikke mer enn sju prosent fordi gjennomsnittsavstanden for skyssselevene fortsatt vil være høy.

Årsaken til den lave effekten er trolig det sentraliserte lokaliseringsmønsteret for ungdomsskolene. Mange av elevene bor såpass langt unna at de ikke berøres av en endret skyssgrense. At gjennomsnittsavstanden til nærmeste skole for alle ungdomsskoleelevene sett under ett er over fire km (og i mange fylker over fem km), kan bekrefte en slik antakelse.

Tabell 2.6: Elever på 13-15 års trinnet skoleåret 1997/98. Skyssgrense 5 km.

Fylke	Alle områder Elever i alt	Med vegforbindelse til skolen		Skyssselever				Ufordelte
		Antall elever	Gj.snitt km til skolen	Avhengige av buss/taxi/bane			Elever avhengig av båt	
				Skyss- grense	Antall elever	Gj.snitt km til skolen		
Østfold	8048	8029	3,8	5 km	1982	10,3	5	14
Akershus	15790	15770	3,0	5 km	2729	9,5	9	11
Oslo	12420	12411	1,2	5 km	49	6,3	0	9
Hedmark	6410	6383	6,4	5 km	2520	13,0	3	24
Oppland	6115	6075	5,9	5 km	2491	11,5	3	37
Buskerud	7912	7886	3,8	5 km	1873	10,0	0	26
Vestfold	7348	7324	3,8	5 km	1789	8,7	9	15
Telemark	5831	5779	4,4	5 km	1394	12,4	37	15
Aust-Agder	4143	4097	5,4	5 km	1266	13,1	18	28
Vest-Agder	6127	6057	4,2	5 km	1332	12,3	35	35
Rogaland	14751	14531	2,6	5 km	1733	9,3	196	17
Hordaland	16041	15848	4,1	5 km	4149	10,3	150	43
Sogn og Fjordane	4295	4179	6,4	5 km	1636	13,6	98	18
Møre og Romsdal	9702	9620	5,1	5 km	3266	11,4	60	22
Sør-Trøndelag	9034	8976	3,9	5 km	2120	11,7	27	31
Nord-Trøndelag	4941	4878	7,3	5 km	2180	14,0	43	20
Nordland	8977	8769	4,8	5 km	2351	13,4	68	140
Troms	5363	5272	5,5	5 km	1941	11,8	76	15
Finnmark	2650	2636	4,3	5 km	537	13,0	6	8
LANDET	155898	154520	4,1	5 km	37338	11,5	843	528

3 Kostnader ved skyss i grunnskolen

3.1 Modellstruktur og datagrunnlag

Som det ble redegjort for i kap 2 ble transportarbeidet for skoleskyss i grunnskolen angitt ved gjennomsnittlig antall kilometer pr elev og antall elever som kommer inn under alternative skyssordninger. Dagens skoleskyss foregår hovedsakelig med buss, men drosje og foreldrekjøring blir også anvendt som supplement til bussdrift der passasjergrunlaget er lite.

Ut fra en idéell kostnadsmodell er det de marginale kostnadene pr elevkilometer som følge av skoleskyss som bør legges til grunn. Sannsynligvis er det betydelige variasjoner i de marginale kostnadene pr elevkilometer kommunene imellom hovedsakelig avhengig av om det er ledig kapasitet innen bussparken eller ikke. Utnyttning av busskapasitet vil i hovedsak være avhengig både av antall driftstimer pr år og av gjennomsnittlig passasjerbelegg. Tidspunktet for skoleskyssen kan også ha betydning. Særlig hvis skoleskyssen skjer i større omfang i rushtrafikken i de større byene. En beregning av de marginale kostnadene for skoleskyss på kommunalt nivå vil imidlertid være altfor ressurskrevende å gjennomføre. Ikke minst på bakgrunn av at informasjon om dette ikke er tilgjengelig i offisiell statistikk m v og derfor må samles inn spesifikt for dette formålet. Analogt med prosjektet «skoleskyss for 6-åringer» (Hagen og Engebretsen, 1995) blir strategien å utvikle en makro økonomimodell for skoleskyss på fylkesnivå basert på gjennomsnittskostnader pr elevkilometer. Tankegangen er da at gjennomsnittet av de marginale kostnadene pr elevkm i de enkelte kommuner i et fylke vanligvis ikke vil avvike vesentlig fra gjennomsnittlig kostnad pr elevkilometer for hele skoleskyssen. Dette stiller færre krav til oppbygging av en økonomimodell samtidig som nødvendig datagrunnlag til en viss grad kan innhentes.

For å beregne skysskostnader på kommunalt nivå må vi derfor også legge gjennomsnittlige økonomiske enhetstall på fylkesnivå til grunn. På aggregert nivå - som for skoleskyss totalt i ungdomsskolen - synes dette å være en tilfredsstillende tilnærming. Det ideelle er likevel en kostnadsmodell på kommunalt nivå, noe som vi av ressursmessige og praktiske grunner må avstå fra.

Nødvendige data som beskriver transportytelser og kostnader ved skoleskyss i et fylke finnes imidlertid ikke direkte i den offisielle statistikken. Det nærmeste man kommer er rutebilstatistikken som utgis av Statistisk Sentralbyrå og som omfatter rutebilvirksomhet generelt, inklusive skoleskyss. I skoleskyssprosjektet for 6-åringer ble gjennomsnittlige kostnader pr elevkm beregnet ut fra internstatistikk fra Oppland og Akershus fylke som hadde tatt i bruk Linda-skyssmodell. Linda-skyssmodell er et EDB-system for administrasjon av skoleskyss og som gir statistiske opplysninger om bl a transportlengde pr elev. I avsnitt 3.2 vil det bli foretatt en vurdering av hvorvidt dette opplegget også kan brukes generelt i barne- og ungdomsskolen.

3.2 Skysskostnader i Akershus og Oppland

I Hagen og Engebretsen (1995) ble kostnadene pr elevkilometer ved skoleskyss i barneskolen i Akershus og Oppland beregnet til kr 3,3 pr elevkilometer (1993-priser) og kr 3,4 i 1994-priser ved en gjennomsnittlig reiselengde pr elev i barneskolen på i overkant av 6 km. Det er redegjort relativt grundig for datagrunnlag, organiseringen av skoleskyssen og beregningsmetoder. Her nevnes det bare kort at i Oppland og Akershus ble det beregnet en gjennomsnittskostnad pr elevkm som gjaldt både i barne- og ungdomsskolen. Det vil si at datagrunnlaget ikke var omfattende nok til å skille mellom enhetskostnader fordelt på de to skoletyper. Hvorvidt en slik sontring er vesentlig eller ikke ved beregning av de totale skysskostnader i grunnskolen kan diskuteres.

Ungdomsskolene er gjennomgående større og mer sentralisert enn barneskoler, noe som tilsier at gjennomsnittlig skyssavstand til ungdomsskolen også er lenger. I Oppland var gjennomsnittlig avstand til barneskolen for elever som var berettiget skyss 6,2 km i 1993. Tilsvarende tall for ungdomsskolen var ca 8,6 km. Denne forskjellen tilsier antagelig færre stoppesteder og høyere hastighet og kanskje lavere gjennomsnittlige kostnader pr elevkm i ungdomsskolen. Spørsmålet er kan stille seg er derfor om det bør foretas en spesialanalyse for å avdekke eventuelle forskjeller i enhetskostnadene. Nedenfor gis det to kommentarer til dette:

- Kostnader pr elevkm ved skoleskyss som ble beregnet på grunnlag av spesialinformasjon fra Oppland og Akershus fylke var - som det går fram av Hagen og Engebretsen (1995) - beheftiget med en betydelig usikkerhet. Det vil derfor ha liten mening å sondre mellom eventuelle små (usignifikante) differanser i gjennomsnittstallet for kostnader pr elevkm i barne- og ungdomsskolen.
- I Hagen og Engebretsen (1995) ble det på grunnlag av data fra Rutebilstatistikken utført en regresjonsanalyse for bl a å avdekke om en økning i reiselengden pr passasjer reduserte kostnadene pr personkm. Resultatet var at det ikke kunne trekkes en slik konklusjon.

En rimelig konsekvens av de to kommentarene ovenfor er at enhetskostnaden pr elevkm, som ble anvendt i kostnadsmodellen ved skoleskyss for 6-åringer, også vil bli brukt prisjustert i dette prosjektet. Imidlertid vil det bli foretatt en differensiering etter skoletype hva angår gangavstand til bussholdeplass m v fra bopel, noe som i mindre grad gir relativt lavere skysskostnader for eldre elever.

3.3 Kostnadsstruktur på fylkesnivå

Som tidligere anført ble kostnadene pr elevkilometer for skoleskyss i grunnskolen basert på data fra Akershus og Oppland p g a manglende offisiell statistikk. Spørsmålet som da er naturlig å stille seg er om disse kostnadene i Akershus og Oppland er representative for andre fylker. Spesielt er det interessant om topografi og befolkningsmønster o l tilsier en annen kostnadsstruktur for bussdriften i andre fylker. Kostnadsfaktorer som på kort sikt kan påvirkes, f eks lønninger og ruteplanlegging, kan også forklare kostnadsforskjeller fylkeskommuner imellom, men er av mindre interesse til bruk som eventuelle korreksjonsfaktorer i denne analysen.

I Hagen og Engebretsen (1995) ble det gjort en kostnadsanalyse av den generelle rutebilkjøringen i fylkene basert på spesialutkjøring av data fra rutebilstatistikken til SSB. Bakgrunnen for denne tilnærmingen var at kostnadene for skyssen i grunnskolen utgjør i størrelsesorden 30% av kostnadene for den totale rutebilkjøringen. Dessuten er den generelle rutebilkjøringen ikke vesentlig forskjellig fra skoleskyss. I analysen ble kostnader pr passasjerkm brukt som enhetskostnad. Som en av flere forklaringsfaktor på eventuelle differanser i enhetskostnader ble kapasitetsutnyttelse, målt ved antall passasjerkm delt på antall plasskm, anvendt. Det er grunn til å tro at graden av kapasitetsutnyttelse av bussene har sammenheng med urbaniseringsgrad og topografi m v i de enkelte fylker. Således vil en økning i antall passasjerer i forhold til busskapasiteten innebære at kostnadene kan fordeles på flere personer og personkm. Det vil si at tett befolkede områder vil komme best ut ved å legge denne forklaringsfaktoren til grunn.

Den andre faktoren som er vesentlig med hensyn til å forklare kostnadsforskjeller er gjennomsnittlig hastighet for busser. Imidlertid var slik informasjon ikke tilgjengelig på daværende tidspunkt. Som indikator for gjennomsnittlig hastighet for bussdrift på fylkesnivå ble reiselengde pr passasjer anvendt. Poenget her var at denne faktoren også kunne knyttes til urbaniseringsgrad. Byer og tett befolkede områder vil p g a lave fartsgrenser, trafikklys og korte avstander mellom holdeplasser ha lav gjennomsnittlig hastighet som igjen nødvendigvis vil gi høyere tidskostnader. Det ble utført en lineær regresjonsanalyse for å avdekke eventuelle sammenhenger mellom kostnader pr elevkm og de to forklaringsvariablene. Resultatet var at bussens kapasitetsutnyttelse var på grensen til å ha en negativ koeffisient som var signifikant forskjellig fra 0, dvs riktig fortegn. Imidlertid ga reiselengden pr passasjer (indikator for gjennomsnittlig hastighet) ingen statistisk signifikant forklaring på forskjeller i kostnader pr passasjerkm. Den totale forklaringskraften (multiple R) til variasjonen i kostnader pr personkm var lav. Analysen gav derfor ingen faglig grunn for å differensiere kostnader pr personkm eller pr elevkm etter fylkenes topografiske forhold eller urbaniseringsgrad. Som et ankepunkt til denne konklusjonen ble det pekt på at dersom gjennomsnittlig hastighet ble brukt isteden for indikatoren gjennomsnittlig reiselengde pr passasjer, kunne resultatet blitt et annet. Fordi gjennomsnittlig hastighet for rutegående busser i ettertid har blitt tilgjengelig via bussrutebok på data, utarbeidet av Norsk reiseinformasjon, er det i dette prosjektet blitt utført en ny og bedre analyse.

Datasettet for denne analysen går frem av tabell 3.1

Tabell 3.1 Kostnader pr personkm, kapasitetsutnyttelse og gjennomsnittlig hastighet (km/t) i rutebiltrafikk fordelt på fylker i 1994. Kilde: Spesialutkjørt statistikk fra Statistisk Sentralbyrå (SSB) og Norsk Reiseinformasjon (bussrutebok på data).

	Gjennomsnittlig hastighet (km/t)	Kapasitetsutnyttelse ¹	Kostnader pr personkm (kr)
Østfold	34	0,18	1,54
Akershus ²	32	0,25	1,48
Oslo ²	23	0,23	1,61
Hedmark	38	0,24	1,26
Oppland	37	0,20	1,58
Buskerud	32	0,20	1,52
Vestfold	30	0,18	1,34
Telemark	36	0,21	1,91
Aust-Agder	38	0,18	1,88
Vest-Agder	37	0,17	1,38
Rogaland	31	0,23	1,18
Hordaland	30	0,19	1,51
Sogn og Fjordane	38	0,21	2,02
Møre og Romsdal	34	0,20	1,55
Sør-Trøndelag	34	0,21	1,42
Nord-Trøndelag	39	0,18	1,94
Nordland	39	0,20	2,33
Troms	36	0,27	1,44
Aritmetisk gj.sn.	34	0,21	1,61 ³

¹ Personkm/Plasskm

² Informasjon fra årsmeldinger

³ Veid gj.sn. på 1,65

Som vi ser av tabellen er gjennomsnittlig hastighet, kapasitetsutnyttelse og kostnader pr personkm (kr) gitt fylkesvis bortsett fra at Finnmark er utelatt på grunn av få data fra lokale ruter. For øvrig vises det også til den tidligere skoleskyssanalysen for 6-åringer hva angår omtale av tallmaterialet fra SSB angående kapasitetsutnyttelse og kostnader for personkm. Hva angår gjennomsnittlig busshastighet for det enkelte fylke gir vi følgende to kommentarer:

- Gjennomsnittlig hastighet for busser i rutetraffic er basert på planlagte tidstabeller og kjørelengder fra bussrutebok på data. Den beste informasjonen ville ha vært faktisk gjennomsnittshastighet pr år.
- Det ble foretatt en ringerunde til samferdselssjefene i de enkelte fylker for å få en sjekk på de beregnede gjennomsnittlige hastighetene fra rutebok på data. Det var i den sammenheng 5 samferdselskontorer som hadde relativt lett tilgjengelig data og som kunne gi alternativ anslag. Disse alternative beregningene var basert på faktisk utkjørte vognkm og tilhørende nettotidsbruk for rutebiltrafikk. Resultatet av sammenligningen var at 4 fylker (Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Troms) syntes å ha gjennomsnittlige hastigheter som var tilnærmet samstemte. For Østfold derimot var gjennomsnittshastigheten, på ca 34 km pr time, i størrelsesorden 25% lavere enn i tilsvarende tall beregnet ved samferdselskontoret. Hva sistnevnte kommer av vet vi ikke. En mulighet er at omfanget av buss i rutetraffic kan være forskjellig

En lineær regresjonsanalyse basert på tallmaterialet i tabell 3.1 ga et lignende resultat som den opprinnelige analysen i Hagen og Engebretsen (1995). Den totale forklaringskraften i kostnadsmodellen var relativt lav (multippel R= 0,48) sam-

tidig som de to forklaringsvariablene (gjennomsnittlig hastighet og kapasitetsutnyttelse) hadde koeffisienter som ikke var forskjellig fra 0. Dessuten var fortegnet foran hastighetskoeffisienten positivt istedenfor negativt. I denne analysen ble også kystkommunene (fra Rogaland og nordover til og med Troms) trukket inn som en tredje forklaringsvariabel, noe som heller ikke ga noen bedre kostnadsmodell, (ingen koeffisienter var signifikant forskjellig fra 0 samtidig som multippel R var på 0,51). Til slutt foretok vi en tilsvarende analyse for 1993 og 1994-data samlet uten at resultatet fra analysen forandret seg nevneverdig. Det ble da brukt samme gjennomsnittshastigheter i 1993 som i 1994. Dessuten ble kostnadene pr passasjerkm for 1993, jfr. tabell 3 i Hagen og Engebretsen (1995), omregnet til 1994-priser.

Av tabell 3.1 ser vi at kostnader pr personkm for rutebiltrafikk i Akershus og Oppland relativt sett ligger nær landsgjennomsnittet, noe som også var tilfelle i 1993. Utfra analysen av kostnadsstrukturen for busstrafikken i fylkene synes det derfor rimelig å legge kostnadene pr elevkm for skoleskyss for Akershus og Oppland, til grunn for kostnadsberegningene i dette prosjektet.

4 Kommunale og fylkesvise transportkostnader ved alternative skyssgrenser

4.1 Forutsetninger for kostnadsberegninger

Nedenfor listes det opp forutsetninger som legges til grunn for å kostnadsberegne omfanget av skoleskyssen som følge av skyssmodellen i kapittel 2.

- Gjennomsnittlig kostnad pr elevkilometer i grunnskolen baseres på kostnader i Oppland og Akershus fylke (kr 3,4), jfr kapittel 3.2 og 3.3.
- Det forutsettes en gjennomsnittlig gangavstand pr reise (en veg) på 390 meter og 400 meter for 6-åringene for henholdsvis 2 km og 4 km skyssgrense, 500 meter for 7-9-åringene og 700 meter for 13-15-åringene. Tilsvarende forutsetninger for gangavstand for 6-åringene ble også lagt til grunn i Hagen og Engebretsen (1995) og var basert på at 6-åringene har dårligere forutsetninger for å ferdes i trafikken og er mer ulykkesutsatt enn eldre barn (Midtland, 1995). Differansen på 10 meter for 6-åringene ved to alternative skyssgrenser er ikke basert på empiri. Forskjellen er satt opp for å markere at en skyssgrense på 2 km gir et tettere nett av stoppesteder enn ved 4 km skyssgrense og dermed kortere gangavstand. For øvrig tyder informasjon fra Oppland fylke på at eldre barn i grunnskolen faktisk har en betydelig lenger gangavstand enn 400 meter. De spesifikke gangavstand-forutsetningene for de to andre aldersgruppene er også skjønsmessig satt opp.
- Antall elever som må bruke transportmiddel langs veg, og som går inn under aktuelle skyssordninger ble beregnet i kapittel 2. Her var det imidlertid et mindre antall som var registrert fylkesvis, men uten bosted, (vel 0,5%) og et lite antall som var beheftet med feil (under 0,1%). Disse legges inn i kostnadsberegningene på det vis at det forutsettes at disse har samme andel som aktuelle elever i landet for øvrig hva angår skyss etter regelverket.
- Funksjonshemmede som ikke dekkes av generell skyssordning, men som likevel har krav på skyss er ikke med i kostnadsberegningene. Dette gjelder også elever som bor slik at de mellom hjem og skole må bruke båt/ferge. Sistnevnte gruppe utgjør til sammen ca 1.170 elever i de aldersgrupper som analyseres i dette prosjektet.
- I kostnadsberegningene er det på grunnlag av kostnadsdata fra Oppland og Akershus forutsatt en gjennomsnittlig kommunal refusjon av billettutgifter på kr 1,13 pr km, det vil si størrelsesorden 1/3 av transportkostnadene. Dessuten er det forutsatt 190 dager pr år (normert skoleår) i forbindelse med beregning av transportarbeidet pr år pr elev.

4.2 Skyssgrense på 2 og 4 km for 6-åringer

Her vil vi kostnadsberegne skoleskyssen for 6-åringer med en minsteavstand på henholdsvis 2 km og 4 km langs veg regnet fra bopel (dør) til skole (dør) en vei. Resultatene av beregningene (som bygger på transportarbeidet omtalt og angitt i kapittel 2) er stilt opp i tabell 4.1.

Tabell 4.1 Årlige transportkostnader ved skyssgrense på 2 og 4 km for 6-åringer. Mill kr (1994-priser)

Fylke	Skyssgrense på 2 km		Skyssgrense på 4 km		Diff. 2 km - 4 km	
	Kostn. ved skoleskyss pr år (mill kr)	Herav kom. ref. (mill kr)	Kostn. ved skoleskyss pr år (mill kr)	Herav kom. ref. (mill kr)	Kostn. ved skoleskyss pr år (mill kr)	Herav kom. ref. (mill kr)
Østfold	4,2	1,4	3,0	1,0	1,2	0,4
Akershus	5,1	1,7	2,2	0,8	2,8	0,9
Oslo	0,6	0,2	0,0	0,0	0,5	0,2
Hedmark	6,2	2,1	4,5	1,5	1,7	0,6
Oppland	5,2	1,7	3,6	1,2	1,7	0,6
Buskerud	4,5	1,5	2,9	1,0	1,5	0,5
Vestfold	3,4	1,1	1,8	0,6	1,6	0,5
Telemark	2,8	0,9	1,7	0,6	1,1	0,4
Aust-Agder	3,5	1,2	2,6	0,9	0,9	0,3
Vest-Agder	3,9	1,3	2,6	0,9	1,3	0,4
Rogaland	4,1	1,4	2,0	0,7	2,1	0,7
Hordaland	5,7	1,9	2,4	0,8	3,3	1,1
Sogn- og Fjordane	4,1	1,4	2,9	1,0	1,2	0,4
Møre og Romsdal	4,3	1,4	3,1	1,0	1,2	0,4
Sør-Trøndelag	5,6	1,9	4,1	1,4	1,5	0,5
Nord-Trøndelag	5,1	1,7	3,6	1,2	1,6	0,5
Nordland	7,1	2,4	5,6	1,9	1,5	0,5
Troms	5,5	1,8	4,4	1,5	1,1	0,4
Finnmark	2,7	0,9	2,2	0,7	0,5	0,2
Totalt	83,6	27,9	55,2	18,4	28,4	9,4

Av kolonne 1 ser vi at en skyssgrense på 2 km er kostnadsberegnet til ca 83,6 mill kroner på landsbasis. Antall elever som inngår i denne skyssordningen utgjør nær 14 470 (inkludert en viss andel av elever med uoppsett bosted), noe som utgjør en andel på 23,4% av årskullet. Som vi ser av tabellen er årlige kostnader ved skoleskyssen også beregnet for de enkelte fylkeskommuner. Nordland er det fylket som har høyest kostnader for denne skoleskyssen (7,1 mill kroner), mens Oslo ligger lavest (0,6 mill kroner). I kolonne 2 er tilsvarende gjennomsnittlige kommunale refusjoner (billettinntekter) beregnet på grunnlag av en fast refusjonssats på kr 1,13 pr km. På landsbasis utgjør kommunal refusjon nær 28 mill på årsbasis.

I kolonne 3 og 4 er det gitt tilsvarende tall som i kolonne 1 og 2, men for en skyssgrense på 4 km. Av kolonne 3 ser vi at de årlige transportkostnadene ved en slik skyssordning utgjør vel 55 mill kroner. Nordland er også her det fylke som har høyest absolutte transportkostnader (ca 5,6 mill kroner), mens Oslo ligger lavest med et ubetydelig kostnadstall. Totalt er det ca 5.600 elever som inngår i denne skyssordningen på landsbasis, noe som utgjør 9,1% av alle 6-åringene.

I kolonne 5 og 6 er differansen i transportkostnader og kommunale refusjonsbeløp som følge av de to alternative skyssgrensene angitt både på landsbasis og for de enkelte fylker. På landsbasis er den årlige kostnadsdifferansen på ca 28,4 mill kroner, hvorav Hordaland er det fylket som har den største differansen på ca. 3,3 mill kroner.

Som omtalt i kapittel 3 har vi beregnet transportkostnadene på kommunenivå ved å legge fylkesvise enhetskostnader m v til grunn. Skysskostnadene på fylkesnivå blir da summen av tilhørende kommunale skysskostnader. I vedlegg 1 og 2 er således skysskostnadene angitt på kommunalt nivå ved henholdsvis en skyssgrense på 4 og 2 km. Differansen mellom disse to skyssgrensene er ikke spesifisert da usikkerheten i slike tall ansees å være stor fordi at det ofte er få elever som inngår i en slik skyssordning i mindre kommuner, jfr. tallkolonne 1 i de to vedleggene.

4.3 Skyssgrense på 2 og 4 km for 7-9 åringer

Forutsetningene i kap. 4.1 gjelder også for beregningene som er utført i forbindelse med tabell 4.2.

Tabell 4.2 Årlige transportkostnader ved skyssgrense på 2 og 4 km for aldersgruppen 7-9 år. Mill kr (1994 - priser)

Fylke	Skyssgrense på 2 km		Skyssgrense på 4 km		Diff. 2 km - 4 km	
	Kostn. ved skoleskyss pr år (mill kr)	Herav kom. ref. (mill kr)	Kostn. ved skoleskyss pr år (mill kr)	Herav kom. ref. (mill kr)	Kostn. ved skoleskyss pr år (mill kr)	Herav kom. ref. (mill kr)
Østfold	12,7	4,2	9,0	3,0	3,7	1,2
Akershus	14,1	4,7	6,3	2,1	7,8	2,6
Oslo	1,5	0,5	0,1	0,0	1,4	0,5
Hedmark	17,6	5,8	13,2	4,4	4,4	1,5
Oppland	17,1	5,7	12,4	4,1	4,7	1,6
Buskerud	13,4	4,5	8,7	2,9	4,7	1,6
Vestfold	10,2	3,4	5,1	1,7	5,1	1,7
Telemark	9,1	3,0	6,0	2,0	3,1	1,0
Aust-Agder	8,6	2,9	6,3	2,1	2,3	0,7
Vest-Agder	10,9	3,6	7,4	2,5	3,5	1,2
Rogaland	12,7	4,3	6,9	2,3	5,9	2,0
Hordaland	16,7	5,6	7,4	2,5	9,3	3,1
Sogn- og Fjordane	11,1	3,7	8,3	2,8	2,8	0,9
Møre og Romsdal	12,8	4,3	9,2	3,1	3,6	1,2
Sør-Trøndelag	15,7	5,2	11,5	3,8	4,2	1,4
Nord-Trøndelag	15,4	5,2	11,1	3,7	4,3	1,5
Nordland	21,7	7,3	17,2	5,7	4,5	1,5
Troms	15,3	5,1	12,6	4,2	2,6	0,9
Finmark	7,7	2,6	6,3	2,1	1,4	0,5
Totalt	244,3	81,5	164,9	54,9	79,4	26,4

Som det bl a går fram av overskriften på tabellen har vi sett på samme alternative skyssgrenser for aldersgruppen 7-9 år som for 6-åringene. Av tallkolonne 1 ser vi at en skyssgrense på 2 km vil medføre totale transportkostnader på vel 244 mill kroner pr år på landsbasis. Skyssordningen vil omfatte ca 43.100 elever i landet, noe som utgjør en andel på ca 23,9% av aldersgruppen 7-9 år. Av kolonne 1 ser vi også at Nordland har de høyeste transportkostnadene (21,7 mill), mens Oslo ligger tilsvarende lavest (1,5 mill). De kommunale refusjoner av skoleskysskostnadene vil utgjøre nær 82 mill på landsbasis, jfr. tallkolonne 2.

Hvis dagens generelle skyssgrenseordning på 4 km opprettholdes vil transportkostnadene ifølge beregningene utgjøre ca 165 mill kroner på årsbasis, hvorav ca 55 mill kroner blir refundert av kommunene, jfr. tallkolonne 4. Denne skyssgrenseordningen vil omfatte nær 17.200 elever (inklusive elever med uoppgitt bosted), noe som utgjør ca 9,5% av antall barn i aldersgruppen.

Til høyre i tabell 4.2 er det også gitt tilsvarende kostnadsdifferanser for transporten for to alternative skyssgrensene. Som vi ser av kolonne 2 fra høyre koster det vel 79 mill å senke skyssgrensen fra 4 km til 2 km for aldersgruppen 7-9 år, hvorav ca 26,4 mill kroner er anslått å bli finansiert av kommunene, jfr. høyre kolonne. Den fylkesvise kostnaden ved denne endringen i skyssgrensen blir størst i Hordaland (9,3 mill).

I vedlegg 3 har vi beregnet transportkostnadene for landets kommuner. Foruten at det er satt opp årlige transportkostnader for de 2 skyssgrenser med tilhørende kostnadsdifferanser, er det også angitt antall elever som er beregnet å inngå i skyssordningene, (inklusive en viss andel av elever som er oppgitt uten bostedsadresse).

4.4 Skyssgrense på 4 og 5 km for aldersgruppen 13-15 år (ungdomsskolen)

Forutsetningene i kap 4.1 gjelder også beregningene som er basis for tabell 4.3.

Tabell 4.3 Årlige transportkostnader ved skyssgrense på 4 og 5 km for aldersgruppen 13-15 år. Mill kr (1994 . priser)

Fylke	Skyssgrense på 4 km		Skyssgrense på 5 km		Diff. 4 km - 5 km	
	Kostn. ved skoleskyss pr år (mill kr)	Herav kom. ref. (mill kr)	Kostn. ved skoleskyss pr år (mill kr)	Herav kom. ref. (mill kr)	Kostn. ved skoleskyss pr år (mill kr)	Herav kom. ref. (mill kr)
Østfold	26,7	8,9	24,5	8,2	2,1	0,7
Akershus	34,1	11,4	30,9	10,3	3,2	1,0
Oslo	1,4	0,5	0,4	0,1	1,1	0,4
Hedmark	41,7	13,9	40,3	13,4	1,4	0,6
Oppland	36,5	12,2	34,9	11,6	1,6	0,5
Buskerud	24,6	8,2	22,7	7,5	1,9	0,7
Vestfold	20,7	6,9	18,6	6,2	2,0	0,7
Telemark	22,1	7,4	21,2	7,1	0,9	0,3
Aust-Agder	21,7	7,2	20,4	6,8	1,3	0,4
Vest-Agder	22,0	7,3	20,0	6,7	2,0	0,6
Rogaland	21,8	7,3	19,4	6,5	2,4	0,8
Hordaland	56,7	18,9	51,5	17,2	5,2	1,7
Sogn- og Fjordane	28,2	9,4	27,4	9,1	0,8	0,3
Møre og Romsdal	47,8	15,9	45,3	15,1	2,5	0,9
Sør-Trøndelag	31,6	10,5	30,2	10,1	1,4	0,4
Nord-Trøndelag	39,1	13,0	37,4	12,5	1,7	0,5
Nordland	40,6	13,6	38,9	13,0	1,7	0,6
Troms	29,2	9,7	28,0	9,3	1,2	0,4
Finmark	9,6	3,2	8,6	2,9	1,0	0,4
Totalt	556,1	185,5	520,5	173,6	35,6	11,9

I første tallkolonne ser vi at en skyssgrense på 4 km for ungdomsskolen vil koste ca 556 mill kroner i transport på årsbasis, hvorav kommunene vil refundere ca 185,5 mill kroner av disse kostnadene, jfr. tallkolonne 2. Denne skyssordningen vil omfatte 44.600 elever, noe som utgjør 28,6% av alle elever i aldersgruppen 13-15 år. Av fylkene ser vi at Hordaland klart får de høyeste transportkostnadene (nær 57 mill), mens Oslo like entydig får de laveste transportkostnadene (1,4 mill).

Av tallkolonne 3 går det fram at en skyssgrense på 5 km vil medføre årlige transportkostnader og 520,5 mill, hvorav kommunene refunderer nær 174 mill kroner, jfr. tallkolonne 4. Her ser vi også at Hordaland og Oslo har henholdsvis høyest (51,5 mill) og lavest (0,4 mill) kostnader. Totalt vil denne skyssordningen omfatte nær 37.500 elever, noe som utgjør en andel på 24,0% av alle elever i aldersgruppen 13-15 år. Av tallkolonne 5 i tabellen ser vi at en heving av skyssgrensen fra 4-5 km vil gi en årlig besparelse på nær 36 mill. På fylkesnivå vil innsparingen være størst i Hordaland (5,2 mill) og minst i Sogn og Fjordane (0,8 mill).

I vedlegg 4 er det - på tilsvarende måte som for aldersgruppen 7-9 år - gitt en oversikt over transportkostnadene for de to alternative skyssgrensene på kommunalt nivå.

Litteraturliste

- Hagen, Karl-Erik og Engebretsen Ø. 1995
Omfanget av og kostnader ved skoleskyss for 6-åringer. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 295/1995.
- Midtland, K. 1995
Seks-åringer som fotgjengere. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 314/1995.
- Statistisk sentralbyrå. 1994:
Spesialutkjøring av rutebilstatistikken 1994.
- Kostnader ved skolestart for seksåringer*. Oslo, Statens forvaltningstjeneste, 1995. Norges offentlige utredninger. NOU 1995:13
- Ny lovgivning om opplæring «...og for øvrig kan man gjøre som man vil»* Oslo, Statens forvaltningstjeneste, 1995. Norges offentlige utredninger. NOU 1995:18

Vedlegg 1:

**Årlige transportkostnader ved
skyssgrense på 4 km for 6-åringer**

skysskostnad 4 km for 6 åringer

VEDLEGG 1 - Årlige transportkostnader ved skyssgrense på 4km for 6 - åringer.						
1000 kr (1994 - priser)						
				Ant. elever ber. skyss	Kostn. ved sk.skyss pr år (1.000 Kr)	Beregnet kom. ref (1.000 Kr)
Østfold	101	HALDEN		34	365	122
	104	MOSS		2	15	5
	105	SARPSBORG		55	555	185
	106	FREDRIKSTAD		52	367	122
	111	HVALER		3	26	9
	118	AREMARK		14	155	52
	119	MARKER		19	306	102
	121	RØMSKOG		1	11	4
	122	TRØGSTAD		8	59	20
	123	SPYDEBERG		15	203	68
	124	ASKIM		1	5	2
	125	EIDSBERG		18	126	42
	127	SKIPTVET		12	88	29
	128	RAKKESTAD		24	214	71
	135	RÅDE		26	287	96
	136	RYGGE		2	11	4
	137	VÅLER		7	42	14
	138	HOBØL		11	121	40
Akershus	211	VESTBY		8	61	20
	213	SKI		15	101	34
	214	ÅS		30	190	63
	215	FROGN		4	34	11
	216	NESODDEN		4	24	8
	217	OPPEGÅRD		8	60	20
	219	BÆRUM		32	165	55
	220	ASKER		0	0	0
	221	AURSKOG HØLAND		28	288	96
	226	SØRUM		16	134	45
	227	FET		6	87	29
	228	RÆLINGEN		0	0	0
	229	ENEBAKK		8	65	22
	230	LØRENSKOG		0	0	0
	231	SKEDSMO		5	28	9
	233	NITTEDAL		1	9	3
	234	GJERDRUM		10	60	20
	235	ULLENSAKER		36	289	96
236	NES		17	112	37	
237	EIDSVOLL		19	153	51	
238	NANNESTAD		29	203	68	
239	HURDAL		14	192	64	
Oslo	301	OSLO		4	24	8
Hedmark	402	KONGSVINGER		51	547	182
	403	HAMAR		18	121	40
	412	RINGSAKER		24	168	56
	415	LØTEN		19	164	55
	417	STANGE		35	236	79
	418	NORD-ODAL		17	154	51
	419	SØR-ODAL		25	224	75
	420	EIDSKOG		15	152	51

skysskostnad 4 km for 6 åringer

		423	GRUE	16	143	48
		425	ÅSNES	32	362	121
		426	VÅLER	10	94	31
		427	ELVERUM	24	251	84
		428	TRYSIL	21	269	90
		429	ÅMOT	13	123	41
		430	STOR-ELVDAL	15	279	93
		432	RENDALEN	15	218	73
		434	ENGERDAL	21	464	155
		436	TOLGA	3	34	11
		437	TYNSET	20	217	72
		438	ALVDAL	8	120	40
		439	FOLLDAL	3	21	7
		441	OS	11	118	39
	Oppland	501	LILLEHAMMER	9	57	19
		502	GJØVIK	35	335	112
		511	DOVRE	17	176	59
		512	LESJA	20	230	77
		513	SKJÅK	5	53	18
		514	LOM	5	34	11
		515	VÅGÅ	3	21	7
		516	NORD-FRON	20	135	45
		517	SEL	23	256	85
		519	SØR-FRON	4	40	13
		520	RINGEBU	7	47	16
		521	ØYER	17	104	35
		522	GAUSDAL	16	98	33
		528	ØSTRE TOTEN	4	29	10
		529	VESTRE TOTEN	9	67	22
		532	JEVNAKER	14	127	42
		533	LUNNER	3	18	6
		534	GRAN	25	185	62
		536	SØNDRE LAND	26	352	117
		538	NORDRE LAND	24	359	120
		540	SØR-AURDAL	14	116	39
		541	ETNEDAL	12	167	56
		542	NORD-AURDAL	17	205	68
		543	VESTRE SLIDRE	13	178	59
		544	ØYSTRE SLIDRE	10	70	23
		545	VANG	11	122	41
	Buskerud	602	DRAMMEN	0	0	0
		604	KONGSBERG	31	236	79
		605	RINGERIKE	45	366	122
		612	HOLE	22	205	68
		615	FLÅ	5	59	20
		616	NES	9	127	42
		617	GOL	12	133	44
		618	HEMSEDAL	4	40	13
		619	ÅL	1	6	2
		620	HOL	8	85	28
		621	SIGDAL	35	421	140
		622	KRØDSHERAD	7	79	26
		623	MODUM	27	249	83
		624	ØVRE EIKER	40	258	86
		625	NEDRE EIKER	5	26	9
		626	LIER	22	147	49

skysskostnad 4 km for 6 åringer

		627	RØYKEN	6	35	12
		628	HURUM	17	124	41
		631	FLESBERG	22	148	50
		632	ROLLAG	4	23	8
		633	NORE OG UVDAL	14	141	47
	Vestfold	701	BORRE	4	20	7
		702	HOLMESTRAND	4	28	9
		704	TØNSBERG	10	65	22
		706	SANDEFJORD	4	26	9
		709	LARVIK	84	771	257
		711	SVELVIK	2	11	4
		713	SANDE	2	11	4
		714	HOF	16	155	52
		716	VÅLE	14	125	42
		718	RAMNES	17	174	58
		719	ANDEBU	6	48	16
		720	STOKKE	0	0	0
		722	NØTTERØY	9	44	15
		723	TJØME	20	137	46
		728	LARDAL	15	156	52
	Telemark	805	PORSGRUNN	0	0	0
		806	SKIEN	21	198	66
		807	NOTODDEN	14	135	45
		811	SILJAN	0	0	0
		814	BAMBLE	33	278	93
		815	KRAGERØ	13	100	34
		817	DRANGEDAL	12	142	47
		819	NOME	6	40	13
		821	BØ	8	100	33
		822	SAUHERAD	15	125	42
		826	TINN	8	65	22
		827	HJARTDAL	2	18	6
		828	SELJORD	9	80	27
		829	KVITSEID	3	26	9
		830	NISSDAL	3	26	9
		831	FYRESDAL	10	88	29
		833	TOKKE	8	98	33
		834	VINJE	21	196	65
	Aust-Agde	901	RISØR	25	327	109
		904	GRIMSTAD	26	372	124
		906	ARENDAL	26	208	70
		911	GJERSTAD	10	96	32
		912	VEGÅRSHEI	16	229	77
		914	TVEDESTRAND	28	212	71
		919	FROLAND	22	316	105
		926	LILLESAND	19	173	58
		928	BIRKENES	22	269	90
		929	ÅMLI	8	92	31
		935	IVELAND	11	119	40
		937	EVJE OG HORNNES	14	103	34
		938	BYGLAND	4	49	16
		940	VALLE	2	20	7
		941	BYKLE	2	14	5
	Vest-Agde	1001	KRISTIANSAND	22	123	41
		1002	MANDAL	40	464	155
		1003	FARSUND	27	211	70

skysskostnad 4 km for 6 åringer

		1004	FLEKKEFJORD	24	344	115
		1014	VENNESLA	11	81	27
		1017	SONGDALEN	9	91	30
		1018	SØGNE	8	51	17
		1021	MARNARDAL	25	211	70
		1026	ÅSERAL	5	100	33
		1027	AUDNEDAL	3	37	12
		1029	LINDESNES	17	145	48
		1032	LYNGDAL	17	305	102
		1034	HÆGEBOSTAD	11	128	43
		1037	KVINESDAL	15	172	57
		1046	SIRDAL	10	98	33
	Rogaland	1101	EIGERSUND	27	185	62
		1102	SANDNES	21	177	59
		1103	STAVANGER	1	3	1
		1106	HAUGESUND	4	35	12
		1111	SOKNDAL	7	60	20
		1112	LUND	6	75	25
		1114	BJERKREIM	12	143	48
		1119	HÅ	15	138	46
		1120	KLEPP	2	12	4
		1121	TIME	8	41	14
		1122	GJESDAL	23	282	94
		1124	SOLA	8	43	14
		1127	RANDABERG	0	0	0
		1129	FORSAND	3	50	17
		1130	STRAND	17	174	58
		1133	HJELMELAND	8	58	19
		1134	SULDAL	10	168	56
		1135	SAUDA	1	7	2
		1141	FINNØY	14	92	31
		1142	RENNESØY	6	47	16
		1144	KVITSØY	0	0	0
		1145	BOKN	3	21	7
		1146	TYSVÆR	13	116	39
		1149	KARMØY	7	42	14
		1151	UTSIRA	0	0	0
		1154	VINDAFJORD	6	60	20
	Hordaland	1201	BERGEN	0	0	0
		1211	ETNE	10	88	29
		1214	ØLEN	4	36	12
		1216	SVEIO	6	37	12
		1219	BØMLO	7	61	21
		1221	STORD	3	47	16
		1222	FITJAR	2	13	4
		1223	TYSNES	12	109	36
		1224	KVINNHERRAD	18	132	44
		1227	JONDAL	5	48	16
		1228	ODDA	14	103	34
		1231	ULLENSVANG	7	49	16
		1232	EIDFJORD	0	0	0
		1233	ULVIK	1	19	6
		1234	GRANVIN	3	46	15
		1235	VOSS	31	220	73
		1238	KVAM	5	39	13
		1241	FUSA	14	107	36

skysskostnad 4 km for 6 åringer

		1242	SAMNANGER	7	65	22
		1243	OS	10	53	18
		1244	AUSTEVOLL	7	71	24
		1245	SUND	0	1	0
		1246	FJELL	8	56	19
		1247	ASKØY	8	71	24
		1251	VAKSDAL	13	188	63
		1252	MODALEN	1	6	2
		1253	OSTERØY	6	36	12
		1256	MELAND	8	65	22
		1259	ØYGARDEN	9	135	45
		1260	RADØY	8	45	15
		1263	LINDÅS	29	226	75
		1264	AUSTRHEIM	9	72	24
		1265	FEDJE	0	0	0
		1266	MASFJORDEN	13	180	60
Sogn og Fjordane		1401	FLORA	10	123	41
		1411	GULEN	19	412	137
		1412	SOLUND	2	15	5
		1413	HYLLESTAD	11	119	40
		1416	HØYANGER	11	75	25
		1417	VIK	6	48	16
		1418	BALESTRAND	6	53	18
		1419	LEIKANGER	4	22	7
		1420	SOGNDAL	19	157	52
		1421	AURLAND	2	11	4
		1422	LÆRDAL	6	67	22
		1424	ÅRDAL	10	75	25
		1426	LUSTER	15	138	46
		1428	ASKVOLL	11	83	28
		1429	FJALER	6	58	19
		1430	GAULAR	27	283	94
		1431	JØLSTER	28	300	100
		1432	FØRDE	5	33	11
		1433	NAUSTDAL	9	77	26
		1438	BREMANGER	13	149	50
		1439	VÅGSØY	2	16	5
		1441	SELJE	14	156	52
		1443	EID	10	129	43
		1444	HORNINDAL	8	89	30
		1445	GLOPPEN	10	101	34
		1449	STRYN	14	125	42
Møre og Romsdal		1502	MOLDE	32	277	92
		1503	KRISTIANSUND	0	0	0
		1504	ÅLESUND	11	67	22
		1511	VANYLVEN	16	128	43
		1514	SANDE	1	12	4
		1515	HERØY	0	1	0
		1516	ULSTEIN	3	19	6
		1517	HAREID	1	11	4
		1519	VOLDA	3	24	8
		1520	ØRSTA	3	24	8
		1523	ØRSKOG	1	6	2
		1524	NORDDAL	3	15	5
		1525	STRANDA	9	66	22
		1526	STORDAL	4	40	13

skysskostnad 4 km for 6 åringer

		1528 SYKKYLVEN	1	10	3
		1529 SKODJE	2	10	3
		1531 SULA	1	8	3
		1532 GISKE	3	18	6
		1534 HARAM	18	148	49
		1535 VESTNES	12	77	26
		1539 RAUMA	23	198	66
		1543 NESSET	18	207	69
		1545 MIDSUND	15	134	45
		1546 SANDØY	1	9	3
		1547 AUKRA	9	67	22
		1548 FRÆNA	26	196	65
		1551 EIDE	11	94	31
		1554 AVERØY	15	107	36
		1556 FREI	7	50	17
		1557 GJEMNES	4	37	12
		1560 TINGVOLL	6	56	19
		1563 SUNNDAL	8	74	25
		1566 SURNADAL	39	348	116
		1567 RINDAL	7	62	21
		1569 AURE	9	101	34
		1571 HALSA	17	214	71
		1572 TUSTNA	3	20	7
		1573 SMØLA	11	121	40
Sør-Trøndelag		1601 TRONDHEIM	22	158	53
		1612 HEMNE	21	183	61
		1613 SNILLFJORD	9	194	65
		1617 HITRA	28	321	107
		1620 FRØYA	16	159	53
		1621 ØRLAND	9	56	19
		1622 AGDENES	5	41	14
		1624 RISSA	36	358	119
		1627 BJUGN	18	216	72
		1630 ÅFJORD	21	214	71
		1632 ROAN	9	158	53
		1633 OSEN	6	56	19
		1634 OPPDAL	11	109	36
		1635 RENNEBU	11	92	31
		1636 MELDAL	5	34	11
		1638 ORKDAL	26	313	105
		1640 RØROS	17	177	59
		1644 HOLTÅLEN	6	78	26
		1648 MIDTRE GAULDAL	36	307	102
		1653 MELHUS	33	222	74
		1657 SKAUN	18	116	39
		1662 KLÆBU	12	162	54
		1663 MALVIK	49	323	108
		1664 SELBU	3	16	5
		1665 TYDAL	5	87	29
Nord - Trøndelag		1702 STEINKJER	41	371	124
		1703 NAMSOS	57	451	150
		1711 MERÅKER	17	145	48
		1714 STJØRDAL	59	512	171
		1717 FROSTA	4	34	11
		1718 LEKSVIK	5	55	18
		1719 LEVANGER	21	128	43

skysskostnad 4 km for 6 åringer

		1721	VERDAL	21	134	45
		1723	MOSVIK	11	153	51
		1724	VERRAN	7	61	20
		1725	NAMDALSEID	14	163	54
		1729	INDERØY	0	0	0
		1736	SNÅSA	10	77	26
		1738	LIERNE	13	274	91
		1739	RØYRVIK	3	38	13
		1740	NAMSSKOGAN	7	170	57
		1742	GRONG	1	11	4
		1743	HØYLANDET	5	48	16
		1744	OVERHALLA	18	116	39
		1748	FOSNES	4	29	10
		1749	FLATANGER	2	45	15
		1750	VIKNA	15	168	56
		1751	NÆRØY	26	332	111
		1755	LEKA	4	48	16
	Nordland	1804	BODØ	32	307	102
		1805	NARVIK	26	189	63
		1811	BINDAL	5	59	20
		1812	SØMNA	3	25	8
		1813	BRØNNØY	24	387	129
		1815	VEGA	5	48	16
		1816	VEVELSTAD	0	0	0
		1818	HERØY	0	0	0
		1820	ALSTAHAUG	18	121	40
		1822	LEIRFJORD	1	5	2
		1824	VEFSN	84	826	275
		1825	GRANE	6	210	70
		1826	HATTFJELLDAL	11	263	88
		1827	DØNNA	6	43	14
		1828	NESNA	8	105	35
		1832	HEMNES	8	116	39
		1833	RANA	37	341	114
		1834	LURØY	8	57	19
		1835	TRÆNA	0	0	0
		1836	RØDØY	1	12	4
		1837	MELØY	33	472	157
		1838	GILDESKÅL	6	70	23
		1839	BEIARN	6	57	19
		1840	SALTDAL	20	196	65
		1841	FAUSKE	16	114	38
		1842	SKJERSTAD	10	123	41
		1845	SØRFOLD	5	47	16
		1848	STEIGEN	20	266	89
		1849	HAMARØY	8	105	35
		1850	TYSFJORD	8	58	19
		1851	LØDINGEN	1	6	2
		1852	TJELDSUND	0	0	0
		1853	EVENES	2	10	3
		1854	BALLANGEN	7	57	19
		1856	RØST	0	1	1
		1857	VÆRØY	1	6	2
		1859	FLAKSTAD	14	131	44
		1860	VESTVÅGØY	24	198	66
		1865	VÅGAN	3	38	13

skysskostnad 4 km for 6 åringer

		1866	HADSEL	10	107	36
		1867	BØ	10	118	39
		1868	ØKSNES	6	53	18
		1870	SORTLAND	34	210	70
		1871	ANDØY	8	92	31
		1874	MOSKENES	0	1	0
	Troms	1901	HARSTAD	11	57	19
		1902	TROMSØ	48	747	249
		1911	KVÆFJORD	14	235	78
		1913	SKÅNLAND	6	48	16
		1915	BJARKØY	0	0	0
		1917	IBESTAD	8	73	24
		1919	GRATANGEN	18	267	89
		1920	LAVANGEN	4	60	20
		1922	BARDU	9	80	27
		1923	SALANGEN	11	112	37
		1924	MÅLSELV	41	366	122
		1925	SØRREISA	6	68	23
		1926	DYRØY	4	43	14
		1927	TRANØY	6	53	18
		1928	TORSKEN	0	0	0
		1929	BERG	3	15	5
		1931	LENVIK	55	572	191
		1933	BALSFJORD	28	394	132
		1936	KARLSØY	7	119	40
		1938	LYNGEN	16	314	105
		1939	STORFJORD	14	112	37
		1940	KÅFJORD	5	68	23
		1941	SKJERVØY	8	140	47
		1942	NORDREISA	28	299	100
		1943	KVÆNANGEN	10	114	38
	Finnmark	2002	VARDØ	0	1	0
		2003	VADSØ	5	86	29
		2004	HAMMERFEST	0	0	0
		2011	GUOVDAGEAIDNU-K	25	460	154
		2012	ALTA	55	370	123
		2014	LOPPA	3	40	13
		2015	HASVIK	0	0	0
		2017	KVALSUND	5	30	10
		2018	MÅSØY	1	23	8
		2019	NORDKAPP	0	0	0
		2020	PORSANGER	14	264	88
		2021	KARASJOHKA-KARA	9	176	59
		2022	LEBESBY	0	0	0
		2023	GAMVIK	0	0	0
		2024	BERLEVÅG	0	0	0
		2025	DEATNU-TANA	33	422	141
		2027	UNJARGGA-NESSE	7	69	23
		2028	BÅTSFJORD	2	11	4
		2030	SØR-VARANGER	28	235	78
			SUM	5617	55172	18402

Vedlegg 2:

Årlige transportkostnader ved skyssgrense på 2 km for 6-åringer

skysskostnad 2 km for 6 åringer

VEDLEGG 2 - Årlige transportkostnader ved skyssgrense på 2 km for 6-åringer.				1000 kr (1994 - priser)		
				Ant. elever ber. skyss	Kostn. ved sk.skyss pr år (1.000 Kr)	Beregnet kom. ref (1.000 Kr)
Østfold	101	HALDEN		91	554	185
	104	MOSS		4	21	7
	105	SARPSBORG		109	749	250
	106	FREDRIKSTAD		146	660	220
	111	HVALER		14	65	22
	118	AREMARK		15	160	53
	119	MARKER		25	336	112
	121	RØMSKOG		1	11	4
	122	TRØGSTAD		37	153	51
	123	SPYDEBERG		25	246	82
	124	ASKIM		17	62	21
	125	EIDSBERG		52	222	74
	127	SKIPTVET		18	107	36
	128	RAKKESTAD		31	233	78
	135	RÅDE		35	319	106
	136	RYGGE		10	35	12
	137	VÅLER		17	76	25
	138	HOBØL		22	165	55
Akershus	211	VESTBY		25	107	36
	213	SKI		82	319	106
	214	ÅS		55	278	93
	215	FROGN		41	159	53
	216	NESODDEN		26	94	31
	217	OPPEGÅRD		8	60	20
	219	BÆRUM		149	522	174
	220	ASKER		78	223	74
	221	AURSKOG HØLAND		69	468	156
	226	SØRUM		77	359	120
	227	FET		33	179	60
	228	RÆLINGEN		16	52	17
	229	ENEBAKK		29	133	44
	230	LØRENSKOG		14	36	12
	231	SKEDSMO		70	200	67
	233	NITTEDAL		66	206	69
	234	GJERDRUM		14	77	26
	235	ULLENSAKER		68	406	136
236	NES		74	307	102	
237	EIDSVOLL		82	384	128	
238	NANNESTAD		55	300	100	
239	HURDAL		21	215	72	
Oslo	301	OSLO		184	550	183
Hedmark	402	KONGSVINGER		82	626	209
	403	HAMAR		66	282	94
	412	RINGSAKER		119	495	165
	415	LØTEN		44	251	84
	417	STANGE		100	442	147
	418	NORD-ODAL		29	195	65
	419	SØR-ODAL		59	345	115
	420	EIDSKOG		37	212	71

skysskostnad 2 km for 6 åringer

		423	GRUE	29	189	63
		425	ÅSNES	52	428	143
		426	VÅLER	17	123	41
		427	ELVERUM	85	451	151
		428	TRYSIL	39	326	109
		429	ÅMOT	24	163	54
		430	STOR-ELVDAL	20	297	99
		432	RENDALEN	17	227	76
		434	ENGERDAL	21	464	155
		436	TOLGA	10	67	22
		437	TYNSET	32	261	87
		438	ALVDAL	17	156	52
		439	FOLLDAL	6	33	11
		441	OS	18	140	47
	Oppland	501	LILLEHAMMER	88	342	114
		502	GJØVIK	91	520	173
		511	DOVRE	22	197	66
		512	LESJA	21	234	78
		513	SKJÅK	14	87	29
		514	LOM	21	93	31
		515	VÅGÅ	16	58	19
		516	NORD-FRON	30	168	56
		517	SEL	44	330	110
		519	SØR-FRON	17	78	26
		520	RINGEBU	16	80	27
		521	ØYER	36	170	57
		522	GAUSDAL	37	169	56
		528	ØSTRE TOTEN	50	175	58
		529	VESTRE TOTEN	36	159	53
		532	JEVNAKER	22	154	51
		533	LUNNER	16	65	22
		534	GRAN	60	312	104
		536	SØNDRE LAND	45	424	141
		538	NORDRE LAND	39	408	136
		540	SØR-AURDAL	17	130	43
		541	ETNEDAL	12	169	56
		542	NORD-AURDAL	29	246	82
		543	VESTRE SLIDRE	24	220	74
		544	ØYSTRE SLIDRE	21	111	37
		545	VANG	17	145	48
	Buskerud	602	DRAMMEN	42	110	37
		604	KONGSBERG	56	319	108
		605	RINGERIKE	95	529	176
		612	HOLE	54	308	103
		615	FLÅ	5	59	20
		616	NES	15	150	50
		617	GOL	26	175	58
		618	HEMSEDAL	5	43	14
		619	ÅL	15	53	18
		620	HOL	25	155	52
		621	SIGDAL	38	433	144
		622	KRØDSHERAD	16	108	36
		623	MODUM	69	403	135
		624	ØVRE EIKER	81	409	136
		625	NEDRE EIKER	53	158	53
		626	LIER	56	261	87

skysskostnad 2 km for 6 åringer

		627	RØYKEN	69	223	74
		628	HURUM	49	224	75
		631	FLESBERG	24	154	51
		632	ROLLAG	5	28	9
		633	NORE OG UVDAL	23	182	61
	Vestfold	701	BORRE	21	65	22
		702	HOLMESTRAND	16	62	21
		704	TØNSBERG	81	273	91
		706	SANDEFJORD	88	274	91
		709	LARVIK	204	1162	388
		711	SVELVIK	5	22	7
		713	SANDE	66	206	69
		714	HOF	27	182	61
		716	VÅLE	25	162	54
		718	RAMNES	34	246	82
		719	ANDEBU	28	116	39
		720	STOKKE	52	148	50
		722	NØTTERØY	37	115	38
		723	TJØME	40	192	64
		728	LARDAL	17	165	55
	Telemark	805	PORSGRUNN	24	72	24
		806	SKIEN	101	419	140
		807	NOTODDEN	39	208	69
		811	SILJAN	6	21	7
		814	BAMBLE	97	479	160
		815	KRAGERØ	14	107	36
		817	DRANGEDAL	43	252	84
		819	NOME	34	137	46
		821	BØ	37	201	67
		822	SAUHERAD	25	157	52
		826	TINN	28	141	47
		827	HJARTDAL	7	39	13
		828	SELJORD	15	99	33
		829	KVITSEID	8	45	15
		830	NISSDAL	5	32	11
		831	FYRESDAL	10	88	29
		833	TOKKE	10	105	35
		834	VINJE	34	248	83
	Aust-Agde	901	RISØR	48	399	133
		904	GRIMSTAD	76	550	183
		906	ARENDAL	166	668	223
		911	GJERSTAD	12	108	36
		912	VEGÅRSHEI	24	255	85
		914	TVEDESTRAND	34	231	77
		919	FROLAND	40	367	123
		926	LILLESAND	24	190	63
		928	BIRKENES	26	288	96
		929	ÅMLI	9	98	33
		935	IVELAND	14	134	45
		937	EVJE OG HORNNES	15	107	36
		938	BYGLAND	7	61	20
		940	VALLE	7	38	13
		941	BYKLE	4	21	7
	Vest-Agde	1001	KRISTIANSAND	147	516	172
		1002	MANDAL	66	538	179
		1003	FARSUND	71	361	120

skysskostnad 2 km for 6 åringer

		1004	FLEKKEFJORD	71	496	166
		1014	VENNESLA	25	115	39
		1017	SONGDALEN	65	295	98
		1018	SØGNE	54	189	63
		1021	MARNARDAL	27	219	73
		1026	ÅSERAL	5	100	33
		1027	AUDNEDAL	7	56	19
		1029	LINDESNES	20	156	52
		1032	LYNGDAL	26	343	114
		1034	HÆGEBOSTAD	14	139	47
		1037	KVINESDAL	34	231	77
		1046	SIRDAL	10	99	33
	Rogaland	1101	EIGERSUND	35	213	71
		1102	SANDNES	65	304	101
		1103	STAVANGER	73	219	73
		1106	HAUGESUND	98	305	102
		1111	SOKNDAL	12	78	26
		1112	LUND	28	138	46
		1114	BJERKREIM	12	143	48
		1119	HÅ	65	286	96
		1120	KLEPP	48	131	44
		1121	TIME	21	83	28
		1122	GJESDAL	23	283	94
		1124	SOLA	85	221	74
		1127	RANDABERG	40	119	40
		1129	FORSAND	4	52	17
		1130	STRAND	40	249	83
		1133	HJELMELAND	24	103	34
		1134	SULDAL	26	219	73
		1135	SAUDA	24	62	21
		1141	FINNØY	15	97	32
		1142	RENNESØY	15	78	26
		1144	KVITSØY	0	0	0
		1145	BOKN	8	39	13
		1146	TYSVÆR	45	227	76
		1149	KARMØY	130	354	118
		1151	UTSIRA	0	0	0
		1154	VINDAFJORD	26	144	48
	Hordaland	1201	BERGEN	331	989	330
		1211	ETNE	24	146	49
		1214	ØLEN	4	37	12
		1216	SVEIO	27	107	36
		1219	BØMLO	71	304	101
		1221	STORD	59	200	67
		1222	FITJAR	24	78	26
		1223	TYSNES	12	109	36
		1224	KVINNHERRAD	74	309	103
		1227	JONDAL	5	48	16
		1228	ODDA	37	173	58
		1231	ULLENSVANG	19	90	30
		1232	EIDFJORD	0	0	0
		1233	ULVIK	1	22	7
		1234	GRANVIN	4	50	17
		1235	VOSS	61	324	108
		1238	KVAM	40	163	54
		1241	FUSA	24	140	47

skysskostnad 2 km for 6 åringer

		1242	SAMNANGER	19	116	39
		1243	OS	70	236	79
		1244	AUSTEVOLL	13	89	30
		1245	SUND	23	69	23
		1246	FJELL	69	260	87
		1247	ASKØY	39	161	54
		1251	VAKSDAL	38	280	94
		1252	MODALEN	2	10	3
		1253	OSTERØY	31	113	38
		1256	MELAND	57	207	69
		1259	ØYGARDEN	15	158	53
		1260	RADØY	25	97	32
		1263	LINDÅS	60	335	112
		1264	AUSTRHEIM	17	97	32
		1265	FEDJE	3	7	2
		1266	MASFJORDEN	14	183	61
Sogn og Fjordane		1401	FLORA	82	289	96
		1411	GULEN	23	430	143
		1412	SOLUND	5	25	8
		1413	HYLLESTAD	15	135	45
		1416	HØYANGER	26	111	37
		1417	VIK	26	120	40
		1418	BALESTRAND	7	59	20
		1419	LEIKANGER	9	40	14
		1420	SOGNDAL	58	291	97
		1421	AURLAND	3	14	5
		1422	LÆRDAL	8	76	25
		1424	ÅRDAL	10	75	25
		1426	LUSTER	29	189	63
		1428	ASKVOLL	15	101	34
		1429	FJALER	14	80	27
		1430	GAULAR	35	312	104
		1431	JØLSTER	37	330	110
		1432	FØRDE	80	270	90
		1433	NAUSTDAL	14	94	31
		1438	BREMANGER	15	158	53
		1439	VÅGSØY	7	31	10
		1441	SELJE	21	179	60
		1443	EID	29	195	65
		1444	HORNINDAL	10	94	32
		1445	GLOPPEN	21	139	46
		1449	STRYN	43	223	74
Møre og Romsdal		1502	MOLDE	41	318	106
		1503	KRISTIANSUND	5	16	5
		1504	ÅLESUND	73	237	79
		1511	VANYLVEN	27	168	56
		1514	SANDE	11	46	15
		1515	HERØY	16	51	17
		1516	ULSTEIN	5	24	8
		1517	HAREID	5	27	9
		1519	VOLDA	10	45	15
		1520	ØRSTA	14	57	19
		1523	ØRSKOG	5	22	7
		1524	NORDDAL	8	32	11
		1525	STRANDA	33	133	44
		1526	STORDAL	4	40	13

skysskostnad 2 km for 6 åringer

		1528	SYKKYLVEN	5	25	8
		1529	SKODJE	15	60	20
		1531	SULA	11	36	12
		1532	GISKE	24	81	27
		1534	HARAM	29	179	60
		1535	VESTNES	34	133	44
		1539	RAUMA	32	231	77
		1543	NESSET	25	226	76
		1545	MIDSUND	15	134	45
		1546	SANDØY	2	14	5
		1547	AUKRA	11	76	25
		1548	FRÆNA	30	211	70
		1551	EIDE	21	133	44
		1554	AVERØY	48	211	71
		1556	FREI	17	87	29
		1557	GJEMNES	8	50	17
		1560	TINGVOLL	14	82	27
		1563	SUNNDAL	20	110	37
		1566	SURNADAL	70	455	152
		1567	RINDAL	9	69	23
		1569	AURE	15	118	39
		1571	HALSA	19	221	74
		1572	TUSTNA	7	32	11
		1573	SMØLA	16	139	46
Sør-Trøndelag		1601	TRONDHEIM	225	729	243
		1612	HEMNE	52	272	91
		1613	SNILLFJORD	11	201	67
		1617	HITRA	37	351	117
		1620	FRØYA	20	176	59
		1621	ØRLAND	20	88	29
		1622	AGDENES	9	55	18
		1624	RISSA	55	406	135
		1627	BJUGN	28	250	83
		1630	ÅFJORD	22	219	73
		1632	ROAN	9	163	54
		1633	OSEN	6	57	19
		1634	OPPDAL	18	133	44
		1635	RENNEBU	13	99	33
		1636	MELDAL	15	68	23
		1638	ORKDAL	41	363	121
		1640	RØROS	18	182	61
		1644	HOLTÅLEN	15	109	36
		1648	MIDTRE GAULDAL	53	364	121
		1653	MELHUS	85	396	132
		1657	SKAUN	44	200	67
		1662	KLÆBU	25	212	71
		1663	MALVIK	61	371	124
		1664	SELBU	20	80	27
		1665	TYDAL	5	87	29
Nord - Trøndelag		1702	STEINKJER	103	613	205
		1703	NAMSOS	91	545	182
		1711	MERÅKER	25	172	57
		1714	STJØRDAL	117	730	243
		1717	FROSTA	20	93	31
		1718	LEKSVIK	21	114	38
		1719	LEVANGER	110	486	162

skysskostnad 2 km for 6 åringer

		1721	VERDAL	59	246	82
		1723	MOSVIK	11	155	52
		1724	VERRAN	11	73	24
		1725	NAMDALSEID	15	167	56
		1729	INDERØY	27	91	30
		1736	SNÅSA	20	107	36
		1738	LIERNE	15	283	94
		1739	RØYRVIK	7	49	16
		1740	NAMSSKOGAN	10	182	61
		1742	GRONG	6	23	8
		1743	HØYLANDET	11	68	23
		1744	OVERHALLA	22	137	46
		1748	FOSNES	5	32	11
		1749	FLATANGER	4	50	17
		1750	VIKNA	39	254	85
		1751	NÆRØY	35	367	122
		1755	LEKA	4	48	16
	Nordland	1804	BODØ	112	538	179
		1805	NARVIK	70	301	101
		1811	BINDAL	9	71	24
		1812	SØMNA	13	62	21
		1813	BRØNNØY	30	406	135
		1815	VEGA	15	85	29
		1816	VEVELSTAD	3	10	3
		1818	HERØY	1	2	1
		1820	ALSTAHAUG	30	163	54
		1822	LEIRFJORD	8	31	10
		1824	VEFSN	103	895	298
		1825	GRANE	10	222	74
		1826	HATTFJELLDAL	11	263	88
		1827	DØNNA	7	45	15
		1828	NESNA	8	106	35
		1832	HEMNES	19	152	51
		1833	RANA	85	498	166
		1834	LURØY	12	74	25
		1835	TRÆNA	1	3	1
		1836	RØDØY	7	33	11
		1837	MELØY	39	495	165
		1838	GILDESKÅL	7	72	24
		1839	BEIARN	9	65	22
		1840	SALTDAL	30	225	75
		1841	FAUSKE	33	171	57
		1842	SKJERSTAD	12	129	43
		1845	SØRFOLD	12	70	23
		1848	STEIGEN	20	266	89
		1849	HAMARØY	9	107	36
		1850	TYSFJORD	8	58	19
		1851	LØDINGEN	1	6	2
		1852	TJELDSUND	2	5	2
		1853	EVENES	4	20	7
		1854	BALLANGEN	12	75	25
		1856	RØST	0	1	0
		1857	VÆRØY	3	11	4
		1859	FLAKSTAD	16	141	47
		1860	VESTVÅGØY	65	330	110
		1865	VÅGAN	39	161	54

skyskostnad 2 km for 6 åringer

		1866	HADSEL	20	143	48
		1867	BØ	19	148	49
		1868	ØKSNES	21	95	32
		1870	SORTLAND	53	268	89
		1871	ANDØY	14	114	38
		1874	MOSKENES	2	5	2
	Troms	1901	HARSTAD	54	182	61
		1902	TROMSØ	175	1136	379
		1911	KVÆFJORD	22	259	86
		1913	SKÅNLAND	7	53	18
		1915	BJARKØY	0	0	0
		1917	IBESTAD	16	99	33
		1919	GRATANGEN	18	268	89
		1920	LAVANGEN	17	108	36
		1922	BARDU	23	125	42
		1923	SALANGEN	21	152	51
		1924	MÅLSELV	65	429	143
		1925	SØRREISA	13	94	31
		1926	DYRØY	5	45	15
		1927	TRANØY	9	62	21
		1928	TORSKEN	1	2	1
		1929	BERG	6	28	9
		1931	LENVIK	97	728	243
		1933	BALSFJORD	44	455	152
		1936	KARLSØY	11	137	46
		1938	LYNGEN	20	328	110
		1939	STORFJORD	15	115	38
		1940	KÅFJORD	19	121	40
		1941	SKJERVØY	9	144	48
		1942	NORDREISA	30	311	104
		1943	KVÆNANGEN	15	134	45
	Finnmark	2002	WARDØ	3	12	4
		2003	VADSØ	41	214	71
		2004	HAMMERFEST	23	57	19
		2011	GUOVDAGEAIDNU-K	25	463	155
		2012	ALTA	89	473	158
		2014	LOPPA	6	52	17
		2015	HASVIK	2	8	3
		2017	KVALSUND	8	41	14
		2018	MÅSØY	1	23	8
		2019	NORDKAPP	1	2	1
		2020	PORSANGER	16	273	91
		2021	KARASJOHKA-KARA	12	188	63
		2022	LEBESBY	0	0	0
		2023	GAMVIK	0	0	0
		2024	BERLEVÅG	0	0	0
		2025	DEATNU-TANA	36	433	144
		2027	UNJARGGA-NESSE	9	76	25
		2028	BÅTSFJORD	9	34	11
		2030	SØR-VARANGER	52	330	110
			SUM	14467	83610	27886

Vedlegg 3:

Årlige transportkostnader ved skyssgrenser på 2 og 4 km for aldersgruppen 7-9 år

skysskostnader 7 - 9 år

VEDLEGG 3 - Årlige transportkostnader ved skyssgrenser på 2 og 4km for aldersgruppen 7 - 9 år.								
							Mill kr (1994 - priser)	
				Skyssgrense på 2 km	Skyssgrense på 4 km	Differanse		
				Kostn. ved	Kostn. ved	Kostn. ved		
				Ant.elever	Ant.elever	sk.skyss		
				ber. skyss	ber. skyss	pr år		
				(1.000 Kr)	(1.000 Kr)	(1.000 Kr)		
Østfold	101	HALDEN	291	1764	131	1248	516	
	104	MOSS	10	48	5	34	14	
	105	SARPSB	374	2510	176	1838	672	
	106	FREDRIK	435	1856	137	905	951	
	111	HVALER	44	188	9	77	111	
	118	AREMAR	44	455	42	450	4	
	119	MARKER	82	1030	66	966	64	
	121	RØMSKO	10	43	0	0	43	
	122	TRØGSTA	95	417	31	216	201	
	123	SPYDEBE	59	579	38	486	93	
	124	ASKIM	37	153	14	76	77	
	125	EIDSBER	186	672	39	265	407	
	127	SKIPTVE	59	358	37	292	67	
	128	RAKKEST	99	718	79	644	73	
	135	RÅDE	100	853	73	755	98	
	136	RYGGE	52	195	21	109	86	
	137	VÅLER	53	301	35	244	57	
	138	HOBØL	63	529	34	413	116	
	Akershus	211	VESTBY	106	466	33	273	193
		213	SKI	222	804	34	212	592
214		ÅS	130	588	49	310	278	
215		FROGN	128	529	19	164	365	
216		NESODD	85	329	23	137	193	
217		OPPEGÅ	19	135	18	133	2	
219		BÆRUM	372	1200	70	350	850	
220		ASKER	220	569	0	0	569	
221		AURSKO	171	1194	80	839	355	
226		SØRUM	271	1155	42	342	814	
227		FET	110	541	18	242	299	
228		RÆLINGE	37	101	0	0	101	
229		ENEBAKK	100	492	37	298	194	
230		LØRENSK	25	60	1	0	60	
231		SKEDSM	179	510	16	84	425	
233		NITTEDA	177	526	3	25	501	
234		GJERDR	40	209	25	149	60	
235		ULLENSA	225	1252	110	855	397	
236		NES	230	982	78	506	476	
237		EIDSVOL	282	1237	61	446	791	
238	NANNEST	140	688	61	427	261		
239	HURDAL	61	528	40	470	58		
Oslo	301	OSLO	544	1547	15	81	1466	
Hedmark	402	KONGSVI	205	1352	115	1131	221	
	403	HAMAR	153	691	60	402	289	
	412	RINGSAK	348	1350	56	393	957	
	415	LØTEN	123	699	42	429	271	
	417	STANGE	318	1477	129	880	597	
	418	NORD-OD	104	687	72	579	108	
	419	SØR-ODA	150	892	83	655	237	

skysskostnader 7 - 9 år

		420	EIDSKOG	111	660	42	467	193
		423	GRUE	81	461	39	324	138
		425	ÅSNES	156	1105	102	957	148
		426	VÅLER	49	393	37	344	48
		427	ELVERU	205	1140	67	703	437
		428	TRYSIL	133	1421	84	1262	159
		429	ÅMOT	69	591	41	507	84
		430	STOR-EL	59	759	47	716	43
		432	RENDALE	60	705	54	684	22
		434	ENGERD	53	1116	49	1102	15
		436	TOLGA	42	320	26	249	72
		437	TYNSET	90	829	54	695	134
		438	ALVDAL	41	297	14	201	96
		439	FOLLDAL	42	445	30	399	46
		441	OS	32	175	16	127	47
	Oppland	501	LILLEHA	321	1244	45	297	948
		502	GJØVIK	280	1338	86	765	573
		511	DOVRE	50	502	33	433	69
		512	LESJA	75	799	68	776	23
		513	SKJÅK	54	448	20	323	125
		514	LOM	46	267	25	197	70
		515	VÅGÅ	51	514	25	439	75
		516	NORD-FR	75	436	54	377	59
		517	SEL	139	864	72	654	210
		519	SØR-FRO	72	354	31	234	121
		520	RINGEBU	33	177	16	121	56
		521	ØYER	116	570	68	413	157
		522	GAUSDAL	109	564	58	383	181
		528	ØSTRE T	148	537	21	157	379
		529	VESTRE	124	578	34	284	294
		532	JEVNAKE	75	455	45	355	101
		533	LUNNER	32	121	2	12	109
		534	GRAN	157	789	48	393	396
		536	SØNDRE	137	1165	73	939	227
		538	NORDRE	150	2028	123	1963	66
		540	SØR-AUR	85	662	71	599	62
		541	ETNEDAL	33	507	32	504	3
		542	NORD-AU	91	773	58	656	117
		543	VESTRE	63	708	38	619	90
		544	ØYSTRE	62	297	23	156	142
		545	VANG	43	420	30	368	52
	Buskerud	602	DRAMME	137	319	1	6	313
		604	KONGSB	194	1129	89	749	380
		605	RINGERI	273	1412	110	911	501
		612	HOLE	166	1008	76	727	281
		615	FLÅ	18	192	18	192	0
		616	NES	56	437	30	349	88
		617	GOL	82	665	49	572	93
		618	HEMSED	5	34	3	29	4
		619	ÅL	68	282	19	126	156
		620	HOL	77	385	21	191	195
		621	SIGDAL	80	853	67	808	45
		622	KRØDSH	56	349	29	269	80
		623	MODUM	240	1551	112	1087	465
		624	ØVRE EIK	283	1501	145	995	506
		625	NEDRE EI	130	352	8	40	313

skysskostnader 7 - 9 år

		626	LIER	169	744	68	442	302
		627	RØYKEN	153	473	14	80	393
		628	HURUM	148	630	47	326	304
		631	FLESBER	51	304	44	285	19
		632	ROLLAG	30	175	13	104	72
		633	NORE OG	56	450	38	375	75
	Vestfold	701	BORRE	61	173	6	29	145
		702	HOLMES	63	203	9	60	143
		704	TØNSBE	214	664	23	141	523
		706	SANDEFJ	321	953	25	164	790
		709	LARVIK	606	3054	216	1732	1323
		711	SVELVIK	22	82	5	26	56
		713	SANDE	178	529	4	22	507
		714	HOF	97	628	60	536	91
		716	VÅLE	108	671	49	470	201
		718	RAMNES	99	782	68	678	103
		719	ANDEBU	85	384	26	205	179
		720	STOKKE	180	512	0	0	512
		722	NØTTER	155	461	33	163	298
		723	TJØME	132	631	72	474	157
		728	LARDAL	59	497	39	425	72
	Telemark	805	PORSGR	62	167	2	11	156
		806	SKIEN	303	1293	68	627	666
		807	NOTODD	126	764	57	565	199
		811	SILJAN	38	133	2	11	122
		814	BAMBLE	307	1466	108	862	604
		815	KRAGER	63	445	56	424	21
		817	DRANGE	98	529	24	273	256
		819	NOME	93	421	25	210	211
		821	BØ	108	614	37	387	227
		822	SAUHER	84	511	54	413	98
		826	TINN	97	589	44	404	185
		827	HJARTDA	38	236	17	149	86
		828	SELJORD	44	364	28	322	42
		829	KVITSEI	42	266	23	199	67
		830	NISSEDA	16	103	10	88	16
		831	FYRESDA	15	103	13	97	5
		833	TOKKE	40	300	26	255	44
		834	VINJE	97	764	69	660	105
	Aust-Agde	901	RISØR	113	683	48	485	198
		904	GRIMSTA	176	1091	65	729	362
		906	ARENDAL	470	1820	79	600	1221
		911	GJERSTA	35	307	27	272	35
		912	VEGÅRS	56	490	32	413	77
		914	TVEDEST	74	487	58	426	61
		919	FROLAND	134	1087	59	884	202
		926	LILLESAN	75	523	58	480	44
		928	BIRKENE	70	772	60	738	34
		929	ÅMLI	35	339	28	318	21
		935	IVELAND	30	318	28	311	7
		937	EVJE OG	33	263	31	259	4
		938	BYGLAND	12	186	9	177	9
		940	VALLE	27	164	15	120	44
		941	BYKLE	17	93	12	80	13
	Vest-Agde	1001	KRISTIAN	429	1495	84	443	1052
		1002	MANDAL	135	1132	87	1010	123

skysskostnader 7 - 9 år

		1003	FARSUN	199	1036	82	663	372
		1004	FLEKKEF	202	1255	64	848	407
		1014	VENNESL	85	428	39	318	111
		1017	SONGDA	180	837	37	311	526
		1018	SØGNE	181	748	46	345	404
		1021	MARNAR	56	480	53	475	6
		1026	ÅSERAL	10	160	9	157	3
		1027	AUDNED	25	166	9	105	60
		1029	LINDESN	99	768	86	711	56
		1032	LYNGDAL	111	957	71	783	173
		1034	HÆGEBO	35	307	26	279	29
		1037	KVINESD	105	885	61	745	140
		1046	SIRDAL	26	243	25	241	3
	Rogaland	1101	EIGERSU	123	813	96	709	103
		1102	SANDNE	181	796	51	443	353
		1103	STAVANG	212	604	2	-2	605
		1106	HAUGES	290	863	8	71	792
		1111	SOKNDAL	40	233	20	171	62
		1112	LUND	90	372	14	161	211
		1114	BJERKRE	37	440	37	440	0
		1119	HÅ	204	896	69	508	388
		1120	KLEPP	115	312	5	30	282
		1121	TIME	60	231	24	125	106
		1122	GJESDAL	51	639	51	639	0
		1124	SOLA	242	594	19	102	491
		1127	RANDAB	115	312	0	0	312
		1129	FORSAN	21	239	16	227	11
		1130	STRAND	116	721	55	522	200
		1133	HJELMEL	67	390	38	319	70
		1134	SULDAL	67	987	36	888	98
		1135	SAUDA	65	185	6	50	135
		1141	FINNØY	54	314	44	284	30
		1142	RENNES	64	289	21	149	140
		1144	KVITSØY	0	0	0	0	0
		1145	BOKN	22	108	8	52	56
		1146	TYSVÆR	163	822	57	480	342
		1149	KARMØY	319	825	14	75	750
		1151	UTSIRA	0	0	0	0	0
		1154	VINDAFJ	97	654	35	425	229
	Hordaland	1201	BERGEN	925	2629	1	-1	2629
		1211	ETNE	72	372	23	187	185
		1214	ØLEN	21	165	18	152	14
		1216	SVEIO	70	282	14	102	180
		1219	BØMLO	228	943	26	213	730
		1221	STORD	142	478	9	127	351
		1222	FITJAR	84	271	10	65	207
		1223	TYSNES	62	441	43	372	68
		1224	KVINNHE	201	857	58	397	460
		1227	JONDAL	16	147	15	143	3
		1228	ODDA	126	505	39	267	238
		1231	ULLENSV	72	382	30	234	148
		1232	EIDFJOR	7	89	7	89	0
		1233	ULVIK	11	82	6	69	13
		1234	GRANVIN	30	327	23	296	31
		1235	VOSS	188	945	77	563	381
		1238	KVAM	130	536	26	186	350

skysskostnader 7 - 9 år

		1241	FUSA	50	239	26	168	71
		1242	SAMNAN	48	267	14	132	135
		1243	OS	204	659	24	140	519
		1244	AUSTEVO	31	198	16	158	40
		1245	SUND	94	291	0	0	291
		1246	FJELL	171	618	18	136	482
		1247	ASKØY	108	376	11	92	284
		1251	VAKSDAL	99	665	29	397	268
		1252	MODALE	8	209	7	203	5
		1253	OSTERØ	84	271	14	86	185
		1256	MELAND	173	626	27	223	403
		1259	ØYGARD	31	302	18	258	44
		1260	RADØY	82	350	32	186	164
		1263	LINDÅS	214	1326	94	946	380
		1264	AUSTRHE	41	190	15	107	83
		1265	FEDJE	8	18	0	0	18
		1266	MASFJOR	57	692	51	679	14
Sogn og Fjordane		1401	FLORA	254	852	33	361	490
		1411	GULEN	48	645	40	620	25
		1412	SOLUND	29	199	19	169	29
		1413	HYLLEST	30	270	23	247	23
		1416	HØYANG	73	255	15	114	140
		1417	VIK	54	252	10	101	151
		1418	BALESTR	26	309	25	307	2
		1419	LEIKANG	23	89	9	45	44
		1420	SOGNDA	151	899	76	650	249
		1421	AURLAND	14	66	10	55	11
		1422	LÆRDAL	28	193	16	157	36
		1424	ÅRDAL	27	184	27	184	0
		1426	LUSTER	77	588	45	490	98
		1428	ASKVOLL	64	336	35	250	87
		1429	FJALER	78	474	31	332	141
		1430	GAULAR	77	678	62	618	59
		1431	JØLSTER	90	909	73	860	48
		1432	FØRDE	191	666	23	149	518
		1433	NAUSTDA	45	337	30	291	47
		1438	BREMAN	33	294	28	281	13
		1439	VÅGSØY	27	135	16	106	29
		1441	SELJE	67	597	49	544	53
		1443	EID	86	625	32	464	161
		1444	HORNIND	27	227	19	201	25
		1445	GLOPPE	69	430	34	324	106
		1449	STRYN	128	629	42	365	264
Møre og Romsdal		1502	MOLDE	107	733	72	595	137
		1503	KRISTIAN	9	27	0	0	27
		1504	ÅLESUND	212	658	33	202	456
		1511	VANYLVE	91	565	58	443	122
		1514	SANDE	42	250	14	165	85
		1515	HERØY	50	147	1	0	147
		1516	ULSTEIN	21	114	18	106	8
		1517	HAREID	19	128	8	89	39
		1519	VOLDA	33	180	17	138	42
		1520	ØRSTA	57	200	6	47	153
		1523	ØRSKOG	11	43	0	0	43
		1524	NORDDA	42	262	31	221	40
		1525	STRANDA	101	457	31	270	188

skysskostnader 7 - 9 år

		1526	STORDAL	7	76	7	76	0
		1528	SYKKYLV	19	111	7	69	43
		1529	SKODJE	33	132	10	50	82
		1531	SULA	35	104	3	24	80
		1532	GISKE	64	232	19	110	121
		1534	HARAM	98	481	51	356	125
		1535	VESTNES	107	385	32	199	186
		1539	RAUMA	118	763	72	634	129
		1543	NESSET	68	545	50	497	47
		1545	MIDSUND	53	425	51	422	3
		1546	SANDØY	20	126	15	109	17
		1547	AUKRA	28	159	22	134	26
		1548	FRÆNA	83	602	71	552	50
		1551	EIDE	61	412	32	301	111
		1554	AVERØY	149	635	47	328	307
		1556	FREI	51	224	13	87	137
		1557	GJEMNE	37	277	24	236	42
		1560	TINGVOL	29	214	14	170	44
		1563	SUNNDAL	63	349	22	237	112
		1566	SURNAD	173	1053	92	799	253
		1567	RINDAL	25	166	20	154	12
		1569	AURE	38	242	16	180	62
		1571	HALSA	72	739	61	719	20
		1572	TUSTNA	19	91	8	61	30
		1573	SMØLA	58	480	36	409	70
Sør-Trøndelag		1601	TRONDH	599	1935	74	478	1457
		1612	HEMNE	99	484	40	322	162
		1613	SNILLFJO	24	344	19	326	18
		1617	HITRA	115	962	83	863	98
		1620	FRØYA	61	450	39	390	61
		1621	ØRLAND	80	370	49	288	82
		1622	AGDENE	37	210	20	158	53
		1624	RISSA	159	1048	90	849	199
		1627	BJUGN	109	743	62	588	155
		1630	ÅFJORD	47	458	45	450	8
		1632	ROAN	31	393	27	385	8
		1633	ØSEN	12	132	12	132	0
		1634	OPPDAL	54	358	32	288	70
		1635	RENNEB	41	304	36	284	19
		1636	MELDAL	62	240	17	108	133
		1638	ORKDAL	141	1271	94	1136	135
		1640	RØROS	60	723	52	699	24
		1644	HOLTÅLE	41	244	23	181	62
		1648	MIDTRE	191	1310	126	1110	200
		1653	MELHUS	231	1016	76	523	493
		1657	SKAUN	136	564	48	300	264
		1662	KLÆBU	56	492	24	369	123
		1663	MALVIK	179	1065	133	912	153
		1664	SELBU	57	222	14	74	148
		1665	TYDAL	21	328	18	314	14
Nord - Trøndelag		1702	STEINKJE	305	1775	137	1136	640
		1703	NAMSOS	241	1460	150	1217	244
		1711	MERÅKE	64	455	51	415	40
		1714	STJØRDA	374	2079	163	1328	751
		1717	FROSTA	98	545	47	360	186
		1718	LEKSVIK	61	409	19	260	148

skysskostnader 7 - 9 år

		1719	LEVANGE	332	1417	63	376	1041
		1721	VERDAL	219	1048	91	683	365
		1723	MOSVIK	31	344	31	344	0
		1724	VERRAN	33	201	11	140	61
		1725	NAMDAL	55	561	45	517	44
		1729	INDERØY	92	297	2	17	280
		1736	SNÅSA	60	334	38	266	68
		1738	LIERNE	42	689	34	659	30
		1739	RØYRVIK	22	231	14	208	23
		1740	NAMSSK	27	399	21	380	19
		1742	GRONG	28	127	9	76	52
		1743	HØYLAN	40	212	18	144	68
		1744	OVERHAL	60	403	46	345	58
		1748	FOSNES	34	246	29	232	14
		1749	FLATANG	13	106	9	95	10
		1750	VIKNA	81	565	40	429	136
		1751	NÆRØY	117	1387	90	1298	89
		1755	LEKA	14	167	14	167	0
	Nordland	1804	BODØ	314	1258	69	590	668
		1805	NARVIK	186	794	74	509	285
		1811	BINDAL	47	334	24	267	67
		1812	SØMNA	39	272	20	199	73
		1813	BRØNNØ	105	1266	72	1187	79
		1815	VEGA	38	226	14	137	88
		1816	VEVELST	10	44	2	20	24
		1818	HERØY	8	17	0	0	17
		1820	ALSTAHA	124	593	68	404	189
		1822	LEIRFJO	26	101	8	37	64
		1824	VEFSN	331	2781	274	2621	160
		1825	GRANE	30	507	19	475	31
		1826	HATTFJE	25	654	24	649	4
		1827	DØNNA	19	107	14	94	13
		1828	NESNA	22	244	20	238	7
		1832	HEMNES	59	334	27	229	106
		1833	RANA	286	1591	110	1012	579
		1834	LURØY	27	174	20	147	27
		1835	TRÆNA	1	3	0	0	3
		1836	RØDØY	25	137	10	89	47
		1837	MELØY	106	1438	88	1376	62
		1838	GILDESK	40	465	35	448	17
		1839	BEIARN	32	199	15	151	49
		1840	SALTDAL	120	776	72	643	133
		1841	FAUSKE	98	483	51	345	138
		1842	SKJERST	23	183	16	164	19
		1845	SØRFOLD	50	291	26	215	76
		1848	STEIGEN	69	900	65	890	10
		1849	HAMARØ	32	322	27	314	9
		1850	TYSFJOR	22	125	20	121	4
		1851	LØDINGE	16	174	16	174	0
		1852	TJELDSU	25	110	7	66	44
		1853	EVENES	6	29	6	29	0
		1854	BALLANG	49	395	34	355	40
		1856	RØST	0	0	0	0	0
		1857	VÆRØY	9	28	2	13	16
		1859	FLAKSTA	31	233	28	217	16
		1860	VESTVÅG	218	1068	81	687	381

skysskostnader 7 - 9 år

		1865	VÅGAN	141	565	14	129	436
		1866	HADSEL	81	670	55	583	87
		1867	BØ	56	340	28	253	87
		1868	ØKSNES	76	414	20	242	173
		1870	SORTLAN	124	527	65	368	160
		1871	ANDØY	66	598	50	544	54
		1874	MOSKEN	5	12	0	0	12
	Troms	1901	HARSTAD	162	563	36	216	348
		1902	TROMSØ	474	3305	161	2387	917
		1911	KVÆFJO	66	607	43	552	55
		1913	SKÅNLAN	33	247	32	244	3
		1915	BJARKØY	1	5	1	5	0
		1917	IBESTAD	33	226	20	183	43
		1919	GRATAN	41	527	41	527	0
		1920	LAVANGE	24	146	7	87	59
		1922	BARDU	68	448	36	349	99
		1923	SALANGE	54	512	36	446	66
		1924	MÅLSELV	222	1549	154	1393	156
		1925	SØRREIS	47	249	19	155	94
		1926	DYRØY	22	168	18	158	10
		1927	TRANØY	40	398	32	372	26
		1928	TORSKE	7	16	1	0	16
		1929	BERG	20	209	12	177	33
		1931	LENVIK	240	1578	130	1171	407
		1933	BALSFJO	121	1280	83	1145	135
		1936	KARLSØY	61	829	51	796	33
		1938	LYNGEN	68	1002	51	942	59
		1939	STORFJO	27	174	23	166	8
		1940	KÅFJØRD	52	262	16	134	128
		1941	SKJERVØ	11	134	7	119	14
		1942	NORDREI	63	656	59	644	12
		1943	KVÆNAN	27	241	18	207	34
	Finnmark	2002	VARDØ	6	20	1	-1	20
		2003	VADSØ	133	516	9	117	399
		2004	HAMMER	91	235	2	18	218
		2011	GUOVDA	64	1268	63	1257	12
		2012	ALTA	258	1535	182	1343	193
		2014	LOPPA	17	119	8	88	31
		2015	HASVIK	8	30	2	10	20
		2017	KVALSUN	16	97	10	80	17
		2018	MÅSØY	4	52	2	45	6
		2019	NORDKA	4	9	0	0	9
		2020	PORSAN	63	773	53	740	34
		2021	KARASJO	34	382	20	339	44
		2022	LEBESBY	13	260	9	245	15
		2023	GAMVIK	6	28	3	18	10
		2024	BERLEVÅ	2	28	1	25	3
		2025	DEATNU-	109	1211	92	1165	46
		2027	UNJARG	32	289	26	269	21
		2028	BÅTSFJO	24	96	10	52	44
		2030	SØR-VAR	128	713	55	443	270
			SUM	43091	244262	17152	164851	79410

Vedlegg 4

Årlige transportkostnader ved skyssgrense på 4 og 5 km for aldersgruppen 13-15 år

skysskostnader 13 - 15 år

VEDLEGG 4 - Årlige transportkostnader ved skyssgrense på 4 og 5 km for aldersgruppen 13 - 15 år.								
Mill kr (1994 - priser)								
				Skyssgrense på 4 km		Skyssgrense på 5 km		Differanse
				Ant. elever ber. skyss	Kostn. ved	Ant. elever ber. skyss	Kostn. ved	Kostn. ved
					sk.skyss		sk.skyss	
					pr år		pr år	
(1.000 Kr)	(1.000 Kr)	(1.000 Kr)						
Østfold	101	HALDEN	271	3950	250	3836	113	
	104	MOSS	5	34	3	25	9	
	105	SARPSBORG	377	3948	310	3608	340	
	106	FREDRIKSTAD	509	4672	382	4001	671	
	111	HVALER	14	116	14	116	0	
	118	AREMARK	53	495	35	396	99	
	119	MARKER	58	843	58	843	0	
	121	RØMSKOG	21	898	21	898	0	
	122	TRØGSTAD	86	983	76	937	47	
	123	SPYDEBERG	66	631	57	589	42	
	124	ASKIM	85	549	63	448	101	
	125	EIDSBERG	233	2499	174	2158	340	
	127	SKIPTVET	36	274	36	274	0	
	128	RAKKESTAD	149	2137	142	2091	45	
	135	RÅDE	145	1483	139	1457	25	
	136	RYGGE	90	793	55	635	158	
	137	VÅLER	106	1301	101	1266	35	
	138	HOBØL	105	1072	69	900	171	
Akershus	211	VESTBY	378	3760	369	3719	42	
	213	SKI	79	440	30	199	241	
	214	ÅS	133	1289	118	1204	84	
	215	FROGN	91	682	81	638	44	
	216	NESODDEN	275	2696	206	2390	306	
	217	OPPEGÅRD	200	982	10	71	911	
	219	BÆRUM	86	424	4	35	389	
	220	ASKER	82	477	63	383	94	
	221	AURSKOG HØLAND	208	2762	193	2686	75	
	226	SØRUM	232	2488	230	2466	21	
	227	FET	52	457	52	457	0	
	228	RÆLINGEN	63	684	63	684	0	
	229	ENEBAKK	153	1819	142	1761	57	
	230	LØRENSKOG	4	21	0	0	21	
	231	SKEDSMO	9	51	7	41	10	
	233	NITTEDAL	107	816	86	722	93	
	234	GJERDRUM	19	110	12	73	38	
	235	ULLENSAKER	247	3029	224	2920	109	
236	NES	495	6459	439	6126	334		
237	EIDSVOLL	211	1908	182	1787	121		
238	NANNESTAD	203	1970	166	1783	187		
239	HURDAL	55	750	55	750	0		
Oslo	301	OSLO	266	1445	51	372	1074	
Hedmark	402	KONGSVINGER	150	2038	134	1960	78	
	403	HAMAR	192	1938	130	1616	322	
	412	RINGSAKER	505	5345	446	5008	337	
	415	LØTEN	106	1150	94	1093	57	
	417	STANGE	311	3855	287	3705	149	
	418	NORD-ODAL	107	1825	104	1814	11	

skysskostnader 13 - 15 år

		419 SØR-ODAL	158	2205	158	2205	0
		420 EIDSKOG	131	1764	116	1682	81
		423 GRUE	99	1560	92	1533	27
		425 ÅSNES	161	2410	135	2281	128
		426 VÅLER	66	660	66	660	0
		427 ELVERUM	222	3762	212	3702	60
		428 TRYSIL	152	4405	152	4405	0
		429 ÅMOT	56	1003	53	991	12
		430 STOR-ELVDAL	41	1258	38	1246	12
		432 RENDALEN	58	1362	51	1318	44
		434 ENGERDAL	43	1325	42	1321	3
		436 TOLGA	29	528	25	510	18
		437 TYNSET	93	1566	81	1509	57
		438 ALVDAL	44	478	44	478	0
		439 FOLLDAL	32	504	28	481	23
		441 OS	39	742	39	742	0
	Oppland	501 LILLEHAMMER	184	2143	173	2082	61
		502 GJØVIK	226	2188	168	1908	280
		511 DOVRE	57	1200	57	1200	0
		512 LESJA	50	581	45	552	29
		513 SKJÅK	26	350	26	350	0
		514 LOM	73	1040	61	977	63
		515 VÅGÅ	79	1423	79	1423	0
		516 NORD-FRON	91	1070	77	1005	65
		517 SEL	124	1538	111	1477	61
		519 SØR-FRON	102	1265	102	1265	0
		520 RINGEBU	96	1364	96	1364	0
		521 ØYER	104	1814	88	1728	86
		522 GAUSDAL	188	2786	183	2783	4
		528 ØSTRE TOTEN	293	3026	255	2798	228
		529 VESTRE TOTEN	148	1530	123	1398	131
		532 JEVNAKER	63	646	54	603	43
		533 LUNNER	152	1002	129	900	102
		534 GRAN	195	1485	105	1056	429
		536 SØNDRE LAND	98	2451	98	2451	0
		538 NORDRE LAND	110	1610	110	1610	0
		540 SØR-AURDAL	61	799	47	727	73
		541 ETNEDAL	35	511	33	499	12
		542 NORD-AURDAL	119	1815	118	1815	0
		543 VESTRE SLIDRE	58	989	58	989	0
		544 ØYSTRE SLIDRE	68	864	50	779	85
		545 VANG	55	1064	55	1064	0
	Buskerud	602 DRAMMEN	121	641	33	217	424
		604 KONGSBERG	162	1674	149	1598	77
		605 RINGERIKE	372	3076	302	2770	306
		612 HOLE	114	1222	114	1222	0
		615 FLÅ	27	321	27	321	0
		616 NES	34	426	34	426	0
		617 GOL	42	453	42	453	0
		618 HEMSEDAL	30	287	9	171	116
		619 ÅL	91	1309	88	1300	9
		620 HOL	75	1598	75	1598	0
		621 SIGDAL	82	1854	74	1817	37
		622 KRØDSHERAD	45	842	45	842	0
		623 MODUM	224	2224	200	2114	110
		624 ØVRE EIKER	205	1929	182	1806	123

skysskostnader 13 - 15 år

		625	NEDRE EIKER	33	185	9	50	135
		626	LIER	223	1470	123	1002	468
		627	RØYKEN	112	985	93	890	95
		628	HURUM	109	1101	106	1085	17
		631	FLESBERG	71	1082	69	1079	4
		632	ROLLAG	25	365	25	365	0
		633	NORE OG UVDAL	82	1584	81	1575	9
	Vestfold	701	BORRE	74	572	65	536	36
		702	HOLMESTRAND	72	633	40	465	167
		704	TØNSBERG	272	1970	149	1331	639
		706	SANDEFJORD	280	1919	153	1307	612
		709	LARVIK	361	4201	327	4059	142
		711	SVELVIK	100	1008	92	975	33
		713	SANDE	219	1870	215	1863	6
		714	HOF	61	520	59	511	9
		716	VÅLE	134	1370	131	1357	14
		718	RAMNES	92	993	84	960	33
		719	ANDEBU	118	2078	116	2073	5
		720	STOKKE	158	1390	141	1296	95
		722	NØTTERØY	163	1223	151	1153	70
		723	TJØME	55	419	39	343	77
		728	LARDAL	51	535	30	420	116
	Telemark	805	PORSGRUNN	72	800	64	769	31
		806	SKIEN	289	3206	270	3134	72
		807	NOTODDEN	143	1179	97	960	218
		811	SILJAN	27	218	27	218	0
		814	BAMBLE	82	691	51	530	161
		815	KRAGERØ	142	1633	95	1436	197
		817	DRANGEDAL	117	3084	108	3042	42
		819	NOME	57	523	51	488	35
		821	BØ	72	747	72	747	0
		822	SAUHERAD	125	1834	125	1834	0
		826	TINN	115	2140	112	2127	12
		827	HJARTDAL	39	721	39	721	0
		828	SELJORD	53	853	45	810	42
		829	KVITSEID	55	1007	51	987	20
		830	NISSDAL	31	945	28	930	16
		831	FYRESDAL	28	351	22	324	27
		833	TOKKE	63	1058	60	1039	19
		834	VINJE	85	1136	82	1127	9
	Aust-Agde	901	RISØR	84	1905	84	1905	0
		904	GRIMSTAD	242	2630	171	2258	372
		906	ARENDAL	418	4053	324	3645	408
		911	GJERSTAD	71	1009	66	981	28
		912	VEGÅRSHEI	33	435	33	435	0
		914	TVEDESTRAND	149	2817	149	2817	0
		919	FROLAND	114	2068	64	1822	246
		926	LILLESAND	100	877	79	763	113
		928	BIRKENES	78	1397	73	1373	24
		929	ÅMLI	58	1334	51	1291	42
		935	IVELAND	41	747	41	747	0
		937	EVJE OG HORNNES	65	591	58	558	33
		938	BYGLAND	39	988	39	988	0
		940	VALLE	24	413	24	413	0
		941	BYKLE	17	459	17	459	0
	Vest-Agde	1001	KRISTIANSAND	437	3051	185	1771	1279

skysskostnader 13 - 15 år

		1002	MANDAL	102	1535	97	1510	26
		1003	FARSUND	154	1652	133	1547	105
		1004	FLEKKEFJORD	111	2854	111	2854	0
		1014	VENNESLA	130	1294	101	1149	145
		1017	SONGDALEN	45	388	45	388	0
		1018	SØGNE	176	1569	129	1333	236
		1021	MARNARDAL	89	1658	89	1658	0
		1026	ÅSERAL	15	302	15	302	0
		1027	AUDNEDAL	40	945	40	945	0
		1029	LINDESNES	131	1863	119	1800	63
		1032	LYNGDAL	99	1834	99	1834	0
		1034	HÆGEBOSTAD	70	1628	70	1628	0
		1037	KVINESDAL	91	976	82	933	44
		1046	SIRDAL	31	397	27	377	20
	Rogaland	1101	EIGERSUND	117	1013	101	940	73
		1102	SANDNES	304	2396	218	1943	452
		1103	STAVANGER	9	47	2	-2	49
		1106	HAUGESUND	34	307	21	244	63
		1111	SOKNDAL	31	449	27	426	23
		1112	LUND	75	1386	75	1386	0
		1114	BJERKREIM	68	826	68	826	0
		1119	HÅ	149	1078	83	761	317
		1120	KLEPP	61	317	22	135	181
		1121	TIME	56	385	33	279	106
		1122	GJESDAL	62	745	62	745	0
		1124	SOLA	60	380	42	288	92
		1127	RANDABERG	0	0	0	0	0
		1129	FORSAND	9	137	9	137	0
		1130	STRAND	123	1192	116	1154	38
		1133	HJELMELAND	59	747	59	747	0
		1134	SULDAL	36	1084	36	1084	0
		1135	SAUDA	28	179	18	134	44
		1141	FINNØY	38	245	38	245	0
		1142	RENNESØY	89	1084	89	1084	0
		1144	KVITSØY	0	0	0	0	0
		1145	BOKN	4	25	1	9	16
		1146	TYSVÆR	225	3198	194	3058	140
		1149	KARMØY	487	3587	333	2797	790
		1151	UTSIRA	0	0	0	0	0
		1154	VINDAFJORD	89	977	89	977	0
	Hordaland	1201	BERGEN	791	6026	480	4461	1565
		1211	ETNE	61	867	54	830	37
		1214	ØLEN	35	246	14	147	99
		1216	SVEIO	175	2537	175	2537	0
		1219	BØMLO	158	1694	145	1630	64
		1221	STORD	239	1479	112	865	615
		1222	FITJAR	78	1048	78	1048	0
		1223	TYSNES	71	1339	60	1271	68
		1224	KVINNHERRAD	351	4311	328	4156	155
		1227	JONDAL	27	370	27	370	0
		1228	ODDA	99	1184	76	1064	120
		1231	ULLENSVANG	110	1966	107	1954	12
		1232	EIDFJORD	10	140	10	140	0
		1233	ULVIK	5	69	5	69	0
		1234	GRANVIN	23	311	23	311	0
		1235	VOSS	328	3178	230	2734	444

skysskostnader 13 - 15 år

		1238	KVAM	110	1268	110	1268	0
		1241	FUSA	109	2310	109	2310	0
		1242	SAMNANGER	54	621	45	570	51
		1243	OS	220	1705	199	1594	111
		1244	AUSTEVOLL	71	665	51	555	110
		1245	SUND	204	2293	192	2208	85
		1246	FJELL	407	2941	254	2162	779
		1247	ASKØY	285	1952	193	1497	455
		1251	VAKSDAL	132	2285	132	2285	0
		1252	MODALEN	13	282	11	273	9
		1253	OSTERØY	271	4963	271	4963	0
		1256	MELAND	96	819	79	745	74
		1259	ØYGARDEN	118	1143	118	1143	0
		1260	RADØY	153	2135	149	2118	17
		1263	LINDÅS	295	3619	250	3389	230
		1264	AUSTRHEIM	21	146	19	134	11
		1265	FEDJE	0	0	0	0	0
		1266	MASFJORDEN	56	745	56	745	0
Sogn og Fjordane		1401	FLORA	68	1165	51	1096	69
		1411	GULEN	44	749	43	743	6
		1412	SOLUND	11	161	11	161	0
		1413	HYLLESTAD	45	661	45	661	0
		1416	HØYANGER	85	1691	85	1691	0
		1417	VIK	29	352	28	347	5
		1418	BALESTRAND	29	566	23	535	31
		1419	LEIKANGER	8	41	0	0	41
		1420	SOGNDAL	95	800	56	611	189
		1421	AURLAND	32	529	27	504	26
		1422	LÆRDAL	34	386	34	386	0
		1424	ÅRDAL	36	229	9	85	145
		1426	LUSTER	106	1963	89	1880	83
		1428	ASKVOLL	38	356	33	331	25
		1429	FJALER	38	820	38	820	0
		1430	GAULAR	79	1041	66	964	78
		1431	JØLSTER	68	738	68	738	0
		1432	FØRDE	169	2052	160	2005	47
		1433	NAUSTDAL	60	1194	58	1184	10
		1438	BREMANGER	65	1273	65	1273	0
		1439	VÅGSØY	152	1938	149	1938	0
		1441	SELJE	67	1324	67	1324	0
		1443	EID	147	2450	147	2450	0
		1444	HORNINDAL	20	204	20	204	0
		1445	GLOPPEN	120	1814	111	1778	36
		1449	STRYN	167	3717	157	3657	60
Møre og Romsdal		1502	MOLDE	151	1346	127	1214	132
		1503	KRISTIANSUND	0	0	0	0	0
		1504	ÅLESUND	446	2708	228	1650	1059
		1511	VANYLVEN	98	1405	93	1370	36
		1514	SANDE	83	732	83	732	0
		1515	HERØY	134	1452	128	1420	32
		1516	ULSTEIN	104	1223	94	1178	45
		1517	HAREID	61	969	53	931	38
		1519	VOLDA	105	1167	93	1117	49
		1520	ØRSTA	98	1210	92	1171	39
		1523	ØRSKOG	20	137	20	137	0
		1524	NORDDAL	72	598	51	497	101

skysskostnader 13 - 15 år

		1525	STRANDA	34	334	21	269	65
		1526	STORDAL	10	105	10	105	0
		1528	SYKKYLVEN	145	2778	145	2778	0
		1529	SKODJE	93	1009	91	999	10
		1531	SULA	144	1470	130	1394	76
		1532	GISKE	72	893	72	893	0
		1534	HARAM	194	3350	174	3251	100
		1535	VESTNES	106	931	106	931	0
		1539	RAUMA	170	2288	170	2288	0
		1543	NESSET	61	662	52	618	44
		1545	MIDSUND	44	463	44	463	0
		1546	SANDØY	23	153	16	122	31
		1547	AUKRA	53	363	29	247	116
		1548	FRÆNA	239	3181	208	3037	144
		1551	EIDE	65	636	44	543	93
		1554	AVERØY	197	3135	197	3135	0
		1556	FREI	100	1085	82	996	89
		1557	GJEMNES	98	2102	98	2102	0
		1560	TINGVOLL	71	926	61	875	52
		1563	SUNNDAL	146	2557	139	2541	16
		1566	SURNADAL	128	2370	114	2303	67
		1567	RINDAL	34	549	30	531	18
		1569	AURE	76	2118	76	2118	0
		1571	HALSA	49	570	40	527	43
		1572	TUSTNA	28	456	28	456	0
		1573	SMØLA	32	343	32	343	0
Sør-Trøndelag		1601	TRONDHEIM	346	2727	299	2472	255
		1612	HEMNE	60	1101	57	1083	18
		1613	SNILLFJORD	29	1062	26	1048	14
		1617	HITRA	117	3585	117	3585	0
		1620	FRØYA	80	1213	68	1147	67
		1621	ØRLAND	106	1027	101	1005	22
		1622	AGDENES	44	841	39	816	25
		1624	RISSA	110	1620	110	1620	0
		1627	BJUGN	61	602	61	602	0
		1630	ÅFJORD	46	582	38	543	39
		1632	ROAN	31	386	31	386	0
		1633	OSEN	29	302	24	274	29
		1634	OPPDAL	82	1208	78	1189	19
		1635	RENNEBU	60	1085	60	1085	0
		1636	MELDAL	100	1563	90	1523	40
		1638	ORKDAL	109	1620	108	1605	15
		1640	RØROS	54	528	37	452	77
		1644	HOLTÅLEN	40	853	40	853	0
		1648	MIDTRE GAULDAL	143	2320	139	2291	29
		1653	MELHUS	281	2755	220	2439	315
		1657	SKAUN	198	2220	182	2134	86
		1662	KLÆBU	100	772	92	733	38
		1663	MALVIK	69	496	29	291	205
		1664	SELBU	95	1022	82	957	65
		1665	TYDAL	4	93	4	93	0
Nord - Trøndelag		1702	STEINKJER	450	12624	446	12569	54
		1703	NAMSOS	171	1702	69	1151	551
		1711	MERÅKER	44	341	36	302	39
		1714	STJØRDAL	301	3964	255	3753	211
		1717	FROSTA	61	451	49	388	63

skysskostnader 13 - 15 år

		1718	LEKSVIK	31	417	29	408	8
		1719	LEVANGER	292	3503	281	3443	60
		1721	VERDAL	384	4162	321	3810	352
		1723	MOSVIK	14	170	14	170	0
		1724	VERRAN	16	305	13	290	15
		1725	NAMDALSEID	50	491	37	435	56
		1729	INDERØY	163	1645	163	1645	0
		1736	SNÅSA	59	564	55	540	24
		1738	LIERNE	36	800	34	791	9
		1739	RØYRVIK	12	220	12	220	0
		1740	NAMSSKOGAN	25	379	24	376	2
		1742	GRONG	47	580	27	472	108
		1743	HØYLANDET	30	461	17	395	66
		1744	OVERHALLA	97	1144	90	1108	36
		1748	FOSNES	17	116	17	116	0
		1749	FLATANGER	28	590	28	590	0
		1750	VIKNA	42	437	39	421	16
		1751	NÆRØY	124	3925	124	3925	0
		1755	LEKA	8	76	4	57	20
	Nordland	1804	BODØ	145	1569	120	1436	132
		1805	NARVIK	150	1437	93	1157	280
		1811	BINDAL	32	463	32	463	0
		1812	SØMNA	46	541	46	541	0
		1813	BRØNNØY	97	1229	97	1229	0
		1815	VEGA	19	179	19	179	0
		1816	VEVELSTAD	2	20	2	20	0
		1818	HERØY	4	43	4	43	0
		1820	ALSTAHAUG	19	153	19	153	0
		1822	LEIRFJORD	58	1197	58	1197	0
		1824	VEFSN	238	2583	210	2442	141
		1825	GRANE	21	548	21	548	0
		1826	HATTFJELLDAL	34	745	30	729	16
		1827	DØNNA	47	739	47	739	0
		1828	NESNA	9	110	9	110	0
		1832	HEMNES	71	902	68	882	20
		1833	RANA	194	2937	184	2881	56
		1834	LURØY	29	461	18	407	54
		1835	TRÆNA	0	0	0	0	0
		1836	RØDØY	13	106	8	81	25
		1837	MELØY	139	3131	135	3111	20
		1838	GILDESKÅL	41	1047	41	1047	0
		1839	BEIARN	27	377	27	377	0
		1840	SALTDAL	65	708	45	614	94
		1841	FAUSKE	198	1405	100	967	439
		1842	SKJERSTAD	20	214	16	194	20
		1845	SØRFOLD	31	441	31	441	0
		1848	STEIGEN	126	5470	118	5443	27
		1849	HAMARØY	45	1017	44	1012	6
		1850	TYSFJORD	27	174	3	54	121
		1851	LØDINGEN	19	177	19	177	0
		1852	TJELDSUND	36	670	36	670	0
		1853	EVENES	19	81	19	81	0
		1854	BALLANGEN	38	771	38	771	0
		1856	RØST	0	0	0	0	0
		1857	VÆRØY	3	17	0	0	17
		1859	FLAKSTAD	29	483	29	483	0

skysskostnader 13 - 15 år

		1860	VESTVÅGØY	153	1603	143	1554	49
		1865	VÅGAN	61	517	45	438	79
		1866	HADSEL	40	390	28	332	58
		1867	BØ	83	1383	83	1383	0
		1868	ØKSNES	82	1134	80	1127	7
		1870	SORTLAND	120	1286	97	1190	96
		1871	ANDØY	111	2056	108	2042	13
		1874	MOSKENES	17	129	17	129	0
	Troms	1901	HARSTAD	90	1157	85	1136	21
		1902	TROMSØ	858	10202	715	9518	683
		1911	KVÆFJORD	68	1028	67	1021	6
		1913	SKÅNLAND	75	988	75	988	0
		1915	BJARKØY	1	5	0	0	5
		1917	IBESTAD	29	337	20	287	50
		1919	GRATANGEN	37	449	29	412	37
		1920	LAVANGEN	15	169	15	169	0
		1922	BARDU	58	997	58	997	0
		1923	SALANGEN	42	459	42	459	0
		1924	MÅLSELV	139	1958	125	1890	68
		1925	SØRREISA	74	729	70	708	21
		1926	DYRØY	27	216	27	216	0
		1927	TRANØY	44	894	37	865	29
		1928	TORSKEN	8	46	0	0	46
		1929	BERG	13	118	7	90	28
		1931	LENVIK	208	2172	182	2040	131
		1933	BALSFJORD	95	1609	95	1609	0
		1936	KARLSØY	29	472	29	472	0
		1938	LYNGEN	91	1634	90	1628	6
		1939	STORFJORD	30	326	25	304	22
		1940	KÅFJORD	64	1216	55	1165	50
		1941	SKJERVØY	5	135	5	135	0
		1942	NORDREISA	74	1252	65	1201	52
		1943	KVÆNANGEN	27	642	27	642	0
	Finnmark	2002	WARDØ	0	0	0	0	0
		2003	VADSØ	10	177	8	166	11
		2004	HAMMERFEST	35	185	2	27	158
		2011	GUOVDAGEAIDNU-K	58	1284	48	1235	49
		2012	ALTA	348	3642	258	3167	475
		2014	LOPPA	10	103	6	82	21
		2015	HASVIK	11	192	10	187	5
		2017	KVALSUND	14	254	10	233	21
		2018	MÅSØY	4	25	3	20	5
		2019	NORDKAPP	0	0	0	0	0
		2020	PORSANGER	35	556	28	521	35
		2021	KARASJOHKA-KARA	19	393	19	393	0
		2022	LEBESBY	4	361	3	355	6
		2023	GAMVIK	2	11	1	6	5
		2024	BERLEVÅG	0	0	0	0	0
		2025	DEATNU-TANA	77	1144	71	1110	34
		2027	UNJARGGA-NESSE	34	567	34	567	0
		2028	BÅTSFJORD	33	163	0	0	164
		2030	SØR-VARANGER	47	565	38	519	46
			SUM	44625	556114	37477	520473	35641