



JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Dato: 20.03.2026
Vår referanse: 26/22105-7
Deres referanse:
Saksbehandler: Ann Sherin Skollevoid

Innspill til utredning om nasjonalt månedskort

Viser til møte 16. februar i regi av Jernbanedirektoratet, samt utsendt brev. Agder fylkeskommune og Agder kollektivtrafikk ønsker med dette brevet å gi våre innspill til det pågående arbeidet av et nasjonalt månedskort for kollektivtransport.

Det er etter vår vurdering fortsatt uklart hvilke konkrete utfordringer et nasjonalt månedskort skal bidra til å løse. Utredningen bør derfor tydeliggjøre formålet med ordningen og analysere hvilke overordnede mål tiltaket skal understøtte – enten det gjelder mobilitet, sosial utjevning, klima- og miljøgevinster eller forenkling for reisende.

Videre er det avgjørende at utredningen vurderer hvordan en slik ordning vil slå ut i ulike deler av landet. Tidligere erfaringer med nasjonale tiltak – som ordningen med gratis ferjer – har vist at effektene kan variere betydelig mellom regioner med ulike strukturelle forutsetninger, og noen steder ha utilsiktede og til dels uheldige konsekvenser. Det er derfor viktig at en eventuell ny ordning utformes slik at den gir en reell merverdi, samtidig som den tar høyde for forskjeller i geografi, bosettingsmønster og eksisterende transporttilbud.

Et nasjonalt månedskort til 499 kroner innebærer et betydelig tap av inntekter for fylkeskommunene. Takstene er en sentral del av finansieringen av kollektivtransporten, og lavere inntekter vil øke avhengigheten av statlige overføringer. Vi er bekymret for at staten ikke vil dekke hele bortfallet over tid, noe som kan tvinge fylkeskommunene til å finansiere reduserte billettinntekter med kutt i tilbudet. Dette vil ramme kollektivtransporten direkte og svekke muligheten for å nå nullvekstmålet. Vi anbefaler derfor at utredningen vurderer mekanismer for årlige avklaringer av tilskuddsbehov, basert på et omforent og faglig fundament, slik at fylkeskommunene får stabile og forutsigbare rammer. Innføringen av gratis ferje tar eksempelvis bort muligheten for å kunne øke billettinntektene for å balansere mot økte kostnader til drift av ferjesambandene. Det statlige tilskuddet som har vært gitt til reduserte billettpriser i de ni største byområdene, har også bidratt til at billettinntektene ikke har økt i takt med passasjerveksten i byområdene. Tilskuddet gjør det mer utfordrende å utnytte betalingsvilligheten for kollektivtransport.

Besøksadresse:

Telefon:

Org.nr.:

921 707 134

Postadresse:

Postboks 788 Stoa, 4809 Arendal

E-post:

Nettsted:

Web

Det er godt dokumentert at kvalitet og frekvens er de viktigste faktorene for at folk velger å reise kollektivt. Den sterke kostnadsveksten i sektoren gjør at tilbudet allerede er under press, og nye takstreformer uten økte økonomiske rammer kan få direkte negative konsekvenser for rutetilbudet. Vi understreker derfor behovet for bedre og mer langsiktige økonomiske rammebetingelser for å kunne opprettholde og videreutvikle tilbudet. Vi advarer mot å innføre nye takstmodeller uten samtidig styrking av rammene for kollektivdrift.

Et statlig fastsatt månedskort vil også redusere fylkeskommunenes takstmyndighet og gjøre det vanskeligere å bruke pris som virkemiddel for å styre kapasitet, finansiere tilbud og differensiere produkter. Andelen enkeltbilletter vil trolig falle betydelig, og prisstrukturen vil miste fleksibiliteten som er nødvendig for både økonomisk bærekraft og etterspørselsstyring. En lav og enhetlig pris kan også redusere gang- og sykkelandel uten å gi tilsvarende reduksjon i bilbruk. Ordningen utfordrer også eksisterende og framtidige prismodeller som skal legge til rette for sømløse reiser på tvers av transportmidler, inkludert mikromobilitet, bildeling, samkjøring og bestillingstransport. Flere fylker arbeider aktivt med integrerte og innovative prismodeller som kombinerer ulike mobilitetstjenester. Dersom buss, båt og bane får et statlig bestemt pristak, kan det bli vanskeligere å inkludere andre transporttjenester i helhetlige prismodeller. Terskelen for å velge tjenester som ikke er inkludert i det nasjonale månedskortet, vil forbli høy, noe som kan hemme ønsket utvikling av fleksible og gode mobilitetsløsninger.

Et svært rimelig nasjonalt kort vil trolig også skape betydelig økt etterspørsel uten at kapasiteten kan økes tilsvarende. Dette innebærer utfordringer knyttet til mangel på sjåførere, sprengt kapasitet på busser og tog og store investeringsbehov i materiell og infrastruktur. Booking av togplasser uten reell reise, fordi plassreservasjon kan være inkludert og oppleves som «gratis», vil ytterligere redusere effektiv kapasitetsutnyttelse. I tillegg vil prisstrukturen gi særlig store fordeler til reisende som reiser langt, ofte og på tvers av fylker, noe som kan oppleves som urettferdig for brukere med korte, lokale reiser.

Det er også mange uavklarte spørsmål om hvilke transportformer ordningen skal omfatte. Hurtigbåt, ferjer og bestillingstransport har svært høye kostnader per passasjer, og det er urealistisk at disse tjenestene kan innlemmes i et månedsprodukt til 499 kroner uten svært store statlige tilskudd.

I tillegg er det utfordrende at utredningen har kort tidsfrist og ingen ordinær høring. KS og Kollektivtrafikkforeningen må involveres tett i det videre arbeidet for å sikre at faglige vurderinger og regionale forskjeller blir tilstrekkelig vektlagt.

Det er positivt at Stortinget ønsker å satse på kollektivtransport. Samtidig mener vi at andre virkemidler i større grad kan bidra til å nå målene om økt kollektivandel, blant annet tiltak som styrker frekvens, kapasitet og kvalitet, samt virkemidler som i større grad reduserer bilbruk.

Samlet sett mener vi at et nasjonalt månedskort slik det nå vurderes, innebærer betydelig økonomisk risiko, svekker fylkeskommunenes styring, kan føre til kutt i tilbudet og dermed svekke nullvekstmålet, samt skape utfordringer for utviklingen av sømløse mobilitetstjenester. Vi anbefaler at utredningen tydeliggjør målsettingene, vurderer alternative tiltak, sikrer forutsigbar finansiering og adresserer konsekvensene for kapasitet, mobilitetsutvikling og lokale behov – i tett dialog med KS og Kollektivtrafikkforeningen.

Med hilsen

Ann Sherin Skollevoid
Rådgiver
Avdeling for strategi og mobilitet

Brevet er godkjent elektronisk.



AKERSHUS
FYLKESKOMMUNE

JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO
Att:Sefrid Line Jakobsen

Vår ref.: 2026/14020-2

Deres ref.:

Dato: 26.02.2026

Innspillsrunde for Nasjonalt månedskort 16. februar, oppsummering av kommentarer fra AFK

Takk for et godt gjennomført og nyttig drøftingsmøte på Teams mandag 16. februar, om kommende utredning av nasjonalt månedskort for kollektivtransport!

Som dere ba om, ettersender jeg de momentene vi spilte inn i møtet, samt noen ytterligere momenter som vi muligens ikke fikk nevnt, i fall de kan være til nytte. Se vedlagte notat/momentliste.

Lykke til med utredningsarbeidet!

Vennlig hilsen

Njål Nore

Spesialrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

1 Nasjonalt reisekort notat 230226

Kopi til:

RUTER AS

OSLO KOMMUNE

Therese Tuft

Nina Merethe Hanssen

SAMF kollektiv

Postadresse: Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO

Besøksadresse: Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO

Telefon: 22 05 50 00

E-post: post@afk.no

Internett: www.afk.no

Org.nr.: 930580783

Thomas Wilhelm Tvedt
Håkon Snorheim

Nasjonalt reisekort

Innspill til Jernbanedirektoratets arbeid med å utrede nasjonalt månedskort for lokal kollektivtrafikk – møte 16. februar

Bakgrunn

Jernbanedirektoratet (JD) har invitert fylkeskommuner, m.fl. til to info/drøftingsmøter som del av arbeidet med å lage en rapport om stortingets forslag om «nasjonalt reisekort» som skal overleveres samferdselsdepartementet (SD) 4. mai.

- 16. februar: om rammebetingelser og forventninger
- 9. april: forslag til alternative løsninger og anbefaling

JD skal utrede alternative modeller og løsningsforslag, der en av modellene er et nasjonalt månedskort som skal gjelde for alle kollektivreiser i Norge som i dag omfattes av offentlig kjøp/tilskudd.

Modellene skal utredes og vurderes mht. blant annet:

- Konsekvenser for reisemønster, kollektivandel og redusert biltrafikk (nullvekst-målet)
- Økonomiske, operative og rettslige konsekvenser
- Mål om effektiv forvaltning av fellesskapets ressurser, mer for pengene
- Norges klima- og miljømål
- Evt. ikke-transportpolitiske mål som fordelings effekter

Momenter

Alternativ modell

Vi antar at det er tiltakets nytte for nullvekstmålet og økte kollektivandeler som er den viktigste politiske begrunnelsen for forslaget. Referansealternativet (dagens situasjon, uten økte tilskudd) gjør det mulig å belyse i hvilken grad reduserte billettpriser (generelt) kan bidra til økte måloppnåelse.

I møtet forsto vi at Jernbanedirektoratet ennå ikke har tatt stilling til hvilken tredje modell som skal utredes. Det kan da være nyttig å sammenlikne Norgesbillett med en kvalitativt forskjellig innretning på bruk av skattemidler, f.eks. som en generell styrking av bevilgninger til tog og lokal kollektivtrafikk, dvs. en modell som gjør det mulig å beholde pris som virkemiddel for å styre transportstrømmer og for å utvikle nye tilbud.

Konsekvenser for fylkene som kollektiv- og takstmyndighet

Et statlig bestemt månedskort for kollektivtrafikk vil redusere/fjerne fylkeskommunenes handlingsrom som takstmyndighet. I praksis vil det ikke bare være takstansvaret for månedskortet som fratras fylkeskommunene, men også for andre billettslag som kan få svært begrenset betydning etter at et nasjonalt månedskort er innført.

Forslaget kan reise en diskusjon om kollektivansvaret like gjerne kan overføres til staten. I praksis vil fylkeskommunen bare ha tilbuds-kutt eller omdisponering fra andre tjenesteområder å spille på dersom takstene ikke kan økes, noe som vil kunne gå på bekostning av f.eks. vedlikehold av fylkesveier. Statlige føringer begrenser også mulighetene til å bruke bompenger for å erstatte lokale midler.

Hvis prisen settes av staten, mister også fylkene muligheten til å differensiere etter lokale kostnadsstrukturer og etterspørselsmønstre. Det er flere eksempler de siste årene av (svært) ulik prisutvikling ulike steder i landet. Det bør undersøkes hvordan en statlig bestemt pris skal klare å ta høyde for dette, eller hvilke avbøtende tiltak man kan iverksette.

Kollektiv- og takstansvar er nær forbundet, og gir til sammen mulighet for å utvikle nye løsninger og sikre finansiering og av dette.

Konsekvenser for dagens oppgavefordeling mellom stat- og fylkeskommune, og juridiske aspekter knyttet til dette, bør derfor belyses i et bredere perspektiv enn å kunne fastsette pris på månedskort.

Offentlig kjøp, økonomiske konsekvenser

Billettinntektene utgjør en stor andel av Ruters inntekter (i dag rundt 42 %, fram til pandemien rundt 50 %). Samlede billettinntekter utgjør 5-6 mrd. kr per år, der om lag halvparten kan knyttes til månedskort/årskort, og resten til andre billettslag. Det er store variasjoner i pris mellom en-sonerkort i Oslo (ca. 800 kr) og flersonekort (3+ soner ca. 2 600 kr).

For å regne ut tilskuddsbehov for ulike løsninger, må det tas hensyn til at endret pris på månedskort også vil påvirke fordelingen mellom billettslag. For eksempel koster en fire-soners enkeltbillett i Ruter i dag 134 kr per tur, noe som betyr at det vil lønne seg å kjøpe månedskort hvis man reiser minst to ganger tur/retur per måned på strekningen Oslo-Jessheim med et nasjonalt reisekort til 499 kr.

Det kan også være nyttig å belyse om det er realistisk – ut fra rimelighet/rettferdighet – å opprettholde dagens pris på enkelt-billetter i en modell med svært lav pris på månedskort. Hvis ikke, vil dette kunne ha som følge-konsekvens et ytterligere behov for økt offentlig kjøp.

I Ruter er det mange linjer som har fullt belegg i rush. Redusert pris i et betydelig omfang vil øke etterspørselen. Dette vil utløse et behov for flere busser, tog, m.v. som utløser økt behov for offentlig kjøp, og bør tas med i vurderingen.

Konsekvenser for mobilitet og nullvekstmålet

Pris som virkemiddel - for å påvirke reisemønstret og nå nullvekstmålet - bør vurderes bredt. Pris kan bidra til å finansiere et større mangfold av tilbud, og gir også signaler som kan styre tilbud og etterspørsel mot løsninger med høy nytte og god ressursutnyttelse.

Tiltaket kan innebære å sementere månedskortet og store soner som prismodell, med en fast pris for kollektivreiser. Skal kollektiv- og delte mobilitetstjenester kunne ta vesentlig høyere markedsandeler fra privatbilen, kan det bli viktig å tilby et mer differensiert tilbud som kan fremmes med mer dynamiske prismodeller.

Det bør derfor vurderes om et nasjonalt reisekort kan bli et hinder mot utvikling av nye- eller mer attraktive kollektiv- og mobilitetstilbud som i neste omgang kan bidra til å øke kollektivandelene og redusere biltrafikken.

Konsekvenser for infrastruktur

En stor del av det skinnegående kollektivsystemet (tog og T-bane) er i dag overbelastet, og er i utgangspunktet tjent med at rushtidstoppene spres for å kunne ta imot forventet høy befolkningsvekst. Differensiert prising er et av få virkemiddel som kan bidra til å spre trafikken og utsette behovet for store investeringer i f.eks. nye tog- og T-banetunneler. Dette er et spørsmål om effektiv bruk av skattemidler, og kan samtidig ha betydning for klima- og miljøutslipp.

En svært lav pris kan også øke bruken av kollektivtrafikken til svært korte og i mange tilfeller unødvendige reiser («rullende fortau»). Dette kan bidra til ytterligere kapasitetsutfordringer i rushtid uten at det gir mobilitetsgevinst.

Det bør derfor vurderes konsekvenser for langsiktige infrastruktur-kostnader av å låse dagens betalingsmodell til et tradisjonelt månedskort der hver ny reise i realiteten er gratis etter at månedskortet er betalt. Det offentlige, i motsetning til de fleste andre sektorer i økonomien, mister da muligheten til å styre etterspørselen til de deler av tilbudet hvor det er ledig kapasitet.

En tilstøtende problemstilling som kan være nyttig å belyse: Byvekstavtalene forplikter kommunene til en fortettingsstrategi rundt kollektivknutepunkter. Et nasjonalt reisekort som gjør langdistansependling svært billig, kan potensielt stimulere til økt boligbygging lenger unna bysentra (spredt boligbygging), fordi den økonomiske kostnaden ved å bo langt unna jobben reduseres. På lengre sikt kan det forsterke behovet for økt kapasitet (drift og infrastruktur), og kan det også gjøre det vanskeligere å nå klima- og miljømål, samt å utnytte offentlige ressurser på en effektiv måte.

Fordelingseffekter

Å beskrive fordelingseffekter (nevnt som et mulig tema) av et månedskort med enhetlig pris vil trolig kreve en nyansert tilnærming.

Et enhetlig månedskort vil i praksis favorisere de som reiser langt framfor de som reiser kort, og de som reiser ofte framfor de som reiser sjeldent (kanskje i kombinasjon med sykkel, samkjøring, m.v).

Innbyggere med lange arbeidsreiser til Oslo har - ifølge en tidligere analyse basert på nasjonale RVU-data - bedre inntekt enn gjennomsnittet i Akershus. Lokalt i Akershus skjer de fleste arbeidsreiser med bil. De som reiser lokalt med kollektivtrafikk i Akershus vil på den annen side trolig være blant de med lavere inntekt, i hovedsak grupper uten tilgang til bil.

Det er også et fordelingsperspektiv knyttet til forskjeller mellom by og land. Tilbudet er som oftest godt i byene, mens det på landsbygda gjerne er begrenset, og dette tilbudet har ofte stor innvirkning på om folk velger å reise eller ikke. Slik sett kan svekket finansiering som gjerne fører til svekket tilbud i distriktene også føre til en skjevfordeling i favør av byene.

Lillehammer, 17. februar 2026

Innspel frå Innlandet fylkeskommune til arbeid med nasjonalt månedskort for kollektivtransport

1. Om saka

Viser til møte 16.februar i regi av Jernbanedirektoratet, samt utsendte brev. Innlandstrafikk og Innlandet fylkeskommune vil i dette brevet kome med innspel til arbeidet med eit nasjonalt månedskort for kollektivtransport. Vi har fått eit godt inntrykk av prosessen som Jernbanedirektoratet legg opp til, og har tillit til at utgreiinga blir så god den kan bli, gitt framdriftsplanen som er sett.

2. Innspel til forslag om nasjonalt månedskort til 499

Inngripen i fylka si rolle som takstmyndigheit

Det blei sagt at fylket si rolle som takstmyndigheit, ligg som ein føresetnad i utgreiinga. Samstundes er det krevjande å sjå korleis handlingsrommet til fylka ikkje blir påverka av eit nasjonalt månedskort til 499. Ved ei slik prising, så vil fylka måtte tilpasse dei andre produkta og prisane, og på den måten har ikkje fylka full råderett over sine eigne prisar lenger. Vi er usikre på korleis dette kan løysast på ein god måte, utan at fylka vert kompensert for eventuelle inntektstap i dei andre pris og produktkategoriane

Nedgang i sal av andre produkt

Som nemnt over, så vil prisen på eit nasjonalt månedskort påverke dei andre prisane og produkta våre. Det er rimeleg å legge til grunn at ved eit månedskort til 499, så vil reisande gå frå andre produkt, til månedskortet. I dag kjem om lag 60% av dei ordinære billettinntektene

Innlandet fylkeskommune

Postadresse: **Postboks 4404 Bedriftssenteret, 2325 Hamar**

Besøksadresse: **Parkgata 64, 2317 Hamar** · Org.nummer: **920 717 152**

innlandetfylke.no · E-post: **post@innlandetfylke.no** · Telefon: **62 00 08 80**

til Innlandstrafikk frå sal av enkeltbillett. Både andel og inntekter vil gå ned som følgje av eit nasjonalt månadskort. Eit slikt inntektstap vil måtte kompenseras, for å ikkje påverke finansieringa av rutetilbodet.

Endra betalingsvilligheit for dei reisande etter innføring av nasjonalt månadskort

Ved innføring og gjennomføring av eit nasjonalt månadskort til 499, så vil dei reisande bli vant til eit lågt prisnivå, og frie reisemoglegheiter nasjonalt. Om månadskortet av ein eller anna grunn vart fjerna (endra politisk prioritering) på eit seinare tidspunkt, så vil dei reisande ha ei varig endra forventning av kva ein kan forvente av kollektivtransport. Då er betalingsvilligheita til den reisande svekka, og innteningsgrunnlaget er varig endra. Det vil vere veldig uheldig.

Er forslaget rettferdig for fylka?

Nokre fylke har over tid prioritert å halde prisane låge, andre fylker har prioritert å styrke rutetilbodet. Det har ført til at prisinga både av enkeltbillettar og periodebillettar er ganske ulik i fylka. Det betyr at prisreduksjonen dei reisande vil oppleve, vil variere frå fylke til fylke. Vi er usikre på om det er rettferdig, då fylka sine tidlegare prioriteringar blir «viska vekk», og ein ikkje ser pris og rutetilbod i samanheng.

Pris eller rutetilbod som verkemiddel for fleire reisande?

Pris er eit verkemiddel for å fleire reisande, eit anna er å styrke rutetilbodet. Vi trur at det i mange høve kan vere minst like effektivt å styrke rutetilbodet, som å redusere prisen.

Kapasitetsutfordring

Det er ikkje vesentlege kapasitetsutfordringar i kollektivtransporten i Innlandet i dag. Ei auke i tal reisande som følgje av nasjonalt månadskort til 499, vil i stor grad kunne handterast av dagens materiell og sjåførar, med enkelte unntak på lengre reiser. Nasjonalt er stoda ei anna, og vi meiner det er viktig å ha ein plan for korleis kapasitetsutfordring skal løysast der det er ei problemstilling.

3. Andre innspel

I møtet den 9.februar, så blei det sagt at det skal greiast ut alternative forslag til korleis kollektivtransporten kan styrkast. Under kjem nokre innspel på kva Innlandet fylkeskommune meiner kan vere gode alternative tiltak:

Prisreduksjon på tvers av produkt

Vi trur det er lurt å sjå prisar og produkt i ein samanheng. Skal ein redusere prisen på eit produkt, så må ein også redusere prisen på dei andre produkta. Dette kan gjerast gjennom øyremerka tilskot.

Rutetilbod som verkemiddel for fleire reisande

I mange høve vil rutetilbod vere eit minst like treffsikkert tiltak som reduksjon i pris. Ei balansert tilnerming mellom pris og rutetilbod, trur vi vil gje best effekt. Det kan gjerast gjennom auka ramme til kollektivtransport.

Byvekstavtalar som verkemiddel

Mange fylke har byvekstavtalar i dag, men ikkje alle. Byvekstavtalane sørgjer for tiltak for å styrke kollektivtransporten, samt legge til rette for gåande og syklande. Vi meiner byvekstavtalar kan vere ein del av eit kollektivløft, spesielt for dei fylka som ikkje har byvekstavtale i dag.

Tilrettelegging for fylka som mobilitetsaktør

Fleire fylke tek i bruk nye mobilitetstenester. Dette vert gjort for å gjere offentleg transport meir attraktivt og konkurransedyktig mot privatbilen. Nye mobilitetstenester kostar å utvikle og drifte, og eit tiltak kan vere å styrke satsinga mot nye mobilitetstenester

4. Veggen vidare

Det er bra at kollektivtransport vert prioritert hjå nasjonale politikarar. Det er ulike måtar kollektivtransporten kan styrkast på, og vi ønskjer å vere løysingsorienterte og konstruktive. Om de har spørsmål, eller ønskjer å sparre med nokon, så stiller Innlandstrafikk seg til disposisjon.

Med vennlig hilsen

Eivind Eikenes Dahle
Rådgjevar - Innlandstrafikk

Sigrid Haland

Deres ref.:

Deres dato:

17.02.2026

Vår ref.:

26/26485-3
26/48264

Vår dato:

27.02.2026

Nasjonalt månedskort - innspill

Viser til første innspills møte og ønsker å gi følgende innspill til rammebetingelser og konsekvenser ved innføring av et nasjonalt månedskort til kr. 499,-.

Det er positivt at man ser på ulike løsninger for å øke kollektivandelen. Billige reiser kan medføre at nye grupper vil benytte seg av kollektivtilbudet.

Rammebetingelser og rollefordeling

Fylkeskommunene er i dag takstmyndighet for lokal og regional kollektivtransport. Produktutforming og takstnivå er sentrale virkemidler for både økonomistyring, tilbudsutvikling og kapasitetsstyring.

Et statlig fastpristiltak som et nasjonalt månedskort til kr. 499,- vil derfor i praksis innebære et inngrep i takstmyndigheten, selv om dette formelt sett ikke er hensikten. Gjennom å gripe inn i takstmyndigheten svekker staten fylkeskommunenes virkemiddel for økonomistyring, tilbudsutvikling og kapasitetsstyring, og staten må derfor ta et utvidet ansvar for å kompensere for dette, ikke bare som en engangskompensasjon, men også for utviklingen over tid.

Økonomiske konsekvenser

Billettinntektene i Nordland i 2025 er anslått til:

- 21 mill. kr fra periodebilletter
- 125 mill. kr fra enkeltbilletter
- Totalt: 146 mill. kr i ordinære billettinntekter (buss og hurtigbåt)

Et nasjonalt månedskort til 499 kr vil innebærer at:

- Dagens periodeprodukter bortfaller.
- Enkeltilletter blir sterkt kannibalisert – særlig på båt, der prisene i dag er høye.
- Tapet for hurtigbåt kan bli svært stort, og reelt svekke finansieringen av tilbudene.

Et eksempel på et produkt som for vår del vil bortfalle i sin helhet er Travel Pass Nordland, som er særskilt tilpasset turister. Dette er et 7-dagers kort til kr. 1.990,- hvor den reisende kan reise ubegrenset i 7 dager på buss, hurtigbåt og ferge. Travel Pass oppleves som et rimelig billettprodukt, i alle fall blant turister. Et månedskort til kr. 499,- vil i praksis gjøre dette produktet irrelevant og fjerne inntektsgrunnlaget for dette markedet.

Adresse:
Postmottak
Fylkeshuset
8048 Bodø

Besøksadresse:
Moloveien 16
Org.nr.:
964 982 953

Telefon:
75650000
E-post:
post@nfk.no

Transport og infrastruktur
Mobilitet
Tone Øverli
Tlf.: 75650850

Nordland fylkeskommune har også vedtatt prisøkninger for både buss og hurtigbåt for 2026 og 2027. Disse forutsetningene undergraves dersom staten setter maksimal pris.

Et nasjonalt maksprisprodukt gjør det vanskelig å styre etterspørsel gjennom pris samt ha distansebaserte priser.

Kommersielle ekspress- og flybusser

For kommersielle ekspress- og flybusser vil et nasjonalt månedskort til kr. 499,- i noen tilfeller ligge på nivå med en enkeltreise eller tur/retur reise. Dette kan føre til redusert lønnsomhet samt redusert tilbud. De kommersielle bussrutene i Nordland, i hovedsak flybusser, er allerede svært krevende å drifte kommersielt. De fleste lufthavnene i Nordland har ikke flybusstilbud.

Operasjonelle konsekvenser

Et billig nasjonalt kort vil mest sannsynlig øke etterspørselen betydelig på:

- ✓ busser i rushtid samt regionale bussruter
- ✓ flere hurtigbåtsamband, særlig i sommermånedene
- ✓ turist tunge områder

Økt etterspørsel krever:

- ✓ flere busser og fartøy
- ✓ mer personell – allerede utfordrende å få nok bussjåførere og mannskap til fartøy
- ✓ økte driftskostnader uten at inntektene følger etter

Disse faktorene vil føre til økt behov for finansiering.

Teknisk gjennomføring

Implementering av et nytt nasjonalt produkt krever endringer i billett- og valideringssystemer. Nordland har ikke validering av periodeprodukter og registrerer derfor ikke faktisk antall reiser per kunde. Dersom inntektsfordeling eller statlig rapportering baseres på bruksdata, må det avklares hvordan fylker uten valideringsregime skal håndteres. Eventuelle systemendringer vil ha kostnads- og implementeringskonsekvenser.

Booking

Ved innføring av nasjonalt månedskort må det også på plass en teknisk løsning for plassreservasjon. Dersom plassreservasjon skal være gratis kan det medføre utfordringer med at reisende med månedskort reserver plass uten å gjennomføre reisen.

Skoleskyss

Et nasjonalt månedskort vil også medføre inntektstap for fylkeskommunen knyttet til skoleskyss: Dette er i dag basert på enkeltbillettkost og individuell rettighet.

Økende innføring av mobilfri skole reiser også spørsmål om hvordan elever skal dokumentere reiserett dersom produktet primært er mobilbasert.

Ulik effekt i by og distrikt

Tiltaket vil sannsynligvis treffe bedre i større byområder med høy frekvens og tett kollektivstruktur. I distriktsfylker kan inntektstapet bli betydelig, mens trafikkveksten kan være begrenset. Eventuell modell må ta høyde for strukturelle forskjeller mellom fylkene. Nordland skiller seg ut med lange avstander, stor båt tilbud (20 båtruter) og varierende antall reisende.

Avslutningsvis kan det nevnes at Nordland fylkeskommune ser store risikoer knyttet til innføring av et nasjonalt månedskort til 499 kr, både økonomisk, operasjonelt og prinsipielt. Særlig gjelder dette hurtigbåtområdet, der inntektsbortfallet kan bli omfattende.

En eventuell innføring må være grundig konsekvensvurdert og full finansiert av staten, også over tid. I tillegg er det viktig at ordningen er tilpasset fylkenes ulike behov og kostnadsstruktur.

Med vennlig hilsen
Tone Øverli
seksjonsleder for mobilitet

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Administrativt innspill fra Østfold fylkeskommune - Utredning av nasjonalt månedskort for kollektivtrafikk

Østfold fylkeskommune viser til oppdraget gitt Jernbanedirektoratet om å utrede et nasjonalt månedskort for kollektivtrafikk til 500 kr. Fylkeskommunen anerkjenner ønsket om å gjøre kollektivtransport mer tilgjengelig og oversiktlig for brukerne, og ser at et slikt tiltak kan gi betydelige velferdsgevinster for pendlere. På samme tid ser vi behov i det videre arbeidet for en grundigere analyse og vurdering for å se belyse økonomiske, styring- og tilbudsmessige konsekvenser for kollektivforvalterne og brukerne.

Østfold fylkeskommune ønsker å takke Jernbanedirektoratet for muligheten for innspill i de to møtene som har vært arrangert i den korte tiden som har vært til rådighet. Østfold fylkeskommune med Østfold kollektivtrafikk, opplever at innspillene fra fylkeskommunene er lyttet til og tillagt stor vekt i arbeidet. Østfold fylkeskommune vil gi sin endelige høringsuttalelse i forbindelse ved utsendelse av dokumenter på høring etter vurderinger fra Samferdselsdepartementet.

Utgangspunkt og regionale særtrekk

Østfold er i stor grad et pendlerfylke, med betydelige daglige reisestrømmer mot Oslo og Akershus. Tog utgjør en sentral del av pendler tilbudet og kapasiteten er allerede i perioder presset, særlig i rushtid. Busstilbudet fungerer i hovedsak som lokale tilbud og som tilbringertjenester til togstasjoner, det er også i busstilbudet kapasitetsutfordringer i rush i deler av fylket. Det finnes også kommersielle busslinjer mot Oslo/Akershus og Gardermoen. Fylket har relativt korte avstander, men mange fylkes- og regionskryssende reiser. Østfold er blant fylkene som har mottatt statlig støtte for å redusere prisen på månedskort i 2026.

Det vurderes som at et nasjonalt månedskort kan gi nytte for pendlere, men det innebærer samtidig en risiko for svekket lokal styring og økonomisk bærekraft dersom rammene ikke er tydelige og langsiktige.

Måloppnåelse og virkemiddelbruk

Erfaringer nasjonalt og regionalt tilsier at prisreduksjoner alene i begrenset grad flytter reiser fra bil til kollektivtransport. Økt frekvens, bedre punktlighet og kapasitet, i kombinasjon med bilrestriktive tiltak, vurderes å ha større effekt på reisemiddelvalg. Et nasjonalt månedskort bør derfor vurderes som del av en helhetlig virkemiddelpakke.

Det er også viktig at videre utredninger tydeliggjør forskjellene mellom kortsiktige effekter (økning i etterspørsel) og langsiktige effekter som bosettingsmønstre og teknologisk utvikling.

3. Økonomiske konsekvenser og finansiering

Et nasjonalt månedskort vil i praksis innebære en betydelig prisreduksjon for mange pendlere i og til/fra Østfold, særlig for arbeidsreiser som i dag er en viktig inntektskilde i kollektivsystemet. Dette vil føre til lavere gjennomsnittlig billettinntekt per reisende og økt risiko for inntektsbortfall, dersom ordningen ikke kompenseres i sin helhet.

Dersom statlig kompensasjon ikke fullt ut dekker både volumvekst og kostnadsvekst over tid, vil fylkeskommunen få økt risiko for strukturelt underskudd i finansieringen av kollektivtrafikken. Østfold har et mer begrenset skattegrunnlag enn mange andre fylker, og et nasjonalt fastpristiltak vil derfor

kunne gjøre fylket mer avhengig av årlige statlige bevilgninger, med redusert lokal økonomisk forutsigbarhet.

Forutsigbar, varig og behovsjustert statlig kompensasjon vurderes som en forutsetning for at ordningen skal være økonomisk bærekraftig.

4. Kapasitet, kvalitet og tilbudsutvikling

Et rimelig og sømløst nasjonalt månedskort vil trolig gi økt etterspørsel, særlig på tog og på de viktigste bussrutene til og fra sentrale knutepunkt. Dette er i utgangspunktet positivt for regionale mobilitetsmål og reduksjon av klimagassutslipp.

Samtidig medfører dette betydelige utfordringer:

- Togkapasiteten er allerede nær grensen i rushtid, og fylkeskommunen har begrenset påvirkning på togtilbudet.
- Økt etterspørsel vil kreve økte investeringer i busstilbud og infrastruktur, uten at finansieringsgrunnlaget nødvendigvis følger med.

Dersom inntektsbortfall ikke fullt ut kompenseres, kan fylkeskommunen bli tvunget til å redusere lokale busstilbud, særlig i distriktsområder med lavere etterspørsel. Dette kan føre til geografiske skjevheter i tilbudet og økt bilavhengighet i deler av fylket, i strid med overordnede mobilitetsmål. Tilsvarende kan de kommersielle bussrutene bli økonomisk utfordret dersom de ikke omfattes av ordningen.

5. Styring, takstmyndighet og handlingsrom

Pris og takststruktur er i dag et sentralt styringsverktøy for fylkeskommunene, blant annet for å:

- styre etterspørsel i og utenfor rush
- prioritere særskilte grupper gjennom målrettede rabatter
- tilpasse tilbud og kapasitet til lokale behov

Med et nasjonalt månedskort risikerer man at takstansvaret i praksis flyttes til staten.

Fylkeskommunenes rolle kan dermed forskyves fra strategisk styring til i større grad operativ gjennomføring. For Østfold, med variasjon i behov mellom byområder, pendlerkorridorer og distrikter, kan dette medføre utfordringer.

Det er derfor viktig at utredningen tydelig avklarer ansvar, styring og beslutningsmyndighet mellom stat og fylkeskommune.

6. Administrative og organisatoriske konsekvenser

Innføring av et nasjonalt månedskort vil kreve tilpasninger i lokalt takstreglement, produktportefølje og administrative rutiner, samt tettere samarbeid med Jernbanedirektoratet, Entur og nabofylker. På lengre sikt kan dette gi forenklinger for brukerne, men på kort sikt innebærer det økt administrativ belastning og redusert fleksibilitet for lokale tilpasninger.

Avslutning

Østfold fylkeskommune mener at et nasjonalt månedskort har potensial til å gi velferdsgevinster, særlig for pendlere, men at tiltaket også innebærer økonomisk og styringsmessig risiko. For at ordningen skal være bærekraftig over tid, er det etter fylkeskommunens vurdering avgjørende at:

- staten sikrer full, varig og behovsjustert kompensasjon,
- fylkeskommunene beholder reell innflytelse over kapasitet og tilbudsutvikling,
- praktiske, tekniske og rettslige forhold er tilstrekkelig belyst før eventuelle anbefalinger gis.



JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Vår dato:	26.03.2026	Vår referanse:	202609914-2	Vår saksbehandler:
Deres dato:		Deres referanse:	Sigrid Koppen Håland	Torhild Aarbergsbotten

Innspill til Jernbanedirektoratets arbeid med å utrede nasjonalt månedskort for lokal kollektivtrafikk fra Trøndelag fylkeskommune.

Bakgrunn

Viser til brev av 4. februar fra Jernbanedirektoratet med invitasjon til innspill til utredning av muligheten for og konsekvens av et nasjonalt reisekort, samt digitalt møte 16. februar 2026.

Trøndelag fylkeskommune vil sammen med administrasjonsselskapet AtB, med dette gi sine innspill til utredningen.

Konsekvenser for fylkeskommunen som takstmyndighet og lokale prismodeller

Kollektivtakstene er et viktig virkemiddel for å kunne finansiere tilbud, styre kapasitet og differensiere produkter. Et statlig fastsatt månedskort vil redusere fylkeskommunen sin mulighet til å nyttiggjøre seg av pris som et virkemiddel for å utvikle kollektivtilbudet. Det er også grunn til å tro at det vil bli solgt langt færre enkeltbilletter, og dermed skape ubalanse i systemet, Det kan også svekke betalingsviljen for kollektivtransport over tid.

Erfaring viser også at lavere priser fører til at færre går og sykler og heller velger kollektive reisemidler; dette uten tilsvarende reduksjon i bilbruk.

Økonomiske konsekvenser

Trøndelag fylkeskommune er bekymret for at et nasjonalt månedskort til kr 499,- vil føre til større økonomiske tap for fylkeskommunen. Selv om det direkte tapet av differansen mellom fylkeskommunalt og statlig månedskort blir dekket, vil det være større indirekte kostnader som er vanskeligere å beregne. Det være seg endringer mellom billettprodukter og kostnader med ekstra kapasitet. Om ikke de totale kostnader blir kompensert fullt ut, vil det medføre kutt i tilbud og dermed vanskeligere å oppnå nullvekstmålet. Billigere

Trøndelag fylkeskommune

Samferdsel - seksjon Mobilitet

periodebilletter vil øke etterspørselen, og som vil utløse behov for å øke kapasiteten særlig i rush.

Det er grunn til å tro at et billig nasjonalt periodekort vil føre til en betydelig økt etterspørsel etter kollektivreiser. Det vil utløse behov for investeringer i materiell og infrastruktur, og som fylkeskommunene ikke har økonomi til å foreta. Et resultat vil bli overfylte busser og tog, og flere som etter hvert vil velge bort kollektiv til fordel for privatbilen. En slik utvikling vil ikke bidra til at nullvekstmålet nås.

Trøndelag fylkeskommune viser også til den økte kostnadsveksten innenfor drift av kollektivtrafikken og utbygging av infrastruktur. Det er utarbeidet flere rapporter som viser at det er frekvens, punktlighet og kvalitet på tilbudet som er de viktigste faktorer for at personer velger kollektiv fremfor bilen. Den store kostnadsveksten innenfor kollektivtrafikken setter tilbudet under press. Tap av billettinntekter vil bidra ytterligere negativt til å kunne opprettholde et attraktivt tilbud. Nye nasjonale takstmodeller kan slik undergrave ønsket målsetting om redusert bilbruk og økt bruk av kollektive reisemidler.

Trøndelag fylkeskommunen ber om at det gjøres grundige vurderinger av hvordan fylkeskommunene skal kunne kompenseres fullt ut. Fylkeskommunen må fortsatt kunne bruke takst som virkemiddel for å kunne opprettholde og utvikle mobilitetstilbudet. Det bes også om at det må utredes nærmere hvordan et billig nasjonalt periodekort vil bidra til en mer helhetlig styrking av kollektivtilbudet.

Konsekvenser for mobilitet og nullvekstmålet

Trøndelag fylkeskommune ser også at et statlig periodekort utfordrer eksisterende og framtidige prismodeller som skal legge til rette for sømløse reiser på tvers av transportmidler, inkludert mikromobilitet, bildeling, samkjøring og bestillingstransport. Flere av billettproduktene tilhørende det fylkeskommunale mobilitetstilbudet i Trøndelag inneholder ulike mobilitetstjenester. Et statlig periodekort vil vanskeliggjøre å inkludere andre transporttjenester i billettproduktene, og dermed redusere muligheter for innovasjon og utvikling av mobilitetstilbudet.

Et statlig nasjonalt periodekort vil også føre til at lengre reiser blir svært mye billigere enn i dag. Det vil undergrave nasjonale krav om arealbruk og at etableringer av boliger og næringsvirksomhet skal foregå i nærheten av kollektivåre. Det nasjonale periodekortet kan slik bidra til større bruk av lengre pendlerreiser og mer spredt boligbygging.

Trøndelag fylkeskommune ser at et nasjonalt periodekort vil kunne gi samme pris på tog- og bussreiser. For reiser utenfor dagens takstsamarbeid vil det være positivt, da dagens togpriser etter kilometertakst er langt høyere enn busspriser etter sonetakst.

Oppsummering

Trøndelag fylkeskommune etterlyser en nærmere redegjørelse for hensikt og målsettinger med innføring av et nasjonalt periodekort. Trøndelag

Trøndelag fylkeskommune

Samferdsel - seksjon Mobilitet

fylkeskommune mener at kortet vil svekke fylkeskommunen som takstmyndighet og bruk av pris for å regulere etterspørsel og bidrag til utvikling av tilbud. Fylkeskommunen er også bekymret for de økonomiske konsekvenser av tiltaket, og med det konsekvenser for at ruter må kuttes og at ikke nullvekstmålet nås.

Trøndelag fylkeskommune mener at utredningen må belyse de økonomiske konsekvenser for det fylkeskommunale kollektivtilbudet og om et slikt kort vil bidra til en best mulig helhetlig og forutsigbar utvikling for kollektivsystemet, eller ikke.

Med vennlig hilsen

Torhild Aarbergsbotten, leder seksjon mobilitet, Samferdselsavdelingen

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Kopimottaker:

JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Dato	26.02.2026
Vår referanse	2026/5147-2
Dykkar referanse	
Sakshandsamar	Øystein Hunvik
E-post	Oystein.Hunvik@vlfk.no
Telefon	47700466

Innspel til utgreiing om nasjonalt månadskort

Vi viser til invitasjon til *innspillrunder for nasjonalt månadskort* og til innspelsmøte 16. februar.

Vestland fylkeskommune deltok på innspelsmøte og bidrog i lag med dei andre fylkeskommunane til å belyse problemstillinga på ein god måte. Vestland fylkeskommune stiller seg bak det aller meste av tilbakemeldingar som vart gitt i møtet.

Vestland fylkeskommune har fylgjande innspel til utgreiingsarbeidet:

- Fylkeskommunane har ansvar for 90 % av kollektivtrafikken og må difor ha ei sentral rolle i eit slikt utgreiingsarbeid.
- Problemstillinga er svært kompleks, og det er ikkje mogleg å avdekke alle utfordringane og konsekvensane i ei utgreiing med så korte tidsfristar.
- Intensjonen med ordninga er uklar, og det er difor vanskeleg å vurdere korleis ordninga treff i forhold til intensjonen.
- Konsekvensane på inntektssida av eit nasjonalt månadskort er enorme, men det er vanskeleg å forutsjå kva dei faktisk blir.
 - Fordeling av inntektene på nasjonalt månadskort må synleggjerast.
- Konsekvensane på kostnadssida ved behov for auka kapasitet må vurderast nøye.
 - Det er uklårt om fylka er forventa å oppretthalde produksjon på minimum noverande nivå, og eventuelle konsekvensar av dette.
- Forholdet til kommersielle aktørar og operatørar på nettokontrakter må avklarast.
 - Vestland fylkeskommune har avtale om at periodekort kan brukast på kommersielle bussruter og som eksempel er prisen ein veg mellom Nordfjordeid og Bergen over 700 kroner .
 - På fylkeskommunal hurtigbåt mellom Måløy og Selje kostar billett ein veg 1260 kroner (nettokontrakt).

Vestland fylkeskommune meiner at fylkeskommunane bør vere meir involvert i ei slik utgreiing og bidrar gjerne dersom det er aktuelt.

Med helsing

Øystein Hunvik
seniorrådgjevar
MOK - Økonomi og styring

Brevet er elektronisk godkjent og har difor inga handskreven underskrift



Innspill til utredning av nasjonalt månedskort

Vi vil først understreke den store samfunnsnyttene som kollektivtrafikken har, og at det er veldig positivt at det er interesse og vilje på Stortinget til å satse på kollektivtrafikken. Byutredningene viser at Nullvekstmålet ikke vil nås med videreføring av dagens politikk. Det er derfor avgjørende med nye virkemidler, herunder en styrking av kollektivtilbudet.

Kollektivtrafikken står midt i betydelige kostnadsøkninger. TØI (2025) har dokumentert en realvekst i kostnadene på 25 % i bussmarkedet fra 2019-24. Tidspunktet for når kostnadsveksten slår inn, varierer mellom fylker avhengig av tidspunkt for når kontrakter må fornyes. Det var derfor viktig med økte statlige overføringer i Stortingets budsjettvedtak før jul, men vi er svært bekymret for videre kostnadsvekst i mange fylker i årene fremover, med fare for kutt i tilbudet.

Under pandemien så vi et betydelig fall i kollektivtrafikkens andel av inntekter som kommer fra billettinntekter. Denne situasjonen har vedvart, som betyr at kollektivtilbudet har blitt mer avhengig av offentlige støtte. Det gir økt usikkerhet i en bransje som opererer med kontrakter i et tiårsperspektiv. Billettinntekter er likevel en viktig del av finansieringen av kollektivtrafikk, spesielt i byområdene.

Våre innspill:

- Det er godt dokumentert at frekvens og kvalitet på tilbudet er sentralt for om folk velger å reise kollektivt. Vi er svært bekymret for at den sterke kostnadsveksten kan gi til kutt i tilbudet. Kollektivtrafikkforeningen understreker betydningen av bedre langsiktige rammebetingelser med økte midler til å opprettholde og videreutvikle tilbudet.
Vi advarer derfor mot eventuelle takstreformer uten at dette sammenfaller med økte rammer og bedre rammebetingelser for kollektivtrafikken.
- Vi er bekymret for at staten ikke vil dekke hele bortfallet av kostnader som ligger i et nasjonalt månedskort over tid. Konsekvensen vil være at fylkeskommunene vil måtte finansiere reduserte billettpriser med å kutte i tilbudet, stikk i strid med nullvekstmålet og at ambisjonen om at flere skal reise kollektivt.
Vi anbefaler derfor at utredningen ser på mekanismer for å håndtere dette spørsmålet, eksempelvis gjennom årlige avklaringer av tilskuddsbehov basert på et omforent faglig grunnlag.
- Det er et nasjonalt mål å legge til rette for sømløse reiser på tvers av transportmidler, som bl.a. mikromobilitet, samkjøring, bildeling og bestillingstransport. For å lykkes bedre med dette, er enklere og mer attraktiv prising på tvers av transporttjenestene viktig. Flere av våre medlemmer eksperimenterer med prissetting og integrering av transporttjenester. Et statlig prissatt månedskort på buss, båt og bane vil kunne gjøre det mer komplisert å integrere prismodeller på tvers av transporttjenester, ved at terskelen for å ta i bruk andre transporttjenester enn de som er dekket av det nasjonale månedskortet, forblir høy.
Vi anbefaler derfor at denne problemstillingen adresseres i utredningen.



- Et nasjonalt rimelig månedskort vil kunne begrense fylkeskommunenes takstmyndighet. Andelen som bruker enkeltbillett vil trolig reduseres betydelig, det vil bli vanskeligere å differensiere pris og produkter, og det vil bli krevende å øke prisen for å finansiere tilbudet der det er hensiktsmessig. Lavere pris på kollektivtrafikk kan også påvirke andelen som benytter gange og sykkel.

Vi anbefaler at også denne problemstillingen adresseres i utredningen.

Olov Grøtting
Daglig leder
olov.grotting@kollektivtrafikk.no
Tlf.: 918 20 510

Daniel Rees
Spesialrådgiver
daniel.rees@kollektivtrafikk.no
Tlf.: 994 52 400



Nytt innspill til utredning av nasjonalt månedskort

Vi vil igjen understreke den store samfunnsnyttien som kollektivtrafikken har, og at det er veldig positivt at det er interesse og vilje på Stortinget til å satse på kollektivtrafikken. Byutredningene viser at nullvekstmålet ikke vil nås med videreføring av dagens politikk. Det er derfor avgjørende med nye virkemidler, herunder en styrking av kollektivtilbudet.

Vi viser til vårt innspill av 16.02, og vi har følgende tilføyelser:

- **Den kraftige kostnadsveksten i kollektivtrafikken må adresseres.**
I vårt forrige innspill viste vi bl.a. til TØI-rapporten Kostnader i bussmarkedet (2025) som dokumenterte 25 prosent realvekst i kostnadene for bussdrift fra 2019-2024. Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet (2026) har på oppdrag for Samferdselsdepartementet dokumentert det samme. TØI gjennomfører nå på oppdrag fra Kollektivtrafikkforeningen en utredning av scenarier og prognoser for kostnadsutviklingen i bussmarkedet frem mot 2035. Denne rapporten forventes å bli publisert i midten av mai. Dersom vi får foreløpige funn i tide før slutføringen av deres utredningsoppdrag, kan vi dele dette med dere.

Vi viser til en [oversikt fra høsten 2025 om fylkesvise konsekvenser utarbeidet av Kollektivtrafikkforeningen](#). Flere av våre medlemmer har de siste årene gjennomført betydelige kutt i kollektivtilbudet. I årene fremover skal flere store kontrakter fornyes flere steder, hvor det nå også utredes dramatiske kutt for å håndtere forventet kostnadsvekst. Eksempler på dette er AtB som nå utreder minimumsalternativ for stor-Trondheim fra 2029 som innebærer nedskalering til 65-70 % av dagens produksjon. I Innlandet er den forventede kostnadsveksten i kommende anbud så stor at om alt kollektivtilbud utenom skoleskyss hypotetisk skulle bli lagt ned, vil det ikke være nok midler til å dekke veksten i kostnader.

Stortingets budsjettvedtak for 2026 om 1 mrd. kr i økte frie inntekter begrunnet i kollektiv ga en viktig styrking av kollektivøkonomien, men utfordringen er fremdeles betydelig i årene fremover.

Det finnes til enhver tid mye ledig kapasitet i kollektivtrafikken, og det er svært samfunnsnyttig å utnytte den kapasiteten som finnes gjennom døgnet med en slik type billett som foreslått. Dersom etterspørselen derimot øker mye i rush, vil det noen steder være svært vanskelig å øke kapasiteten og andre steder kan det være mulig men svært dyrt.

Dersom det blir sterk etterspørsel etter mer kollektivtrafikk i rush som resultat av en løsning med lav pris på månedsbillett, kan tiden være inne til å løfte til politisk debatt spørsmålet om det er mulig å tilby lavere pris utenom rush. Alternativt kan man tilby et månedskort til en gitt pris, men at det krever en tilleggsbillett for å reise i rush.

- **Antakelsen i utredningen om at kollektivtilbudet skal være konstant, er urealistisk.**
Jernbanedirektoratet har opplyst at det er satt som forutsetning for utredningen at dagens kollektivtilbud skal videreføres. Kollektivtrafikkforeningen understreker at dette er en urealistisk forutsetning. Erfaringene fra Tyskland og Østerrike viser at det kan forventes betydelig økt antall reisende, noe som også er målet med tiltaket. Det vil kreve økt kapasitet i



kollektivtilbudet, særlig i rushtiden i byområdene. Dette må synliggjøres og settes som et forutsettende tiltak for at et nasjonalt månedskort skal kunne innføres.

- **Dersom månedskort innføres, bør det aktivt legges til rette for lokale muligheter for å tilby tilleggstjenester på toppen av et standard månedskort.**

Framtidas kollektivtransport vil bestå av buss, tog, båt og bane samt bestillingstransport, mikromobilitet, samkjøring, bildeling og alle modaliteter sømløst koblet sammen både for bestilling, betaling og overganger i selve reisen.

Et statlig prissatt månedskort kan ha en grunnpakke for buss, båt og bane og må være dynamisk, slik at våre medlemmer kan eksperimentere med andre modaliteter, legge til nye tjenester og øke prisen for disse tjenestene for å skape et integrert mobilitetsstilbud og ivareta innovasjon og utvikling i sektoren.

Kollektivtransporten er avhengig av innovasjon og utvikling for å møte framtidens utfordringer med sterkt økende kostnader og store endringer i demografi. Nye mobilitetsformer og autonomi er nødvendig for å møte mobilitetsbehovet i årene framover. Dersom man legger opp til en statisk prismodell med lav pris på månedskort uten at den er koblet mot andre mobilitetsløsninger er risikoen at den kan hindre innovasjon og at kollektivaktørene mister sin innovasjonskraft.

På samme måte som det i ett av alternativene som Jernbanedirektoratet utreder legges opp til at fjerntog er en tilleggstjeneste man må betale ekstra for, kan det åpnes for at de fylkeskommunale kollektivselskapene tilbyr tilleggstjenester med for eksempel bestillingstransport, bildeling eller andre, til et tillegg i prisen. På denne måten kan innføring av et nasjonalt månedskort gå fra å bli en barriere mot videre utvikling av kollektivtilbudet, til å være en viktig markedsfører og driver av et mer fremtidsrettet og integrert tilbud med flere transporttjenester enn i dag.

- **Lengre og dyrere reiser kan ev. løses med en plassbillett**

Dersom ikke staten dekker dyrere reiser med hurtigbåt som inkluderes av månedskortet, kan en løsning være at det blir krav om seteavgift. Dette kan også være et alternativ for fjerntog.

Risikoen dersom seteavgiften som foreslås er lav, er at passasjerer som ikke reiser unnlater å avbestille sitt sete. Det holdes da av en plass uten passasjer, noe som vil være uheldig på avganger med høyt belegg.

Olov Grøtting
Daglig leder
olov.grotting@kollektivtrafikk.no
Tlf.: 918 20 510

Daniel Rees
Spesialrådgiver
daniel.rees@kollektivtrafikk.no
Tlf.: 994 52 400

Sted/dato Oslo, 2. mars 2026

Til Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet

Fra Entur AS

Ref. Oppdrag 08-2026 – Utredning nasjonalt reisekort

Enturs innspill til utredning av nasjonalt reisekort

Bakgrunn og formål

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet utreder Jernbanedirektoratet muligheten for å innføre et nasjonalt månedskort for kollektivtransport. Frist for å ferdigstille utredningen er 4. mai 2026. Samferdselsdepartementet har i forbindelse med dette utredningsarbeidet bedt Entur om en vurdering av den digitale infrastrukturen og brukernære løsninger som kan understøtte et slikt kort. Denne oppsummeringen gir en oversikt over Enturs innspill knyttet til digital gjennomførbarhet, billettkonsepter, datafangst og inntektsfordeling.

Digital infrastruktur – hva har vi, og hva mangler vi?

Entur har i dag kapabiliteter som kan svare ut mange av behovene bak et nasjonalt reisekort. Vår eksisterende plattform dekker hele verdikjeden fra søk og reiseplanlegging, via salg og billettering, til kontroll, inntektsfordeling, avregning og kundeoppfølging. Entur leverer allerede den nasjonale infrastrukturen for billettering i hele landet, og salgspattformen brukes av mange aktører. Vi har også kapabiliteter som lojalitetsprogram og personalisering som kan være relevante for flere av konseptene som vurderes.

Samtidig er det viktig å understreke at kompleksiteten i det som må bygges avhenger i stor grad av hvilket konsept som velges. Noen konsepter kan realiseres med relativt beskjedne innsats, mens andre krever betydelig utvikling – både hos Entur og hos øvrige aktører i sektoren.

Vurderte billettkonsepter

Entur har vurdert fire hovedkonsepter for hvordan et nasjonalt månedskort kan innrettes digitalt. Hvert konsept har ulike styrker og svakheter når det gjelder brukervennlighet, datafangst, teknisk gjennomførbarhet og rettferdig inntektsfordeling. Ingen av konseptene gir full uttelling på alle dimensjoner, og avveininger blir nødvendig.

Periodebillett med nasjonal gyldighet (null-alternativet): Den reisende kjøper et månedskort som kan brukes fritt over hele landet uten validering. Dette er et velkjent og enkelt konsept for de reisende, og fungerer godt både i app og på reisekort. Ulempen er at det ikke gir noen datafangst gjennom selve salget, noe som gjør rettfærdig inntektsfordeling mellom aktørene krevende.

Periodebillett – hybrid (retning 1): Den reisende kjøper et månedskort for sin vanlige strekning til 499 kr, og kan utvides med kjøp av gratis enkeltbilletter når det reises utenfor periodebilletten. Konseptet gir noe mer datafangst enn null-alternativet og beholder brukervennligheten for pendlere, men er litt mindre intuitivt å forstå. Løsningen fungerer godt i app, men er mindre egnet for fysisk reisekort.

Periodebillett med validering (retning 2): De reisende må validere billetten ved hver ombordstigning. Dette gir bedre datafangst, men Entur anbefaler ikke dette konseptet på grunn av høye kostnader til valideringsutstyr og praktiske utfordringer med validering i sentrumsområder i større byer.

Nasjonal makspris / capping (retning 3): De reisende kjøper enkeltbillett for hver reise, der prisen gradvis reduseres mot et tak på 499 kr per måned. Løsningen kan også benyttes uten et tak (capping), men at reisen blir rimeligere jo mer man reiser. Konseptet gir god datafangst og fjerner risikoen ved «å binde seg» til et månedskort, men krever mer aktiv innsats fra den reisende og er vanskelig å realisere med fysisk reisekort.

Kundeklubb / abonnement (retning 4): Den reisende betaler en fast månedspris og løser deretter gratisbillett for hver reise. Alternativet gir gode reisedata, men Entur anbefaler ikke dette konseptet fordi det er vanskelig å forstå for de reisende og det er usikkerhet knyttet til håndtering av billettkontroll.

Sentrale avveininger og konsekvenser

Det er særlig tre spenninger som går igjen på tvers av konseptene. For det første står hensynet til brukervennlighet i et spenningsforhold til behovet for datafangst. Jo enklere løsningen er for den reisende, desto mindre data får man om faktiske reisemønstre. Datafangst er avgjørende både for rettfærdig inntektsfordeling mellom aktørene og for å kunne måle effekten av et nasjonalt månedskort på transportpolitiske målsettinger.

For det andre må man ta stilling til hvem som skal eie det nye billettproduktet. Entur ser tre muligheter: et produkt hos en nøytral eier (som Entur, Jernbanedirektoratet eller departementet), periodeprodukter hos alle produkteiere som settes sammen til én pris, eller et periodeprodukt hos hver enkelt produkteier med nasjonal gyldighet. Alle alternativene har styrker og svakheter, særlig i lys av MMTIS-regelverket, de eksisterende takstsamarbeidsavtalene og produkteiernes likviditet.

For det tredje må løsningen fungere for alle reisende. De reisende er ingen homogen gruppe – behovene til en daglig pendler er vesentlig forskjellige fra en som reiser

sporadisk. Spørsmålet om hvordan ikke-digitale brukere skal håndteres er særlig viktig for den offentlige aksepten av ordningen.

Inntektsfordeling og kompensasjon

Entur vurderer at det mest krevende elementet ved innføring av et nasjonalt månedskort ikke er den tekniske implementeringen av selve billetten, men å etablere en kompensasjonsmodell som oppleves rettferdig for alle aktører. Vi antar at fordeling av inntekter mellom aktørene må gjøres helt eller delvis basert på faktisk bruk, noe som forutsetter god og kontinuerlig datafangst. Historiske data alene vil ikke være en god nøkkel for fremtidig fordeling, særlig fordi innføringen i seg selv trolig vil endre reisemønstrene.

Enturs avregningssystem «Cleos» kan håndtere ulike modeller for inntektsfordeling, men presisjonen avhenger direkte av kvaliteten på datagrunnlaget.

Øvrige temaer som krever avklaring

Det gjenstår en rekke spørsmål som bør adresseres i utredningen. Disse inkluderer blant annet avgrensning av hva kortet skal gjelde for (fjerntog, ferger, sparkesykler, kommersielle ruter), hvilke passasjergrupper som skal omfattes og hvordan ulike alderskategorier håndteres på tvers av produkteiere, hvem som skal kunne selge kortet, håndtering av tilleggsprodukter og kvotebelagte produkter, passasjerrettigheter ved avvik, samt juridiske rammer knyttet til konkurranserett, MMTIS, GDPR og retten til anonymitet.

Oppsummering

Entur har byggeklossene som trengs for å realisere et nasjonalt månedskort. Vår plattform dekker de viktigste elementene i verdikjeden, og vi er klare til å bidra med både løsninger og faglig rådgivning. Samtidig ønsker vi å understreke at valg av billett-konsept får store konsekvenser for kompleksitet, kostnader, datafangst og brukeropplevelse. Disse avveiningene bør gjøres i tett samarbeid mellom alle involverte aktører.

Erfaringer tilsier at en trinnvis tilnærming med tidlig testing vil øke sannsynligheten for suksess. Vi anbefaler at det legges opp til en utrullingsstrategi som gjør det mulig å høste erfaringer underveis, fremfor en «big bang»-lansering.

Valg av løsning for nasjonalt månedskort vil ikke lykkes uten tett samarbeid mellom Jernbanedirektoratet, Entur, fylkeskommunene, kollektivselskapene og øvrige aktører. Vi ser frem til å bidra videre i dette arbeidet.