

Fra: Skollevold, Ann Sherin[Ann.Sherin.Skollevold@agderfk.no]
Mottatt: 03.07.2026 12:41:11
Til: Post[post@jernbanedirektoratet.no]
Kopi: Eide, Harald[Harald.Eide@akt.no]; Solgaard, Lise[Lise.Solgaard@agderfk.no]; Sundtoft, Tine[Tine.Sundtoft@agderfk.no]; Myre, Signe Gunn[Signe.Gunn.Myre@agderfk.no]; Fidjestøl, Inger Ann[Inger.Ann.Fidjestol@agderfk.no]; Wiken, Siv Elisabeth[Siv.Wiken@akt.no]; Bue, Kjell[Kjell.Bue@agderfk.no];
Tittel: Innspill Nasjonalt reisekort, 2026/85.

You don't often get email from ann.sherin.skollevold@agderfk.no. [Learn why this is important](#)

Hei.

Vedlagt er Agder fylkeskommune og Agder kollektivtrafikk AS sitt innspill til rapport om nasjonalt reisekort.

Med vennlig hilsen
Ann Sherin Skollevold

Rådgiver strategi og mobilitet
Mobil: +47 924 31 496
E-post: ann.sherin.skollevold@agderfk.no

agderfk.no



AGDER
fylkeskommune

Vennligst ikke send personlige eller taushetsbelagte opplysninger på e-post:
[Send henvendelser og dokumenter på en sikker måte](#)

JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Dato: 03.07.2026
Vår referanse: 26/22105-21
Deres referanse:
Saksbehandler: Ann Sherin Skollevold

Innspill til rapport om nasjonalt reisekort

Agder fylkeskommune og Agder kollektivtrafikk mener det er positivt at det arbeides for mer attraktive og sømløse kollektivreiser. Vi er også positive til statlige satsinger som styrker kollektivtransportens konkurransekraft, blant annet gjennom tilskuddsordninger som bidrar til lavere priser for de reisende, og gjennom økte bevilgninger til kollektivtransport i 2026. Slike tiltak er viktige bidrag for å møte den betydelige kostnadsveksten sektoren har opplevd de siste årene, og for å sikre et godt og attraktivt kollektivtilbud også i årene fremover. Samtidig er det avgjørende at statlige midler bidrar til langsiktighet og forutsigbarhet, slik at fylkeskommunene kan opprettholde og videreutvikle tilbudet til de reisende.

Vi merker oss at utredningen anbefaler å videreføre dagens ansvarsdeling, takstmyndighet og billettstruktur, og at dette samlet vurderes å gi best måloppnåelse når hensynene til økonomisk bærekraft, transportutvikling og risiko ses i sammenheng. Dette er vurderinger vi i hovedsak støtter.

Rapporten viser at et nasjonalt reisekort gir høy grad av sømløshet og brukervennlighet, men samtidig begrenset overgang fra bil til kollektivtransport, økt transportvolum, press på kapasiteten og betydelige inntektstap som må kompenseres av staten. Vi deler vurderingen av at dette innebærer betydelig økonomisk risiko og kan utfordre den langsiktige bærekraften i kollektivtransporten.

For Agder er det særlig viktig å understreke betydningen av at fylkeskommunene fortsatt beholder rollen som takstmyndighet. Lokalt handlingsrom er nødvendig for å kunne tilpasse priser og produkter til regionale behov, utvikle sømløse mobilitetstjenester og sikre en helhetlig transportpolitikk.

Dersom staten ønsker å benytte pris som virkemiddel for å styrke kollektivtransportens attraktivitet, mener vi – i tråd med rapportens vurderinger – at målrettet og langsiktig subsidiering av reduserte priser kan være et hensiktsmessig virkemiddel. Samtidig er det viktig at slike ordninger utformes på en måte som ivaretar fylkeskommunenes rolle som takstmyndighet og gir nødvendig fleksibilitet til å tilpasse takststrukturen til regionale forhold. Erfaringene med dagens ordning viser at statlige føringer knyttet til hvilke produkter som skal omfattes av prisreduksjoner, kan utfordre den interne balansen mellom ulike billettprodukter. Når prisen på et 30-dagers periodekort reduseres betydelig, kan det føre til at enkelte periodeprodukter blir relativt sett så

Besøksadresse:
Tordenskjolds gate 25, 4612
KRISTIANSAND S

Postadresse:
Postboks 788 Stoa, 4809 Arendal

Telefon:
+47 38 05 00 00

E-post:
postmottak@agderfk.no

Org.nr.:
921 707 134

Nettsted:
www.agderfk.no

attraktive at etterspørselen etter 7-dagerskort og enkeltbilletter reduseres vesentlig. Dette innebærer at inntekten per reise går ned, samtidig som kompensasjonen kun er knyttet til det enkelte solgte periodeproduktet. Konsekvensen kan være at de samlede inntektstapene blir større enn den statlige kompensasjonen dekker, noe som på sikt kan svekke det økonomiske grunnlaget for kollektivtilbudet.

Skal prisvirkemidler benyttes, bør ordningene derfor være forutsigbare, varige, fullt ut finansierte og gi fylkeskommunene tilstrekkelig handlingsrom til å ivareta en helhetlig og bærekraftig takstpolitikk. For de reisende er stabile og langsiktige rammer viktig. Hyppige prisendringer og midlertidige ordninger kan redusere forutsigbarheten og svekke kollektivtransportens attraktivitet, mens langsiktige ordninger gjør det enklere å etablere varige reisevaner med kollektivtransport som førstevalg. Samtidig vil vi understreke at pris bare er ett av flere virkemidler for å øke kollektivbruken. Et godt tilbud med høy kvalitet, tilstrekkelig kapasitet, god punktlighet og attraktive avganger er ofte viktigere for de reisendes valg av transportmiddel, og bør fortsatt være hovedprioriteten i utviklingen av kollektivtransporten.

Vi vil også understreke at eventuelle økte statlige bevilgninger til kollektivtransport bør gis på en måte som gir fylkeskommunene og kollektivselskapene nødvendig fleksibilitet til å prioritere tiltak ut fra lokale behov og mål. Kollektivmarkedene varierer betydelig mellom regionene, og fylkeskommunene er nærmest til å vurdere om midlene best bør benyttes til taksttiltak, økt frekvens, bedre kapasitet, styrket tilbud i distriktene eller andre tiltak som gir størst effekt for de reisende og for de transportpolitiske målene. En sterkere statlig finansiering bør derfor understøtte, ikke redusere, det regionale handlingsrommet og fylkeskommunenes rolle som ansvarlig myndighet for lokal og regional kollektivtransport.

Vi vil avslutningsvis understreke at prisvirkemidler alene ikke er tilstrekkelig for å nå transportpolitiske mål. Økt frekvens, kapasitet og kvalitet i kollektivtilbudet må fortsatt være sentrale virkemidler for å styrke kollektivtransportens konkurransekraft og bidra til nullvekstmålet.

Med hilsen

Ann Sherin Skollevoid
Rådgiver
Avdeling for strategi og mobilitet

Brevet er godkjent elektronisk.



JERNBANEDIREKTORATET

Postboks 16

0101 OSLO

Att: Sigrid Koppen Håland

Vår ref.: 2026/24282-6

Deres ref.:

Dato: 05.08.2026

Nasjonalt reisekort - Ber om innspill

Akershus fylkeskommune gir følgende innspill til utredning av Nasjonalt reisekort:

1. Akershus fylkeskommune er enig i målet om at det skal være enkelt og billig å reise kollektivt og mener derfor at det er viktig at det er rom for å utvikle nye, fremtidsrettede løsninger også når det gjelder prismodeller og differensiert tilbud. Akershus fylkeskommune mener vurderingene som er gjort i rapporten ivaretar de viktigste hensynene for de reisende og for fylkeskommunen. Blant annet det å bevare fylkeskommunenes handlingsrom til å utforme og bestemme prismodell og takstnivå i eget område, og å unngå løsninger som hindrer utvikling av nye og mer fleksible prismodeller, som er viktig for å sikre demokratisk legitimitet i kollektivpolitikken. Blant annet for å ivareta inntekter, sikre god utnyttelse av kapasiteten i transportsystemet og tilrettelegge for et mer differensiert transporttilbud.
2. Akershus fylkeskommune deler rapportens hovedkonklusjon, at den beste løsningen vil være å videreføre dagens ordning med lokal prismyndigheten og ikke gå videre med en ordning med nasjonale månedskort.
3. Akershus fylkeskommune er bekymret for at dagens statlige tilskuddsordning for redusert pris på månedskort i praksis også kan bidra til å «låse» prismodellen til en historisk betinget ordning med sonebasert betaling og rigide kvantumsrabatter, og at dette kan gjøre det vanskeligere å utvikle nye, innovative og dynamiske løsninger.
4. I en tid hvor offentlige budsjetter utfordres, er det behov for størst mulig handlingsrom for å kunne utvikle prismodeller som ivaretar inntekter og god utnyttelse av knappe ressurser, og med rom for å ta i bruk ny transportteknologi med tilpasset prising. Regjeringen har også et uttalt mål om å gi kommunene og fylkene mer handlefrihet. Akershus fylkeskommune spiller derfor inn en styrking av de generelle kollektivtilskuddene som et bedre alternativ.

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

Vennlig hilsen

Njål Nore

Spesialrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

You don't often get email from eivdah@innlandetfylke.no. [Learn why this is important](#)

Fra: Dahle, Eivind Eikenes[eivdah@innlandetfylke.no]
Mottatt: 06.08.2026 12:00:56
Til: Sigrid Koppen Håland[sigrid.haland@jernbanedirektoratet.no]
Kopi: Fredriksen, Stine[stifre@innlandetfylke.no]; Høilund, Maren[marhoi@innlandetfylke.no];
Tittel: SV: Nasjonalt månedskort - Innspel frå Innlandet fylkeskommune v/ Innlandstrafikk

Hei Sigrid,

Viser til utredningen som de har gjort i Jernbanedirektoratet.
Innlandet fylkeskommune ønskjer å sende inn innspel til det vidare arbeidet.

Gje beskjed om de har spørsmål eller om noko er uklart.

Ha ein fin dag!

Helsing

Eivind Eikenes Dahle

rådgjevar

Innlandstrafikk

Telefon: 92 82 34 33

E-post: eivdah@innlandetfylke.no



Innlandet fylkeskommune

Telefon: 62 00 08 80

www.innlandetfylke.no

Fra: Dahle, Eivind Eikenes

Sendt: onsdag 25. februar 2026 11:36

Til: 'sigrid.haland@jernbanedirektoratet.no' <sigrid.haland@jernbanedirektoratet.no>

Kopi: Fredriksen, Stine <stifre@innlandetfylke.no>; Høilund, Maren <marhoi@innlandetfylke.no>

Emne: Nasjonalt månedskort - Innspel frå Innlandet fylkeskommune v/ Innlandstrafikk

Hei Sigrid,

Viser til møte førre måndag.

Vedlagt ligg Innlandet fylke sine innspel til arbeidet med nasjonalt månedskort.
Ta kontakt om noko er uklart, eller om de tenker vi kan bidra med noko meir.

Ha ein strålande dag!

Helsing

Eivind Eikenes Dahle

rådgjevar

Innlandstrafikk

Telefon: 92 82 34 33

E-post: eivdah@innlandetfylke.no



Innlandet fylkeskommune

Telefon: 62 00 08 80

www.innlandetfylke.no

Lillehammer, 1. juli 2026

Innspel frå Innlandet fylkeskommune til arbeid med nasjonalt månadskort for kollektivtransport

1. Om saka

Viser til utredning publisert 4. mai av Jernbanedirektoratet, om nasjonalt reisekort. Innlandstrafikk og Innlandet fylkeskommune vil i dette brevet kome med innspel til utgreiinga.

2. Innspel til utgreiinga og vegen vidare

Innlandet fylkeskommune er einige i Jernbanedirektoratet si faglege vurdering

Innlandet fylkeskommune meiner Jernbanedirektoratet sine konklusjonar i utgreiinga er i tråd med våre faglege vurderingar. Med dei rammene og tidsramma som vart sett for utgreiinga, så meiner Innlandet fylkeskommune at Jernbanedirektoratet har gjort eit godt arbeid, og hatt god involvering undervegs.

Pris ikkje einaste verkemiddel for å nå måla til kollektivtransporten

Innlandet ønskjer å kome med eit innspel for vegen vidare, og det er at vi ønskjer å gjenta at pris ikkje er det einaste verkemiddelet for å nå måla for kollektivtransport. Vi trur at andre tiltak kan vere vel så treffsikre, som til dømes styrka rutetilbod, nye mobilitetsløysingar eller byvekstavtalar. Vi håpar dette vert synleggjort i det vidare arbeidet hjå Jernbanedirektoratet.

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**

3. Veggen vidare

Det er bra at kollektivtransport vert prioritert hjå nasjonale politikarar. Uansett kva som måtte kome i framtidige statsbudsjett, så vil Innlandet fylke og Innlandstrafikk tilpasse seg og samarbeide om dei løysingane som vert bestemt.

Med vennlig hilsen

Eivind Eikenes Dahle
Rådgjevar - Innlandstrafikk

Jernbanedirektoratet
Sigrid Koppen Håland
Postboks 16
0101 OSLO

Deres ref.:
2026/85

Deres dato:
26.05.2026

Vår ref.:
26/46216-3
26/136528

Vår dato:
06.08.2026

Innspill Nasjonalt reisekort, sak 2026/85

Vi viser til oppdrag gitt til Jernbanedirektoratet og ønsker å gi noen kommentarer til rapporten som vurderer et nasjonalt månedskort til 499 kr.

Lavere pris på kollektivtilbudet og sømløse billetteringssystemer på tvers av stat og fylker er i utgangspunktet positivt. Det kan allikevel i noen tilfeller gi bieffekter som ikke oppleves som en forbedring for de reisende, det gir store utfordringer for fylkeskommuner som er ansvarlig for tilbudet og økonomi, og det rokker ved ansvarsfordelingen mellom stat og fylker.

Rammebetingelser og rollefordeling

Fylkeskommunene har ansvar for lokalt og regionalt kollektivtilbud, og har gjennom det også takstmyndighet. Prisfastsettelse og produktstruktur er en del av fylkeskommunens økonomiske og politiske styring. Statens innføring av gratis ferge og redusert pris på fylkeskommunale periodebilletter utfordret og uthuler fylkeskommunens takstmyndighet. Dette er utfordrende for fylkeskommunene. For eksempel har vi i Nordland sett betydelig økt sommertrafikk på ferjene våre, etter at 20 av 23 ferjesamband ble gratis. Tapte billettinntekter er betydelig større enn den statlige kompensasjonen, og er forsterket ved at staten ikke kompenserer tapte billettinntekter for den økte trafikken eller fylkeskommunens kostnader når kapasiteten må økes.

Behovet for at den som har ansvaret for økonomien og tilbudet også har takstmyndigheten kommer tydelig til uttrykk når flere fylkeskommuner har innført ulike ordninger som delvis gjeninnfører billettering på ferjene i sommersesongen.

Et nasjonalt fastpristiltak reiser derfor prinsipielle spørsmål om rolle- og ansvarsfordeling mellom stat og fylke, og disse må avklares før det innføres enkeltordninger der staten overstyrer og uthuler fylkeskommunenes takstmyndighet. Dersom staten ønsker å ta styring med inntektssiden gjennom statlige takstordninger, gir dette også staten et større ansvar for tilbudet, gjennom en bedre sammenheng mellom kostnads- og tilbudsutvikling og statlig finansiering.

Samferdselstilbudet i Nordland

Samferdselstilbudet i Nordland fylke består av ca. 400 busser, 23 fylkeskommunale ferjesamband og 20 hurtigbåtsamband. I tillegg er det fire statlige ferjesamband. Togtilbudet i Nordland går langs Nordlandsbanen og Ofotbanen. Det er 12 flyplasser i Nordland med sivil rutetrafikk, inkludert en helikopterhavn. Grunnet lange avstander er de små regionale flyplassene viktige for reiser internt i fylket og for å knytte fylket sammen.

Adresse:
Postmottak
Fylkeshuset
8048 Bodø

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

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

Transport og infrastruktur
TI Stab
Øystein Nygård
Tlf.: 98842334

Lange avstander og spredt bosetting gjør at busstilbudet i Nordland mange steder er begrenset til skolekjøring, eventuelt med noen få andre avganger i uken. Bodø er i praksis den eneste byen i fylket hvor innbyggertall, bystørrelse og reisemønstre gjør at det er grunnlag for et godt og velfungerende kollektivtilbud, som en reell konkurrent til privatbilismen.

I Nordland er det mange små samfunn uten landfast forbindelse. For innbyggere på disse stedene er hurtigbåt eller ferje eneste reisealternativ. Totalt er det snakk om ca. 60 anløpssteder for hurtigbåt til slike steder.

I Nordland har vi generelt god kapasitet på våre busser, båter og ferjer, men i perioder opplever vi allikevel at det ikke er plass til alle reisende. For båt, ferje og enkelte regionale bussruter gjelder dette i hovedsak sommertrafikken og utfartshelger. I Bodø er det også kapasitetsutfordringer på enkeltavganger i de mer daglige rushtidene. Vi har sett betydelig økt etterspørsel på ferje etter at gratisferje ble innført, særlig i perioder det allerede er mange reisende. Fra 2022 (da første runde med gratis ferjesamband trådte i kraft) til 2025 økte antall reisende med ferje i sommermånedene med 27 prosent.

I hovedsak positivt for de reisende

Et nasjonalt månedskort vil være positivt med tanke på sømløshet for de reisende, både på tvers av transportformer (for eksempel buss og tog) og reiseoperatører (stat og fylke eller mellom to ulike fylker). I tillegg til sømløse reiser, fjerner nasjonalt månedskort også utfordringer man i dag har med ulike priser for samme strekning. Nordland og Troms har over tid jobbet med et prissamarbeid på buss over fylkesgrensene, men dette har av flere grunner vært utfordrende. Når det gjelder buss og tog, koster det i Nordland i dag vesentlig mer å reise med tog enn buss der tilbudene går parallelt.

Et nasjonalt månedskort med lav pris vil gi flere reisende og dette er i hovedsak positivt. Ordningen gir imidlertid ingen insitamenter for de reisende til å velge avganger med mindre trafikk. Et nasjonalt månedskort vil derfor forsterke kapasitetsutfordringene som allerede finnes, og flere reisende vil oppleve at de ikke får reise når de ønsker. I Nordland har gratisferge medført økt trafikk og flere gjenstående biler, og dette har gitt en diskusjon, og fra mange et krav, om at lokalbefolkning og næringsliv skal gis prioritet når det ikke er plass til alle.

For innbyggere som opplever at de ikke har et relevant kollektivtilbud, og det gjelder i svært store deler av Nordland, vil ikke et nasjonalt månedskort ha noen betydning, bortsett fra at de vil oppleve at forskjellen mellom de som har et tilbud og de som ikke har øker.

I Nordland foregår en stor del av de fylkesinterne reisene med fly som omfattes av FOT-ruteordningen. FOT-rutene dekker i stor grad de samme behovet for internt transport i Nordland som tog og buss i andre fylker. Dersom det innføres nasjonalt månedskort, må det derfor samtidig vurderes hvordan pris og tilbud for FOT-rutereiser og områder uten et reelt kollektivtilbud skal forbedres.

Konsekvenser for etterspørselen

I Nordland er det kun et fåtall som benytter seg av periodeprodukter på hurtigbåt og på lengre bussturer. I all hovedsak kjøpes det enkeltbilletter. Dersom hurtigbåter inkluderes i et nasjonalt månedskort til 499 kr vil det være grunn til å forvente en stor andel av de reisende vil kjøpe dette kortet, da det vil bli billigere enn enkeltreiser. Som eksempel nevner vi her at en enkeltbillett med hurtigbåt Bodø – Svolvær koster 518 kr og buss Bodø – Narvik 510 kr. Travel Pass, som gir fri bruk av buss og båt i Nordland i sju dager, koster 1990 kr og oppleves av mange som rimelig, særlig blant turister.

Vi støtter vurderingen i rapporten om at en nasjonal periodebillett med lav pris kan gi betydelige konsekvenser for hurtigbåttilbudet, og da særlig fritidsreiser. Dette vil medføre kapasitetsutfordringer på enkeltsamband og behov for å sette inn mer kapasitet med tilhørende økte kostnader.

Økonomiske konsekvenser

I Nordland fylke utgjør billettinntektene i 2025 om lag (buss og hurtigbåt):

- 21 mnok fra periodebilletter.
- 125 mnok fra enkeltbilletter.

Totalt 146 mnok i ordinære billettinntekter.

Et månedskort til 499 kr vil sannsynligvis:

- Erstatte store deler av dagens periodeprodukter.
- Redusere etterspørselen etter enkeltbilletter.
- Gi betydelig kannibalisering, særlig på båt der enkeltbillettprisene er høye.

I tillegg må redusert momskompensasjon regnes inn som del av samlet inntektstap. Nordland fylkeskommune har vedtatt prisøkninger på buss og hurtigbåt for 2026 og 2027 som del av økonomiplanen. Et nasjonalt fastpristiltak vil undergrave disse forutsetningene.

Nordland fylkeskommune 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.

Som tidligere nevnt vil innføring av et nasjonalt månedskort gi økt trafikk og behov for å øke kapasiteten i perioder med stor etterspørsel. Dette er svært kostnadskrevende, fordi kapasiteten må økes i perioder der det ikke er ledige fartøy, busser eller mannskap tilgjengelig.

En innføring av nasjonalt månedskort må derfor også omfatte en finansieringsordning som dekker økte kostnader knyttet til økt etterspørsel. Dette ble det ikke tatt hensyn til da gratis ferje ble innført. Som tidligere nevnt har gratis ferje medført økt etterspørsel uten at fylkene har blitt kompensert for denne merkostnaden. Økt kapasitet innebærer ikke bare behov for flere busser og fartøy, men også økt behov for kvalifisert mannskap. Særlig innen hurtigbåt kan tilgang på fartøy og maritimt personell være en begrensende faktor. I dag opplever Nordland fylkeskommune at våre operatører har utfordringer med å få tak i nok kvalifisert mannskap. Dette er en utfordring som vil forsterke seg de kommende årene.

Det er avgjørende at inntektsbortfall og kostnadsøkninger ved en eventuell innføring av nasjonalt månedskort kompenseres fullt ut, og at ordningen også fanger opp fremtidige virkninger, både knyttet til inntekter, behov for kapasitetsutvidelse og utvikling av tilbudet.

Alternativ for å økt kollektivbruk

Vi støtter rapportens vurderinger om at det er andre tiltak som treffer bedre enn redusert pris på månedskort, dersom målet er å stimulere til økt kollektivbruk, herunder:

- Reduserte enkeltbilletter
- Hyppige avganger
- Komfort
- Effektivitet

I tillegg er det store deler av befolkningen som ikke har et reelt kollektivtilbud, og som opplever utenforskap og stor forskjellsbehandling mellom by og bygd. Dette rammer særlig unge og eldre.

Vi vil ellers kommentere at vi finner det merkelig at rapporten har en forutsetning om at *«produksjonen av kollektivtransport, herunder rutetilbud og kapasitet, er uendret fra dagens situasjon»* når det kommer til anbefalte tiltak. Dersom man skal innføre nasjonalt månedskort, for å stimulere til økt kollektivbruk må det også være en forutsetning at man gjør endringer i tilbud og kapasitet. Forutsetningen om at produksjonen ligger fast gjør at konklusjonene rundt kapasitetsutnyttelse og opplevd trengsel blir misledende.

Med vennlig hilsen
Odd Inge Bardal
Fylkesdirektør

Øystein Nygård
Rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
26/2303 - 3

Dato:
02.09.2026

Nasjonalt reisekort - innspill fra Oslo kommune

Jeg viser til deres brev datert hhv. 13. og 26. mai 2026 hvor fylkeskommunene, Oslo kommune og togselskapene inviteres til å gi innspill på Jernbanedirektoratets rapport *Nasjonalt reisekort* (Dokument nr. 2026/85 – 26, datert 4. mai 2026).

Rapporten viser at ingen av de vurderte tiltakene – nasjonal periodebillett til 499 kroner, nasjonal periodebillett til 999 kroner, eller nasjonal periodebillett til 499 kroner ekskludert fjerntog – gir høy måloppnåelse på alle effektmål. Nasjonale periodebilletter vurderes å gi høy «brukernytte» og sømløshet, men har samlet sett svak måloppnåelse på de mest sentrale transportpolitiske målene, særlig overgang fra bil og begrensning av samlet transportvolum. Tiltakene innebærer i tillegg høye samfunnsøkonomiske kostnader, økt økonomisk risiko og betydelig kompleksitet i gjennomføring.

På denne bakgrunn anbefaler rapporten at dagens ansvarsdeling, takstmyndighet og billettstrukturer videreføres. Dette gir samlet sett best ivaretagelse av målene om kontrollert transportutvikling, økonomisk bærekraft og håndterbar risiko. Som et sekundært alternativ vurderes videreføring og målrettet bruk av statlig subsidiering av eksisterende periodebilletter som et virkemiddel dersom staten ønsker å benytte pris som ett av flere virkemidler for å styrke kollektivtransportens attraktivitet innenfor dagens rammebetingelser. En forutsetning for dette er at ordningen utformes som en varig eller langsiktig løsning som gir forutsigbarhet for fylkeskommunenes planlegging og drift.

Jeg vil først og fremst understreke de positive effektene det kan ha at staten øker sitt bidrag til å nå nullvekstmålet i de store byområdene, og til fylkeskommunene for øvrig. De store kostnadsøkningene vi har sett i kollektivtransporten de siste årene, gjelder hele landet og er utfyllende beskrevet i uavhengige rapporter. Mange fylkeskommuner har måttet velge mellom høyere billettpriser og nedtrekk i kollektivtilbudet som svar på dette. Oslo, som den eneste kommunen med fylkeskommunale oppgaver, har kunnet omprioritere midler fra andre formål, men også vi har merket kostnadsøkningene. Disse kommer på toppen av at det vil være stadig dyrere å fortsatt holde nullvekstmålet. Derfor er fleksibilitet og fortsatt demokratisk kontroll over en viktig inntektskilde, som billettinntekter tross alt er, avgjørende for Oslo i en tid hvor kostnadsutviklingen utgjør en betydelig risiko.

Belønnings- og byvekstavtalene med staten har vært en suksess, der vi har klart å holde nullvekstmålet over mange år. Selv om staten har bidratt, er det fylkeskommunene og Oslo kommune som har vært ansvarlig for måloppnåelsen og gjennomføringen av de fleste tiltakene som har vært nødvendige for å

komme dit. For å kunne gjøre det, har det vært helt avgjørende at vi har hatt de nødvendige virkemidlene, og slik vil det også være videre fremover.

Når staten ønsker billigere månedskort på fylkeskommunal kollektivtransport, er det i utgangspunktet et ønske vi deler. I Oslo har vi prioritert lavere pris på periodebilletter med egne budsjettmidler. Imidlertid er det vesentlige forskjeller på om (fylkes)kommunen bestemmer dette selv, eller om staten gjør det. Ulike fylker og byområder har prioritert ulikt og har ulike behov i utviklingen av kollektivtransporten. Vi støtter derfor rapportens anbefaling om at dagens ansvarsdeling, takstmyndighet og billettstrukturer videreføres. Det bevarer handlingsrommet vi må ha for å kunne skape høyest måloppnåelse. Samfunnet er også i stadig forandring, og det er nødvendig med fleksibilitet over tid til å kunne endre ressursbruk og prioriteringer når behovet måtte melde seg.

Dersom staten ønsker å øke den økonomiske støtten til arbeidet med mindre personbiltrafikk og en økning i grønne transportformer, vil ytterligere samarbeid gjennom byvekstavgiftene være et godt alternativ. Behovet for midler er stort, og lavere billettpriser er bare én av flere måter å anvende midlene på.

Dersom staten ønsker lavere billettpriser på fylkeskommunal kollektivtransport, kan midler også øremerkes dette i byvekstavgiften, slik vi allerede har en mindre sum til i gjeldende byvekstavgift. Dersom slike midler ikke blir øremerket et bestemt billettslag, kan de prioriteres slik det er mest hensiktsmessig i det enkelte byområde, noe som vil kunne variere både mellom byområdene og over tid.

Jeg ønsker ellers å rette oppmerksomheten mot følgende momenter:

- Staten bør kompensere for nødvendige tilbudsutvidelser og andre økonomiske konsekvenser som følger direkte av flere reisende pga. et nasjonalt månedskort.
- Staten bør kompensere for inntektstapet som oppstår ved at reisende velger et billigere nasjonalt månedskort i stedet for enkeltbilletter og periodebilletter med kortere varighet.
- Vi ser at vi fremover kan ha behov for et mer finmasket kollektivsystem – sannsynligvis også gjennom bestillingstransport – dersom kollektivtransporten skal kunne ta ytterligere andeler fra privatbil. Det taler for at eventuelle statlige subsidier også bør kunne brukes til å utvide kollektivsystemet, ikke bare til lavere billettpriser.
- Et nasjonalt månedskort kan hindre utvikling av dynamiske prismodeller og differensiert prising som f.eks. kan flate ut rushtidstoppene og gi en bedre utnyttelse av eksisterende kapasitet.
- Det er uklart hvordan forholdet til kommersielle persontransportaktører skal avklares, og hvordan deres økonomi og tilbud vil bli påvirket av et nasjonalt månedskort.

Vi setter stor pris på at staten gjennom dette initiativet ønsker å ta et større økonomisk ansvar for lokal kollektivtransport og billigere billetter. Ved anvendelse av midlene foreslår vi likevel at det tas utgangspunkt i våre felles mål. Tiltak for økt måloppnåelse begrenser seg heller ikke til kollektivtrafikk, men kan omfatte sykling, gange og andre mobilitetsformer der det ligger til rette for det. Dette har vi allerede mye kunnskap om, blant annet gjennom byutredningene, fra kollektivselskapene og gjennom rapporter fra forsknings- og konsulentmiljøer. Dette samarbeider vi også godt om gjennom byvekstavgiftene, som vi tror kunne håndtere et økt statlig tilskudd på en god måte.

Vi håper statens positive vilje til å bidra til at flere vil reise kollektivt, blir videreført gjennom god dialog med fylkeskommunene og Oslo kommune, men understreker at vi ønsker fleksibilitet og kontroll over kollektivtrafikkens inntektsside, ikke bare kollektivtrafikkens utgiftsside.

Vennlig hilsen

Marit Kristine Veia

byråd

JERNBANEDIREKTORATET

Postboks 16

0101 OSLO

Dato: **18.06.2026**Saksnr.: **2026/32390**Dok.nr.: **5**

Saksbehandler:

Tore Jensen

Nasjonalt reisekort - høringsuttalelse

Fylkesutvalget i Rogaland gjorde i møte 02.06.26 følgende vedtak som innspill til utredningen om Nasjonalt reisekort:

1. Rogaland fylkeskommune støtter rapportens anbefaling om at dagens ansvarsdeling, takstmyndighet og billettstrukturer videreføres. Rogaland fylkeskommune støtter ikke innføring av et statlig fastsatt nasjonalt månedskort som svekker fylkeskommunenes rolle som takstmyndighet.
2. Rogaland fylkeskommune mener den statlige støtten til kollektivtransporten må økes. Økte statlige midler bør i hovedsak gis som langsiktige og forutsigbare inntekter til fylkeskommunene, gjennom inntektssystemet og rettferdige fordelingsnøkler. Midlene bør gi fylkestingene handlingsrom til å vurdere pris, rutetilbud, kapasitet og lokale behov i sammenheng.
3. Rogaland fylkeskommune mener statlige midler til kollektivtransport bør innrettes slik at de gir størst mulig effekt på faktisk kollektivbruk og reduserte bilreiser, ikke bindes til nasjonale taksttiltak uavhengig av lokale behov og kapasitet.
4. Dersom staten viderefører ordninger med reduserte priser på periodebilletter, må ordningene være langsiktige, fullfinansierte og forutsigbare. Midlertidige og søknadsbaserte ordninger skaper usikkerhet for fylkeskommunenes økonomi, planlegging, kontrakter og takststruktur.
5. Statlige prisordninger må ikke svekke fylkeskommunenes mulighet til å tilby målrettede og sosialt treffsikre billettprodukter, som ungdomsbillett, studentrabatt og lokale periodebilletter tilpasset regionale forhold.
6. Rogaland fylkeskommune ber staten prioritere sømløse digitale billett- og betalingsløsninger fremfor et nasjonalt fastprisprodukt som kan gi skjev geografisk fordeling av kostnader og inntekter. Slike løsninger må sikre at inntektene tilfaller aktørene som faktisk leverer transporttilbudet.



Rogaland
fylkeskommune

Hilsen

Lisa Garpe
avdelingssjef
Mobilitet og transport

Tore Jensen
spesialrådgiver

Kopi til:
KOLUMBUS AS

Vedlegg:

Dette dokumentet er godkjent elektronisk. Oppgi vårt saksnr. når du svarer på brevet.



JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Vår dato:	21.08.2026	Vår ref:	202609914-7	Vår saksbehandler:
Deres dato:		Deres ref:	2026/85	Torhild Aarbergsbotten

Innspill fra Trøndelag fylkeskommune på utredning av Nasjonalt reisekort

Viser til brev fra Jernbanedirektoratet av 26.05.2026 med invitasjon til innspill til utredningen av Nasjonalt reisekort.

Fylkesutvalget i Trøndelag behandlet saken i møte 19. august 2026. Vedlagt vedtak fra fylkesutvalget som utgjør innspill fra Trøndelag fylkeskommune.

Med vennlig hilsen

Seksjonsleder mobilitet,
Samferdselsavdelingen

Vedlegg:

Vedtak FU, 19082026, Sak 145_26, Innspill til utredning ang Nasjonalt månedskort

Dette dokumentet er elektronisk godkjent



Saksprotokoll

Innspill til utredning ang Nasjonalt månedskort

Arkivsak-dok. 202609914
Saksbehandler Torhild Aarbergsbotten

Saksgang	Møtedato	Saknr
Fylkesutvalget 2023-2027	19.08.2026	145/26

Fylkesutvalget 2023-2027 har behandlet saken i møte 19.08.2026 sak 145/26

Fylkesutvalget sitt vedtak

Fylkesutvalget støtter målet om å gjøre kollektivtransporten enklere og mer sømløs for de reisende. Fylkesutvalget mener at:

- et nasjonalt periodekort vil svekke fylkeskommunen som takstmyndighet og bruk av pris for å regulere etterspørsel og bidrag til utvikling av tilbud.
- et nasjonalt periodekort vil øke etterspørselen av kollektivreiser, og særlig de lengre, og dermed press på kapasiteten i transportsystemet.
- et nasjonalt reisekort vil redusere fylkeskommunenes handlingsrom til å fastsette takster og utvikle lokale billett- og mobilitetsløsninger.
- ordningen vil kunne medføre betydelig inntektsbortfall og økt behov for statlig finansiering for å opprettholde dagens kollektivtilbud.
- utredningen viser at et nasjonalt reisekort kan gi begrenset effekt på overgang fra bil til kollektivtransport.
- videreføring av statlige tilskudd til reduserte periodebillettpriser innenfor dagens system er et mer hensiktsmessig virkemiddel.
- en eventuell innføring av et nasjonalt reisekort bør forutsette full statlig finansiering og nærmere avklaringer om inntektsfordeling, kapasitet og fylkeskommunenes rolle.
- den største utfordringen for å få et mer sømløst kollektivtilbud, er bedre samordning mellom fylkeskommunale og statlige billett- og takstløsninger.

Behandling

Votering

Fylkesdirektörens innstilling	Enstemmig vedtatt
-------------------------------	-------------------

Fylkesdirektörens innstilling:

Fylkesutvalget støtter målet om å gjøre kollektivtransporten enklere og mer sømløs for de reisende. Fylkesutvalget mener at:

- et nasjonalt periodekort vil svekke fylkeskommunen som takstmyndighet og bruk av pris for å regulere etterspørsel og bidrag til utvikling av tilbud.
- et nasjonalt periodekort vil øke etterspørselen av kollektivreiser, og særlig de lengre, og dermed press på kapasiteten i transportsystemet.
- et nasjonalt reisekort vil redusere fylkeskommunenes handlingsrom til å fastsette takster og utvikle lokale billett- og mobilitetsløsninger.
- ordningen vil kunne medføre betydelig inntektsbortfall og økt behov for statlig finansiering for å opprettholde dagens kollektivtilbud.
- utredningen viser at et nasjonalt reisekort kan gi begrenset effekt på overgang fra bil til kollektivtransport.
- videreføring av statlige tilskudd til reduserte periodebillettpriser innenfor dagens system er et mer hensiktsmessig virkemiddel.
- en eventuell innføring av et nasjonalt reisekort bør forutsette full statlig finansiering og nærmere avklaringer om inntektsfordeling, kapasitet og fylkeskommunenes rolle.
- den største utfordringen for å få et mer sømløst kollektivtilbud, er bedre samordning mellom fylkeskommunale og statlige billett- og takstløsninger.

Fra: Hans Arne Bjerkemyr[hansbje@ofk.no]
Mottatt: 31.08.2026 13:36:42
Til: Post[post@jernbanedirektoratet.no]
Tittel: Innspill Nasjonalt reisekort, 2026/85 - Østfold fylkeskommune

Østfold fylkeskommune viser til brev fra Jernbanedirektoratet av 13. mai 2026, og 26. mai 2026, med invitasjon til å gi innspill til vurderinger og hovedkonklusjon i rapporten om Nasjonalt reisekort.

Østfold fylkeskommune er prinsipielt enige i vurderingene og hovedkonklusjonen i rapporten.

Anbefalingen om at referansealternativet, hvor dagens ansvarsdeling, takstmyndighet og billettstrukturer videreføres, støttes av Østfold fylkeskommune. Fylkeskommunen ser likevel at dette i hovedsak vil bevare dagens tilbud til de reisende, og i seg selv ikke medføre et mer attraktivt kollektivtilbud.

Det sekundære alternativet med en videreføring av statlige støtte til periodebilletter støttes også, noe som vil kunne redusere prisene og vri etterspørselen fra bilbruk til kollektivtransport. Fylkeskommunen vil peke på behovet for langsiktighet slik at prisen på periodebilletter holdes lave og stabile, slik at de kollektivreisende ikke opplever stadige skift i prisene. Større svingninger mot høyere priser, vil gjøre kollektivtilbudet mindre attraktivt for de reisende. En ordning med lavere priser på bussmånedskort kan ha ulike virkninger i ulike fylker. Reduserte billettinntekter kan utfordre finansieringen av både skoleskyss og togtilbud, og dermed påvirke fylkeskommunenes samlede handlingsrom innen kollektivtransporten. Det er derfor viktig at ordningen ikke utformes som en standardløsning, men gir mulighet for tilpasning til de ulike behovene og rammevilkårene i hvert enkelt fylke.

Østfold fylkeskommune ser ellers positivt på å beholde ansvaret for utviklingen av det regionale kollektivtilbudet, som innebærer ansvaret for utviklingen av rutestruktur, pris- og billettstrukturer.

Mvh

Hans Arne Bjerkemyr

Seniorrådgiver

Avdeling for samferdsel og mobilitet

mobil: 90507794

Web: www.ofk.no



ØSTFOLD
FYLKESKOMMUNE



Saksnr:
[Saksnummer]

Deres referanse:
[Deres referanse]

Henvendelse til:
Sigrid Koppen Håland

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 Oslo

Oslo, 26.08.2026

Nasjonalt reisekort – innspill fra Vygruppen AS

Vygruppen AS (Vy) viser til Jernbanedirektoratets (direktoratets) e-post av 13. mai 2026 hvor direktoratet ber om innspill til vurderinger og hovedkonklusjon i «Rapport Nasjonalt reisekort» (Dokument nr. 2026/85 – 26).

Vy støtter direktoratets anbefaling og konklusjon i rapportens kapittel 10.5.1:

«Utredningen viser at ingen av de vurderte tiltakene gir høy måloppnåelse på alle effektmål. Nasjonale periodebilletter gir høy brukernytte og sømløshet, men har samlet sett svak måloppnåelse på de mest sentrale transportpolitiske målene, særlig overgang fra bil og begrensning av samlet transportvolum. Tiltakene innebærer i tillegg høye samfunnsøkonomiske kostnader, økt økonomisk risiko og betydelig kompleksitet i gjennomføring.

På denne bakgrunn anbefales referansealternativet, der dagens ansvarsdeling, takstmyndighet og billettstrukturer videreføres. Referansealternativet gir samlet sett best ivaretagelse av målene om kontrollert transportutvikling, økonomisk bærekraft og håndterbar risiko.

Som et sekundært alternativ vurderes videreføring og målrettet bruk av statlig subsidiering av eksisterende periodebilletter som et virkemiddel dersom staten ønsker å benytte pris som et av flere virkemidler for å styrke kollektivtransportens attraktivitet innenfor dagens rammebetingelser. En forutsetning for dette er at ordningen utformes som en varig eller langsiktig løsning som gir forutsigbarhet for fylkeskommunenes planlegging og drift.»

Etter Vys vurdering fremstår rapporten som en grundig og godt dokumentert utredning, med relevante vurderinger av måloppnåelse, samfunnsøkonomiske konsekvenser og gjennomførbarhet for de ulike alternativene. Vy støtter derfor direktoratets anbefaling om å videreføre referansealternativet.

Vy merker seg også rapportens vurdering av at videreføring og målrettet bruk av statlig subsidiering av eksisterende periodebilletter kan vurderes som et sekundært alternativ, forutsatt at ordningen utformes som en varig eller langsiktig løsning som gir forutsigbarhet.

Avslutningsvis ønsker Vy å påpeke at vi ikke kan se at tidligere oversendte innspill fra Vy er vedlagt rapporten. Vy ber om at dette kontrolleres, og at innspillet datert 27.03.26 («Nasjonalt reisekort – innspill fra Vygruppen») eventuelt tas inn som vedlegg til den endelige rapporten, med de sladdinger som ble oversendt i vår e-post av 28. april 26.

Vennlig hilsen

Sigurd Bay

Kommersiell direktør, Vy Tog

E: sigurd.bay@vy.no

T: (+47) 91884186



Saksnr:

Deres referanse:

Henvendelse til:
Sigrid Koppen Håland

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 Oslo

Oslo, 27.03.2026

Nasjonalt reisekort – innspill fra Vygruppen

Vygruppen AS, inkl. Vy Tog AS, (Vy) viser til Jernbanedirektoratets (direktoratets) henvendelse, samt Innspillsmøte 1, 26.02.2026, hvor direktoratet ber om innspill og konsekvensvurderinger relatert til en eventuell innføring av et nasjonalt reisekort til en pris av kr 499,-. Nedenfor følger innspill og vurdering fra Vy, strukturert i fire deler: Økonomi, Drift og kundeopplevelse, Gjeldende trafikkavtaler, samt Øvrige innspill.

I nedenstående innspill legger Vy følgende situasjonsforståelse til grunn:
Direktoratet skal, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet (SD), utrede muligheten til å innføre et nasjonalt månedskort for kollektivtransport.

Direktoratet skal utrede *tre* modeller, hvorav en modell *ikke* skal føre til økninger i statlige økonomiske overføringer til operatørene, og en modell skal omhandle at *alle* kan kjøpe et nasjonalt reisekort til kr 499,- som kan benyttes både hos alle fylkeskommunale kollektivoperatører og alle togoperatører som driver persontogtrafikk i henhold til avtale med staten, i hele landet. Innretningen for den tredje modellen er ikke spesifisert, og blir således opp til direktoratet å utforme.

Vy er ikke en direkte involvert part i oppdraget fra SD, men bidrar, etter anmodning fra direktoratet, med innspill som belyser de praktiske og økonomiske utfordringene med oppdraget, spesielt med hensyn til en eventuell innføring av en modell hvor alle kan kjøpe et nasjonalt reisekort til kr 499,-.

Økonomi

Inntektsbortfall

Gitt kort tid til rådighet for å gi innspill, er det ikke mulig å beregne i detalj alle økonomiske implikasjoner av en eventuell innføring av et nasjonalt reisekort til kr 499,-. Et slikt reisekort vil imidlertid medføre et vesentlig inntektsbortfall. Vys overordnede vurdering viser at Vygruppen totalt, for

Trafikpakke 3 Vest, Østlandet 1 og Østlandet 2, vil få et inntektsbortfall i størrelsesorden [REDACTED] MNOK pr år, i 2025-kroner. Dette med utgangspunkt i:

- Antall reiser for 2025 for fjern-, regionekspress- og regiontog til togtakst. Sosiale rabatter også skal gjelde for grunnprisen på kr 499,-.
- For billettinntekter som faller inn under de ulike rute-, pris og billettsamarbeidsavtalene, har Vy lagt til grunn at kompensasjonen fra de fylkeskommunale kollektivtrafikkselskapene videreføres med de satser som allerede er avtalt. Dette innebærer at vi ikke har regnet på inntektsendringer som følge av at nasjonalt reisekort også vil gjelde eksempelvis på Vys tog innenfor Ruter-området.

Vy ønsker å være tydelige på at inntektsberegningene gjort i forbindelse med disse innspillene er grove estimater. Det er stor usikkerhet i beregningene, og Vy er bekymret for at innføringen av et nasjonalt reisekort vil kunne påføre selskapet store økonomiske tap, så en forutsetning må være at togoperatørene kompenseres.

Inntektsavregning

Det vil bli utfordrende å skulle fordele *salgsinntekter* av slike nasjonale reisekort på en rettferdig måte. Kundene kan i prinsippet betale for et slikt periodekort hos hvilken som helst fylkeskommunal kollektivoperatør eller togoperatør i landet, og deretter reise med de ulike aktørene uten at aktørene vet hvor mange reiser som er utført på hvilket kort, og hos hvem dette kortet er kjøpt og betalt. Det vil i praksis være umulig å spore slik reiseaktivitet og koble dette mot salget og inntekten fra hvert enkelt reisekort som vil bli solgt rundt om i landet. Tap av inntekt som følge av feilaktig inntektsavregning er ikke medregnet i inntektsbortfall som nevnt ovenfor.

Drift og kundeopplevelse

Et nasjonalt reisekort til 499,- vil sannsynligvis medføre økt etterspørsel etter Vys togtilbud. Dette vil slå ulikt ut i de ulike områdene, både med hensyn til tilgjengelig kapasitet og bestillingsregler. For region-, regionekspress- og lokaltog tror vi det er begrenset hvor stor etterspørselsøkningen kan bli. Det meste av kapasiteten om bord allerede er i bruk på de tider av døgnet hvor flest folk har behov for transport (morgen- og ettermiddagsrush). På de mest trafikkerte avgangene vil vi imidlertid risikere å måtte avvise kunder grunnet plassmangel. Dette har vi allerede problemer med på enkelte avganger. Tilsvarende tror vi det er begrenset hvor stor etterspørselsøkningen vil bli på andre tider av døgnet, av den enkle grunn at det generelle behovet i befolkningen da heller ikke er så stort som i rushtidene. I våre beregninger har vi lagt til grunn en økning i antall reiser på [REDACTED] i region Øst og [REDACTED] i Vest. Gitt overnevnte begrensning i tilgjengelig kapasitet, anser vi også denne veksten å være i det øvre sjiktet av hva som vil være mulig å realisere, spesielt for region øst.

I dag er det mulig å begrense forhåndssalget av enkeltbilletter på region- og regionekspressavganger med veldig høyt volum av periodekortreisende, dette for å redusere sannsynligheten for ståplasser sett opp mot komfortkravene i trafikkavtalene for Østlandet 1 og 2. Dersom en mye større andel av de reisende har periodebillett (nasjonalt reisekort) bortfaller denne muligheten, ettersom kunder med periodekort ikke forhåndsreserverer plass på toget, med unntak av de som bestiller seterreservasjon.

På fjertogene er det i dag obligatorisk med seterreservasjon, hvis dette kravet fjernes som følge av innføring av nasjonalt reisekort, forringes fjertogproduktet. Vi risikerer at det er ståplass på togreiser på opptil syv – åtte timer, dette vil både være negativt for de som har et sete, og for de som står/sitter i midtgangen. Selv med obligatorisk seterreservasjon kan det bli krevende for ombordpersonalet å avvise kunder som har en periodebillett, men ikke har reservert sete. Hvis det innføres et nasjonalt reisekort

som også skal gjelde på fjerntog må det gjøres en juridisk vurdering av om ombordpersonalet kan bortvise kunder som kommer om bord med billett, men uten setereservasjon, også når det ikke er på grunn av sikkerhet.

En annen usikkerhet i denne sammenheng er knyttet til internasjonale reisende. Vy har en betydelig andel internasjonale reisende, spesielt på Bergensbanen. Det må derfor avklares om et nasjonalt reisekort skal være tilgjengelig for alle, eller kun kunder med bostedsadresse i Norge. Om et nasjonalt reisekort skal tilbys samtlige reisende, uavhengig av nasjonalitet, kan i praksis turister kjøpe et månedskort til 499,- og reise ubegrenset i Norge. Dersom dette ikke er intensjonen, må det avklares hvordan dette skal håndteres i praksis, spesielt med hensyn til kontroller.

Gjeldende trafikkavtaler

Vy har i dag flere trafikkavtaler med direktoratet. Trafikkavtalene er nettokontrakter over flere år. Det er en rekke forutsetninger som er lagt til grunn for inntektsprognosene i avtalene, det er imidlertid lite sannsynlig at disse forutsetningene er dekkende for den faktiske utviklingen som Vy bærer risikoen for. Dagens trafikkavtaler tillater i noen grad at Vy kan bruke pris som virkemiddel for å påvirke etterspørselen. Innføring av et nasjonalt reisekort vil fjerne Vys mulighet til å endre priser og rabatter som et risikoreduserende tiltak, hvis det skulle oppstå endringer i reisemønstre, etterspørsel eller i lønnsomheten i trafikkavtalene. Forutsetningene som lå til grunn når trafikkavtalene ble inngått blir dermed endret, og Vy mister en viktig sikringsmekanisme for å demme opp om deler av den faktiske utviklingen som Vy bærer risikoen for. Dermed må samtlige trafikkavtaler reforhandles dersom et nasjonalt reisekort innføres, både med hensyn til at Vy vil tape på en slik endring samt endrede forutsetninger. Det er uklart for Vy om dette er innenfor oppdragsgivers endringsadgang med hensyn til størrelsen på økonomiske konsekvensene av en slik endring.

Øvrige innspill

Jernbanedirektoratets alternative modell

I dokumentet "Prosjektplan" beskriver direktoratet, i sin tolkning av oppdraget, at de også vil vurdere et alternativ hvor «*det nasjonale reisekortet har et prisnivå som gir uendret tilskuddsbehov, dvs. hva pris vil være dersom tilskuddet ikke øker*». Vy har ikke gjort beregninger for hva prisnivået for et nasjonalt reisekort må være hvis tilskuddet ikke skal øke, men det må gjenspeile dagens og fremtidige forventede billettinntekter.

Alternativ tilnærming

Gitt alle utfordringer et *nasjonalt* reisekort medfører, kan et *regionalt* reisekort være et mulig alternativ. Her kunne man i så fall tilby et månedskort til kr 499,- som gjelder for alle reiser med fylkeskommunal kollektivtransport innenfor respektive fylker. Inntektskompensasjonen fra staten vil da begrense seg til kun å dekke tapte inntekter hos de fylkeskommunale kollektivtraffikkselskapene, og ettersom samme operatør som selger kortene også er eneste transportør, vil denne løsningen heller ikke bli gjenstand for utfordringene med avregning av salgsinntekter mellom flere operatører som nevnt ovenfor.

Erfaringer fra andre initiativ

Det kan være hensiktsmessig for direktoratet å innhente erfaringer fra andre aktører som har gjort lignende tiltak, herunder med tanke på effekt av tiltakene med hensyn til utvikling i antall reiser, økonomiske konsekvenser mv. Vy er blant annet kjent med at følgende aktører har testet ulike tiltak:

- Oslo kommune reduserte prisen i Ruter området i to omganger, prisen for sone 1 var 499,-
- Kolumbus tilbød gratis reiser i en periode,
- Deutsche Bahn har hatt en 49-euro billett som fremdeles er virksom, men prisen er nå 63 euro. Deutschland-ticket billetten er ikke gyldig på fjern tog, kun lokaltrafikk. Se mer her: <https://int.bahn.de/en/offers/regional/deutschland-ticket>

Vy (NSB) ble pålagt å redusere prisen for 30-dagersbillett, og 365-dagersbillett for voksen og student, med 20 % fra 14.10.2016. Reduksjonen var gyldig for reiser til NSB takst og ikke i takstsamarbeidssonene.

Avsluttende kommentarer

Oppsummert, som nevnt ovenfor, anser Vy at en eventuell innføring av et nasjonalt reisekort til kr 499,- vil gi følgende hovedvirkninger:

- I avtalene mellom Vy og direktoratet må inntektsbortfall kompenseres. Dette vil også gjelde for andre trafikkavtaler direktoratet har inngått. I tillegg kommer kompensasjon til alle fylkeskommunale kollektivselskap i landet. Vy antar at dette vil påvirke statens utgifter til kjøp av persontogtransport i vesentlig grad.
- Det vil ikke være mulig å fordele salgsinntektene fra reisekortene som kundene kjøper mellom de ulike operatørene som kundene benytter
- En allerede krevende kapasitetssituasjon, spesielt på Østlandet, medfører at økningen i bruk av kollektivtransport som følge av dette, forventes å bli marginal

Det anbefales avslutningsvis at direktoratet i en tredje modell, som ikke er spesifisert på forhånd av SD, ser på muligheten for en variant hvor fjern tog ikke er en del av komplekset, og hvor reisekortet kan kjøpes og benyttes *innenfor* det enkelte fylkeskommunale takstområde.

Av direktoratets prosjektplan fremgår det at utredningen skal leveres til Samferdselsdepartementet innen 4. mai 2026, og at en eventuell høring må gjennomføres etter leveringsfristen. Innføring av et nasjonalt reisekort vil være en vesentlig endring i rammebetingelsene for persontogoperatørene, og Vy anmoder om at direktoratet sikrer togoperatørenes innspill til et rapportutkast før endelig rapport overleveres til departementet.

Vennlig hilsen

Sigurd Bay
Kommersiell direktør, Vy Tog
E: sigurd.bay@vy.no
T: (+47) 91884186