



Jernbane-
direktoratet

Innspillsnotat

Nasjonalt reisekort

Dokument nr: 2026/85-42

Dato: 28.09.2026

Utarbeidet av SKH	Saksnummer 2026/85
Godkjent av JFG	Journalpostnummer 42
Dato 28.09.2026	Versjon 01
Endringslogg:	

Innhold

1	Innledning.....	4
1.1	Om rapporten	4
1.2	Innspill	4
2	Hovedtema i innspillene	5
2.1	Bred støtte til rapportens hovedkonklusjon	5
2.2	Takstmyndighet og regionalt handlingsrom	5
2.3	Økonomisk risiko og finansieringsbehov.....	5
2.4	Begrenset effekt på transportpolitiske mål.....	6
2.5	Sømløshet, tilbudskvalitet og alternative virkemidler	6
2.6	Metodikk og involvering.....	6
3	Oppsummering	7

1 Innledning

1.1 Om rapporten

Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag av Samferdselsdepartementet å utrede mulighet for og konsekvenser av et nasjonalt reisekort og leverte en rapport 4. mai 2026. I utredningen ble ulike varianter av et nasjonalt reisekort, samt en eventuell videreføring av tilskuddsordning for reduserte takster på periodebilletter, som er etablert midlertidig dette året, vurdert opp mot referansesituasjonen. Basert på virkning på definerte effektmål og samfunnsøkonomiske vurderinger, ble det i rapporten konkludert med at ingen av tiltakene var bedre enn referansesituasjonen. Av de vurderte tiltakene ble tilskuddsordningen vurdert som det beste alternativet.

Arbeidet har vært gjort i samarbeid med Statens vegvesen som har bidratt i prosjektgruppe og styringsgruppe. Det har vært gjennomført to innspillsrunder med både fylkeskommunene og med togoperatørene.

26. mai 2026 ble rapporten sendt på innspillsrunde til relevante aktører og interessenter med frist 31. august 2026. Det er kommet 9 innspill og dette innspillsnotatet oppsummerer innholdet.

1.2 Innspill

Rapporten ble oversendt fylkeskommunene, Oslo kommune og togoperatørene for kommentarer til vurderingene og hovedkonklusjonene. Det er mottatt innspill fra Agder, Akershus, Innlandet, Nordland, Oslo kommune, Rogaland, Trøndelag, Østfold og Vy.

2 Hovedtema i innspillene

2.1 Bred støtte til rapportens hovedkonklusjon

Innspillene viser bred støtte til rapportens hovedkonklusjon om at dagens ansvarsdeling, takstmyndighet og billettstrukturer bør videreføres. Flere aktører viser til at referansealternativet samlet gir best balanse mellom økonomisk bærekraft, måloppnåelse og risiko.

2.2 Takstmyndighet og regionalt handlingsrom

Et gjennomgående budskap i tilbakemeldingene er betydningen av å videreføre fylkeskommunenes rolle som takstmyndighet. Flere av avsenderne understreker at prisfastsettelse, produktutforming og billettstruktur er sentrale virkemidler i utviklingen av det regionale kollektivtilbudet. Samtidig fremheves det at kollektivmarkedene varierer betydelig mellom ulike deler av landet, og at lokale myndigheter derfor må ha mulighet til å tilpasse takster og produkter til regionale behov og politiske prioriteringer.

Det uttrykkes også bekymring for at et nasjonalt reisekort kan begrense muligheten til å videreutvikle prismodeller, differensierte produkter og nye mobilitetsløsninger. Flere av uttalelsene understreker at ansvaret for inntekter, tilbud og takstpolitikk bør ses i sammenheng, og at eventuelle statlige tiltak derfor må vurderes opp mot dagens rolle- og ansvarsdeling mellom stat og fylkeskommuner.

2.3 Økonomisk risiko og finansieringsbehov

Økonomiske konsekvenser er et av temaene som vies størst oppmerksomhet i innspillene. En rekke uttalelser viser til rapportens vurderinger av at et nasjonalt reisekort kan medføre betydelige inntektstap og økt økonomisk risiko for fylkeskommunene. Særlig trekkes risikoen for at eksisterende periodeprodukter og enkeltbilletter erstattes av et billigere nasjonalt produkt frem som en viktig utfordring.

Et annet moment som løftes frem er at lavere priser kan gi økt etterspørsel etter kollektivtransport og dermed behov for større kapasitet. Dette kan innebære merkostnader knyttet til materiell, drift og bemanning. På denne bakgrunn etterspørres finansieringsmodeller som er langsiktige, forutsigbare og fullt ut kompenserer både bortfall av inntekter og kostnader som følger av økt trafikk. Flere viser også til erfaringer fra tidligere statlige ordninger, hvor kompensasjonen ikke fullt ut har reflektert de samlede økonomiske konsekvensene.

2.4 Begrenset effekt på transportpolitiske mål

Det er bred enighet om at et nasjonalt reisekort vil gjøre det enklere og billigere å reise kollektivt på tvers av geografiske og organisatoriske grenser. Samtidig er det stor oppslutning om rapportens vurdering av at tiltaket har begrenset effekt på flere av de viktigste transportpolitiske målene.

Blant de forholdene som trekkes frem er at overgangen fra bil til kollektivtransport ser ut til å bli relativt beskjeden. Flere høringsparter viser til at økningen i kollektivtrafikken i stor grad kan komme blant personer som allerede reiser kollektivt eller benytter andre bærekraftige transportformer. På denne bakgrunn fremheves det at kostnadene ved ordningen fremstår høye sett opp mot den forventede måloppnåelsen.

2.5 Sømløshet, tilbudskvalitet og alternative virkemidler

Målet om enklere og mer sømløse kollektivreiser får bred støtte. Mange av innspillene peker på at overgangene mellom transportmidler, operatører og forvaltningsnivåer fremdeles oppleves som krevende for de reisende, og at det er behov for bedre samordning av dagens løsninger.

Det er en gjenganger at et nasjonalt reisekort ikke nødvendigvis anses som den mest treffsikre løsningen. Flere viser til at bedre digitale billett- og betalingsløsninger, enklere overgang mellom transportmidler og sterkere koordinering mellom statlige og fylkeskommunale systemer kan gi mange av de samme gevinstene uten å endre dagens ansvarsdeling og takststruktur.

Et annet fellestrekk er synet på pris som ett av flere virkemidler for å øke kollektivbruken. Mange fremhever at frekvens, kapasitet, punktlighet og et attraktivt rutetilbud ofte har vel så stor betydning for transportmiddelvalget. Flere uttalelser argumenterer derfor for at økte statlige bidrag i størst mulig grad bør kunne disponeres lokalt, slik at midlene kan brukes der effekten forventes å være størst, enten det gjelder pris, tilbudsforbedringer eller kapasitetsøkning.

2.6 Metodikk og involvering

Innspillene gir generelt uttrykk for tillit til det faglige grunnlaget i rapporten. Enkelte viser eksplisitt til at vurderingene samsvarer med egne faglige analyser, og at utredningen fremstår som grundig og godt dokumentert. Det trekkes også frem at arbeidet har vært preget av dialog og involvering underveis i prosessen.

Sammenlignet med mange andre utredninger er det få kommentarer knyttet til metodevalg eller analysegrunnlag. Tilbakemeldingene retter seg i større grad mot spørsmål om finansiering, virkemiddelbruk og ansvarsfordeling enn mot de faglige vurderingene som ligger til grunn for rapportens konklusjoner.

3 Oppsummering

Innspillene viser bred støtte til rapportens hovedkonklusjon om å videreføre dagens ansvarsdeling, takstmyndighet og billettstruktur. Det er stor enighet om at et nasjonalt reisekort vil kunne gi betydelige gevinster knyttet til brukervennlighet og sømløshet, men at disse fordelene må veies opp mot økonomisk risiko, finansieringsbehov og begrenset måloppnåelse på sentrale transportpolitiske områder.

Et sentralt budskap i tilbakemeldingene er at fylkeskommunene fortsatt bør ha ansvar for takstpolitikken og nødvendig handlingsrom til å utvikle lokale løsninger. Mange understreker også at pris alene ikke er tilstrekkelig for å styrke kollektivtransportens konkurransekraft, og at tiltak som bedre kapasitet, høyere kvalitet, økt frekvens og enklere billetteringsløsninger kan være vel så viktige.

Selv om det uttrykkes støtte til økt statlig finansiering av kollektivtransporten, er det gjennomgående synspunktet at slike bidrag bør utformes slik at de gir forutsigbarhet og rom for regionale prioriteringer. Flere peker derfor på videreføring av eksisterende støtteordninger og styrking av det generelle finansieringsgrunnlaget som mer hensiktsmessige virkemidler enn innføring av et nasjonalt reisekort.