



JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

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

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 sjåfører, 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 Skollevold
Rådgiver
Avdeling for strategi og mobilitet

Brevet er godkjent elektronisk.