



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

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.